

# PLAN de DÉPLACEMENTS URBAINS



## 2.

Bilan du PDU actuel et  
diagnostic du territoire

- Le document actuel
- Le territoire et ses dynamiques
- Diagnostic thématique

Vu pour être annexé à la délibération A1 du Comité Syndical  
du SITAC du 14 octobre 2016 approuvant le projet de PDU révisé  
de CALAIS le

24 OCT. 2016

## SOMMAIRE

1. Le document actuel .....3
2. Le territoire du périmètre de transports urbains.....11
3. Diagnostic thématique.....21

## LE DOCUMENT ACTUEL

---

### 1.1. Les orientations validées en 2003

Le document a été adopté en 2003, un certain nombre de mesures avaient été préconisées pour répondre aux objectifs d'organisation des déplacements dans le PTU. L'évaluation de ce programme d'action a été effectuée en février 2010 par le SITAC.

6 orientations stratégiques avaient été retenues lors l'élaboration du document de 2003 :

- **La hiérachisation du réseau de voirie pour répondre aux perspectives de développement de l'agglomération :**

L'objectif principal du PDU était d'améliorer l'accessibilité au centre-ville de Calais selon un axe Est-Ouest identifié comme celui des « déplacements quotidiens ». Le désenclavement de la partie Ouest de Calais était une des priorités affichées par le document. Il prévoyait en particulier la création d'une voie reliant la RD940 au chemin de la Française. Cet aménagement n'a pas été réalisé et soulève depuis des interrogations liées à la vocation de ce secteur de l'agglomération (site naturel et littoral protégé).

Le PDU soulignait également la question des coupures physiques qui segmentent le réseau de voirie et restreignent leur franchissement à un nombre réduit de points qui concentrent les flux de circulation. Ainsi, le PDU préconisait l'élargissement et le réaménagement de plusieurs ponts et passages afin de faciliter les circulations est-ouest. Ces aménagements, lourds sur le plan technique et financier, n'ont pas été réalisés depuis.

En ce qui concerne la hiérachisation du réseau de voirie, des orientations avaient été prévues ponctuellement mais sans réelle ligne directrice globale. Les aménagements en matière de voirie ont plutôt eu lieu au cas par cas selon le contexte de chaque secteur. Une plan de circulation du centre-ville de Calais (L'étude porte sur trois périmètres : les boulevards du centre-ville et les voies adjacentes au Théâtre, les voies du quartier Saint-Pierre reliant le centre-ville à l'autoroute et les itinéraires de desserte et les voies adjacentes aux deux ponts mobiles, impactés par la circulation de la navette fluviale de transport en commun) a également été mené en 2011. La hiérachisation globale de la voirie en fonction de sa vocation et de l'environnement traversé, est un des thèmes majeurs à prendre en compte dans le cadre de l'actualisation du PDU.

- **Un partage de la rue favorable aux modes alternatifs à la voiture.**

La promotion des « quartiers tranquilles » via la création de zones 30 et d'itinéraires piétons et cyclables était inscrite dans les objectifs du PDU. La piétonisation de plusieurs quartiers

était préconisée ainsi que des mesures en faveur de l'accessibilité piétonne (largeur de trottoir, aménagements dissuasifs pour la voiture).

Le schéma directeur cyclable de l'agglomération du Calaisis datant de 2000 a également été annexé au PDU et définit des itinéraires cyclables prioritaires pour l'agglomération.

Sur ce thème, le PDU se limite à des préconisations générales sans secteurs cibles ou règles précises de partage de la voirie. Le bilan de cette orientation est donc difficile à établir mais peu de mesures concrètes semblent avoir été appliquées en ce sens.

- **Un système de transport public de qualité**

Le document de 2003 est fortement axé sur le développement du réseau de transport en commun.

Il prévoyait notamment :

- Le déplacement du dépôt de bus
- La mise en place d'une navette de centre-ville
- La restructuration du réseau de bus et son développement sur les axes denses de déplacement
- La mise en place de couloir de bus et de sites propres
- L'utilisation de véhicules peu polluants
- La mise en accessibilité des arrêts
- Le développement de l'information aux usagers
- La mise en place d'une politique tarifaire

|                       | 2001  | 2007  | 2012  |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Voiture particulière  | 62,0% | 60,3% | 56,3% |
| Transports collectifs | 4,6%  | 5,7%  | 6,7%  |
| Modes doux (Vélos)    | 0,2%  | 0,7%  | 3,4%  |
| Autres                | 0,2%  | 0,7%  | 0,7%  |
| Marche à pied         | 33,0% | 33,0% | 33,0% |

L'ensemble de ces mesures était guidé par un objectif de progression de la part modale des transports collectifs fixé à 8.5% des déplacements à cinq ans (2007) et 10% à 10 ans (2012).

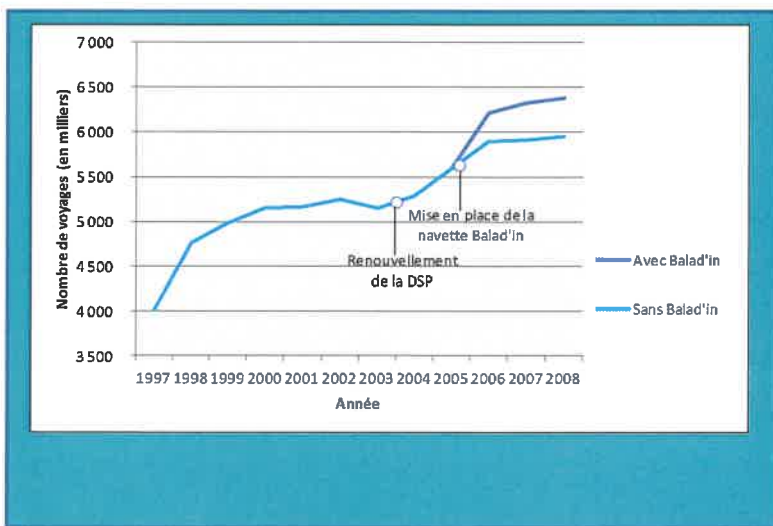
Aujourd'hui le bilan des actions engagées par la collectivité en faveur du transport collectif est globalement positif.

La quasi-totalité des engagements du PDU ont été suivis jusqu'à ce jour : le dépôt de bus a été transféré du centre-ville vers l'Ouest de Calais, la navette du centre-ville Balad'in a été mise en place et apporte des résultats satisfaisants, le réseau de bus a été progressivement restructuré, le parc de véhicule a été renouvelé et fonctionne pour partie au Diester, enfin 76% des arrêts et 100% des véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui est de la part modale des transports collectifs, les objectifs ont été fixés à partir d'une enquête cordon réalisée en 2001 sur 10 points d'accès au centre-ville.

Depuis, une enquête ménage-déplacement a été réalisée au premier semestre 2009, sur le territoire du SYMPAC. Les résultats de cette enquête peuvent donner un ordre de grandeur de l'évolution de la répartition modale mais sont à interpréter avec prudence car la méthode utilisée n'est pas la même qu'en 2001. L'enquête cordon donnait en effet des indications concernant les déplacements à l'intérieur du centre-ville, quelle que soit la provenance des habitants. L'enquête de 2009 donne quant à elle des informations sur tous les déplacements de personnes en fonction de leur lieu de résidence (dont le centre-ville)

Le secteur « Centre-ville – Saint Pierre » de l'enquête de 2009, se rapproche du périmètre utilisé pour obtenir les chiffres de l'enquête cordon de 2001. Sur la base de ces chiffres, les objectifs de réduction de la part modale de la voiture pour 2007 ont été atteints en 2009 puisque la part des déplacements en voiture sur l'ensemble des modes mécanisés est passée sous le seuil de 90% (86,5%). La part des transports en commun est en revanche stable entre les 2001 et 2009 et les transports en commun urbains (réseau Imag'in) ne représentent que 5,2 % des déplacements mécanisés.



Concernant la fréquentation du réseau, on constate une progression d'environ 23 % des voyages effectués entre 2001 et 2008. Cela correspond à l'objectif fixé lors de l'adoption du PDU, en valeur absolue du nombre de passagers transportés.

Cependant, ces chiffres ont été projetés uniquement pour le

secteur du centre-ville alors que le PTU a connu un développement important de la périurbanisation et du nombre de déplacements qui en résultent.

Si l'on considère le territoire de Cap Calais (PTU sans Guines), la part modale des transports en commun est de 7,2 %, celle de la voiture particulière de 87%.

Les objectifs fixés par le PDU de 2003 en termes de report des déplacements de l'automobile vers le réseau de transports collectifs sont donc difficiles à quantifier étant donné le manque de données comparables entre les deux périodes.

Globalement, on constate d'une part que le réseau de transports en commun a notamment été amélioré sur un plan qualitatif et quantitatif et que sa fréquentation a suivi une croissance continue depuis une dizaine d'années.

On peut citer la mise en place d'une navette gratuite de centre-ville en 2005 (Balad'in), la restructuration du réseau de bus en 2009 (Imag'in), la création de 2 lignes de transport à la demande (Prox'in) et d'une ligne touristique qui dessert le Cap Blanc Nez en été (Div'in).

On peut également noter la mise en place d'un dispositif de location de vélos en libre service en juillet 2010 (Vél'in) et d'une navette fluviale entre Coulogne et Calais (la Calais Majest'in depuis juin 2013), ce qui témoigne d'une réelle volonté du Syndicat d'offrir un service de transport collectif innovant et performant alors même que ces opérations n'étaient pas inscrites dans le précédent PDU.

On peut aussi souligner l'effort réalisé sur l'utilisation de véhicules non polluants ainsi que sur la mise en accessibilité des arrêts de bus et des véhicules.

D'autre part, les évolutions du territoire et le phénomène de périurbainsation ont modifié les référentiels en matière de mobilité et la révision du PDU a pour objectif d'élargir cette vision du territoire et de prendre en compte ces changements d'échelle.

- **Les aménagements en faveur des deux roues**

Le PDU adopté en 2003 prévoyait le développement d'un réseau cyclable structurant, via l'annexion au document du Schéma Directeur Cyclable de l'agglomération réalisé en 2000. Le document proposait la mise en place d'une centaine de kilomètres d'aménagements (pistes ou bandes cyclables) dont environ 50 km sur la commune de Calais. Aujourd'hui on compte 26 km de bandes cyclables et 8,5km de pistes cyclables sur l'agglomération. Ces aménagements ont eu lieu « au gré des opportunités » et n'offrent pas une continuité satisfaisante du réseau cyclable.

Même si cette action n'était pas inscrite au PDU, une avancée importante a été réalisée avec la mise en place de vélos en libre service, les Vél'in. On compte pour l'instant 260 vélos répartis sur 38 stations situées sur l'ensemble du territoire. Le bilan du Vél'in est pour l'instant très positif avec près de 60 000 locations effectuées la première année, et un cumul à fin 2013 de 400 000 locations, et plus de 2 250 abonnés annuels.

La création de l'association Opale Vélo Service, chargée de la promotion, de l'information et d'une assistance technique pour les vélos, est également un point positif pour le développement de cette pratique.

Un deuxième aspect des actions en faveur du développement de la pratique du vélo, concernait la sécurisation des déplacements sur le réseau de voirie. Le PDU proposait la mise

en place de sas à vélos au niveau des carrefours à feux pour sécuriser le démarrage et les changements de file des vélos. L'essentiel des carrefours à feux ont été équipés avec ces sas.

Enfin le rapport d'évaluation du PDU note qu'une prise en compte de la question des vélos dans les opérations d'aménagement semble s'être développée et que leur place est systématiquement envisagée dans l'aménagement des zones d'activités de l'agglomération.

- **Des actions spécifiques pour préserver la sécurité et la santé des personnes**

Le document de 2003 ne prévoyait pas de mesure spécifique concernant la sécurité routière, il mentionnait uniquement que « la sécurité de tous les usagers de la voirie, spécialement celle des cycles et piétons, est recherchée par la baisse des vitesses pratiquées effectivement par les véhicules particuliers tout d'abord, mais les cycles à moteur tout autant. » Sans programmation effective des actions à mener en faveur de la sécurité des déplacements ni de données de référence sur l'accidentologie, il est difficile de mesurer les évolutions qui ont eu lieu sur ce point depuis l'adoption du PDU.

- **Stationnement**

Les mesures du PDU concernant le stationnement visaient à :

- Préserver et favoriser les commerces de centre-ville
- Inciter l'établissement résidentiel dans le secteur du centre-ville
- Limiter la circulation engendrée par la recherche de stationnement
- Favoriser la sécurité et le confort des piétons
- Limiter l'impact négatif sur le paysage et le patrimoine

Le document proposait pour y parvenir de faciliter le stationnement de courte durée en rendant payant le stationnement d'une partie du centre-ville et en proposant des tarifs très attractifs ou la gratuité durant les 30 premières minutes. Parallèlement il prévoyait la création d'une « vignette de résidant » pour faciliter le stationnement des résidents du centre-ville.

A l'heure actuelle sont assujettis au stationnement payant de 9h à 12h et de 14h à 18h :

- 25 places réparties à proximité des commerces sur la portion de stationnement gratuit du boulevard Gambetta située entre le carrefour du 29 Juillet / rue du 11 Novembre et le carrefour Edgar Quinet
- Le boulevard Gambetta entre la place Albert 1er et le carrefour rue du 29 Juillet / rue du 11 Novembre
- La rue Antoine Bénard
- La rue Darnel, entre la rue Antoine Bénard et le boulevard Pasteur

- Le boulevard Pasteur
- La rue des Fontinettes, de la place d'Alsace à la rue Chantilly
- Le boulevard Lafayette
- La rue du Commandant Mengin
- Le boulevard Jacquard
- Le pont Jacquard
- Le parking de la gare centrale
- La rue Royale
- La voie ouest de la place d'Armes
- La rue de la Mer

Les tarifs en vigueur sont les suivants :

- La gratuité pour les 15 premières minutes
- 0,50 € pour la 1ère demi-heure
- 1,00 € pour 1 heure
- 1,50 € pour 1 heure et 30 minutes
- 2,00 € pour 2 heures (durée maximum du stationnement payant autorisée)

L'organisation du stationnement dans le centre de Calais s'est donc en partie écartée des préconisations du PDU. L'actualisation du document aura pour objet de redéfinir une politique de stationnement globale s'appliquant non seulement au centre-ville mais également aux zones périphérique à forts enjeux de circulation.

## **1.2. Le bilan des actions réalisées.**

Le PDU a établi en 2003 une série de mesures pour orienter la politique des déplacements du SITAC. Aujourd'hui, le bilan des actions réalisées depuis son adoption, présente des disparités en fonction des grandes thématiques qui constituaient l'armature du document.

L'objectif de diminution de la part modale de l'automobile, a pour partie été atteint, mais celle-ci reste encore largement en tête des modes utilisés. Le réseau de transport collectif urbain, dont le développement constituait un axe majeur des mesures retenues, a bénéficié d'un certain nombre d'améliorations. Il a connu une hausse de la fréquentation conforme aux objectifs fixés, grace notamment à la création de la navette de centre-ville qui rencontre un succès important. Des projets qui n'avaient pas été envisagés par le PDU ont également aboutis, tels que la création d'une navette fluviale, l'ouverture d'une agence dédiée aux vélos, ou la mise en service des Vel'in. Ces initiatives innovantes contribuent à asseoir l'image des déplacements alternatifs à l'automobile et à développer les pratiques intermodales sur le territoire du SITAC.



En revanche une partie des actions qui étaient prévues telles que la régulation du stationnement, le développement des pistes cyclables, le partage de la voirie en faveur des piétons, n'ont pas été concrétisées à la hauteur des objectifs fixés. Ce constat de non réalisation est la conséquence de l'absence d'une instance de gouvernance chargée du suivi des actions validées lors du premier PDU.

Le Plan de Déplacement Urbain est porté par le SITAC au titre de sa compétence transport, mais il n'est pas maître d'œuvre quant à la réalisation de nombreuses actions. Fort de ce constat, le SITAC est pleinement conscient que pour arriver à un résultat probant sur ce nouveau PDU, la question de la gouvernance du projet, et donc la création d'une instance de suivi, conditionneront la réussite du projet.

Ces points feront l'objet d'une attention particulière dans la démarche de révision et pourront être inscrits dans les enjeux prioritaires du nouveau document.

Tableau du bilan des actions au stade de l'évaluation 2011 du PDU de 2003 :

## Bilan des actions préconisées par le Plan de Déplacement Urbain de 2003

| Action envisagée  | Réalisation | Commentaire   |
|---|-------------|---|
| <b>TRANSPORTS EN COMMUN</b>                                       |             |   |
| Déplacement du dépôt  |             | Effectué en 2004  |
| Navette de centre-ville   |             | Balad'in depuis 2005  |
| Couloir de bus, sites propres, priorités                          |             | Pas de besoins exprimés pour le moment  |
| Véhicules peu polluants   |             | Renouvellement du parc et DIESTER   |
| Restructuration du réseau bus                                     |             | Effectuée lors du renouvellement de la DSP au 01/01/2006  |
| Aménagement des arrêts  |             | 75% des arrêts accessibles  |
| Information des usagers   |             | Site internet, plan interactif, agence Vivabus  |
| Politique de marque   |             | Imag'in / Balad'in / Vel'in   |
| Politique de qualité  |             | Programme de labellisation qualité FACE   |
| Politique tarifaire   |             | Gamme tarifaire complète  |
| Associer les TC aux opérations d'urbanisme                        |             | 70% de la population du centre-ville à moins de 300m d'un arrêt, adaptation du réseau pour la desserte de la ZAC Virval, du nouvel hôpital  |
| Associer les TC aux zones commerciales                            |             | Desserte commerces centre-ville par Balad'in, desserte de Cité Europe, la Française et Mi-voix par Imag'in  |
| <b>2 ROUES</b>  |             |   |
| Réseau cyclable structurant                                       |             | 35 km de réseau sur les 100 prévus, discontinuité des aménagements  |
| Aménagement sécurisés   |             | Equipement partiel des carrefours à feu avec des sas vélos  |
| Vélo libre service  |             | Mise en service des Vel'in (non inscrit dans les actions du PDU)  |
| Garages surveillés  |             | Pas de réalisation recensée   |
| Aide à l'expérimentation  |             | Mise en place de Opale Vélo Service   |
| Intermodalité 2 roues/ferroviaire                                 |             | Dispositifs en place du côté de la Région mais pas de stationnement sécurisé et d'accessibilité spécifique en gare de Calais  |
| Points d'échanges 2 roues   |             | Stations vel'in en correspondance avec les principaux arrêt de bus et la gare. Lacunes en matière de stationnement  |
| <b>STATIONNEMENT</b>  |             |   |
| Politique de stationnement  |             | Les mesures prises en matière de stationnement n'ont pas suivi les orientations du PDU, à peine plus de 1% du stationnement est payant  |
| Création de parcs d'accueil                                       |             | Contre-indiqués par le PDU  |
| Stationnement des cars de tourisme                                |             |   |
| Stationnement résidentiel   |             | Pas d'instauration de mesures spécifiques pour les résidents  |
| <b>LIVRAISONS</b>   |             |   |
| Réglementation des livraisons en ville                            |             |   |
| Création d'emplacements réservés                                  |             | Pas de mesures spécifiques prises depuis le PDU   |
| Utilisation des voies de bus                                      |             |   |
| <b>CIRCULATION DES PIÉTONS</b>                                    |             |   |
| Piétonnisation temporaire   |             | Expérience de piétonnisation de la digue Gaston Berthe en été n'a pas été reconduite  |
| Piétonnisation définitive   |             | Pas de piétonnisation de certains quartier comme prévu  |
| Mesures en faveur des piétons et de l'accessibilité               |             | Des aménagements ponctuels mais pas de mise aux normes générale   |
| <b>CIRCULATION AUTOMOBILE</b>                                     |             |   |
| Plan de circulation   |             | Etude en cours pour la commune de Calais / des projets non aboutis dans les autres communes   |
| Amélioration du franchissement des coupures urbaines              |             | Peu de points noirs traités, quelques améliorations mais qui n'ont globalement pas suivi les préconisations du PDU  |
| Promotion des "quartiers tranquilles"                             |             | Pas d'aménagements spécifiques réalisés / Projets d'écoquartier en cours à Calais cependant   |
| <b>INTERMODALITÉ</b>  |             |   |
| Information des usagers   |             | Site internet Sitac /   |
| Intégration tarifaire   |             | Carte littoral permet aux étudiants de voyager sur les réseaux de Boulogne, Calais et Dunkerque. Intégration tarifaire et interopérabilité avec le support "pass pass" utilisé par la Région Nord Pas-de-Calais et adopté par le Sitac dans le cadre du SMIRT |
| Amélioration des points de correspondance                         |             | Pôle d'échange du théâtre aménagé, mais pas de traitement spécifique de la gare de Calais   |
| <b>PDE/PDA</b>  |             |   |
| Réalisation de Plan de déplacements d'entreprise / administration |             | PDA en cours ville de Calais et CAP Calais / Pas de PDE recensés  |

|  |                               |
|--|-------------------------------|
|  | Action réalisée               |
|  | Action partiellement réalisée |
|  | Action non réalisée           |

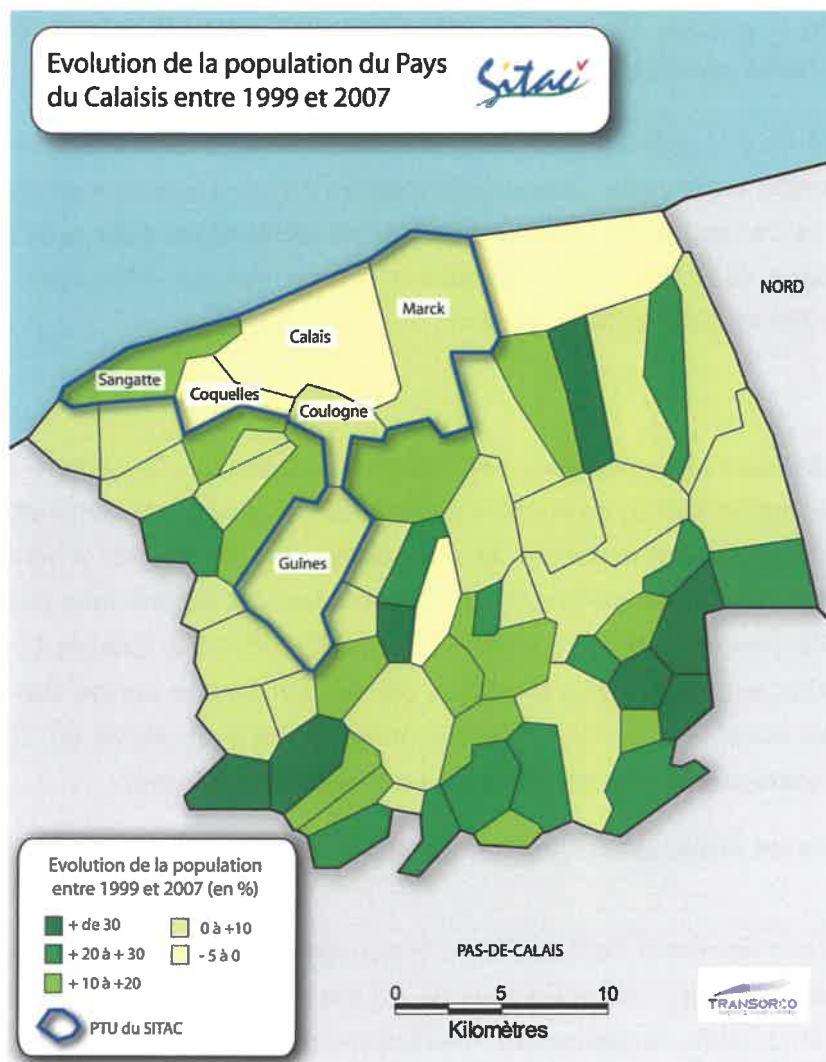
## 2. LE TERRITOIRE DU PÉRIMÈTRE DE TRANSPORTS URBAINS

### 2.1. Démographie

Le territoire du PTU correspond à la Communauté d'Agglomération de Cap Calaisis (Calais, Coquelles, Coulogne, Marck, Sangatte) auquel s'ajoute la commune de Guînes. Il est organisé autour de la commune centre de Calais qui représente 73% de la population du PTU avec 73 636 habitants recensés en 2010, sur les 101 519 que compte le PTU.

- Une population en baisse, une tendance à la diminution de la taille des ménages

La population du PTU est en baisse entre 1999 et 2010, principalement sur la commune de Calais qui a perdu environ 3700 habitants sur la période. Parallèlement, on constate une légère augmentation de la population à Sangatte, Guînes, et Marck.



La baisse de la population est due à la prépondérance du solde migratoire négatif (environ - 0,9% par an) sur le solde naturel positif (environ + 0,7%). Le périmètre des transports urbains s'inscrit donc sur cette période dans un processus de périurbanisation où les ménages cherchent à s'établir en dehors du tissu urbain dense (qui correspond globalement au PTU) où le prix du foncier est plus élevé qu'en périphérie. On constate que ce sont les communes de deuxième et troisième couronnes qui bénéficient de ce changement de stratégie résidentielle et qui connaissent les plus fortes progressions démographiques sur la décennie.

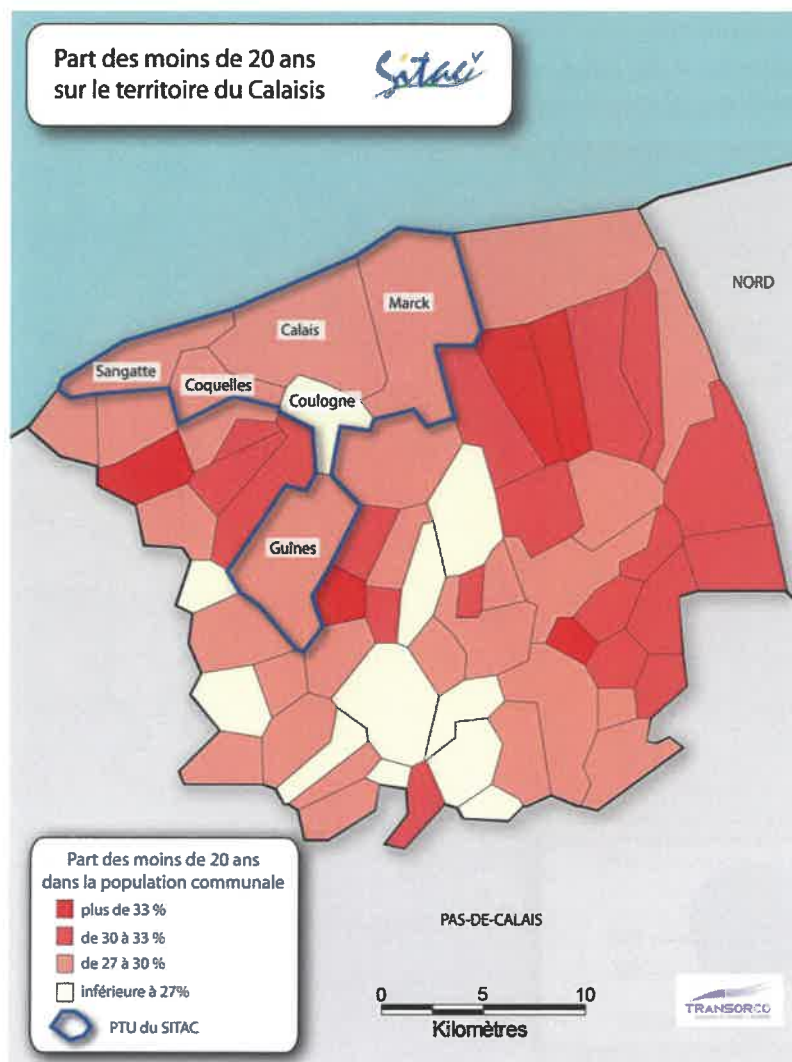
Pour ce qui est de l'évolution de ces tendances, les projections de l'Insee autant pour le territoire de Cap Calais que sur l'ensemble du bassin d'habitat de Calais (territoire sous influence de Calais en termes d'emplois de service et d'équipements) semblent indiquer une poursuite de cette diminution de 4 à 5 % de la population à l'horizon 2020. Tout comme cela a été observé sur la période 1999-2007, cette diminution serait due à un solde migratoire négatif non compensé par le solde naturel positif.

Avec une densité de 825 habitants par km<sup>2</sup>, le territoire du PTU est relativement dense au regard de l'ensemble du Pays du Calais (232 hab/km<sup>2</sup>) et du Département du Pas de Calais (218 hab/km<sup>2</sup>). La commune de Calais est la plus densément peuplée avec 2230 hab/km<sup>2</sup> suivie de Coulogne (632 hab/km<sup>2</sup>), les autres communes du PTU ayant des densités comprises entre 200 et 300 habitants par km<sup>2</sup>.

Concernant la structure des ménages, l'évolution constatée sur la période 1999-2005 qui faisait état d'une augmentation du nombre de ceux-ci, corrélée à une diminution du nombre d'individus par ménage, semble devoir se poursuivre dans les années à venir. La part des ménages comptant une seule personne devraient selon ces estimations passer à 34% en 2015 contre 30% recensé en 2005 pour la zone d'habitat du Calais (à noter que la commune de Calais est encore plus impactée par le phénomène puisqu'elle comptait déjà 33% de ménages constitués d'une seule personne en 2005 et 34,8% en 2008 et que ce chiffre devrait encore augmenter en suivant les projections de l'Insee).

• **Une tendance au vieillissement mais une population qui reste parmi la plus jeune de la région**

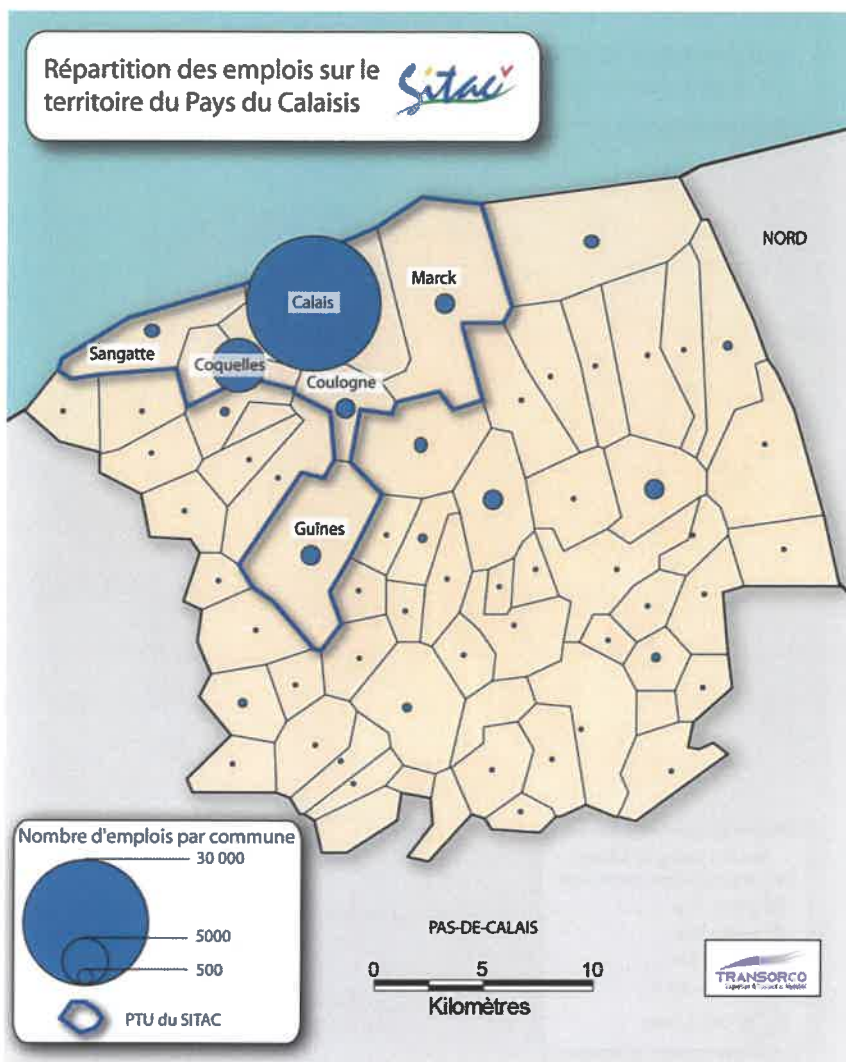
Les moins de 20 ans représentaient 29,6% de la population du PTU en 1999 contre 28,6% en 2008, quand dans le même temps les plus de 60 ans sont passés de 16,5% à 18,1% de la population du PTU. Une tendance au vieillissement se dessine donc sur la période, cependant la population de Cap Calais, reste parmi la plus jeune de la région Nord Pas de Calais.



Les prévisions d'évolution démographique tablent sur une poursuite du vieillissement de la population à l'horizon 2020 mais un maintien de la relative jeunesse du territoire comparativement aux données nationales et régionales. En 2020, plus d'un habitant sur quatre du bassin d'habitat de Calais aura, selon ces prévisions, moins de 20 ans.

### Un bassin d'emploi en difficulté, une concentration des emplois sur la commune de Calais

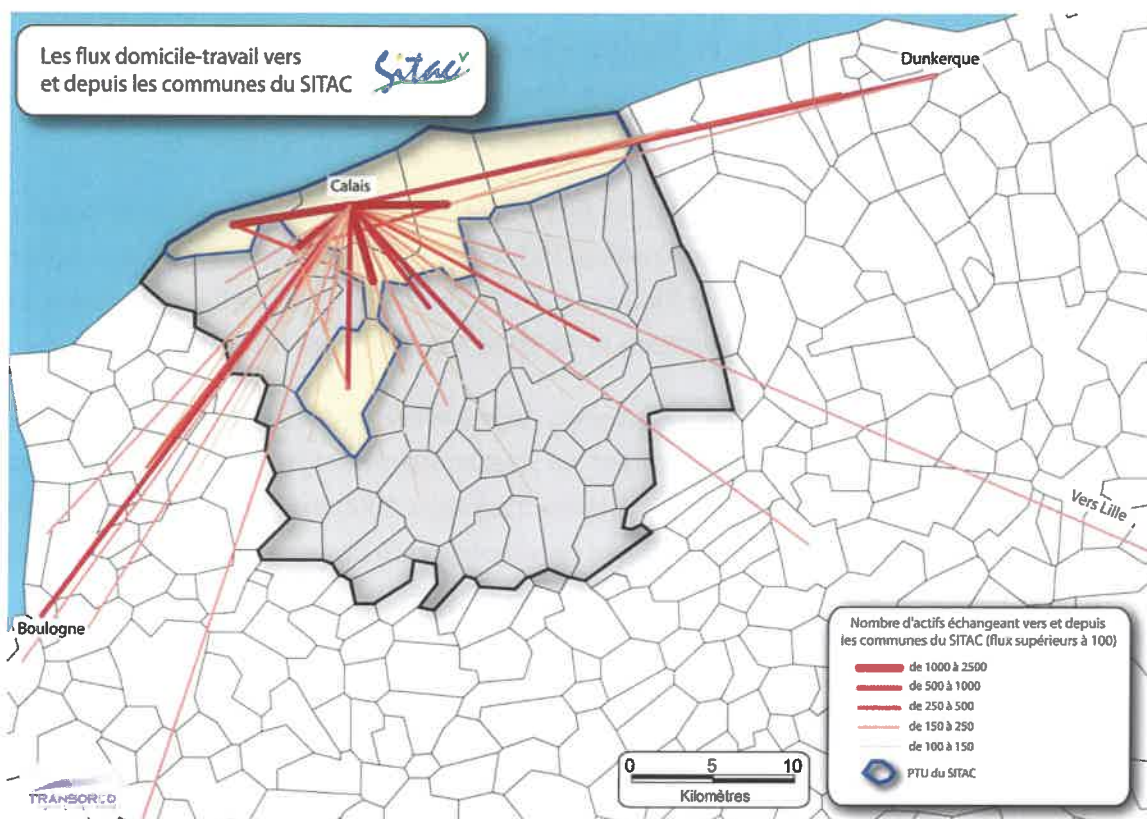
Le Pas-de-Calais et à fortiori la zone d'emploi du Calais sont des territoires touchés par le faible taux d'activité de la population. Les statistiques d'évolution du taux de chômage montrent que la zone d'emploi du Calais est revenue à son plus haut niveau de 1999 avec 16,8 % de chômeurs recensés au 1er trimestre 2012, constituant le plus haut taux de chômage des bassins d'emplois nationaux.



Un constat ressort quant à la localisation des emplois et services qui sont fortement concentrés sur la commune de Calais qui compte 76% des emplois du PTU (62% des emplois du Pays du Calais) mais sont occupés par une part croissante d'actifs résidants dans d'autres communes. Coquelles se place comme le deuxième pôle d'emploi du PTU avec 14% des emplois situés sur son territoire, (notamment liés à la présence de la zone Eurotunnel et du centre commercial Cité Europe). D'autre part sur les vingt dernières années, l'évolution du nombre d'emplois n'a pas suivi l'augmentation de la population active ce qui a amené à un développement important du chômage ainsi qu'à une dépendance du Calais vis-à-vis des territoires voisins sur le plan de l'emploi.

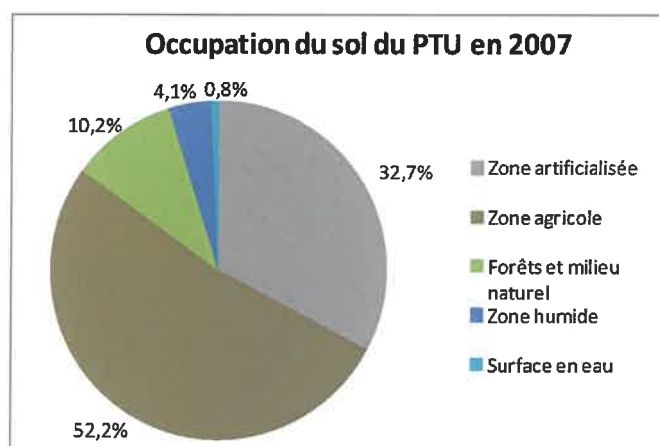
La dissociation des lieux d'habitation, d'emplois et de services, est particulièrement présente dans l'agglomération du Calais et se trouve aujourd'hui au cœur des enjeux de mobilité et de l'aménagement du territoire en général. Plus que jamais, la problématique de l'emploi se trouve liée à la politique des transports, qui en assurant un accès équitable aux zones d'emplois peut influencer sur le développement économique et participer à un dynamisme global du territoire.

Calais concentre une forte proportion des flux domicile-travail et attire à elle seule plus de 16 000 actifs venant de l'extérieur de la commune, alors qu'elle en émet un peu plus de 7000 travaillant à l'extérieur du territoire communal. Boulogne-sur-Mer et Dunkerque sont les principaux pôles régionaux échangeant des actifs avec les communes du PTU.



### Environnement, Urbanisation et occupation du sol

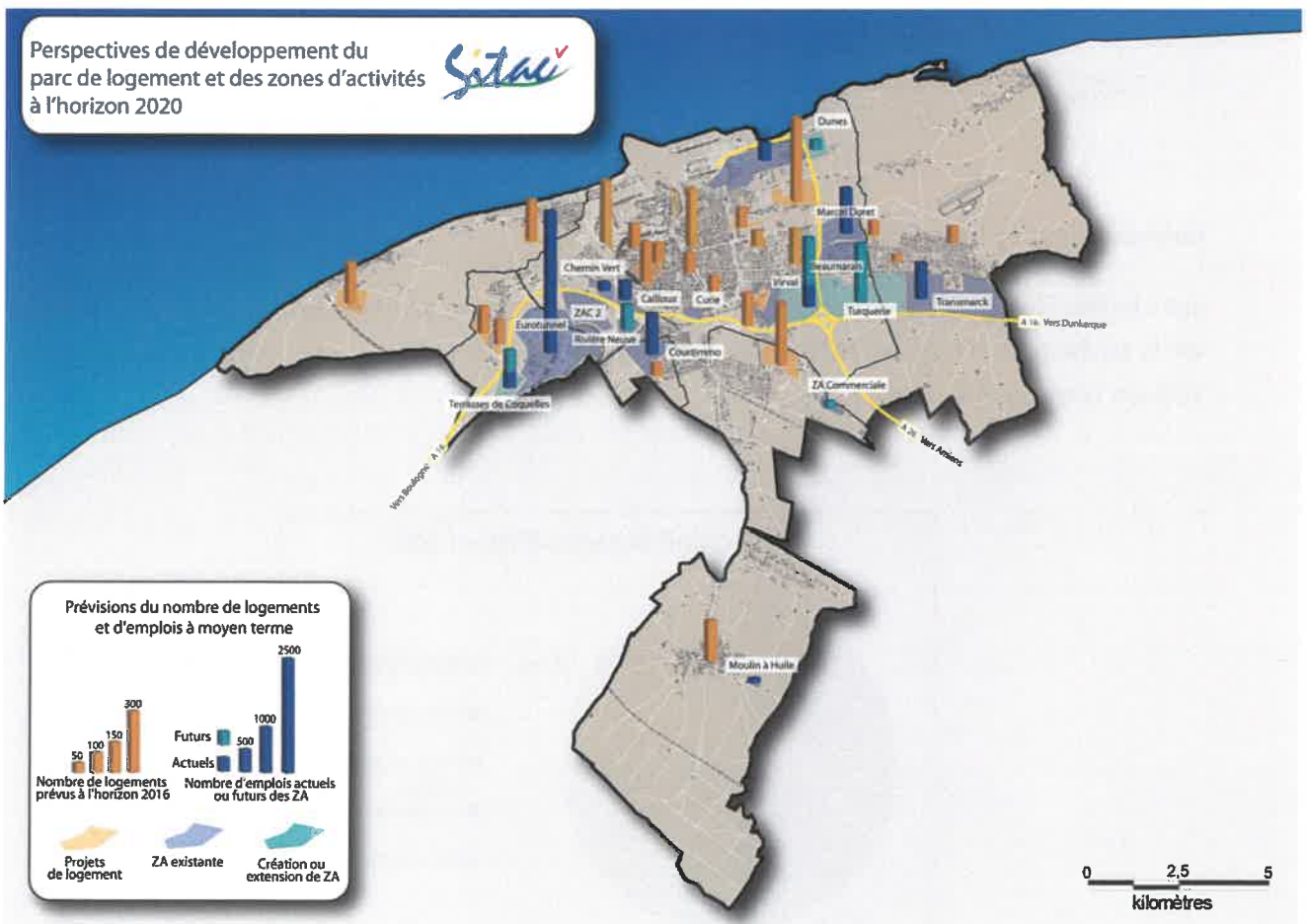
Les chiffres de l'occupation du sol font apparaître une forte artificialisation du territoire (32% de la surface du PTU), en particulier sur la commune de Calais qui est constituée à plus de 70% de terres artificialisées.



Malgré cette artificialisation importante, le périmètre des transports urbains accueille des espaces naturels remarquables et diversifiés, faisant l'objet d'une protection en zone naturelle d'intérêt patrimonial reconnu. Le site des Deux Caps, dont la commune de Sangatte constitue la porte d'entrée Est, est un atout majeur en terme d'attraction touristique pour le territoire. Il a récemment été labellisé Grand Site de France et se situe dans le périmètre du Parc National Régional des Caps et Marais d'Opale. Le Marais de Guînes tout comme les dunes et la plage du Fort Vert à Marck constituent les principaux autres espaces naturels faisant l'objet d'une reconnaissance du patrimoine environnemental (ZNIEFF).

L'urbanisation du territoire est régie par les Plans Locaux d'Urbanisme des 6 communes dont celui de Calais, aujourd'hui terminé. Environ 250 hectares sont inscrits en zone à urbaniser sur l'ensemble du PTU tandis que le Plan local de l'habitat de Cap Calais (n'incluant pas la commune de Guînes) prévoit la construction de 3500 logements neufs à l'horizon 2016.

Parallèlement à la construction de logements, une surface représentant près de 200 hectares est mobilisée pour le développement ou l'agrandissement de zones d'activités sur le territoire, générant potentiellement la création d'environ 5000 emplois à l'horizon 2020. La cartographie ci-dessous fait état des projets de construction de logements et de création de zones d'activités d'ici à 2020 :





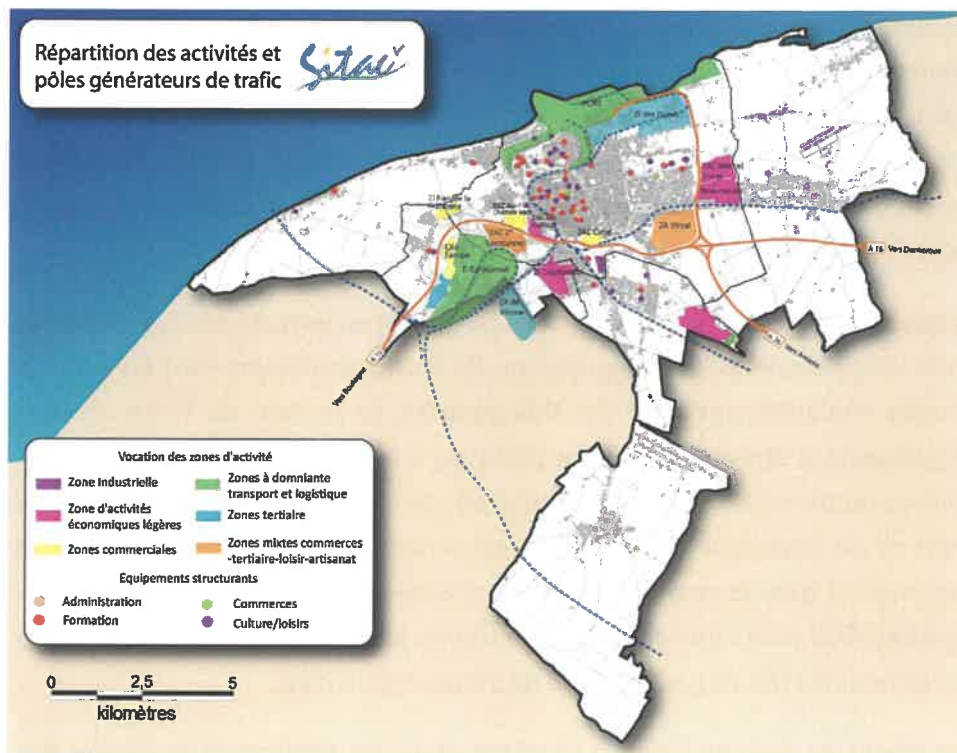
On constate une prépondérance des programmes de logements sur le territoire de Calais dont les plus importants sont l'aménagement de la zone du Petit Courgain et les écoquartiers Descartes et Coubertin, plusieurs opérations de rénovation et de reconstruction sont également prévues (secteurs des Fontinettes et Beaumarais). D'autres projets de grande envergure tels la ZAC du Grand Duc à Coulogne et le projet de Plaine de Loisirs à Sangatte, constituent des zones à fort enjeu de desserte pour les années à venir.

Les projets économiques sont fortement concentrés le long des infrastructures autoroutières et impliquent des dispositions pour l'organisation de leur desserte prenant en compte la spécificité des activités implantées et donc des flux générés. Le secteur du Virval et de la Turquerie sont particulièrement stratégiques de ce point de vue étant donné le développement d'activités tertiaires (implantation du nouvel hôpital), de loisirs (projet de parc de loisir à thème), de transport et de logistique qui y sont programmés. Un apport conséquent de trafic aussi bien de voyageurs que de marchandises est à prévoir du fait de l'établissement de ces nouvelles activités (5000 poids-lourds supplémentaires par jour pourraient emprunter le réseau routier uniquement du fait des extensions de zones d'activités).

Le projet de développement du port de Calais à l'horizon 2015 est également au centre des enjeux urbains et de mobilité puisque il est déjà à ce jour le premier pôle générateur de trafic de poids-lourds du Calais et que son extension sur 90 hectares et l'augmentation de la capacité d'accueil des navires viendra renforcer les flux de marchandises existants.

Concernant la répartition actuelle des activités sur le territoire on peut distinguer schématiquement :

- une grande façade Est délimitée par l'A26 / A126 où se positionnent et se mettent en réseau les activités « lourdes » du calais ; cette mise en réseau est assurée par le carrefour autoroutier ou assimilé, et par la nouvelle liaison ferrée établie entre les zones de développement de la Turquerie, de sorte qu'on peut parler d'un complexe logistico – industriel connecté aux grandes corridors terrestres (fer et autoroutes) et couronné par le port de Calais (la voie d'eau en reste un peu à l'écart puisque sa partie navigable par les bateaux de transport de marchandises s'arrête au quai de déchargement de Coulogne)
- une grande façade Ouest plutôt dédiée aux activités en lien avec la population (zones commerciales) avec un îlot logistique transport centré autour de l'entrée du tunnel sous la Manche ; c'est aussi sur cette façade Ouest que se situe le centre-ville de Calais, avec ses problématiques spécifiques de déplacement.



Les équipements structurants (commerces, administrations, pôles culturels et établissements d'enseignement) sont eux largement concentrés sur le territoire calaisien, qui est de fait le pôle d'attraction de nombreux déplacements quotidiens.

Sur la ville centre, on note un développement de zones commerciales en dehors du tissu urbain (zone des Cailloux, zone du Chemin Vert et zone Curie).

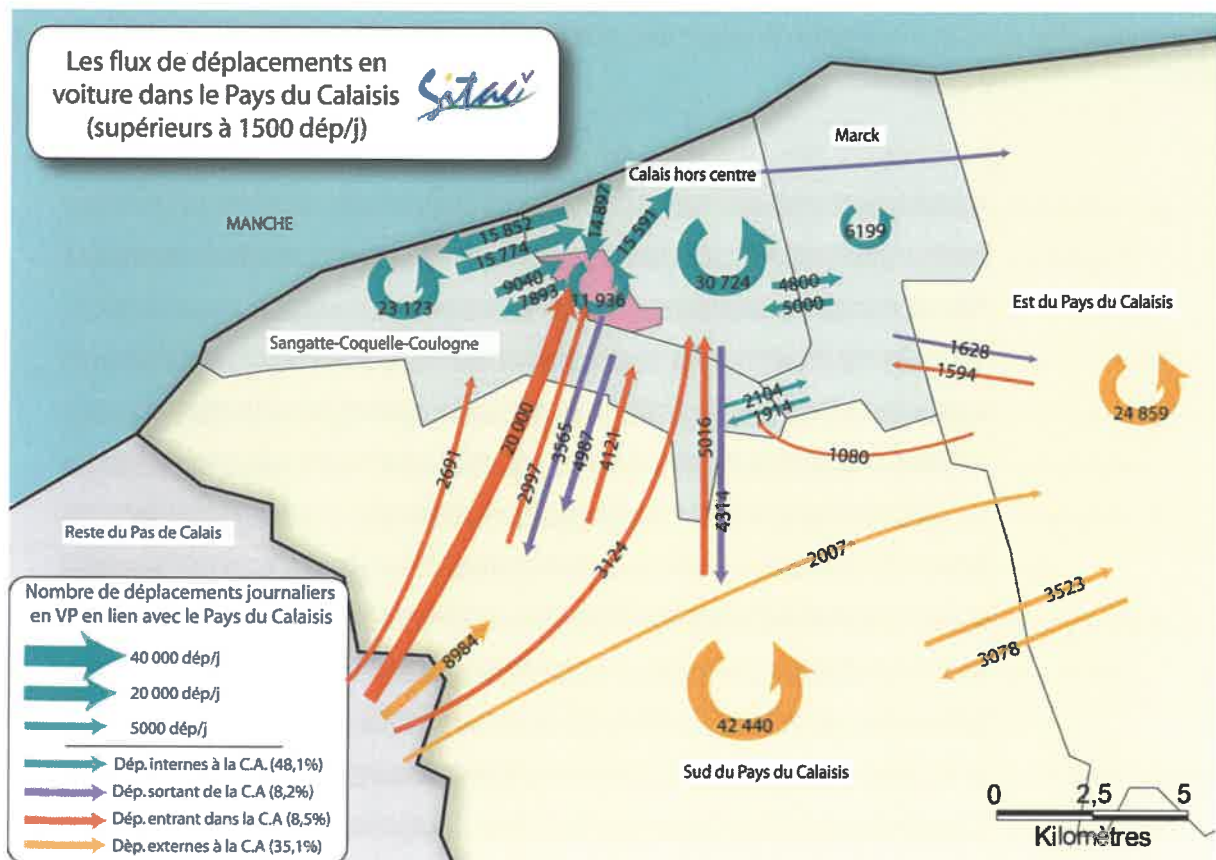
La zone commerciale Curie est desservie par le réseau urbain (ligne n°2 du réseau + station Vél'in « Copernic » située à moins de 500 m).

Les zones des Cailloux et du Chemin Vert ne sont pas desservies directement par le réseau urbain.

L'arrêt « Mogador » sur la ligne 1 du réseau est situé à 600 mètres des commerces de la zone du Chemin Vert (accès via la rue de Tunis).

L'arrêt « Toul » du réseau (ligne 7) est à moins de 500 mètres des commerces de la zone de Cailloux.

La route départementale (D940) qui mène à ces deux dernières zones commerciales est dotée d'une piste cyclable.



Les déplacements en voiture représentaient 65,3% de l'ensemble des déplacements réalisés sur le Pays du Calais en 2009,

### Un territoire structuré par un réseau routier dense

La présence de l'autoroute A16 qui relie Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque et traverse le territoire du Calaisis d'Est en Ouest, joue un rôle majeur dans l'organisation des déplacements et dans la morphologie du territoire. Mise en service en 1993, l'autoroute, a une fonction de rocade au niveau de l'agglomération du Calaisis, avec la présence de 8 échangeurs irrigants les différents secteurs stratégiques du territoire. Au-delà de sa vocation de desserte locale, l'infrastructure accueille également un trafic de transit important vers l'Europe du Nord, avec lequel l'organisation des déplacements locaux doit composer.

Au-delà de sa fonction de desserte, l'infrastructure autoroutière constitue également une barrière physique importante entre le Nord et le Sud du territoire, le développement de l'urbanisation se faisant dans sa grande majorité au Nord de l'infrastructure. Les différents projets de développement économique et urbain, notamment dans la frange Est du territoire, posent pour demain la question de l'absorption du trafic induit et des aménagements nécessaires.

Le réseau routier départemental constitue le principal lien entre les différents pôles du territoire, il a été conçu pour une utilisation exclusive de l'automobile, vocation qui n'est plus aujourd'hui celle de certains axes. La mutation et l'aménagement de ces infrastructures pour permettre un partage modal intégrant l'ensemble des utilisateurs et favoriser l'utilisation et

la sécurité des modes alternatifs à la voiture, est également un enjeu fort de la révision du PDU.



### 3. DIAGNOSTIC THÉMATIQUE

---

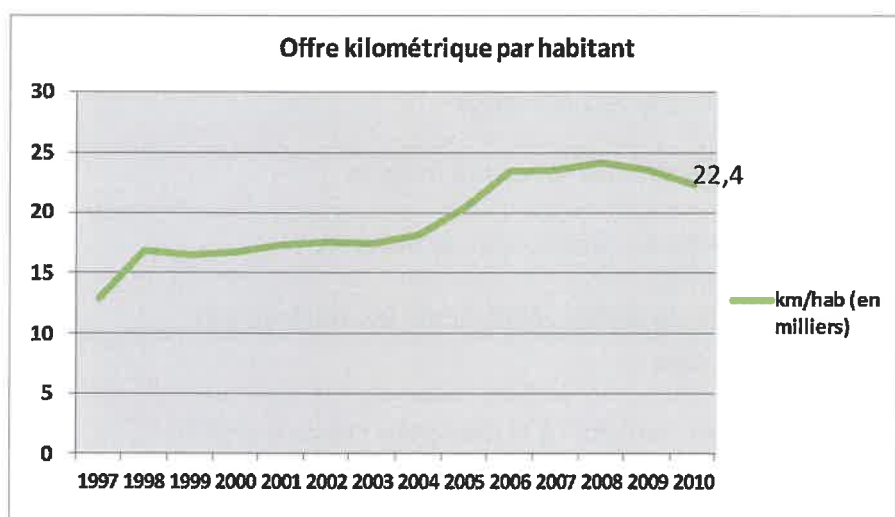
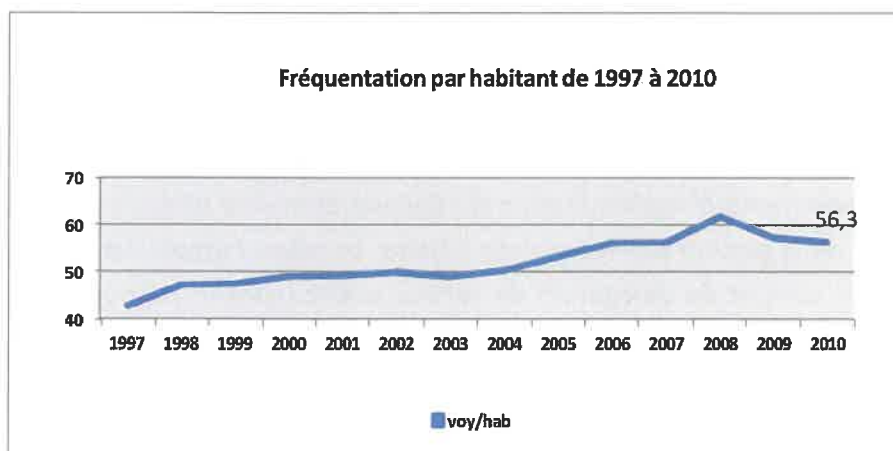
#### 3.1. Les transports collectifs

Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Calais (SITAC) créé en 1996 regroupe la Communauté d'Agglomération du Calais et la ville de Guînes et est chargé de l'organisation et de la gestion des transports urbains. Le réseau urbain est exploité par Calais Opale Bus par un contrat de délégation de service public (contrat renouvelé au 1er janvier 2010 pour une durée de 5 ans).

#### *L'essentiel du réseau de transports en commun*

- 418 points d'arrêts desservis
- 8 lignes régulières : le réseau Imag'in
- Une navette de centre ville : la Balad'in
- Un service de soirée : Nuit Opale les vendredis et samedis soirs
- 2 lignes en transport à la demande : réseau prox'in
- Une ligne touristique : la Div'in qui dessert le site du Cap Blanc-Nez en été
- Un réseau de transports scolaires
- Une ligne fluviale reliant Coulogne à Calais

La fréquentation globale du réseau est en hausse continue depuis 2003 avec 4,045 millions de voyages commerciaux comptabilisés en 2013. La restructuration du réseau autour du pôle d'échange du théâtre et la mise en place de la navette gratuite de centre-ville Balad'in en 2006, ont produit un saut qualitatif important qui s'est répercuté sur la fréquentation. La Balad'in représente à ce jour 11,7% des voyages effectués sur le réseau et connaît une hausse de fréquentation de 4,7% entre 2010 et 2011.

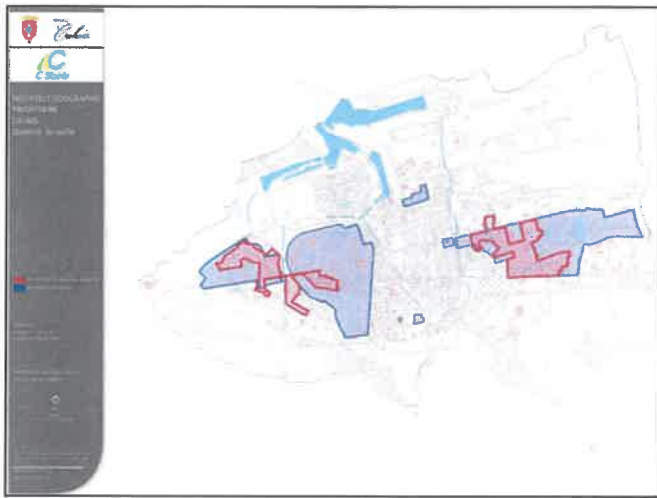


Le réseau couvre actuellement une large partie de la surface urbanisée du PDU, avec cependant des disparités importantes dans les fréquences de desserte (inférieure à 15 minutes en heure de pointe pour la ligne 1 Marck-Cité de l'Europe, supérieure à 1 heure pour la ligne 6 Guînes-Place du Théâtre) .

La desserte des quartiers prioritaires est bien intégrée dans le découpage des lignes du réseau.

Une nouvelle géographie de la politique de la Ville a été annoncée pour l'année 2015, qui a redéfini les quartiers dits prioritaires (décret n° 2014-767 du 03 juillet 2014 relatif à la liste nationale des quartiers prioritaires de la politique de la ville et à ses modalités particulières de détermination dans les départements métropolitains).

La ville de Calais est toujours inscrite sur cette liste au titre des quartiers du Beau-Marais et du Fort-Nieulay. Le quartier Saint Pierre n'est plus repris dans ce nouveau périmètre, qui englobe désormais 14 000 habitants au lieu de 34 000 auparavant.



■ : Périmètre des nouveaux quartiers prioritaires au 1<sup>er</sup> janvier 2015  
■ : Périmètre précédent des quartiers prioritaires

La desserte actuelle en transports en commun de ces deux secteurs est la suivante :

Quartier du Beau-Marais :

- Lignes de bus n°1, n°2, n°3, n°4 et n°10 prox'in.
- Service de location de vélos en libre service Vél'in : Stations n°15 « Université » et n°20 « IUT ». D'autres stations ne sont pas très éloignées du quartier : n°18 « Piscine patinoire Icéo », n°35 « Hôpital » et n°37 « Marcel Doret ».



Quartier du Fort-Nieulay :

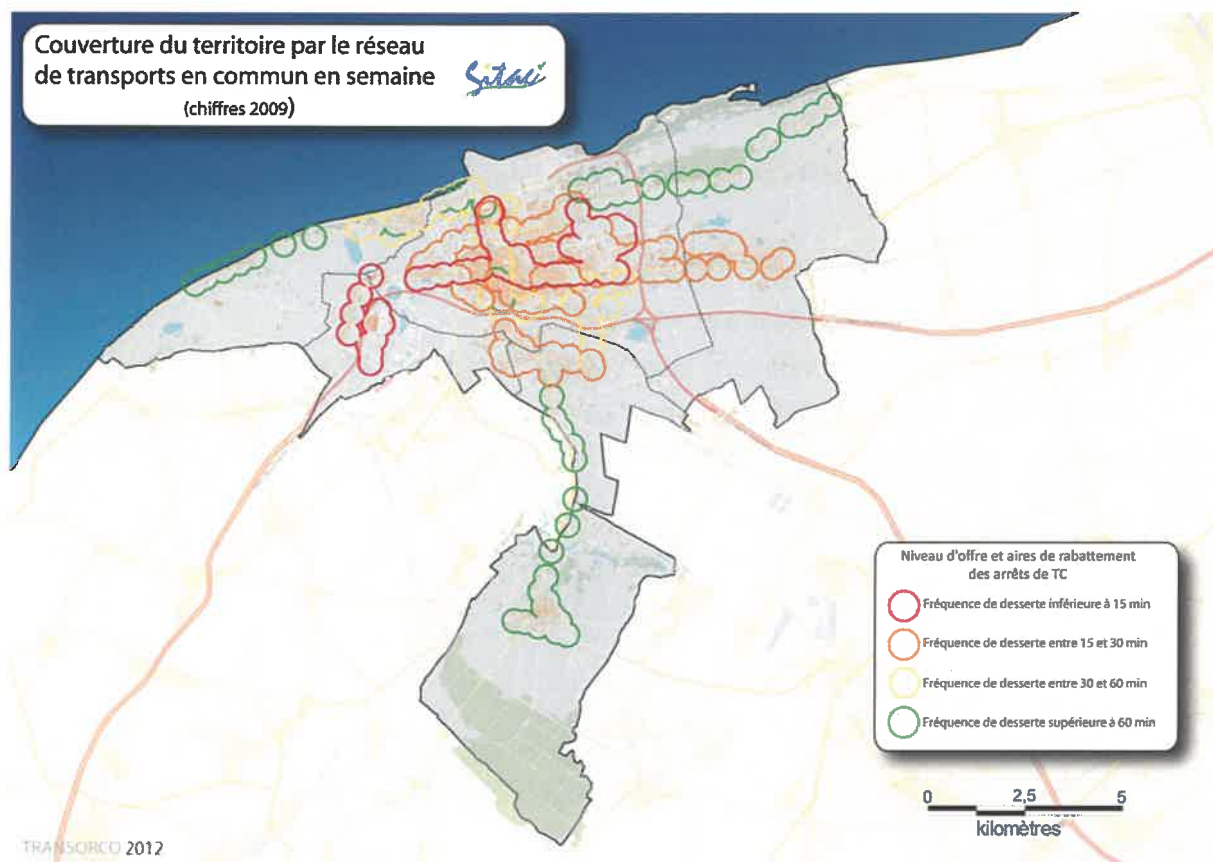
- Lignes de bus n°1, n°4 et n°7.
- Service Vél'in : Stations n°16 « Quinet – Lycée Berthelot », n°17 « Mogador » et n°26 « Joffre ».



La vitesse commerciale du réseau est à ce jour considérée comme satisfaisante par Calais Opale Bus, mais l'évolution de l'urbanisation et des pratiques de déplacement pourrait

remettre en cause la fluidité du trafic qui bénéficie actuellement au réseau de bus. Le maintien de cette vitesse commerciale si besoin par la mise en place d'itinéraires en site propre est au centre des réflexions concernant l'avenir du réseau Imag'in.

Les comparaisons avec les réseaux urbains des villes moyennes (Arras, Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Valenciennes, Beauvais, Arles, Blois, Vannes, Macon) montrent un bilan financier satisfaisant par rapport aux autres AOTU puisque le taux de couverture des dépenses par les recettes se situe autour de 17% alors que la moyenne est de 15%.



Concernant les prix pratiqués sur les titres de transports, avec le ticket unitaire à 1€ et l'abonnement mensuel à 28 €, Calais se situe juste dans la moyenne des prix pratiqués dans réseau comparés. Les évolutions tarifaires et l'intégration au Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT), seront intégrées aux enjeux du nouveau PDU.

Les kilomètres par habitant et voyages par habitant se situent également dans la moyenne des réseaux comparés avec 21,5 km par habitant produits en 2010 et une moyenne de 55 voyages par habitant pour la même année.

Au regard de ces éléments de diagnostic, le réseau de transport collectif apparaît aujourd'hui performant et montre une évolution importante depuis les engagements qui avaient été pris lors du premier PDU du SITAC. Il est à noter cependant que les évolutions du territoire aussi bien physiques, que sociales ou comportementales sont des enjeux d'ores et déjà ressentis et qui doivent être intégrés aux objectifs du PDU révisé. Sur le plan social, l'évolution des stratégies de localisation des ménages, les rythmes de vie, les nouvelles



pratiques de loisir sont des facteurs à intégrer dans la définition de l'offre de transport collectif.

#### Enjeux Transports collectifs

- Adapter l'offre aux évolutions démographiques notamment le vieillissement de la population
- Adapter l'offre de transports aux évolutions du territoire et aux quartiers de la politique de la ville
- Maintenir la vitesse commerciale du réseau
- Améliorer la qualité de desserte TC vers la gare de Frethun
- Trouver des formes de partenariat avec les grandes zones d'emploi pour répondre aux besoins de desserte domicile/travail (PDE)
- Intégrer les orientations et les actions du SMIRT dans les actions du PDU
- Evolutions tarifaires

### 3.2. Les Modes Doux / actifs

La part modale (tous modes représentés) de la marche à pied sur l'ensemble du territoire du SITAC était lors de l'enquête ménage de 2009 de 33% et celle du vélo à peine supérieure à 2%. Ces parts modales sont bien sûr nuancées selon la typologie des secteurs observés puisque la marche à pied représente jusqu'à 57% des déplacements dans le secteur du centre-ville de Calais alors qu'elle ne représente qu'environ 15% des déplacements à Marck, Sangatte ou Coquelles. La part modale du vélo est moins nuancée et reste faible quelque soit le secteur observée (de 4,6% dans le secteur Fort Nieulay / Cailloux à moins de 1% dans le secteur Nouvelle France).

L'évaluation du PDU de 2003 a montré que la thématique des modes doux avait été sinon négligée, insuffisamment développée dans les objectifs du précédent PDU. Il s'agit donc d'un enjeu majeur de la révision à l'heure où les objectifs nationaux et les tendances sociétales poussent fortement au développement de ces pratiques respectueuses de l'environnement et profitable à la santé des habitants.

Depuis l'évaluation du PDU, un Schéma des Modes Doux a été réalisé en 2012 à l'échelle de Cap Calais (n'intégrant donc pas la commune de Guînes). Il pointe notamment dans son diagnostic :

- Une rupture de la continuité des itinéraires cyclables protégés
- Une insuffisance du jalonnement et du stationnement
- Une accessibilité piétonne globalement insuffisante
- Un accès contraignant ou impossible aux grandes zones d'activités et commerciales du territoire
- Une multiplicité des maîtres d'ouvrage qui complique et accumule les différents projets
- Une mauvaise accessibilité piétonne vers le port de Calais

Il a déjà été souligné que parmi les actions positives réalisées depuis l'adoption du dernier PDU en matière de modes doux, la mise en place des vélos en libre services Vél'in a été un succès pour le SITAC. Le service est en progression constante depuis sa mise en place et compte aujourd'hui 38 stations, 260 vélos et plus de 2 250 abonnés annuels.

Il est à noter également que la configuration topographique du territoire se prête particulièrement au développement des modes de déplacements doux puisqu'il bénéficie d'une faible déclivité et d'un potentiel d'itinéraire important et déjà recensé à ce jour (sentiers littoral et rural, chemins de halage, bords de canaux...).

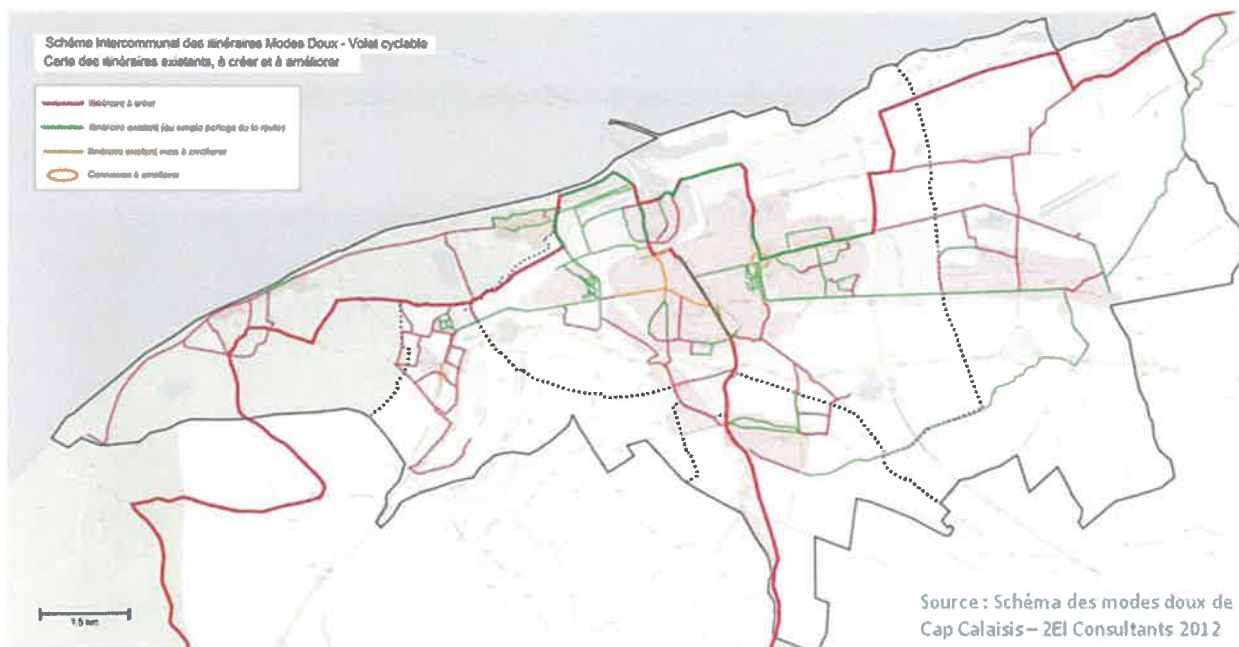
Il existe d'ores et déjà un schéma des modes doux arrêté à l'échelle de l'agglomération décliné selon 7 axes :

- La création de nouveaux itinéraires
- Le stationnement vélo
- La qualité des aménagements
- La place des piétons en ville
- Les parcours pédestres
- La promotion et la communication
- Les dispositifs innovant



L'ensemble des prescriptions détaillées dans ce schéma seront reprises dans le cadre de la révision du PDU et adaptées au besoin ainsi qu'étendues à la commune de Guînes. L'objectif du nouveau document sera d'encadrer, d'encourager et d'évaluer la mise en place de ces actions ainsi que d'assurer la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage. La mise en place d'objectifs chiffrés de part-modale et/ou de kilomètres d'itinéraires équipés fera partie des nouveaux éléments à inscrire au PDU.

De plus les projets de vélo-routes et voies vertes du Conseil Général sont à intégrer à cette politique globale de déplacements doux, dans ce cas plutôt orientée vers une pratique touristique et de loisir. Les opérations Grand Site et de Plaine de Loisirs sont à ce titre des enjeux de desserte importants par des itinéraires piétons et cyclables.



Extrait du schéma intercommunal des itinéraires cyclables, dont le PDU devra intégrer les orientations et favoriser sa mise en œuvre.

#### Enjeux Modes doux / actifs :

- ⊙ Articuler les différents projets et maîtres d'ouvrage au sein d'une politique commune et partagée
- ⊙ Fixer des objectifs d'amélioration de la part modale du vélo et de la marche à pied en particulier pour les déplacements de courte distance
- ⊙ Assurer le suivi et l'échelonnement des actions prévues par le schéma des modes doux de Cap Calais
- ⊙ Intégrer Guînes et les autres partenaires du SITAC aux actions prévues dans le schéma des modes doux
- ⊙ Définir des prescriptions communes en matière de modes doux qui pourront être intégrées aux documents d'urbanisme communaux

### 3.3. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans les transports et d'une manière générale dans la chaîne des déplacements et les établissements recevant du public est une obligation au sens de la *loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées* qui précise que les collectivités doivent établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). L'article 45 de la loi 2005-102 dispose que ce Plan fait partie intégrante du PDU lorsqu'il existe. A ce jour 3 communes du PTU sont en cours d'élaboration de leur PAVE et 3 n'ont pas encore initié la démarche. Cette obligation aurait dû être remplie depuis 2009, le PDU devra donc s'attacher à encourager la réalisation et la mise en place éventuelle d'une assistance technique pour l'élaboration de ces documents. De plus une annexe accessibilité reprenant l'ensemble des mesures en faveur de l'accessibilité dans les transports et les espaces publics doit désormais être annexée au PDU.



Actuellement, des lacunes importantes existent en matière d'accessibilité de l'espace urbain telles que les largeurs de trottoirs, l'accessibilité des traversées de voies, la continuité des cheminements piétons ou le mobilier urbain constituant des obstacles aux déplacements des piétons. L'objectif des PAVE est d'évaluer la nature des aménagements nécessaires et de programmer leur réalisation pour une mise en conformité progressive des itinéraires.

Concernant les transports publics, la loi impose également la mise en accessibilité de tous les services de transports collectifs au plus tard le 12 février 2015. Pour ce faire Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) du SITAC a été réalisé et comporte un programme pluriannuel de mise en accessibilité des véhicules et des arrêts du réseau. 75% des arrêts sont désormais accessibles aux personnes à mobilité réduite et l'implication des communes pour assurer la continuité des déplacements sur l'espace public vers ces arrêts est donc indispensable à la cohérence des actions entreprises par le SITAC.

Les SDA des transports interurbains du Conseil Général du Pas-de-Calais ainsi que de la Région Nord-Pas-de-Calais ont également été adoptés et la même cohérence entre cheminements et les arrêts de transport devra être recherchée notamment au niveau des pôles d'échanges stratégiques et des gares du territoire.

#### Enjeux Accessibilité

- Suivi des PAVE dans les communes du PTU
- Suivi et mise en application du programme d'actions des différents SDA des AOT
- Poursuite de la mise en accessibilité du réseau Imag'in
- S'appuyer sur les obligations d'accessibilité pour promouvoir un réseau de cheminement piéton cohérent

### 3.4. Transports de marchandises

La prise en compte des flux de marchandises et de leurs diverses incidences sur l'agglomération du Calais n'est pas nouvelle. La situation tout à fait particulière du Calais dans les trafics transmanche, notamment, font de cette thématique un élément clé de son organisation, comme de son développement.

Mais c'est la première fois que ce sujet est l'objet d'une démarche spécifique à laquelle la révision du PDU de l'agglomération de Calais offre une opportunité naturelle. Le PDU est en effet un document général d'orientation et de planification, propre à agréger l'ensemble des données nécessaires à l'élaboration d'un « volet fret » compatible et coordonné avec l'organisation urbaine dans sa globalité. On doit en effet affirmer ici que l'activité fret, bien que, distincte des autres « déplacements urbains » parce que pour l'essentiel inscrite dans la sphère professionnelle, n'en n'est pas moins étroitement liée à la dynamique urbaine et, comme on le verra, spécialement sur le Calais.

Dans le cas particulier de l'agglomération de Calais le volet fret du PDU ne vise donc pas seulement la rationalisation des flux, il est aussi l'instrument d'un renouvellement économique et urbain dont il est attendu :

- qu'il accompagne les mutations en conciliant développement économique et qualité de vie, ce qui implique la recherche d'équilibres techniques, urbains et sociaux
- qu'il participe au traitement de thématiques et à la résolution de problèmes concrets
- qu'il crée les conditions d'une concertation et de collaborations indispensables dans un domaine où la sphère publique et la sphère entrepreneuriale sont en interaction forte

#### Enjeux Transports de marchandises

- ⊙ Encadrer et anticiper l'augmentation des flux à prévoir avec l'aboutissement des nombreux projets en cours
- ⊙ Eviter la sectorisation des activités et veiller à une utilisation stratégique du foncier et à une accessibilité aux différentes fonctions
- ⊙ Harmoniser la réglementation sur le PTU concernant le stationnement et la desserte des poids lourds (+ adopter un plan de jalonnement permettant de faire respecter cette réglementation)
- ⊙ Lier les problématiques du transport de marchandise à un plan de circulation général (hiérarchisation du réseau de voirie en fonction de la vocation de chaque voie)

### 3.4.1. Le port de Calais

Le port de Calais présente 7 activités principales : le fret transmanche, les passagers, les voitures neuves (fret RO/RO1), le vrac, le conventionnel, les croisières et l'activité câbles. Ce qui se traduit annuellement par :

- plus de 10 millions de passagers
- 1,9 million de véhicules légers
- 1,6 million de poids lourds, soit plus de 5 000 par jour
- plus de 38 millions de tonnes de fret (tonnage brut)
- 90 000 véhicules neufs en transfert RO/RO

Bien que ce soit plus spécifiquement le trafic fret et poids lourds qui soient en cause ici, les autres flux ne peuvent être ignorés car l'ensemble de cette activité se concentre sur 120 hectares aménagés, dont 60 hectares dédiés au trafic transmanche de ferries. Cet effet de concentration sur la plate-forme portuaire se double d'un effet « entonnoir », propre à tous les sites littoraux accessibles par une seule façade. Jusqu'à maintenant c'est l'A216, en prolongement de l'A16, qui supporte cet effet de concentration.

Concernant les enjeux à venir, le projet de Calais Port 2015 vise à donner au port de Calais l'assise d'un véritable « port secondaire » sur le range Manche – Mer du Nord et au carrefour du lien transmanche et de l'Autoroute des Estuaires.

Un tel développement entrainera un rééquilibrage modal entre la route et le fer, l'accueil de navires plus grands, plus nombreux et plus diversifiés et de nouveaux espaces portuaires, le tout comprenant :

- 3 grands postes transmanche
- 2 postes rouliers pour le Short Sea Shipping
- 90 hectares de nouveaux terre-pleins et de nouvelles structures d'accueil
- des terminaux ferroviaires « bord à quai »
- un potentiel d'aménagement complémentaire à long terme
- une autoroute ferroviaire

Le projet de développement du port et ses conséquences sur l'organisation du trafic sur l'agglomération doivent être pris en compte dans la planification et les actions qui seront consignées dans le nouveau PDU.

---

<sup>1</sup> Roll on Roll of

### 3.4.2. Le tunnel sous la Manche

C'est, avec le port de Calais, le plus générateur de trafic poids lourds, avec 1 250 000 unités par an, soit plus de 3 400 par jour.

Dans un contexte de hausse généralisée des transports de marchandises, le trafic routier ne pourra que connaître une croissance continue en valeur absolue, même si sa part modale diminue. Dans ces conditions le trafic transmanche de fret en mode « accompagné » devrait continuer à prospérer. Des estimations font état d'une croissance globale du fret accompagné de l'ordre de 1 million de tonnes d'ici à 2030, pour se stabiliser ensuite (soit une progression de près de 60%). Une part de ce potentiel supplémentaire sera absorbée par le tunnel sous la Manche, dont les réserves de capacité sont estimées à 40%, par augmentation des cadences d'embarquement.

Quelles que soient les modalités pratiques, il reste que les « sillons ferroviaires » du tunnel sous la Manche seront de plus en plus sollicités par d'éventuels trains directs vers l'Angleterre et par les trains formés au point d'embarquement calaisien, avec pour conséquences :

- des effets de saturation accentués sur les plateformes de transbordement et sur les parkings de rétention / régulation des flux
- une aggravation possible des problèmes de stationnement, mécaniquement du fait du trafic supplémentaire, indirectement si les risques de saturation se confirment et démultiplient les conséquences de tout autre phénomène

### 3.4.3. Les zones d'activités

La communauté d'agglomération de Calais comprend 7 zones d'activité principales :

Les zones industrielles :

- la zone industrielle Marcel Doret / Beaumarais ; située dans le secteur Est le long de l'A16, elle s'étend sur 47 ha





- la zone industrielle des Dunes, dans le voisinage à vocation industrielle du port sa superficie est de 148 hectares



- la zone industrielle, de transport et logistique Transmarck, 57 hectares extensibles à 95 hectares, elle est proche de la ZI Marcel Doret



- le parc d'activité Eurocap ; situé à Coquelles et d'une surface total de 81 hectares, elle est située dans la zone d'influence de l'entrée du tunnel sous la Manche



- la zone industrielle de Coulogne, d'une superficie de 18 hectares ; au Sud du carrefour de Coulogne, elle sort quelque peu des secteurs à fort impact sur la voirie



- zone d'activités Les terrasses, 23 hectares situés à Coquelles, elle est située dans la zone d'influence de l'entrée du tunnel sous la Manche



#### Les zones commerciales et tertiaires :

- la zone Curie : 14 hectares à proximité immédiate du Sud de Calais, le long de l'A16
- La Cité Europe
- La Française
- Pôle Mivoix
- Zone du Chemin Vert
- Zone Caillou



La quantification des flux générés par ces zones d'activités ne résulte pas d'un comptage mais d'une estimation d'après un modèle théorique qui prend en compte : les surfaces occupées, l'estimation du nombre d'emplois à partir de ratio relatifs au type d'activité et à la surface occupée, l'estimation du nombre de mouvements de marchandises générés par emploi et type d'activité et de la part des poids lourds dans ces mouvements.

D'après ces simulations, les flux des principales zones d'activité à retenir s'élèveraient à un total de 1 600 livraisons / enlèvements par jour, dont : Le Dunes (plus de 600 / j), Transmarck (250), Beaumarais (200), et Marcel Doret (150). Autrement dit, c'est à proximité du port et le long de la rocade d'accès portuaire (A216) sur la « façade Ouest » (c'est-à-dire dans le secteur « économique ») que se trouvent les flux de zones d'activités les plus importants. Il semblerait que le trafic de l'A16 soit d'une nature différente (véhicules légers et poids lourds en transit).

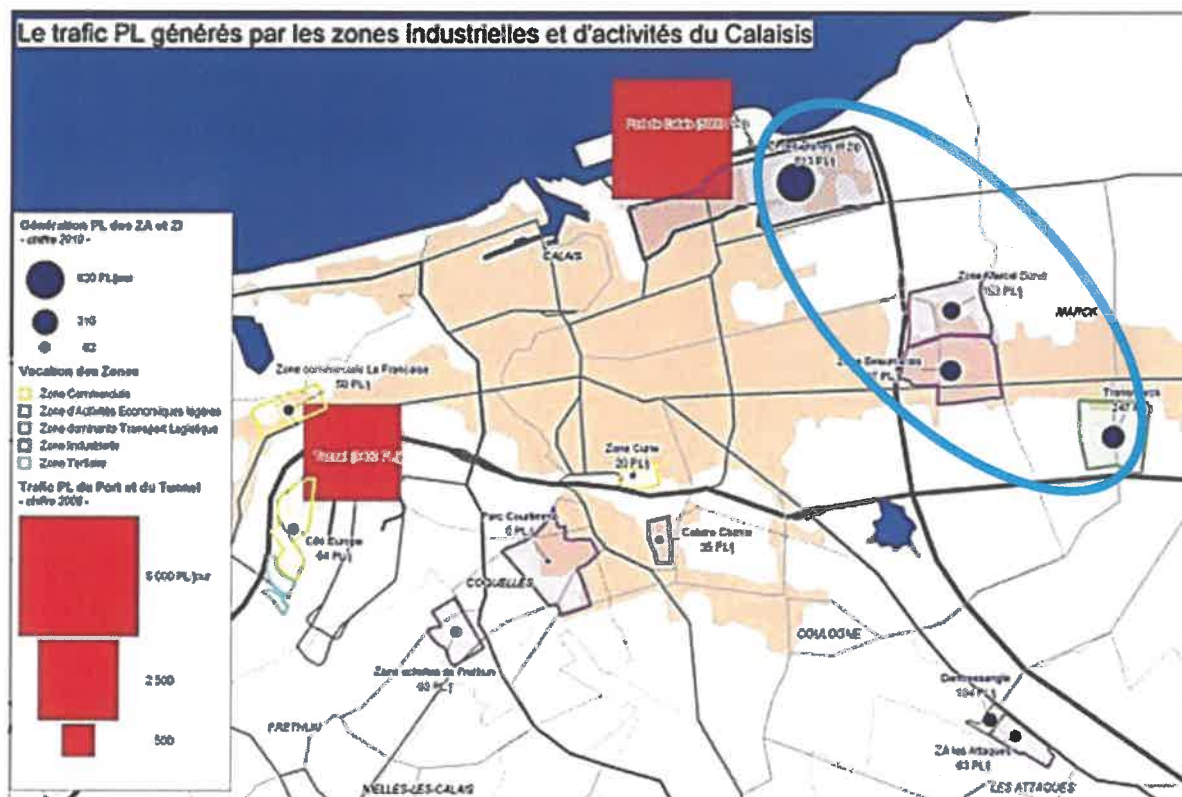


Illustration 7: Génération actuelle du trafic PL sur les principales zones d'activités et industrielles du Calaisis (source : estimation CETE NP – données 2008 et 2010)

## La logistique urbaine

Ce passage entre fournisseurs et utilisateurs de biens se fait de différentes manières. Il peut s'agir de livraisons (pour les entreprises et les commerces en ville notamment). Ici de grandes différences séparent les livraisons aux commerces d'alimentation, de santé (pharmacie), de bouche..., de même que les livraisons aux entreprises, artisans ou administrations. Ces différences s'observent aux fréquences, aux horaires, aux tailles des lots, aux types de véhicules utilisés, aux types de professionnels de transport... La deuxième modalité de passage entre fournisseurs et utilisateurs de biens est le déplacement pour achat. Ceci concerne essentiellement les particuliers qui s'approvisionnent dans les magasins, soit en centre-ville soit en périphérie dans les zones commerciales, ce qui entraîne des impacts bien différents en termes de déplacements et d'occupation de la voirie. C'est aussi dans ce sens qu'il a été fait référence plus haut aux habitudes de consommation et au mode d'habitat, par exemple.

Comme pour les flux des zones d'activité il s'agit ici d'évaluations issues d'un modèle de simulation FRETURB. Il en ressort que 6 300 enlèvements / livraisons de logistique urbaine seraient effectués par jour. Les un peu moins de 33 000 enlèvements / livraisons que cela représente par semaine rapportés au nombre des actifs donne un ratio de 0,8 mouvement

de marchandises par semaine et par actif. Avec 74% de ce total, la ville de Calais en est le principal pôle générateur : plus de 22 000 opérations par semaine, soit 4 650 par jour.

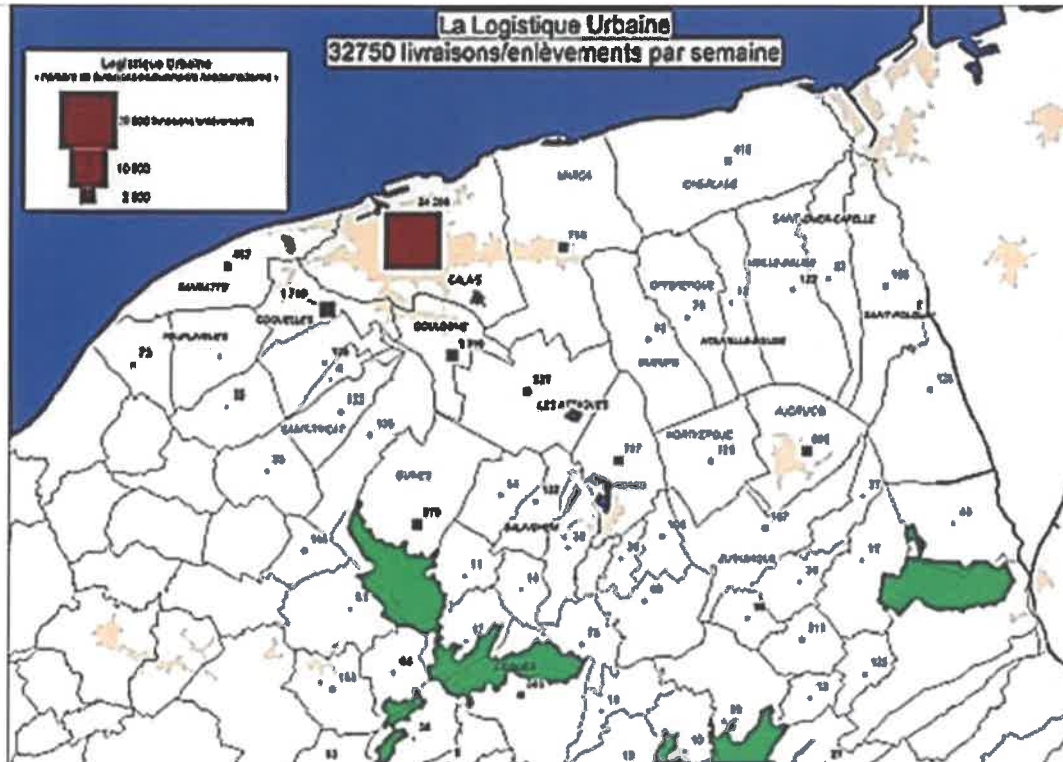


Illustration 8: Nombre de livraisons/enlèvements hebdomadaires sur le Calaisis en 2010 (source CETE NP à partir de données Fraturl)

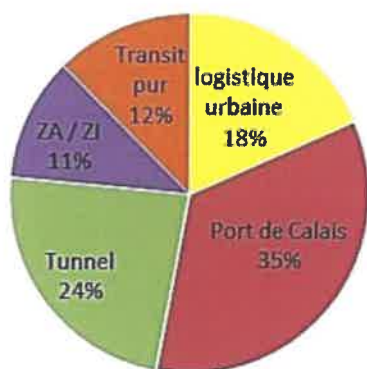
En moyenne nationale, 50 à 60% de ces livraisons / enlèvements sont réalisés par des camions de moins de 3T5 sur une agglomération. Les camions porteurs et les articulés sont plutôt utilisés pour la grande distribution et pour les liens avec les entrepôts. Environ la moitié des livraisons / enlèvements en ville sur le Calaisis sont réalisés entre 8 heures et 12 heures (630 à 750 opérations par heure), avec une pointe observée en fin de matinée. Le reste se répartit sur la journée, avec une pointe entre 15 heures et 17 heures. Afin de mesurer les conflits de circulation et les risques de blocage de certains carrefours, une étude plus précise devrait voir quand et où cela coïncide avec les horaires d'embauche / débauche.

Toujours selon le CETE de Nord Picardie, des enquêtes origines x destinations amènent à estimer le trafic de transit hors transmanche à 1 800 poids lourds par jour (données à prendre avec précaution compte-tenu de l'ancienneté des enquêtes).

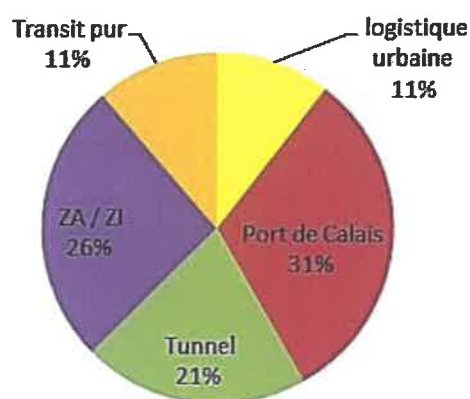
### 3.4.4. Synthèse des flux et prospective

| TYPES DE TRAFICS   | SITUATION ACTUELLE |    |           |                 | PREVISIONS 2030 |    |           |                  |
|--------------------|--------------------|----|-----------|-----------------|-----------------|----|-----------|------------------|
|                    | PL nombre          | %  | VUL < 3T5 | TOTAL VEHICULES | PL nombre       | %  | VUL > 3T5 | TOTAL VE-HICULES |
| logistique urbaine | 2 650              | 18 | 3 650     | 6 300           | 2 650           | 10 | 3 650     | 6 300            |
| Port de Calais     | 5 000              | 35 |           | 5 000           | 7 920           | 31 |           | 7 920            |
| Tunnel             | 3 400              | 24 |           | 3 400           | 5 280           | 21 |           | 5 280            |
| ZA / ZI            | 1 600              | 11 |           | 1 600           | 6 600           | 26 |           | 6 600            |
| Transit pur        | 1 800              | 12 |           | 1 800           | 2 880           | 11 |           | 2 880            |
| <b>TOTAL</b>       | <b>14 450</b>      |    |           | <b>18 100</b>   | <b>25 330</b>   |    |           | <b>28 980</b>    |

Répartition des PL par type de trafic



Répartition des PL par type de trafic



On peut tabler sur une augmentation globale de 75% des flux sur le Calaisis. Il est remarquable d'observer que la structure générale de ces flux se modifie peu. Le port en reste le principal émetteur, même si sa part relative diminue de quelques %, alors que celle du tunnel augmente dans les mêmes proportions.

On peut en revanche affirmer que la façade Est de l'agglomération sera une zone à enjeux renforcée, avec l'augmentation relative et en valeur absolue des trafics dans ce secteur. Le PDU s'attachera donc particulièrement à l'anticipation et à la définition d'objectifs d'organisation des flux dans ce secteur.

D'une manière générale, l'harmonisation d'une réglementation commune pour le stationnement et la desserte des poids-lourds apparaît indispensable au bon fonctionnement de l'activité de transport de marchandises et à la régulation de son impact sur les déplacements quotidiens des habitants.

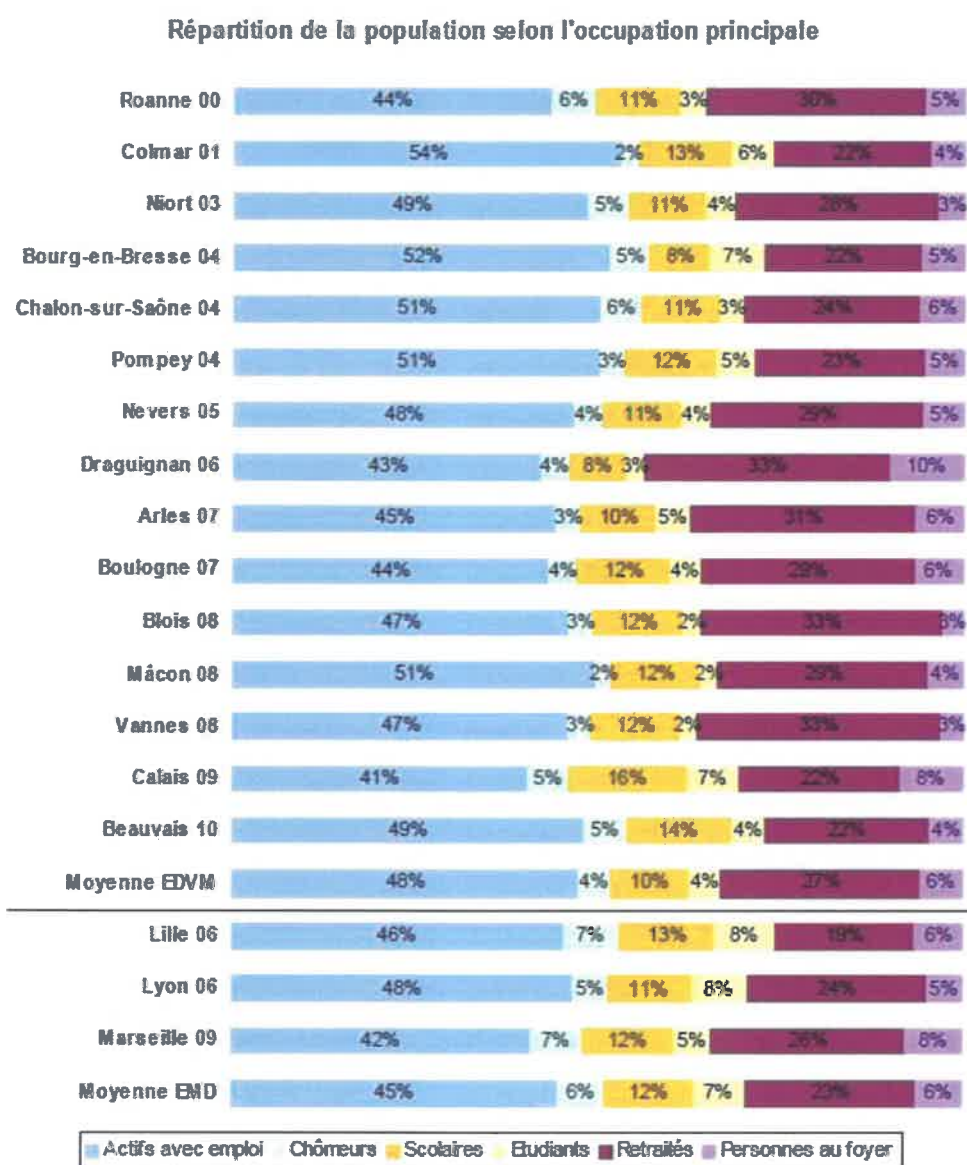
Enjeux Transports de marchandises :

- Favoriser le rapprochement entre les acteurs privés et publics autour de la question des livraisons de marchandises
- Envisager des solutions de mutualisation et de regroupement des livraisons en lien avec les projets de plateforme logistique déjà en cours
- Proposer la mise en place d'une réglementation et donner les moyens aux transporteurs de la respecter (places et horaires dédiés)
- Favoriser les solutions innovantes et les expérimentations autour de mode d'organisation et de transports plus respectueux de l'environnement

### 3.5. Circulation automobile

#### 3.5.1. La structure de la population selon l'occupation principale

Le diagramme ci-dessous donne une comparaison de la structure de la population selon l'occupation principale pour 15 territoires accueillant des villes moyennes (agglomération dont le pôle urbain comprend entre 20 000 et 100 000 habitants) sur lesquels une EMD a été réalisée entre 2000 à 2010 et 3 agglomérations de plus d'un million d'habitants (Lille, Lyon et Marseille) dont les enquêtes ménages déplacements ont été réalisées respectivement en 2006, 2006 et 2009.



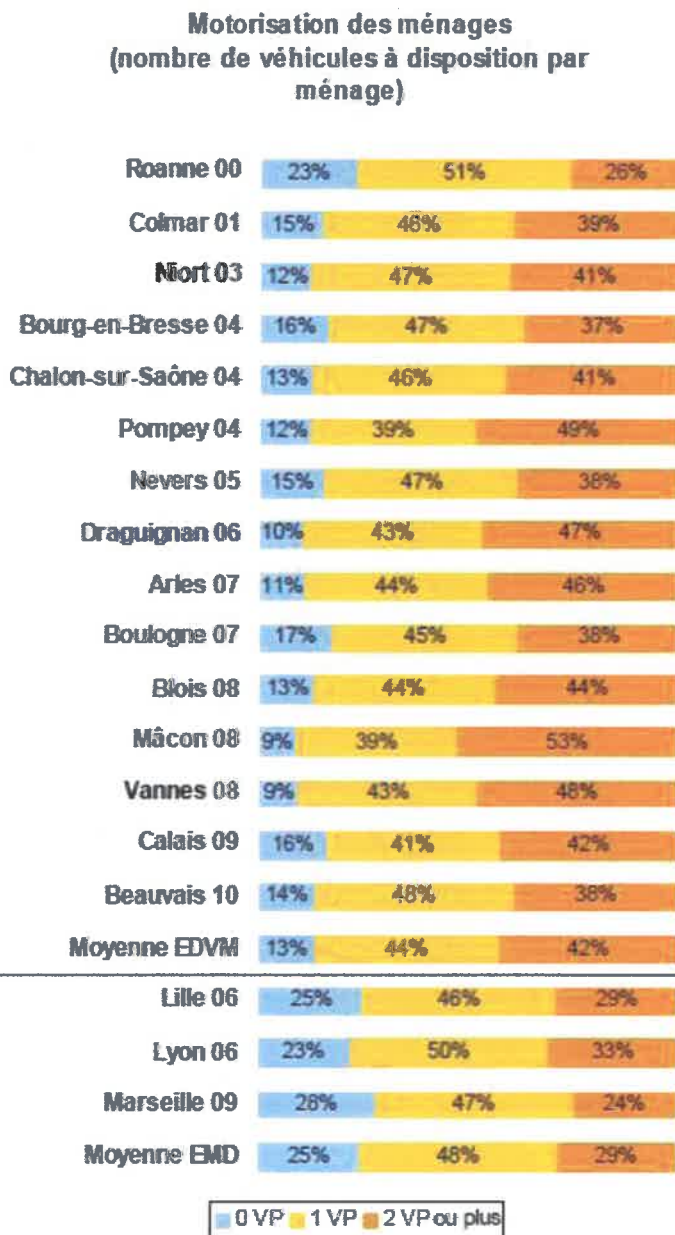
L'occupation principale joue aussi un rôle déterminant dans les pratiques de mobilité, comme le démontrent les résultats présentés par la suite. Le taux d'actifs occupés varie ainsi fortement d'une enquête à l'autre, reflétant d'une part le niveau de richesse des ménages du territoire et le taux de chômage, d'autre part la composition familiale des ménages. Il est le plus bas dans les enquêtes de Calais, Boulogne (niveau de vie des ménages) et Draguignan (part élevée de personnes âgées).

À l'inverse, les valeurs les plus hautes sont relevées à Colmar et Bourg-en-Bresse, deux enquêtes dont les indicateurs de richesse des ménages sont parmi les plus élevés. La part des retraités est particulièrement élevée dans les villes du sud (Arles, Draguignan, Marseille) mais aussi à Vannes, Blois, Roanne et Boulogne. Les personnes au foyer sont surreprésentées par rapport à la moyenne à Draguignan et Calais. Calais présente aussi le taux de scolaires le plus élevé (1,6 %), proche de celui de Beauvais (1,4 %).

### 3.5.2. Une des plus faibles motorisations parmi les villes moyennes

La motorisation des ménages est présentée ci-dessous. La tendance générale, observée de façon continue depuis plusieurs décennies, est à la hausse de la motorisation des ménages et de la possession du permis de conduire : le taux de non-motorisation est passé de 21 % à 19 % entre 1999 et 2007 et celui de multi-motorisation, de 30 % à 33 % (source : Insee-recensement de la population).

Par ailleurs plusieurs facteurs « locaux » font varier la motorisation des ménages. Il s'agit notamment de la richesse des ménages, de l'offre alternative à la voiture, de la densité et du poids de la ville centre dans la population totale enquêtée. Ainsi, parmi les populations les plus motorisées se retrouvent les territoires les plus riches (Niort, Pompey, Blois, Mâcon et Vannes), au caractère périurbain marqué (Pompey, Draguignan, Arles, Mâcon et Vannes) ou à l'offre alternative (notamment TC) peu développée (Niort, Pompey, Draguignan et Arles).

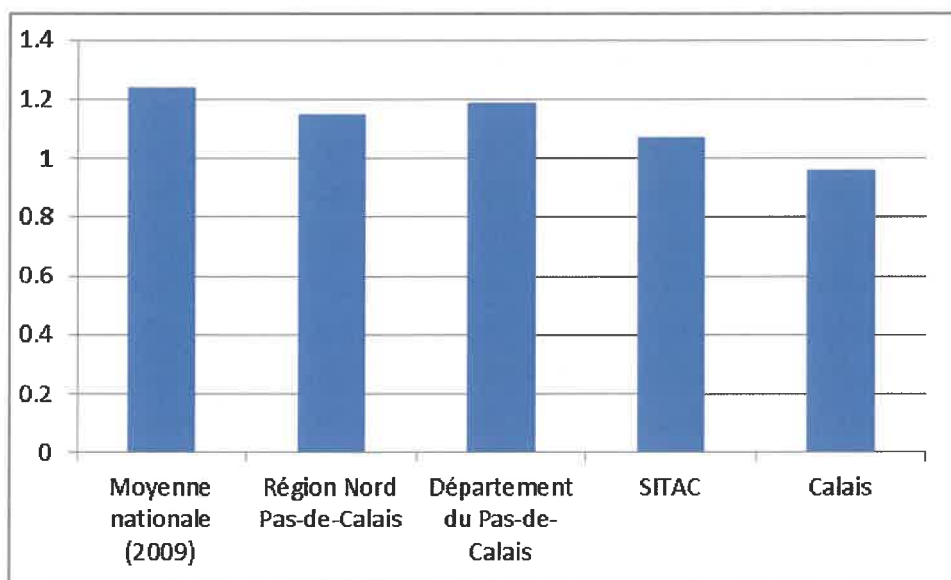


À l'inverse, les périmètres présentant un taux de non-motorisation élevé et de multi-motorisation faible sont caractérisés par des ménages en moyenne plus défavorisés (Roanne, Nevers, Boulogne, Calais et Lille); une densité élevée ou une ville centre au poids de population élevée (Roanne, Nevers, Boulogne, Calais, Beauvais et les 3 agglomérations

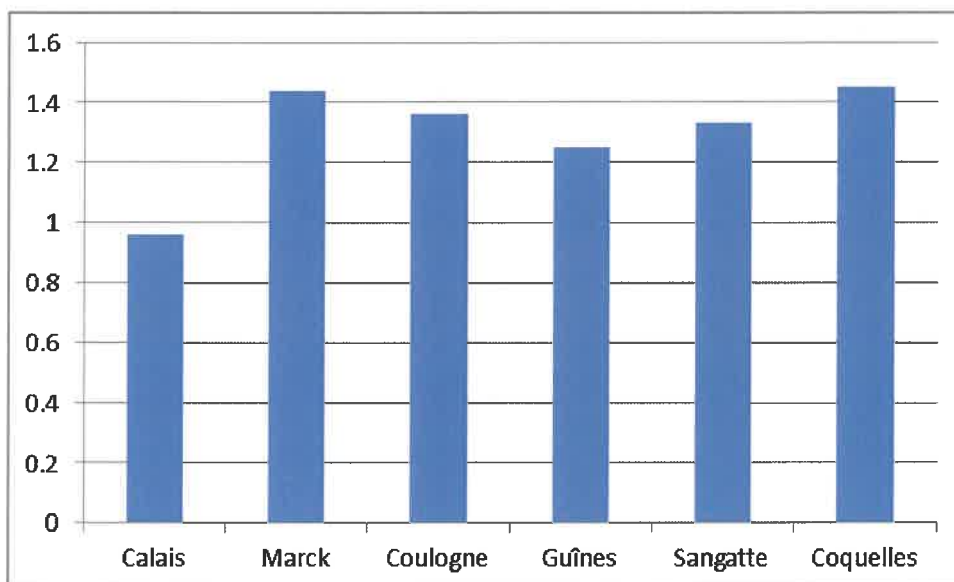


millionnaires) et une offre alternative développée (Boulogne, Calais et les grandes agglomérations).

Plus précisément, le taux de motorisation des ménages (source : INSEE 2009) est illustré sur le diagramme ci-dessous à différentes échelles de territoire, de la métropole à la ville de Calais.



Le taux de motorisation des habitants de Calais (0,96) est le plus faible des communes qui composent le SITAC (1,07), lui-même plus faible que celui de la Région Nord - Pas-de-Calais (1,15), lui-même plus faible que la moyenne nationale (1,24).



Le taux de motorisation des ménages (source : INSEE 2009) est illustré sur le diagramme ci-dessus pour les six communes qui constituent le SITAC.

Le taux de motorisation des habitants de Calais (0,96) est bien plus faible que celui des habitants des autres communes du SITAC (entre 1,25 à Guînes et 1,45 à Coquelles).

### 3.5.3. Le réseau routier

#### Une bonne accessibilité du territoire du SITAC depuis l'extérieur

Quatre voies structurantes irriguent le territoire du SITAC :

- Une autoroute A16, axe de transit qui entre par l'Est et relie Calais à Dunkerque et la Belgique : cet axe est emprunté par environ 37 000 véhicules / jour dont 6 400 poids-lourds / jour (soit un taux de PL de 17%, cohérent avec la fonction de l'axe),
- L'A16, axe de transit qui entre par l'Ouest et relie Calais à Boulogne sur mer : cet axe est emprunté par environ 31 000 véhicules / jour dont 2 900 poids-lourds / jour (soit un taux de PL de 9,5% plutôt modéré pour un axe de transit aussi structurant),
- Une autoroute A26, pénétrante de Calais et qui relie Calais aux agglomérations de Lens, Béthune et au-delà, empruntée par 11 700 véhicules / jour dont 1 800 poids-lourds / jour (soit un taux de PL de 15%, cohérent avec la fonction de l'axe), ce qui constitue des niveaux bas de trafic pour un axe autoroutier et représente de fortes réserves de capacité d'écoulement du trafic,
- Une ancienne route nationale déclassée en voie départementale, la RD943, utilisée par 6 600 véhicules / jour dont 640 poids-lourds / jour (soit un taux de PL de 10% environ, élevé pour une voie départementale).

Ces quatre axes offrent des réserves de capacité confortables (toujours très supérieures à 20%) entre le territoire du SITAC et l'extérieur quel que soit l'axe routier choisi.

# Trafic tous véhicules

Moyennes Journalières Annuelles



## Données de trafic 2009

- Trafic sur Autoroute non concédée
- Trafic sur Autoroute concédée
- Trafic sur Route Nationale
- Trafic sur Route Départementale

## Données de trafic 2009 non disponibles

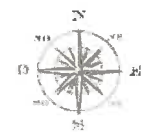
- Données antérieures à 2009 (2004 à 2008) tous types de voies

## Types de comptages

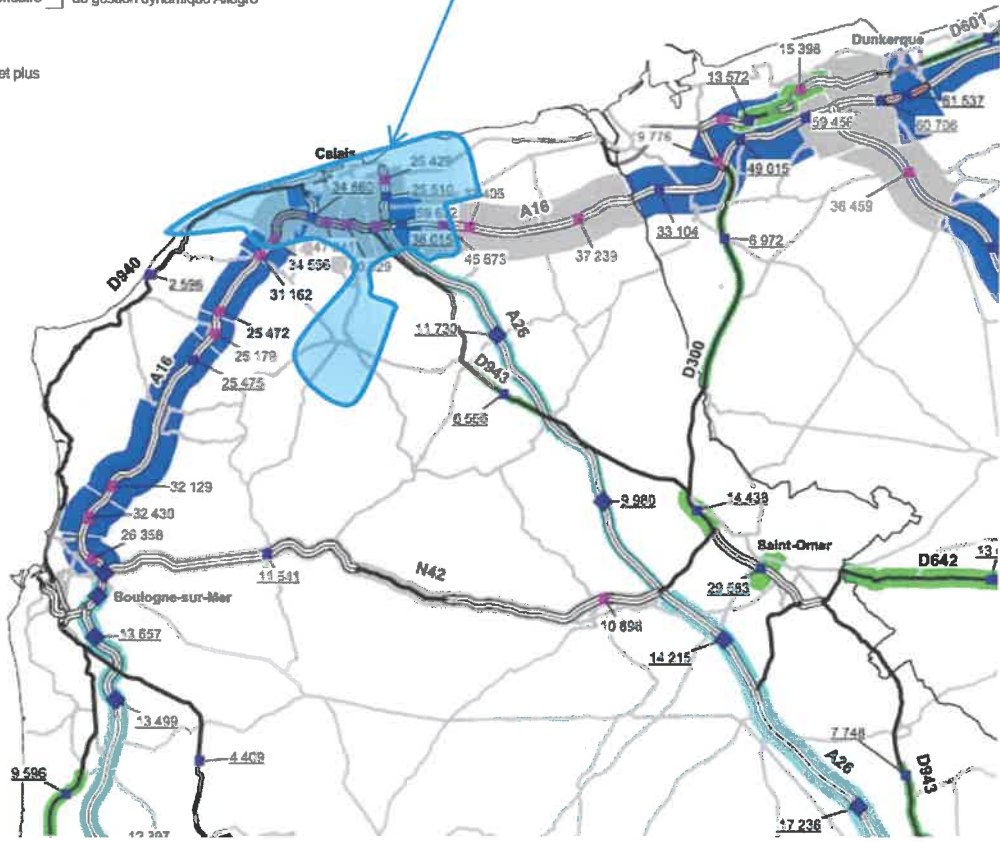
- Comptage permanent
- Comptage secondaire
- ◆ Comptage permanent sur le réseau concédé
- Comptage permanent figurant aujourd'hui sur le réseau de gestion dynamique Allegro
- Comptage secondaire

## Type de route

- 2 x 3 voies et plus
- 2 x 2 voies
- 3 et 4 voies
- 2 voies



Périmètre du SITAC

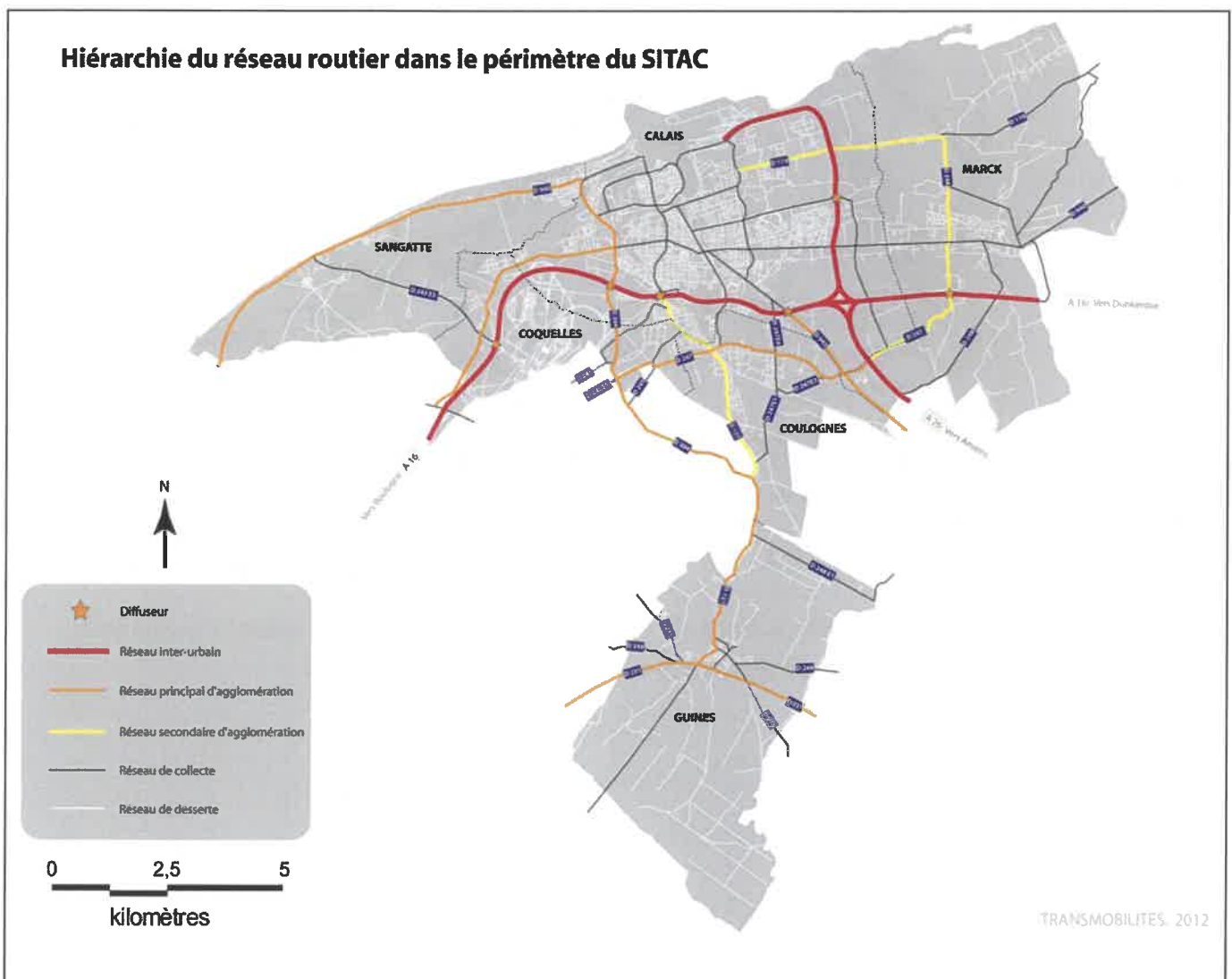


La carte ci-dessus (source : DREAL Nord- Pas-de-Calais) indique les trafics moyens journaliers annuels relevés en 2009 ou antérieurement sur le réseau routier national.

## Hiérarchisation actuelle du réseau routier

L'orientation générale des voies principales du réseau fait apparaître :

- Une autoroute A16, axe de transit Est - Ouest,
- Une autoroute A26, pénétrante de Calais et qui relie Calais aux agglomérations de Lens, Béthune et au-delà, qui traduit l'attraction exercée par l'agglomération calaisienne et le territoire du SITAC plus largement,
- Un réseau principal d'agglomération comprenant :
  - la RD943, parallèle à l'A26 et pénétrante de Calais,
  - la RD127 qui relie Guînes à Coulogne et Calais au-delà,
  - la RD304, qui relie Guînes à Coquelles et constitue une autre pénétrante de Calais,
  - la RD940 qui relie Sangatte à Calais et est la seule voie structurante littorale dans le périmètre du SITAC.



### L'A16, axe de transit

Le réseau routier du territoire du Calaisis est d'abord composé d'un important axe de transit, l'autoroute A16, traversant d'Est en Ouest les communes de Marck, Calais et Coquelles.

Un échangeur complet situé sur la commune de Calais permet d'effectuer toutes les liaisons entre A16 et A26. Cinq diffuseurs se succèdent sur l'A16 :

- Un diffuseur dessert Marck,
- Trois diffuseurs desservent Calais : la Porte de Saint-Omer qui irrigue également Coulogne et Guînes au-delà, Calais-Saint-Pierre et la Porte de Boulogne,
- Un diffuseur dessert Coquelles et Sangatte.

L'A16, autoroute non concédée à 2 x 2 voies, a vocation à canaliser les flux entre l'Est (Dunkerque et la Belgique) et l'Ouest (Boulogne-sur-Mer), notamment les flux de marchandises issus des ports de Dunkerque et Calais.

Elle est empruntée suivant les tronçons par 25 000 à 60 000 véhicules / jour, deux sens confondus, dont 2 900 à 7 900 PL / jour, deux sens confondus, avec un trafic maximum atteint à l'approche de l'échangeur A16 / A26.

### L'A26, une pénétrante avec des réserves de capacité confortables

L'A26, autoroute concédée à 2 x 2 voies, a vocation à relier Calais au corridor Est de la France (sillon rhodanien), notamment pour le fret issu du port de Calais. Elle est empruntée par moins de 12 000 véhicules / jour dont 1 800 PL / jour, ce qui est très en-dessous de sa capacité d'écoulement (40 000 véhicules / jour voire davantage).

Après l'échangeur avec l'A16, l'A26 est prolongée sur la commune de Calais par la voie d'accès au port, au profil en travers identique et qui collecte environ 25 500 véhicules / jour.

### La RD943, artère principale du réseau départemental notamment pour les poids-lourds

La RD943 suit un tracé proche de celui de l'A26 et relie Coulogne à Calais. Ancienne route nationale, la RD943 est la voie départementale la plus empruntée, à la fois par la circulation générale (12 000 véhicules / jour, soit un trafic équivalent à celui passant par l'A26) et surtout par le trafic PL (1 400 PL / jour, soit un taux de PL de 12%, très élevé pour une voie départementale).

La configuration actuelle de la RD943, bidirectionnelle, n'est pas celle d'un axe majeur de transit : elle est ponctuée par de nombreux carrefours gérés par feux ou aménagés en giratoire, des flux agricoles s'y réalisent, des traversées piétonnes y sont observées.

La gratuité de la RD943 par rapport à l'A26 peut expliquer en partie sa forte utilisation pour rejoindre Calais.

L'évolution du trafic journalier PL sur les axes autoroutiers et la RD943 est indiquée dans le tableau ci-dessous pour la période 2005 à 2009, aux limites du périmètre du SITAC.

|                                       | PL   |      |      |                                       |                                       |                                       |
|---------------------------------------|------|------|------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
|                                       | 2005 | 2006 | 2009 | Variation annuelle<br>2005 - 2006 (%) | Variation annuelle<br>2006 - 2009 (%) | Variation annuelle<br>2005 - 2009 (%) |
| Ouest - Leubringhem (A16)             | 2789 | 2932 | 2853 | 5.1                                   | -0.9                                  | 0.6                                   |
| Est - Saint Georges sur l'Aa (A16)    | 7563 | 8919 | 6389 | 17.9                                  | -9.5                                  | -3.9                                  |
| Sud - A26 (branche Sud échangeur A16) | 2316 | 2266 | 1776 | -2.2                                  | -7.2                                  | -5.8                                  |
| Sud - RD - Louches (RD943)            | 549  | 560  | 636  | 2.0                                   | 4.5                                   | 4.0                                   |

Après une augmentation du trafic de 2005 à 2006 sur l'A16, on note plutôt une baisse du trafic PL de 2006 à 2009 sur cet axe, baisse nettement plus forte entre Calais et Dunkerque qu'entre Calais et Boulogne-sur-Mer.

Au Sud, on note un transfert de charge de l'A26 sur la RD943 avec une forte diminution du trafic PL sur l'A26 tandis que le trafic PL ne cesse d'augmenter sur la RD943. Cette évolution est préoccupante.

#### Un réseau départemental très maillé et avec des réserves de capacité confortables

En sus de la RD943, tout un réseau d'axes départementaux permet aux habitants et usagers du périmètre du SITAC soit de se déplacer à l'intérieur même du secteur, soit de se rattacher au réseau structurant.

Les axes majeurs de ce réseau sont :

- la RD127 qui relie Guînes à Coulogne et Calais au-delà et assure un rabattement sur l'A16 au diffuseur Calais – Saint Pierre,
- la RD304, qui relie Guînes à Coquelles et constitue une autre pénétrante de Calais, tout en permettant le rabattement sur l'A16 au diffuseur Calais – Porte de Boulogne,
- la RD940 qui relie Sangatte à Calais et est la seule voie structurante littorale dans le périmètre du SITAC,
- la RD247 qui relie Coulogne à l'A16 par le diffuseur de Marck,
- la RD248 qui relie Marck à l'A16 par le même diffuseur,
- la RD243E3 qui relie Sangatte et Coquelles à l'A16 par le diffuseur de Coquelles.

Ce maillage présente plusieurs traversées de voies ferrées et de voies navigables (canaux) occasionnant des passages à niveau et des points de franchissement amovibles (ponts levants) qui créent des points de blocage de la circulation, notamment à Coulogne.

## Des sources de données de trafic multiples mais hétérogènes : vers un observatoire des déplacements

Les deux cartes qui suivent présentent une synthèse des données issues des comptages routiers existants sur le territoire du SITAC d'abord en indiquant les niveaux de trafic connus et l'année du recensement, puis en donnant une vision globale des trafics sur l'ensemble du réseau viaire, par des traits d'épaisseur proportionnelle. Ces données sont issues de trois sources :

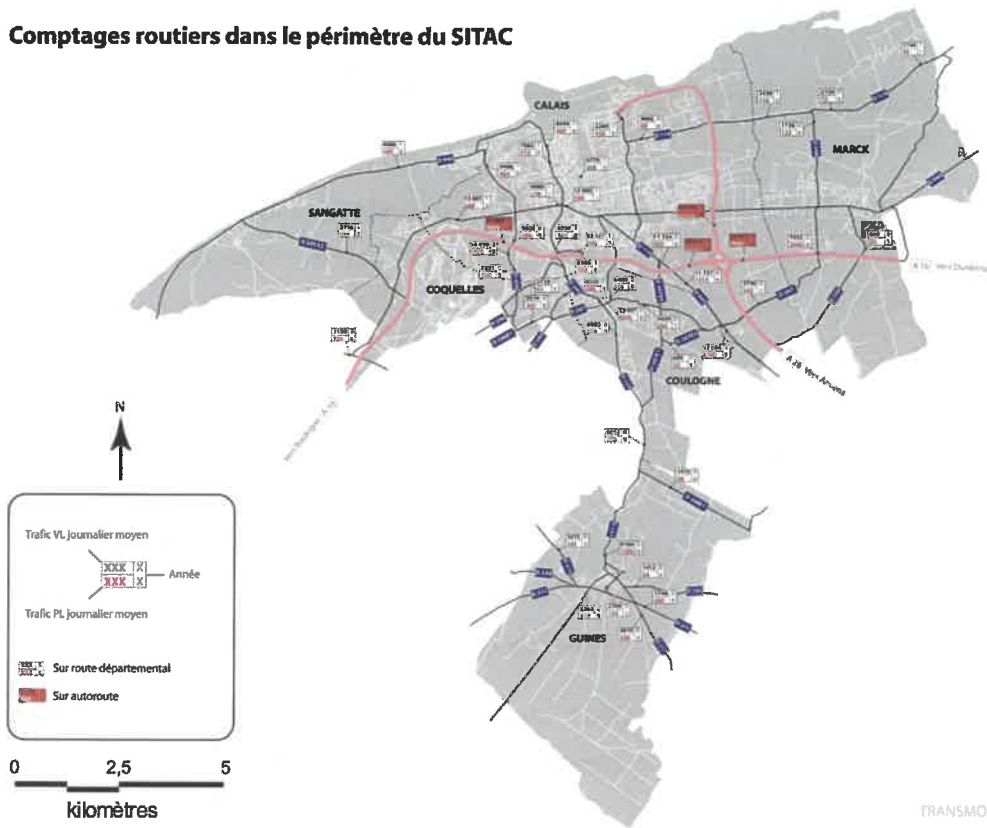
- les comptages sur le réseau routier national fournis par la DREAL Nord – Pas-de-Calais,
- les comptages sur le réseau départemental fournis par le Conseil Général du Pas-de-Calais,
- les comptages sur le réseau communal de Calais fournis par la Ville de Calais.

Tandis que certains axes comme la RD943 ont fait l'objet de nombreuses campagnes de comptages pluriannuelles et sur de nombreux tronçons, la circulation sur d'autres axes n'a jamais été recensée.

Par ailleurs, les données obtenues n'ont pas une périodicité de recueil homogène. Ainsi, des comptages réalisés en 2005 sont associés à des valeurs de trafic relevées en 2011 alors que le territoire a pu évoluer en 6 ans.

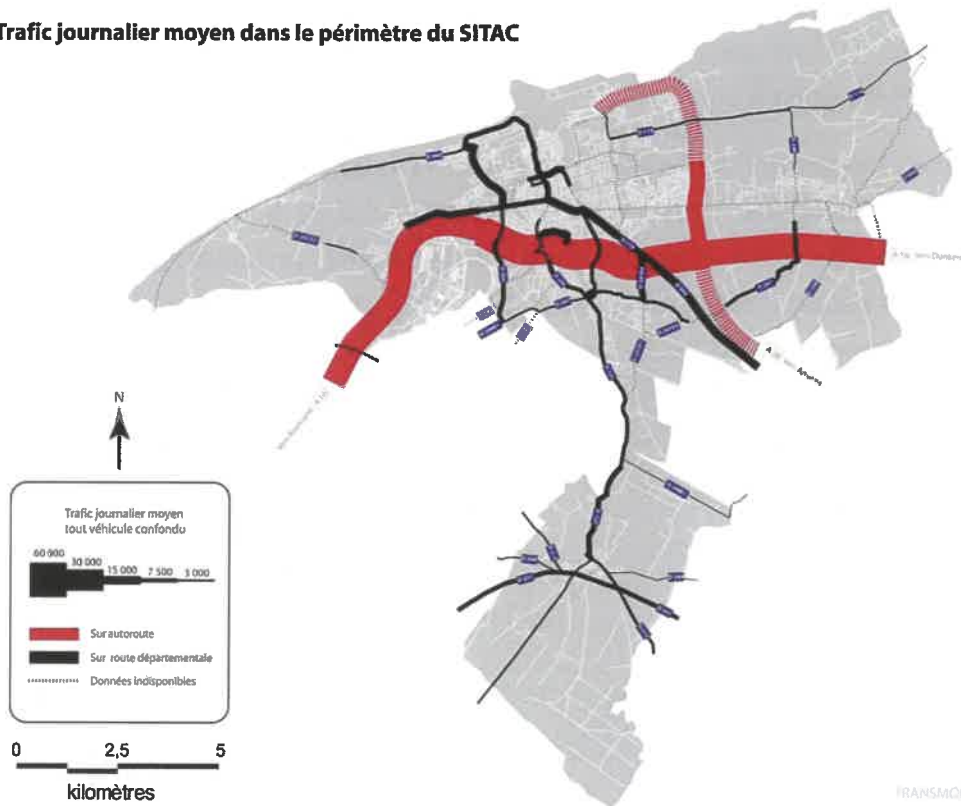
De façon à suivre l'évolution des déplacements sur le territoire du SITAC, il serait utile de mettre en place un observatoire des déplacements. En plus de la mission de centralisation des données, cet observatoire établirait un ordre de priorité de comptages à réaliser et la périodicité des comptages à respecter en fonction de la nature des axes et de leur niveau de trafic, de façon à apporter à la collectivité une image à jour et homogène de la fréquentation routière du réseau viaire. Par ailleurs, dans la mesure où le trafic PL est un enjeu fort sur le territoire avec la présence du port de Calais et de nombreuses zones logistiques, il conviendrait de réaliser systématiquement des comptages routiers distinguant le trafic VL du trafic PL.

## Comptages routiers dans le périmètre du SITAC



TRANSMOBILITES, 2012

## Trafic journalier moyen dans le périmètre du SITAC



TRANSMOBILITES, 2012

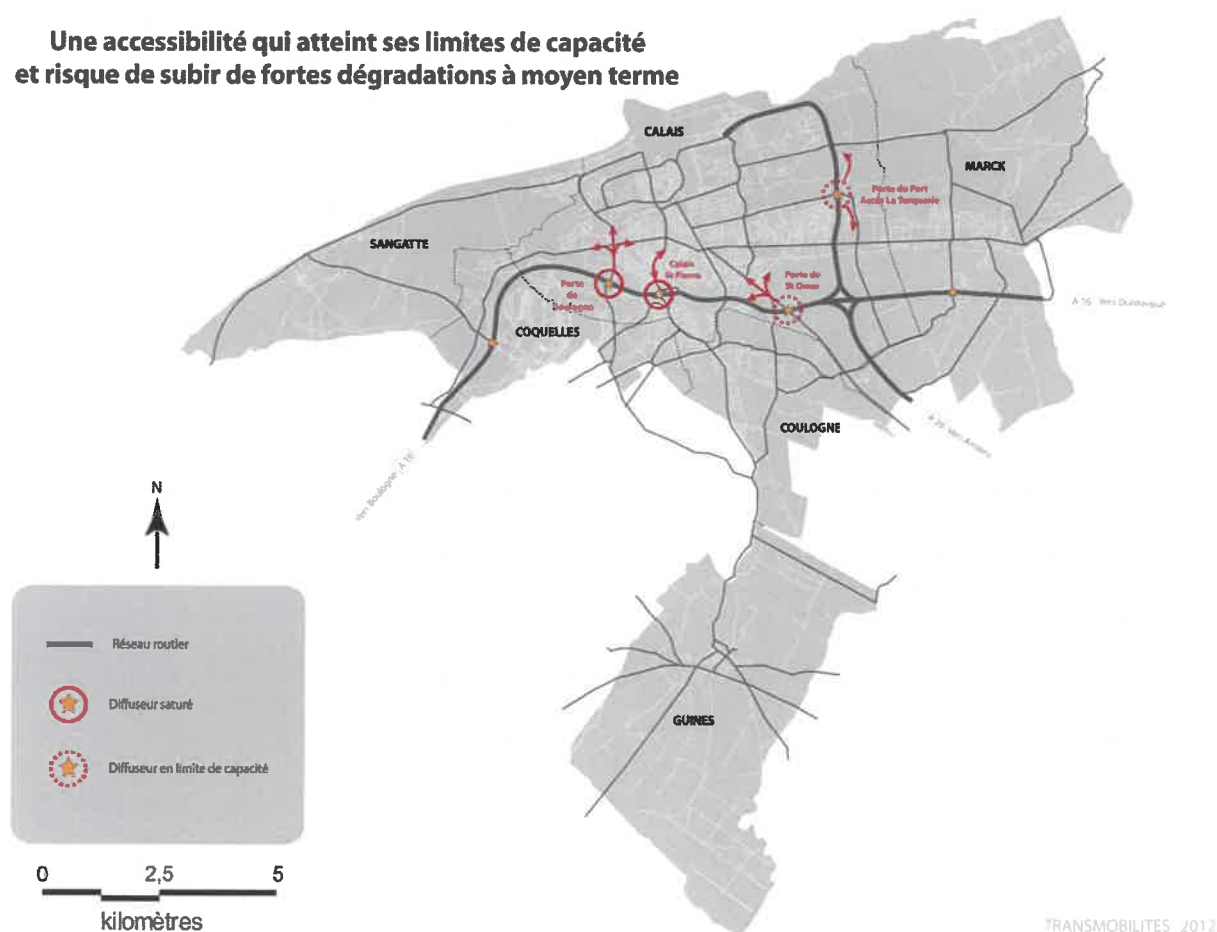


## Des points de congestion du trafic de plus en plus nombreux

Malgré les fortes réserves de capacité existantes en section courante sur le réseau viaire du territoire du SITAC, des points de congestion du trafic de plus en plus nombreux apparaissent :

- de façon récurrente : Porte de Boulogne, Porte de St Omer, Porte Marcel Doret et zone Curie, Calais Saint-Pierre (le soir), Place du théâtre à Calais (cf. carte ci-après),
- ou plus occasionnellement : Route de la Française à Sangatte en période estivale et traversée de Blériot, carrefour giratoire du Moulin (Av Henri Matisse / Av de Calais / Av de Verdun) à Marck.

**Une accessibilité qui atteint ses limites de capacité et risque de subir de fortes dégradations à moyen terme**



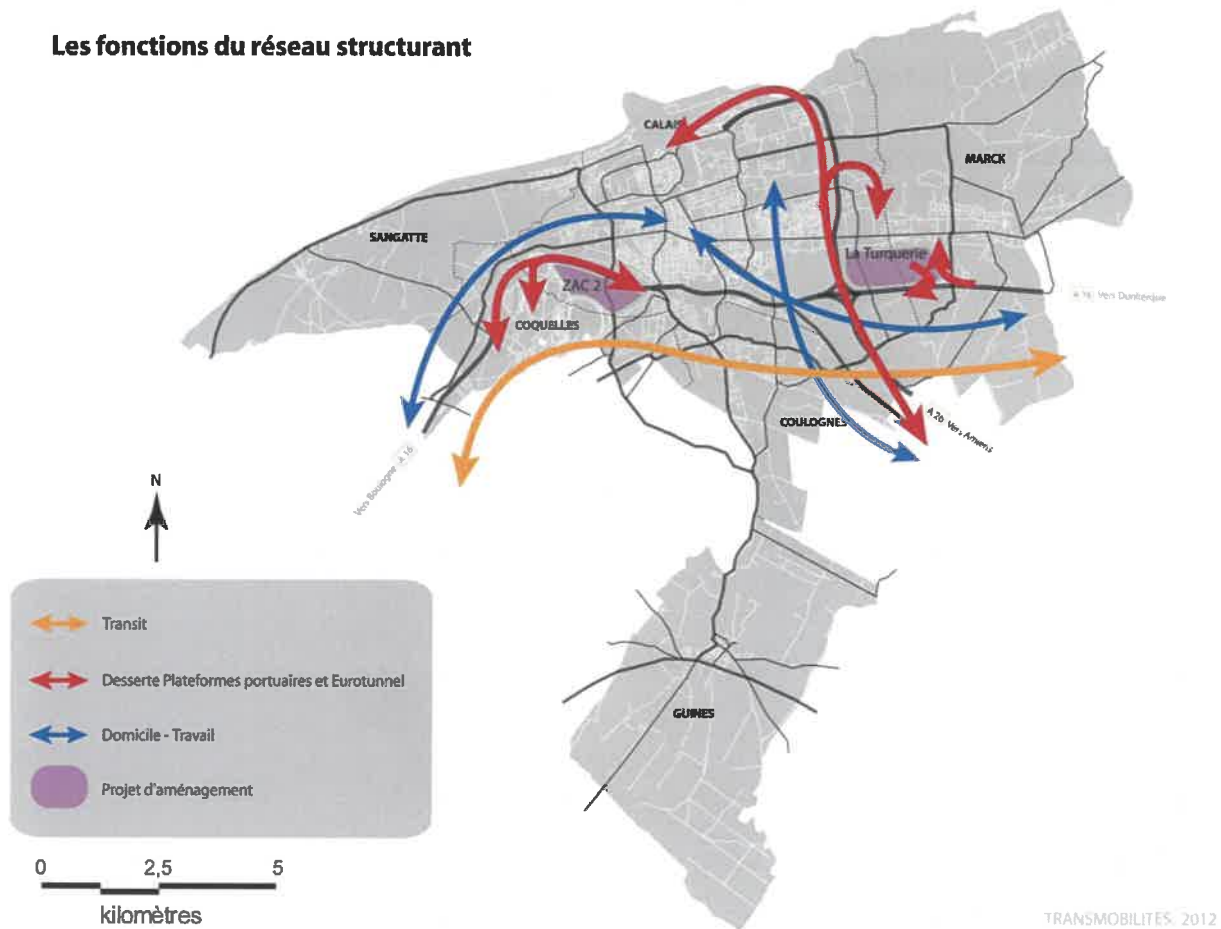
Ces points de congestion se forment notamment du fait du cumul de trois fonctions du réseau structurant et de l'A16 en particulier (cf. carte ci-après) :

- une fonction d'axe de transit (trafic Boulogne-sur-Mer – Dunkerque / Belgique),
- une fonction de desserte des plateformes portuaires de Calais et d'Eurotunnel se traduisant par un trafic PL élevé à la fois de grand transit et interne au secteur (chargements / déchargements de navires ou de trains),

- une fonction de voie locale assurant notamment des déplacements domicile – travail de proximité, voire des déplacements d’échanges inter-quartiers pour la commune de Calais.

Ce cumul de trois fonctions sera amené à se renforcer dans l’avenir avec le développement de deux zones (ZAC 2 Eurotunnel à Calais et pôle logistique de La Turquerie à Marck), ce qui risquerait d’accentuer les difficultés de circulation sur le réseau viaire.

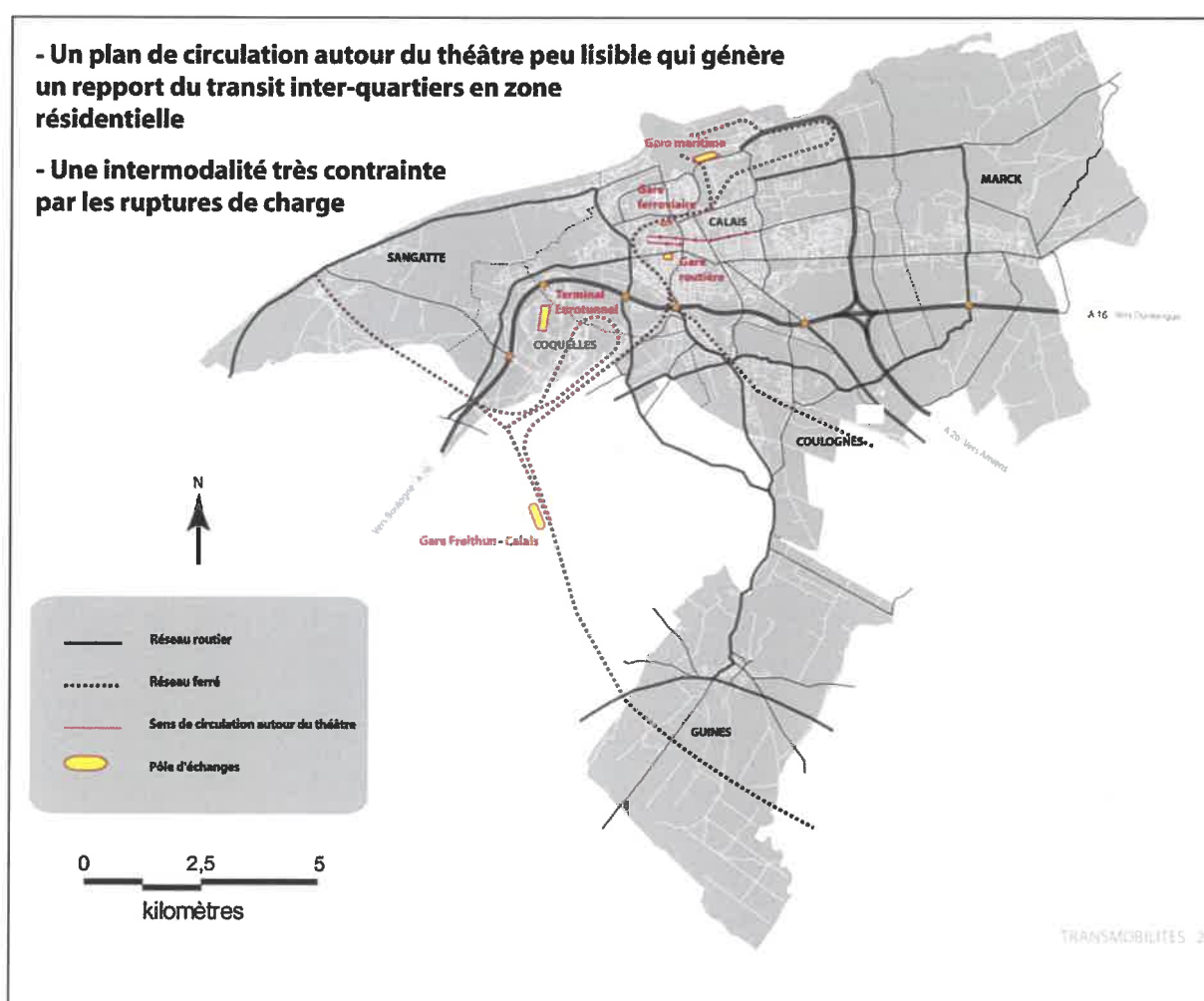
### Les fonctions du réseau structurant



## Une intermodalité absente

La carte suivante illustre les nombreuses ruptures de charge entre les 5 pôles d'échanges existants sur le territoire du SITAC. Ces difficultés de liaison ne facilitent pas un report modal de l'automobile vers les transports collectifs ou d'autres modes de déplacement (marche à pied, covoiturage par exemple).

Le plan de circulation autour du théâtre permet un écoulement de la circulation relativement satisfaisant mais il manque de lisibilité, ce qui génère un report du trafic de transit inter-quartiers et interurbain (Marck – Sangatte par exemple) sur des itinéraires traversant des zones résidentielles.



## Enjeux Circulation

- Fixer des nouveaux objectifs de réduction de la part de l'automobile
- Identifier et mettre en cohérence l'ensemble des projets et enjeux de desserte à l'échelle du PTU
- Intégrer les orientations du Plan de Circulation de la ville de Calais
- Inciter à l'adoption de règles communes en ce qui concerne les aménagements, le stationnement, la réglementation poids lourds, les zones 30...
- Sensibiliser la population sur les enjeux de réduction de l'usage de l'automobile en particulier pour les déplacements de courte distance

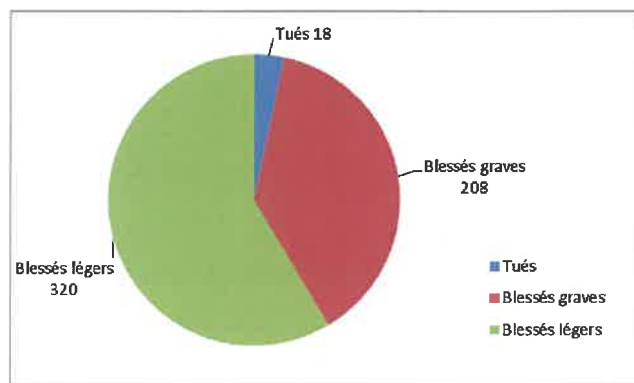
### 3.5.4. La sécurité routière

#### Données statistiques

D'après les statistiques d'accidents fournies par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière du Pas-de-Calais sur les années 2007 à 2011 comprise, **412 accidents corporels se sont produits sur le territoire du SITAC durant ces 5 années.**

**Ces accidents ont fait 546 victimes, dont 18 tués (3% des victimes).**

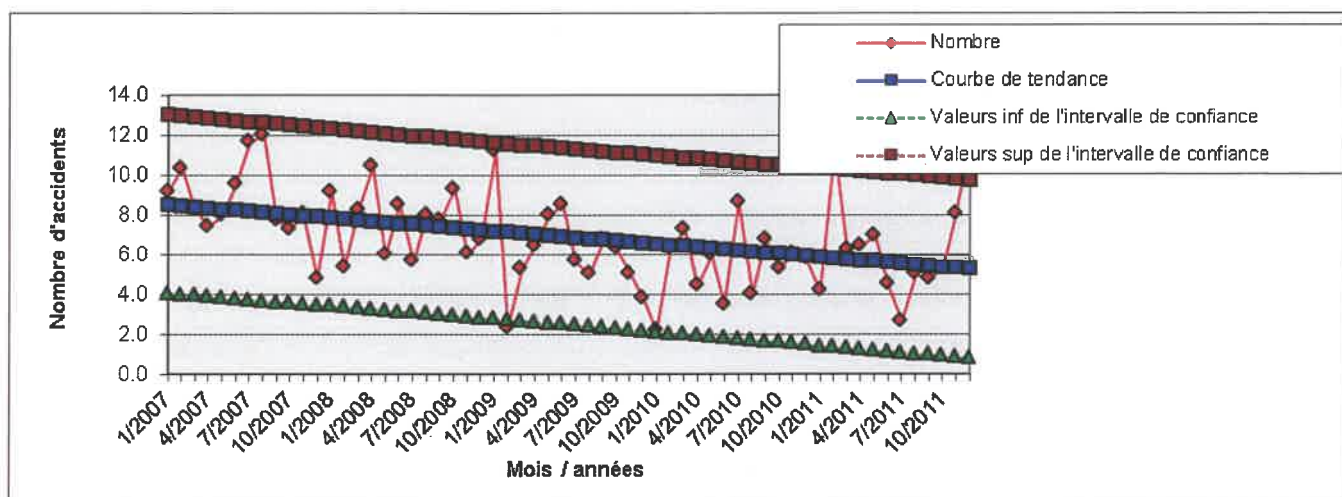
Le diagramme ci-après donne la répartition des victimes.



L'indice de gravité (nombre de tués / nombre d'accidents corporels) est de 4,4, ce qui est faible.

A titre de comparaison, il était de 5,7 sur l'ensemble du réseau routier de France en 2008 et 9,6 dans le Pas-de-Calais.

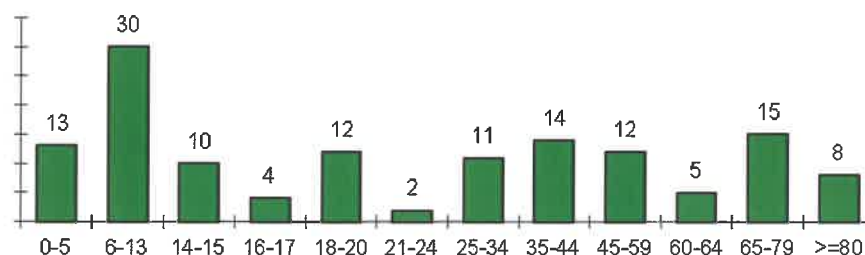
En outre, on observe que le nombre d'accidents corporels a sensiblement diminué depuis 2007.



La répartition par catégorie des impliqués sur le territoire du SITAC est similaire à la répartition sur le réseau routier français avec une surreprésentation des piétons et des cyclomoteurs, tandis que les transports collectifs et les motocyclettes sont globalement moins représentés.

| ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS | % accid. | Réseau national |
|-------------------------------|----------|-----------------|
| Piéton                        | 29.9%    | 16.0%           |
| Cycle                         | 7.5%     | 6.0%            |
| Cyclomoteur                   | 24.1%    | 18.0%           |
| Motocyclette                  | 11.2%    | 19.0%           |
| Véhicule Léger                | 86.7%    | 84.0%           |
| Poids lourd                   | 4.6%     | 5.0%            |
| Transport en commun           | 0.2%     | 2.0%            |

Pour les piétons (110 piétons impliqués), la répartition des piétons impliqués par âge souligne la part des piétons de 6 à 13 ans prépondérante : 30 piétons soit 22% des piétons impliqués.



Pourtant, seuls 14 piétons impliqués sur 110 étaient sur un trajet domicile – école. La plupart des piétons impliqués (72 sur 110) étaient sur un trajet courses / loisirs.

Il est à noter que 49 piétons impliqués (42% des piétons) franchissaient la voie hors passage piéton à peu près pour moitié à plus de 50 mètres d'un passage piéton et pour moitié à moins de 50 mètres d'un passage piéton.

#### Autres actions mises en place

Calais était la commune la plus accidentogène de la Région Nord - Pas-de-Calais il y a quelques années. Des progrès ont été réalisés depuis comme le montre l'analyse statistique précédente menée sur les cinq dernières années. Ainsi, on mentionnera :

- La mise en place du Point Information Jeunesse depuis 2008
- La sensibilisation aux dangers de la route pendant les déplacements à vélo et à pied (« les petits piétons »)

- La formation des adultes handicapés aux enjeux de sécurité routière
- Les révisions du code de la route pour les seniors
- L'engagement dans la charte européenne de sécurité routière
- La mise en place du Programme National d'Education Urbaine à la Sécurité Routière (P.N.E.U)

### Lieux accidentogènes

La carte ci-après donne la localisation des lieux pour chaque accident survenu entre 2007 et 2011 compris, ainsi que les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC) de niveaux 1, 2 et 3.

Pour mémoire, une ZAAC de niveau 1 correspond à une concentration sur un linéaire de 750 mètres de voirie d'au moins 5 accidents ayant entraîné au moins 5 blessés graves ou tués au total.

Une ZAAC de niveau 2 correspond à une concentration sur un linéaire de 750 mètres de voirie d'au moins 7 accidents ayant entraîné au moins 7 blessés graves ou tués au total.

Une ZAAC de niveau 3 correspond à une concentration sur un linéaire de 750 mètres de voirie d'au moins 10 accidents ayant entraîné au moins 10 blessés graves ou tués au total.

Sur le territoire du SITAC, sont ainsi identifiées 20 ZAAC dont :

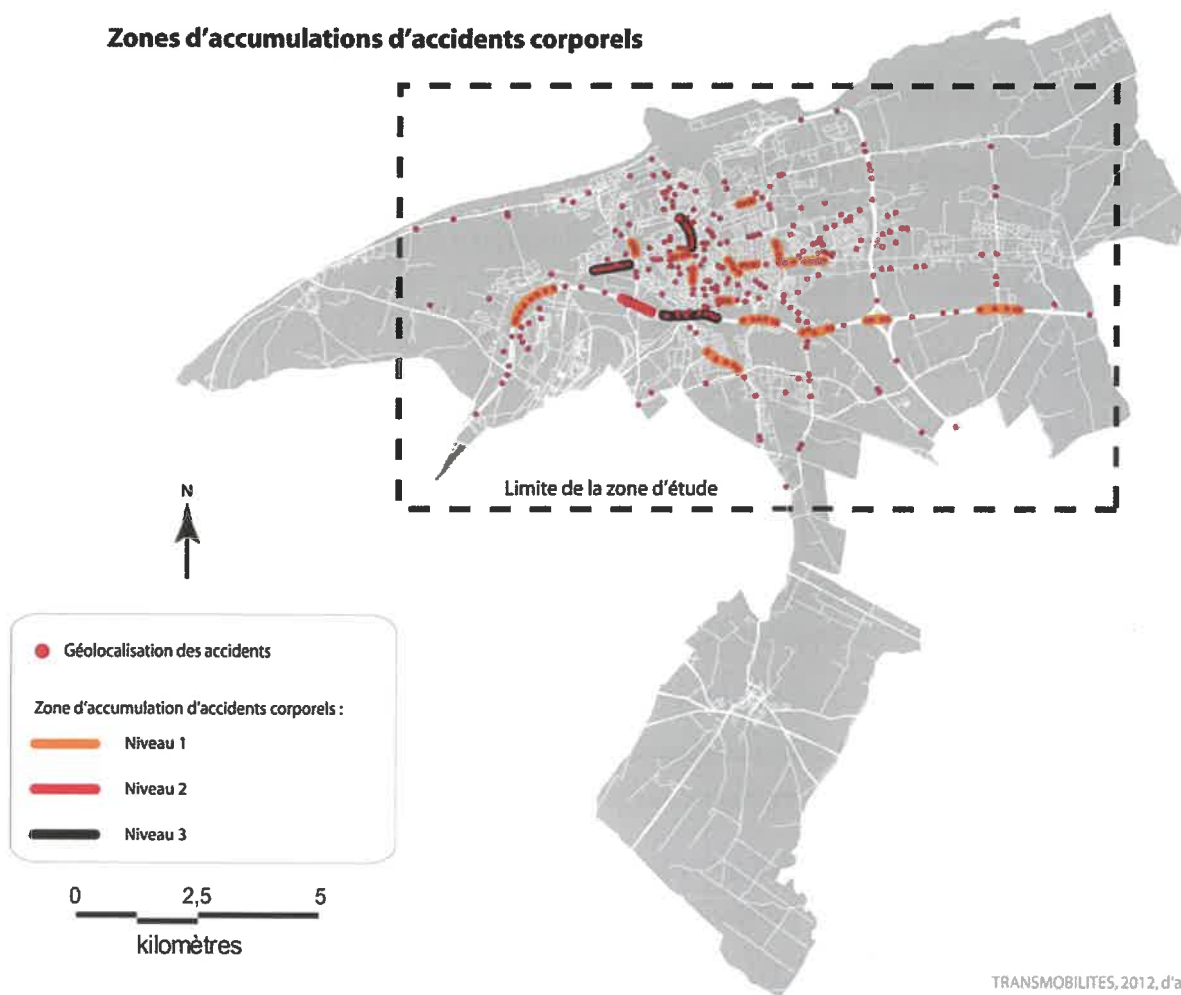
- 16 ZAAC de niveau 1,
- 1 ZAAC de niveau 2,
- 3 ZAAC de niveau 3.

Elles se situent principalement :

- Sur l'A16,
- Sur l'axe Avenue Salengro – Bd Léon Gambetta,
- Sur l'Avenue Antoine de Saint-Exupéry,
- Sur l'axe Bd Louis Pasteur – Bd Jacquard.

Toutefois, le Bd Léon Gambetta a fait l'objet d'une requalification de la voirie visant notamment à améliorer le confort et la sécurité des modes doux et à davantage contrôler la vitesse pratiquée par les usagers motorisés.

## Zones d'accumulations d'accidents corporels



### Evolutions et projets : des pistes de progrès

Le plan de circulation de Calais portant sur les boulevards du centre-ville et les voies adjacentes au Théâtre, les voies du quartier Saint-Pierre reliant le centre-ville à l'autoroute et les itinéraires de desserte et les voies adjacentes aux deux ponts mobiles, impactés par la circulation de la navette fluviale de transport en commun, en cours d'adoption, devrait également favoriser le partage modal de la voirie, la lisibilité des itinéraires et la diminution du trafic de transit en centre-ville, autant d'actions qui réduisent le risque d'accidents.

En-dehors de la ville de Calais, plusieurs projets ou besoins ressentis d'aménagement en faveur de la sécurisation des déplacements ont été recensés :

- Route de la Française,
- Pont de Coulogne,
- Carrefour des 5 chemins,
- Carrefour RD943 à Coulogne.



## Enjeux Sécurité routière

Même si l'accidentologie s'est nettement améliorée dans les 5 dernières années et plus généralement depuis le PDU précédent, plusieurs actions permettraient une meilleure coordination et une cohérence **plus grande vers l'objectif de sécurité routière** :

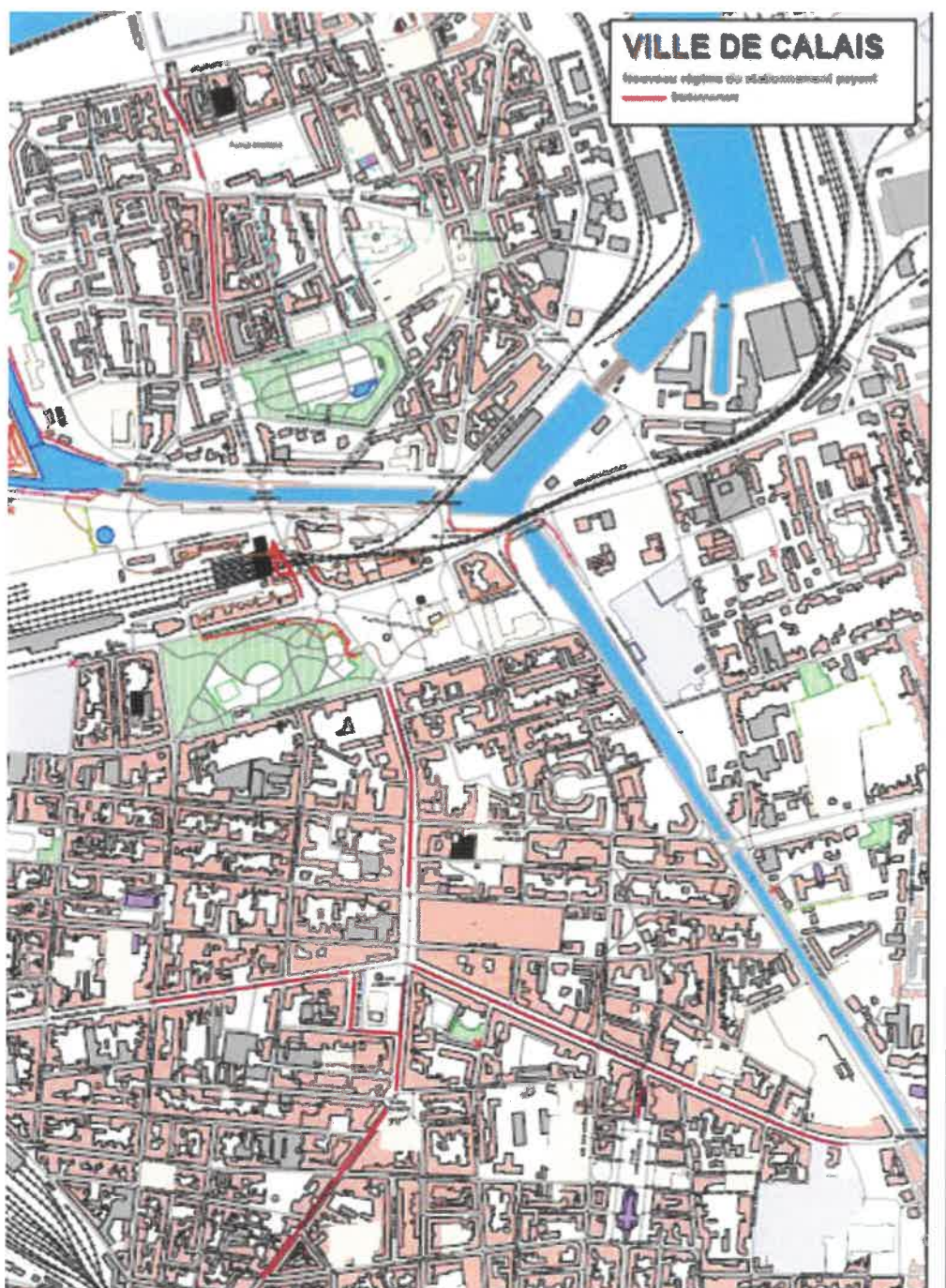
- ⊙ Mettre en place un dispositif d'observation efficace, traitant notamment de l'aspect qualitatif des accidents, à l'échelle du territoire et des indicateurs de suivi des données d'accidentologie (vers un observatoire ?),
- ⊙ Recenser les secteurs accidentogènes et programmer des aménagements pour le traitement de ces zones,
- ⊙ Coordonner les différents maîtres d'ouvrages pour garantir la continuité des aménagements,
- ⊙ A partir des statistiques d'accidentologie, fixer des objectifs de diminution des accidents.

### 3.5.5. Le stationnement

#### Situation actuelle

Le stationnement est très majoritairement gratuit sur le territoire du PDU, y compris en centre-ville de Calais. Le stationnement réglementé représente environ 700 places. Le stationnement devant la gare SNCF de Calais est payant mais non traité en parc-relais. La carte ci-après présente le linéaire de stationnement payant dans le centre-ville de Calais.

Le stationnement résidentiel sur voirie est très saturé le soir dans les quartiers de Calais.



### Evolution et projets relatifs au stationnement

La circulation générale étant plutôt fluide dans le centre-ville de Calais, il semble difficile de contraindre les usagers à utiliser des parcs de stationnement relais ou des parcs de stationnement de persuasion, situés en périphérie du centre-ville et qui auraient pour conséquence de délester le centre historique de la circulation automobile au profit de la qualité du cadre de vie et du confort et de la sécurité des modes doux.

Toutefois, le tourisme pourrait être valorisé par l'amélioration de l'intermodalité en implantant un parc-relais à proximité de la gare maritime, tourné vers le centre-ville de Calais.

#### Enjeux Stationnement

- ⦿ Développer les nouveaux usages de l'automobile (covoiturage, autopartage...)
- ⦿ Envisager l'organisation du stationnement pour la desserte des sites naturels
- ⦿ Sensibiliser la population sur les enjeux de réduction de l'usage de l'automobile en particulier pour les déplacements de courte distance

### 3.6. Evaluation environnementale

#### Pollution atmosphérique globale, rejet de gaz à effet de serre et consommation énergétique

De part sa position de plaque tournante, les émissions de gaz à effet de serre sont largement dominées par le transport de marchandise sur le territoire.

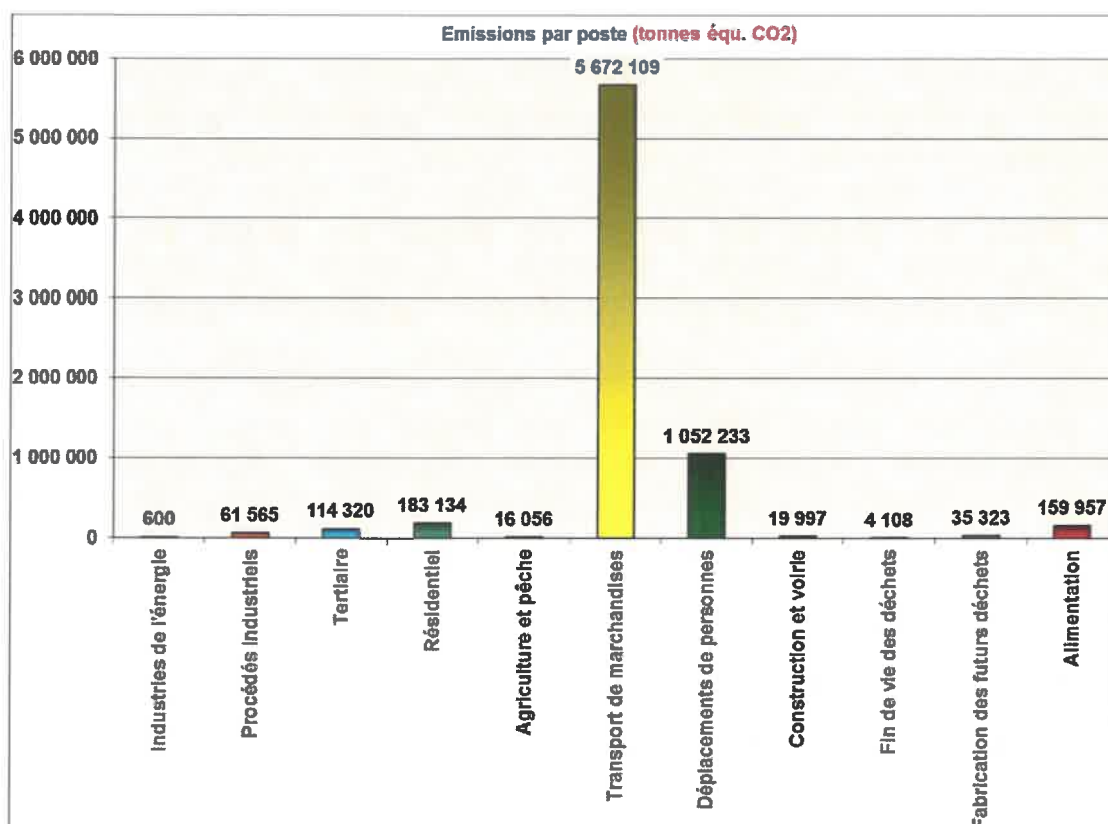


Figure 10 : estimation des émissions de GES liées aux activités prenant place sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Calais en 2010

Hors transit routier de marchandises et de personnes, au niveau local, le transport de marchandises (36%) et les déplacements de personnes (19%) sont les deux premiers postes d'émission des gaz à effet de serre.

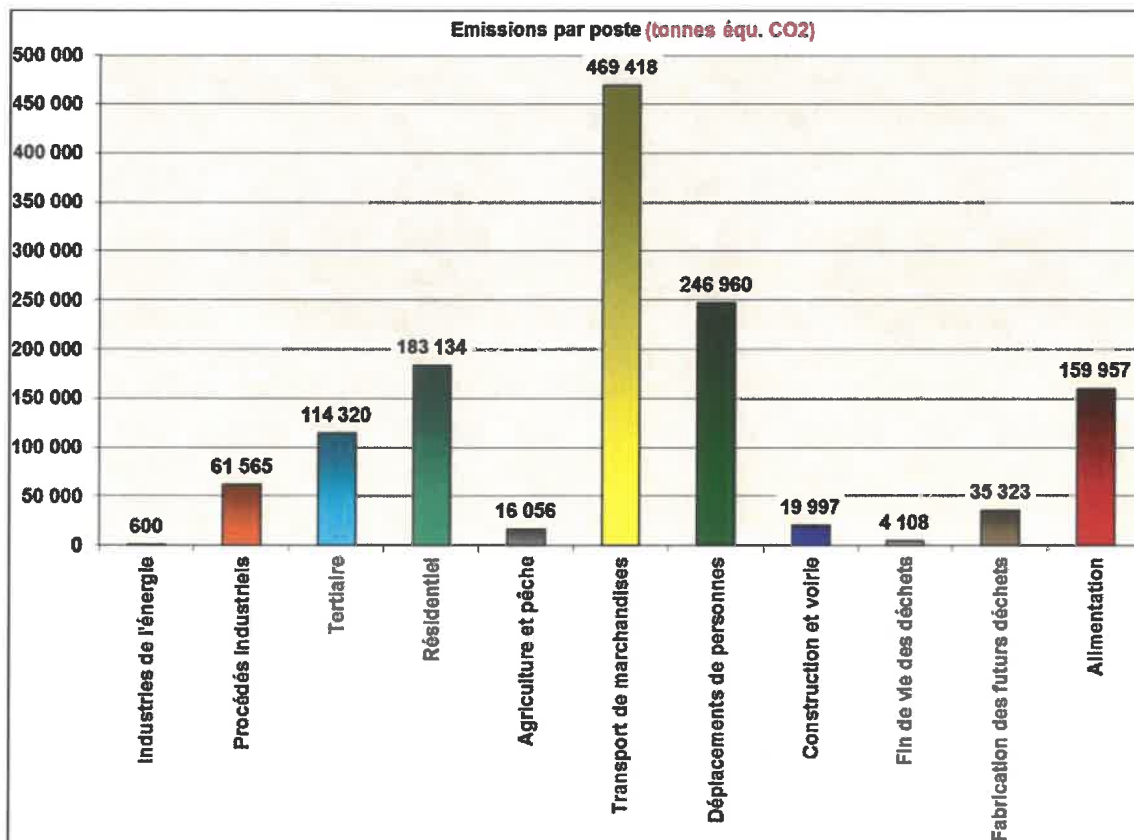
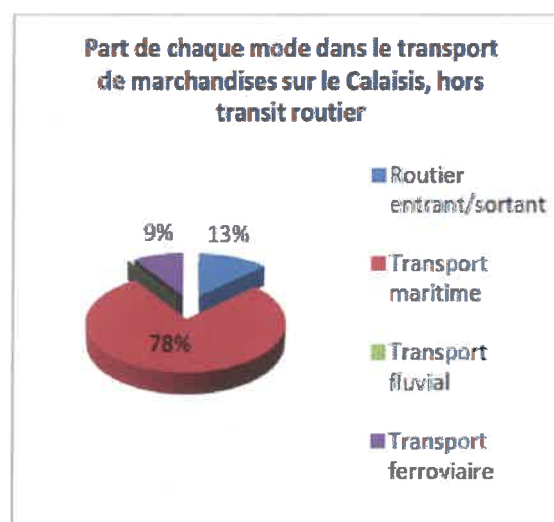
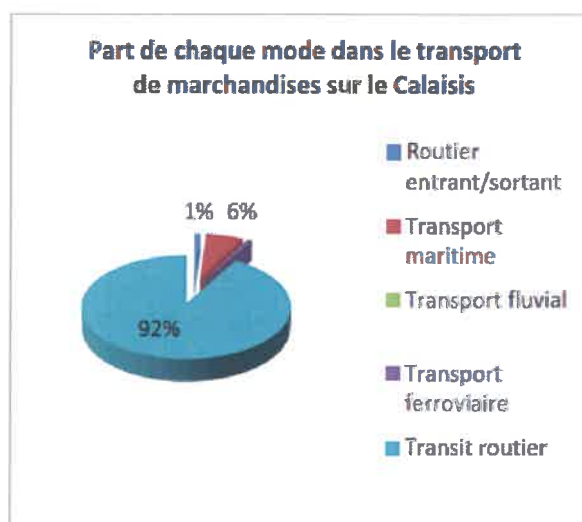
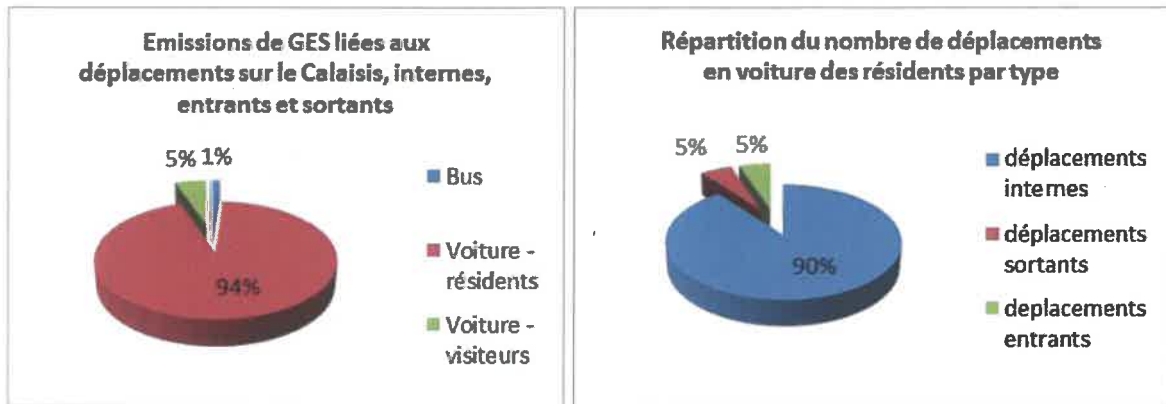


Figure 11 : estimation des émissions de GES liées aux activités prenant place sur le territoire du Calais en 2010 (hors transit routier de marchandises et de personnes)

Pour le transport de marchandise, le transport routier représente 92% des émissions.



Pour les déplacements de personne, la voiture représente 99% des émissions.



### Nuisance sonores

L'absence d'investissement de la commune de Calais concernant la réalisation de ses cartes de bruits (obligation réglementaire faite aux collectivités dans le cadre des PPBE à réaliser avant la fin d'année 2014) ne permet pas d'établir un réel diagnostic sur la thématique des nuisances sonores.

La communauté d'agglomération est tenue d'élaborer des cartes de bruits et des plans de prévention du bruit conformément au décret de 2006. L'observation du bruit de l'agglomération de Calais a débuté en juillet 2012 à travers le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI).

#### Enjeux Evaluation environnementale

- ⊙ Articuler les objectifs Nationaux et Régionaux avec la politique locale de transports du SITAC (prescriptions Grenelle, SCRAE, SCOT...)
- ⊙ Orienter la politique des transports en tenant compte des impacts environnementaux des projets
- ⊙ Créer ou conforter les indicateurs de suivi des différents facteurs environnementaux (bruit, artificialisation du territoire, émission de GES,...)
- ⊙ Encourager l'information et la communication sur la thématique transports/environnement