

PLAN de DÉPLACEMENTS URBAINS



- Fiches actions
- Cartographie

Vu pour être annexé à la délibération A1 du Comité Syndical
du SITAC du 11 octobre 2016 approuvant le projet de PDU révisé

SOMMAIRE

1 – Aménagement du territoire	3
2 - Transports collectifs et intermodalité	9
3 – Déplacements doux	26
4 – Accessibilité	40
5 – Circulation	45
6 – Stationnement.....	53
7 – Sécurité routière.....	64
8 – Covoiturage	67
9 – Transport et livraisons de marchandises	71
10 – Protection de l’environnement	82
11 – Outils de suivi	85
12 – Hiérarchisation des actions.....	89

1 – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Action n°1.1 : Prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme

Constat et enjeux

Aujourd'hui la plupart des opérations urbaines résultent de facteurs « opportunistes » qui amènent à définir, en dernier lieu, les conditions de transport de personnes ou de marchandises.

Description de l'action

Inscrire ou faire inscrire les principes suivants dans les documents d'urbanisme :

- favoriser la densité et la mixité urbaine et la ville des courtes distances ;
- densifier aux abords des gares et points d'arrêts des transports collectifs structurants : possibilité de subordonner l'ouverture à l'urbanisation à l'existence de transports en commun ;
- créer des itinéraires cyclables continus et des lieux de stationnement sécurisés ;
- créer des itinéraires piétons continus et sécurisés, des traversées de voies sécurisées.

Objectif de l'action

Intégrer la rationalisation des déplacements dans la planification urbaine : réduire les besoins et la portée des déplacements grâce à la densité et à la mixité des fonctions urbaines, optimiser l'offre et l'usage des transports en commun, favoriser les modes actifs (marche, vélo) par des aménagements adaptés.

Actions associées

Articulation avec d'autres outils nationaux, régionaux ou locaux : les PLU doivent être articulés et cohérents avec le SCOT et le PDU.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen et long termes : 2015 et +

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes

Rôle des acteurs

Communes : prendre attache avec le SITAC lors de la révision des PLU

Indicateurs

- Suivi
 - rédaction des règlements de PLU en zones urbaines : mixité des fonctions ;
 - carte de zonage des PLU : limitation des surfaces d'extension urbaines ;
 - tracés et longueurs des itinéraires « mode doux » rendus possibles.
- Evaluation
 - évaluation menée avec la participation des personnes concernées par les projets.

Estimation financière

Pas de coûts directs

Action n°1.2 : Intégration des prescriptions du SCOT en matière de coordination urbanisme / transport

Constat et enjeux

Les faisceaux d'influence de l'offre en transport doivent être mieux pris en compte dans l'élaboration des projets urbains.

Description de l'action

Définir les seuils de densité autour des infrastructures majeures de transport et inversement définir des niveaux de services en transports collectifs (distance minimale des arrêts, amplitude des lignes, fréquences de passage, ...) par seuil de densité sur la base à minima des préconisations du SCOT :

Localisation des arrêts autour desquels favoriser l'urbanisation : 3 passages de bus / heure en HP : Arrêts ligne 1 et gare de Calais Ville

La densité devra être supérieure de 25 % minimum au seuil de :

- 40 logements/hectare sur Calais, soit au moins équivalente à une moyenne de 50 logements/hectare,
- 20 logements/ha sur la commune de Marck, soit au moins équivalente à une moyenne de 25 logements/hectare. »



Objectif de l'action

Réduire la portée (distance) des déplacements vers les pôles de transport.

Actions associées

Articulation avec le SCOT.

Calendrier de mise en œuvre

Court, moyen et long termes : 2016 et +

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes

Rôle des acteurs

Communes : prendre attache avec le SITAC lors de la révision des PLU.

Indicateurs

- Suivi
- identification des arrêts de transports collectifs, modulations des densités minimales.
- Evaluation
- évaluation de la synergie urbanisme transport.

Estimation financière

Pas de coûts directs.

Action n°1.3 : Prise en compte des déplacements doux en amont des projets urbains

Constat et enjeux

La continuité et la sécurité des itinéraires, ainsi que les possibilités de stationnement offertes sont des éléments essentiels du développement des modes doux.

Description de l'action

Inciter les communes à définir à l'avance les dessertes des projets urbains et des équipements, voire des zones de commerces par les modes doux, ou à minima à atténuer les effets de coupures et prévoir dans ce dernier cas au moins des itinéraires de liaisons.

Nous pouvons citer l'exemple des zones commerciales des Cailloux et du Chemin Vert, la piste cyclable sur la D940 s'arrête au niveau du rond point.

Objectif de l'action

Réaliser au maximum un maillage continu du territoire, au moins par la mise en œuvre d'itinéraires de liaisons.

Actions associées

Articulation avec le SCOT et les PLU.

Calendrier de mise en œuvre

Court, moyen et long termes : 2016 et +

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes : prendre attache avec le SITAC lors de la révision des PLU.

Indicateurs

- Suivi
 - linéaire de liaisons créées ;
 - densité de linéaire de liaison au km².
- Evaluation
 - évaluation des gains en matière de génération des déplacements en voiture particulière.

Estimation financière

Pas de coûts directs.

Action n°1.4 : Utiliser les potentiels fonciers autour des gares et des zones en friche pour densifier

Constat et enjeux

Répondre à la demande de projets urbains, tout en limitant l'étalement urbain et la place de la voiture.

Description de l'action

Etudier les potentiels de densification autour des gares et dans les zones en friches (par exemple rue des 4 coins en centre ville de Calais qui représente un potentiel important, situé dans une zone urbaine dense).

Objectif de l'action

- Mettre au point une méthode de diagnostic foncier.
- Identifier les situations urbaines et tester des scénarii d'intervention foncière sur le potentiel foncier qui n'est plus utile à l'exploitation ou à la modernisation.
- Envisager des aménagements urbains des pôles multimodaux qui ne freineront pas l'exploitation et le développement du réseau ferroviaire

Actions associées

Articulation avec le SCOT.

Calendrier de mise en œuvre

Court et moyen terme : 2016 -- 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes, RFF, SNCF, propriétaires impactés.

Indicateurs

- Suivi
 - Nombre de gares évaluées ;
 - Nombre de parcelles concernées et de propriétaires impactés.
- Evaluation
 - Surface en m² de terrains concernés.

Estimation financière

Coût d'étude : 50 000 € HT

Action n°1.5 : Rédaction d'une charte des bonnes pratiques urbaines pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs

Constat et enjeux

Les communes du Sitac répondent aujourd'hui en ordre dispersé aux enjeux du PDU pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière dans les projets urbains

Description de l'action

Création d'une boîte à outils pour les communes pour favoriser les bonnes pratiques urbaines

La charte, à l'initiative de Cap Calais, abordera le problème de la mobilité sous l'angle des modes alternatifs. Des exemples y sont présentés de manière documentée afin d'orienter les actions à entreprendre pour lancer et développer avec succès de nouveaux projets urbains.

Objectif de l'action

Favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle

Actions associées

Articulation avec le SCOT

Calendrier de mise en œuvre

Court et moyen terme : 2016 – 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Sitac et Cap Calais

Rôle des acteurs

Sitac, Cap Calais, Communes

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de la charte, communes signataires de la charte
- Evaluation
- projets urbains qui respectent la charte

Estimation financière

Coût d'étude : interne



Action n°1.6 : Réflexion sur les liaisons entre le port et son hinterland

Constat et enjeux

Un processus de décrochage entre ville et port est en cours avec une dissociation spatiale et fonctionnelle. D'un côté l'accent est mis sur la recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique, et de l'autre côté des stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle sont mises en places.

Description de l'action

Adaptation des conditions d'accès et du fonctionnement interne du port

Objectif de l'action

Assurer des raccordements routiers, ferroviaires et fluviaux efficaces avec le port de Calais

Actions associées

Articulation avec le SCOT

5.1 Hiérarchisation de la voirie

5.5 Plan de circulation du secteur portuaire

Calendrier de mise en œuvre : Court et moyen terme : 2016 – 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Ville de Calais

Rôle des acteurs

Sitac, Ville de Calais, CCI, Région.

RFF, VNF, SNCF

Indicateurs

- Suivi
- réalisation d'une étude de circulation
- Evaluation
- amélioration des conditions d'accès

Estimation financière

Coût d'étude : 50 000 € HT



2 - TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITÉ

Action n°2.1: Adaptation du réseau TC au développement du territoire et aux quartiers prioritaires (politique de la ville)

Constat et enjeux

La mise en place d'une nouvelle offre de transport nécessite des temps d'études et de mise en place importants. Aussi pour anticiper au mieux les nouvelles mobilités, une coordination, le plus en amont possible, est nécessaire. En amont des projets d'urbanisme, le SITAC par le biais de son délégataire étudie toutes les possibilités de desserte par le réseau de transports collectifs.

De plus en application de la circulaire du 30 novembre 2012, le PDU doit intégrer un volet de desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville et de leurs habitants.



Description de l'action

Etude, analyse et adaptation de l'offre dans les secteurs en développement, les quartiers prioritaires de la politique de la ville (Beau-Marais et Fort-Nieulay) et les zones où résident des personnes économiquement fragiles et peu motorisées où la dépendance à l'automobile peut constituer un frein à la mobilité

Adaptation des lignes à l'évolution de l'urbanisation et des projets réalisés sur le territoire (exemple desserte du Centre des Congrès, projet d'écovillage à Sangatte).

Objectif de l'action

Adapter le plus en amont possible l'offre de transport collectif aux futurs développements par le biais de restructurations de lignes existantes ou par la création de nouvelles lignes à l'instar de ce qui a été réalisé dans le quartier des Dryades (Marck) ou pour la desserte du nouvel hôpital de Calais.

Adapter le réseau sur la base d'enquêtes Origine-Destination réalisées par le SITAC. En fonction des résultats de l'enquête des évolutions seront envisagées (horaires, fréquences...etc).

Actions associées

Mise en œuvre d'un TCSP

Mise en œuvre d'un PEM

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : Dès la validation du PDU par l'assemblée du SITAC.



Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Communes.

Rôle des acteurs

Les communes et Cap Calais informent le SITAC des projets urbains.

L'exploitant du réseau de transport collectif propose des modifications de l'offre de transport.

Indicateurs

- Suivi semestriel des projets en cours.
- Avenant au contrat de délégation de service public

Le but est de déterminer la pertinence et l'accomplissement des objectifs, l'efficacité, l'efficacéité, l'impact et la durabilité. L'évaluation doit fournir des informations crédibles et utiles permettant d'intégrer les leçons de l'expérience dans le processus de décision du SITAC.

Estimation financière

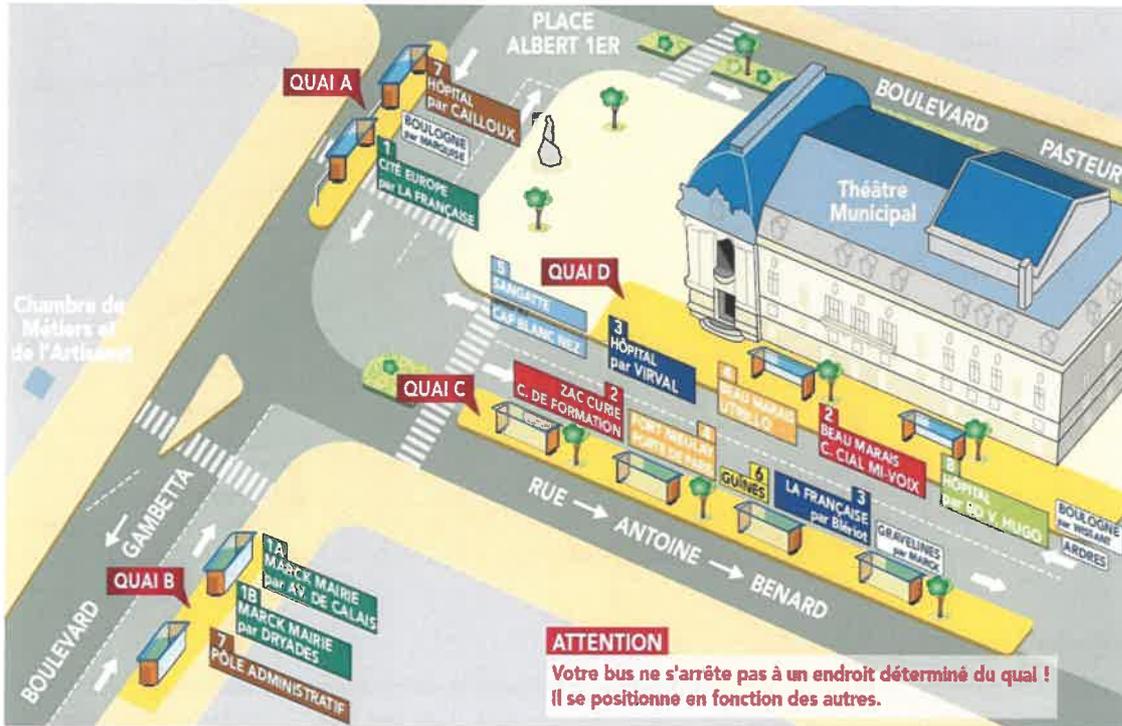
Coût d'étude : compris dans le contrat de délégation de service public.

Action n°2.2 : Mise en œuvre d'un Pôle d'Echange Multimodal (PEM)

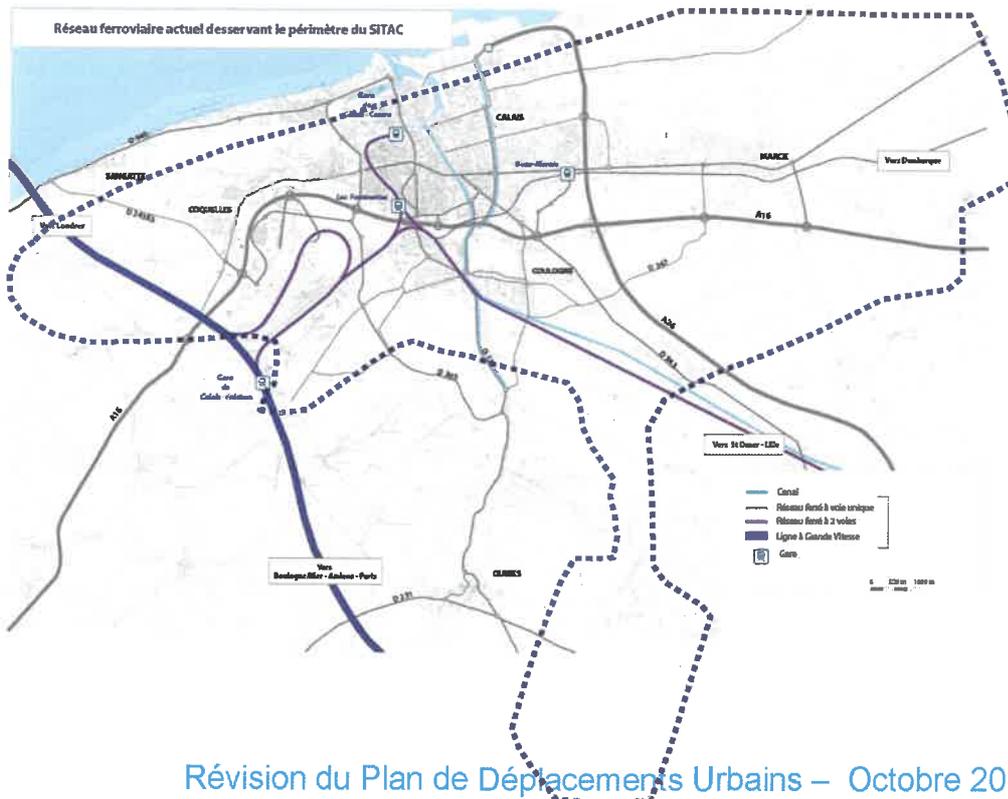
Constat et enjeux

L'organisation des correspondances du réseau de transport collectif au pôle Théâtre reste incomplète dans sa liaison avec la gare SNCF de Calais et ne permet pas une intermodalité bus/TER.

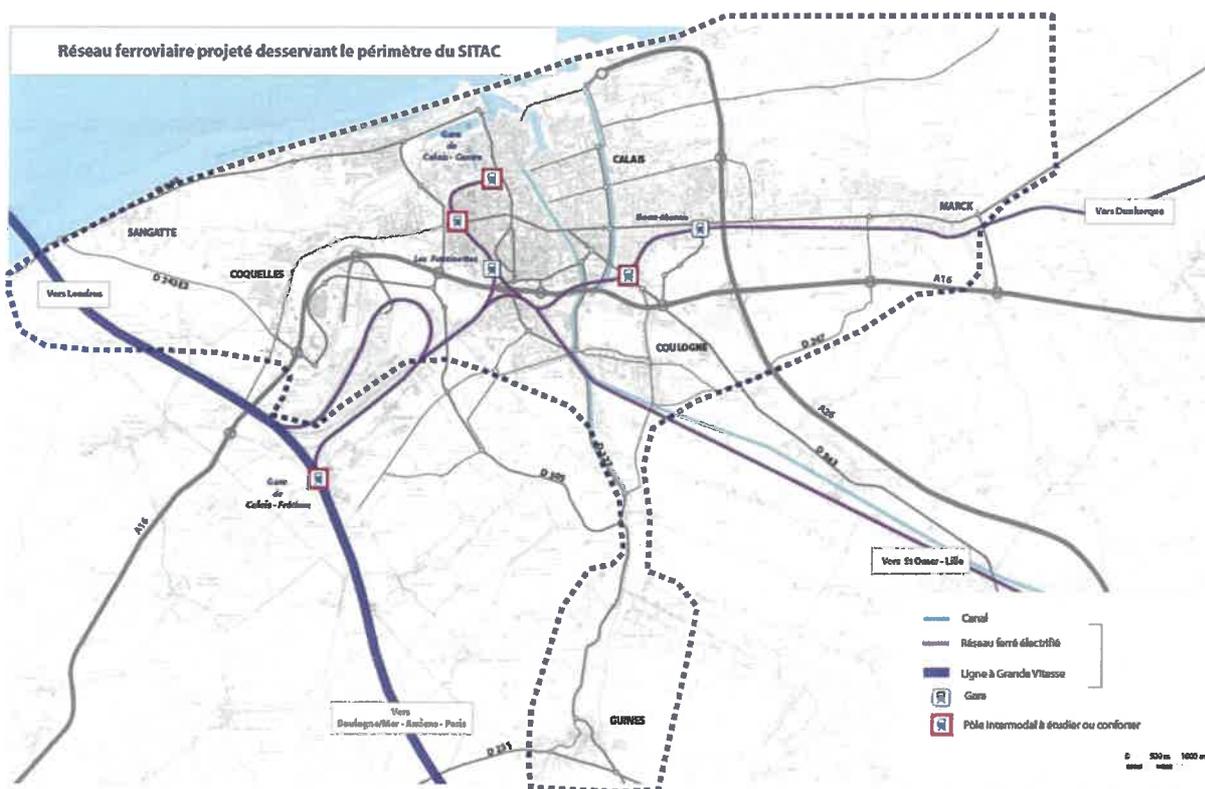
Ci-dessous figure le principe de fonctionnement actuel de la gare routière du Théâtre.



La carte ci-dessous donne la desserte du réseau ferroviaire actuel et son interface avec la gare de Calais et plus largement le territoire du Calaisis.



Favoriser l'intermodalité et étudier les conséquences pour la circulation et les transports collectifs du déplacement de tout ou partie du pôle multimodal du Théâtre vers la gare SNCF de Calais.
La carte ci-dessous identifie les pôles d'échanges à étudier ou conforter.



Objectif de l'action

Mettre en place à la gare SNCF de Calais, un véritable pôle d'échange multimodal tout en conservant des conditions de transport attractive (zone de desserte, temps de parcours...) en lien avec le projet de Transport en Commun en Site Propre.

La réouverture de la ligne Calais/Dunkerque amène également à se poser la question de l'intermodalité avec les autres points d'arrêts ou gare TER de Calais : Fontinettes et Beau-Marais.

La gare des Fontinettes est desservie par les lignes 2 et 6 du réseau et la gare du Beau-Marais par les lignes 3 et 10.

La mise en œuvre du PEM pourra ainsi être complétée par la création de pôle d'échange secondaire à proximité des points d'arrêts ferroviaires.

Le SITAC et la Région doivent travailler ensemble sur les correspondances pour favoriser l'intermodalité bus/train à l'instar des réunions de travail organisées depuis le printemps 2014 pour faciliter les déplacements entre la gare et l'université suite à la suppression de la ligne BCD.

La liaison entre la gare SNCF de Calais Fréthun et la gare TER de Calais Ville doit être suffisamment développée pour encourager le report modal. La liaison entre les gares se fait actuellement sous la maîtrise d'ouvrage de la Région soit en train soit en bus.

La correspondance en train est la plus rapide et la plus facile d'accès pour les usagers. Ce type de correspondance doit être privilégiée au maximum d'autant qu'il permettra une arrivée directe au PEM et favorisera d'autant plus l'intermodalité.

L'objectif du PEM est de regrouper et de faire converger les différents modes de transport du territoire : trains nationaux, régionaux, l'offre de transport urbain (bus, navette fluviale, vélos), le transport interurbain, le transport maritime (passagers piétons des ferries), les modes doux, les autres modes de transport alternatifs (covoiturage, auto-partage), les taxis et les voitures particulières.

Actions associées

Mise en œuvre d'un TCSP
Etudes d'adaptation du réseau de transport collectif.

Calendrier de mise en œuvre

Sera déterminé par l'étude de faisabilité engagée par le SITAC (rendu étude fin mars/début avril 2015)

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Ville de Calais.

Rôle des acteurs

SITAC et Ville de Calais :

- Définition d'une nouvelle offre de transport et amélioration des conditions de circulation autour du théâtre.
- Redynamisation des abords de la gare pour encourager au report modal (aménagement urbains et paysagers, lisibilité de l'offre TC, desserte améliorée pour les modes doux)

Partenaires associés : Région, SNCF et RFF.

Indicateurs

- Suivi
- Mise en œuvre du PEM
 - Evaluation Moyens mis en œuvre
- Temps de parcours moyen des usagers, taux de correspondance, évolution de la fréquentation, coût d'investissement et de fonctionnement, réduction des gaz à effet de serre.

Estimation financière

Investissement : 7,3 M€ HT



Action n°2.3 Mise en œuvre d'un TCSP sur le réseau urbain

Constat et enjeux

Le maintien des conditions de régularité et de vitesse commerciale des transports collectifs urbains est un enjeu majeur pour stabiliser, voire augmenter, la fréquentation du réseau urbain.

Description de l'action

Favoriser la vitesse commerciale des transports collectifs.

Objectif de l'action

Offrir les conditions d'un service de haute qualité pour les usagers du réseau de transport collectif : fréquence, régularité accueil en station... encourageant à l'usage des transports collectifs.

Réflexion sur l'évolution possible du réseau dans les secteurs à enjeux du territoire (desserte améliorée entre le Fort Nieulay et le Beau Marais, meilleure desserte de l'hôpital).

Actions associées

Action 2.2 : Mise en œuvre d'un PEM

Action 2.5 : Création de parcs relais.

Calendrier de mise en œuvre

Sera déterminé par l'étude de faisabilité engagée par le SITAC (rendu étude fin mars/début avril 2015)

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / SITAC.

Rôle des acteurs

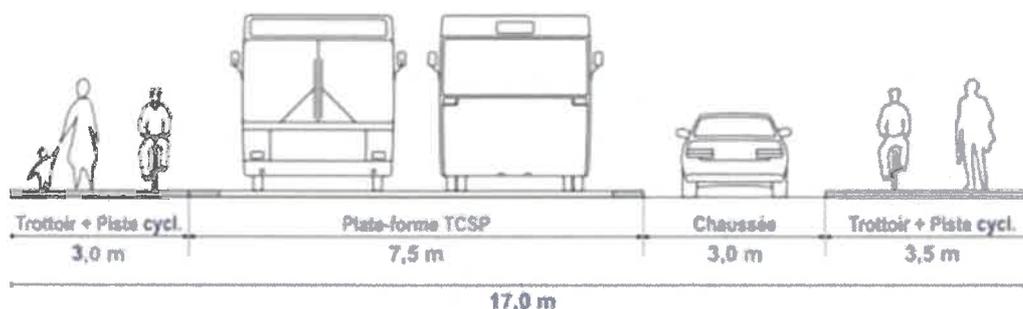
Le SITAC porte le projet de mise en œuvre du TCSP dans la limite de ses compétences.

Indicateurs

- Suivi
- Mise en œuvre du projet
- Evaluation
- Amélioration de la vitesse commerciale, temps de parcours moyen des usagers, évolution de la fréquentation, coût d'investissement et de fonctionnement, réduction des gaz à effet de serre.

Estimation financière

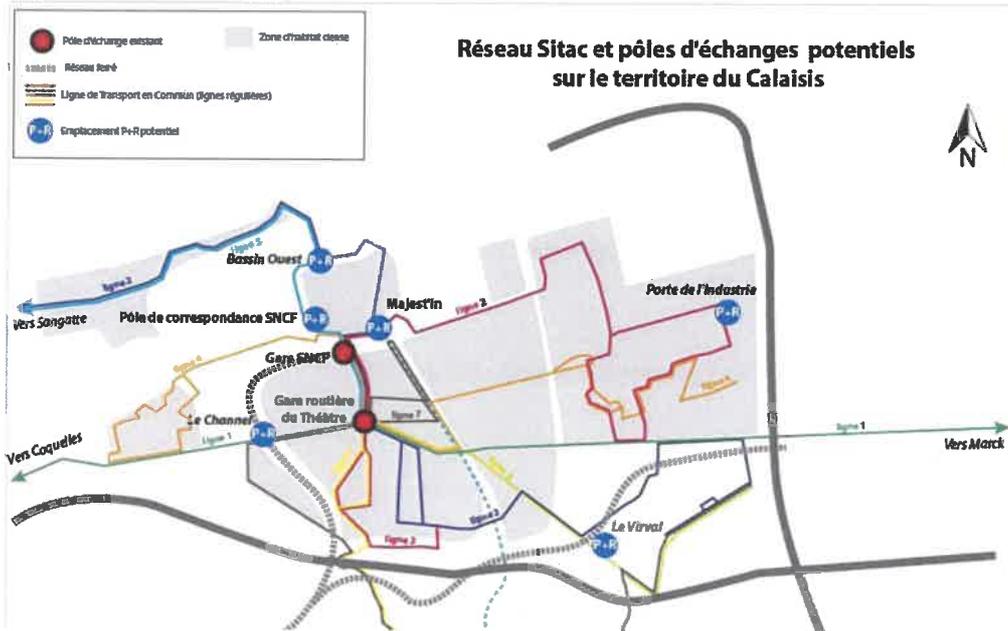
Investissement : 30 M€, fonctionnement : 1,7 M€ par an



Action n°2.4 Faisabilité des parcs relais sur les lignes à fortes fréquences

Constat et enjeux

Afin de diminuer le nombre de véhicules des actifs se rendant en centre-ville, des parkings sont mis à disposition en terminus des lignes à haute fréquence. De même, pour les déplacements ayant pour motif des achats, des parkings de proximité aux zones de chalandises en lien avec une offre transport sont proposés.



Description de l'action

Identification des parkings existants, à proximité des lignes à fortes fréquences ou à proximité des dessertes du centre ville de Calais (exemple quai de la Meuse pour une liaison vers le centre-ville avec la navette Majest'in), pour les qualifier en parc relais.

Informers les usagers du réseau sur les possibilités de stationnements à proximité des principaux arrêts du réseau par des documents de communication du SITAC y compris le site internet: www.sitac-calais-opale-bus.fr



Objectif de l'action

Encourager l'intermodalité entre la voiture particulière et le transport public dans le but de limiter la circulation automobile en centre-ville.

Faciliter les déplacements à pieds, en vélo ou en transport en commun en identifiant les distances et les cheminements.

Actions associées

Action 2.3 : Mise en œuvre d'un TCSP sur le réseau

Action 2.2 : Mise en œuvre d'un PEM

Action 6.1 : Mieux connaître le stationnement

Action 6.2 : Elaborer une politique de stationnement

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : Dès la validation du PDU par l'assemblée du SITAC.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Ville de Calais.

Rôle des acteurs

Le SITAC élabore des propositions en concertation avec la ville de Calais.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation des parcs relais.
- Evaluation
- Nombre de places occupées dans les parkings, nombre de passagers des véhicules utilisant le parc relais et le bus en trajet terminal.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs

Investissement : 0.15 M€ (3 parcs relais de 100 places)

Action n°2.5 : Offre fluviale pour les voyageurs

Constat et enjeux

Expérimenter le transport fluvial pour valoriser le patrimoine communautaire, mis en service depuis juin 2013 (cf. photographie de la navette fluviale ci-dessous).



Le service de transport fluvial du réseau de transport collectif offre une solution de transport alternative à la voiture particulière. La plupart des stations de son parcours intègrent une correspondance avec le réseau de bus et de Vél'in. Le trajet de la navette fluviale est indiqué sur le schéma ci-dessous.

Concernant le financement de la navette fluviale, conformément à la délibération du SITAC du 15 décembre 2011, la part de déficit du budget du SITAC liée au financement de la navette fluviale est prise en charge par la seule Communauté d'Agglomération Cap Calaisis.

Description de l'action

Elargir l'offre de transport multimodale en tirant les bénéfices du canal de Calais par un transport ludique, innovant et attractif.

Objectif de l'action

Adaptation de l'offre mis en œuvre en 2013.

Accroissement de l'intermodalité et enrichissement de l'offre de service à la fois pour les déplacements résidentiels mais aussi touristiques.

Réflexion sur la création d'un arrêt supplémentaire secteur Curie tel que préconisé dans l'étude de faisabilité sur la mise en œuvre de la navette fluviale (desserte des équipements du secteur Curie, des quartiers, du lycée du détroit).

Actions associées

Développer les modes doux.
Améliorer le bilan carbone.

Calendrier de mise en œuvre

A court, moyen et long termes.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC.



Rôle des acteurs

SITAC dimensionne l'offre de transport en concertation avec :

- Voies navigables de France ;
- Port de Calais (Région Nord Pas de Calais) ;
- Ville de Calais (Gestion des ouvertures/fermetures des 2 ponts levis du parcours) ;
- Communauté d'agglomération du Calaisis (aménagement des berges).

Indicateurs

- Suivi
- Offre km par an.
- Evaluation
- Fréquentation annuelle.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Coût d'investissement si création d'un ponton supplémentaire : 90 000€ HT

Action n°2.6 : Développement de l'intermodalité notamment par la billettique intégrée dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) du Nord - Pas de Calais

Constat et enjeux

La Région Nord Pas de Calais porte un projet ambitieux d'intermodalité notamment à travers la billettique intégrée dite interopérable.

Ci-dessous, un exemple de titre de transport interopérable : la carte à puce sans contact en cours de déploiement en Région Nord – Pas-de-Calais pour passer du bus au train, du train au métro et même au vélo.



Parallèlement aux travaux engagés par le SMIRT, la Communauté d'Agglomération de St Omer a mis en place un système d'information multimodal : BOUGECO. Le Département souhaiterait une extension du périmètre de BOUGECO (Pays de St Omer) au Pays du Calaisis.

Description de l'action

Ce projet de billettique s'appuie sur le principe du « tout sans contact », matérialisé dans une carte de mobilité (Carte Pass Pass) utilisable sur l'ensemble des réseaux partenaires.

Objectif de l'action

Ce projet permettra de simplifier les principes de tarification vis-à-vis de l'utilisateur, de lui proposer de nouveaux services en lien avec les autres réseaux, TER en particulier ou réseaux urbains voisins.

De même la Centrale de mobilité du SMIRT permettra à l'utilisateur de pouvoir organiser ses déplacements via les transports en commun sur l'ensemble de la Région.

Dans l'attente de la mise en œuvre de cette centrale de mobilité les transports du Pays du Calais (réseaux urbain et interurbain) pourraient être intégrés à la plateforme BOUGECO.

Cette intégration permettrait aux habitants du Calaisis d'organiser leurs déplacements plus facilement aussi bien vers le Pays de St Omer qu'à l'intérieur de celui du Calaisis.

Actions associées

Pas d'action associée.

Calendrier de mise en œuvre

Court et moyen termes.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / SMIRT.

Rôle des acteurs

Cohérence tarifaire.

Indicateurs

- Suivi

- mise en place des titres sans contact.
 - Evaluation
- part des voyages réalisés avec des titres sans contact.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs (déjà réalisé).

Action n°2.7 : Promotion et accompagnement des entreprises qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)

Constat et enjeux

L'usage des transports collectifs et des modes de déplacements doux de même que l'usage collectif de la voiture particulière doivent être favorisés pour les déplacements des acteurs de l'économie (salariés, visiteurs, fournisseurs, consommateurs...) et adaptés aux motifs de déplacements. Les Plans de Déplacements d'Entreprises et Inter Entreprises seront à promouvoir en ce sens.

Description de l'action

Promotion et aide auprès des entreprises pour réaliser les Plans de Déplacement d'Entreprise.

Inventaire des aides financières et fiscales : indemnité KM modes doux, aides nationales à l'achat de VAE, défiscalisation des aides de l'entreprise, barèmes professionnels pour le vélo, fiscalité favorable aux modes actifs justifié par leur intérêt en termes de santé publique, possibilité pour les entreprises de mettre à disposition des véhicules de services pour des salariés regroupés à 4 sans charges sociales (au même titre qu'un transport privé), maintien des déductions fiscales au réel pour les covoitureurs.

Réflexion sur une harmonisation des horaires des établissements pour favoriser le covoiturage.

Objectif de l'action

Répondre à la demande de transport issue des déplacements des salariés en proposant des alternatives à la voiture particulière.

Actions associées

Action 2.1 : Adaptation du réseau TC au développement du territoire.

Action 3.6 : Intégration des modes doux dans les Plans d'administration d'entreprise.

Action 8.3 : Privilégier les emplacements de covoiturage en zone d'activités.

Action 11.2 : Organiser la mobilité dans le cadre du développement durable.

Calendrier de mise en œuvre

Court, moyen et long termes.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC, Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Le SITAC communique auprès des entreprises ou des clubs d'entreprises pour les inciter à réaliser un PDE. Cap Calaisis accompagne les entreprises volontaires.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de PDE réalisés, nombre de salariés concernés.
- Evaluation
- Nombre de salariés ayant changé de mode de déplacement.

Estimation financière

Coût de promotion : 30 000 € HT

Action n°2.8 : Opération pédagogique Transport en Commun

Constat et enjeux

Près de 30% de la population a moins de 25 ans.

Promouvoir, former et favoriser des comportements adaptés pour l'usage des transports collectifs.

Description de l'action

Suivant la classe d'âge, différentes opérations de sensibilisation sont organisées : maternelles, CM2.

Objectif de l'action

Cette action vise à encourager à l'usage des transports en commun dès le plus jeune âge.

L'objectif est d'établir une rencontre privilégiée entre le réseau de transport et les enfants à travers différents modes : le vélo, le bus, et la navette fluviale et en les sensibilisant à l'histoire, à l'univers du transport et aux problématiques environnementales.

Actions associées

Action n°11.2 : Organiser la mobilité dans le cadre du développement durable.

Calendrier de mise en œuvre

Court, moyen et long termes.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Calais Opale Bus / Adateep.



Rôle des acteurs

Le SITAC propose aux établissements scolaires des actions de sensibilisation.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de classes rencontrées.
- Evaluation
- Auprès des enseignants des classes.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.



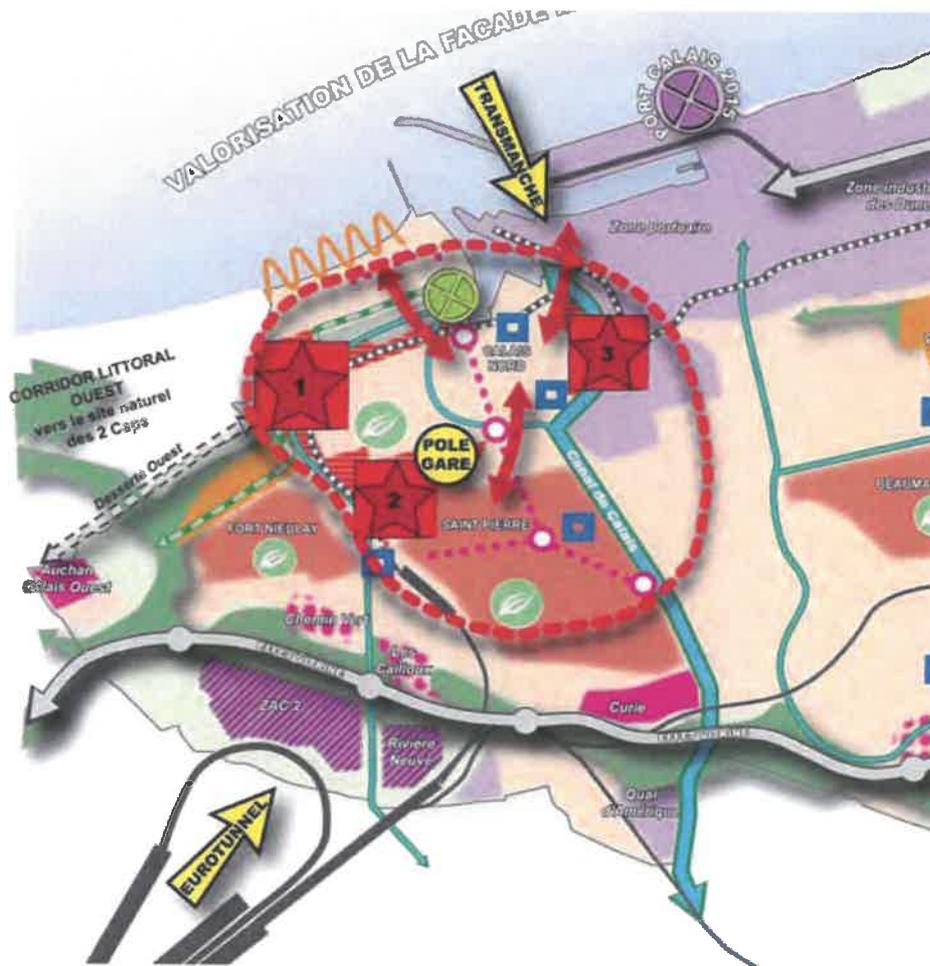
Action n°2.9 : Etude d'opportunité et de faisabilité de la desserte du Port de Calais pour les passagers à pied

Constat et enjeux

Chaque année, environ 80.000 personnes traversent la Manche en ferry et terminent à pied leur trajet. Cette desserte n'est pas incluse dans le réseau de transport collectif actuel.

Description de l'action

Etude de faisabilité d'une desserte du port par le réseau de transport collectif.



Objectif de l'action

L'objectif est de proposer aux voyageurs terminant leur trajet à pied de se rendre directement en centre-ville par une desserte appropriée du réseau de transport collectif.

Actions associées

Etude d'adaptation du réseau de transport collectif.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC et Calais Opale Bus (déléguataire) en tant que gestionnaire du réseau TC.

Rôle des acteurs

Le SITAC réalise une étude de faisabilité en concertation avec la CCI Côte d'Opale Port de Calais et l'exploitant du réseau.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- nombre de passagers utilisant le service.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs , réalisation interne.

Action n°2.10 : Etude d'évolution du périmètre des transports urbains

Constat et enjeux

Le bassin de vie des déplacements ne correspond pas aujourd'hui au périmètre de transport urbain.
50% des actifs entrant sur le Communauté d'Agglomération du Calaisis pour y travailler viennent de Communes de Communes appartenant au pays du Calaisis.

Description de l'action

Engager une réflexion sur la pertinence du PTU et son évolution

Objectif de l'action

L'objectif est proposer une action mieux coordonnée à l'échelle du Pays du Calaisis en faveur des transports collectifs et des alternatives à la voiture particulière..

Sur la base des travaux réalisés par l'observatoire de Cap Calaisis « les déplacements domicile-travail à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Calaisis » analyser la pertinence de l'évolution du PTU à l'échelle du Pays.

Déterminer le niveau de desserte envisageable et l'impact financier pour le SITAC tant en terme de fonctionnement que d'investissement

Actions associées

Action 1.2 : Intégration des prescriptions du SCOT en matière de coordination urbanisme/transport

Action 2.1 : Adaptation du réseau TC au développement du territoire et aux quartiers prioritaires (politique de la ville)

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis

Partenaires associés : SITAC, SYMPAC, Communes

Rôle des acteurs

Cap Calaisis peut être maître d'ouvrage de cette étude dans le cadre de sa compétence aménagement de l'espace communautaire

Le SITAC transmet les informations utiles pour la réalisation de cette étude

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- évolution du périmètre

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs , réalisation interne par la Direction de l'environnement, énergie et transports

3 – DÉPLACEMENTS DOUX

Action n°3.1 : Désigner une instance chargée de la mise en place des actions du schéma des modes doux (Cap Calaisis)

Constat et enjeux

De nombreux projets de réalisation d'aménagement en faveur des modes doux sont réalisés par les communes. Mais la synergie des projets n'est pas encore effective entre eux.

Description de l'action

Mettre en cohérence l'ensemble des initiatives propre à développer l'usage des modes doux.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur des modes doux afin de d'accélérer les opportunités de report modal.

Sensibilisation des maîtrises d'ouvrage sur la place du piéton.

Actions associées

Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis au titre du développement durable

SITAC maître d'ouvrage des Vél'in.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis réunit les communes pour mettre en cohérence les différents projets des communes.

Indicateurs

- Suivi
 - Linéaire d'itinéraires cyclables.
 - longueur moyen des tronçons par type (itinéraire de liaison, pistes, bandes cyclables...).
- Evaluation
 - Avancement et cohérence des projets réalisés.

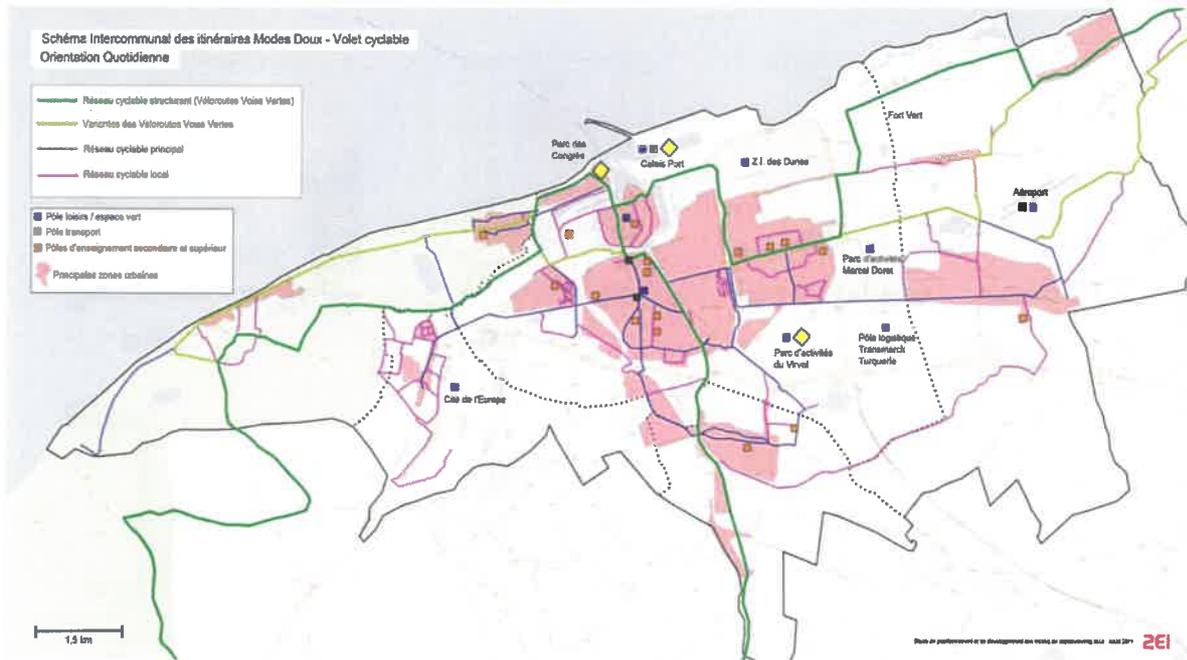
Estimation financière

Coûts d'études : pas de coûts directs.

Le schéma des Modes Doux est fondé sur 7 axes d'intervention pour les vélos et les piétons :

- Axe 1 : Développer de nouveaux itinéraires cyclables
 - La réalisation des projets de Véloroutes,
 - La desserte des sites naturels et touristiques,
 - La création d'itinéraires en zone urbaine.
- Axe 2 : Développer une offre de stationnement vélo adaptée,
- Axe 3 : Améliorer la qualité des aménagements cyclables,
- Axe 4 : Améliorer la place des piétons en ville,
- Axe 5 : Proposer de nouveaux itinéraires pédestres,
- Axe 6 : Promouvoir l'usage et la pratique des modes doux,
- Axe 7 : Expérimenter de nouveaux dispositifs.

Le Schéma Modes doux est consultable en annexe.



Source :

2eI

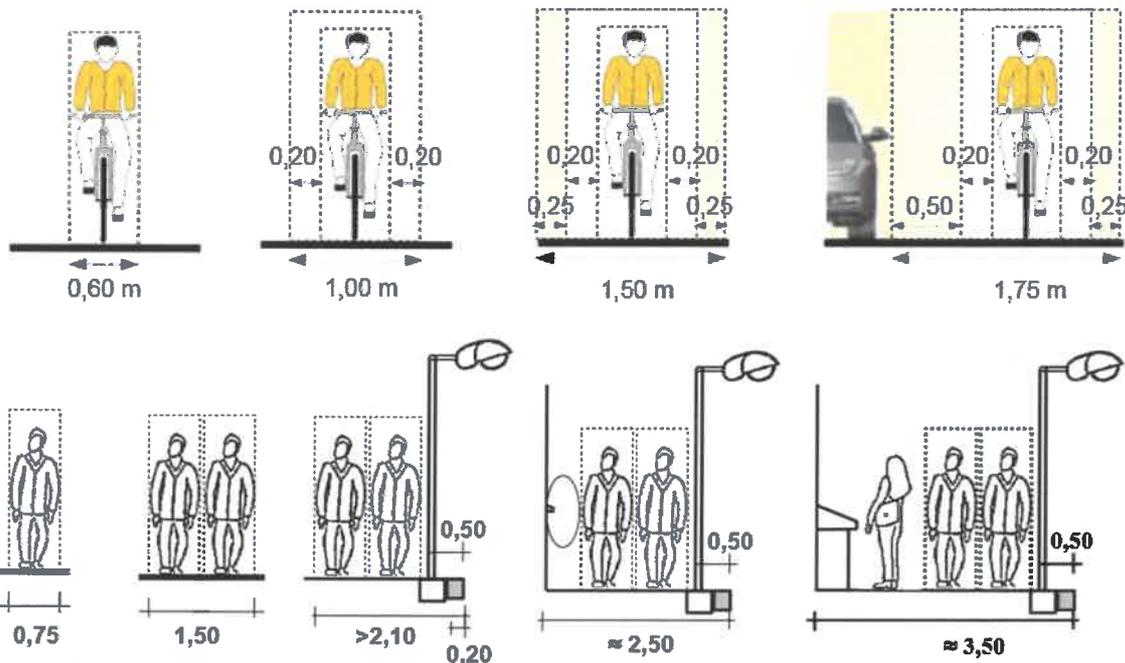
Action n°3.2 : Prise en compte systématique des modes doux dans les futurs aménagements de voirie, traitement des profils en travers existants

Constat et enjeux

Même si au regard de la jurisprudence, les modes doux doivent être pris en compte dans les futurs aménagements de voirie, cette disposition ne suffit pas à proposer des aménagements adaptés aux modes doux.

Description de l'action

Proposer des exemples de profil en travers aux gestionnaires des différentes voiries pour intégrer de manière systématique les modes doux (ex : Route de la Française).



Objectif de l'action

Saisir les opportunités de faire avancer le schéma des liaisons douces (par exemple dans le cadre des aménagements de réhabilitation de la gare, mise en place de garages à vélos ou d'aires de stationnement vélos devant les établissements publics).

Actions associées

Prise en compte des déplacements doux en amont des projets urbains.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen et long termes : 2020 et +

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Les communes informent Cap Calaisis de leurs projets d'aménagement de voirie pour qu'une réflexion soit menée sur l'insertion des modes doux.

Indicateurs

- Suivi
- suivi des projets des communes.
- Evaluation
- la prise en compte des modes doux a-t-elle été suivie d'une mise en place dans les projets.

Estimation financière

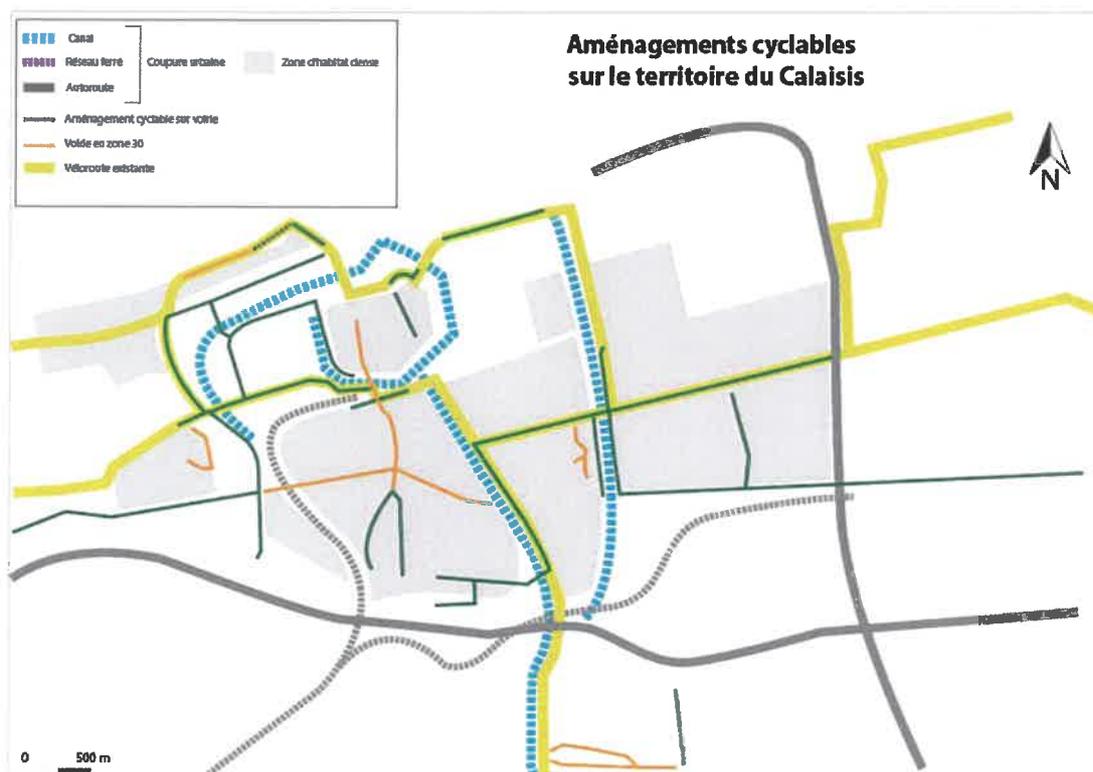
Coût d'étude : interne aux coûts du projet.

Action n°3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes

Constat et enjeux

De nombreux projets de réalisation d'aménagement en faveur des modes doux ont été réalisés par les communes mais ne sont pas forcément reliés entre eux.

Le Département, au travers de sa politique cyclable, poursuit l'aménagement de l'euro-vélo n°4 (Vélo route du Littoral) et l'euro-vélo n°5 dite vélo route des Marais avec la liaison Coulogne – Guînes et son prolongement vers St Omer en cours d'études. Ces aménagements se réalisent en lien avec les EPCI pour leur permettre de rendre cohérents l'ensemble des itinéraires cyclables sur leur territoire d'intervention.



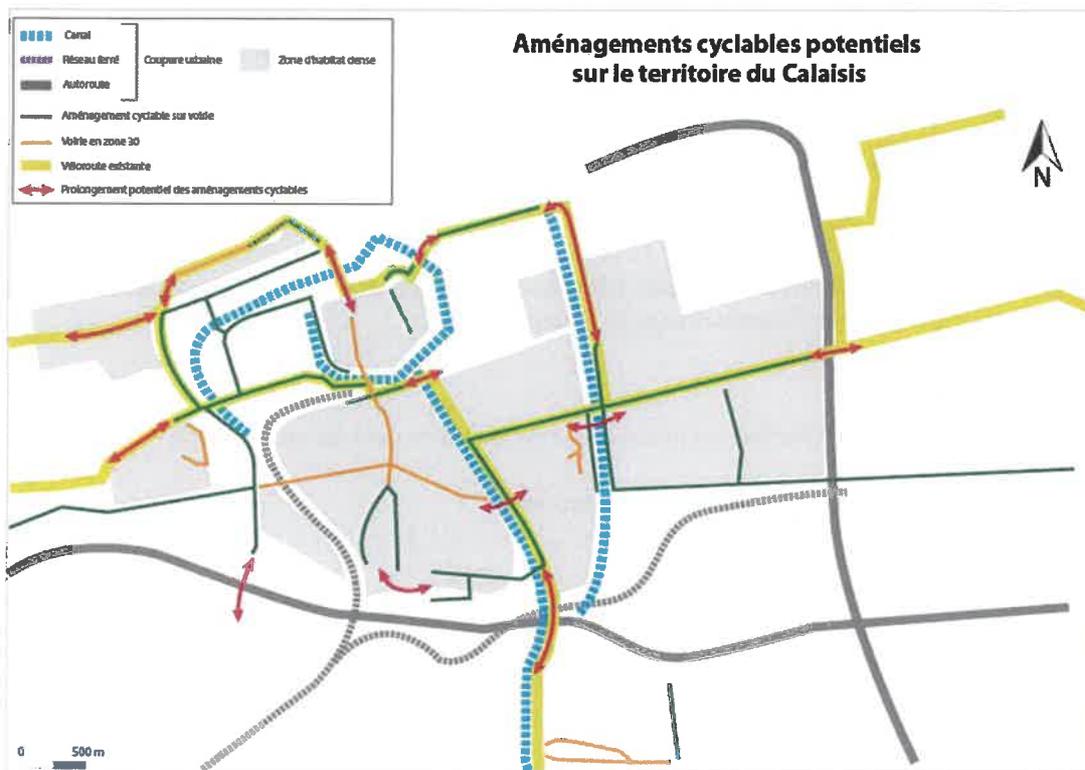
Description de l'action

Suppression des points durs pour la continuité des itinéraires cyclables.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur des modes doux afin d'accélérer les opportunités de report modal.

Valoriser les modes doux dans les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération calaisienne.



Actions associées

Action 3.7 : Poursuivre le développement du service Vél'in

Action 3.8 : Développement des pistes cyclables en cohérence avec les vélos routes et développement d'itinéraires touristiques à pied.

Action 2.1 : Adaptation du réseau TC au développement du territoire et aux quartiers prioritaires (politique de la ville)

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes, Cap Calaisis et CG62.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis identifie les itinéraires de liaison nécessaires en concertation avec les communes.

Indicateurs

- Suivi
 - Linéaire d'itinéraires de liaison et linéaire global générée par les itinéraires de liaison.
- Evaluation
 - par les utilisateurs des aménagements cyclables.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°3.4 : Amélioration de l'accessibilité, réduction des vitesses, réduction des temps de parcours et intégration des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation

Constat et enjeu

Outre les aménagements spécifiques pour les modes doux, des mesures générales visant à apaiser les vitesses et à réduire les temps de parcours sont nécessaires pour les promouvoir.

Description de l'action

Apaiser la vitesse des véhicules et rechercher les itinéraires les plus directs pour les modes doux.

Le schéma ci-dessous donne le schéma d'intention à long terme.

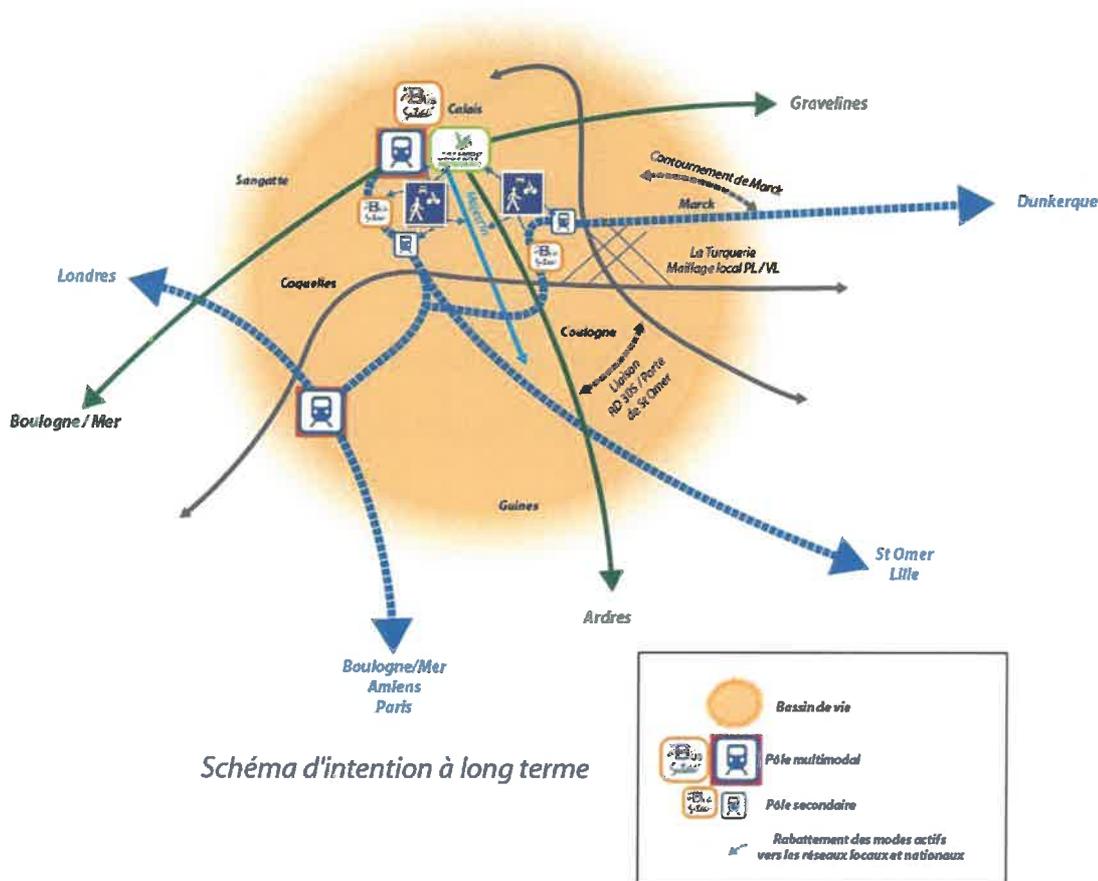


Schéma d'intention à long terme

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur des modes doux afin de d'accélérer les opportunités de report modal.

Actions associées

Actions 3.1 : Désigner une instance chargée de la mise en place des actions du schéma des modes doux.

Actions 3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Dans l'élaboration de leur plan de circulation les communes privilégient les actions d'apaisement de la vitesse et d'intégration des modes doux.

Indicateurs

- Suivi
- Linéaire de voirie en zone 30.
- Evaluation
- évaluation de l'augmentation de la part modal des modes doux.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°3.5 : Traitement des cheminements par la suppression des obstacles, ressauts, qualité des revêtements

Constat et enjeux

Même si des itinéraires existent pour les modes doux certains d'entre eux ont besoin d'être revisités pour prétendre être utilisables.

Description de l'action

Réaliser un inventaire des cheminements doux et des améliorations à y apporter.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur des modes doux afin d'accélérer les opportunités de report modal.

Ces actions peuvent être programmées selon les travaux de voirie envisagés dans le cadre des PAVE.

Actions associées

Actions 3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes.

Action 4.1 : Poursuite de l'application du programme pluri-annuel de mise en accessibilité du Schéma Directeur d'Accessibilité

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Les communes réalisent sur leur territoire le diagnostic des cheminements.

Indicateurs

- Suivi
 - Linéaire d'itinéraires cyclables.
 - longueur moyenne des tronçons par type (itinéraire de liaison, pistes, bandes cyclables...).
- Evaluation
 - Evaluation par les utilisateurs des améliorations apportées.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs (inclus dans les PAVE).

Action n°3.6 : Poursuivre le développement du service Vél'in

Constat et enjeux

La mise en place du service de location de vélo Vél'in est aujourd'hui un succès. La carte ci-dessous donne l'implantation des 38 stations Vél'in existantes.



La carte ci-dessous localise les stations Vél'in et montre leur interface avec les aménagements cyclables existants et le schéma des véloroutes et des voies vertes. L'étude de positionnement et développement des modes de déplacements doux, réalisée en Avril 2012, est fournie en annexe au PDU.



Description de l'action

Densifier l'offre de location de vélo Vel'in. Mise en œuvre d'une station commune avec le Conseil Général à l'entrée du Grand Site des 2 Caps.



Objectif de l'action

Développer le réseau des Vélos en Libre Service de manière à encourager le report modal.

L'implantation de nouvelles stations vélos peut être conditionnée selon différents facteurs :

- intermodalité
- équipements desservis
- manque de desserte par le réseau urbain
- localisation par rapport au reste du réseau Vél'in

L'intermodalité bus urbains / vélos est effective puisque chaque station vélo se situe à proximité d'un arrêt du réseau (arrêt de bus et arrêt Majest'in). Pour encourager l'intermodalité train / vélos, des stations pourraient être installées à proximité de la gare des Fontinettes et de la Halte ferroviaire du Beau-Marais.

Actions associées

Action 3.2 : Prise en compte systématique des modes doux dans les futurs aménagements de voirie, traitement des profils en travers existants.

Action 3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC.

Rôle des acteurs

Le SITAC poursuit le déploiement du service Vél'in en concertation avec les communes et le Conseil Général.

Indicateurs

- Suivi
 - nombre de stations créées.
 - Parc de vélos mis en location.
- Evaluation
 - Par les utilisateurs du service Vél'in.

Estimation financière

Coûts d'étude : pas de coûts directs.

Investissement : interne à la délégation de service public.

Action n°3.7 : Développement des pistes cyclables en cohérence avec les vélos routes et développement d'itinéraires touristiques à pied

Constat et enjeux

Les déplacements touristiques en modes doux prennent de plus en plus d'importance pour la valorisation touristique des territoires.

Description de l'action

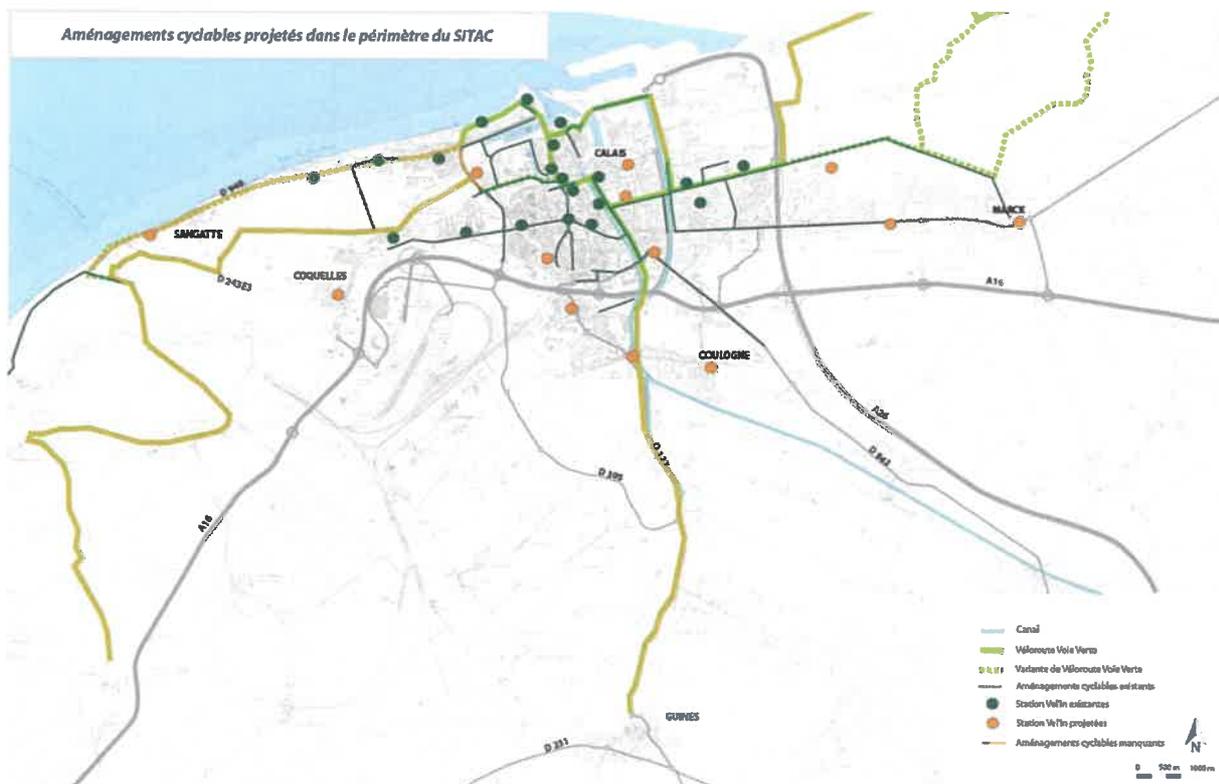
Prendre en compte la demande touristique dans la programmation des pistes cyclables :

- la desserte de la Maison de la Nature et de l'Environnement de Marck ;
- la liaison Base de Voile de Sangatte / VVV du littoral ;
- la liaison Chemin des Régniers / VVV des Marais ;
- la liaison Cap Blanc Nez / VVV du Littoral.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur des modes doux et notamment celles en matière touristique.

Ci-dessous est représenté le schéma de développement des véloroutes et voies vertes et des stations Vél'in.



Actions associées

Action 3.2 : Prise en compte systématique des modes doux dans les futurs aménagements de voirie, traitement des profils en travers existants.

Action 3.3 : Faisabilité des itinéraires de liaisons entre les pistes cyclables existantes.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis accompagne les communes pour la prise en compte des modes doux vocation touristique.

Indicateurs

- Suivi
- Linéaire de pistes cyclables à vocation mixte : locales et touristiques.
- Evaluation
- par les utilisateurs : touristes ou résidents.

Estimation financière

Coûts d'étude : pas de coûts directs.

Investissements : Liaisons touristiques 0.4 M€, liaisons urbaines 0.2 M€.

Action n°3.8 : Action de sensibilisation et de communication autour de l'implantation des zones à vitesses réduites, journée d'action spécifique pour les 2 roues

Constat et enjeux

Les zones aménagées pour apaiser la vitesse ne sont pas toujours bien comprises par les conducteurs de voiture particulière lors de leurs mises en place. Dès lors des actions d'accompagnement sont à programmer pour mieux les faire comprendre.

Description de l'action

Organiser des actions de communication autour des futurs aménagements

Organiser des campagnes de test avec la mise à disposition de vélos à assistance électrique

Objectif de l'action

Accompagner la mise en place de nouveaux aménagements pour un meilleur usage.

Prévoir des actions de sensibilisation spécifiques notamment auprès du jeune public.

Actions associées

Action 2.9 : Opération pédagogique Transport en commun.

Action 5.3 : Requalification des axes avec zones 30 existantes ou à créer

Action 7.1 : Développer les zones 30 avec des implantations stratégiques

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

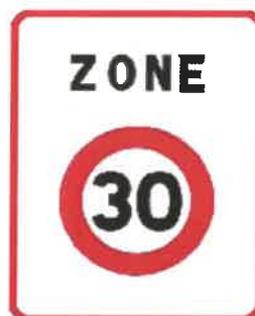
Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis / Communes.

Rôle des acteurs

Sur proposition de Cap Calaisis et en concertation avec le SITAC des actions de sensibilisation sont proposées aux communes.

Indicateurs

- Suivi
- Actions de communications réalisées.
- Evaluation
- Participation aux journées d'action.



Estimation financière

Coûts d'étude : pas de coûts directs.

Animation des journées si appel à un prestataire extérieur ?



4 – ACCESSIBILITÉ

Action n°4.1 : Poursuite de l'application du programme de mise en accessibilité du Schéma Directeur d'Accessibilité

Constat et enjeux

Le Schéma Directeur d'Accessibilité est progressivement mis en œuvre par le SITAC (SDA joint en Annexe Accessibilité partie 7 du PDU)

Tranche 2 Commande 2014 – réalisation de 2015 à 2017

Phasage sur 3 ans de la mise en accessibilité de 25 arrêts génériques (39 arrêts physiques)



 : arrêts simples  : arrêts doubles

Phase 1 Commande 2014 – réalisation 2015

- D940 sur Blériot et entrée nord ouest de Calais : 7 arrêts doubles (A/R)
(Monument, Pharmacie, Eglise de Blériot, Jean de Vienne, Gavet, CCI, Phare)

Phase 2 Commande 2015 – réalisation 2016

- Axe Victor Hugo et Fort Nieulay : 6 arrêts simples + 4 arrêts doubles (A/R)
(Ajaccio, Rabat, Agadir, Centre Bus, Nation L4, Nation L8 + Yser, Victor Hugo, St Benoît, Détroit)

Phase 3 Commande 2016 – réalisation 2017

- Four à Chaux – Paririe – Curie et Beau Marais : 5 arrêts simples + 3 arrêts doubles
(Bourse, Four à Chaux, Archmède, Poilus, Pl du Marché + Prairies, Copemic, Guillaumet)

Description de l'action

Poursuivre le développement des aménagements spécifiques pour améliorer l'accessibilité des TC aux PMR.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur de l'accessibilité.

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 prévoit la mise en place d'un outil, le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée, donnant la possibilité de prolonger, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs en contrepartie de la mise en place d'un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité prévues.

Le SITAC élabore ce document qui viendra s'annexer au SDA.

Actions associées

Action 4.2 : PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

Calendrier de mise en œuvre

Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée sera arrêté d'ici la fin du premier semestre 2015 et fixera le planning de mise en œuvre des arrêts à équiper.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC.

Rôle des acteurs

Le SITAC fait part aux gestionnaires de voirie de la mise en œuvre du SDA.

Indicateurs

- Suivi

- Nb de points d'arrêts accessibles.
- Nb de véhicules accessibles.
- Analyse des dépôts de plainte.

- Evaluation

La performance des actions pourra faire l'objet d'évaluation avec les associations, lors de visites notamment sur les projets d'aménagement de grande envergure. Cette démarche permettra d'apporter éventuellement des compléments ou des évolutions aux fiches techniques présentées dans le cadre du PAVE ou du SDA.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Investissements : selon programme du SDA.



Action n°4.2 : Finalisation des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics en cours (Coulogne, Guînes, Marck, Calais, Coquelle, Sangatte)

Constat et enjeux

Les communes de plus de 500 habitants doivent réaliser un PAVE afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Description de l'action

Développer des aménagements spécifiques pour améliorer l'accessibilité des espaces publics aux PMR

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente, notamment avec le Schéma Directeur d'Accessibilité du SITAC, les différentes actions en faveur de l'accessibilité

Actions associées

Action 4.1 : SDA Schéma Directeur d'Accessibilité des transports publics de voyageurs.

Action 4.5 : Plan global des places de stationnement réservées au PMR.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2015.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes et Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes : finalisation des actions.

Indicateurs

- Suivi
- Cartographie de l'accessibilité de la voirie et des espaces verts ;
- Analyse des dépôts de plainte ;
- Engagements financiers.

- Evaluation

La performance des actions pourra faire l'objet d'évaluation avec les associations, lors de visites notamment sur les projets d'aménagement de grande envergure. Cette démarche permettra d'apporter éventuellement des compléments ou des évolutions aux fiches techniques présentées dans le cadre du PAVE ou du SDA.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Investissements : de 100 à 300 € HT/hab soit 10 à 30 M€ HT.

Action n°4.3: Suivi et coordination des PAVE (commission intercommunale d'accessibilité par Cap Calaisis)

Constat et enjeux

Les communes de plus de 5 000 habitants doivent réaliser un PAVE afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Cap Calaisis va inciter les communes n'ayant pas encore débuté la démarche.

Description de l'action

Valorisation de la commission intercommunale d'accessibilité.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur de l'accessibilité.

Actions associées

Action 4.1 : SDA Schéma Directeur d'Accessibilité des transports publics de voyageurs.

Action 4.5 : Plan global des places de stationnement réservées au PMR.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi des difficultés d'accessibilité

1 : Conforme,

2 : Non conforme ponctuellement mais praticable,

3 : Non conforme sur une longue distance mais praticable,

4 : Non conforme, impraticable et pouvant être mis en conformité,

5 : Non conforme, impraticable et ne pouvant être mis en conformité.

- Evaluation tous les 3 ans

La performance des actions pourra faire l'objet d'évaluation avec les associations, lors de visites notamment sur les projets d'aménagement de grande envergure. Cette démarche permettra d'apporter éventuellement des compléments ou des évolutions aux fiches techniques présentées dans le cadre du PAVE ou du SDA.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°4.4 : Plan global des places de stationnement réservées aux Personnes à Mobilité Réduite

Constat et enjeux

La programmation des différents PAVE et SDA nécessite une coordination pour leurs réalisations.

Description de l'action

Guide de référence pour la création de places de stationnement pour les PMR.

Objectif de l'action

Programmer de manière cohérente les différentes actions en faveur de l'accessibilité.

Actions associées

Action 4.2 : Finalisation et mise en œuvre des PAVE.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Les communes doivent respecter une réservation de 2% des places matérialisées sur voirie.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation du guide.
- Evaluation
- nombre de places PMR créées et supprimées.

Estimation financière

Coût d'étude : 30 000 € HT

Investissement : 0.025 pl/hab soit 2500 places à 500 € HT = 1.25 M€



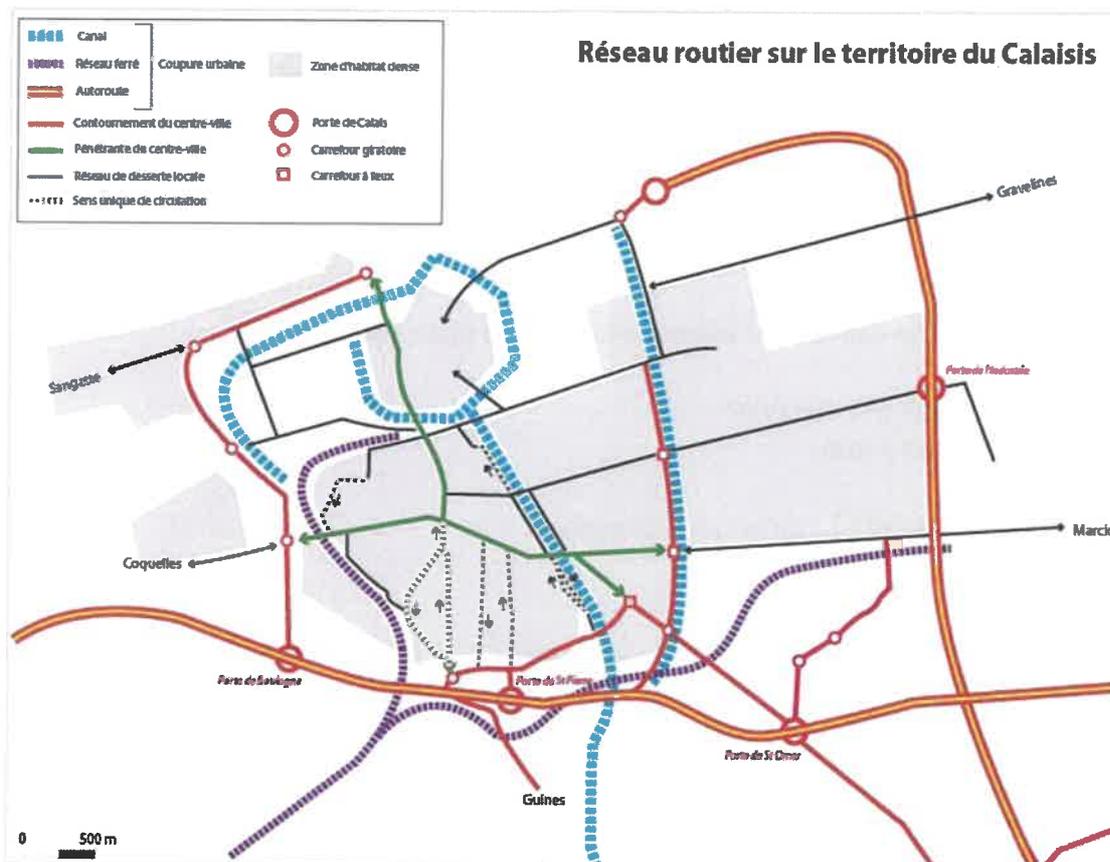
Action n°5.1 : Hiérarchisation de la voirie

Constat et enjeux

La maîtrise des déplacements automobiles en vue d'une réduction du trafic routier passe par une bonne structuration du réseau de voirie. Rapprocher les caractéristiques et les modes d'aménagement des voies des fonctionnalités qui leur sont attribuées en matière de trafic, c'est améliorer la sécurité des déplacements, réduire les nuisances dans les cœurs de ville et dégager des capacités de voirie à affecter aux autres modes de déplacements, transports publics et modes doux.

Le PDU encourage la définition, dans les communes et en collaboration avec les gestionnaires de voirie, de schémas directeurs permettant de distinguer :

- Le réseau primaire destiné à assurer le trafic de transit. La cohérence de ce réseau primaire doit améliorer la fluidité et l'efficacité des mouvements de contournement et diminuer les flux de déplacements automobiles en cœur de ville.
- Le réseau secondaire qui relie les communes et les quartiers de l'agglomération entre eux dans une fonction première d'échanges,
- Les voies assurant la desserte de proximité qui assure au trafic local des conditions de circulation apaisées.
- Le réseau de routes classées à grande circulation (RGC)

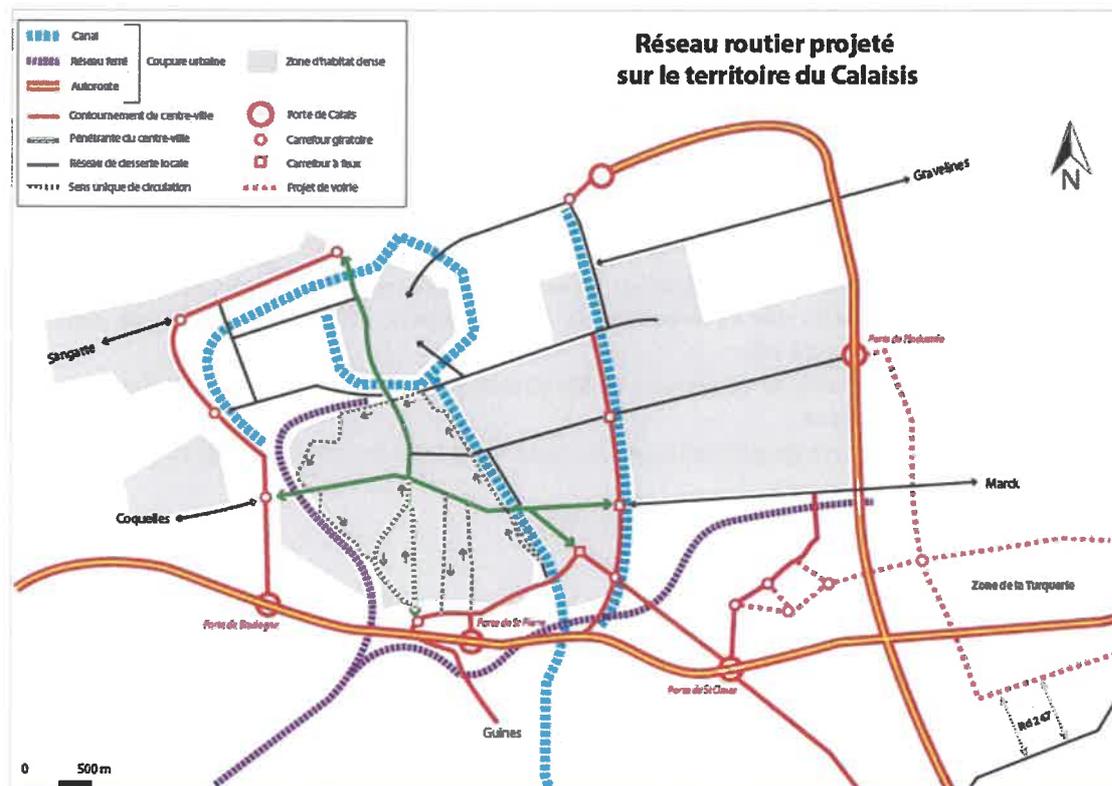


Description de l'action

Réalisation d'une étude pour une hiérarchisation du réseau de voirie (incluant les autoroutes A16 et A26).

Objectif de l'action

Définir dans les communes et en collaboration avec les gestionnaires de voiries : les réseaux primaires (trafic de transit), secondaires (liaison entre communes et quartier) et tertiaires (dessertes de proximité). La réflexion dissociera les flux VL et PL et tiendra compte des opérations prioritaires destinées à améliorer la cohérence et l'efficacité du réseau viaire (voirie de desserte de la Zone de la Turquerie et de l'Hôpital, par exemple).



Actions associées

Action 5.4 : Adopter des règles communes d'aménagement et d'organisation de la voirie.

Calendrier de mise en œuvre

Court et moyen termes : 2016 à 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Les communes définissent les aménagements structurants permettant de diminuer de façon importante le trafic automobile de transit en centre-ville et de dégager une capacité de voirie en faveur des transports publics et des modes doux, notamment sur les principaux axes de Calais que sont le Boulevard Gambetta, le Boulevard De Lafayette et l'Avenue Antoine De Saint-Exupéry.

Il s'agit aussi par cette hiérarchisation du réseau routier d'apporter une gestion des flux PL à l'échelle du Calais qui permettent de résoudre les problèmes de conflits d'usage à l'échelle communale.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation du guide.
- Evaluation
- linéaire de voirie qualifiée.

Estimation financière

Coût d'étude : 50 000 € HT

Action n°5.2 : Adapter les limitations de vitesse des axes structurants

Constat et enjeux

La vitesse est néfaste à plus d'un titre. Elle contribue localement à l'augmentation des nuisances (sonores, atmosphériques), produit de l'insécurité, renforce l'étalement urbain, et, dans certaines circonstances, conduit à une surconsommation d'énergie et réduit les capacités de circulation.

Autant de préoccupations qui font de la vitesse un paramètre que les gestionnaires de voirie doivent examiner et autant que possible réduire afin d'offrir des conditions de déplacements durables. La réflexion sur la question des vitesses sur les infrastructures routières de l'agglomération s'engagera d'une manière globale et concertée, en vue notamment de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Description de l'action

Etude des limitations de vitesse pour les rendre cohérentes sur le territoire.

Objectif de l'action

Définir dans les communes et en collaboration avec les gestionnaires de voirie, les limitations et le partage de la voirie.

Evoquer la limitation de vitesse des poids lourds dans les traversées de communes, voire les sur autoroute.

Actions associées

Action 5.1 : Hiérarchisation de la voirie.

Calendrier de mise en œuvre

Moyens termes : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes et gestionnaire de voirie (Conseil Général et Etat).

Indicateurs

- Suivi
 - linéaires des axes réévalués.
- Evaluation
 - mesure de vitesse sur les axes traités avant et après.

Estimation financière

Coût d'étude : 15 000 € HT

Action n°5.3 : Requalification des axes avec zones 30 existantes ou à créer

Constat et enjeux

Certains secteurs du réseau secondaire et le réseau de desserte local assurent l'accès aux quartiers et aux îlots urbains. Pour permettre un meilleur partage de la voirie, ces rues doivent être apaisées en réduisant la vitesse et en favorisant l'insertion des modes doux. L'objectif est de limiter le trafic dans les zones où la vie locale est prépondérante et où les usagers les plus vulnérables (piétons et cycles) sont à protéger, notamment au niveau des centres-bourgs, des abords de gare, des établissements scolaires et dans les quartiers résidentiels.

Description de l'action

Le PDU préconise ainsi le développement de zones à vitesse maîtrisée et à voirie partagée.

Une première étape consistera, après validation des grands itinéraires intercommunaux, à définir sur les communes les secteurs à apaiser, puis, dans un second temps, à mettre en place le bon outil réglementaire en fonction des secteurs (mesures ponctuelles de réduction de la vitesse, aire piétonne, zone de rencontre, zone 30). De manière plus générale, la mise en place d'une vraie « gestion » de la circulation automobile, quartier par quartier, par la mise en place de boucles de circulation, de poches préservées, de contrôles d'accès, peut être un élément permettant d'optimiser le système en lui redonnant par endroit, lorsque cela est compatible avec les secteurs traversés, un peu plus de capacité ou de fluidité. De ce fait, les actions devraient permettre une diminution des zones de congestion de trafic.

Des « plans de circulation » par quartier seront mis en place par les communes en lien étroit avec Cap Calaisis, pour définir l'organisation des circulations (boucles de circulation, contrôle d'accès, zones 30, etc), le lien avec les transports publics et les modes doux à l'échelle des quartiers. Ces études seront suivies par Cap Calaisis.

Il s'agit surtout d'apporter de la cohérence entre traitement de l'espace public et déplacements.

Préconisations

Définir des périmètres d'étude pour la mise en œuvre de plan de mobilité de secteur ou de quartier. Ces études de circulation / stationnement par secteurs seraient réalisées par les communes en lien étroit avec Cap Calaisis notamment pour définir le linéaire de voies limitées à 30 km/h et son traitement.

Réaliser une charte d'aménagement de la voirie en milieu urbain.

Recommandations

Approfondir le schéma du PDU sur le réseau secondaire en précisant les fonctions du réseau et les sections de voies nécessitant des mesures de modération de trafic.

Définir un plan d'action intercommunal permettant de coordonner les mesures de requalification de la voirie et/ou de modification de la gestion de la circulation.

Assurer une coordination avec les mesures prises dans le cadre des Plans d'Accessibilité à la Voirie des Communes.

Objectif de l'action

Maîtriser la circulation automobile sur le réseau urbain par des mesures de gestion de la circulation ou d'aménagement de la voirie.

Assurer la fluidité du réseau sans nuire au maintien de bonnes conditions de vie urbaine, par une « gestion » fine des plans de circulation et un panel de mesures (contrôles d'accès, boucles de circulation, zones 30, etc...).

Améliorer la sécurité routière, notamment aux abords des secteurs urbains et équipements sensibles au trafic par des mesures de réduction de la vitesse.

Sécuriser la pratique des modes doux et assurer un meilleur partage de la voirie pour les cycles et les TC.

Donner la priorité aux transports collectifs.

Préserver la qualité de vie urbaine, assurer la desserte des riverains, des commerces et services.

Dissuader la traversée du trafic de transit dans les quartiers et les voies locales.

Adapter le jalonnement.

Actions associées

Action 5.1 : Hiérarchisation de la voirie.

Calendrier de mise en œuvre

Moyens et longs termes : 2016 - 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC / Ville de Calais / Autres communes.

Rôle des acteurs

Communes et gestionnaire de voirie (Conseil Général).

Indicateurs

- Suivi
 - opérations programmées.
- Evaluation
 - mesure de vitesse sur les axes traités avant et après.
 - fréquentation des piétons et cycles dans les zones 30 avant et après.
 - accidentologie dans les zones 30 avant et après.

Estimation financière

Etudes de mobilité (étude de secteur estimée entre 15 000 et 30 000 €HT chacune).

Coût des mesures de contrôle et de la régulation de la circulation.

Coût des travaux d'aménagement de voirie et de jalonnement.

Action n°5.4 : Adopter des règles communes d'aménagement et d'organisation de la voirie en fonction de sa vocation (desserte locale, réseau d'échange, réseau structurant)

Constat et enjeux

Proposer des règles communes pour réaliser des aménagements et d'organisation de la voirie : une charte d'aménagement de la voirie en milieu urbain.

Description de l'action

Guide des aménagements de voirie.

Objectif de l'action

Définir dans les communes et en collaboration avec les gestionnaires de voiries les principes des aménagements et d'organisation de la voirie.

Actions associées

Action 5.1 : Hiérarchisation de la voirie.

Action 5.3 : Guide des aménagements en zone 30.

Action 2.9 : Etude d'opportunité et de faisabilité de la desserte du Port de Calais pour les passagers à pied

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation du guide.
- Evaluation
- Nb de projets réalisés conformément aux prescriptions du guide.

Estimation financière

Coût d'étude : 20 000 € HT.

Action n°5.5 : Plan de circulation du secteur portuaire

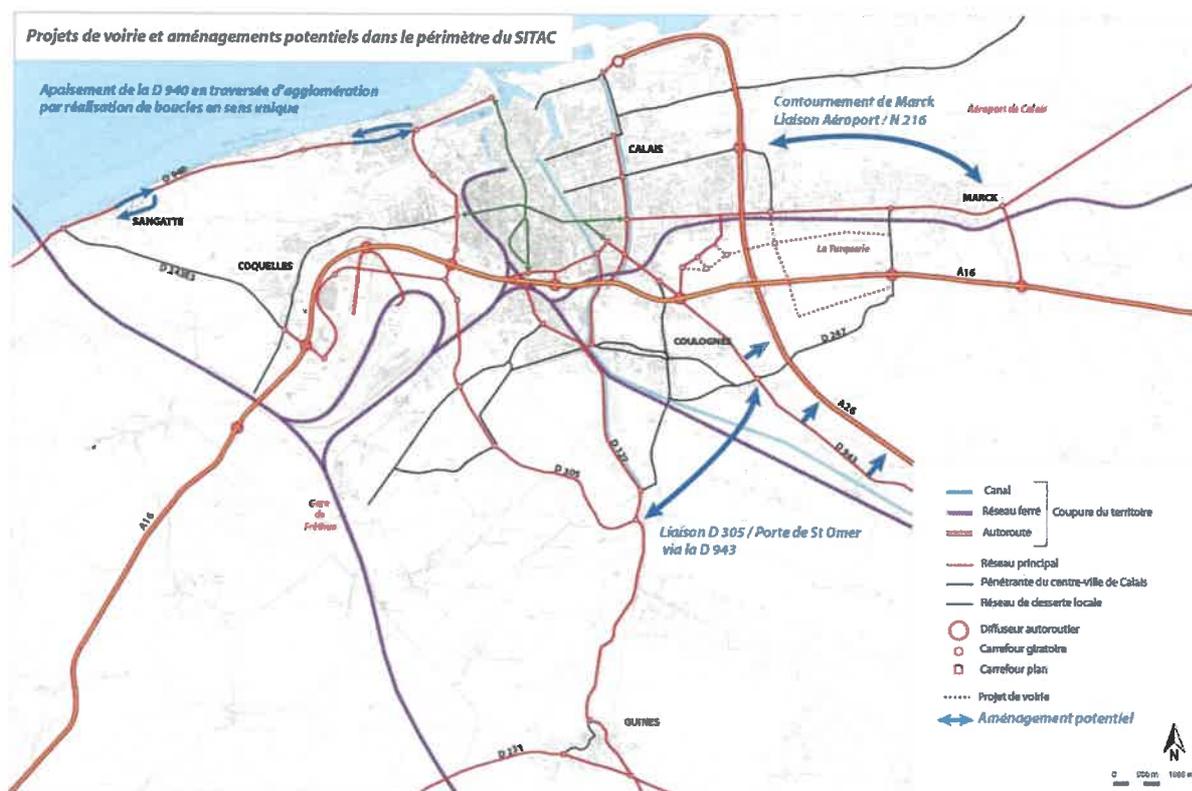
Constat et enjeux

L'organisation des flux internes au port (passagers ou marchandises) a un fort impact sur la circulation générale dans la Ville de Calais.

Description de l'action

Etude de modification de la circulation interne sur le port et connexion avec le centre-ville.

Le plan ci-dessous propose une synthèse d'aménagements routiers contribuant à l'amélioration de la desserte routière du Port de Calais et du territoire du Calaisis dans une plus large acceptation (ville de Calais notamment).



Concernant les itinéraires de liaisons entre pistes cyclables existantes dans les limites du Port, la Région et son délégataire doivent être associés pour assurer la continuité et la connexion des eurovéloroutes (E4 et E5).

Objectif de l'action

Fluidifier la circulation aux abords du port et simplifier les itinéraires d'accès.

Actions associées

Action 5.1 : Hiérarchisation de la voirie.

Action 2.9 : Étude d'opportunité et de faisabilité de la desserte du Port de Calais pour les passagers à pied

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Ville de Calais / Région / Concessionnaire du port / Etat.

Rôle des acteurs

Communes, Région, Etat, Sanef.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation du Plan de Circulation interne au port.
- Evaluation
- mesure des temps de parcours avant et après la mise en place du nouveau plan de circulation.

Estimation financière

Coût d'étude : 40 000 € HT.

Action n°6.1 : Mieux connaître le stationnement

Constat et enjeux

Le diagnostic a montré un déficit de connaissances sur la thématique du stationnement à l'échelle du territoire (nombre, type de places sur l'espace public, impacts des réglementations actuelles, usages, ...).

Description de l'action

Etude de l'offre et la demande de stationnement et des conditions de sa réglementation qui soulèvent en centre-ville des débats dans la relation voiture, commerce, environnement et qualité de vie.

Sa mise en œuvre repose sur deux mesures :

- Structurer les données recueillies pour les intégrer au sein d'un observatoire des déplacements comme outil de suivi du PDU,
- Mettre en place des campagnes de collectes d'informations.

Les campagnes de collectes d'informations supposent de :

- Recenser, grâce à une collaboration avec les communes, l'offre publique de stationnement (nombre, localisation, réglementation appliquée...),
- Procéder à des enquêtes d'occupation/rotation (sur par exemple 10 à 15 km de voirie par an) sur des espaces géographiques divers (centre-ville, quartier résidentiel, zones d'activités commerciales). Certains secteurs, comme les pôles d'échanges, seront identifiés pour réaliser des enquêtes périodiques afin d'obtenir des données d'évolutions,
- Réaliser une enquête d'opinion qualitative auprès des usagers (temps de recherche, impact de la réglementation, motif de déplacements...).

Objectif de l'action

Mieux connaître et comprendre le marché du stationnement principalement à Calais.

Disposer de l'ensemble des informations relatives au stationnement pour permettre de mieux agir. Il s'agit donc de connaître l'offre de stationnement, son utilisation, le profil des utilisateurs selon les différents types d'espaces, les lieux où sont recensées les difficultés.

Actions associées

Action 6.2 : Elaboration d'une politique de stationnement.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation d'enquêtes de stationnement (occupation, rotation, illicite).
- Évaluation
- réglementation du stationnement mis en place.

Estimation financière

Coût des enquêtes : 5 € HT / place enquêtée. Pour 2000 places/an sur 5 ans, le coût serait de 50 000€.

Action n°6.2 : Elaborer une politique de stationnement

Constat et enjeux

En fonction de l'heure de la journée et selon son statut spécifique ou non, il n'est pas toujours facile de stationner en centre-ville. Il s'agit ici de faciliter la recherche de places de stationnement notamment pour des statuts spécifiques (GIG-GIC) sans induire de gêne sur les autres usagers en stationnement ou en circulation.

Concernant le stationnement des cars de tourisme dans la ville centre aucune réflexion globale n'est engagée. Il existe des stationnements réservés à la mairie, quai du Rhin et des stationnements faciles bassin Ouest mais cela reste faible par rapport à la demande et il n'y a pas d'informations spécifiques à destination des professionnels du tourisme.



Description de l'action

Développement des zones de stationnement gratuit à durée limitée de manière à limiter les voitures « ventouses » en centre ville. Instauration de zones bleues. Instauration de places GIG-GIC et d'aires de livraison en centre-ville.

Objectif de l'action

Concevoir ou valider les politiques de stationnement pour optimiser la gestion de l'offre et favoriser la rotation des véhicules en stationnement.

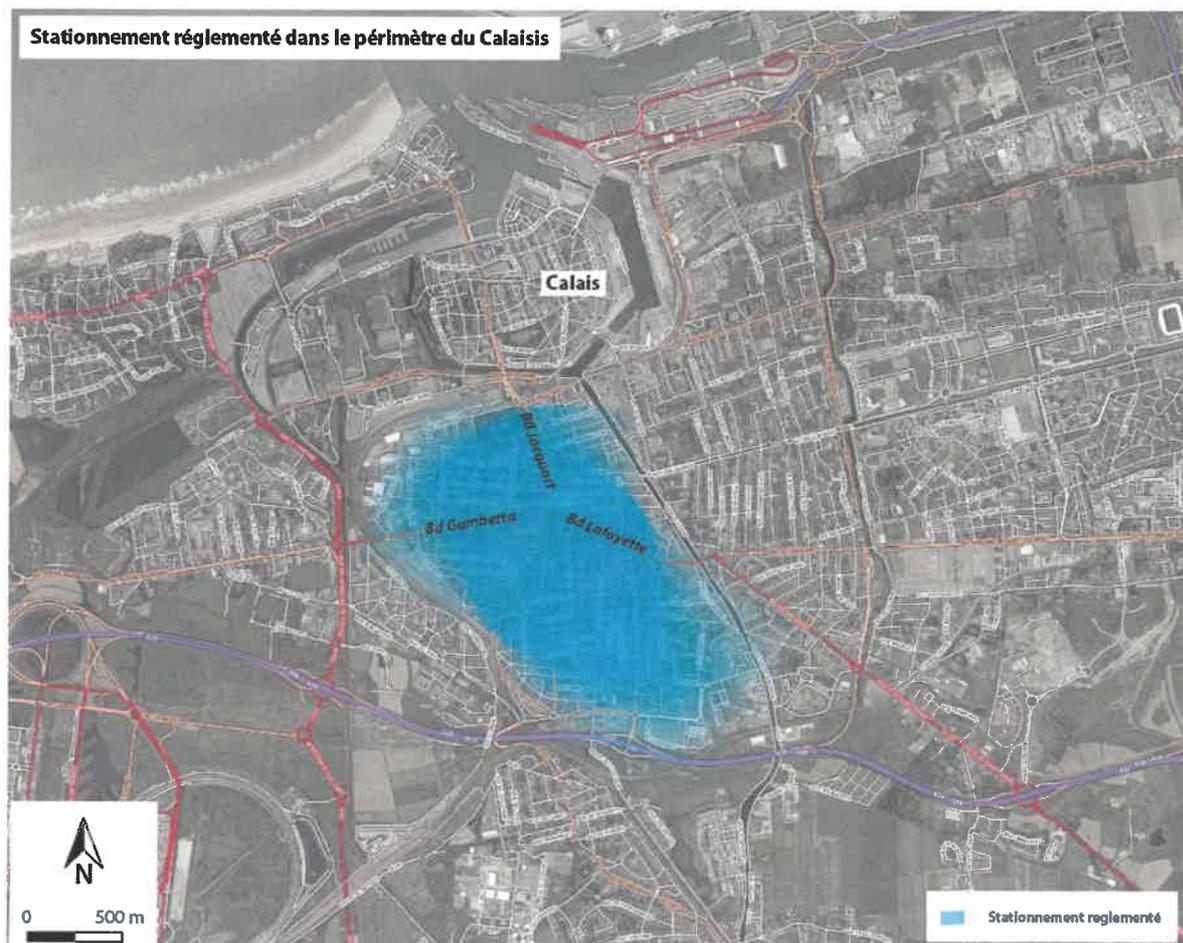
La mise en œuvre de mesures visant à réduire le stationnement en centre-ville a pour objectif de favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux.

La réduction de la durée de stationnement autorisée à 15 minutes maximum ou la mise en œuvre d'une tarification décourageant le stationnement longue durée (tarif progressif par exemple) sont d'autant d'actions qui inciteront les personnes qui souhaitent rester plusieurs heures en centre-ville à utiliser les parkings relais et à se rendre en ville en transports en commun (balad'in par exemple) ou en marche à pieds.

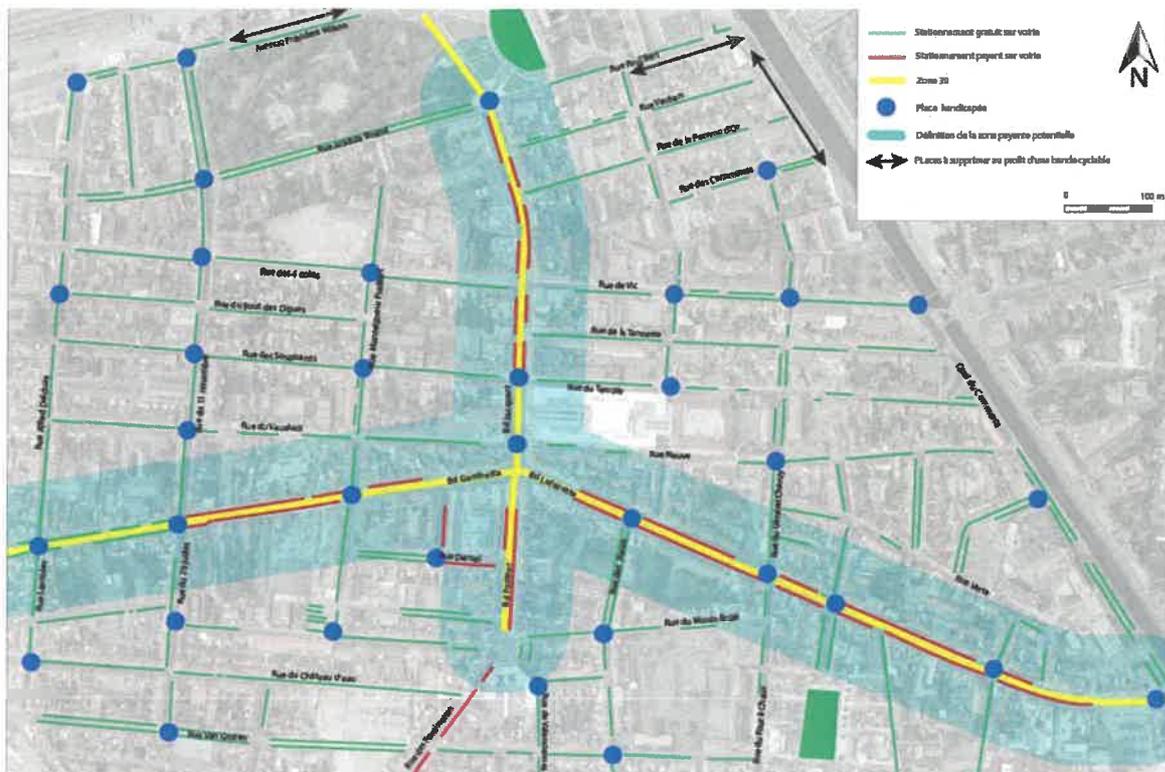
Inciter les automobilistes qui souhaitent stationner plusieurs heures à emprunter les parcs relais.

L'offre de stationnement public ne concerne pas que les visiteurs ou les résidents mais elle doit tenir compte de l'offre de stationnement spécifique pour le bon fonctionnement urbain, conformément aux arrêtés en vigueur pour :

- Garantir des places GIG-GIC pour les personnes à mobilité réduite (cf annexe accessibilité),
- Emplacements réservés pour les taxis,
- Dépose-minute autour de la gare.
- Stationnement des autocars de tourisme



En matière de stationnement des cars de tourisme il conviendrait de prévoir la réalisation d'une cartographie des sites qui leurs sont réservés (Cité de la dentelle, Mairie, Plage, Centre-ville, hôtels) et les itinéraires empruntés



Actions associées

Action 6.1 : Mieux connaître le stationnement.

Action 2.5 : Faisabilité des parcs relais sur les lignes à fortes fréquences.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
 - nombre de places règlementées.
 - taux d'occupation et taux de rotation.
- Evaluation
 - taux d'occupation et taux de rotation.

Estimation financière

Coût d'étude : 30 000 € HT

Coût des travaux :

- environ 3 000 €HT / place pour une aire de livraison.
- environ 2 000 €HT / place pour une place pour les personnes handicapées.

Action n°6.3 : Inciter à l'utilisation de la Balad'in en hypercentre par une promotion des parcs relais



Constat et enjeu

Il semble que le stationnement sur les principales artères du centre-ville de Calais soit saturé par des véhicules pour des durées relativement longues. Même si un état des lieux précis de l'usage du stationnement n'existe pas encore, les conditions de stationnement seraient améliorées en centre-ville s'il y avait un développement d'une capacité de stationnement offerte en parcs-relais articulés notamment autour de la Balad'in.



Description de l'action

Sa mise en œuvre repose sur 2 mesures :

- Dimensionner les P+R (parkings relais) aux regards des pratiques recensées et des évolutions de l'offre de transports collectifs (ferroviaires, fluviaux et routiers),
- Créer de véritables pôles multimodaux intégrés dans leur espace environnant.
Inciter à utiliser la navette gratuite du centre ville plutôt que la voiture particulière.

Objectif de l'action

Favoriser le rabattement multimodal sur les pôles d'échanges et les parcs-relais vise à :

- Développer la pratique des transports collectifs,
- Favoriser l'intermodalité vers et depuis les pôles d'échanges et les parcs-relais,
- Renforcer le rôle des pôles d'échanges et leur attractivité,
- Offrir une place à chaque mode au niveau du pôle d'échanges et des parcs-relais,
- Améliorer l'intégration des gares et des transports collectifs dans leur quartier de vie.

L'objectif de la Balad'in est de relier rapidement et directement les deux centres d'activités principaux de Calais : Calais Nord et Calais Centre-ville.

Depuis sa mise en service en 2005, le trajet de la Balad'in a été prolongé de part et d'autre du parcours.

Par ailleurs la Balad'in est la seule ligne du réseau à bénéficier d'un passage en site propre (rue de la Mer et rue Royale).

Du stationnement existe à chaque terminus de la ligne (place Crève-Cœur pour le centre-ville et Bassin Ouest pour Calais Nord), ainsi qu'en milieu de parcours à proximité de l'Hôtel de Ville.

La mise en place de panneaux d'information sur les zones de stationnement comme celui existant Bassin Ouest (CF photos ci-dessous) favorise le report modal et incite à l'utilisation de la Balad'in ou d'un autre mode de transport alternatif à la voiture particulière (marche à pied ou vélo).

Cette action vise à encourager le développement de cette pratique sur l'ensemble des zones de stationnement sur le parcours de la Balad'in.

i Bassin Ouest

Administrations et Services

Caisses d'Allocations Familiales (C.A.F.)	H7	La Poste Tour du Guet	F5
Centre des Finances Publiques	H7	Maison du Département	F-G5
Chambre de Commerce et d'Industrie	E4	Pôle Emploi/Molliet	I6
C.P.A.M.-C.A.R.S.A.T.	I7	Région - Direction du Port	G3
Gendarmerie	H7	Sous-Préfecture	D6
Hôtel de Police	G5		

Enseignement et Formation

Collège Jean Maréchal	F5	Lycée Couberlin	A6
-----------------------	----	-----------------	----

Santé et Social

EHPAD La Lorraine	G5		
-------------------	----	--	--

Tourisme et Culture

Centre Européen de Séjour	C2	Monuments d'Isle, Gaufile et Yvonne Vendroux	E4-F5
Chapelle	B-C6	Musée des Beaux-Arts	F5
Croisade commémorative Louis XVII	E3	Office du tourisme	E7
Église Notre-Dame	F5	Phare	F3
Fort Napoléon	D2	Port de pêche	E3
Monument Brazy	D2	Port de plaisance	C3
Monument aux Martyrs	E6	Stèle Lady Hamilton	F6
Monument du Pluviste	D2	Tour du Guet	E5
Monument des Sauveteurs	E3		

Parcs et Jardins

Jardins Tudor	F-G5	Promenade des Squares	B3
Parc Richelieu	E-F6		

Sports et Loisirs

Piscine F. Ranson	D6	Salle du Marché Couvert	E4
Salle Couberlin	A7	Stade du Souvenir	B5
Salle de Gymnastique Rythmique D. Ledoux	C-D2		

Transports

Gare SNCF	E7	Parkings Plage	C1
Parking Bassin Ouest - Port de Plaisance	D3-4	Port car-ferry	F1
Parking Gare SNCF	E7		

EXEMPLE PROVISOIRE
AFFICHE NE FIGURANT PAS SUR FICHER HD

EXEMPLE PROVISOIRE
AFFICHE NE FIGURANT PAS SUR FICHER HD

Actions associées

Action 6.1 : Mieux connaître le stationnement.

Action n°6.2 : Elaborer une politique de stationnement.

Calendrier de mise en œuvre : Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / SITAC (par le biais des documents de communication y compris le site internet).

Rôle des acteurs : Communes.

Indicateurs

- Suivi
- nombre de places en parcs-relais.
- Evaluation
- taux d'occupation des parcs-relais ;
- fréquentation de la Balad'in et du réseau de transport collectif plus largement ;
- taux d'occupation du stationnement en centre-ville ;
- taux de rotation du stationnement en centre-ville.

Estimation financière

Coût d'étude : 25 000 € HT

Coût de travaux : 2 500 € HT / place réalisée.



Action n°6.4 : Développer le stationnement des vélos

Constat et enjeux

Il est constaté l'absence de parcs à vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements et de la gare SNCF Calais-Ville.

Description de l'action

Aménager des stationnements vélos sécurisés.

Critères à prendre en compte pour les implantations :

- à proximité des pôles générateurs de déplacements (habitat collectif, établissements scolaires, zones commerciales, hôpital, bâtiments administratifs,)
- à proximité des pôles d'échange (gare SNCF Calais-Ville notamment, gare routière du réseau Imag'In).
- à proximité (voire dans) des parkings et notamment des futurs parkings relais

Sa mise en œuvre repose sur 2 mesures :

- La mise en place de stationnement public vélo,
- La préconisation de normes minimales de stationnement vélo dans l'article 12 des PLU ou POS.

Un exemple : la mutualisation de stationnement public vélo et Vél'in à l'école nationale de musique et de danse.



Objectif de l'action

Inciter au stationnement des vélos vise à :

- Développer l'usage du vélo en facilitant, voire en systématisant, le stationnement des cycles notamment dans les villes et devant tous les équipements,
- Offrir une plus grande sécurité des vélos pour un stationnement à la journée.

Actions associées

Action n°3.7 : Poursuivre le développement du service Vél'in.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) :

Communes.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de places de stationnement vélo créées.
- Evaluation
- Nombre de places de stationnement vélo utilisées.

Estimation financière

Coût d'étude : 20 000 € HT

Coût des travaux : 300 €HT / place de stationnement vélo

Action n°6.5 : Favoriser les développements de solutions de déplacements innovantes

Constat et enjeux

L'évolution des motorisations des véhicules automobiles ou utilitaires a considérablement progressé durant ces dernières années, qui ont vu apparaître de nouvelles énergies peu polluantes (GNV, GPL, électrique). Toutefois, la motorisation diesel reste dominante, tant dans les parcs privés que dans les flottes publiques.

Description de l'action

Cette mesure est un programme de déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques.

Objectif de l'action

Le Plan de Déplacements Urbains préconise que les flottes de véhicules des administrations et collectivités locales soient progressivement renouvelées en accordant une part croissante aux motorisations « propres », notamment électrique (voitures, petits utilitaires, scooters, vélos).

Le PDU préconise aussi d'encourager certains acteurs (livreurs, système d'Autopartage, loueurs de vélos) à doter leur flotte de véhicules électriques, en conditionnant certains avantages (accès aux aires réglementées de livraisons pour les premiers, attribution d'emplacements sur voirie pour les deuxièmes, intégration aux pôles d'échanges pour les troisièmes) à cet effort d'acquisition.

L'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur des parkings situés en centre-ville et à proximité d'arrêts principaux du réseau (parkings relais, PEM), d'établissements publics (mairies, hôpital, hôtel communautaire), d'aires de covoiturage ainsi que sur les parkings de centres commerciaux permettrait de développer l'électromobilité.

Actions associées

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes.

Région comme partenaire

Indicateurs

- Suivi
 - Nombre de bornes électriques.
 - Nombre de stations vélos.

- Evaluation
 - Consommation électrique par les bornes électriques de recharge ;
 - Nombre de bornes de recharge installées ;
 - Evolution du nombre de véhicules électriques ;
 - Utilisation annuelle des vélos ;
 - Exemples de services innovants.



Estimation financière

Pas de coût direct.

Un budget annuel d'investissement de 50 000 €HT par an pour lancer des appels à projets pour développer des services innovants de transport de personnes (dispositifs « Marchons vers l'école », dispositifs d'Autopartage).

Action n°6.6 : traiter le stationnement des poids lourds dans les zones d'activités

Constat et enjeux

Etant donnée l'attractivité économique de l'agglomération, les flux de livraisons et logistiques générés ne sont pas à négliger. Il a été constaté un déficit d'aires de stationnement dédié aux poids-lourds aux abords de la rocade(216) ainsi que sur certains pôles d'activités situés aux portes de l'aire urbaine. Ce manque d'aires spécifiques conduit les chauffeurs à stationner de manière anarchique, créant des nuisances pour les riverains et des dégradations sur les voiries. A ce titre, la DDTM a d'ores et déjà menée une étude de stationnement des poids-lourds dans les zones d'activités en octobre 2012 dont les conclusions sont à intégrer.

Description de l'action

Retenir les principes de signalisation et de dimensionnement des aires de stationnement des PL.

Intégrer ces orientations dans les documents d'urbanisme.

Aménager les aires de stationnement pour les PL.

Gérer l'attente de courte durée et de longue durée des poids lourds.

Objectif de l'action

Adapter l'offre de stationnement à la demande des poids-lourds.

Réduire les nuisances générées par le stationnement des poids-lourds.

Actions associées

Action 6.1 : Mieux connaître le stationnement.

Calendrier de mise en œuvre

Court et Moyen termes : 2016 – 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- nombre places règlementées.
- Evaluation
- taux d'occupation.
- taux de rotation.

Estimation financière

Coût d'étude : 10 000 € HT.

Coût des travaux : 2 000 €HT / place.

Action n°7.1 : Développer les zones 30 avec des implantations stratégiques

Constat et enjeux

L'analyse accidentologique sur la période 2007 à 2012 a fait ressortir plusieurs zones d'accumulation d'accidents corporels en zone urbaine. Par ailleurs, parmi les victimes, on recense de nombreux piétons.

Afin de modérer la vitesse de circulation des modes motorisés, d'affirmer la priorité aux modes doux et de leur donner plus d'espace, il est nécessaire de multiplier les « zones de circulation apaisée » : zones 30, voire zones de rencontre.

Description de l'action

Les communes devront mener une réflexion globale sur leur territoire afin de déterminer les secteurs ou les voies pouvant accueillir des zones de circulation apaisée.

Elles mettront en place progressivement les aménagements les plus adaptés à la fonction et à l'usage des voies concernées. Ces aménagements auront pour objectif principal d'obliger les véhicules motorisés à limiter leur vitesse, de sécuriser la circulation de l'ensemble des usagers, notamment les piétons et les cyclistes, et de favoriser la vie locale.

Les principes d'aménagement issus de la réglementation sont :

- Les entrées et sorties de la zone doivent être annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Objectif de l'action

Réaliser un plan global des zones 30.

Améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie afin de faire coexister les différents modes de déplacement : voitures, transport en commun, vélos et marche à pieds.

Actions associées

Action 3.4 : Amélioration de l'accessibilité, réduction des vitesses, réduction des temps de parcours et intégration des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation

Action 5.1 : Hiérarchisation de la voirie

Action 5.3 : Requalification des axes avec zones 30 existantes ou à créer.

Action 7.2 : Cibler et traiter les zones accidentogènes

Calendrier de mise en œuvre

Moyens termes : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de km de zones 30.
- Evaluation
- Exemples identifiés sur 2 à 3 communes.

Estimation financière

Coût d'étude : 200 000 € HT / zone 30 réalisée.

Action n°7.2 : Cibler et traiter les zones accidentogènes

Constat et enjeux

L'analyse accidentologique de 2007 à 2012 fait ressortir des zones d'accumulation d'accidents corporels, des zones accidentogènes. Il s'agit ici de traiter les données statistiques pour mieux appréhender les zones accidentogènes et les résorber.

Description de l'action

Connaître l'accidentologie sur le territoire et déterminer les enjeux :

- Créer un observatoire commun de la sécurité routière à l'échelle du PTU qui devra s'appuyer sur l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR62),
- Déterminer et hiérarchiser les enjeux annuellement (lieux et cibles),
- Prioriser les actions,

Comprendre :

- Passer des conventions de partenariat avec les commissariats de Police et de Gendarmerie du territoire pour récupérer les procès-verbaux anonymes et les schémas d'accidents corporels,
- Etablir des diagnostics de sécurité de toutes les sections de voies et carrefours prioritaires.

Agir :

- Etablir un plan d'action, en fonction des priorités fixées pour améliorer la sécurité des voies, réaliser des actions de prévention et de sensibilisation, mettre en place des actions de contrôle et de répression.

Evaluer :

- Mettre en place un protocole d'évaluation de l'influence des aménagements sur la Sécurité Routière,
- Evaluer l'efficacité des aménagements de sécurité routière, et corriger si nécessaire.

Ce dispositif intégrera notamment la suppression des passages à niveau classés dangereux au regard de leur positionnement sur des voiries fréquentées ou présentant une mauvaise visibilité.

Objectif de l'action

Réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes.

Sécuriser le réseau routier et les franchissements du réseau ferroviaire.

Actions associées

Action 7.1 : Développement des zones 30 avec des implantations stratégiques.

Action 7.3 : Mise à disposition de radar pédagogique aux communes et mesures de vitesse et de trafic.

Action 7.4 : Mieux identifier les lieux et les causes d'accidents de la circulation.

Calendrier de mise en œuvre : Moyens termes : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calais (observatoire).

Rôle des acteurs : Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Liste des actions de sécurité routière réalisées.
- Evaluation
- Nombre d'accidents sur le territoire du SITAC, nombre d'accidents par mode impliqué, nombre de tués et blessés graves ou légers.

Estimation financière

Etudes de sécurisation de points noirs : 50 000 € HT / an.

Evaluation de l'efficacité des traitements : 25 000 € HT / an.

Communication : 50 000 € HT / an.

Intervention travaux : 1 M€ HT / an soit 5M€ sur 5 ans.

Action n°7.3 : Mise à disposition de radars pédagogiques aux communes et mesure de vitesse

Constat et enjeux

Des excès de vitesse sont localement constatés sur le territoire du SITAC. Ces comportements dangereux de la part des conducteurs peuvent donner un sentiment d'insécurité et rendre accidentogènes certains tronçons de voirie ou augmenter la gravité des accidents lorsqu'ils se produisent.

Description de l'action

Action de prévention dans les lieux accidentogènes et constitution d'une base de données sur les vitesses.

Objectif de l'action

Réduire les accidents.

Sensibiliser à la sécurité routière.

De façon indirecte, réduire les émissions de polluants liées au trafic automobile et PL.

Actions associées

Action 7.2 : Cibler et traiter les zones accidentogènes.

Action 7.4 : Mieux identifier les lieux et les causes d'accidents de la circulation.

Calendrier de mise en œuvre

Moyens termes : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

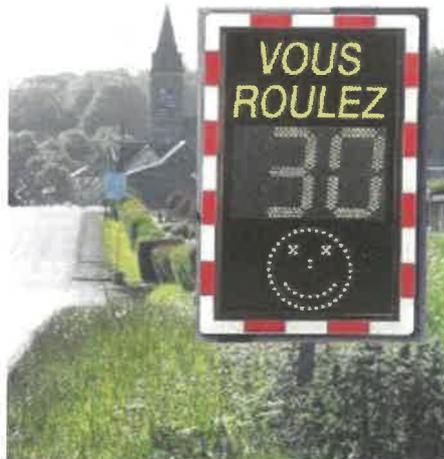
Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Suivi accidentologie.
 - Evaluation
- Nombre d'accidents sur le territoire du SITAC, nombre d'accidents par mode impliqué, nombre de tués et blessés graves ou légers.

Estimation financière

Pas de coût direct : 3 radars mobiles sont à disposition de la Ville de Calais.



8 – COVOITURAGE

Action n°8.1 : Plateforme internet régionale de covoiturage

Constat et enjeux

Dans les territoires ruraux ou périurbains, les transports en commun ne peuvent assurer un maillage du territoire équivalent à celui que l'on peut trouver dans des zones plus denses. Les nouveaux services à la mobilité (covoiturage, autopartage, autostop organisé...) apparaissent alors comme une solution pour limiter le nombre de voitures tout en permettant à chacun de se déplacer avec une certaine flexibilité.

Description de l'action

Mise en relation de l'offre et de la demande en covoiturage sur un site internet unique.

Compléter et structurer l'offre et l'information.

Regrouper les différents sites Internet existants pour augmenter le potentiel de covoitureurs.

Une application Smartphone pourra par exemple être créée. On veillera principalement à n'obtenir qu'une seule et unique application, afin de mutualiser les offres et demandes de covoiturage.

Les entreprises ayant un site de covoiturage « propre » devront être identifiées et dans la mesure du possible leurs informations mutualisées avec un site unique.

Développer des bornes interactives permettant de trouver un covoiturage, par exemple au sein des gares.

Objectif de l'action

Optimiser les véhicules en permettant à davantage de personnes de voyager ensemble. Il s'agit donc de faciliter la pratique de la voiture partagée, en lui assurant :

- Une plus grande lisibilité, par des interfaces claires et simplifiées,
- Une plus grande flexibilité, par des solutions innovantes telles que l'auto-stop organisé.

Actions associées

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : SMIRT

Partenaire associé SITAC. (Lien depuis le site internet vers la plateforme Régionale)

Rôle des acteurs

Communes, Centre de ressources de l'Ecomobilité

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de covoitureurs inscrits.
- Evaluation
- Nombre de kilomètres effectués en covoiturage.

Estimation financière

Coût d'étude : 10 000 € HT.



Action n°8.2 : Amorcer une réflexion d'ensemble plutôt à l'échelle du Pays pour la constitution d'aires de covoiturage

Constat et enjeux

L'état des lieux fait ressortir l'absence de lieu organisé et matérialisé de type parking dédié pour le covoiturage sur le territoire du SITAC, pour un usage longue distance (autoroute) et/ou pendulaire. Les solutions adaptées à la demande passent par des études sur un périmètre plus large que le territoire du SITAC, d'une part à l'échelle du Pays et d'autre part à l'échelle des départements du Pas de Calais et du Nord (Schéma Interdépartemental de Covoiturage).

Le PDU propose de mener une réflexion conjointe avec le SITAC et le Pays et sa mise en place sur un territoire élargi, et de coordonner ces études avec celles relatives aux P+R.

Description de l'action

S'inscrire dans le cadre de la réflexion du CG62 avec l'entretien assuré par la commune.

Objectif de l'action

Afin de développer le nombre de démarches d'écomobilité notamment dans les entreprises et les administrations, le PDU envisage l'organisation d'une concertation avec différents acteurs du territoire à l'échelle du Pays (ADEME, CG62, Région Nord-Pas-de-Calais, associations, Chambres Consulaires, exploitants de réseau de transport dont SNCF, etc.). Cela permettra de mettre en œuvre des partenariats et d'identifier les mesures envisageables pour encourager ces démarches sur le territoire du SITAC, mais également concernant l'accès à certains pôles générateurs de déplacements ou intermodaux (gares et pôles urbains) hors PTU compte tenu de la réflexion menée à l'échelle du Pays et plus seulement du SITAC.

Actions associées

Action 11.1 : Mieux connaître les déplacements à l'échelle du Pays

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Conseil Général.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre d'aires de covoiturage réalisées.
- Evaluation
- Fréquentation des aires de covoiturage.

Estimation financière

Pas de coût direct.

Action n°8.3 : Privilégier les emplacements de covoiturage en zone d'activités

Constat et enjeux

Convaincus de la pertinence de favoriser les modes de déplacement alternatifs, certains établissements de la région souhaitent entreprendre des plans de mobilité, sans pour autant y aboutir faute d'informations et de moyens.

Il paraît important de définir une organisation, un soutien et une communication sur les plans de mobilité dans le PDU.

Sur le territoire du SITAC, le covoiturage reste aujourd'hui informel et ne relève pas d'une démarche de plan de mobilité ; les bonnes pratiques demeurent donc encore marginales.

Description de l'action

Développer les aires de stationnement dédiées au covoiturage et à l'électro-mobilité.

Des mesures en termes organisationnels doivent être prises :

- Identifier les axes (notion de couloirs) sur lesquels travailler en priorité (s'appuyer sur les données routières et les entreprises via les associations d'entrepreneurs) afin de développer des poches de stationnement où s'organise le covoiturage.
- Compléter et structurer l'offre et l'information.

Objectif de l'action

Identifier les entreprises ou sites cibles et encourager la mise en place de PDE et de PDIE, notamment dans le secteur du Port et des Cailloux.

Rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité du ou des entreprises volontaires.

Développer des modes alternatifs à l'automobile sur les trajets domicile - travail et les trajets professionnels.

Optimiser la gestion des déplacements et réduire les coûts (promotion du covoiturage).

Privilégier une solution partenariale, coordonnée avec les acteurs institutionnels et économiques.

Envisager un taux d'occupation des véhicules de minimum 2 personnes (un conducteur + un passager)

Actions associées

Action 2.7 : Promotion et accompagnement des entreprises qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise.

Action 8.4 : Mobiliser les clubs de zones d'activités pour le covoiturage.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre d'aires de covoiturage réalisées en zones d'activités.
- Evaluation
- Fréquentation des aires de covoiturage en zones d'activité.

Estimation financière

Coût d'étude : 10 000 € HT.

Action n°8.4 : Mobiliser les clubs de zones d'activités pour le covoiturage

Constat et enjeux

Le PDU est également favorable au développement de PDIE (Plan de déplacements inter-entreprises) dans les zones d'activités denses de son territoire notamment dans la zone des Dunes et dans la zone des Cailloux.

Description de l'action

L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE s'est engagé dès 2001, avec la mise en place d'un soutien méthodologique et une attribution de subvention plafonnée à 4 500 € HT consacrée aux études de faisabilité d'un PDE.

Outre cette aide financière, qui se poursuivra à l'avenir, l'aide au développement des PDE se formalise par :

- La professionnalisation des services de Conseil en Mobilité,
- Une aide plus ciblée aux entreprises, administrations et grands services publics,
- Un renforcement des actions de communication et de concertation.

Objectif de l'action

Encourager les entreprises à agir en lien avec une démarche de développement durable en élaborant un PDE.

Actions associées

Action 8.3 : Privilégier les emplacements de covoiturage en zone d'activités.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes / ADEME / Cap Calais.

Rôle des acteurs

Cap Calais / CCI / Réseau Alliance et milieux économiques.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre de PDE subventionnés.
- Evaluation
- Nombre de PDE en cours, en élaboration, en projet,
- Actions de communication et de concertation,
- Bilan des actions des PDE.

Estimation financière

Coût d'étude : subvention ADEME des études à hauteur de 25% plafonnée à 4 500 € HT par PDE. Programmation de 3 à 4 subventions / an.

Action n°9.1 : Adoption d'une réglementation et de places dédiées aux livraisons principalement à Calais

Constat et enjeux

Les déplacements routiers liés aux livraisons/enlèvements s'ils ne sont pas encadrés peuvent poser des problèmes de circulation (congestion due à un véhicule de livraison à l'arrêt) ou des problèmes de stationnement. La réglementation des livraisons s'impose dans les zones aux demandes multiples.

Description de l'action

Réalisation d'une étude pour adopter une réglementation cohérente.

Objectif de l'action

Principalement à Calais (rue Royale, rue de la Mer, boulevards) adopter une réglementation des livraisons pour limiter la circulation des véhicules les plus encombrants et les plus polluants. Proposer des aires de livraison adaptées.

Actions associées

Action 6.1 : Mieux connaître le stationnement.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Les communes établissent une réglementation pour le transport de marchandises en concertation avec Cap Calais qui assurent la cohérence entre les communes.

Indicateurs

- Suivi
- Nombre places réglementées.
- Evaluation
- Taux d'occupation, taux de rotation.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°9.2 : Concertation sur la réglementation des livraisons avec les commerçants et les fournisseurs

Constat et enjeux

Les déplacements routiers liés aux livraisons/enlèvements s'ils ne sont pas encadrés peuvent poser des problèmes de circulation (congestion due à un véhicule de livraison à l'arrêt) ou des problèmes de stationnement. La réglementation des livraisons s'impose dans les zones aux demandes multiples.

Description de l'action

Organiser des réunions de concertation autour de la réglementation des livraisons.

Objectif de l'action

Principalement à Calais (rue Royale, rue de la Mer, boulevards) adopter une réglementation des livraisons doit permettre de limiter la circulation des véhicules les plus encombrants et les plus polluants.

Actions associées

Action 9.1 : adoption d'une réglementation.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Communes.

Rôle des acteurs

Les communes établissent une réglementation pour les livraisons/enlèvement en concertation avec les commerçants et les fournisseurs.

Indicateurs

- Suivi
- réunions de concertation.
- Evaluation
- réglementation évaluée par les participants.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°9.3 : Etude de faisabilité des reports modaux vers le fret ferré et le fret fluvial

Constat et enjeux

Le transport multimodal correspond à l'acheminement des marchandises par au moins deux modes de transport différents dont les parcours principaux s'effectuent par rail, voies navigables ou mer, et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possible.

Le report modal ou l'usage d'un mode massifié nécessite un changement de 3 types :

- Organisationnel/logistique (volumes de transport ; ruptures de chaîne ; contraintes urbaines influant sur le mode routier; réglementaires) ;
- Économique pour bénéficier des économies d'échelle des transports massifiés ;
- Environnementaux.

Description de l'action

Inciter à la construction d'offres ferrées et fluviales pour favoriser le report modal.

Objectif de l'action

Hiérarchiser les axes utilisés par les poids lourds pour s'assurer du développement Fer-Fluvial dans le transport de marchandises

Présenter les différentes étapes qu'il convient de réaliser dans l'ordre pour construire une solution robuste et fiable.

Actions associées

Action 9.4 : Développer et valoriser les plates formes logistiques.

Action 9.5 : Suivi des autoroutes de la mer et ferroviaires.

Calendrier de mise en œuvre

Court et Moyen termes : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap calaisis a pour rôle de promouvoir la diversification logistique et notamment fer-route.

RFF, VNF

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- actions réalisées.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°9.4: Développer et valoriser les plateformes logistiques

Constat et enjeux

L'excellent niveau de desserte du territoire lui permet d'afficher des ambitions importantes en matière de développement de l'activité transport et logistique.

La plupart des modes de transport sont en effet présents sur le territoire : un réseau autoroutier de grande qualité, une desserte ferroviaire en cours de développement, un aéroport, deux générateurs de flux majeurs que sont le Tunnel sous la Manche et le Port de Calais.

La multimodalité constitue par ailleurs un élément concurrentiel fondamental pour les territoires qui ambitionnent d'afficher un statut de plate-forme logistique.

Une plateforme logistique consiste à stocker les produits près des axes de distribution c'est-à-dire plus près des clients pour les livrer plus rapidement. La position géographique de Calais permet des échanges privilégiés avec le Royaume-Uni, l'Europe du nord et les régions du grand ouest.

Description de l'action

Développement de la zone logistique Calais Premier (200 000 m² d'activités logistiques et tertiaires) desservi l'autoroute A16 et une Installation Terminale Embranchée (ITE) ferroviaire.

L'ITE permettrait une solution ferroviaire alternative pour les liaisons Grande Bretagne / Europe Centrale-Est et notamment depuis Berlin, Leipzig, Nuremberg, Munich, Stuttgart et Vienne.

L'activité tendrait vers 6 trains par semaine pour 27 remorques embarquées par train



Site logistique de Calais Premier

Objectif de l'action

Contribuer à affirmer la place de Calais comme territoire de développement et d'activités logistiques et de services destinés aux transports.

Actions associées

Action 9.3 : Etude de faisabilité des reports modaux vers le fret ferré et le fret fluvial.

Action 9.5 : Suivi des autoroutes de la mer et ferroviaires.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis a pour rôle de promouvoir le développement et la valorisation des plates formes logistiques.

Indicateurs

- Suivi : - réalisation de l'étude.
- Evaluation : - actions réalisées.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- actions réalisées.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°9.6: Maintien et valorisation des installations terminales embranchées privées

Constat et enjeux

Les installations terminales embranchées (ITE) raccordent les zones d'activités d'entreprises ou de collectivités locales au réseau ferré national. Il s'agit par exemple des voies ferrées de sites industriels privés.

Description de l'action

Identification des ITE privées existantes et mise en œuvre d'un plan de valorisation.

Objectif de l'action

Présenter les différentes étapes qu'il convient de réaliser dans l'ordre pour construire une solution robuste et fiable.

Actions associées

Action 9.5 : Suivi des autoroutes de la mer et ferroviaires.

Calendrier de mise en œuvre

Court et Moyen termes : 2016 à 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Communes.

Le réseau ferré portuaire comporte des installations terminales embranchées (ITE) privées qui par nature ne sont pas rattachées au réseau national RFF, dans l'attente du partage entre RFF et le Port. Une association du Port paraît souhaitable pour le maintien et la valorisation des ITE privées.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- actions réalisées.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°9.7 : Valoriser la desserte fluviale du territoire

Constat et enjeux

La déclaration de Tallin du 17 octobre 2013, co-signée par la Commission européenne et les ministres chargés des voies navigables de la Belgique, des Pays-Bas et de la France, a permis de réaffirmer l'importance du projet de Canal Seine - Nord Europe, en étendant son périmètre de l'embouchure de la Seine, au niveau du port du Havre, jusqu'au réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais, à la frontière avec la Belgique. Le développement de cette liaison Seine-Escaut doit permettre de rattraper un retard certain du niveau de service du réseau d'infrastructure fluvial et ainsi concourir au développement des hinterlands des ports français de la façade nord, du Havre à Dunkerque ainsi qu'au dynamisme économique des territoires traversés.

Cette action vise à préserver le potentiel économique de la voie d'eau.

Débuté en 2002 par les travaux d'abaissement du siphon de Ruminghem, la modernisation du canal de Calais a franchi une étape importante avec l'ouverture à la navigation de la « nouvelle courbe du Ruth ».

Un volet fluvial pour l'aménagement du canal de Calais d'un montant de 12 millions d'euros a été programmé au contrat de projet 2007-2013.

Le double objectif de ces travaux est d'améliorer la sécurité des convois, ainsi que l'amélioration des conditions de navigation pour les unités fluviales de gabarit 600 / 800 tonnes et d'inscrire le canal de Calais dans le prolongement du grand réseau de transport européen reliant les ports normands, l'Île de France, le Bénélux et l'Allemagne.

Description de l'action

Mener une étude de valorisation économique de la voie d'eau dans la perspective de mise en évidence de nouveaux débouchés (déchets, produits de construction, etc.)

Développer le partenariat avec les carrières afin de pérenniser le transport des matériaux par voie fluviale

Intégrer le canal de Calais dans le maillage des plates-formes logistiques : port, Turquerie Canal, en veillant à la qualité des liaisons routières.

Développer le partenariat avec les Voies Navigables de France afin d'intégrer l'équipement du Canal de Calais dans l'offre auprès des chargeurs.

Objectif de l'action

Compléter l'offre de transport du territoire en valorisant un mode de transport qui peut s'avérer complémentaire à l'offre existante et afficher ainsi un statut de plate-forme multimodale.

Contribuer au report modal des trafics de marchandise vers le mode fluvial

Contribuer à limiter la pression sur le réseau routier et autoroutier.

Développer l'activité économique liée au transport fluvial.

Conserver la place du canal de Calais dans le réseau magistral des voies navigables.

Pérenniser et développer le potentiel foncier autour de l'appontement fluvial de Coulogne.

Actions associées

Action n°9.3 : Etude de faisabilité des reports modaux vers le fret ferré et le fret fluvial

Calendrier de mise en œuvre

Court terme, moyen et long terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calais.

Rôle des acteurs

Calais Promotion, CCICO, VNF, Ville de Coulogne, Carrières de Marquise

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'étude.
- Evaluation
- publication annuelle des indicateurs de suivi.

Estimation financière

Coût d'étude : 20000 €.

Action n°9.8 : Mieux connaître les transports de marchandises

Constat et enjeux

L'activité du transport de marchandises concerne sur le territoire un vaste éventail de déplacements qui sont aujourd'hui mal connus. Les enquêtes ménages traitent les déplacements du point de vue des résidents au territoire mais n'abordent pas les déplacements de marchandises internes et externes.

Description de l'action

Créer une instance transport de marchandises

Objectif de l'action

Mettre en place des indicateurs permettant de caractériser les évolutions des flux de marchandises et son cadre réglementaire.

Analyser la pertinence de mise en place d'un équipement routier de type giratoire au niveau de la sortie 48 sur l'A16 pour desservir les zones d'activités Turquerie et TransMarck

Actions associées

Action 11.1 : Mieux connaître les déplacements sur le territoire.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis a pour mission de créer et faire vivre une instance « transport de marchandises »

Indicateurs

- Suivi
- mise en place d'une instance.
- Evaluation
- publication annuelle des indicateurs de suivi.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°10.1 : Intégrer les observations du Plan de Protection de l'Atmosphère et du Plan Climat Air Energie

Constat et enjeux

Le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie du Nord-Pas de Calais a été élaboré en application de la Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Loi Grenelle II). Émettre moins de gaz à effet de serre, émettre moins de polluants atmosphériques, consommer moins d'énergie, s'adapter aux effets du changement climatique sont des préoccupations convergentes et indissociables.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (2014) a pour objet de définir les actions permettant de ramener les concentrations en polluants dans l'air ambiant sous des valeurs assurant le respect de la santé des populations (valeurs réglementaires définies dans le Code de l'Environnement).

Description de l'action

Diminuer la vitesse de circulation, organiser le covoiturage, mettre en place des PDE, promouvoir la charte « CO² », promouvoir les modes moins polluants

Objectif de l'action

Diminuer les particules fines émises par la circulation
Œuvrer à la diminution de l'empreinte carbone.

Actions associées

Action 2.1 Adaptation du réseau TC aux développements du Territoire

Action 2.8 Promotion et accompagnement des entreprises qui souhaitent mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)

Action 3.2 Prise en compte systématique des modes doux dans les futurs aménagements de voirie, traitement des profils en travers existants

Action 5.2 Adapter les limitations de vitesse des axes structurants

Action 6.5 Déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques

Action 8.3 Privilégier les emplacements de covoiturage en zone d'activités

Action 10.11 Intégrer les observations du Plan de Protection de l'Atmosphère et du Plan Climat Air Energie

Action 11.3 : Suivre et évaluer le PDU.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis a pour mission de suivre les évolutions du SRCAE et du PPA.

Indicateurs

- Suivi
- mise en place d'indicateurs propres au territoire.
- Evaluation
- Evolution du bilan carbone.
- Evolution de la qualité de l'air.

Estimation financière. Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°10.2 : Améliorer la collecte des données air et bruit pour identifier les sources de nuisances

Constat et enjeux

Utiliser les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour identifier les sources de nuisances.

Utiliser les sources ATMO Nord - Pas de Calais pour identifier la qualité de l'Air.

Description de l'action

Exploiter au niveau local les données disponibles.

Objectif de l'action

Abonder les données de l'observatoire du PDU.

Actions associées

Action 11.3 : Suivre et évaluer le PDU.

Calendrier de mise en œuvre

Moyen terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis a pour mission de suivre les évolutions des indications sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Indicateurs

- Suivi
 - mise en place d'indicateurs propres au territoire.
- Evaluation
 - Évolution du Bruit.
 - Évolution de la qualité de l'air.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°10.3 : Identifier les zones résidentielles affectées par les nuisances sonores

Constat et enjeux

Les impacts sanitaires du bruit sont importants. Il provoque des troubles du sommeil, des troubles cardiovasculaires ... et il contribue également à la perte d'années de vie.

Le Plan national de Santé propose notamment d'améliorer la qualité de l'environnement sonore par la publication d'un guide pour améliorer la qualité acoustique dans les écoles, développer l'éducation au bruit et à la citoyenneté, notamment auprès des jeunes, et mettre à disposition du public une application sur les 15 points à vérifier en matière de bruit dans les logements.

Description de l'action

Utiliser les données bruit (Réseau Calaicibel) pour caractériser les ambiances sonores urbaines dans le but d'améliorer la qualité du cadre de vie des résidents

Utiliser les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour identifier les sources de nuisances et les croiser avec les zones d'habitats.

Objectif de l'action

Définition des mesures de compensation à l'exposition au bruit et notamment d'établissement des niveaux d'isolement acoustique à respecter dans les constructions.

Actions associées

Action 11.3 : Suivre et évaluer le PDU.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2020.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis a pour mission de mettre en évidence les zones résidentielles les plus exposées au bruit.

Indicateurs

- Suivi
- mise en place d'indicateurs propres au territoire.
- Evaluation
- Evolution du Bruit dans les zones résidentielles.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°11.1 : Mieux connaître les déplacements du territoire à l'échelle du Pays

Constat et enjeux

Les objectifs du PDU sont basés sur un point zéro du marché des déplacements pour mieux en connaître l'évolution et évaluer les actions mises en œuvre dans le cadre du PDU.

Description de l'action

Actualisation de l'Enquête ménage à l'échelle du pays du Calaisis.

Actualisation de l'enquête origine destination sur le réseau urbain

Objectif de l'action

Sur le territoire du SITAC, disposer d'un inventaire des déplacements qui permette à la fois de suivre les objectifs de parts de marché du PDU mais aussi de mieux appréhender les modifications en termes de flux soit du réseau de transports collectifs soit du réseau routier.

Actions associées

6.1 Mieux connaître le stationnement.

8.2 : Amorcer une réflexion d'ensemble plutôt à l'échelle du Pays pour la constitution d'aires de covoiturage

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016

Maître(s) d'ouvrage(s) : SITAC et SYMPAC.

Rôle des acteurs

Le Sympac actualise l'enquête ménage de 2009 à l'échelle du Pays et le SITAC actualise l'enquête origine destination du réseau urbain de 2014.

Indicateurs

- Suivi
- réalisation de l'enquête.
- Evaluation
- aide à la décision pour les projets de transports collectifs ou routiers.

Estimation financière

Coût d'étude : 0.1 M€ € HT

Action n°11.2 : Organiser la mobilité dans le cadre du développement durable

Constat et enjeux

Les actions aujourd'hui mises en œuvre manquent de cohérence et d'orientations stratégiques claires en faveur du développement durable.

Description de l'action

Création d'un poste de chargé de mission Eco-Mobilité pour favoriser l'intermodalité sur le territoire mais aussi encourager le report modal et le covoiturage.

Objectif de l'action

Sur le territoire du SITAC, le chargé d'Eco-mobilité a pour mission par exemple :

- du conseil en mobilité
- le développement des Plan de Déplacements d'Entreprises ou Inter Entreprises (PDE – PDIE) : *intégrer les remarques du Département*
- le développement des Plan de Déplacements des Établissements Scolaires (PDES) : *intégrer les remarques du Département*
- le développement des nouvelles mobilités
- l'organisation et l'animation des opérations de communication et de promotion autour du management de la mobilité, du développement durable et des transports alternatifs.
- des actions de sensibilisation et de pédagogie sur la mobilité durable.
- l'information du public et la mise à disposition des services de mobilité (location de vélos, organisation de covoiturage, information multimodale...)
- l'aide à l'utilisation des centrales de mobilités (SMIRT quand elle sera mise en œuvre et BOUGECO sous réserve de l'extension de la plateforme de mobilité à l'échelle du Pays du Calaisis.

Actions associées

Action 2.8 : Promotion et accompagnement des entreprises pour mettre en place un PDE.

Action 2.9 : Opération pédagogique Transport en commun.

Action 3.6 : Intégration des modes doux dans les Plans de Déplacement d'Administration.

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Cap Calaisis par la création d'un poste de chargé de mission Eco-Mobilité se donne les moyens de faire réfléchir d'autres acteurs à la mobilité durable.

Indicateurs

- Suivi
- recrutement d'un chargé de mission
- Evaluation
- Nombre d'actions engagées (PDE, PDA...)

Estimation financière

Coût de fonctionnement : 50 000 € HT

Action n°11.3 : Suivre et évaluer le PDU

Constat et enjeux

L'article L. 1214-8 du code des transports stipule que les plans de déplacements urbains (PDU) doivent faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans.

L'évaluation du PDU de 2003 a laissé apparaître qu'en dehors des actions relatives au TC, les objectifs du PDU n'ont pas été atteints.

Sans attendre l'évaluation et le cas échéant la révision du document, une instance de gouvernance doit permettre d'analyser les résultats des études et actions engagées et inciter à lancer de nouvelles actions notamment pour celles qui ne relèvent pas du SITAC, porteur du PDU.

Description de l'action

Mise en place d'une instance chargée du suivi et de la coordination de toutes les actions impliquant des compétences communales ou communautaires, notamment sur le stationnement et la voirie.

Cette commission est composée des membres du Comité de Pilotage du PDU et se réunira une fois par an pour faire le bilan des actions engagées et programmées les actions qui restent à mener.

En amont des Comités de Pilotage, des ateliers thématiques pourraient être organisés sur le modèle de ceux animés par le SITAC au démarrage de la procédure de révision du PDU.

Par ailleurs, les représentants d'usagers, membres de la CCSPL, seront associés en amont des réunions de comité de suivi afin de tenir compte de leurs besoins spécifiques et de leur permettre de s'exprimer dans les meilleures conditions (l'association des Paralysés de France, la Confédération Consommation, Logement, Cadre de Vie et l'U.F.C « que choisir »).

Objectif de l'action

- associer les usagers à la politique des transports (clubs d'usagers,...) ;
- mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU (coordination, indicateurs, enquêtes,...).

Actions associées

Action 11.1 : Mieux connaître les déplacements sur le territoire.

Calendrier de mise en œuvre

Court et moyen termes : 2016.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Cap Calaisis.

Rôle des acteurs

Le SITAC et Cap Calaisis alimentent l'observatoire de données sur la mobilité qui vient en appui à la commission.

Indicateurs

- Suivi
 - mise en place d'un observatoire.
- Evaluation
 - publication annuelle des indicateurs de suivi.

Estimation financière

Coût d'étude : pas de coûts directs.

Action n°11.4 : Etablir un Compte Déplacements

Constat et enjeux

Les outils d'aide à la décision sont particulièrement utiles en matière de mobilité compte tenu de la complexité des acteurs. Le Compte Déplacements est un outil d'aide à la décision pour mener une politique locale de déplacements. Il fait apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes des transports (pollution, bruit ...), il permet également d'informer et de sensibiliser tous les acteurs aux pratiques de déplacements.

Description de l'action

Créer un Compte Déplacements

Objectif de l'action

Etablissement d'un Compte Déplacements permettant de réaliser un recensement des flux financiers relatifs aux transports de voyageurs à l'échelle de l'agglomération en identifiant tous les acteurs qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités...) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs...) et les montants correspondants

L'analyse prend en considération les dépenses d'investissement comme de fonctionnement. La dépense est affectée au dernier organisme payeur :

Actions associées

Action 11.3 : Suivre et évaluer le PDU

Calendrier de mise en œuvre

Court terme : 2015.

Maître(s) d'ouvrage(s) : Sitac

Rôle des acteurs

Le SITAC a pour mission de créer un compte déplacements.

Indicateurs

- Suivi
- Méthodologie du CEREMA.
- Evaluation
- publication annuelle

Estimation financière

Pas de coût direct : réalisation en interne par le SITAC (dans le courant de l'été 2015)

12 – HIERARCHISATION DES ACTIONS

La mise en œuvre des différentes actions sera évaluée par la commission chargée de suivre le Plan de Déplacement urbain.

La **fiche** action 11.3 « suivre et évaluer le PDU » est par conséquent une action prioritaire qui devra être engagée dès 2016 ce qui permettra à la **commission de se réunir pour la première fois** dans l'année qui suit l'adoption du PDU. Compte tenu des objectifs affichés d'évolution des parts modales, les actions prioritaires à mettre en œuvre sont celles visant :

- **à développer l'usage des transports collectifs et l'intermodalité :**

Les actions 2.2 « étude de faisabilité du déplacement du pôle multimodal en gare de Calais » et 2.3 « faisabilité de mise en œuvre d'un TCSP sur le réseau » sont des actions prioritaires à engager car si les faisabilités techniques sont confirmées, la mise en œuvre conjointe d'un transport en commun et site propre et d'un pôle d'échange multimodal permettra d'améliorer sensiblement l'efficacité des transports en commun en terme de vitesse commerciale, de confort d'usage (correspondances, lisibilité de l'offre,...) et d'intermodalité (TER, bus urbains et interurbains).

Il en est de même pour l'action 2.6 « développement de l'intermodalité notamment par la billettique intégrée dans le cadre du SMIRT » qui vise l'intégration sur un support billettique unique « la carte pass pass » des titres de transport intermodaux et multimodaux des différents réseaux urbains, interurbains et TER de la Région.

A ce titre de transport unique s'ajoute le développement des centrales de mobilités (centrale SMIRT et Bougéco) permettant aux usagers d'obtenir l'ensemble des informations utiles à leur parcours (horaires, temps de trajet, correspondance, etc) facilitant l'intermodalité entre les modes.

La création d'un poste de chargé de mission éco-mobilité au sein de Cap Calais prévue par l'action 11.2 doit également être engagée de manière prioritaire

- **à développer l'usage des modes doux**

les actions 3.4 « Amélioration de l'accessibilité, réduction des vitesses, réduction des temps de parcours et intégration des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation », 3.8 « développement des pistes cyclables en cohérence avec les véloroutes et développement d'itinéraires touristiques à pied » et 3.9 « action de sensibilisation et de communication » revêtent un caractère prioritaire puisque leur mise en œuvre permettra de sécuriser et d'encourager à la pratique du vélo et de la marche pied face aux autres modes de transport motorisés.

- **à encourager l'usage de transport alternatif à la voiture particulière**

par la mise en œuvre des actions relatives au covoiturage (action 8.2 développer les aires de covoiturage) et à la réalisation des plans de déplacements (action 2.7 promotion et accompagnement des entreprises qui souhaitent réaliser un PDE)

- **à réduire la circulation automobile**

Les actions 6.2 « élaborer une politique de stationnement » et 6.3 « inciter à l'utilisation de la balad'in en hyper centre par la promotion de parcs relais » sont des enjeux importants qui permettront de limiter l'usage de la voiture en centre-ville et encourageront au report modal.

Enfin pour répondre aux objectifs du PDU en matière d'accessibilité et d'enjeux environnementaux l'action visant à la mise en œuvre d'une commission intercommunale chargée de suivre et de coordonner les PAVÉ (action 4.3) et les actions relatives à la circulation automobile notamment les actions 5.1 (hiérarchisation de la voirie) et 5.2 (d'adaptation des vitesses) doivent être engagées de façon prioritaire.

Il en est de même pour l'ensemble des actions relatives au transport de marchandises (thématique 9) car ces propositions sont des enjeux importants pour le Calaisis qui est un territoire stratégique par l'excellent niveau de desserte dont il dispose et qui lui permet d'afficher des ambitions importantes en matière de développement de l'activité transport et logistique.

