

Tracé de l'extension de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service de Douai



Sommaire

1. Introduction	3
2. Analyse socio-économique du territoire	4
2.1 Situation géographique	4
2.2 Un territoire dont l'héritage de son passé de « grand exploitant » minier se perpétue dans le temps	5
2.1.1 Un bref historique du bassin	5
2.1.2 Des traces économiques toujours visibles aujourd'hui dans le bassin	6
2.3 L'ouest du bassin minier aujourd'hui : dynamiques territoriales	6
2.1.3 Spécialisation sociale des territoires autour d'un même axe	6
2.1.4 Les pôles générateurs de déplacements et les flux qui en découlent	13
3. Les transports de l'arc minier	19
3.1 L'offre en infrastructures routières	19
3.2 L'offre en transport en commun	19
4. Le projet d'extension	29
4.1 Un projet dont le point de départ est l'extension de la ligne A	29
4.2 Renforcer le poids et la centralité du pôle Somain – Aniche	34
4.3 Remise en service de la ligne 105 Hornaing - Denain	41
4.4 Aménager les stations de manière à délivrer une information visuelle visant à rapprocher les usagers des transports collectifs	45
4.5 L'attractivité du réseau améliorée avec une meilleure visibilité de la tarification	47
5. Conclusion	49
6. Annexes	50
7. Bibliographie	52

1. Introduction

Longtemps grand industriel avec l'extraction du charbon, le bassin minier a longtemps bénéficié d'un développement économique et démographique sans précédent, ce qui faisait de lui la « première usine de France ».

Depuis 40 ans, la fin simultanée des houillères et des industries sidérurgiques, qui étaient une source très importante d'emploi, a engendré une grave crise économique, occasionnant de grandes difficultés structurelles. Même si il bénéficie aujourd'hui d'une position stratégique au cœur de l'Europe (croisement des flux vers l'Angleterre et le Benelux), et que le territoire a entamé sa reconversion paysagère, il n'en reste pas moins que les traces de la crise économique se sont perpétuées dans le temps. En effet, le taux de chômage du territoire reste très élevé (18 % contre une moyenne nationale de 10 %). Ces caractéristiques sont davantage accentuées dans un secteur situé entre les communes de Douai et Valenciennes, qui constituera notre périmètre d'étude.

Cela entraîne des difficultés majeures pour la population de s'équiper notamment en véhicules de transport individuel. Ainsi, ils souffrent d'un manque crucial d'accessibilité. Cela constitue un véritable frein au développement du territoire, et surtout à la réinsertion sociale de population, davantage connue pour sa « peur de l'inconnu ».

Cette spécialisation sociale et l'accessibilité de cette population fait l'objet de notre étude et de nos propositions d'aménagement.

Dans un premier temps nous allons décrire procéder à une analyse socio-économique du territoire qui nous permettra de dégager quels sont les pôles générateurs de déplacement et les flux qu'ils engendrent.

Ensuite, nous présenterons la desserte du site d'étude par les transports en commun avant de juger de l'efficacité de ces derniers.

Puis, nous émettrons des propositions souhaitables pour le territoire en termes de transports en commun, afin de donner à celui-ci une meilleure attractivité, et de mieux desservir une clientèle potentiellement captive de ces transports.

2. Analyse socio-économique du territoire

2.1 Situation géographique

Le bassin minier du Nord est un territoire de la nouvelle région Hauts-de-France qui a été marqué dans tous ses aspects par l'exploitation intensive de la houille (communément appelé charbon). Il s'étend sur 1 200 km² et regroupe 31 % de la population de l'ancienne région Nord Pas-de-Calais.

Cette délimitation coexiste avec un ancien gisement qui se prolonge au-delà de la frontière française.



Comme cela a été précisé en introduction, nous limiterons pour cette étude, à la partie est du bassin minier : elle est située entre les communes de Douai et Valenciennes.

2.2 Un territoire dont l'héritage de son passé de « grand exploitant » minier se perpétue dans le temps

2.1.1 Un bref historique du bassin

Le bassin minier du Nord s'est créé à partir de 1720. Le point de départ a été la découverte de charbon dans la ville de Fresnes-sur-Escaut. Après cette date d'autres découvertes de gisements de charbon entraîneront la création de plusieurs compagnies minières, qui se partageront les ressources.

Durant toute la période de l'exploitation jusqu'à la fin des années 80, ces compagnies minières ont laissé leur propre empreinte architecturale et urbaine dans le paysage. La culture minière est ainsi encore parfaitement lisible à travers le patrimoine, en atteste par la présence de chevalement dans de nombreuses communes :



Chevalement à Wallers (59). On aperçoit derrière un habitat caractéristique des cités minières

Dans l'industrie minière, le chevalement est la structure qui sert à descendre et remonter les mineurs, ainsi que le minerai, via une cage d'ascenseur.

Deux principales compagnies ont existé, la compagnie minière d'Anzin (comprenant notamment la commune de Valenciennes), et la compagnie minière d'Aniche.

Afin de contrôler et de rationaliser la production, a lieu en 1944 la nationalisation des anciennes compagnies minières. À partir du début des années 70, quelques usines les moins rentables ferment leurs portes. Ces fermetures entraînent la peur des mineurs qui entrent en grève. En 1990, les deux dernières usines ferment leur porte.

La deuxième moitié des années 90 ont été marqué par la volonté des acteurs de guérir les traces que l'exploitation massive a laissées sur les paysages, les villes et l'économie. Aujourd'hui, de nombreux espaces de friches industrielles ont été reconquis.

Ces dernières années, les pouvoirs publics ont pris conscience du patrimoine bâti du bassin, cela a permis au bassin minier d'être classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012.

2.1.2 Des traces économiques toujours visibles aujourd'hui dans le bassin

L'arrêt des mines a porté un coup très dur à l'essor économique du bassin minier.

Aujourd'hui, cet espace a entamé une reconversion majeure. En effet, le Nord a rattrapé son retard en termes de tertiarisation des emplois (63 % des emplois aujourd'hui). Cependant, le développement de la région est très inégal. En effet, c'est aujourd'hui la métropole lilloise qui concentre une large partie des services et qui concentre près de la moitié des services supérieurs de la région.

Le reste du territoire nordiste affiche encore de mauvais marqueurs sociaux. Cela se traduit notamment par une espérance de vie de trois ans inférieure à la moyenne nationale, et l'amélioration de l'état de santé est plus qu'ailleurs.

Cela a des répercussions au niveau social. Concrètement cela se caractérise par une espérance de vie de trois ans inférieur à la moyenne nationale, due à un mauvais accès à la santé. D'autre part l'amélioration de l'état de santé est plus lent qu'ailleurs. Enfin, le chômage sévit particulièrement puisqu'il est de 13 % contre 10 à l'échelon national, et 18 % de la population vit sous le seuil de pauvreté, contre 13 en France. De plus, comme nous le verrons, de vastes disparités socio-spatiales sont présentes.

Ainsi, si le bassin minier a entamé une reconversion paysagère, en témoigne de son passage du « pays noir » au « pays vert », sa mutation économique se fait toujours attendre.

2.3 L'ouest du bassin minier aujourd'hui : dynamiques territoriales

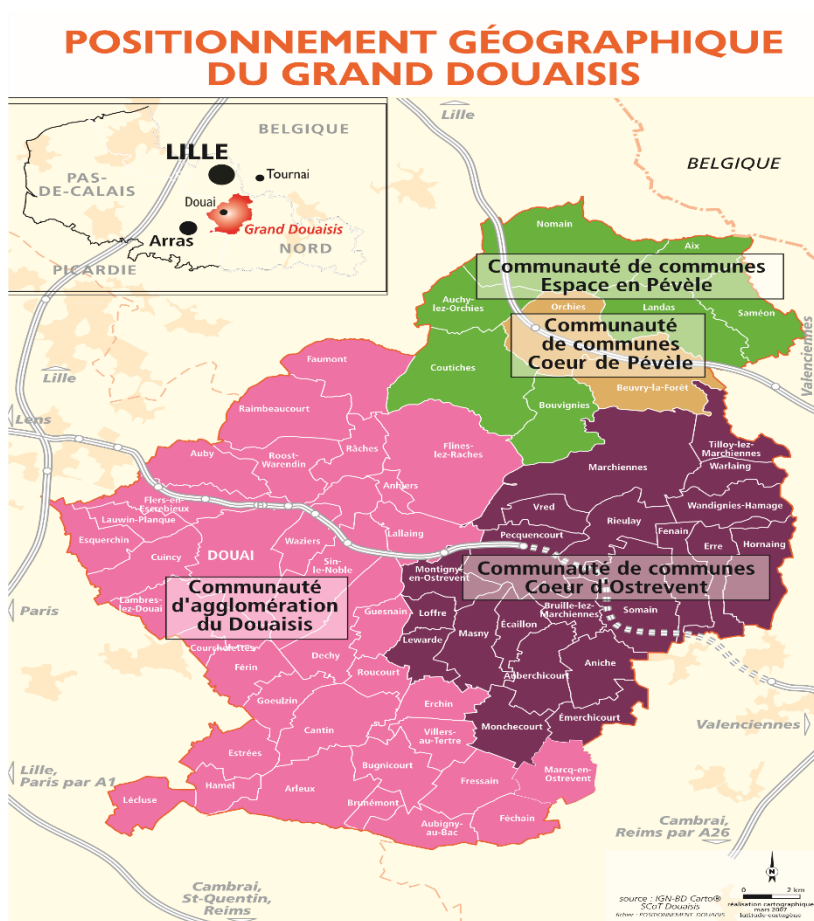
Cette portion du bassin minier se compose lui-même de deux partitions administratives distinctes, et pourtant bien liées entre elles comme nous le verrons par la suite. Nous allons ici dans un premier dégager une caractéristique commune : la forte spécialisation sociale.

2.1.3 Spécialisation sociale des territoires autour d'un même axe

a) Présentation du Douaisis

Situé au cœur de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais, le Douaisis se trouve au carrefour de plusieurs agglomérations : Lille au Nord, Cambrai au Sud, Valenciennes à l'est, et Lens à l'Ouest.

À l'échelon administratif, le territoire est défini, par le SCOT du Grand Douaisis, comme comprenant 65 communes, regroupées au sein de quatre intercommunalités : la Communauté d'agglomération du Douaisis (CAD), et les communautés de communes d'Espace en Pévèle (CCEP), Cœur de Pévèle (CCCP) et du Cœur d'Ostrevent (CCCO). Cette dernière est concernée par la première phase du projet d'extension de la ligne de transport collectif en site propre.



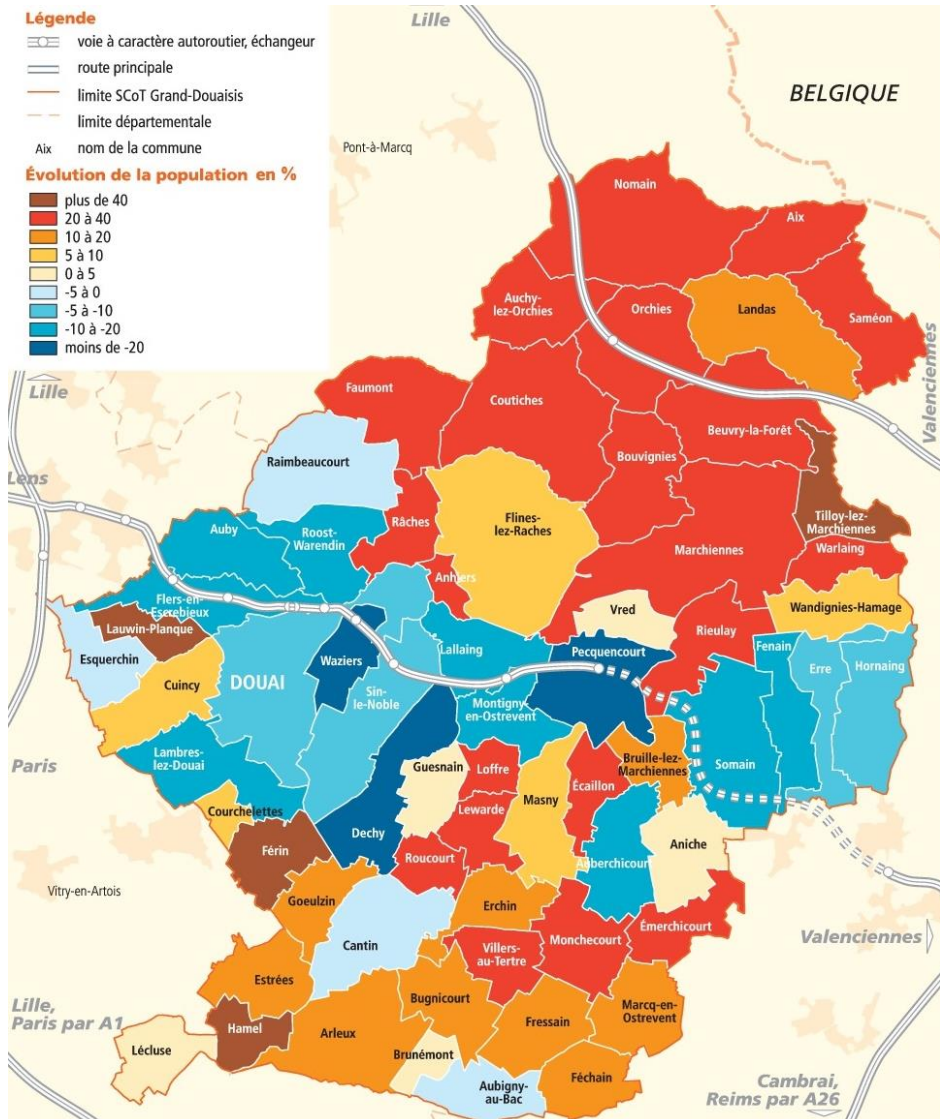
Le Douaisis bénéficie d'une bonne accessibilité, puisqu'il est desservi par l'autoroute A1 qui le relie au sud à Paris en un peu moins de 2h, et au nord vers la métropole lilloise. L'autoroute A21 passe au plus près de l'agglomération douaisienne et la relie à Lens et l'ouest de la région, ainsi que vers Valenciennes et la Belgique (Bruxelles) à l'est.

b) Un territoire où règne une forte spécialisation sociale

Le Grand Douaisis connaît un vieillissement de sa population, mais elle reste en revanche plus jeune que la moyenne nationale. Un solde naturel nettement positif permet de compenser le manque d'attractivité du territoire, ce dernier se traduisant par un solde migratoire négatif.

Si les pôles nord et sud bénéficient d'un regain d'attractivité, on peut dégager un axe où règne une grande fragilité démographique. La cartographie ci-dessous met en évidence une zone bleue présentant cette caractéristique.

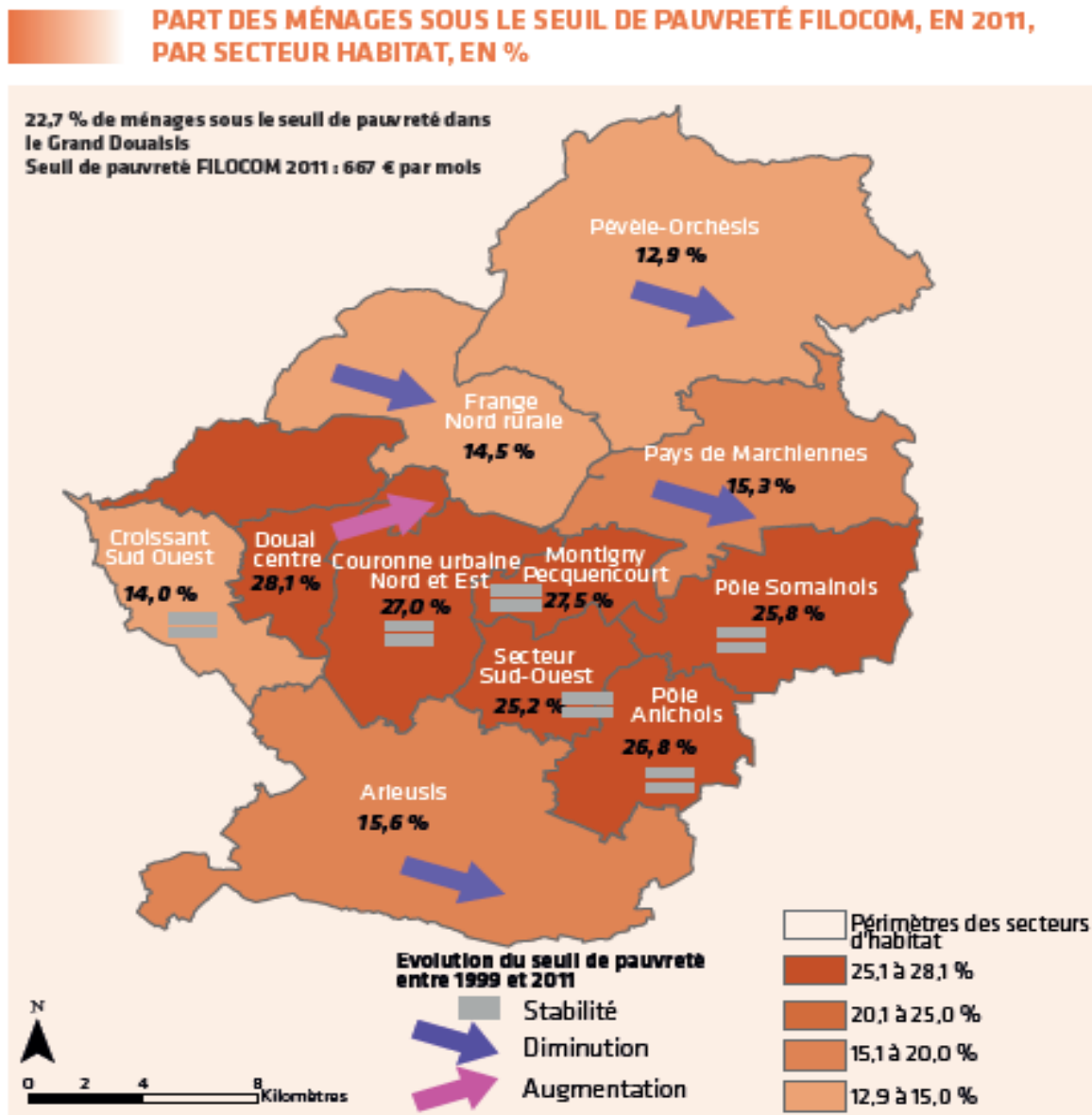
Evolution de la population entre 1975 et 2012



On peut dégager de cette cartographie un axe de communes où l'attractivité diminue. Dans la suite du rapport nous définirons cette axe « **l'arc minier** ».

De façon plus générale, nous allons voir que l'arc minier laisse apparaître un axe urbain central qui coexiste avec l'emplacement de l'ancien bassin minier, qui concentre les populations les plus fragiles, et souffrant de handicaps majeurs : faible qualification, moindre mobilité, forte dépendance au système d'aide sociale.

Sur la répartition spatiale du solde migratoire, vient se superposer celle de la population vivant sous le seuil de pauvreté :

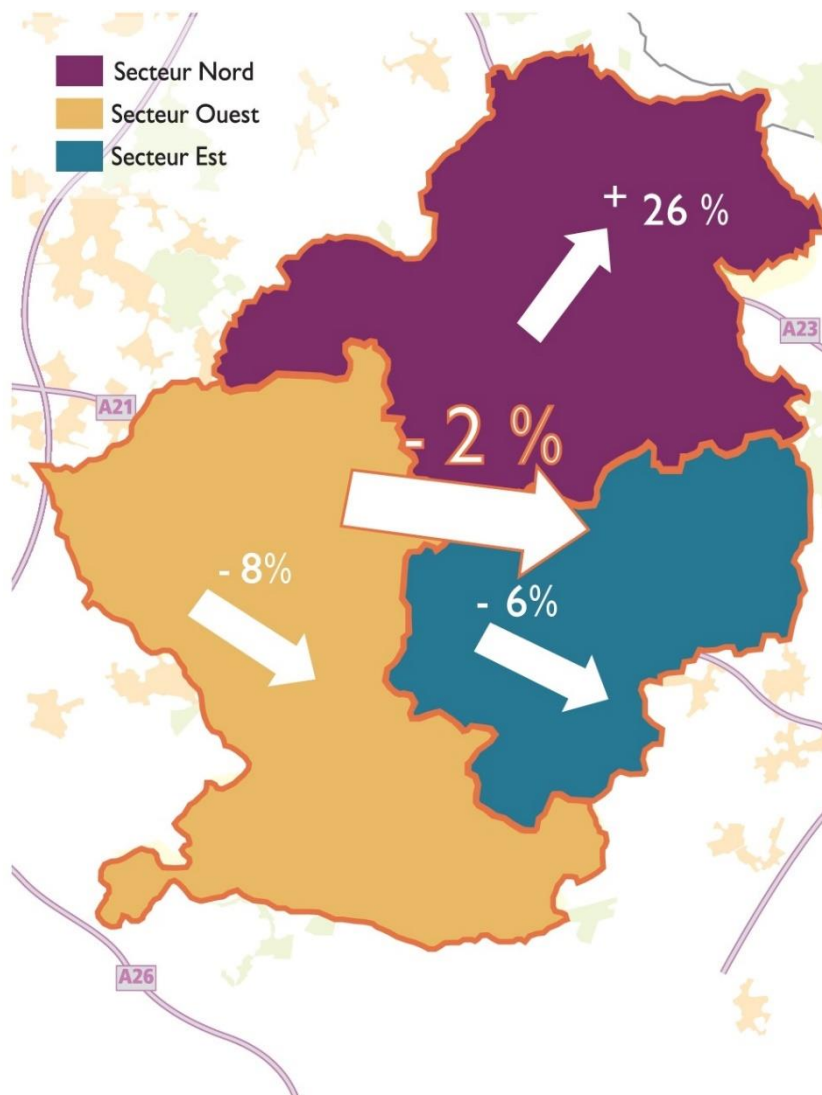


D'autre part, le corollaire de cette pauvreté de l'arc minier est la présence de catégories socio-professionnelles dominées par les ouvriers et les simples employés, qui sont les principaux représentants de l'arc minier. Nous pouvons ainsi parler de difficultés sociales qui restent fortes et très spatialisées.

Cette dynamique territoriale amène à des prévisions de tendances démographiques. L'attractivité que l'on connaît aujourd'hui, serait encore davantage marquée dans l'espace, où la partie nord du Douaisis concentrerait davantage d'habitants, au service d'une périurbanisation. Cependant, le regain d'attractivité pour les communes du Nord est à nuancer. Si ces espaces sont dynamiques, ils le seront

surtout sur le plan démographique, car ils jouissent de la proximité immédiate de la métropole lilloise, et joueront davantage un rôle de « cité-dortoir », où la majorité des ménages possèdent au moins un véhicule.

Evolution projetée de la population



On s'en rend bien compte, les difficultés sociales rencontrées par les communes de l'arc minier (principalement des communes de la CCCO), ont des conséquences sur l'attractivité de celles-ci.

Mais ce n'est pas la seule conséquence. En effet de nombreux ménages de l'arc minier dépendent des minimas sociaux, et par conséquent, allouent un budget très faible consacré à leur mobilité, ce qui constitue un frein dans l'accès à l'emploi, et ainsi perpétuent cette situation dans le temps.

En effet, dans la Communauté de Communes du Cœur d'Ostrevent, le taux de non-motorisation des ménages atteint souvent les 30 %. Ceci s'explique par la difficulté des ménages à investir dans l'achat d'un véhicule ou dans l'acquisition du permis de conduire. Il s'agit donc d'une clientèle susceptible d'utiliser les transports en commun. Cependant, nous verrons que ce n'est pas vraiment le cas.

Enfin, cette géographie sociale se retrouve dans les chiffres du chômage. Si la petite couronne de Douai et le nord de l'arrondissement présentent une forte proportion d'actifs et un taux d'emplois faibles, la CCCO compte beaucoup plus de chômeurs.

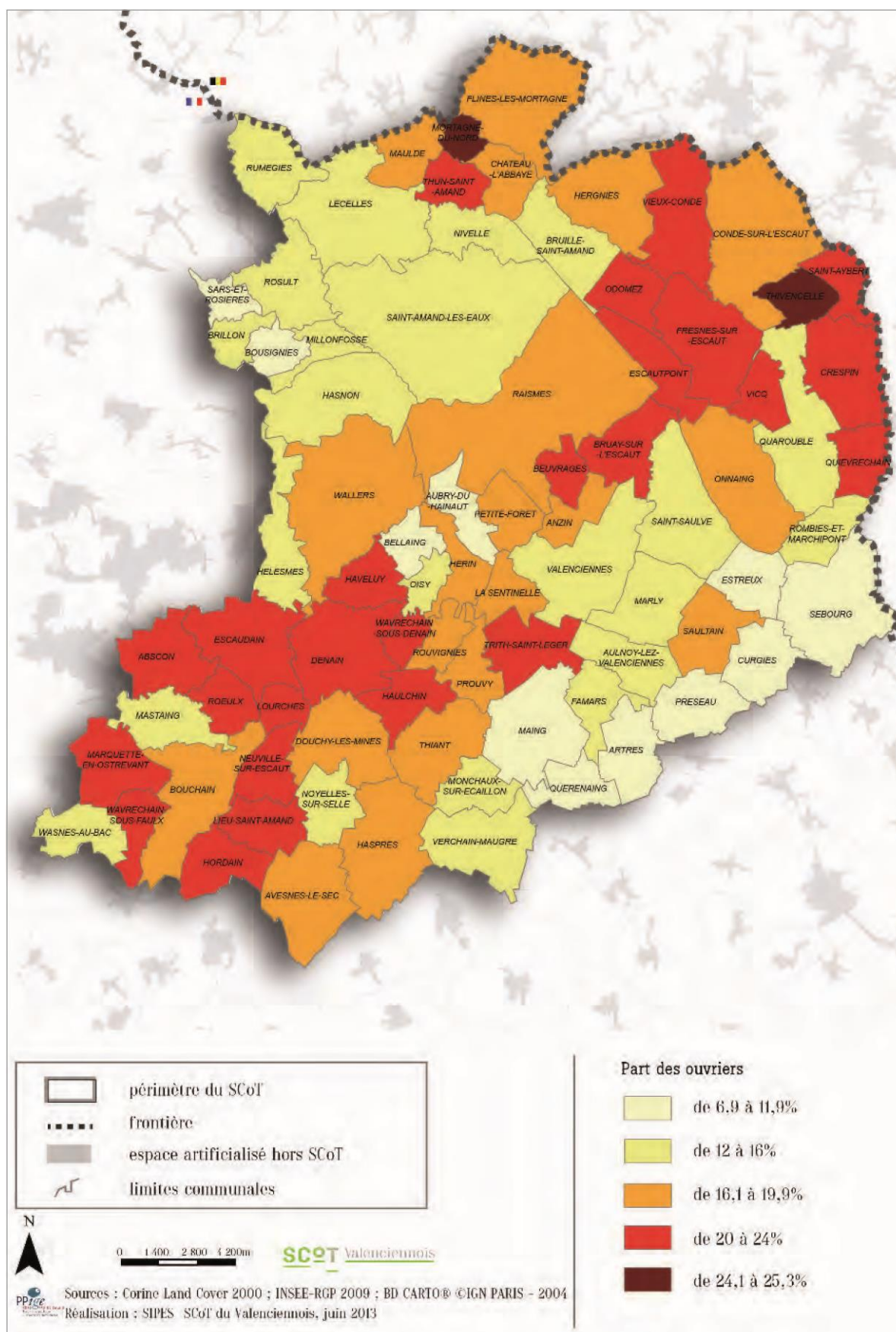
c) Le Valenciennois, ou le prolongement de l'arc minier à l'est

Le Valenciennois est situé au cœur de l'axe Nord Européen Paris – Bruxelles (il est traversé par l'autoroute A2 joignant les deux villes).

Il se caractérise par une importante urbanisation, et surtout par une géographie atypique. En effet, contrairement à la majorité des schémas territoriaux qui s'organisent autour d'une ville importante, le Valenciennois n'accueille dans son chef-lieu que 12 % de sa population et présente une géographie multipolaire.

D'autre part, il présente une réelle évolution négative de sa démographie dans sa partie sud-ouest, en prolongement de l'arc minier. Celle-ci se conjugue avec fortes proportions d'ouvriers et de personnes touchant les minimas sociaux sur cet espace :

Tracé de l'extension de la ligne A



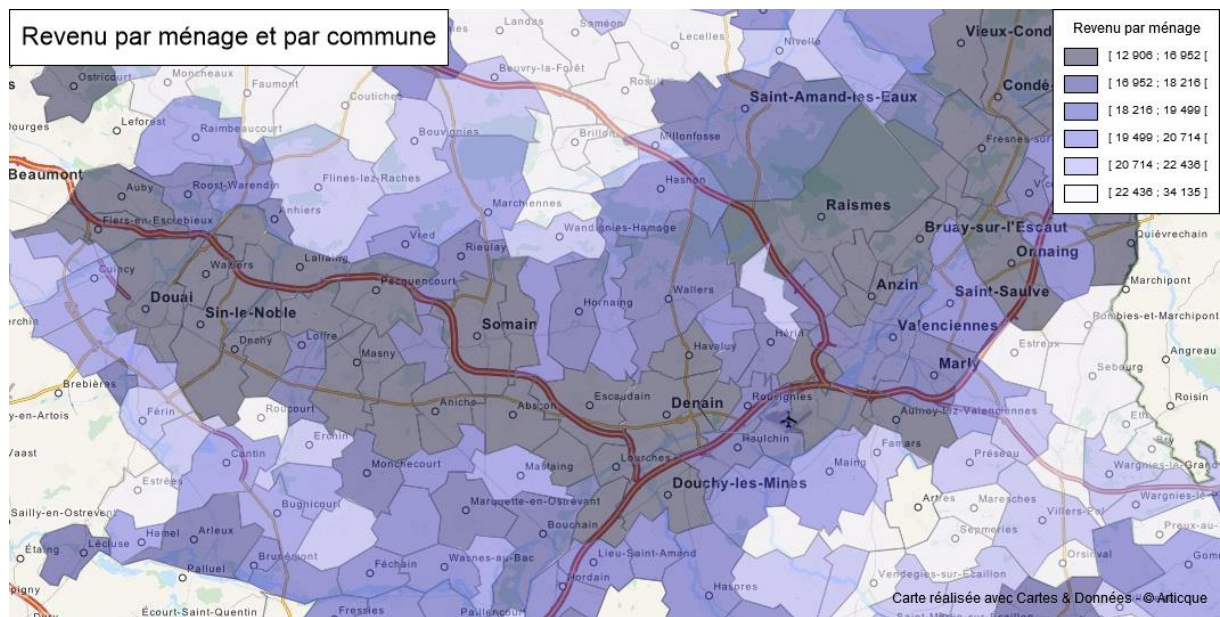
Part des ouvriers dans le Valenciennois

Source : SCOT Valenciennois

Nous pouvons dresser une petite synthèse de cette présentation de ces deux territoires contigus aux caractéristiques similaires :

- Forte spécialisation sociale le long de l'arc minier
- Dans cet espace sont concentré les populations à faible revenus, une part forte d'ouvriers et d'employés
- Une fragilité démographique élevée, la plupart des mobilités résidentielles étant tournées vers les communes rurales plus au sud ou encore les espaces périurbains du nord sous influence Lilloise.

Nous avons ainsi ci-dessous réalisé une cartographie de l'arc minier s'étendant sur les deux arrondissements :



Réalisation : Maxence Legarez

Le continuum formé par les communes les plus foncées représente ainsi spatialement ce phénomène.

2.1.4 Les pôles générateurs de déplacements et les flux qui en découlent

Comme dit précédemment, l'arc minier présente une organisation spatiale multipolaire, mais qui est cependant hiérarchisée, et qui ne génère pas nécessairement le même type de flux de déplacement. Ces flux ont pour origine/destination des **pôles générateurs de déplacement**.

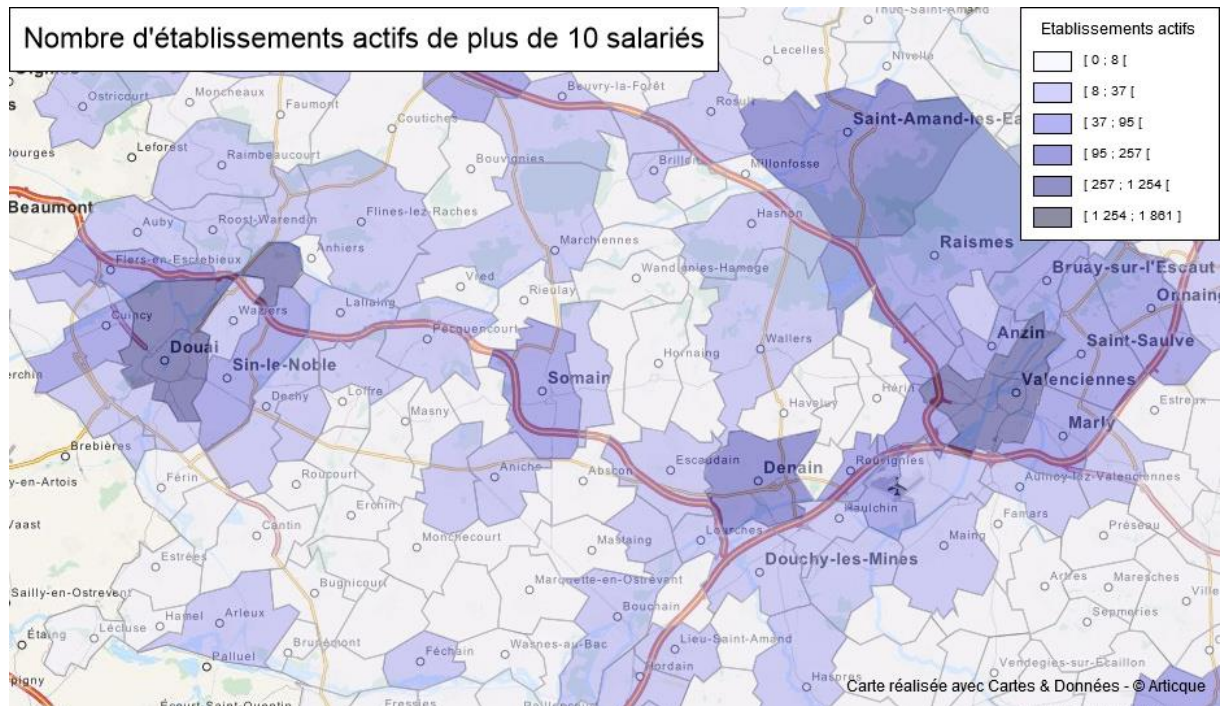
Les pôles générateurs de déplacements sont des entités géographiques qui, par la concentration de leurs fonctions (emplois, commerces, administrations, lieux d'étude...) constituent des pôles d'attractivité, et de ce fait engendrent des déplacements.

Parmi ces pôles, on retrouve : les centres commerciaux majeurs (grande surface), les équipements administratifs (mairie par exemple), les collèges, les lycées, les équipements sportifs et loisirs...

On distingue dans un premier temps trois pôles majeurs que sont Douai, Valenciennes, ainsi que la métropole lilloise. Ces pôles sont avant tout des lieux d'emplois pour les actifs du bassin.

Tracé de l'extension de la ligne A

On observe cependant, comme dis précédemment, la présence de pôle secondaire qui concentre des fonctions comme l'emploi, mais aussi les centres commerciaux et culturels.



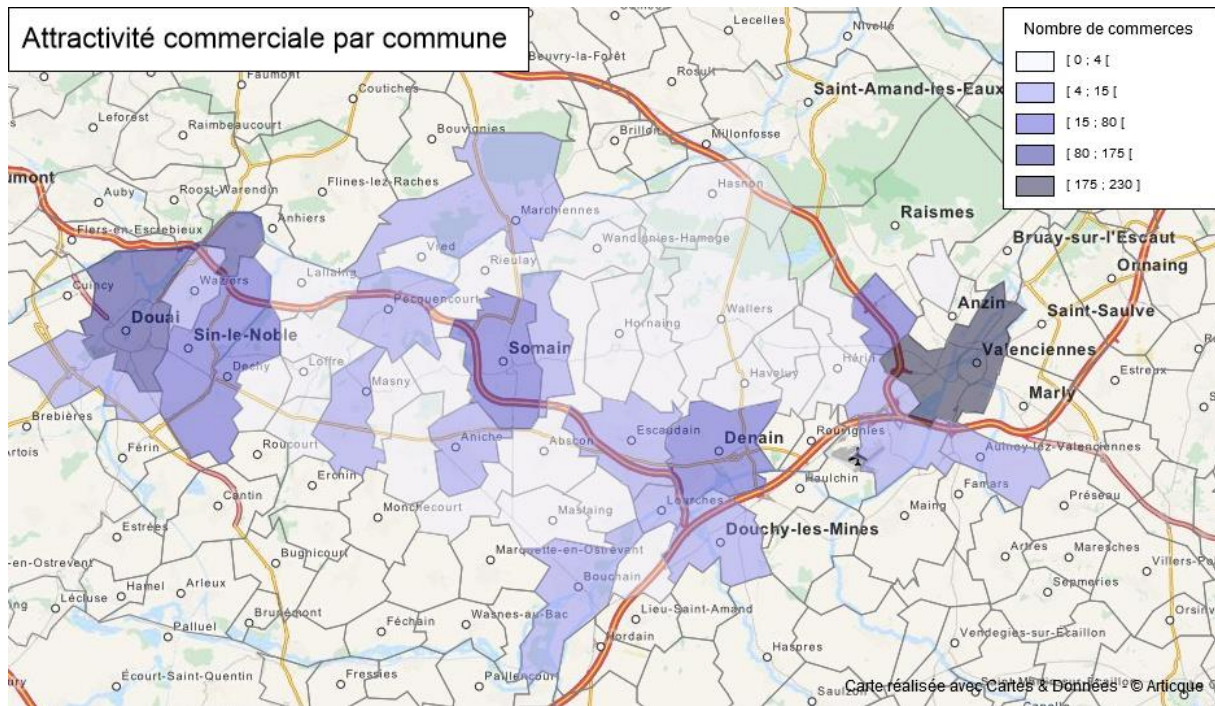
Réalisation : Maxence Legarez

Nous avons choisi de représenter ci-dessus le nombre d'établissements actifs par commune de plus de 10 salariés car ce sont qui vont générer le plus de déplacements, étant donné le nombre plus important de personnes qui y travaillent. Il en ressort que deux pôles intermédiaires se distinguent, il s'agit des communes de Somain et Denain.

La commune de Denain se distingue par sa grande taille et donc permet la concentration d'emploi, la commune de Somain propose des emplois en son centre mais également à la périphérie de la ville, au niveau de la zone d'activité de Somain – Aniche.

Si on s'intéresse à l'attractivité commerciale, donnée par le nombre de commerce (en alimentaire, vêtement et électroménager), on tient une répartition analogue :

Tracé de l'extension de la ligne A



Réalisation : Maxence Legarez

Nous avons retenu ces trois critères pour la cartographie, car d'après des enquêtes ménages, ce sont les trois domaines d'achats privilégiés des français.

Ainsi, les villes de Somain et Denain proposent des services que l'on ne retrouve pas dans un rayon de 10 km. Il s'agit de :

- De centres culturels : théâtre (cinéma à Denain), bibliothèque
- De centres commerciaux de type grande surface, cependant celle-ci est de taille plus conséquente à Denain du fait de la diversité des enseignes
- Des rues commerçantes fréquentées surtout en week end



Rue commerçante Suzanne Lanoy à Somain

Source : Google

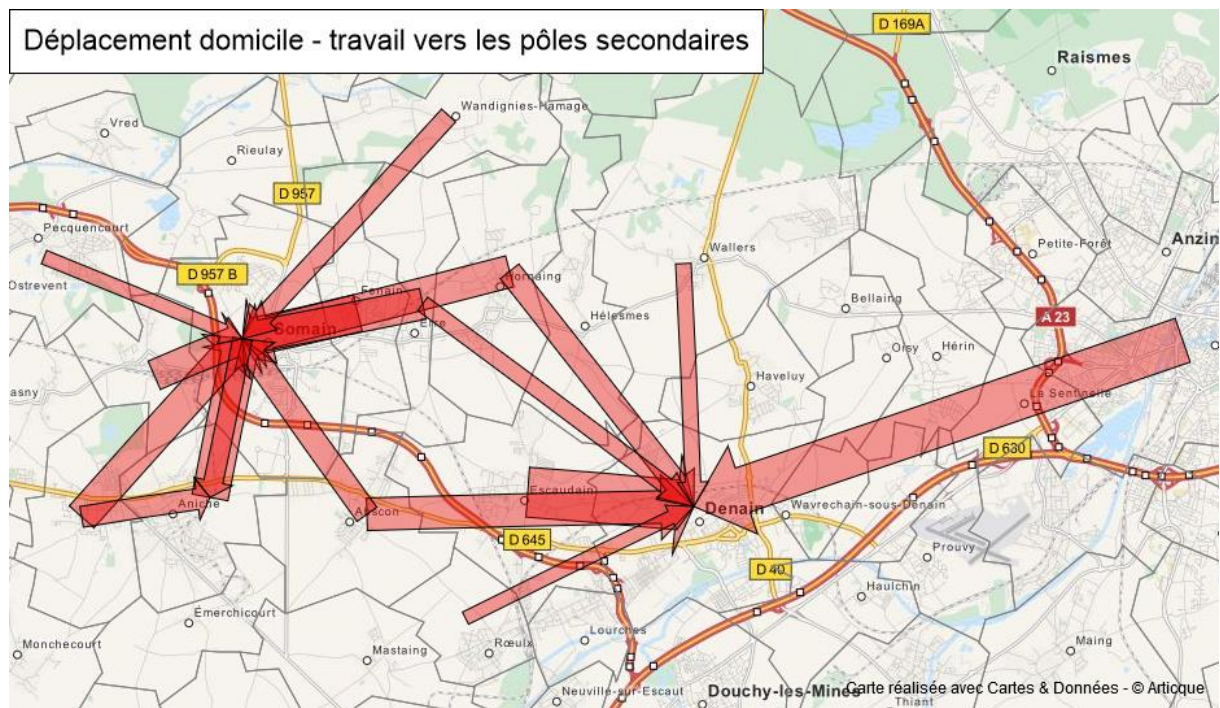
Tracé de l'extension de la ligne A



Rue Villars à Denain : principale rue commerçante de la ville, avec en arrière-plan l'entrée sud de la grande surface

D'autre part, la ville de Somain accueille sur la place Victor Hugo le plus grand marché de sa communauté de communes plusieurs fois par semaines, ainsi que de nombreuses braderies.

Nous allons voir à présent que la présence de ces pôles générateurs a évidemment une interprétation en termes de déplacements des personnes.



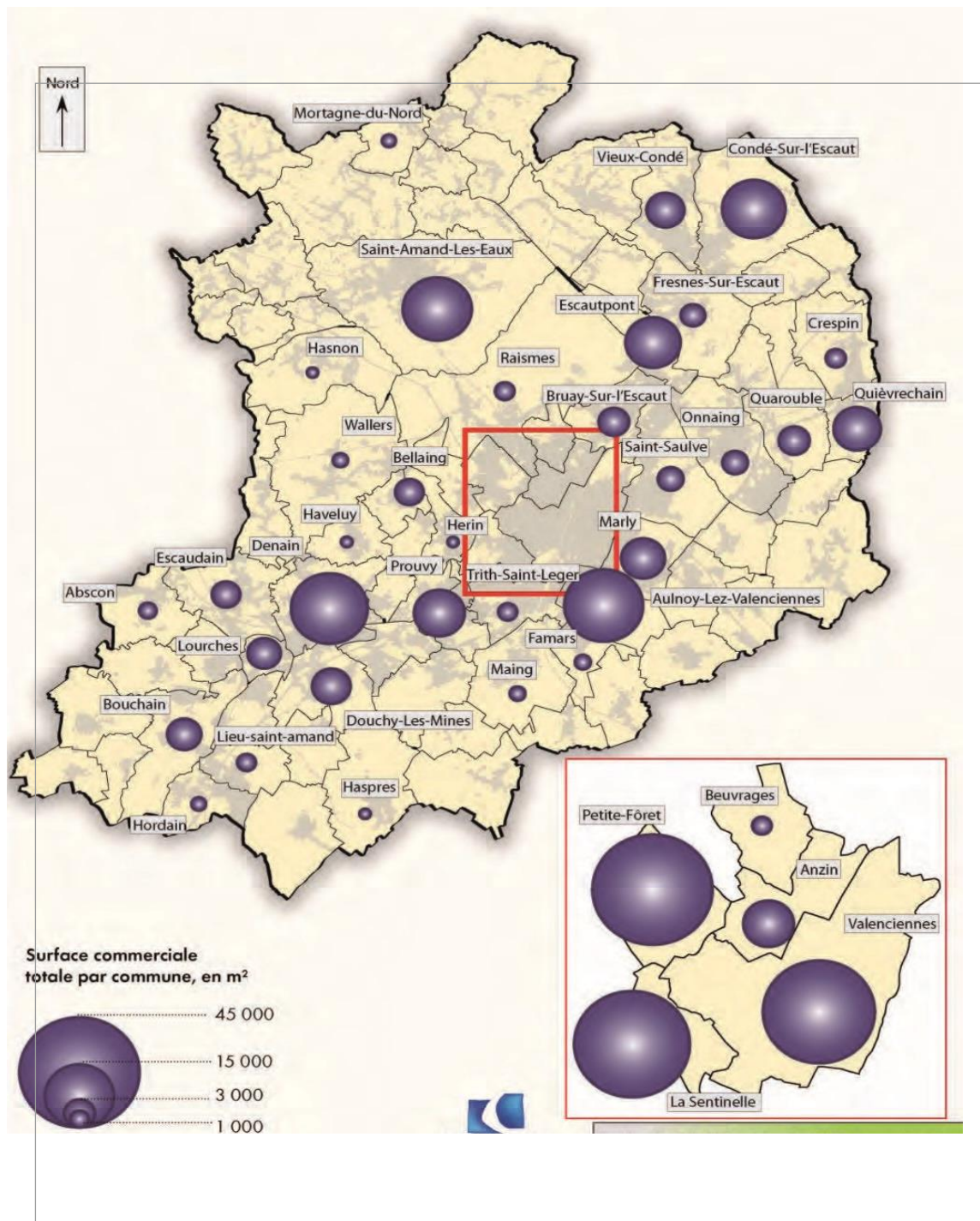
Réalisation : Maxence Legarez

Le résultat était prévisible au vu de la description multipolarité faite auparavant. On remarquera que quelques communes (Abscon, Erre et Hornaing) se trouve à l'interface des deux aires d'influence des pôles de Somain et Denain. Enfin, on observe une attraction réciproque entre les communes de Somain et Aniche.

On obtient un résultat semblable en ce qui concerne les déplacements moins « contraints » dus aux achats et aux loisirs.

Tracé de l'extension de la ligne A

En effet, Denain possède une surface commerciale qui lui permet d'être attractive au niveau intercommunal :

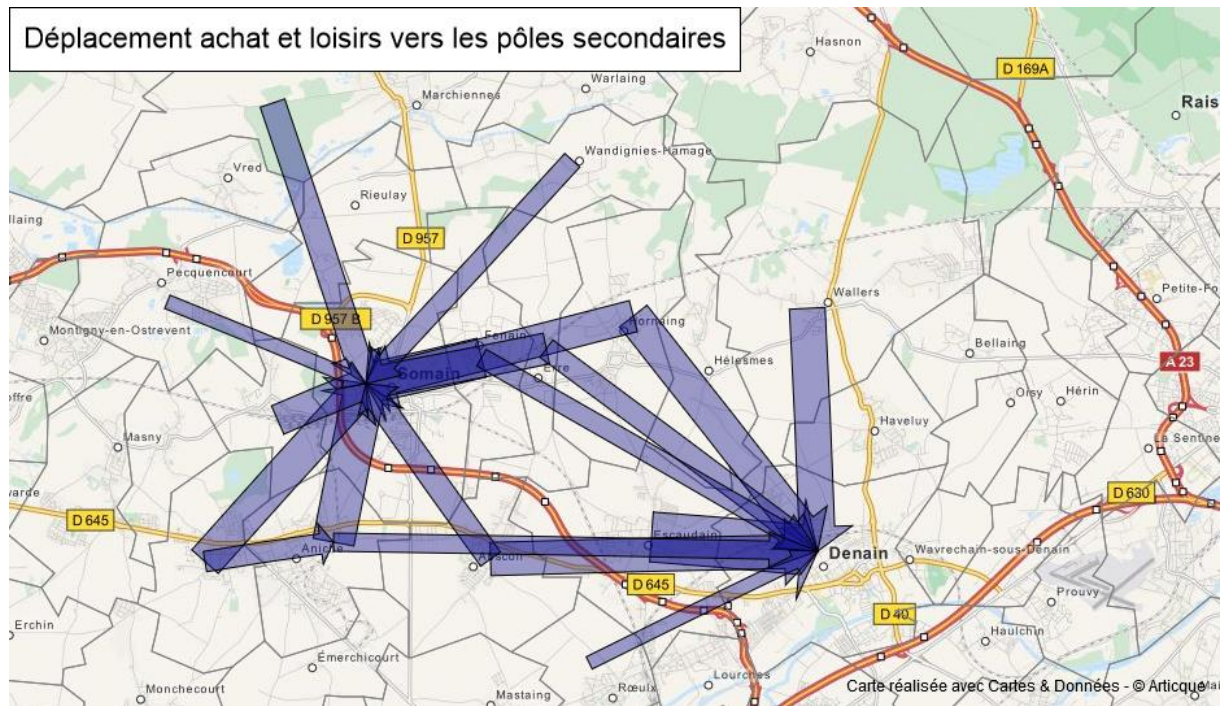


Réalisation : Maxence Legarez

On observe néanmoins qu'il y a davantage de commune de l'arrondissement de Douai (à l'ouest) qui génèrent des flux en direction de Denain. Cela est dû au fait que la commune présente une plus large

Tracé de l'extension de la ligne A

diversité de commerce (notamment en ce qui concerne l'habillement et l'électroménager), que la commune de Somain.



D'autre part, la commune de Denain accueille sur son territoire une base de loisirs (parc Emile Zola) proposant notamment des activités nautiques, espaces verts, aires de jeux ainsi qu'un centre aquatique à proximité immédiate.

Ainsi, les villes de Somain et Denain constituent des pôles secondaires à l'interface des aires urbaines de Douai et Valenciennes. Ces pôles génèrent des déplacements, mais la commune de Denain reçoit davantage de citoyen en provenance du Douaisis.



Parc Emile Zola à Denain

Source : Google

3. Les transports de l'arc minier

3.1 L'offre en infrastructures routières

Le territoire bénéficie d'un réseau routier dense et hiérarchisé, qui génère un trafic régulièrement soutenu, notamment en raison de la présence de poids lourds. Le Douaisis est traversé par deux autoroutes :

- L'autoroute A1 qui passe à proximité immédiate de l'agglomération douaisienne. Deux sorties autoroutières permettent l'accès à l'agglomération depuis l'autoroute. Ainsi, Douai est reliée en un peu moins de 2h par la route à Paris. De même Lille est située à environ 30 minutes en voiture.
- L'autoroute A 21, également appelée « rocade minière » passe au nord de l'agglomération douaisienne, et irrigue l'ensemble du bassin minier. Elle engendre ainsi des flux routiers/autoroutiers vers les deux agglomérations et irrigue ainsi correctement le territoire minier. D'autre part, elle permet une desserte directe des pôles d'attractivité secondaire de Denain et Somain.
- La route RD645 (ex RN 45), suit un itinéraire qui suit plus ou moins le tracé de l'A21, axe directement concerné par le projet d'extension de la ligne A. Elle permet de relier les communes de l'ouest du douaisis directement aux pôles de Somain (via la RD957) et de Denain, puisqu'elle traverse le cœur de la ville.
- L'autoroute A2 qui effleure l'est de l'arc minier en contournant l'agglomération denaisienne par l'est et permet une continuité autoroutière entre Douai et Valenciennes, et plus globalement, assure un important transit en direction de la Belgique
- Plus localement, plusieurs routes départementales maillent plus finement le territoire (RD 9657, RD13 et RD81).

3.2 L'offre en transport en commun

a) Le Transport Express Régional

Le territoire est desservi par la ligne de TER Valenciennes – Douai avec son prolongement dans l'ouest du bassin minier vers Lens et Lille. Globalement, cette ligne offre une desserte correcte puisque proposant environ 25 aller – retour journaliers, dont 10 vers/depuis Lille et 7 vers/depuis Lens. Ainsi la population du bassin minier bénéficie d'une bonne desserte ferroviaire vers la métropole lilloise. D'autre part, des correspondances en gare de Douai sont possibles (vers Arras et Cambrai), et à Valenciennes (vers Maubeuge).

Cette ligne TER dessert donc directement plus de 100 000 habitants. En comparaison, la ligne Lens – Béthune, dans le département voisin du Pas de Calais, dessert un peu plus de 118 000 habitants et

comporte 26 aller – retour. Avec cette comparaison, on peut dire que la ligne TER Douai – Valenciennes bénéficie d'une bonne offre TER relativement à sa population.

b) Le réseau de bus urbain et interurbain

Le périmètre d'étude est desservi par plusieurs lignes de bus du réseau Arc En Ciel. Il est desservi dans un premier temps par la **ligne 210**, qui traverse les communes d'Auberchicourt, Aniche, Somain, Erre, et Hornaing. Cette ligne a pour objectif d'offrir une liaison vers le pôle de Somain depuis les communes voisines. Un report modal est possible en gare de Somain vers le TER.

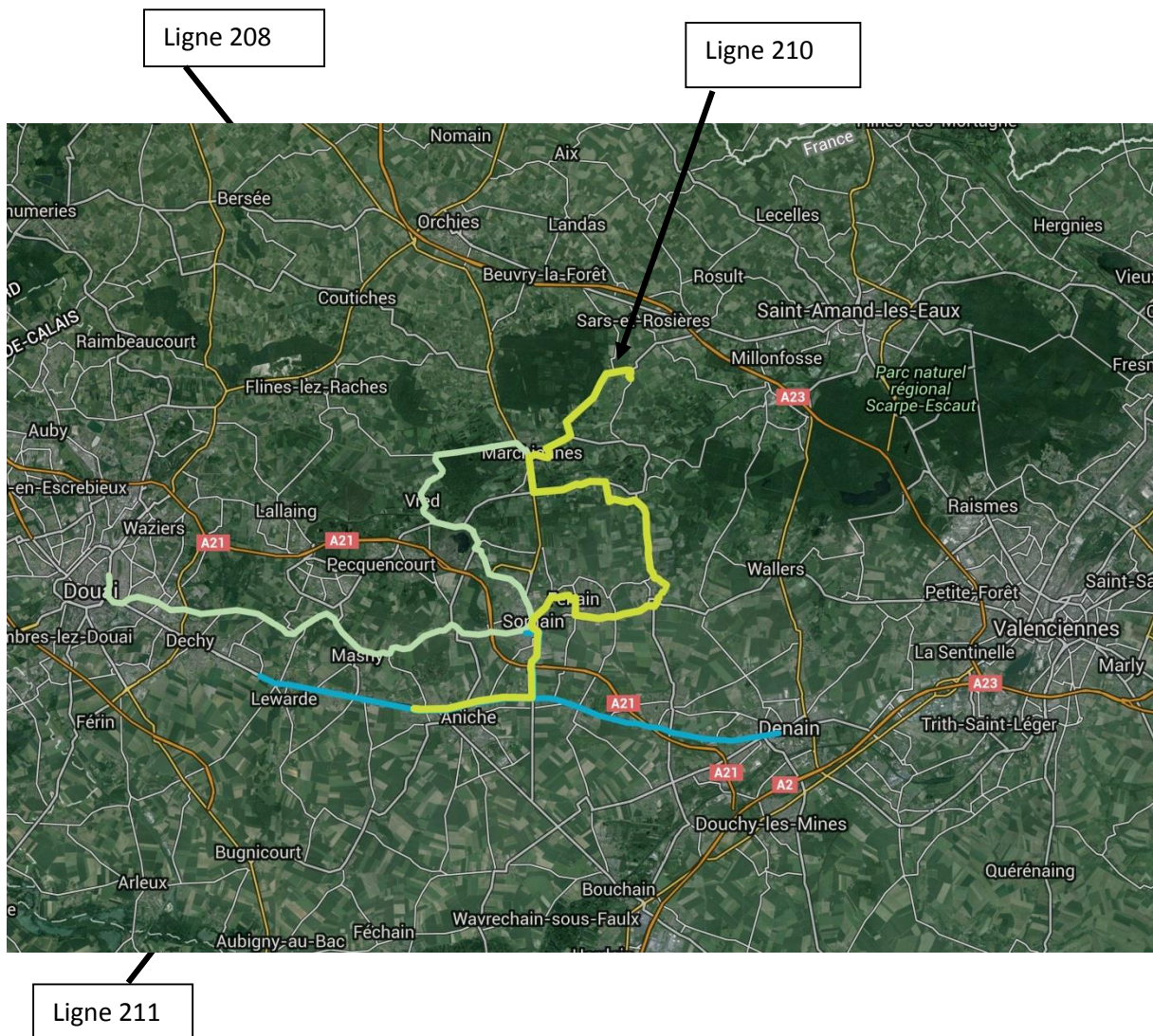
Elle est ensuite desservie par la **ligne 211**, cette ligne suit le trajet de la RD645 sur la quasi-totalité, en desservant les communes de Guesnain, Lewarde, Masny, Auberchicourt, Aniche, Somain Abscon, Escaudain et Denain. Sur cette ligne, une correspondance est possible à la gare de Somain (desservie par le TER vers Douai et Valenciennes) et Denain (vers Valenciennes par le tramway).

Enfin, la **ligne 208** irrigue l'ouest du territoire en desservant les communes de Douai, Sin Le Noble, Loffre, Montigny en Ostrevent, Ecaillon, Bruille-lez-Marchiennes, Somain, Rieulay, Vred et Marchiennes.

D'autre part, l'extrémité ouest du territoire est desservie par la nouvelle ligne de tramway Denain – Valenciennes dont l'emprise est majoritairement ferroviaire.



Tramway approchant de l'agglomération
Valenciennoise (source : Siturv)

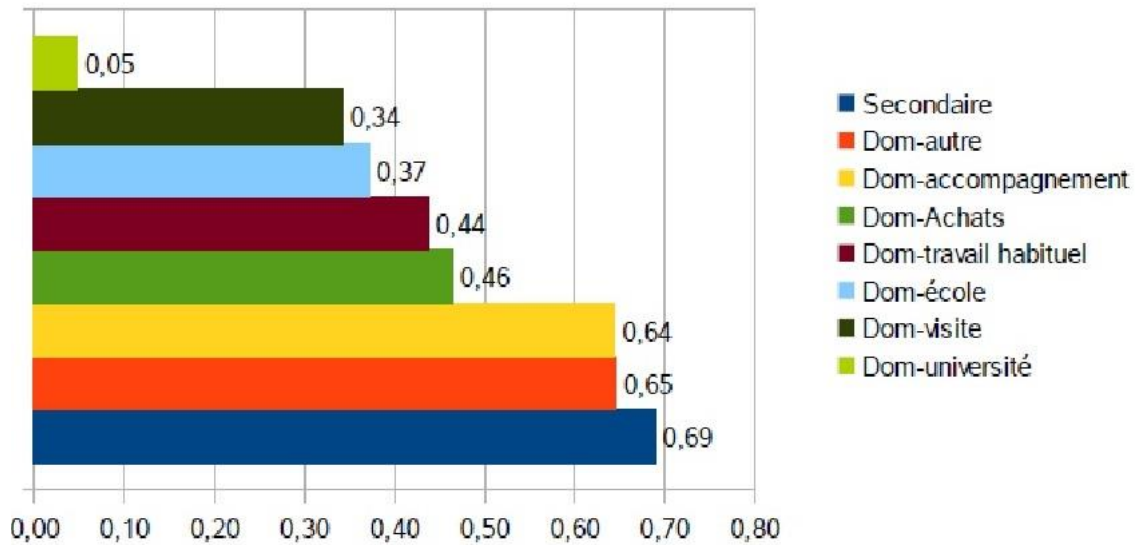


3) Une offre de transport qui n'est plus compatible avec les nouvelles dynamiques de déplacement

A) Des déplacements moins « contraints »

D'après les récentes enquêtes ménages et déplacement (EMD) réalisées dans le territoire, les déplacements de type domicile – travail et domicile – étude ne représentent qu'à peine 30 % des déplacements quotidiens des ménages dans le Valenciennois. Ce pourcentage passe à 22 dans le Douaisis, selon la répartition suivante : 12 % pour les trajets domicile -travail et 10 % pour les trajets domicile – lieux d'études. Voici quelques résultats de l'EMD du Douaisis :

Mobilité en fonction du motif

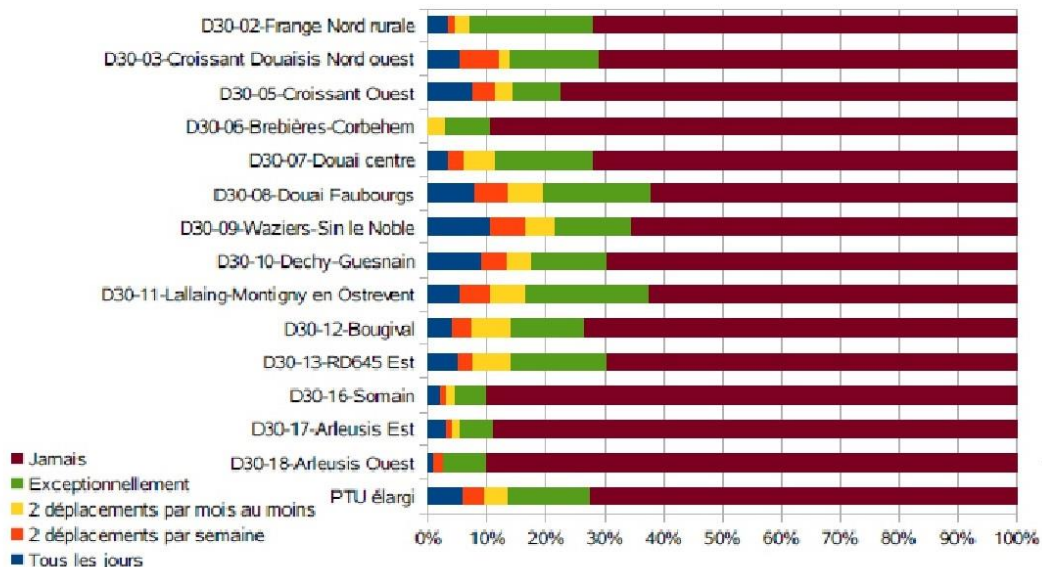


Source : EMD du Grand Douaisis

Cette enquête montre que les déplacements « domicile – travail » et « domicile – étude » ne sont pas les principaux types de déplacements des usagers du Douaisis. Ainsi, les déplacements sont de plus en plus diffus et moins « contraints ». Certains types de déplacements tels que « domicile – achat » peuvent se coupler à ces deux types de déplacement car ils ont souvent pour destination des pôles attractifs : bassins d'emplois/grande zone commerciale. En revanche, d'autres types de déplacements comme « secondaire » et « domicile – visite » sont plus difficiles à analyser et à interpréter. Il est donc délicat de mettre en place un service de transport efficace.

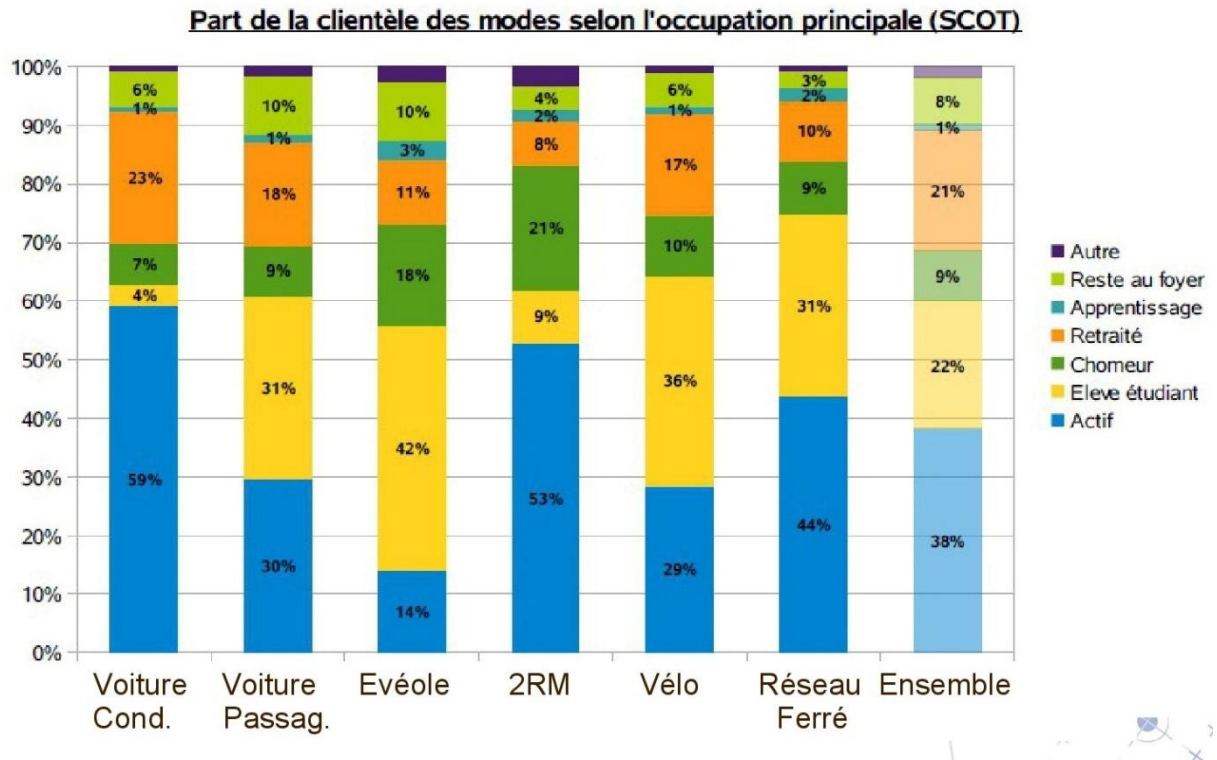
D'autre part, le réseau de transport urbain et interurbain (réseau Evéole) est sous-utilisé :

Fréquence d'utilisation du réseau urbain Evéole



Sur l'ensemble des cantons du Douaisis, plus de 76 % des ménages n'utilisent jamais les transports en commun. Dans notre périmètre d'étude sont concernées les communes de cantons de « Somain », l'Est du Douaisis (« RD645 Est » sur le graphique) et le canton « Lallaing – Montigny en Ostrevant ».

Un dernier point qui s'avère très intéressant, qui concerne la catégorie de population qui utilise les transports en commun, détaillé ci-dessous :



Si on s'intéresse au troisième mode de transport de ce graphique (« Evéole », réseau de transport urbain du Douaisis), on observe que les transports urbains sont utilisés à plus de 42 % par des scolaires, et c'est aussi le moyen de transport le moins utilisé par les actifs du territoire.

Ceci peut s'expliquer par la grille horaire proposée, qui se structure presque uniquement sur les « horaires scolaires » (7/8h et 16/17h). Dans ces grilles horaires, on observe de grands « vides », par exemple sur la ligne 208 avec une absence de bus en circulation entre 14h et 17h. Nous observons le même phénomène sur la ligne 211 entre 8h00 et 11h30.

Cela peut être la cause d'un report modal quasi nul en gare du TER vers le bus du fait du temps d'attente considérable (pouvant dépasser 2h).

Pour illustrer ce propos, nous avons pris pour exemple la ligne 211 avec le temps moyen de correspondance en gare de Somain, du TER vers le bus et du bus vers le TER :

B) Une importante réserve de clientèle pour les transports urbains et interurbains

Bien qu'effectivement, il y a une sous-utilisation des transports collectifs et une prépondérance de la voiture dans les déplacements, de nombreux ménages sont toujours tenu à l'écart de la mobilité vers les espaces attractifs.

En effet, la concentration de bas revenus dans ce territoire a des répercussions importantes en termes d'accès à la mobilité. En effet, les difficultés sociales rencontrées repoussent l'achat d'un véhicule personnel. D'autre part, le fort chômage des moins de 30 ans sur le périmètre n'est guère favorable à un investissement dans le permis de conduire.

Ceci explique ainsi qu'en moyenne, dans l'arc minier, on estime que **30 % des ménages de l'arc minier ne sont pas motorisés**. Cela représente un potentiel de report modal non négligeable. Cependant, on a vu que les transports collectifs étaient sous-utilisés dans ce territoire. Un tel dénigrement de ce mode a plusieurs explications.

a) L'offre trop orientée vers les scolaires

En observant la grille horaire pour la ligne de bus n°211, on observe que la répartition des horaires de passage n'est pas homogène. En effet, la majorité des passages se retrouvent concentrer entre 6h30 et 8h30, soit des horaires davantage aménagés pour transporter des élèves/lycéens vers leurs lieux d'études. On notera ainsi l'absence de passage de bus entre 9h15 et 11h35 pour la ligne 211, ou encore 9h et 12h15 pour la ligne 208.

Si dans les environs 12h, on observe un ou deux passages des bus sur l'ensembles des trois lignes. En revanche, même situation dans l'après-midi, absence de passage entre 14h et 16h15 pour la ligne 211, entre 13h30 et 16h30 pour la ligne 208, et entre 13h45 et 16h10 pour la ligne 210.

Cela a des répercussions par exemple sur les temps de correspondance en gare TER. En gare de Somain, il faut par exemple 45 minutes d'attente en moyenne pour le report modal du TER vers le bus. D'autre part, bien que la fréquence des TER soit de bonne qualité, le temps de report modal du bus vers le TER peut atteindre près d'une heure dans la mi-journée, notamment vers 14h.

On peut donc dire que les trajets TER + Train (par exemple pour un habitant souhaitant effectuer le trajet Douai – Erre) ne sont pas assez compétitifs par rapport à la voiture (grâce à l'autoroute, ce même trajet peut se faire en moins de 30 minutes).

Afin de se convaincre de la non adéquation de l'offre de bus, notamment pour les correspondances, nous avons établi le temps moyen d'attente pour le report modal entre le bus et le TER dans les deux sens, pour la ligne 211 :

Tracé de l'extension de la ligne A

Ligne 211										
Guesnain/Aniche/Denain										
Guesnain Bougival		06:10		06:55		08:02		11:00	12:10	13:10
Lewarde Centre		06:11		06:57		08:03		11:03	12:13	13:13
Auberchicourt Centre		06:16		07:02		08:08		11:08	12:18	13:18
Aniche Centre		06:20		07:06		08:11		11:12	12:22	13:22
Somain gare		06:31		07:17		08:21		11:23	12:33	13:33
Somain (train vers Douai)	05:19	06:20	06:49	07:18	07:51	08:17	08:52	09:18	12:19	13:18
Temps correspondance (train -> bus)		46min	28min	1h3min	30min	4min	2h31min	2h5min	14min	15min
Temps correspondance (bus -> train)		11min		1min/34min		31min	7min	57min	45min	
Somain (train vers Valenciennes)		06:09	07:09	07:40	08:10	08:44	09:09		12:43	
Temps correspondance (train -> bus)		22min	8min	41min	11min	1min/2h40	2h14min		50min	
Temps correspondance (bus -> train)		38min		23min		23min	24min	1h20	10min	35min
Abscon Centre		06:42		07:28		08:31		11:37	12:46	13:46
Escaudain Centre		06:49		07:35		08:38		11:44	12:53	13:53
Denain Espace Villars		07:01		07:56		08:59		11:56	13:05	14:05

Ligne 211										
Guesnain/Aniche/Denain										
Guesnain Bougival	14:15		15:50	16:50			18:15	19:05		
Lewarde Centre	14:18		15:53	16:53			18:18	19:08		
Auberchicourt Centre	14:23		15:58	16:58			18:23	19:13		
Aniche Centre	14:27		16:02	17:02			18:27	19:17		
Somain gare	14:38		16:13	17:13			18:38	19:28		
Somain (train vers Douai)	14:19	15:19	16:17	16:52	17:18	17:52	18:19	18:52	19:19	19:49
Temps correspondance (train -> bus)	19min	54min	53min	21min	1h20min	46min	19min	36min	9min	aucun
Temps correspondance (bus -> train)	47min		4min	5min				14min	21min	
Somain (train vers Valenciennes)	14:08	16:44	17:10	17:43	18:09	18:43	19:08	19:43	20:09	20:42
Temps correspondance (train -> bus)	30min	29min	3min	55min	29min	45min	20min	aucun	aucun	aucun
Temps correspondance (bus -> train)	1h25min		31min	30min				5min	15min	
Abscon Centre	14:51		16:24	17:24				18:49	19:39	
Escaudain Centre	14:58		16:31	17:31				18:56	19:46	
Denain Espace Villars	15:10		16:43	17:43				19:08	19:58	

Réalisation : Maxence Legarez

Ainsi, ce petit calcul de temps de report d'un mode à l'autre nous résume qu'il faut en moyenne presque 45 minutes de temps d'attente pour passer du train au bus. Ce qui n'encourage guère au report modal.

Le temps d'attente moyen pour passer du bus au train est meilleur (avoisinant les 30 minutes), qui s'explique par une offre de TER correcte. Cependant, comme dit plus haut, la faible fréquence de passage du bus n'encourage pas à son usage.

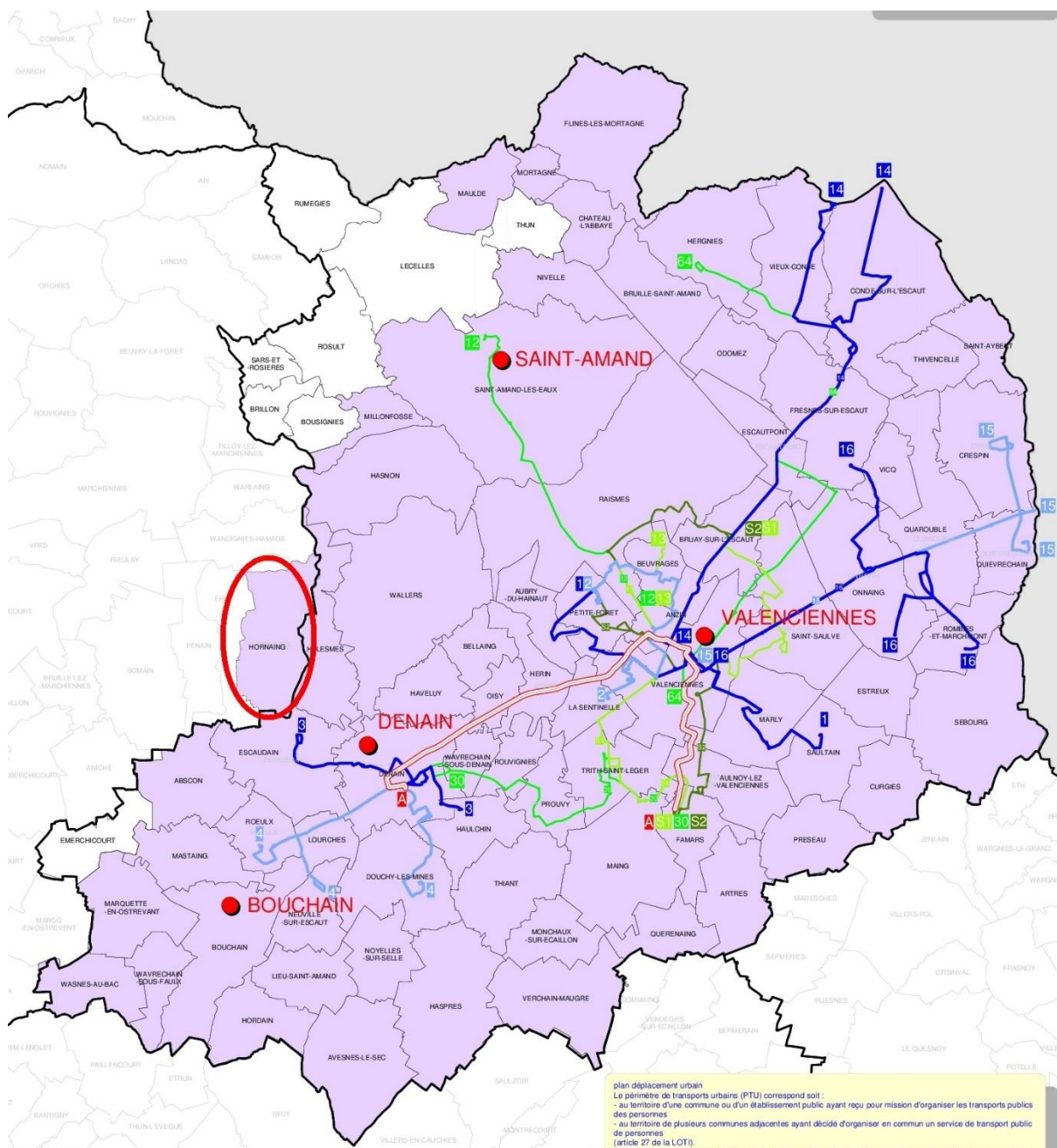
D'autre part, nous avons vu que les communes voisines du pôle de Somain sont également attirées par le pôle de Denain. On ne peut pas actuellement envisager un report modal de ces usagers vers les transports en commun, puisqu'ils seront contraints d'effectuer une correspondance en gare de Somain afin de changer de bus, en sachant que là aussi, les temps d'attente peuvent parfois dépasser 1h en pleine journée.

Une enquête réalisée par le transporteur Keolis nous révèle que le seuil critique d'attente pour l'utilisateur est de 10 minutes. Passé ce temps, le voyageur aura l'impression d'attendre plus longtemps qu'en réalité. On voit d'après les résultats ci-dessus que la moyenne d'attente dépasse largement cette durée critique.

b) La nouvelle définition du périmètre de transport urbain du Valenciennois et ses conséquences

Il convient d'abord de rappeler la définition du PTU. Celui-ci se définit comme étant le territoire d'un établissement public (ici l'arrondissement de Valenciennes) ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics des personnes. Voici le PTU du Valenciennois avant sa modification du 1^{er} janvier 2014 :

Tracé de l'extension de la ligne A



Source : PDU Valenciennois

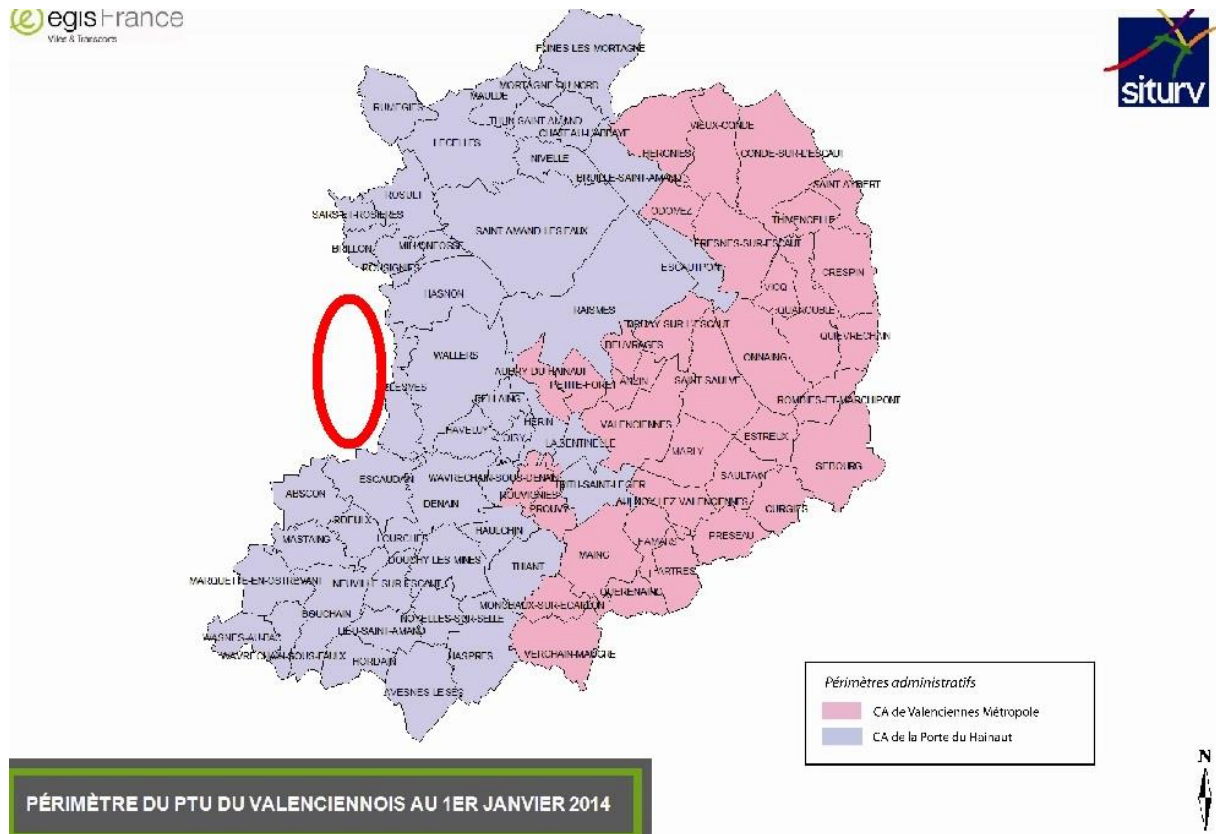
Dans ce PTU, la commune d'Hornaing est entouré de rouge. Ainsi, cette commune, forte de sa présence dans le PTU Valenciennois, bénéficiait d'une liaison par bus avec le pôle multimodal de Denain (échange avec le tramway notamment). Ainsi, elle fut reliée à plusieurs pôles d'échanges, commerciaux, et d'emplois : Somain (son marché et sa zone d'activité au nord) et Denain (sa rue bordée de commerce, sa grande surface, son pôle d'échange multimodal).

Cette liaison, la ligne 105 du réseau Transvilles, reliait le centre-ville d'Hornaing à la zone commerciale de Denain en 15 minutes, et offrait une quinzaine de liaisons par jour. Cette liaison pouvait ainsi permettre

Tracé de l'extension de la ligne A

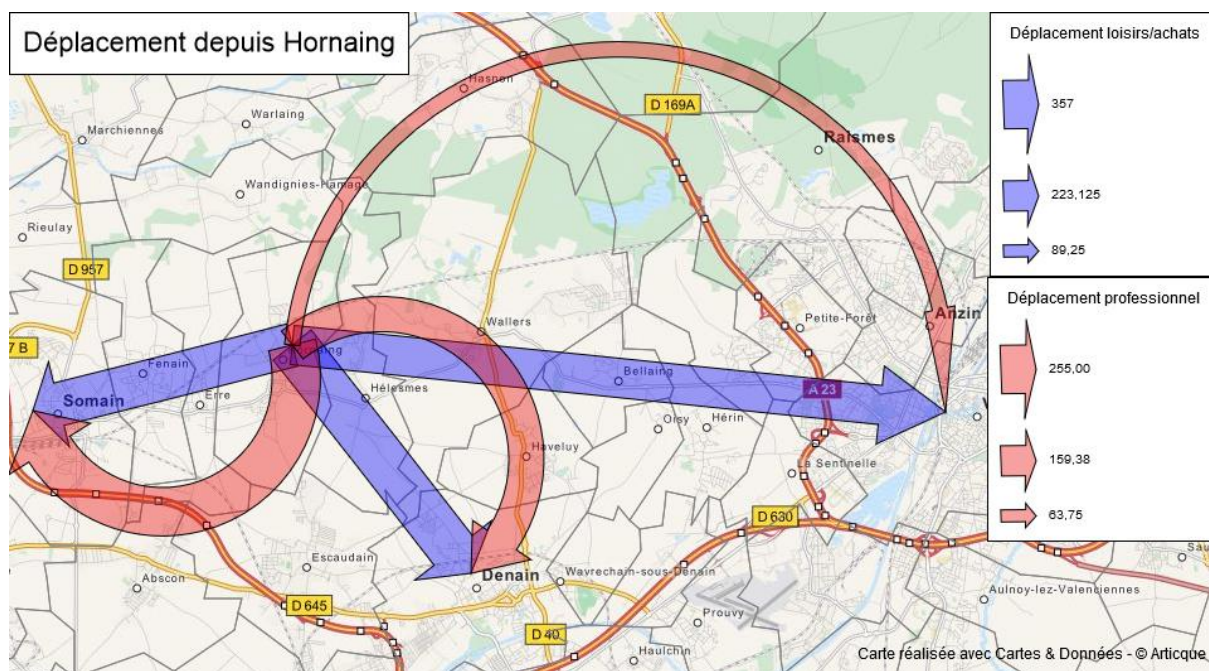
d'expliquer le fait que la commune d'Hornaing soit davantage tournée vers l'agglomération Valenciennes que celle de Douai.

À compter du 1^{er} janvier 2014, la révision du PDU Valenciennois a légèrement modifié le périmètre de transport urbain :



On peut observer que la commune d'Hornaing (3 800 habitants) ne fait plus partie du PTU. Cela a eu des répercussions sur la desserte par bus de la commune : le Siturv a fait cesser la desserte d'Hornaing par la ligne 105. Nous allons à présent présenter les différents flux de déplacements (professionnels et « secondaires ») depuis cette commune :

Tracé de l'extension de la ligne A



Réalisation : Maxence Legarez

Les déplacements vers Valenciennes comprennent aussi bien les déplacements vers la ville-centre que la proche couronne (notamment Petite Forêt et Anzin).

Suite à la suppression de la ligne 105, il n'y a guère d'autre alternative à la voiture en direction du Valenciennois (Denain et couronne urbaine de Valenciennes)

. Pour une commune qui subit de plein fouet la spécialisation sociale du bassin minier, c'est une perte d'un atout stratégique, et surtout la perte d'une clientèle potentiellement captive de ce service. Enfin, c'est une mauvaise nouvelle pour l'emploi dans la commune, puisque c'est la perte d'une desserte avec une zone d'emploi. En effet, on observe un taux de chômage de 17 % (soit une augmentation de 45 % par rapport à 2011). On peut donc dire que la suppression de cette liaison constitue un frein considérable au retour du plein emploi dans la commune, mais aussi plus largement pour les communes voisines d'Erre et de Fenain, qui par correspondance pouvait bénéficier d'une desserte correcte vers les bassins d'emplois de l'est.

Constituant l'un des facteurs clés d'insertion sociale et professionnelle pour l'ensemble de la population, on peut parler ici, avec cette suppression de ligne, de la **dégradation d'un service public**, car aucun dédommagement n'a été proposé.

La desserte de ces communes vers Denain et Valenciennes représentent donc un enjeu majeur.

c) Une sous-utilisation qui trouve souvent son origine dans une mauvaise lisibilité de l'offre de transport et l'absence de communication

D'après de récentes études menées par le conseil régional du Nord à travers sa Conférence Permanente pour le Bassin Minier (CPBM), le fait que le citoyen du bassin minier doit souvent faire face à des difficultés sociales, l'éloigne d'autres préoccupations : culturelles, l'ouverture de son territoire et en particulier sur la desserte de sa commune par d'éventuelle(s) ligne(s) de transports urbains. D'autre part, le manque de connaissances le privent souvent d'une lecture simple de son territoire.

Ainsi, le citoyen, pris dans son environnement proche et local, ne peut avoir le recul nécessaire, sans initiation, il n'ira pas chercher l'information. L'accès à l'emploi, aux loisirs et à la culture nécessitent, pour une population fragilisée, des mesures d'accompagnement pour lever les freins économiques et culturels qui influencent leur mobilité. Le problème de lisibilité de l'offre de transports collectifs en est ici l'une des principales causes.

Si par exemple, pour un citoyen moyen de la banlieue parisienne, du fait de la culture du « transport public » qu'il a intériorisé, il n'aura pas nécessairement d'un point d'arrêt très aménagé. En revanche, pour un citoyen moyen du bassin minier, sa « peur de l'inconnu » aura beaucoup moins de chances d'aller se rendre sur le lieu du point d'arrêt si celui-ci ne bénéficie pas d'un aménagement qui puisse le mettre en valeur dans son environnement proche.

Plus généralement, les groupes les moins favorisés ont des relations sociales davantage basées sur la proximité, sur le quartier et par conséquent déconnectés et isolés des centres de développement économique.

D'autre part, le manque d'information aura tendance à décourager un utilisateur potentiel du TC à poursuivre son trajet. Il saura donc besoin d'être guidé. La plupart des points d'arrêts sont aménagés d'un simple poteau avec le numéro de la ligne, ainsi que la fiche horaire. Nous n'y retrouverons aucune information sur les correspondances éventuelles (aussi bien avec d'autres lignes de bus que les autres modes de transport : tram, TER...) , ni sur la fiche tarifaire.

Ainsi, tous ces éléments tendent à repousser les citoyens de leur réseau de transport.

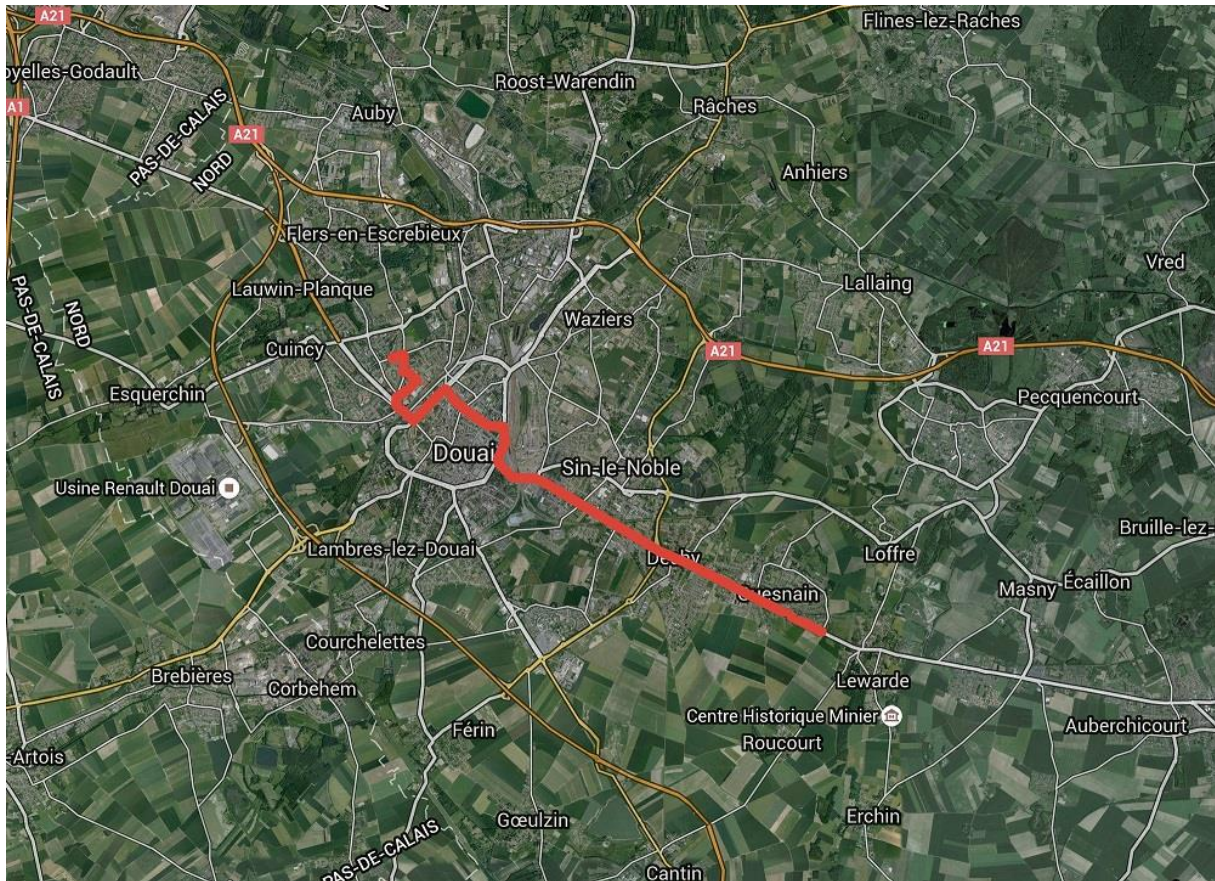
4. Le projet d'extension

4.1 Un projet dont le point de départ est l'extension de la ligne A

a) Le premier tronçon Douai – Guesnain

Mise en service en février 2010 et longue d'environ 12 kms, la ligne A, Transport en Commun en Site Propre (TCSP) du Douaisis relie la station Bougival (commune de Guesnain) à la station De Lattre de Tassigny (commune de Douai).

Tracé de l'extension de la ligne A



Première phase de la ligne A

Source : Google

La ligne A dessert ainsi les communes de : Douai, en desservant aux passages l'école des Mines, la faculté de droit, deux lycées et la gare de Douai (15 000 voyageurs journaliers) Sin Le Noble (desserte d'une grande surface) , Dechy, Guesnain.

Cette ligne a été réalisée en réaction face à l'augmentation du trafic routier aux abords de l'agglomération douaisienne.

Ce TCSP est exploitée à l'aide d'un Bus à Haut Niveau de Service, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Une priorité aux feux
- Une fréquence de passage élevée (une rame toutes 15 minutes en moyenne)
- Un distributeur automatique de titres en station
- Une information des voyageurs dynamiques dans les véhicules et en station

Tracé de l'extension de la ligne A



Ligne A à Sin Le Noble : on distingue au centre de la voirie la voie réservée au TCSP avec une station sous la forme d'un quai centrale, au milieu des deux voies de circulation



Station Saint Joseph à Sin Le Noble : distingue un distributeur de billet ainsi qu'un panneau d'affiche en temps réel de l'information. Ici, la voirie est à usage mixte sur la droite.

Source : Google

En plus de fonctionner en site propre, cette ligne devait avoir comme spécificité de posséder une technologie particulière. En effet, elle a la fois guidée (plots magnétiques dans le sol) et non guidée (présence d'un volant). En cela, la ligne se doit d'avoir une double homologation : routière et ferroviaire.

Cependant, dans le cadre de la mise en œuvre du premier tronçon, cette mise en œuvre a pris du temps, et le service a été assuré, au moment de l'inauguration, par des bus classiques (en site propre, mais sans guidage magnétique). Malgré ces importants retards, la mise en service du transport guidé a pu se faire en décembre 2014.

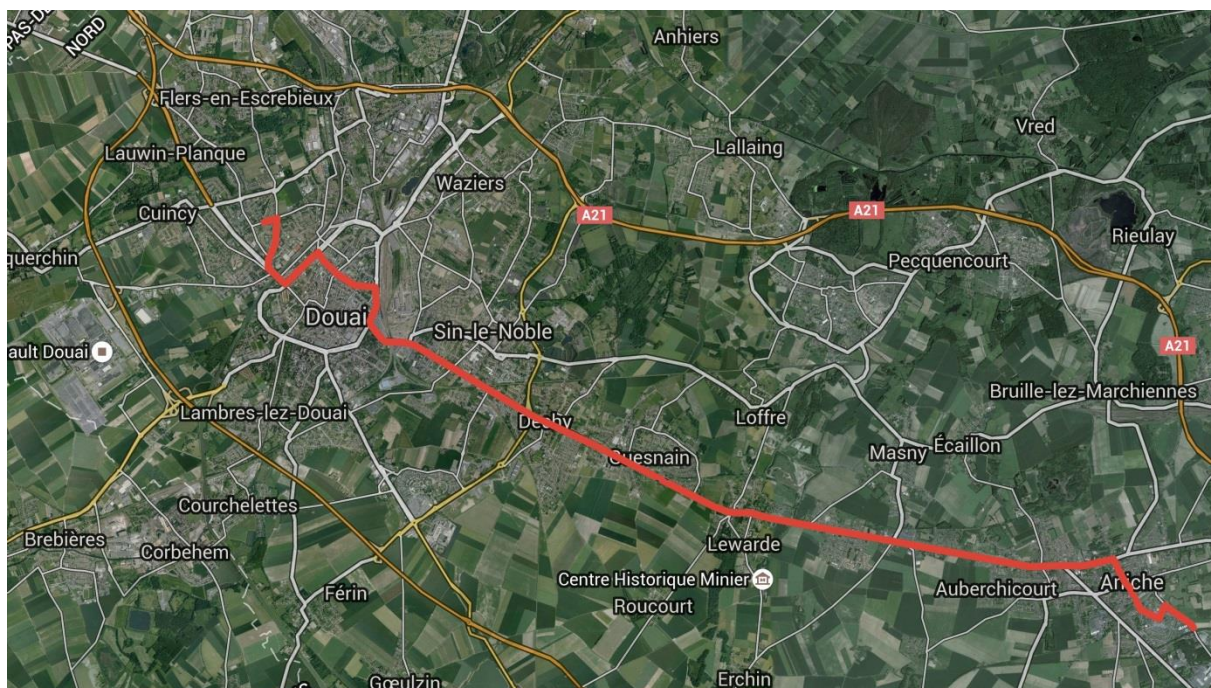
b) L'extension vers l'est

Depuis fin 2014, des travaux ont débuté afin de prolonger la ligne A vers l'est. L'extension concerne directement les communes de Lewarde, Ecaillon, Masny, Auberchicourt et Aniche.

L'extension de cette ligne doit répondre aux nouveaux objectifs mis à l'ordre du jour par les élus du SMTD (Syndicat Mixte des Transports du Douaisis) :

- Inverser les tendances observées dans l'évolution des parts modales, en faveur des piétons, des cyclistes et des transports collectifs
- Obtenir un partage plus équilibré de la voirie et l'amélioration du cadre de vie

Tracé de l'extension de la ligne A



Le tracé de l'extension suit la route département 645 sur la grande partie de son parcours et traverse les communes suivantes :

- **La commune de Lewarde (2766 habitants)**, dans cette commune, le site du bus est réalisé en voie double, les axes routiers étant situés de part et d'autre de la plateforme du bus. Deux stations y ont été implantées à proximité des pôles d'attraction du secteur (proche des commerces en particulier)
- **La commune de Masny : (4485 habitants)**, on y trouve ici une configuration différente : le site est semi – partagé : 1 voie en site propre (vers l'ouest, direction Douai), et 1 voie mixte (vers l'est, direction Aniche)
- **La commune d'Ecaillon (2029 habitants)**, où le tracé retrouve sa configuration de base.
- **La commune d'Auberchicourt (4628 habitants)** dans un premier temps dans une configuration classique (site en voie double), puis en site propre en voie unique (encadré par deux axes routiers). Trois stations sont implantées dans la communes.
- **La commune d'Aniche : (10 079 habitants)** avec un site en voie unique, puis le TCSP quitte la RD645 pour s'engager dans le centre-ville d'Aniche. L'emprise très limitée dans l'hypercentre imposent un site partagé, jusqu'au terminus implanté face au lycée Pierre-Joseph Laurent.

Les deux premières phases de la ligne ont permis dans un second d'engendrer une vaste requalification des différents quartiers traversés.



Source : Evéole

Ci-dessus se trouve un exemple de quartier métamorphosé (centre-ville d'Aniche). L'extension de la ligne a ainsi permis un traitement efficace de façade à façade, notamment par des voiries entièrement refaites et plus sécurisées. On y retrouve ainsi un mobilier urbain de qualité, et beaucoup plus attractif. De façon générale, l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service a donné un nouvel élan, un nouveau visage aux villes traversées.

La mise en service de cette ligne entraînera la suppression de la ligne 211 entre les communes de Guesnain et Aniche, et se limitera au tronçon Aniche – Denain, afin de préserver la desserte d'Abscon.

c) Mais un projet qui ne va pas au bout de son objectif...

Le développement de l'offre de transport en commun avec l'extension de la ligne A est une réponse adaptée afin d'aboutir à une meilleure répartition des déplacements. Cependant, comme dis dans le diagnostic, ce projet ne dessert qu'une partie des communes dont le report modal vers les transports en commun apparaît plus élevé.

En effet, une large partie des communes de la Communauté du Cœur d'Ostrevent reste oubliée par cette extension. En particulier les communes de Lallaing, Pecquencourt et Somain qui affichent un taux de motorisation très élevé (plus de 30 %) et qui ont une grande réserve de report modal. D'autre part, si ces communes sont desservies par le réseau de bus Arc En Ciel, l'offre de transport proposée se superpose principalement sur les horaires scolaires et sur des déplacements « contraints » du type domicile – lieux d'études et domicile – travail.

D'autre part, ce prolongement ne réponds que partiellement à l'objectif de l'équité territoriale vis-à-vis des transports définis par le SCOT du Grand Douaisis.

4.2 Renforcer le poids et la centralité du pôle Somain – Aniche

a) Prolongement de la ligne A jusqu'à la gare de Somain

Dans un premier temps, nous envisageons de poursuivre l'extension de la ligne A jusqu'à la gare de Somain, qui permettrait de renforcer l'attractivité du Somainois et d'affirmer la centralité du pôle urbain Somain/Aniche.

Cette extension doit entre autres permettre une desserte du cœur de ce « bipôle », c'est-à-dire la Zone d'Activité de la Renaissance, qui s'étend sur les deux communes, et accueille plus de 1000 emplois.

Enfin, il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la gare TER de Somain afin d'en faire un véritable pôle multimodal. Cela suppose également de faire apparaître une information en temps réel au service des usagers afin de faciliter les correspondances et de porter à leur connaissance l'ensemble des lignes de bus qu'ils peuvent emprunter. Ce type d'information voyageur en gare est à l'heure actuelle inexistant.

Nous proposerons pour l'extension du Transport en Commun en Site Propre le tracé suivant :



Extension de la ligne A Réalisation : Maxence LEGAREZ

Tracé de l'extension de la ligne A

Afin de préserver la desserte prévue initialement du centre-bourg d'Aniche, on proposera de scinder la ligne A en deux lignes :

- La ligne A1 effectuera la mission « De Lattre de Tassigny – Somain Gare SNCF »
- La ligne A2 effectuera la mission qui était prévue à l'origine, à savoir « De Lattre de Tassigny – Aniche Lycée Joseph Laurent ».

Après la bifurcation au niveau de l'arrêt « Pyramide », la fréquence de chaque branche serait ramenée à 20 minutes en heure de pointe.

La ligne A2 étendue poursuivait son tracé sur la route RD645 et se débrancherait du tronçon « Lycée Joseph Laurent » au niveau de la place de la Pyramide. Un arrêt spécifique pourrait y être créé. Un deuxième arrêt dans la commune d'Aniche serait créé 500 m plus loin afin de desservir l'est de la commune. Cet arrêt serait situé juste devant le GAEC Horticole car la largeur de la voirie permet l'insertion d'un quai centrale, entourée des deux voies de circulation.

Un second serait également implanté près de la sortie de la ville, peu avant le passage à niveau de l'ancienne voie ferrée d'usine Saint-Gobain.

Peu avant le giratoire matérialisant l'intersection entre le RD645 et la RD957, un arrêt serait implanté au nord de la zone d'activité de la Renaissance :



La RD 645 longe la ZI par le Nord. Un arrêt y serait créé ainsi qu'une voie piétonne pour relier la zone à la voirie. Enfin, un passage piéton serait implanté.

Ensuite, la ligne franchirait le giratoire pour rejoindre la RD957, selon le mode suivant, réalisé lors de la première phase de la ligne A à Sin Le Noble :



Carrefour giratoire à Sin Le Noble : le BHNS « traverse » le rond point.

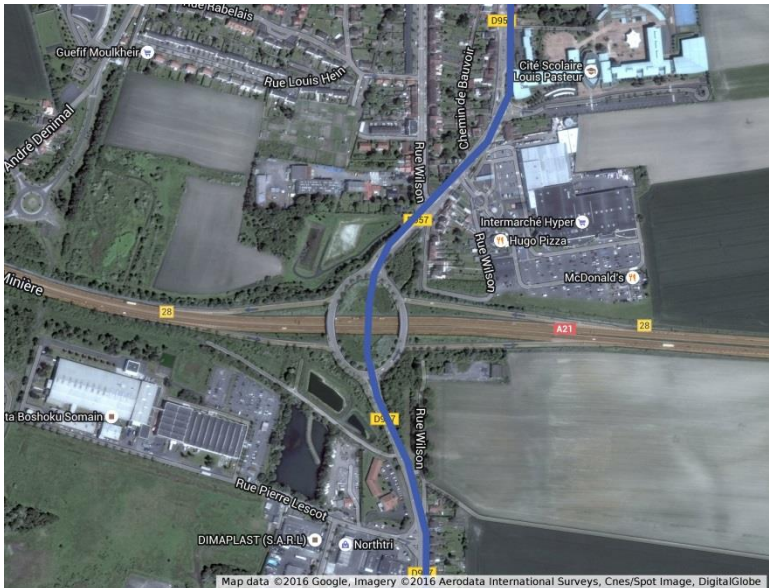
Tracé de l'extension de la ligne A

La RD957 longe la zone d'activité par l'est, ainsi un second arrêt y serait créé.



L'entrée est de la zone industrielle. L'arrêt du bus serait créé à l'intérieur du giratoire, avec un unique quai central pour minimiser l'emprise.

Le tracé de la ligne poursuit sa route sur la RD957 puis atteint l'échangeur avec l'autoroute A21. Cet échangeur présente une configuration qui ne facilite pas la mise en place d'un site mixte (pour voiture et bus). Ainsi, serait créer un troisième pont permettant aux bus de franchir l'échangeur :



L'emprise du bus retrouve la RD957, en site partagé (le bus est en site propre), un arrêt sera créé juste devant le lycée Louis Pasteur, permettant à la fois de desservir la zone commerciale située en amont, le lycée lui-même, ainsi que le quartier nord de Somain :



Emplacement de l'arrêt « Lycée Louis Pasteur », l'espace située sur la droite de la voirie laisse suffisamment de place pour y implanter un quai central entouré du reste de la voirie (voie de bus et les voies de circulation classiques).

Tracé de l'extension de la ligne A

Pour la suite du tracé jusqu'au franchissement des voies ferrées, on choisira un site propre en voie unique, la largeur de la voirie ne laissant pas suffisamment d'espace pour envisager un site propre en voie double. Les croisements éventuels des bus se feront à l'arrêt « Lycée Louis Pasteur ».

Une centaine de mètre avant le franchissement du pont, un arrêt sera implanté afin de desservir le centre Hospitalier de Somain tout proche.

La traversée du pont se fera en site mixte, la largeur de la voirie et la nature même de l'ouvrage ne laissant guère d'autres possibilités. Après le franchissement, le site propre du bus dévie vers l'ouest, sur la rue Faidherbe.

L'arrêt en gare de Somain se fera sur un pôle d'échange destiné aux lignes A2, 208, 210 et 211. Celui-ci sera installée sur un terrain actuellement situé à l'ouest du guichet, et permettant un retournement des bus.



Emplacement du futur pôle d'échange de la gare de Somain.

La gare en elle-même devra se doter d'aménagement complémentaire. En effet, comme dit précédemment, l'inefficacité du service de transport en commun du Douaisis est due en partie du fait du manque de

lisibilité de l'offre de transport. Ainsi, devra être aménagé en gare un panneau d'affichage des passages en temps réel des bus. Celui-ci implanté dans le guichet de la gare, et adopter cet exemple de configuration, qui permet de s'y retrouver facilement :

Ligne	Destination	Attente	Quai
 H&V	Gare SNCF	10 mn	 H1
 U1	Croix Heinlex	5 mn	Q2
 U2	Voltaire	3 mn	Q3
 T2	Cimetière de St-André-des-Eaux	10 mn	Q5
 T3	Mayun La Chapelle-des-Marais	5 mn	Q6

16:12

Ce type d'affichage attirera dans un premier temps l'attention des usagers du TER descendant en gare de Somain, puis leur permettra d'avoir des informations précises sur le temps d'attente de leur bus, mais surtout à quel endroit le prendre. Ce type d'aménagement simple peut permettre de rendre plus attractif le réseau de bus urbain à travers l'information et l'accompagnement des usagers.

b) Prolongement de la ligne A2 jusqu'à la ZAC « le terroir des deux villes »

Afin de lutter contre l'étalement urbain, la communauté de communes du cœur d'Ostrevent a décidé de la mise en place d'une Zone d'Aménagement Concertée dans une enclave entre les zones urbanisées des villes de Somain, et sa ville limitrophe à l'est, Fenain. L'aménagement de ce nouveau quartier est

Tracé de l'extension de la ligne A

également une réponse face aux besoins en logements du territoire. À terme, l'accueil de plus de 330 logements est prévu.



Cette ZAC bénéficie d'une position

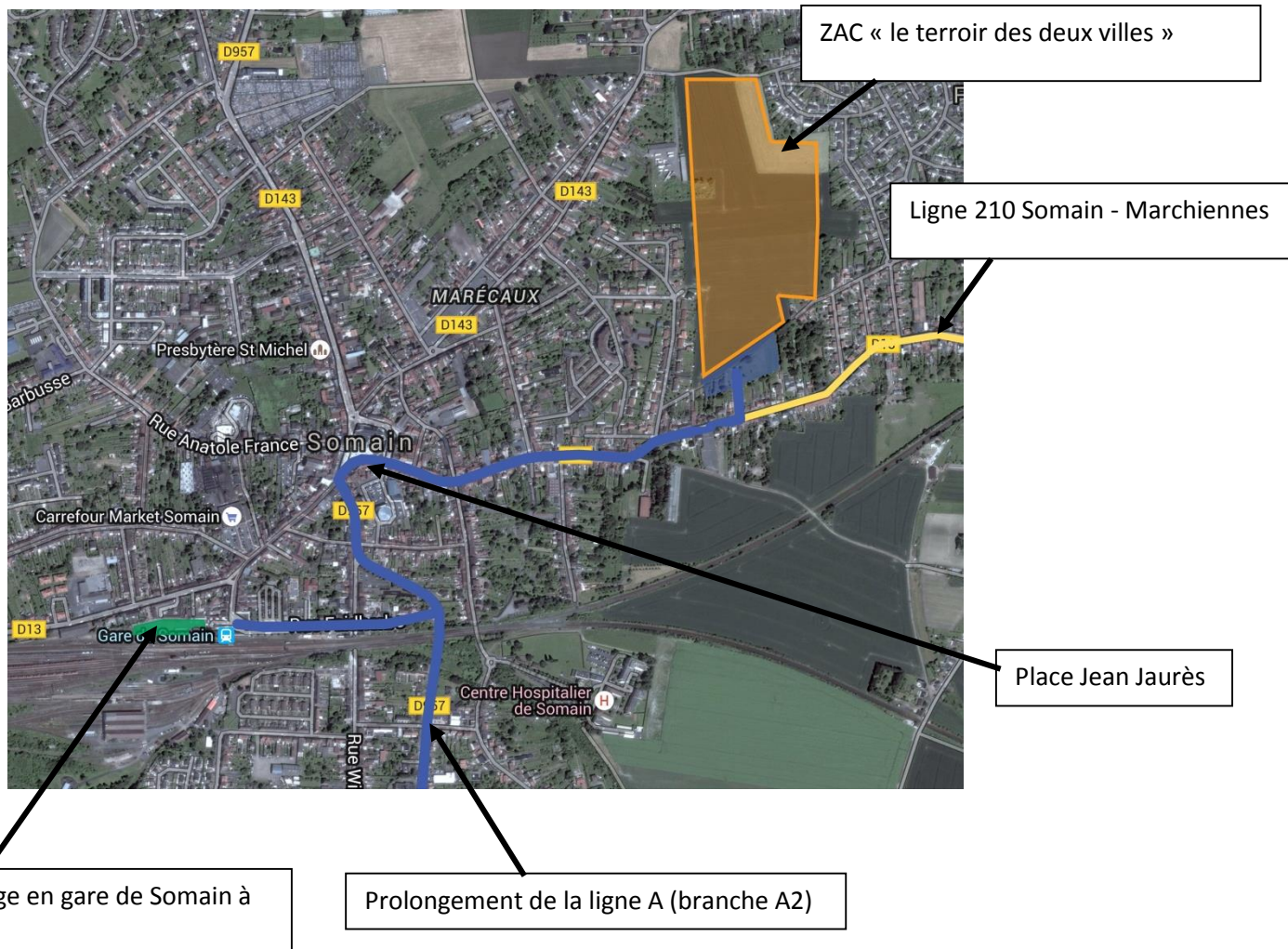
géographique intéressante car elle est située à environ 700m du marché de Somain (soit 10 minutes de marche), qui est le plus de la Communauté de Communes du Cœur d'Ostrevent. Elle bénéficie également de la proximité d'établissements qu'offre la commune de Somain dont plusieurs écoles du primaire et du secondaire. Le théâtre et l'école de la musique sont à proximité également. Ainsi cette ZAC vise à renforcer l'attractivité de la ville de Somain, en accueillant de nouveaux habitants.

Cependant, le projet de ZAC se tient à l'écart d'un véritable réseau de transport. Il est desservi à l'extrémité Sud par la ligne 210 (Hornaing – Somain – Auberchicourt), mais cette ligne n'est pas à la hauteur d'un territoire qui souhaite renouer avec le dynamisme économique et rendre attractif ses transports. En effet, comme vu précédemment, la ligne ne propose que principalement des passages sur des moment de la journée bien ciblée, et ne propose pas forcément de correspondance aisée en gare de Somain (parfois jusqu'à 1h15 d'attente). Ainsi, cette ligne n'est pas assez attractive pour une population en forte précarité.

Ainsi, afin d'offrir une bonne desserte des rues commerçantes de Somain, de la place du marché, et de la ZAC, on fera le choix d'étendre la ligne A2 jusqu'à ce nouveau lotissement. Cette ligne profitera ainsi à tout le centre-ville de Somain, ainsi qu'à la ville de Fenain voisine (5 400 habitants).

Le matériel utilisé sera le même que celui utilisé pour le tronçon existant, c'est-à-dire un bus à Haut Niveau de Service. Il permettra de garantir une vitesse commerciale élevée ainsi qu'un confort de bonne qualité. De plus, les stations seront aménagées pour l'occasion, avec notamment la présence de distributeurs automatiques de titres de transport.

Tracé de l'extension de la ligne A



Après avoir desservi la gare, la ligne reprend la rue Faidherbe en sens inverse. En effet, il n'est pas envisageable de faire circuler un tel type de matériel sur la rue commerçante.

Afin d'éviter le goulet d'étranglement de la route RD13, régulièrement fréquenté, on fera le choix de faire passer la ligne en site propre intégral sur la place Jean Jaurès :



Source : Google

Tracé de l'extension de la ligne A

En parallèle de l'extension de la ligne A, nous ferons le choix de supprimer la portion de ligne 210 entre Auberchicourt et la gare de Somain. En effet, l'extension de la ligne A reprends entièrement son tracé entre les deux villes.



Source : Google

Emplacement du futur pôle d'échange des lignes A2, 210 et 208 et 211

c) Amélioration de l'offre existante entre Fenain et Marchiennes

L'étude de la voirie à l'entrée de la commune de Fenain, et la présence de deux passages à niveau sur la RD13 qui croise la ligne TER Douai – Valenciennes ne nous permet pas d'envisager le prolongement de la ligne A2 au-delà de la ZAC du terroir des deux villes.

C'est pour cela, que nous proposons une amélioration de l'offre existante sur la ligne 210. En effet, comme nous l'avons vu, cette ligne permet d'irriguer les communes d'Erre, Fenain et Hornaing, encrées dans l'aire d'attractivité de Somain. Cette ligne souffre de son manque d'attractivité due à sa fréquence.

C'est ainsi que nous proposons de proposer une offre qui répondrait aux attentes des clients, envisager un report modal des usagers de l'automobile et surtout offrir une véritable opportunité de déplacement aux populations défavorisées, particulièrement nombreuses dans ce secteur.

L'offre que nous proposons est un passage des bus cadencée à la demi-heure, sur une amplitude similaire à celle mise en place sur la ligne A2. Cette offre serait valable du lundi au samedi.

Une mission sur deux sera terminus au centre-ville de Marchiennes, car c'est dans les commune situées en aval que se situe le principal potentiel de population susceptible de report modal vers le pôle de Somain, les communes de Warlaing et Tilloy les Marchiennes étant davantage tournées vers les pôles de Saint-Amand les Eaux et Orchies. D'autre part, on optimisera l'offre de sorte que la correspondance en gare de Somain soit la plus adéquate possible (rapprocher le temps d'attente moyen du seuil des 10 minutes).

Après optimisation, nous proposons l'offre de passage, cadencée aux 30 minutes, suivantes :

Train en provenance de Douai		07:09	07:40	08:10	08:44	09:09	10:09						12:43
Train en provenance de Valenciennes		06:49	07:18	07:52	08:17	09:18						12:19	
Somain gare SNCF	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55
Fenain Place	07:02	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02
Erre Place	07:06	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06
Hornaing Eglise	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10
Wandignes-Hamage Mairie	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20
Marchiennes Place de Gaulle	07:27	07:57	08:27	08:57	09:27	09:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27
Warlaing Eglise	07:32		08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32
Tilloy les Marchiennes	07:47		08:47		09:47		10:47		11:47		12:47		13:47

Tracé de l'extension de la ligne A

13:44	14:08						16:44	17:10	17:43	18:09	18:43	19:08	19:43	00:14
13:18	14:19	15:19	16:17	16:52	17:18	17:52	18:19	18:52	19:19	19:49				00:05
13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	Temps d'attente
13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	
13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	
13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	
13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	
13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	
14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	
	14:47		15:47		16:47		17:47		18:47		19:47		20:47	

En faisant la moyenne de toutes les correspondances en gare de Somain, pour chaque passage du TER, nous obtenons un temps d'attente moyen de 9 minutes. Nous sommes donc bien en dessous du seuil critique des 10 minutes.

Tilloy les Marchiennes	06:13		07:13		08:13		09:13		10:13		11:13		12:13	
Warlaing Eglise	06:28		07:28		08:28		09:28		10:28		11:28		12:28	
Marchiennes Place de Gaulle	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03
Wandignies-Hamage Mairie	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10
Hornaing Eglise	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20
Erre Place	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24
Fenain Place	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28
Somain gare SNCF	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	09:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35
Train vers Douai	07:18	07:51	08:17	08:52	09:18						12:19		13:18	
Train vers Valenciennes	07:09	07:40	08:10	08:44	09:09		10:09					12:43		13:44

Tilloy les Marchiennes	13:13		14:13		15:13		16:13		17:13		18:13		19:13	
Warlaing Eglise	13:28		14:28		15:28		16:28		17:28		18:28		19:28	Temps d'attente
Marchiennes Place de Gaulle	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	
Wandignies-Hamage Mairie	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	
Hornaing Eglise	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	
Erre Place	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	
Fenain Place	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58	
Somain gare SNCF	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	
Train vers Douai	14:19	15:19			16:17	16:52	17:18	17:52	18:19	18:52	19:19	19:49		00:05
Train vers Valenciennes	14:08					16:44	17:10	17:43	18:09	18:43	19:08	19:43	20:09	00:16

D'autre part, cette grille horaire facilitera le retournement des bus. Par exemple, un bus du matin qui arrivera à son terminus en gare de Somain à 07 :35, sera prêt pour repartir à 07 : 55. Et cela sur chaque passage du bus.

4.3 Remise en service de la ligne 105 Hornaing - Denain

Cette remise en service permettrait à la ville de Hornaing de se retrouver à nouveau, du point de vue du réseau de transport, à l'interface de deux aires d'attractivité que sont les aires de Valenciennes et de Douai. Cela permettrait l'accès à deux bassins d'emplois, et une alternative à la correspondance TER en gare de Somain. La remise en service de cette liaison devrait par ailleurs pousser à désamorcer le figeage des intercommunalités, et à les pousser à penser de manière collective le réseau de transports.

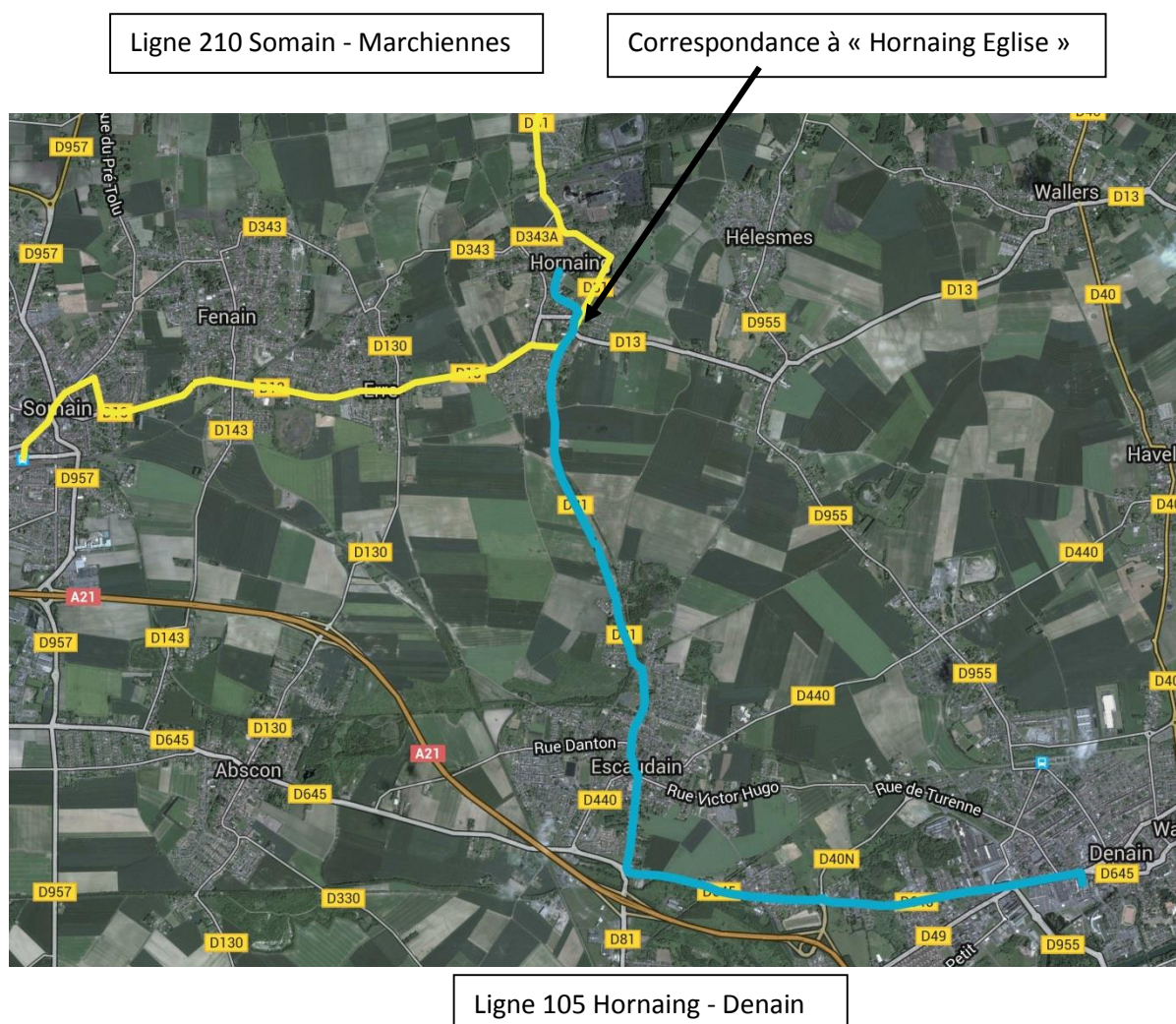
Nous proposerons par exemple une quinzaine de passages de bus, étalée de la manière la plus hétérogène possible. Nous optimiserons également la correspondance à la station « Hornaing Eglise » avec la ligne 210, afin de permettre le rabattement des usagers en provenance des communes d'Erre et de Fenain, en direction de l'agglomération Denaisienne.

Tracé de l'extension de la ligne A

Hornaing Heurteau	07:12	07:42	08:12	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:42
Bus 105 en provenance de Somain	07:10	07:40	08:10	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:40
Hornaing Eglise	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:45
Victoire	07:19	07:49	08:19	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:49
Escaudain Place	07:21	07:51	08:21	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:51
1/4 de 6 heure	07:24	07:54	08:24	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:54
Denain espace Villars	07:28	07:58	08:28	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:58
Correspondance Tram	07:34	08:10	08:34	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	17:34	18:10	18:34	19:10	20:10

Arrivée du Tram	06:58	07:22	07:58	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	16:58	17:22	17:58	18:22	18:58	19:58
Denain espace Villars	07:02	07:32	08:02	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	20:02
1/4 de 6 heure	07:06	07:36	08:06	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	20:06
Escaudain Place	07:09	07:39	08:09	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	20:09
Victoire	07:11	07:41	08:11	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	20:11
Hornaing Eglise	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	20:15
Bus 210 à destination de Somain	07:20	07:50	08:20	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	
Hornaing Heurteau	07:18	07:48	08:18	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	19:18	20:18

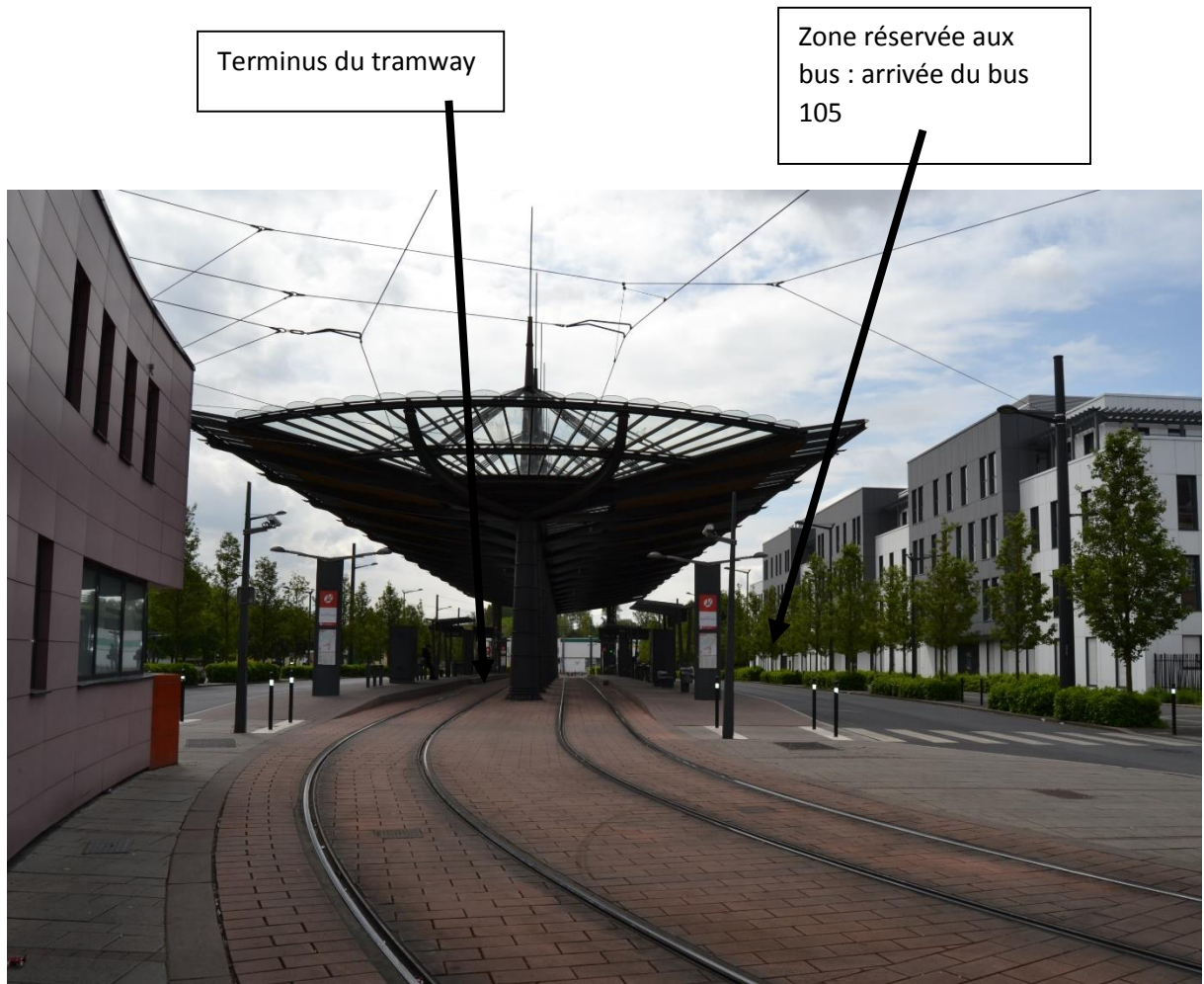
Nous avons choisi des horaires de passage cadencés afin de permettre une véritable visibilité de la nouvelle offre de transport. D'autre part, nous avons voulu faire en sorte d'étaler les passages des bus sur l'ensemble de la journée, en offrant une desserte supplémentaire en heure de pointe pour les travailleurs et les scolaires.



Tracé de l'extension de la ligne A

Le terminus en pleine zone commerciale permet un rabattement efficace vers le tramway. En effet, ce dernier passant toutes les 12 minutes quelle que soit l'heure de la journée, le temps d'attente ne peut excéder cette durée. Depuis cet arrêt, Valenciennes est joignable en environ 20 minutes. Ainsi, le parcours Hornaing – Valenciennes peut se faire en environ 40 – 45 minutes, ce qui constitue une alternative efficace à la voiture, surtout en ce qui concerne l'encombrement routier aux abords de la ville.

Afin de rendre les liaisons vers l'est plus efficaces, le terminal des bus se fera au pôle d'échange espace Villars. Il se compose de la façon suivante : les deux quais du tram, encadré par les stations des différentes lignes de bus desservant la ville :

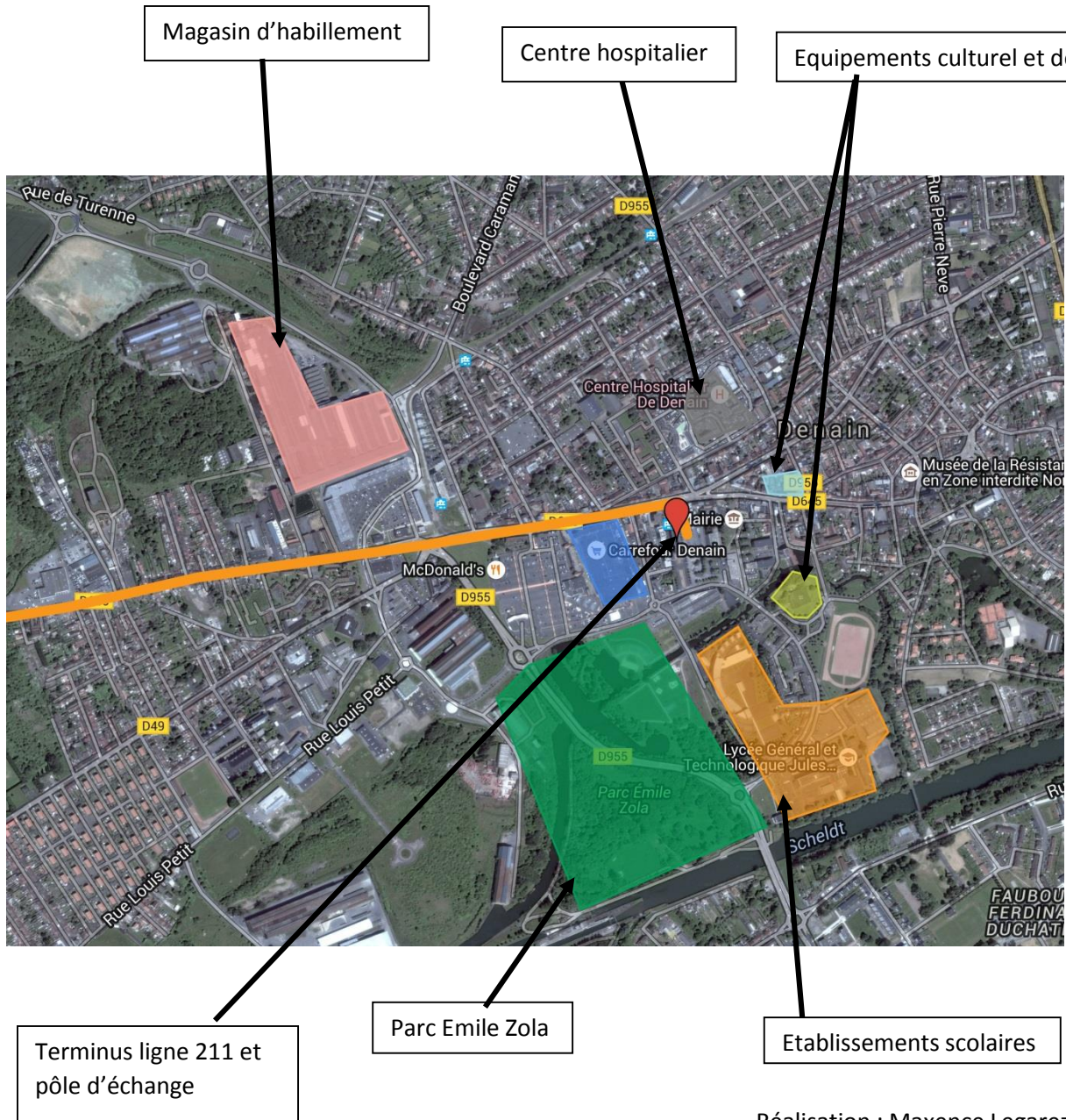


Source : Maxence Legarez

D'autre part, l'arrêt « espace Villars » est un arrêt stratégique. En effet, il est à proximité de services cités dans le diagnostic :

- La rue commerçante jouxte l'arrêt, et la grande surface n'est qu'à 200 mètres, qui propose diverse type de commerce (habillement, alimentaire
- Le parc Emile Zola
- Des équipements de santé, culturels et de loisirs

Tracé de l'extension de la ligne A



Au-delà de ces éléments, c'est également les équipements de services de l'agglomération de Valenciennes qui seront de nouveau accessibles en transport en commun. On peut en citer quelques-uns :

- Le Stade du Hainaut (25 000 places) qui accueille les matchs du club de la ville ainsi que des concerts, desservit directement par le tramway
- Le cinéma Gaumont de Valenciennes qui propose pas moins de 15 salles
- Divers lieux de loisirs comme le club voile de Valenciennes
- Le TGV Valenciennes-Paris

4.4 Aménager les stations de manière à délivrer une information visuelle visant à rapprocher les usagers des transports collectifs

Il s'agit ici d'augmenter l'attractivité des transports en commun, et donc d'attirer des citoyens n'ayant pas forcément de voiture pour se rendre sur les pôles attractifs. Nous allons dans un premier définir ce que l'on appelle l'attractivité de ce mode de transport. Pour ce faire, on retiendra quelques critères donnés par l'ACTP (Association des Clients des Transports Publics) :

- Vitesse commerciale et régularité
- La signalétique et l'information
- La tarification

Les lignes de bus du bassin minier ne circulant pas en temps normal sur des axes porteurs de congestion, la question de la vitesse commerciale ne pose pas réellement de problème ici.

On revanche, on constatera que l'information voyageur est quasi absente. En effet, pour la plupart des stations, les aménagements se limitent souvent à un poteau indiquant les horaires des bus. D'autre part, on notera également l'absence d'information sur la tarification mis en place. Autant d'éléments qui ne font que repousser l'attractivité du réseau.

C'est ainsi que pour offrir une information adéquate et la plus précise, nous proposerons de réaménager les stations, en effectuant les actions suivantes :

- Proposer des arrêts confortables, et permettant une protection maximale contre les intempéries, en évitant les ouvertures latérales. Ces arrêts devront être équipés de sièges.
- Un plan de la ligne de l'ensemble du réseau de transport en commun. Du fait de la remise en service de ligne 105, permettant une correspondance vers le réseau valenciennois, c'est l'ensemble du réseau qui devra figurer en station : le réseau Evéole ainsi que le réseau Transvilles.
- Un afficheur reprenant le numéro de la ligne, la destination, le temps d'attente. L'affichage doit être de bonne taille et suffisamment contrasté. Il s'agit d'offrir à l'utilisateur une information contextualisée et surtout actualisée.
- Idéalement, équiper la station desservant le centre-ville (souvent les arrêts desservant la place de la commune) d'un distributeur automatique de titres de transport. Dans ce cas, sa présence devra être mentionnée dans les autres stations de la commune.



Arrêt Arago sur la Ligne 5 en 2008 du réseau fil bleu à Tours

Source : Google

Tracé de l'extension de la ligne A

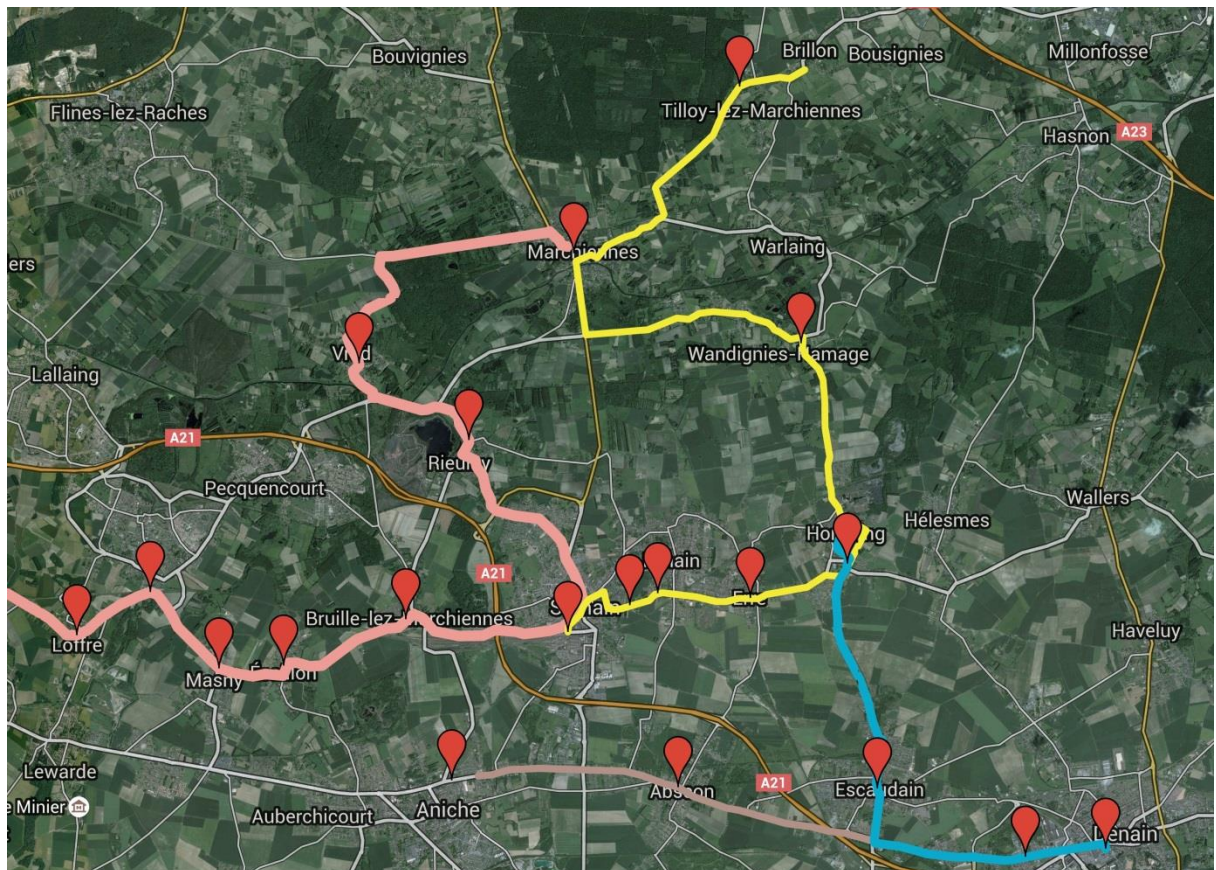
Affichage dynamique de l'information



Arrêt « Arago » en 2015 : présence d'un système d'information voyageur en temps réel

Source : Google

Voici les stations qui seront équipées d'un distributeur automatique de titre de transport :



4.5 L'attractivité du réseau améliorée avec une meilleure visibilité de la tarification

En complément de ces aménagements, nous proposons d'harmoniser la tarification, c'est-à-dire d'adopter la même tarification sur le réseau Evéole (Relevant du STMD) et Transvilles (Relevant du Siturv).

	Tarification Evéole		Tarification Siturv	
	Tout public	Jeunes		
1 voyage	1,40 €		1,60 €	
10 voyages	12 €		11 €	
Journée	4,20 €		3,80 €	
Abonnement mensuel	39 €	30 €	38,50 €	31,70 €
Abonnement annuel	312 €	269,10 €	360 €	236 €
Etudiant Boursier				177 €
Abonnement pour personnes à bas revenus			De 13,20 à 26,20 € sur critères sociaux	

Une harmonisation des tarifs ci-présent permettrait une plus grande transparence de la politique tarifaire. D'autre part, il permettrait aux usagers souhaitant par exemple faire le trajet Erre – Denain de ne pas être obligé de racheter un ticket lors de la correspondance. Ainsi, il pourra effectuer son voyage avec un seul titre de transport.

En plus d'harmoniser ces tarifs, on proposera d'offrir une tarification plus sociale, en instaurant par exemple un « pass demandeur d'emploi », comme cela se fait sur le réseau fil bleu dans l'agglomération de Tours. Cette tarification permettra de répondre à l'enjeu de la réduction du chômage, dont celui-ci est en grande partie corrélé avec un déficit d'accessibilité.

Pour procéder à une harmonisation, nous allons effectuer une moyenne des tarifs actuellement en vigueur, pondérée par la charge d'habitants par PTU. Le PTU de Douai rassemblant près de 200 000 habitants, il sera pondéré d'un facteur 2. Le PTU de Valenciennes rassemblant quant à lui environ 350 000 habitants, il sera ainsi pondéré d'un facteur 3,5.

Nous obtenons, à l'arrondi, aux résultats suivant :

	Tarification unifiée	
	Tout public	Jeunes
1 voyage	1,5 €	
10 voyages	11,40 €	
Journée	3,90 €	
Abonnement mensuel	38,7 €	31,10 €
Abonnement annuel	342,5€	248 €
Etudiant Boursier	177 €	
Abonnement pour personnes à bas revenus	Voir plus bas	

Nous avons choisi volontairement de ne pas intégrer la tarification basée sur les revenus mis en place par le Sitruv. En effet, nous préconisons à la place, une tarification sociale qui serait basée plus spécialement sur les revenus par ménages. On peut dans ce cas, par exemple utiliser le quotient familial. En effet, c'est ce dernier qui permet de prendre en compte véritablement le niveau de charges de chaque famille. Ce système jouit ainsi d'une plus grande efficacité car il prend en compte l'ensemble des individus composant un ménage.

Concrètement, il s'agirait d'instaurer 3 seuils, pour lesquels le ménage bénéficie de réductions de 25, 50 ou 75 %, selon la tranche de revenus par ménage dans lequel il se situe.

Ce type de tarification n'a été mis en place qu'une seule fois, par la Communauté Urbaine de Dunkerque. Dans les premiers mois de sa mise en place, il a été accueilli avec réticence, notamment en raison des chômeurs qui se devaient désormais de participer désormais au coût du transport. Il a ensuite été l'office d'une meilleure équité sociale car ce système permet de se déplacer librement, y compris les jours de week-end.

En bref, on peut dire que ce type de tarification génère :

- Un impact fort au niveau de la mobilité
- Un développement des droits de la famille
- Une hausse des déplacements par les motifs achats/loisirs, et donc dans notre cas d'étude, permettrait d'affirmer le rôle de centralité des pôles commerciaux, en complément d'un réseau de qualité et attracteur
- Un impact non négligeable en termes de réinsertion sociale.

L'aspect budgétaire n'étant pas pris en compte, on ne s'occupera pas de la compensation du coût par la collectivité envers les concessions privées. Néanmoins, il reste prudent d'indiquer l'importance du manque à gagner pour la collectivité.

Cependant, l'extension de la ligne A jusqu'au Lycée Louis Laurent Joseph d'Aniche a inscrits dans une perspective de développement durable et de promotions des modes alternatifs à la voiture. Il a ainsi pu faire l'objet de financement par une multitude d'acteurs : le département du Nord, l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais, le Feder (Fonds européen de développement économique et régional), le Grenelle de l'environnement et l'Union Européenne notamment.

Ainsi, on pourrait envisager que l'extension de la ligne A2 à Somain bénéficie d'une telle coopération au bénéfice d'un projet visant à respecter une équité vis-à-vis de l'accès aux transports publics.

5. Conclusion

Ainsi, comme nous avons pu le voir, le bassin minier n'a toujours pas entamé de reconversion économique véritable, malgré toutes les actions entreprises pour effacer l'image d'une région sinistrée par le déclin progressif de l'activité industrielle.

Cet héritage du passé a des incidences sur le plan social : une urbanisation fragmentée et une large partie de la population cumulant les difficultés sociales, comme en atteste un taux de chômage supérieur aux moyennes régionales et nationales.

Ces difficultés ont des répercussions sur la mobilité des personnes. Les citoyens n'ont pas les connaissances afin d'avoir une vision plus large de leur territoire, et privilégient surtout la vie sociale de quartier. D'autre part, la spécialisation dans les bas revenus entraînent une non-motorisation excessive : plus de 30 % des ménages ne sont pas motorisés. Cette part représente une clientèle non négligeable pour les transports en commun.

Ces derniers souffrent cependant d'un sous-usage. Les raisons sont à chercher dans l'absence de véritable information donnée à l'usager et d'une bonne transparence tarifaire. Au sein du périmètre d'étude du bassin minier dans sa partie orientale, l'urbanisation fragmentée qui fait apparaître l'apparition de pôles secondaires. Ce sont eux qui concentrent des fonctions d'attractivité. Par conséquent, ce sont ces pôles qui sont moteurs du développement économique.

Afin d'accélérer le développement économique de ces pôles, il convient de renforcer l'attractivité des transports en commun. La ligne A a été pensée dans cet état d'esprit, mais ne dessert qu'une petite portion de l'espace minier, sans desservir de pôles secondaires. C'est pour cela que nous proposons son prolongement. Ce dernier doit s'accompagner d'une meilleure image donnée aux transports en commun : transparence tarifaire et information dynamique sont les points sur lesquels nous avons insisté.

Il convient enfin d'offrir une desserte aux communes bénéficiant d'un positionnement stratégique à l'interface de l'aire d'attractivité de plusieurs pôles. C'est le cas des communes d'Erre et d'Hornaing. Il est ainsi indispensable qu'elles bénéficient d'une liaison entre chacun des lieux de centralité. C'est aussi l'objet de ce rapport.

Enfin, le projet proposé répond à un enjeu politique. En effet, Frédéric Delannoy, maire d'Hornaing et président de la communauté de communes du Cœur d'Ostrevent (incluant notamment les communes de Somain, Erre, Fenain et Hornaing) a lui-même constaté que « 11 communes du cœur d'Ostrevent n'ont pas la possibilité de bénéficier de transports publics avec un Bus à Haut Niveau de Service » et affirme sa volonté de doter la communauté de la « compétence transport ». Voici donc un projet qui répondra à ses attentes.

En effet, doter un territoire d'un service de transport performant c'est lui donner un nouvel atout stratégique, avec un regain d'attractivité, un meilleur accès aux services publics pour les personnes défavorisées et surtout, davantage d'opportunité d'emplois.

6. Annexes

Fiche de lecture n°1 : le livre blanc du bassin minier : diagnostic et propositions pour accompagner la mutation du bassin minier

[www.missionbassinminier.org/fileadmin/.../CPBM Livre Blanc ActII internet.pdf](http://www.missionbassinminier.org/fileadmin/.../CPBM_Livre_Blanc_ActII_internet.pdf)

Cet ouvrage a été écrit suite à la de la création de Mission Bassin Minier qui est un outil dédié au développement et à l'aménagement du territoire. Il s'inscrit dans 10 thématiques, dont notamment l'observation socio-économiques et les transports.

Le diagnostic pluridisciplinaire qui y a été a servie de base à notre diagnostic socio-économique. En effet, il nous permet de comprendre les séquelles économiques et sociales qu'à laisser l'exploitation minière sur le territoire que l'on connaît aujourd'hui. Nous nous sommes surtout appuyé sur une unité de problèmes économiques et sociaux et le problème d'attractivité que connaît le territoire et qui sont décrits dans l'ouvrage. Il a connu récemment un renouveau paysager, à travers notamment un urbanisme plus durable. Il bénéficie d'un début de dynamisme économique. Cependant, celui-ci se concentre dans l'ouest du bassin minier, dans le secteur de Lens – Béthune, celui-ci bénéficiant de la proximité de Lille et d'un projet de structurant de TCSP. Cependant, l'est continue d'avoir un solde migratoire négatif en raison du départ des populations dès qu'elles bénéficient d'un revenu suffisamment pour « construire » ailleurs, en particulier sur la frange la plus au nord, très attirée par la métropole lilloise et la conurbation Lille – Tourcoing. Ainsi, la population de l'est de l'arc minier n'est pas associée à ce renouveau économique. Les données confortant cette idée ne manquent pas : forte dépendance au système d'aide sociale, bas revenus, peu d'encadrement...

Le diagnostic nous propose des explications, ou plutôt les freins au renouveau économique dans ce secteur : un déclin de l'état sanitaire, une faible capacité de prises d'initiatives des habitants, ces derniers n'ayant plus de présence sociale car privés d'emplois.

Plus spécifiquement, c'est dans cet écrit que nous pouvons trouver des causes à une sous-utilisation des transports en communs. D'une part, l'automobile est prépondérante. D'autre part, bien qu'une grande partie des ménages ne sont pas motorisés, les difficultés sociales ont des conséquences sur les pratiques des habitants. En effet, ces derniers ont un cercle de déplacement assez restreint, se limitant souvent à l'échelle de la commune voir du quartier. Cela est dû est principalement, comme le souligne l'ouvrage, à « une peur de l'inconnu », à un « enracinement profond ». En ajoutant à cela une mauvaise lisibilité de l'offre de transport en commun et l'absence d'accompagnement, c'est la mobilité de toute une catégorie de population qui s'en retrouve impacté et constitue une véritable barrière à l'accès à l'emploi et plus largement au développement territorial.

Fiche n°2 : La mobilité, nouvelle question sociale ?

<https://sociologies.revues.org/3321>

Ce dossier nous a été utile lors de notre réflexion. En effet, il nous permet de comprendre les principaux freins à la mobilité. On apprend alors que les freins qui ont été principalement mis en évidence lors d'enquêtes sont des difficultés à utiliser les moyens de transports. Cela se manifeste dans un premier par un frein financier. En effet, plus de 67 % des sondés lors des enquêtes affirment ne pas vouloir consacrer plus de 100 euros à leur budget transport (qu'il s'agisse de déplacements privés et professionnels). Une somme qui apparaît conséquente relativement aux revenus modestes d'une majorité de la population de notre terrain d'étude.

Il nous permet entre autres de comprendre de freins à l'utilisation des transports publics. Il s'agit de frein d'ordre psychologique, qui se manifeste par l'existence de barrières que se fixent les individus. En effet, dans notre site d'étude, l'enracinement de la population est plus fort qu'ailleurs, et le changement de repères constituent en outre une peur supplémentaire.

D'autre part, un argument d'ordre culturel est largement mis en avant. On met en lien un usage plus important des transports en commun avec un esprit de transports collectifs, qui selon l'ouvrage, doit s'enraciner dès le plus jeune âge. Il préconise en effet aux parents d'utiliser davantage ce mode de transport, afin que leurs enfants prennent l'habitude de les prendre. D'autre part, une faible formation des habitants engendre une lecture superficielle de l'espace qui les entoure. Ils n'ont pas une vision « élargie » de leur territoire, ils ne ciblent pas vraiment les lieux de leurs besoins.

La difficulté de l'usage du mode de transport collectif est également mentionnée. En effet, on met l'accent particulièrement sur l'information destinée aux voyageurs, qui se doit d'être la plus clarifiée possible, et qui a fait l'objet de propositions lors de notre rapport. Cela passe également par une tarification simple et lisible. On préconise ainsi aux AOT (Autorité Organisatrice de Transport) d'harmoniser leur politique tarifaire. Cela a également fait l'objet d'une de nos propositions. Mais également, les habitants ont besoin d'accompagnement, ils ont besoin d'une information dynamique, au moment opportun.

Enfin, l'ouvrage met l'accent sur le fil conducteur de notre rapport : la mobilité est un facteur clé d'insertion socioprofessionnelle. Dans les enquêtes réalisées, environ une personne sondée sur deux déclare avoir déjà refusé une embauche ou une formation suite à des problèmes de mobilités. Ainsi, les personnes disposant de peu de ressources en insertion et en recherche d'emploi sont moins mobiles que la moyenne. Puis, les citoyens recherchant un emploi n'ont pas toujours les moyens d'assumer à l'avance le montant d'un abonnement, et dès lors se rabattent sur les tickets à l'unité, les moins avantageux du transport public. Voici un argument supplémentaire pour la mise en place d'une tarification sociale efficace. Car avant tout, nous ne devons pas oublier que les transports collectifs sont un service public. Pour cette raison, ils doivent offrir à tous un service de qualité à un prix abordable.

7. Bibliographie

ROLOS Gilbert, CARON Jean-François. *La conférence permanente du bassin minier : Le livre blanc Acte II : 100 propositions pour accompagner la mutation du bassin minier*, décembre 2013.

www.missionbassinminier.org/fileadmin/.../CPBM_Livre_Blanc_ActII_internet.pdf

ORFEUIL Jean-Pierre. « La mobilité, nouvelle question sociale ? ». *SociologieS*, dossier, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques. Consulté le 12 mai 2016.

<https://sociologies.revues.org/3321>

Communauté de communes du cœur d'Ostrevent, consulté le 3 mai 2016 : <http://www.cc-coeurdostrevent.fr/Un-territoire-a-amenager/Amenagement-urbain/ZAC-Terroir-des-deux-villes>

Schéma de Cohérence Territorial du grand Douaisis, consulté le 17 février 2016 : <http://www.scot-douaisis.org/spip.php?rubrique97>

Schéma de Cohérence Territorial du Valenciennois, consulté le 17 février 2016 : www.scot-valenciennois.fr/sites/default/files/scot_fev2014_approuve_rp_bd.pdf

Inauguration extension de la ligne A, consulté le 14 mars 2016 : www.eveole.com/wp-content/.../DP-INAUGURATION-18.04.15-version-finale.pdf



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP30553
37205 TOURS Cedex 3

Sous la direction de :
SERRANO José

Legarez Maxence
Type de d'exercice :
Projet individuel
Promotion 2015 – 2016

Tracé de l'extension du Bus à Haut Niveau de Service de Douai

Résumé : Le bassin minier du Nord Pas de Calais est un territoire à l'image de sa région : riche en homme et marqué par son passé de grand extracteur de matière première. Si cet héritage permet la mise en valeur d'un patrimoine commun il a laissé des séquelles sur l'aspect socio-économique du territoire. L'est du bassin minier sur lequel nous avons concentré notre étude est doté de divers pôles générateurs de déplacements, qui engendrent des flux de personnes. Les transports en commun permettant d'assurer le transit ne sont pas efficace et sous-utiliser, du fait de leur faible mise en valeur, et de pratiques culturelles des habitants. C'est pour cela qu'il nous est convenu de changer l'image de ces transports par le prolongement d'un Transport en Commun en Site Propre ainsi que d'une amélioration de l'offre existante sur les villes concernées, mais également de proposer une tarification plus souple, plus accessible et plus efficace.