

NOUVELLES MOBILITÉS

pour un nouvel usage de la Ville

Rapport de Karine BOISSOU, remis à Frédéric LETURQUE,
Maire d'Arras - Décembre 2019.



REMERCIEMENTS

Remerciements à Frédéric Leturque pour sa confiance sur ce sujet majeur pour la qualité de vie à Arras.

Remerciements aux services de la ville d'Arras, et tout particulièrement à Fabrice Bailleul, Yannick Allouchery, Caroline Lucas et Christine Roussel.

Remerciements à toutes les personnes auditionnées grâce à qui j'ai pu faire les propositions comprises dans ce rapport.



SOMMAIRE

Remerciements	p. 2
Lettre de mission	p. 4
Préambule	p. 6
Le contexte : des constantes à faire bouger	p. 7
1- Une grave crise environnementale, sociale, sanitaire et morale	
2- Le manque d'espace en ville : l'omniprésence de la voiture	
3- Voiture et attractivité du centre ville : une idée reçue qui a la vie dure	
4- L'entretien, l'exploitation et l'investissement dans les réseaux routiers : les très chers coûts pour la collectivité	
5- Des habitudes de « Vie mobile » : Un droit à la mobilité, encore bien trop souvent dépendant de la voiture	
Le contexte légal et réglementaire	p. 10
EN FRANCE	
1- LOM : Loi d'Orientation de Mobilité	
2- Le plan « Vélo et mobilités actives »	
3- 2021 : Généralisation du « Savoir rouler »	
À L'ÉCHELLE COMMUNAUTAIRE	
1- « Villes respirables en 5 ans »	
2- PDU : Plan de Déplacements Urbains	
Les propositions pour Arras	p. 14
1- Faire nôtre le principe d'aménagement retenu par la ville de Gand en Belgique : « L'accès aux parkings relais : oui ; Le transit (sauf TC et modes alternatifs) : non ! »	
2- Arras, la ville des courtes distances	
3- Étendre la réduction de la vitesse de circulation des automobiles sur l'ensemble de la ville et donner la priorité aux modes actifs et alternatifs	
4- Fluidifier, faciliter et rendre agréables les parcours piétons et pour personnes à mobilité réduite (PMR)	
5- Poursuivre le développement de l'usage du vélo et devenir une ville modèle pour les cyclistes	
6- Accompagner le développement des micro-mobilités	
7- Profiter du Master Plan pour créer à la gare une Maison des mobilités, véritable plateforme vers les nouvelles mobilités, l'intermodalité et la multimobilité	
8- Accompagner les automobilistes pour réorienter leurs pratiques	
9- L'innovation de services : la smart city	
10- Quelle place pour les véhicules autonomes ?	
11- Développer l'attractivité d'Arras en s'appuyant sur le vélo et en attirant les cyclo-touristes : faire d'Arras un lieu privilégié d'accueil des cyclotouristes	
12- Développer les nouvelles mobilités pour rendre acceptable la mise en place d'une zone à faible émission (ZFE) lors des épisodes de pollution de l'air	
13- Le rôle essentiel de la communication, de la sensibilisation, de la formation et de l'éducation	
14- Avoir un rôle d'aiguillon auprès du gouvernement	
15- Le nerf de la guerre : le budget alloué	
16- L'évaluation	
17- La gouvernance : clé de la réussite !	
Conclusion	p. 29
Annexe	p. 30

LETTRÉ DE MISSION



Arras, le 14 mars 2019

Madame Karine BOISSOU
Conseillère municipale de la Ville d'Arras

**Frédéric
LETURQUE**

Maire

Vice-Président
de la Communauté
Urbaine d'Arras

Conseiller Régional
Hauts-de-France

Madame la Conseillère Municipale,

Les transports et les déplacements connaissent actuellement des mutations majeures. La révolution des mobilités est lancée sous l'effet des différents facteurs, aux premiers rangs desquels le développement du numérique, le progrès technique et les évolutions des attentes et des besoins des habitants.

Ces mutations rapides et profondes doivent largement être appréhendées et anticipées par toute une série d'acteurs. Les collectivités locales doivent y prendre toute leur place et jouer un rôle majeur en prenant en compte notamment les enjeux environnementaux, sociaux mais aussi budgétaires et financiers.

Je souhaite que la ville d'Arras soit à l'avant-garde de ces sujets, qu'elle ne subisse pas ces évolutions mais, au contraire, les anticipe et les accompagne au regard des spécificités et des besoins de son territoire.

C'est un changement complet de paradigme qu'il faut appréhender, en passant d'une approche fonctionnaliste à une approche systémique, de l'urbanisme moderne à la ville durable et du tout automobile à une voirie pour tous.

Des actions concrètes ont déjà été entreprises dans ce sens avec nos partenaires et notamment la Communauté Urbaine d'Arras, comme la piétonisation intégrale de la place des Héros, le développement de la navette gratuite et électrique de centre-ville « Ma Citadine », la mise en place de stations d'autopartage « Citiz », la généralisation de la zone 30 à l'intérieur des boulevards, etc. Autant d'actions que vous retrouvez notamment dans le rapport de développement durable de la ville, qui trouvent un écho particulier dans le Contrat de Transition Ecologique de la Communauté Urbaine et qui seront autant d'exemples concrets pour la feuille de route écologique actuellement en rédaction à l'échelle de la ville.

Dans ce contexte de révolution des mobilités, votre mission sera centrée autour de ce qui est communément appelé « les nouvelles mobilités » ou « les mobilités de demain ».



6, Place Guy Mollet
BP 70913
62022 Arras Cedex

Tél. 03 21 50 50 50 • Fax : 03 21 50 50 00 • Internet : <http://www.arras.fr> • e-mail : m-le-maire@ville-arras.fr



Il vous appartiendra d'appréhender leur essor à l'échelle de notre ville, en ne se limitant pas à une vision restrictive des mobilités. Il conviendra donc de vous attacher autant aux mobilités « classiques » (déplacements piétons, vélos, covoiturage...) et qui peuvent connaître des évolutions, aux mobilités plus nouvelles mais déjà existantes (véhicules électriques, trottinettes électriques, autopartage, chauffeurs particuliers type Uber, hoverboard...), qu'aux mobilités de demain en anticipant leur arrivée (voitures autonomes...).

Dans le cadre de votre mission, vous formulerez des propositions et préconisations visant à adapter nos politiques publiques et l'aménagement de la ville à l'essor de ces nouvelles mobilités.

Les préconisations qui seront les vôtres devront nécessairement intégrer les priorités municipales et notamment les enjeux liés aux trois transitions, fil rouge de notre action municipale dans les années à venir et que j'ai eu l'occasion d'exposer dans mon discours de vœux aux arrageois, à savoir la transition écologique, la transition numérique et la transition des âges ou intergénérationnelle.

Les dimensions sociales, sociétales et de santé publique seront, elles aussi, nécessairement au cœur de vos réflexions dans la mesure où l'enjeu est bien d'associer et d'inclure l'ensemble des citoyens à ces évolutions essentielles.

Pour mener à bien votre mission, les services de la ville seront à vos côtés et notamment le département Tranquillité Publique, Réglementation Urbaine et Stationnement.

Gauthier OSSELAND, mon adjoint en charge des mobilités, Fabrice BAILLEUL, Directeur Général des Services et Grégoire CATRY, mon Directeur de cabinet, vous accompagneront également pour mener à bien votre mission.

Restant à votre entière disposition et vous remerciant de votre engagement pour notre ville et ses habitants, je vous prie de croire, Madame la Conseillère Municipale, en l'expression de mes salutations distinguées.

Je suis toujours compteur sur la...

Frédéric LETURQUE



PRÉAMBULE

PERMETTEZ-MOI D'OUVRIR PAR UNE REMARQUE PRÉALABLE AFIN D'ÉVITER TOUT QUIPROQUO : LE CONCEPT DE « NOUVELLES MOBILITÉS » NE DOIT PAS ÊTRE PRIS AU SENS RESTREINT DE NOUVEAUTÉS, MAIS BIEN AU SENS D'UN FOCUS LARGE REGROUPANT LES NOUVELLES OFFRES DE TRANSPORT, LES MUTATIONS DANS LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT ET LES ÉVOLUTIONS DES CONTEXTES SOCIÉTAUX, ENVIRONNEMENTAUX ET URBAINS. EN CE SENS, LA PRATIQUE DU VÉLO ET LA MARCHÉ INTÈGRENT CES NOUVELLES MOBILITÉS.

Dans une période d'urgence écologique, climatique et face aux nouveaux besoins de déplacement d'une population de plus en plus urbanisée, ces nouvelles formes de mobilité sont actuellement en train de transformer à la fois le comportement des citoyens et le paysage des territoires.

En chamboulant les modèles de pensée et d'organisation des transports, les nouvelles mobilités urbaines initient un nouvel usage de la ville.

Ce nouvel usage de la ville nous invite à repenser le partage de l'espace public urbain pour tenir compte de l'essor de ces nouvelles mobilités (welcoming city) et notamment la réduction de la place occupée par la voiture en ville.

Les fondamentaux du déplacement que sont :

- **L'espace**, ses distances et ses surfaces ;
- **Le temps**, ses durées et ses rythmes

Rencontrent :

- L'hyper-mobilité : la vitesse fait gagner de l'espace ;
- La proxi-mobilité qui contient les distances en jouant sur les agencements territoriaux et les services numériques ;
- L'alter-mobilité qui transfère vers des modes de transport plus vertueux que la voiture nos nécessités ou envies de bouger.

Concomitamment, les enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air et au bruit nous demandent de prendre les devants et d'offrir des solutions afin de contribuer à l'amélioration de l'environnement pour la santé des Arrageois.es.

Enfin, alors même que la voiture reste immobilisée 95% du temps, l'on sait qu'elle coûte plus de 5 000 € par an en moyenne, soit 10 à 12 % du budget des ménages. Nous soutenons ici, en aidant à la démocratisation de ces nouvelles mobilités, lutter contre les inégalités sociales.

En outre, on sait qu'un nombre important de personnes n'a ni voiture, ni permis.

Faciliter le déplacement en toute sécurité de ces personnes, notamment les enfants, est bel et bien un défi que nous devons relever aujourd'hui.

Aussi notre rapport, en s'inscrivant dans les 3 transitions défendues par le Maire, Frédéric Leturque, (transition numérique, transition générationnelle et transition écologique) aura-t-il une visée très pragmatique et opérationnelle afin de faire d'Arras :

- 1- Une ville accessible et donc attractive ;
- 2- Une ville où il fait bon vivre (bien vivre – qualité de vie) : une ville pour ses habitants (*City for people*) ;
- 3- Une ville fluide, apaisée et inclusive ;
- 4- Une ville qui offre un service de mobilité sur mesure pour l'utilisateur, lui permettant de mener ses activités tout en répondant à la fois aux enjeux énergétiques, environnementaux (gaz à effet de serre - bruit - congestions), sociaux (pouvoir d'achat) et sociétaux ;
- 5- Offrir des alternatives à l'autosolisme – intermodalité – multimodalité – connectivité (cf. *Mobility as a service – MaaS*).

La déclinaison des objectifs 3-4 et 5 nous permettra de réussir les objectifs 1 et 2.

Car, comme je l'ai entendu lors des auditions, « s'il y a bien une ville où l'on doit favoriser les modes actifs, c'est Arras ! »

Alors, « mettons les moyens, faisons une révolution ... le temps n'est plus aux sparadraps » : « il faut faire moins de place aux voitures et rendre les mobilités actives faciles ! »

« On va peut-être fâcher des personnes, mais l'on ne peut plus faire ce que l'on faisait avant ! »

Arras doit devenir un agent du changement, et notre ville doit avoir une vision pour permettre ce changement.

J'espère, en toute humilité, que ce rapport y contribuera.



95 %
du temps, la voiture reste immobilisée

+ de 5000 €
de frais par an en moyenne

10 à 12%
du budget des ménages

LE CONTEXTE : DES CONSTANTES À FAIRE BOUGER !

EN 2050, LES VILLES CONCENTRERONT 70% DE LA POPULATION MONDIALE (CONTRE 55% AUJOURD'HUI). D'ORES ET DÉJÀ, ELLES SE DOIVENT DE PROPOSER DES SOLUTIONS À LEURS POPULATIONS POUR LEUR GARANTIR DE BIEN VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT SAIN.

1- UNE GRAVE CRISE ENVIRONNEMENTALE, SOCIALE, SANITAIRE ET MORALE

Nul n'ignore que nous sommes confrontés à un **défi « environnemental »** : changement climatique, érosion drastique de la biodiversité...

Un nombre croissant de véhicules crachent de la pollution, consomment de l'énergie et font du bruit.

Nul n'ignore non plus que nous sommes confrontés à un **défi social** : ce sont les plus démunis qui souffrent le plus d'un environnement dégradé et qui voient leur budget « plombé » par les pleins d'essence, l'achat et l'entretien de leur voiture.

Nul n'ignore non plus que ces 2 défis croisent des enjeux de **santé publique**. La pollution atmosphérique n'est pas l'apanage des métropoles. Les villes moyennes, comme Arras, sont touchées, tant les sources sont diverses : transports, industrie, agriculture, chauffage...

Cette pollution est classée **cancérogène avérée** par le Centre international de recherche sur le cancer. Elle provoque des affections cardiovasculaires et respiratoires, des troubles de la fertilité et du développement de l'enfant. Il est ainsi admis que **la pollution de l'air a de nombreux impacts sur notre**

santé puisque l'on estime qu'elle est responsable de 48 000 décès par an dans notre pays.

Sans compter ses multiples conséquences sur l'environnement.

Plus précisément, les transports sont responsables d'environ 1/3 des gaz à effet de serre de la France.

Le transport routier représente quant à lui plus de 80 % des émissions du secteur des transports, dont 80 % pour les seules voitures particulières ! (source ADEME).

En d'autres termes, la voiture individuelle pollue plus que tous les autres modes de transport réunis. Ainsi de la répartition des modes de transport en fonction des émissions de gaz à effet de serre, en équivalent CO2 :

- Voitures particulières : 15.7%
- Poids lourds : 6.3%
- Véhicules utilitaires : 5.8 %
- Autres transports : 1.1 %
- Vols intérieurs : 0.8%
- Train : 0.1%

En outre, environ 90 % des émissions de particules primaires et d'oxydes d'azote liées au transport routier proviennent des véhicules Diesel.

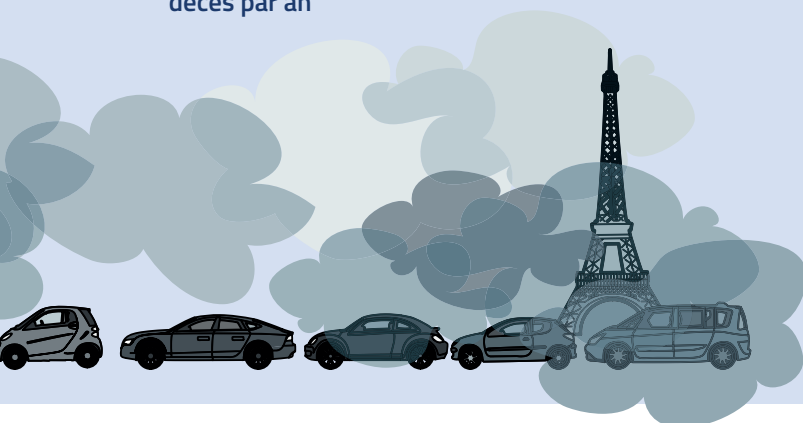
Pollution de l'air et **pollution sonore** :

80 % des bruits émis dans l'environnement proviennent des transports. En France, 25 millions de personnes sont affectées significativement par le bruit des transports, dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé.

Enfin, nul n'ignore que nous avons à relever un **défi moral** : des années de société de consommation, alimentées par une (sur)abondance de publicité font face à des ressources naturelles qui se raréfient, une exploitation très (trop) souvent inhumaine des terres rares pour fabriquer les batteries des véhicules électriques... sans oublier de mentionner la difficulté à s'approvisionner encore en électricité produite à partir d'ENR (et non de centrale à charbon ou de nucléaire).

La pollution de l'air
responsable de

48 000
décès par an



2- LE MANQUE D'ESPACE EN VILLE : L'OMNIPRÉSENCE DE LA VOITURE

L'engouement pour la voiture électrique ou sans chauffeur fait oublier que l'un des principaux défauts de l'automobile est sa consommation abusive d'un espace urbain rare. A fortiori quand la voiture n'a qu'un seul occupant (autosolisme)! Et Arras n'échappe pas à la règle. La voiture a littéralement colonisé l'espace. Elle nous encombre. Ainsi, les 3/4 des trajets domicile-travail se font seul en voiture.



Et pourtant, en ville, 40% des trajets quotidiens effectués en voiture font moins de 3 km et sont 2 fois plus polluants qu'un trajet de plus grande distance (surconsommation de carburant quand le moteur est froid, arrêts et redémarrage fréquents...).

RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENT EN VILLE



Source : SDES - Ministère de la Transition écologique et solidaire

Et seuls pourtant 3% de ses trajets sont effectués à vélo !

Si l'on ajoute que 90% des déplacements pour aller à l'école font moins d'1km, on comprend aisément l'enjeu !

La marche, le vélo et les micro-mobilités telles que trottinettes, skate, gyropodes... apportent des solutions efficaces pour réduire l'encombrement des rues et rendre de l'espace aux Arrageois.es.

En outre, ces micro-mobilités électriques restent écologiquement vertueuses, malgré leur batterie (cf. ADEME).

Enfin, il est à noter que le rapport de l'humanité à l'automobile évolue dans l'histoire. Ainsi, pour la philosophe Valérie Charolles, la voiture, hier synonyme de liberté, voire d'ivresse, incarne dorénavant une forme de repli sur soi.

Elle traduit également la marque d'une victoire de l'individualisme sur le collectif : « ma voiture, mon royaume ».

3- VOITURE ET ATTRACTIVITÉ DU CENTRE-VILLE : UNE IDÉE REÇUE QUI A LA VIE DURE

Les commerces jouent un rôle :

- D'animation de la ville ;
- De renforcement des liens sociaux ;
- De sécurité de la rue grâce à leur présence permanente ;
- Sans parler du service et de l'accueil personnalisé qu'ils offrent.

Et d'ailleurs les Arrageois.es, comme les Français.es attachent de l'importance à leur ville. Ils font même preuve d'un nouvel appétit pour les centres-villes, que ce soit à l'âge de la retraite, pour tout avoir à portée de main, ou, plus jeunes, pour vivre sans voiture.

L'espace nécessaire pour stationner un vélo est environ

10 à 30 fois moindre que pour une voiture et coûte environ

20 à 50 fois moins cher à équiper



Et pourtant, « les commerçants de centre-ville ignorent le plus souvent les cyclistes et n'ont d'yeux que pour les automobilistes. Grave erreur. Le vélo, par sa souplesse d'utilisation, sa faible consommation d'espace et son rayon d'action, est sans aucun doute le mode le plus efficace pour faire ses courses en ville » relatait déjà le chercheur en économie des transports Frédéric Héran il y a plusieurs années, sur la base de plusieurs études menées pour la plupart dans les pays du nord de l'Europe.

« Or, en ville, l'espace utilisable pour les déplacements et le stationnement est particulièrement rare. Ainsi, pour améliorer l'accessibilité, il est indispensable d'encourager l'usage des modes qui prennent peu de place (par personne transportée) – marche, vélo et transports collectifs – au détriment des modes dévoreurs d'espace – l'automobile. Certes, l'espace nécessaire pour circuler à vélo n'est qu'environ deux à trois fois moindre qu'en voiture, ce qui n'est déjà pas si mal. [...] Mais l'espace nécessaire pour stationner un vélo est environ 10 à 30 fois moindre que pour une voiture et coûte environ 20 à 50 fois moins cher à équiper. Concrètement, cela veut dire qu'un cycliste peut, non seulement s'arrêter pratiquement n'importe où et gratuitement, à deux pas d'un commerçant, mais aussi enchaîner les visites chez plusieurs commerçants (achats groupés). Deux avantages essentiels par rapport à la voiture » constate F. Héran.

En outre, de nombreuses études européennes montrent que la grande majorité des commerces de centre-ville vivent surtout grâce aux piétons et aux cyclistes, une clientèle plus régulière et fidèle.

« C'est la généralisation de vitesses faibles qui sert d'outil à cette politique afin de diminuer le différentiel des vitesses entre les modes et de sécuriser ainsi les usagers les plus fragiles de la rue, tous ceux qui ne sont pas motorisés. Parfois, c'est une autre méthode plus radicale qui est choisie : celle de prendre de la place sur la

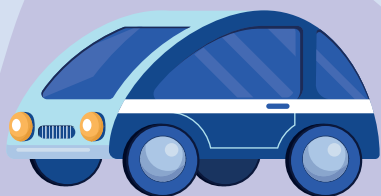
chaussée pour élargir les trottoirs, créer des bandes, des pistes, des sas cyclables et rééquilibrer ainsi la place disponible pour chaque type d'usagers. Les villes en avance dans le domaine des déplacements durables utilisent les deux mesures en parallèle. »

« Le coupable de la dévitalisation chronique des centres est plutôt à chercher dans des politiques encore trop favorables à l'automobile et qui n'ont pas cherché à endiguer l'étalement urbain (voire l'ont encouragé) et son corollaire, les immenses centres commerciaux de périphéries » (Vélogik).

4- L'ENTRETIEN, L'EXPLOITATION ET L'INVESTISSEMENT DANS LES RÉSEAUX ROUTIERS : LES TRÈS CHERS COÛTS POUR LA COLLECTIVITÉ

Selon le rapport 2017 de la Revue des Dépenses de Voirie des Collectivités territoriales, cet entretien coûte annuellement plus de 12 Mds d'euro aux collectivités territoriales, soit 9% de leur budget...le trafic routier pèse lourd dans les budgets !

5- DES HABITUDES DE « VIE MOBILE » : UN DROIT À LA MOBILITÉ, ENCORE BIEN TROP SOUVENT DÉPENDANT DE LA VOITURE



1/5

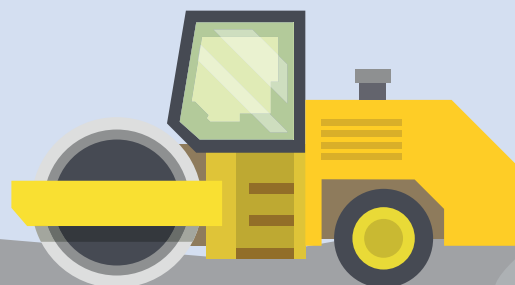
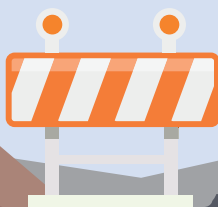
des ménages ne possède pas de voiture à Arras

Dans les villes moyennes, nous constatons une domination sans partage de l'automobile et sa part prédominante dans les déplacements.

Dans les villes moyennes, comme Arras, la part modale de la voiture est traditionnellement importante. Si les problématiques de déplacement et de mobilité n'y sont pas du même degré que dans les grandes agglomérations, il convient d'affirmer la place des villes moyennes dans la lutte engagée en faveur du report modal afin d'apporter des réponses à des enjeux à la fois sociaux, de santé publique, environnementaux et sociétaux, des enjeux éminemment entremêlés. Des enjeux de **report modal** mais aussi d'**intermodalité** et de **multimodalité**.

Des enjeux renforcés lorsque l'on sait qu'un 1/5 des ménages ne possède pas de voiture à Arras ! (cf.PDU, p.48)

Liberté, égalité, mobilité !



LE CONTEXTE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

EN FRANCE

1- LA LOI LOM : LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Elle vise à :

- Sortir de la dépendance automobile
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités
- Réussir la transition écologique
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

Mesures de la LOM ayant trait directement à notre rapport :

- **Les plans de mobilité sont créés, et remplaceront les actuels plan de déplacement urbain (PDU)** : plus larges, ils prendront en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.
- **Le cadre permettant d'autoriser la circulation des véhicules autonomes en régime permanent** d'ici 2020 à 2022, avec une priorité pour les navettes autonomes
- **Le développement du covoiturage comme solution de transport au quotidien** grâce à une série de mesures concrètes : la possibilité pour les collectivités locales de subventionner les solutions de covoiturage au quotidien, pour les conducteurs comme les passagers ; ou encore la création de voies réservées au covoiturage sur les grands axes routiers autour des métropoles, etc.
- **Un nouveau cadre de régulation pour les offres en libre-service**, dites en free floating, en fixant un régime d'autorisation préalable délivré par la commune et un cahier des charges défini localement à respecter.
- **Des relations rééquilibrées entre chauffeurs VTC, livreurs et plateformes**, en définissant un socle de nouveaux droits (droit à la déconnexion, droit de refuser des courses, droit de connaître le prix et la distance parcourue avant d'accepter une course). Par ailleurs, le projet de loi incitera les plateformes à mettre en place un cadre de travail de qualité pour les chauffeurs et les livreurs, à travers des chartes élaborées par les plateformes et sur lesquelles les travailleurs auront été consultés.

▪ **L'inscription dans la loi de l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050**, conformément aux engagements du Plan Climat traduisant l'Accord de Paris. Cet objectif s'accompagne d'une trajectoire claire : la réduction de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040. La France devient le 1^{er} pays européen à inscrire cette ambition dans la loi.

▪ **La mise en œuvre d'un Plan vélo inédit a pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 (de 3 à 9%)** : la lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et de stationnements sécurisés, la généralisation du savoir-rouler à l'école pour que tous les enfants entrant en 6^{ème} maîtrisent cette pratique, l'obligation de réaliser des itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines ou interurbaines, la réalisation d'un schéma national des véloroutes et voies vertes, **l'interdiction de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons pour une meilleure visibilité**, l'équipement des trains et des autocars.

▪ **La création du forfait mobilité durable : jusqu'à 400€/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo**. Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité partagés. Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour,



Jusqu'à

400 €/an

pour le forfait mobilité durable
pour le vélo et le covoiturage

mais dont la mise en oeuvre est restée limitée car trop complexe. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an. Ce forfait sera cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun, dans une limite de 400€/an (la prise en charge de l'abonnement de transport en commun reste dé plafonnée).

▪ **Des zones à faibles émissions mobilité (ZFE) pour un air plus respirable.** Cet outil permettra aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Alors qu'il en existe 231 en Europe, seulement 3 agglomérations en France s'étaient engagées dans une telle démarche en France. Le projet de loi mobilités facilitera leur déploiement en donnant aux collectivités les outils nécessaires. Après l'appel lancé par le Gouvernement, 15 collectivités françaises ont annoncé s'engager dans la création ou le renforcement d'une ZFE d'ici 2020, et 23 au total sont engagées dans la démarche représentant plus de 17 millions d'habitants concernés. **Par ailleurs, les restrictions de circulation lors des pics de pollution pourront être prises de façon automatique par les préfets.**

▪ **Le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives** au quotidien mobilisera par ailleurs l'État, à travers plusieurs appels à projets à hauteur de 1,2 Md€ sur 10 ans, pour accompagner les autorités organisatrices. Cela intègre la création d'un fonds vélo doté de 350M€.

▪ **L'accompagnement de l'ouverture des données de l'offre de mobilité de façon opérationnelle sur tout le territoire, à partir de décembre 2019 et au plus tard d'ici 2021, afin de permettre que 100% des informations sur les transports soient accessibles en un clic.** Informations utiles pour les voyageurs, horaires des bus, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, etc. : ces données rassemblées en une même application permettront à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports « porte-à-porte » (Mobility as a Service).

2- LE PLAN « VÉLO ET MOBILITÉS ACTIVES »

Présenté il y a un an, le 14 septembre 2018, par le Premier ministre, le Plan « Vélo et mobilités actives », porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière. Objectif : tripler la part modale du vélo dans les dé-

placements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Afin de soutenir cette mesure, l'appel à projets «Fonds mobilités actives» a été lancé fin 2018.

3- 2021 : GÉNÉRALISATION DU « SAVOIR ROULER »

▪ Cf. le programme du gouvernement « Savoir rouler à vélo » destiné aux enfants de 6 à 11 ans.

▪ Cette formation encadrée se déroulerait sur le temps scolaire, péri ou extra.

<https://www.banquedesterritoires.fr/un-programme-pour-apprendre-le-savoir-rouler-velo-aux-enfants>



A L'ÉCHELLE COMMUNAUTAIRE

1- « VILLES RESPIRABLES EN 5 ANS »

En 2015, la CUA fut une des agglomérations lauréates de l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans ».

Le cœur de l'appel à projet est l'amélioration de la qualité de l'air des territoires. Par conséquent, toutes les mesures prises dans ce cadre auront un impact positif direct sur la viabilité des déplacements au sein de la CUA.

Actions et modalités de mise en œuvre

- Lancer une étude de préfiguration d'une zone à faible émission (ZFE) au sein de la CUA
- Accompagner la mutation du parc du réseau de bus urbain vers des véhicules moins polluants

- Intensification de Ma Citadine (véhicule électrique) dans la desserte du centre de l'agglomération
- Déterminer un programme de mutation des flottes de véhicules des administrations présentes au sein du territoire de la CUA.
- Intensifier l'accompagnement de l'acquisition de vélos électriques.
- Développer des campagnes de communication sur la pertinence de l'usage du vélo et de la marche dans les espaces denses
- Développer l'offre de co-voiturage

2- LE PDU DE LA CUA : PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN

Le PDU est un document d'orientation et de planification définissant à moyen terme (10 ans) la **politique globale des déplacements**.

La LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) fixe les objectifs des PDU :

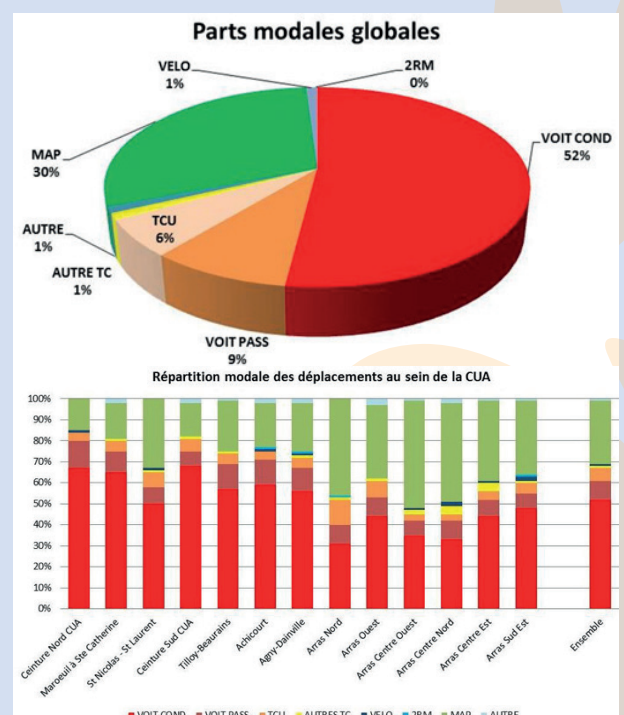
- La diminution du trafic automobile,
- Le développement des transports collectifs et des modes doux,
- Le partage plus efficace de la voirie,
- L'organisation du stationnement sur voirie et souterrain,
- La rationalisation du transport/livraison de marchandises,
- L'encouragement des entreprises et collectivités publiques envers leur personnel à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle pour se déplacer.

Le Plan de Déplacements Urbains doit « Assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de déplacement et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de la santé et de l'environnement, d'autre part ».

Principaux enseignements tirés du PDU :

- Le choix modal principal pour effectuer les déplacements pour les habitants de la Communauté Urbaine d'Arras reste, comme la majorité des agglomérations la voiture particulière, symbole de liberté et d'ascension sociale. **La voiture** est de loin, le mode dominant et représente 61% des déplacements effectués chaque jour. Ce chiffre est cependant légèrement inférieur à la moyenne observée au niveau régional et national (65% en 2010). Les 205 402 déplacements quotidiens

effectués par ce mode se partagent en 175 188 déplacements comme conducteur (52%) et en 30 214 déplacements comme passager (9%). **Le taux d'occupation** est relativement faible, puisqu'il s'élève à 1.17 personne par véhicule (développement du phénomène de l'« autosolisme »), contre 1.3 au niveau régional en 2010. (cf. PDU p.51)





■ Une place de la voiture qui pose de multiples interrogations sur l'aménagement de l'espace public et sur le **partage de la voirie** avec les modes alternatifs.

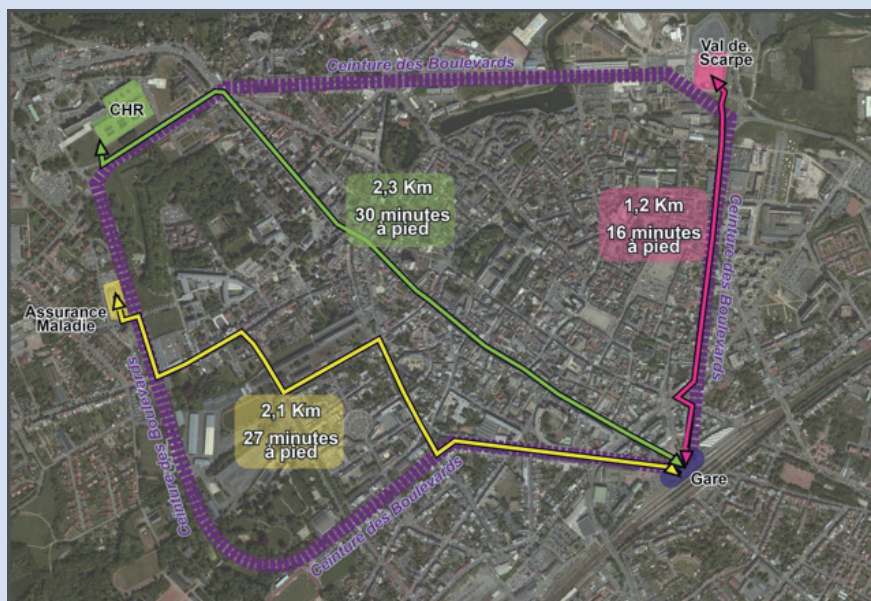
En effet, plus de 5 200 places de surface ont été enquêtées (voirie et parkings de surface) : soit au final plus de **5 hectares bitumés exclusivement réservés à la voiture dans un secteur d'hyper centre** où subsistent de nombreuses richesses (historique, culturelle) et un potentiel important **pour encourager les modes doux compte tenu de la taille du centre-ville : moins de 2 kms.**

■ Plus généralement, **l'offre en stationnement est particulièrement abondante et il est notamment facile de se stationner à Arras.**

Sur les autres secteurs de l'agglomération, le stationnement est peu réglementé et entraîne de nombreux dysfonctionnements (saturations, comportements inciviques et stationnements illicites) qui peuvent pénaliser les déplacements modes doux. Cette facilité de stationnement explique, en partie, l'importance de l'utilisation de la voiture en dehors de l'hyper centre d'Arras et pose nécessairement la question du partage de l'espace public.

■ La voiture individuelle reste encore aujourd'hui le mode de déplacements privilégiés pour accéder aux différents pôles du territoire. Ces habitudes de déplacements ont leurs limites et leurs revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution atmosphérique et sonore...

■ Sur le territoire de la CUA, le secteur des transports représente 23% des émissions de gaz à effet de serre, dont 95 % incombent aux transports routiers de voyageurs et de marchandises.



■ Le diagnostic avait identifié une concentration du nombre d'accidents sur plusieurs axes viaires du territoire. Il avait également rappelé que les piétons et cyclistes représentaient 16% des usagers impliqués dans les accidents et que la Commune d'Arras comptait un pourcentage important de personnes hospitalisées ou tuées. En effet, entre 2008 et 2012 les données d'accidentologie pour la Ville Centre sont les suivantes : 134 accidents qui ont engendré 173 victimes dont 44,5% ont été tuées ou ont été hospitalisées. **Ainsi, la sécurité routière, notamment des usagers les plus vulnérables, représente un enjeu important pour le PDU.**

16%
des usagers piétons et cyclistes
impliqués dans des accidents



LES PROPOSITIONS POUR ARRAS

AFIN D'OFFRIR LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT CONSÉQUENT ET HARMONIEUX DE CES NOUVELLES MOBILITÉS ET LES RENDRE ACCESSIBLES A TOUS ET TOUTES

LE VÉLO, COMME LA MARCHÉ OU LA TROTTINETTE, LES « ENGINES DE DÉPLACEMENT PERSONNEL », ÉLECTRIQUES OU NON, LES SKATE, ROLLERS... N'ÉMETTENT PAS DE CO2 DANS LA VILLE OÙ ILS CIRCULENT, ILS SONT SILENCIEUX, PRENNENT TRÈS PEU DE PLACE ET NE MENACENT PAS LA VIE D'AUTRUI.

En outre, leur prix est modeste et pour ce qui est du vélo et de la marche, l'entretien est très peu onéreux, leur consommation d'énergie est nulle, ils impliquent un effort physique personnel et sont bénéfiques pour la santé... !

Ces nouvelles mobilités se jouent des encombrements dans la ville : elles se fauillent !

Elles se jouent des bouchons et s'affranchissent du stationnement.

Elles permettent de gagner du temps et d'être ponctuels.

Elles constituent des outils très performants, pour l'individu et la collectivité.

Enfin, la géographie arrageoise (peu de dénivélés importants) et les distances (à peine 7 km dans sa plus grande longueur), et même plus largement au niveau de la CUA, en font un territoire à énorme potentiel pour le développement de ces mobilités alternatives.

Pour ces différentes raisons, Arras doit accompagner leur développement en se **dotant d'un schéma directeur des mobilités et nouvelles mobilités** qui s'appuie sur les priorités développées ci-dessous.

Il s'agit bien pour Arras de reconquérir ses rues et de passer « de la rue circulée à la rue habitée » !

1- FAIRE NÔTRE LE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT RETENU PAR LA VILLE DE GAND EN BELGIQUE :

« L'ACCÈS AUX PARKINGS RELAIS : OUI ; LE TRANSIT (SAUF TC ET MODES ALTERNATIFS) : NON ! »

On s'en rend compte, et le diagnostic du PDU le conforte, la voiture est omni-présente à Arras ; ce qui pose inévitablement la question de la place restante pour les autres modes.

Redonner de la place aux piétons, cyclistes, micro-mobilités nécessitera de prendre de la place sur la voiture individuelle.

La suppression des places de stationnement voitures en voirie permettra de :

- Sécuriser les traversées piétonnes,
- Élargir les trottoirs,
- Créer des aménagements pour les modes alternatifs...
- ...Et éviter les appels d'air pour les automobilistes.

Car si l'on se contente d'adapter l'offre de stationnements en fonction de la demande individuelle, **la voiture sera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci.**

Il conviendra aussi de **hiérarchiser le réseau routier** et faire en sorte que l'automobiliste qui n'habite pas un quartier ne vienne à le traverser pour gagner du temps.

L'enjeu est bien de partager l'espace public !

2- FAIRE D'ARRAS, LA VILLE DES COURTES DISTANCES

S'appuyer sur cet atout et l'accentuer en continuant de :

- Favoriser l'installation de commerces dans le centre-ville (au détriment des commerces en périphérie, difficilement accessible aux mobilités alternatives et au TC) ;
- Favoriser le logement et l'emploi dans le centre-ville afin de développer le flux des personnes dans les commerces.



3- ÉTENDRE LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DE CIRCULATION DES AUTOMOBILES SUR L'ENSEMBLE DE LA VILLE ET DONNER LA PRIORITÉ AUX MODES ACTIFS ET ALTERNATIFS

Le constat est connu et certains accidents survenus dernièrement sur Arras ou la CUA sont venus douloureusement nous le rappeler :

En cas d'accident la mortalité est d'autant plus grande que la vitesse est grande et que l'on est moins protégé.

La violence d'un choc est proportionnelle au carré de la vitesse. Ainsi, si on attribue la valeur 1 à un choc à 50 km/h, elle sera de : 2 à 70 km/h, de 3 à 87 km/h et de 4 à 100 km/h.

On a pu observer, en France comme dans d'autres pays, que lorsqu'il y a réduction des vitesses pratiquées, il y a toujours réduction du nombre des accidents et du nombre de tués et inversement.

Ainsi, une diminution de 10 % de la vitesse, c'est 10 % d'accidents matériels, 20 % d'accidents corporels et 40 % de tués en moins, affirment les spécialistes.

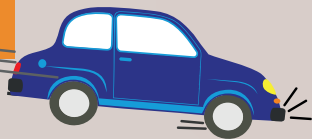
Un accident mortel sur deux est dû à une vitesse inadaptée. **Accepter de réduire sa vitesse de 5 km/h, c'est diminuer de 20 % le nombre des tués.**



Le piéton : la personne la plus exposée

En cas de choc :

- à 30 km/h, les blessures les plus fréquentes sont des contusions légères avec une probabilité de 15 % d'être tué. La probabilité d'être tué est très forte en cas de pare-buffles ;
- à 40 km/h, apparition de cas d'invalidité et de cas mortels avec une probabilité de 30 % d'être tué ;
- à 50 km/h, invalidité et cas mortels fréquents avec une probabilité de 60 % d'être tué ;
- à 60 km/h, probabilité de 85 % d'être tué ;
- à plus de 60 km/h, probabilité proche de 100 % d'être tué.



Vitesse et freinage

Plus on va vite, plus la perception périphérique se rétrécit :

- à 40 km/h le champ visuel est de 100° ;
- à 70 km/h le champ visuel est de 75°
- plus on va vite, plus la distance d'arrêt (distance parcourue pendant le temps de réaction + distance de freinage) est grande ;
- la distance parcourue pendant le temps de réaction est proportionnelle à la vitesse ;
- la distance de freinage est proportionnelle au carré de la vitesse et dépend de l'adhérence.



Le cycliste et trottinettiste :

- C'est une personne exposée autant que le piéton en cas de collision avec un autre véhicule ;
- C'est aussi une personne exposée au risque de collision contre un obstacle et au risque de chute.

Vitesse (km/h)	Etat chaussée	Distance réaction 1 seconde (m)	Distance freinage (m)	Distance totale parcourue avant l'arrêt (m)
30	Sèche	8	5	13
	Humide		10	18
50	Sèche	14	14	28
	Humide		28	42
70	Sèche	19	27	46
	Humide		54	73
90	Sèche	25	45	70
	Humide		90	115

Mise en place d'un Code de la Rue, pour une route plus sûre

Le code de la rue déroule une triple notion :

- Le **respect mutuel** de tous les acteurs de la voie publique, en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables ;
- Le renforcement de la **sécurité**, avec la mise en place d'une signalisation claire, de règles de circulation et de stationnement spécifiques ;
- **L'écologie**, en favorisant les modes alternatifs de déplacement en ville.

Inspirée d'une expérimentation en Belgique, le code de la rue concilie sécurité et circulation, écologie et partage de l'espace public. Il opère un changement radical dans la manière de penser les centres-villes :

- Réduction de la vitesse pour les automobilistes,
- Double sens de circulation quasi-généralisé en « zone 30 » et en « zone de rencontre » pour les cyclistes,
- Traversée de la chaussée facilitée pour les piétons etc.



Laire piétonne

Elle est dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Les vélos et tous les véhicules autorisés à circuler doivent rouler au pas.



La zone 30

Dans cette zone, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30km/h. L'objectif est de créer un espace plus sécurisant pour cyclistes et piétons.



La zone de rencontre

Elle est ouverte à tous les modes de transports. Toutefois, les piétons ont la priorité sur tous à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. La vitesse est limitée à 15 ou 20 km/h.



Généraliser la zone 30

La **zone 30** permet un meilleur partage de la rue en ville, une meilleure cohabitation entre les différentes pratiques de mobilité.

Déjà étendue à l'ensemble du centre-ville d'Arras, il paraît judicieux et nécessaire de faire profiter l'ensemble de la ville des bienfaits de la zone 30. En outre, cette généralisation (hors boulevards et axes structurants) offrira aux automobilistes une meilleure lisibilité de la vitesse à laquelle ils doivent rouler. **C'est facile, à Arras, on roule à 30 !**

Développer les zones de rencontres

La « **zone de rencontre** » est un ensemble de rues, parfois une place, où les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers. La vitesse maximale, que l'on soit en camion, en bus, en voiture, à deux-roues-motorisé ou à vélo, est limitée à 15 ou 20 km/h. A pied, on peut flâner à souhait, y compris au milieu de la rue. Les automobilistes, motards et cyclistes ne sont pas interdits, mais bienvenus, à condition de respecter les autres usagers (leur intégrité physique, mais aussi leurs oreilles et leurs poumons).

La zone de rencontre sert à **apaiser** certaines places, des rues urbaines ou résidentielles dans lesquelles des enfants pourraient avoir envie de jouer. Ainsi, la rue n'est plus seulement ce tuyau destiné au passage, le plus rapide possible, des personnes et des marchandises, mais un **espace de vie**.





Rue Claude Monnet

Exemples : les rues de l'arrière gare comme Nungesser et Coli, Guilbault ou la rue Claude Monnet devant la maison Colucci.

Nombre de rues du centre-ville pourraient également passer en zone de rencontre et/ou pour faciliter et sécuriser l'accès aux différents lieux de vie, de services...(centre administratif, Conservatoire, ...)

Exemple : Place de la Vacquerie, Place du Théâtre pour une partie (l'autre devenant piétonne + rue Robespierre jusqu'à la Place de la Madeleine), Place St-Etienne et rues alentours (rues des Trois Pommettes, St-Etienne, des Louez-Dieu, Sainte-Barbe, Péage...), place de la Préfecture et rues avoisinantes (Ferdinand Buisson...)

L'accès au Palais St-Vaast devra faire l'objet d'un traitement particulier afin de garantir un cheminement piéton/modes alternatifs confortables et agréables.

Étendre la zone piétonne actuelle et « l'encercler » par une large aire piétonne circulée uniquement par les nouvelles mobilités et les transports en commun

- **Accroître l'aire piétonne du centre-ville** en l'étendant sur une partie de la Place du Théâtre et sur une partie de la Grand place (du côté rue de la Taillerie jusqu'à l'accès ascenseur du parking souterrain) ; l'idée étant de procéder par étape, à l'instar de ce qui s'est fait sur la Place des Héros ; Ainsi, sans supprimer « brutalement » tous les parkings de la Grand'Place, l'on pourrait maintenir dans un premier temps la circulation automobile sur l'axe Sainte-Croix / Poids public et piétonniser l'axe entre Paul Perrin / rue de la Taillerie.

- **Prolonger cette aire piétonne par une aire piétonne circulée réservée aux seuls transports en commun**, notamment rue Legrelle où la circulation et le stationnement voiture seront supprimés. Ceci permettra de donner davantage de place aux piétons et d'offrir une meilleure visibilité aux commerçants de la rue.

La rue Briquet-Taillandier sera également piétonnisée, à minima sur sa partie entre les rues Legrelle et des Portes Cochères.

Il conviendra en outre d'adapter les gabarits des bus à l'étréitesse de la rue Legrelle.

Cette mesure permet de rendre très attractifs les transports en commun, seuls à pouvoir s'approcher au plus près de l'aire piétonne.

Étendre les rues de l'avenir « rues fermées aux voitures et ouvertes aux enfants »

Il pourrait être envisagé de fermer certaines rues, réparties sur l'ensemble des quartiers de la ville, tous les 1^{ers} dimanche du mois (ou plus !).

Cette démarche pourrait être menée en lien avec les Comités de quartier, une sensibilisation des parents d'élèves (et des élèves)...



Arras « Ville amie des aînés »

Arras étant « Ville amie des aînés », elle accentuera son engagement pour adapter ses rues (seuil zéro, bancs, ombrage...), ses structures et ses services afin que les personnes âgées, aux capacités et aux besoins divers, puissent y accéder et y avoir leur place.



Fermer les rues au droit des écoles le temps des entrées et sorties scolaires

Pour des raisons de sécurité des enfants et de leurs accompagnants, mais aussi pour créer de la convivialité, cette mesure déjà expérimentée sur certaines écoles arrageoises (Anatole France par exemple) doit être généralisée.



Développer/Ouvrir les « voyettes » réservées aux piétons-mobilités alternatives

Il serait pertinent de pouvoir ouvrir certains accès jusqu'à présent interdits ou inaccessibles afin de réduire la distance pour les usagers en créant ainsi des « raccourcis ».

A titre d'exemple, l'on pourrait citer la création d'un axe qui partirait de la Rue d'Amiens, traverserait le parking du Département du Pas-de-Calais, le quartier Schramm et rejoindrait la place Victor Hugo.

Expérimenter la priorité donnée aux vélos / trottinettes et développer les aménagements qui la favorisent



4- FLUIDIFIER, FACILITER ET RENDRE AGRÉABLES LES PARCOURS PIÉTONS ET POUR PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Le PDU nous enseigne que la marche à pied est bien développée à Arras puisqu'elle arrive en seconde position avec 30% de part modale (après la voiture) et 101 918 déplacements quotidiens. Ce niveau est souvent présent dans les villes qui polarisent leur propre population.

D'où l'importance à rendre ces déplacements piétons les plus agréables et sécurisés possible.

« Sacraliser » et libérer les trottoirs

- Suppression des places de parking au droit (5m) des passages pour piétons (cf. loi LOM)
L'anticiper d'ores et déjà au droit des écoles, collèges, lycées, facultés, salles de sport, de spectacle...
- Supprimer les stationnements à cheval sur les trottoirs ;
- Installer des piquets là où le stationnement sauvage est couramment observé ;
- Envisager des revêtements qui absorbent les bruits

Installer une signalétique « piéton »

Elle permet de se repérer dans la ville et d'évaluer les distances. Il paraît intéressant de développer cette signalétique en bilingue (F/UK), voire même quadrilingue au vu de nos jumelages (F/UK/D/NL).

Une telle signalétique est fort pratique pour les personnes utilisant les parkings relais ou arrivant en gare, mais également pour les touristes et visiteurs.



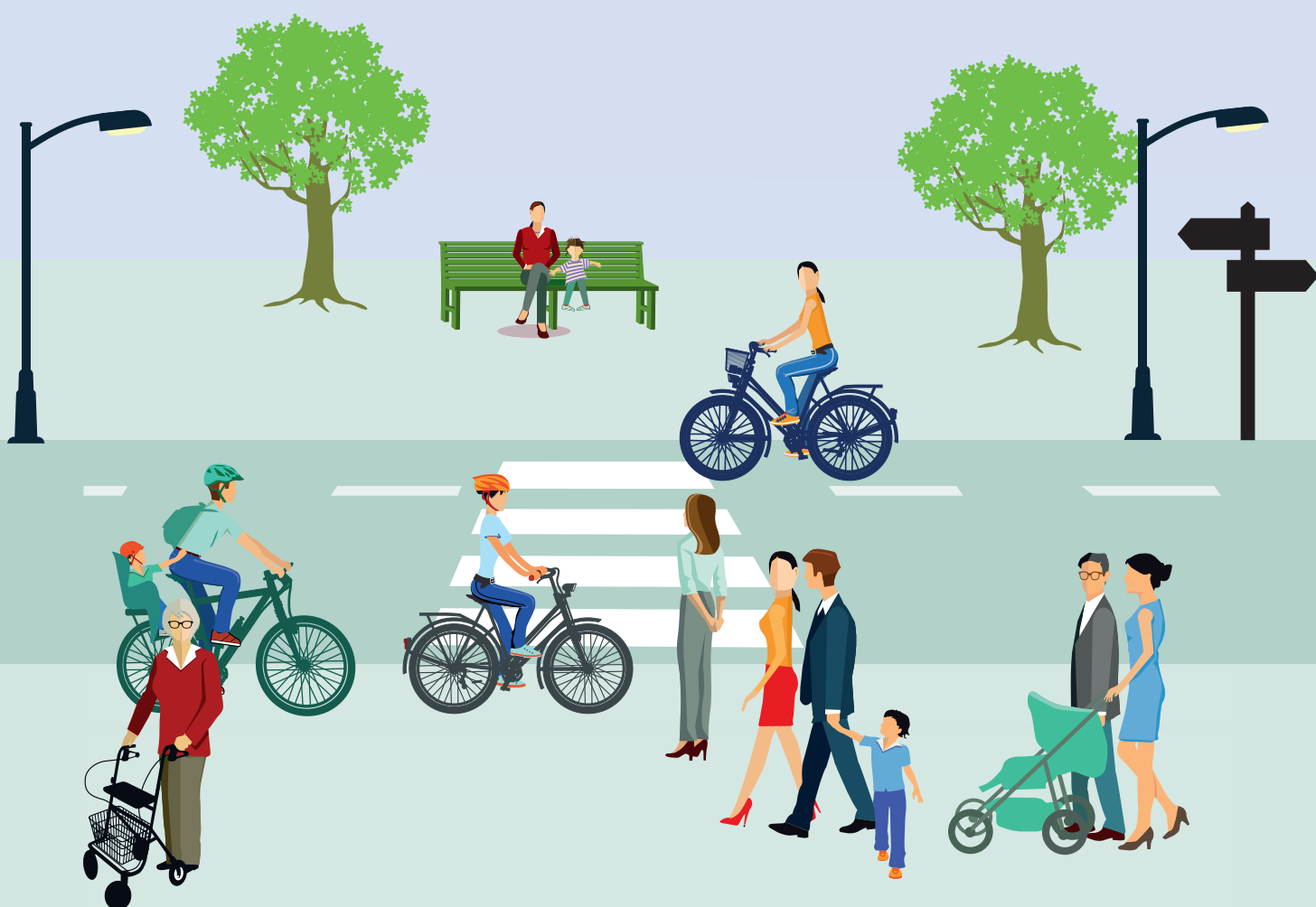
Prévoir des **bancs** afin de permettre aux piétons, notamment les plus âgés de faire des pauses.

Végétaliser pour assurer des cheminements les plus ombragés possibles.

Mettre en place un plan d'investissement pour atteindre **le seuil zéro**, garantissant aux personnes en fauteuil roulant une continuité des déplacements, notamment pour les passages piétons (effacement des bordures et des trottoirs).

Elargir les trottoirs et améliorer **l'éclairage**.

Sécuriser les traversées piétonnes et **équiper** les passages piétons à feu d'un système sonore pour les personnes malvoyantes et les passages piétons en général de dalles pododactiles ou encore de lignes guides qui se détectent avec la canne et permettent de donner des informations directionnelles.



5- POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO ET DEVENIR UNE VILLE MODÈLE POUR LES CYCLISTES

L'objectif est d'atteindre une part modale des déplacements à vélo sur Arras de 9% (cf. objectif de l'Etat)

En lien avec les associations de promotion du vélo comme mode déplacement, développer sur Arras et la CUA un « système vélo » et une « culture vélo » :

Poursuivre le développement du réseau cyclable et des infrastructures adaptées qui vont avec



58 km

d'aménagements cyclables sur la ville d'Arras
(pistes cyclables : 9 km - bandes cyclables : 16 km –
voies vertes : 11 km – double-sens : 19 km – voies
bus partagées : 3 km)

Ce réseau doit être **lisible, sécurisé, cohérent**.

Sa praticabilité doit être garantie par un **entretien régulier** (feuilles mortes, débris de verre...) et une attention assidue (stationnements ou arrêts des voitures sur les aménagements cyclables).

Sa **continuité** doit être garantie lors d'intervention sur la voirie (itinéraire bis).

Il doit en outre permettre de **relier les différentes villes de la CUA** de manière sécurisée. La traversée de la rocade sera un point noir à lever.

Il doit enfin **desservir les zones industrielles et d'activités** présentes sur le territoire arrageois, ainsi que **l'ensemble des lieux stratégiques** (piscine, salles de sports, de spectacle, musée, bibliothèques, commerces établissements scolaires et universitaires, mairie, préfecture, hôpitaux publics et privés...)

Il doit être mené **sans dogmatisme**, s'adapter au plus juste au contexte et prévoir un calendrier de réalisation.

Aider au développement de la **carte cyclable participative** OpenStreetMap.

Installer une signalétique « vélo » permettant de se repérer dans la ville et d'évaluer les distances (cf. l'exemple des points nœuds ou des Vélo routes régionales et européennes).

Il paraît intéressant de développer cette signalétique en bilingue (F/UK), voire même quadrilingue au vu de nos jumeaux (F/UK/D/NL).

Réduire la vitesse : Promouvoir les zones 30, de rencontre, aire piétonne circulée et l'ensemble des aménagements facilitant les déplacements à vélo (cf. supra)

Développer les **parkings vélos adaptés** en accès libre et/ou gardiennés, pour la vie quotidienne (services marchands et non marchands, écoles, gares sncf et routières, lieux de vie, parkings relais...) et les événements exceptionnels (Festival du Cinéma, Journées du patrimoine, Marché de Noël, Main Square...).

Privilégier leur installation en voirie plutôt que sur le trottoir. Pour les établissements scolaires, privilégier leur installation au sein de l'établissement.

Veiller à ce que ces parkings vélos soient respectés, notamment des motards et, pour ce faire, proposer à ces derniers des parkings leur permettant d'accrocher leurs motos : des places dans les parkings relais peuvent ainsi leur être réservées

Un plan reprenant les places motos pourrait être créé.

Ainsi à Arras, des motos/scooters stationnent fréquemment sur le parking vélo à l'entrée de la rue Ronville. Une place de stationnement voiture permettant d'accrocher sa moto/scooter pourrait être aménagée pour accueillir les motards. Cette partie de la ville ne comporte pas de stationnement moto/scooter dédié.

En outre, le fait de proposer des places de stationnement en voirie pour les motos / scooters permettra de ne plus les autoriser à se stationner sur les trottoirs, réservés aux piétons.

Développer les parkings vélo sécurisés pour les Arrageois.es

Nombre de maisons et d'immeubles, tout particulièrement des logements sociaux, ne sont pas équipés de local permettant de stationner son vélo en toute sécurité.

Avec une double conséquence :

- Très peu de familles possèdent un vélo, ne sachant où le stocker ;
- Les enfants ne savent pas faire du vélo.

En développant ces parkings vélo sécurisés au droit des immeubles (ou dans les immeubles quand c'est possible), il s'agit pour la Ville d'Arras de permettre à chacun d'accéder à ces mobilités vertueuses dont on sait qu'elles seront les mobilités de demain.

Dans les projets immobiliers, la ville en lien avec la CUA pourra faire en sorte que ces dispositions soient intégrées par les investisseurs, promoteurs, bailleurs. Ces derniers pourraient même envisager, dans certains cas, d'attribuer un vélo aux nouveaux propriétaires, comme certains l'ont fait dans des villes françaises.



Anticiper les besoins en matière de parking, notamment à la gare (cf. *Master Plan*) en prévoyant dès maintenant la possibilité d'y garer 1 000 vélos.

L'on assiste déjà à une saturation de la capacité des trains et au manque de place pour monter son vélo à bord. Il faut prévoir les conditions de la **multi et inter-mobilité** : je vais à vélo jusqu'à la gare – je stationne mon vélo en gare – je prends le train – je trouve un autre vélo à ma descente du train ...

De manière plus globale, il conviendra d'optimiser les liaisons TC + vélo, en installant par exemple des stationnements vélo aux arrêts de bus.

Actions de sensibilisation aux vols de vélos et à la nécessité de bien l'accrocher avec un **bon cadenas**.

Poursuivre et généraliser dans toutes les écoles arrageoises l'apprentissage du « vélo à l'école » et, plus largement, **l'apprentissage des mobilités autres que voiture**, notamment dans les quartiers prioritaires politique de la ville.

En lien avec le point sur les parkings vélo sécurisés au droit des immeubles, il a été constaté lors d'ateliers mobilité dans les écoles en QPV que nombre d'enfants ne possédait pas de vélo et ne savait d'ailleurs pas en faire.

Il s'agit, en développant cet apprentissage du vélo auprès des enfants, de faire en sorte de ne laisser personne sur le bord du chemin des mobilités de demain.

Plus largement, il conviendra d'initier les enfants à la lecture du plan des bus, des horaires de la sncf, des offres artis, de l'inter et multimobilité...

In fine, il s'agit de développer chez eux le sens du choix de la **« bonne mobilité »**, c'est-à-dire **« la mobilité adaptée à ses besoins »**.

Etendre le **continuum éducatif cycliste** bien au-delà des seuls jeunes, comme c'est actuellement le cas en proposant de **mieux former les adultes, les seniors et les personnes fragilisées à une pratique sécurisée du vélo et des micro-mobilités**.

L'accompagnement de tous et toutes pour assurer cette transition permettra de lever de nombreux freins, psychologiques et physiques notamment.

Mettre en place des **ramassages vélo** pour aller aux centres de loisirs, à la piscine... ou à l'école.

Sensibiliser les personnes fréquentant les centres-sociaux aux avantages du vélo et les initier à la pratique

Mettre à disposition des vélos pour les bénéficiaires des centres sociaux de la ville.

Elargir l'offre de location de vélo

La seule offre longue durée en VAE ne paraît pas satisfaire l'ensemble des besoins, certaines personnes souhaitant une offre de location en courte durée et en vélo non électrique.

En outre, les 8 mois d'attente pour disposer d'un VAE constituent aussi une limite pour certaines personnes, notamment celles qui (re-)trouvent un emploi et ont besoin d'un vélo pour s'y rendre.

La Délégation de Services Publics avec Artis pourrait être amendée ou la ville (ou la CUA) pourrait développer (en interne ou via une structure extérieure) un tel système de location vélo en courte durée, accompagnant ainsi le retour à l'emploi.

CUA : **élargir les aides** à l'achat de vélos chez les vélocistes à l'ensemble des vélos (pliant, vélo non électriques, vélo-cargos...)

Articuler urbanisme et mobilités : réaliser des **études de déplacements** pour toutes les opérations d'aménagements conséquentes afin d'intégrer l'ensemble des modes de déplacements aux projets, et tout particulièrement les vélos, la marche et les micro-mobilités.

Accompagner/soutenir les démarches de Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire dans les écoles, collèges, lycées et universités d'Arras, les Challenges de mobilités scolaires et plus largement les plans de mobilité pour les entreprises.

Le PDU prévoit notamment de

- Nommer un référent « Plan de Déplacement des Établissements Scolaires » au sein de la CUA ;
- Inciter les chefs d'établissement et les associations de parents d'élèves à lancer des PDES : étude et enquête (communication + subvention + accompagnement technique) ;
- Sécuriser les accès aux collèges pour les piétons et aménager les abords des établissements scolaires (aménagement de zones 30...) ;
- Équiper les collèges de stationnement vélos pour ceux qui n'en disposent pas (dans le cadre de la politique cyclable) et veiller à développer des infrastructures cyclables dans un rayon de 3 km, en lien avec la politique cyclable du Conseil départemental ;
- Sensibiliser les responsables des établissements et les élèves et les accompagner dans la promotion des modes alternatifs et leurs contributions aux effets bénéfiques sur la santé (pratique d'une activité physique) ;
- Faire en sorte d'implanter les nouveaux collèges à proximité des aménagements cyclables existants et des lignes/arrêts de TC existants.

Suivant cette idée de transversalité, le Plan de Déplacement inter-Administration mené par la Préfecture ne doit pas oublier l'Éducation nationale et les initiatives existantes.

Favoriser la vélogistique services de livraison et prise en compte du « dernier km ».

Des visites guidées d'Arras à vélo, à trott (dans le cadre des journées du patrimoine par exemple ou via des prêts). La SPL Office du Tourisme Arras Pays d'Artois expérimente cela actuellement.

6- ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MICRO-MOBILITÉS

La trottinette représente la majeure partie de ces nouvelles mobilités avec 90% des déplacements.

Son usage via des trottinettes personnelles s'apparente à celui du vélo, notamment eu égard à la distance parcourue. Elle est en outre extrêmement pratique pour pratiquer l'intermodalité, la trottinette se pliant et pouvant donc aisément se ranger dans un train.

Si l'arrivée de free-floating privé apparaît peu probable à Arras et semble réservé aux grandes villes, il est possible de réguler une telle arrivée via un appel d'offres, permettant de choisir l'opérateur le mieux-disant écologiquement et socialement.

Propositions :

- La CUA participe déjà à l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) chez des vélocistes arrageois, l'on pourrait également envisager d'étendre cette aide à l'achat aux trottinettes. Or, si certaines enseignes vendent des trottinettes sur Arras, il semble, d'après les trottinettistes, que les modèles vendus ne répondent pas à leur pratique...ils se procurent donc leur trottinette via des magasins de vente en ligne.
- Compléter l'offre de location proposée par Artis (ou autre structure) par la location encadrée de trottinette longue durée (et aussi courte).

Comme pour la location de vélo en courte durée, on a vu précédemment le rôle facilitateur que peut avoir ce prêt dans le retour à l'emploi. L'enjeu de leur entretien sera alors à intégrer.



- Favoriser le développement de « services trottinettes » sur Arras

Il apparaît en effet qu'aucun service de réparation-entretien de trottinette n'existe sur Arras (sur Lille non plus d'ailleurs).

- Développer des parkings dédiés aux trottinettes
Ces parkings devront de manière privilégiée être installés en voirie (suppression d'une place voiture) et non sur le trottoir.

- Actions de sensibilisation aux vols de trottinettes

De façon transversale au développement du vélo et autres micro-mobilités, il importera de **végétaliser, de planter des arbres** afin d'apporter de l'ombre dans les rues et ce, afin de prévenir les effets des canicules annoncées.

De la même façon, l'observatoire des Mobilités devra monter en puissance pour devenir un véritable outil opérant.

La création de cet observatoire doit permettre de mettre en place une méthodologie d'observation afin de centraliser des données et des études pour jauger l'exacte ampleur de ces modes de déplacement et identifier les nouvelles vulnérabilités qui émergent. À terme cette connaissance permettra de déployer des actions correctives ciblées au niveau de la sécurité



7- PROFITER DU MASTER PLAN POUR CRÉER À LA GARE UNE MAISON DES MOBILITÉS, VÉRITABLE PLATEFORME VERS LES NOUVELLES MOBILITÉS, L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMOBILITÉ



Cette **Maison des Mobilités** constituera un véritable lieu de ressources pour faciliter les modes alternatifs :

- **Location** vélo/trottinettes en courte durée
Ce système pourrait être mis en œuvre grâce aux agents qui travailleraient dans cette Maison des Mobilités
- **Stations-services** vélo trottinettes
- **Ateliers d'auto-réparation participatifs** et solidaires (à l'instar de l'atelier vélo de l'ADAV à Léon Blum)
- **Informations** sur les différents services de mobilité existant sur Arras et accompagnements au changement
- Compléter ces services mobilités par d'autres services tels que : une **conciergerie**, des paniers bio...

La « Maison des mobilités » doit être aussi un **centre de ressources** pour la formation péri-scolaire, l'activation des plans de mobilité d'établissement (obligatoires dès 100 salariés), la mise en œuvre d'une vraie politique de stationnement dans les habitations, les lieux de vie, de travail et de commerce,... et le soutien aux communes périphériques bien souvent en déficit de compétence et d'information sur les circulations micro-mobiles, piétonnes et cyclistes.



8- CONCOMITAMMENT À CES ENGAGEMENTS POUR LES NOUVELLES MOBILITÉS, IL FAUT ACCOMPAGNER LES AUTOMOBILISTES POUR RÉORIENTER LEURS PRATIQUES

Les pouvoirs publics, nous a-t-on dit lors des entretiens, ne doivent pas hésiter à « enlever le tout confort actuel aux automobilistes ».

Nos propositions s'attachent à accompagner les automobilistes vers une mobilité écologiquement et financièrement plus responsable : ils doivent **trouver un intérêt** à se déplacer autrement qu'en voiture et à changer leurs habitudes.

Intégrer la voiture dans une logique de mobilité durable et de complémentarité avec les modes alternatifs

(cf. GART, p.50 – 61) : promouvoir les nouveaux usages et développer une économie de la fonctionnalité.

- **Voiture partagée (autopartage)** : en développer le nombre et la variété des gabarits, les lieux d'emprunt et accroître la publicité en insistant, notamment sur les avantages financiers

Il s'agit d'un levier majeur pour inciter les ménages à moins posséder de voitures et garantir le droit à la mobilité de ceux qui n'en possèdent pas.

- **Développer les locations de vélo** (courte et longue durée, électrique et non électrique) pour rendre la transition plus facile et rendre acceptable socialement les investissements sur les continuités cyclables (anticiper la remarque : « vous dépensez de l'argent public et pourtant je ne vois jamais de vélo sur ces aménagements ! »)

- **Covoiturage** : faciliter le recours au covoiturage en réservant des **places vélo/trot/voitures** sur l'ensemble des parkings et parkings relais.

- Développer les **Parkings relais** : voitures/motos + bus/navette

Et rendre convivial le cheminement piéton depuis ces parkings jusqu'à la navette

- Définir une **politique de stationnement suffisamment contraignante en ville pour favoriser des changements d'habitude** et le recours aisé aux parkings relais/navettes

- **Mutualiser l'utilisation de parkings existants** : parking du Monoprix, du Département (parking situé entre Schramm et rue d'Amiens...)

L'offre de Transports en Commun

Les transports en commun dont l'existence même est de proposer des alternatives à la voiture individuelle souffrent d'une image dépréciée et contribuent souvent assez peu dans les villes moyennes à un report modal efficace et vertueux, ne parvenant à séduire que des voyageurs captifs.

Toutefois, des initiatives comme la Citadine séduisent.

Aussi, nous soumettons-vous les propositions suivantes pour les TC :

- en augmenter **la lisibilité** pour tous, à commencer par les personnes les plus fragiles ;
- en assurer leur **accessibilité** pour tous ;
- accroître leur **efficacité/fiabilité** (vitesse commerciale) en développant les **sites propres** ;
- la question de la **gratuité** doit être posée et étudiée sans tabou (montant du versement transport, part de la billettique dans les recettes, conséquence sur le développement du réseau...) en analysant si elle peut être un levier intéressant pour inciter les personnes qui possèdent une voiture à ne pas l'utiliser si, dans le même temps on limite le nombre de place de stationnement en ville. Certes, « on pince, mais le bus est gratuit ».
- développer les **parkings relais**, en lien avec les sites propres afin de rendre attractif le report modal vers le bus/navette
- accroître leur **fréquence** : « beaucoup de personnes n'ont pas le temps » et devoir attendre trop longtemps le bus les fait renoncer au TC et privilégier leur voiture individuelle (quand ils en ont une).
- veiller à ce que les horaires des bus soient ajustés aux départs et arrivées des trains.
- faciliter l'acquisition des billets de bus en proposant différents lieux de vente et doter le chauffeur de bus de suffisamment de billets pour répondre à la demande
- recenser les **abris** manquants aux arrêts et les aménager (contre le vent et la pluie) pour attendre le bus

La station « gare bus urbains » est appelée par exemple « l'hôtel des courants d'air »...

Végétaliser ces abris.

La question du **choix énergétique** (électricité) a été plusieurs fois posée et la solution de l'hydrogène avancée. Cette question pourra également faire l'objet d'un débat lors de la prochaine DSP.



9- L'INNOVATION DE SERVICES : LA SMART CITY

Pour les personnes connectées, la MaaS (la mobilité en tant que service) peut offrir de la lisibilité à l'offre de services en matière de mobilité sur Arras.

La mobilité connectée s'appuie sur la large diffusion des smartphones : information multimodale en temps réel, calculateur d'itinéraires intégrant tous les modes de déplacements y compris la marche et le vélo, paiement en ligne, mise en relation pour le covoiturage, réservation d'un véhicule d'autopartage, ou d'une place de consigne vélo...

La mobilité en tant que service vise à rassembler tous les moyens de transport (vélo-partage, autopartage, taxis, transport en commun) sous un seul service mobile, en une seule application. Grâce à une plateforme de paiement unifiée, les usagers peuvent évaluer facilement leurs options de transport et faire des choix en fonction de leur budget et de leurs valeurs environnementales.

Qu'est-ce qui rend la MaaS intéressante ?

Une voiture coûte chère et est utilisée **moins de 5 % du temps** en moyenne. Avec pour objectif de proposer une solution de rechange pratique et abordable à la propriété d'une voiture, les usagers qui utiliseraient cette plate-forme pourraient accéder aux taxis, au transport en commun et aux services d'autopartage et de vélos en libre-service. On peut alors envisager une facturation à l'utilisation ou en forfait mensuel.

Une MaaS efficace (il existe différents niveaux de maturité) permet :

- Une réduction du trafic : moins de propriétaires de voitures signifie moins de véhicules sur les routes.
- Un investissement dans l'économie locale: chaque fois qu'un acheteur acquiert une voiture, son pouvoir d'achat est écarté de l'économie locale.
- Une création d'emploi : grâce à une augmentation de l'utilisation des services d'autopartage, des taxis, du transport en commun et d'autres services de transport, de nouveaux postes seront créés dans la communauté.

Il conviendra de garantir l'accessibilité de ces services de mobilité à tous en assurant leur promotion, via les centres sociaux par exemple et en lien avec les opérateurs, pour les personnes les plus fragiles.

Enfin, il conviendra de se garder de développer une application trop élaborée (et donc très onéreuse) qui in fine servirait assez peu aux Arrageois (ceux-ci connaissant leur ville et les services proposés) et aux touristes qui ne la connaîtront pas encore, sauf à dépenser beaucoup d'argent en communication.



10- QUELLE PLACE POUR LES VÉHICULES AUTONOMES ?

Les premières expériences, telles celle menée par la Métropole Européenne de Lille avec la mise en place d'une navette autonome sur le campus s'avère peu concluante. En effet, sa vitesse de circulation autorisée est actuellement trop faible (15km/h) pour attirer. C'est d'une certaine manière une vitrine mais une vitrine qui coûte chère (1M euro).

Une fois levée les questions technologiques et éthiques autour des véhicules autonomes, sans doute conviendra-t-il de penser la façon dont ils peuvent aider les personnes âgées et isolées par exemple à retrouver de la mobilité. Remplaçant alors les offres de TAD...

11- DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ D'ARRAS EN S'APPUYANT SUR LE VÉLO ET EN ATTIRANT LES CYCLO-TOURISTES : FAIRE D'ARRAS UN LIEU PRIVILÉGIÉ D'ACCUEIL DES CYCLOTOURISTES

Arras est devenue une place attractive pour le tourisme et rayonne à la fois au niveau régional et international.

Le vélo tourisme est en plein essor et Arras a tout pour être une belle étape !

A l'instar de la « Loire à Vélo », il serait judicieux de prévoir chez les hôteliers et dans le futur camping des facilités pour les cyclistes. Dans le camping, par exemple, prévoir un lieu de repli en cas de pluie, mettre à leur disposition des tables

et des chaises, ainsi qu'un frigo partagé et des prises électriques pour recharger les téléphones notamment...

La Vélo-route de la Mémoire est un atout intéressant à valoriser, tout comme le chemin de halage le long de la Scarpe.

Il s'agirait pour Arras de jouer sa carte auprès des cyclistes belges, hollandais et britanniques.

12- DÉVELOPPER LES NOUVELLES MOBILITÉS POUR RENDRE ACCEPTABLE LA MISE EN PLACE D'UNE ZONE À FAIBLE ÉMISSION (ZFE) LORS DES ÉPISODES DE POLLUTION DE L'AIR

Le principe d'une ZFE consiste en la possibilité pour une collectivité de limiter l'accès à une partie du territoire aux véhicules les plus émetteurs de polluants atmosphériques pendant une période donnée (jours, heures, etc.), selon des critères de son choix, dans l'objectif d'améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des populations.

Les études récentes montrent que la mise en place de ZFE est une solution efficace pour réduire la pollution, et qu'elle doit s'inscrire dans le cadre de plans d'actions plus larges intégrant dans sa mise en œuvre des **dispositifs d'accompagnement et d'information afin d'en favoriser la faisabilité pour les habitants.**

L'étude de préfiguration d'une ZFE au sein de la CUA (étude portée dans le cadre de « Arras, ville respirable en 5 ans ») doit rapidement aboutir afin que la Collectivité puisse être capable de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle lors des prochains pics de pollution et réduire ces pics pour sa population.



13- LE RÔLE ESSENTIEL DE LA COMMUNICATION, DE LA SENSIBILISATION, DE LA FORMATION ET DE L'ÉDUCATION

- User de tous les leviers municipaux et communautaires pour informer sur le respect du code de la route, les aménagements et leur respect (enjeu de sécurité), la plus-value pour la santé de chacun à opter pour les modes actifs... et contribuer à faire évoluer les mentalités et façons de se déplacer, assurant ainsi la réussite à la transition souhaitée.

- **Beaucoup de prévention ...et des sanctions** pour montrer nos convictions.

- **Poursuivre le travail avec les écoles** : le rôle essentiel de l'éducation.

Saisir les opportunités telles que le Savoir Rouler, les Cités éducatives ou encore le Challenge des Mobilités scolaires qui aura lieu du 11 au 15 mai 2020 « A l'école autrement » afin de sensibiliser enfants, enseignants et parents et montrer qu'une mobilité autre qu'automobile est possible !

- **Développer un calendrier d'actions de sensibilisation-prévention en lien avec les associations d'usagers et la police nationale et municipale.**

- Travailler avec les **auto-écoles arrageoises et les assurances** pour les sensibiliser au partage de l'espace avec les trottinettes, les vélos...

- **Etablir un événementiel**

- **1 Journée sans voiture** sur l'hyper-centre (profiter de la fête du vélo en mai ou de la semaine de la mobilité en septembre).

- **1 année de la mobilité active** pour Arras : l'occasion de tester des solutions innovantes.

On peut penser que le budget citoyen puisse être pour une partie, centrée sur la mobilité active.

- **Opération ParkDay** visant à transformer temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés, artistiques ou conviviaux.

- Le concours de **plaidoirie** de la Ville d'Arras pourrait s'organiser autour de la résilience des villes.

- Monter des opérations « **Mes courses à vélo** » : faciliter pour les cyclistes le fait de pouvoir se garer à proximité des commerces et confirmer ainsi l'étude de la Fédération des Usagers de la Bicyclette qui démontre que piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier et qu'ils y dépensent presque 2 fois plus par semaine que les automobilistes, même si par achat leur moyenne est inférieure.

- Lors de certains événements, le tournoi E-Sport, par exemple, mener des **ateliers de sensibilisation** aux différentes mobilités alternatives existantes sur Arras.

- **Arras, ville exemplaire** qui insuffle la bonne dynamique aux Arrageois : poursuivre la réalisation de son PDA en promouvant les nouvelles mobilités : ikv-forfait mobilité, vélos/trottinettes de service ...

- Mettre en place sur Arras des **Rencontres régionales de l'aménagement, du partage de l'espace public** (« voirie pour tous ») autour de ces nouvelles mobilités, en lien avec l'ensemble des parties prenantes : associations, ddtm, dreal, cerema, ademe, adav, fubicy...



14- AVOIR UN RÔLE D'AIGUILLON AUPRÈS DU GOUVERNEMENT

- Etre à l'initiative d'une modification du permis de conduire pour intégrer lors de son obtention la pratique d'au moins 5 heures de vélo / trottinettes afin de développer chez le futur automobiliste les bons réflexes pour bien prendre en compte les autres usagers de la rue.

Chez les scouts, l'on dit « *les plus grands protègent les plus petits* » : c'est bien ce travail sur les comportements que nous devons mener, travail de longue haleine s'il en est.

- Porter les enjeux du vélo auprès des parlementaires et du gouvernement : code de la rue, TVA réduite sur l'achat de vélo, lutte contre les vols...

15- LE NERF DE LA GUERRE : LE BUDGET ALLOUÉ !

- Se doter d'un budget conséquent à l'échelle communautaire pour assurer l'entretien des aménagements existants et la poursuite de la mise en œuvre des continuités cyclables, des parkings...

Ainsi, s'il est communément admis qu'un budget annuel de 10 €/habitant permet de mener une politique cyclable, il est à noter que la Flandre belge est à un peu plus de 15 €/habitant...et que pour rattraper notre « retard » sur nos voisins belges ou hollandais, un montant de **20 €/habitant** serait sans doute nécessaire.

En outre, il convient d'avoir certaines données en tête afin de mettre en perspective un tel engagement financier :

- Coût d'investissement dans un parking souterrain pour autos : **15 000 € la place**
- Coût d'une aire piétonne circulée **100 € le m²**
- Coût d'un parc de stationnement **50 € la place** pour vélos devant un commerce
- Coût d'une zone 30 bien aménagée **1 000 € par mètre de voirie**
- Arceaux x 5 avec pose (= 10 places vélo) : **1 500 €**

16- L'ÉVALUATION

Il conviendra, pour chacune des propositions faites dans ce rapport, de se doter d'indicateurs précis permettant un vrai suivi de notre engagement pour une ville apaisée.

À titre d'exemple, l'on peut convenir de :

- Installer en voirie **50 arceaux** pour le stationnement des vélo/trot (soit 12 places de stationnement voitures à supprimer) ; prévoir aussi les besoins pour les maisons et immeubles, tout particulièrement les logements sociaux, qui ne sont pas équipés de local permettant de stationner son vélo en toute sécurité (prévoir des parkings amovibles/provisoires pour tester de la pertinence du lieu d'implantation).



Traiter un point noir issu du baromètre cyclable

17- LA GOUVERNANCE : CLÉ DE LA RÉUSSITE !

La mise en place d'une **Commission des Mobilités**, à la ville et à la CUA, qui assurerait à l'instar de la Commission des Finances pour le budget, la prise en compte des mobilités alternatives par l'ensemble des projets : transversalité, coordination et cohérence !

Cette commission ne travaillera pas seule et associera les structures compétentes à sa réflexion : Conseils Régional et Départemental – Etat - ADEME – CEREMA – ADAV - Police municipale et nationale, associations représentatives des PMR, représentants des trottinettes, skate...

CONCLUSION

Aujourd'hui, il y a une réelle prise de conscience de l'impact négatif de la pratique automobile sur nos sociétés (pollution, obésité, étalement urbain, individualisme ...) et un début de réappropriation et de rééquilibrage de l'espace public par les citoyens.

Au risque d'asphyxier, Arras a besoin de donner et redonner leur place aux modes actifs, non en la prenant aux piétons mais en la prenant là où elle est, sur la voirie dédiée aux automobiles. C'est une question de santé et de qualité de vie, de sécurité, de vivre ensemble et de juste partage de l'espace public.



ANNEXE

LISTE DES STRUCTURES ET PERSONNES AUDITIONNÉES

Structure / Contact	Personnes auditionnées
Centres Sociaux	Said FELLAH / Nicolas GARLINSKI / Radouane DERRAZ
UFC Que Choisir	Gérard BARBIER
Jeunes	Capucine BLOND du Conseil des Jeunes / Arthur et Clément du Lycée Baudimont / Olivier JANDOT, professeur au Lycée Carnot (Groupe Action Climat)
ARTIS	Stéphane MONIER
LES RANDONNEURS DU PAYS D'ARTOIS	Alain CHERE
CUA	Françoise ROSSIGNOL
ARRAS CYCLO TOURISME	Sylvain MARCHAND
ARRAS VELO CLUB	Philippe RASSEZ
David GUILLET (particulier pratiquant la trottinette)	David GUILLET
ADEME	Mathieu CHASSIGNET
Les motards en colère	Bruno BERTIN / M.WOSINSKI
ADAV	Samuel SCHEPENS
Association Mozaïc	Kahlid ROCHDI
Comité Synergie	Enzo LELEU
Collectif Climat	Emilie FOURMY / Jacqueline ISTAS
Comité des Sages	Gilles LEFORT
CEREMA	Renée BACQUEVILLE
CUA	Vincent GIBOT
DDTM	Ludovic VANHOUTTE





RETROUVEZ-NOUS SUR



@VilleArras