

JUILLET 2009

NUMÉRO

4

Accessibilité des zones d'activités



L'attractivité économique de l'arrondissement de Béthune est étroitement liée à la présence de ses grandes zones d'activités, lieux d'implantation des principaux employeurs industriels du SCOT de l'Artois.

Si l'offre foncière est un critère majeur pour attirer de nouveaux investisseurs, la qualité de l'accessibilité, qu'elle soit routière, ferroviaire ou fluviale pour les marchandises, en transports collectifs ou en modes doux pour les salariés, participe à la promotion d'une zone et d'un territoire.

◦ REPÈRES

- Le Parc des Industries Artois Flandres à Douvrin/Billy-Berclau
- La Zone Industrielle de Ruitz
- Les Parcs Washington et Fleming à Béthune
- La Zone Industrielle B d'Annezin
- La Zone Industrielle de Noeux-les-Mines/Labourse
- Les Zones Industrielles de Lillers et Auchel (SAZIRAL)
- Les sites ArcelorMittal et ThyssenKrupp à Isbergues

Nota :

Le site industriel ROQUETTE, hors du périmètre du SCOT de l'Artois, sera analysé dans une prochaine publication qui intégrera également d'autres zones d'activités telle FUTURA à Verquigneul.



◦ RAPPEL

En 2006, une étude sur l'accessibilité des principales zones d'activités du SCOT de l'Artois a été réalisée par le SMESCOTA, suivie de l'élaboration d'un Plan de Déplacements à l'échelle du Parc des Industries Artois Flandres (SIZIAF) à Douvrin et Billy-Berclau.

Depuis, la Communauté d'Agglomération Artois Comm. et la Communauté de Communes de Noeux et Environs (CCNE) ont adhéré au Syndicat Mixte des Transports (SMT) qui couvre également les Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin. Les Communautés de Communes Artois Lys (CCAL) et Artois Flandres (CCAF) se sont également engagées dans une démarche volontariste appelée Politique Globale de Déplacements (PGD).

Ce numéro 4 de l'observatoire du développement économique a pour objet de dresser un premier bilan des actions qui ont pu être mises en oeuvre et de mettre en évidence les points à améliorer concernant l'accessibilité des zones d'activités.

Parc des Industries Artois-Flandres

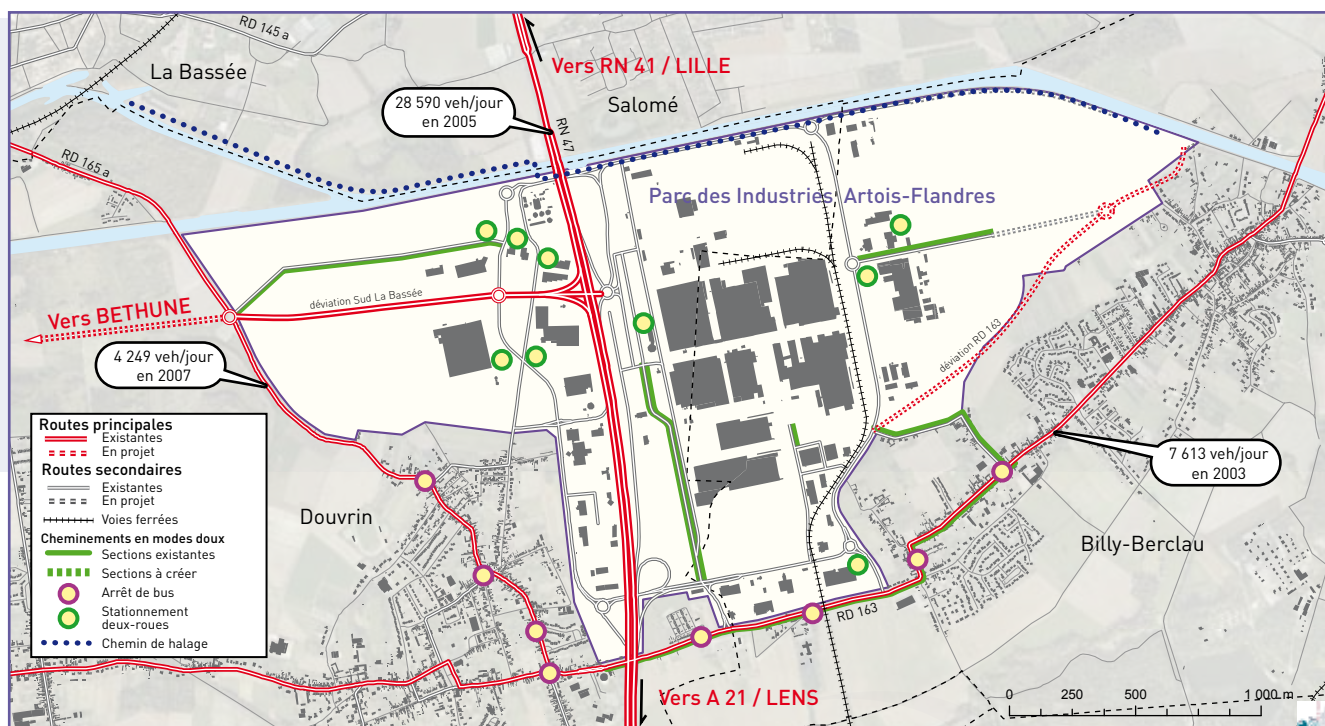
UN SITE BENEFICIANT D'UNE ACCESSIBILITE AUTOMOBILE DE PREMIER CHOIX

Le Parc des Industries Artois-Flandres se situe au Sud-Est de La Bassée. Depuis 2006, l'accessibilité de la zone s'est améliorée avec la mise à 2x2 voies de la RN47, la réalisation d'un nouveau giratoire à l'intersection RN41/RN47, la construction d'un nouvel échangeur sur le parc, et par

la mise en service de la première partie de la déviation sud de La Bassée qui améliorera l'accessibilité vers Béthune. Pour faciliter l'orientation des visiteurs et les livraisons/enlèvements de marchandises, de nouveaux points d'information ont été implantés dans le Parc.

REMARQUE

Le parc bénéficie également d'un embranchement ferroviaire et il est contigu au canal à grand gabarit : deux atouts majeurs pour diversifier la desserte du site !



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.

UNE DESSERTE INSUFFISANTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le Parc n'est pas desservi par les transports collectifs. Pour s'y rendre, il faut descendre à l'un des arrêts qui se trouve sur les communes de Douvrin ou de Billy Berclau. Depuis ces arrêts et avec un trajet de 10 mn à pied, seules les franges du Parc sont accessibles. De plus, les performances des lignes de bus sont insuffisantes en heures de pointe (moins d'un bus par heure). On remarque la présence d'une

gare TER à La Bassée et d'une halte à Salomé. Elles sont cependant trop éloignées de la zone pour un piéton et nécessiteraient d'être desservies par une navette.

Une amélioration de la desserte en transports collectifs est en cours de discussion avec le Syndicat Mixte des Transports (SMT).



DES LIAISONS DOUCES QUI SE DEVELOPPENT A L'INTERIEUR DU PARC

Le Parc possède peu de cheminements piétonniers et cyclistes sur ses voiries internes. Toutefois, depuis l'adoption d'un Plan de Déplacements à l'échelle du Parc, le SIZIAF s'est engagé à développer des sites propres "modes doux" sur les nouvelles voiries : c'est chose faite à l'Ouest et à l'Est pour la desserte des nouvelles extensions.

La Bassée. Pour le SIZIAF et les communes limitrophes, l'enjeu est donc de réaliser également des sites propres pour les modes doux le long des voiries existantes afin de réaliser un maillage à l'échelle du Parc mais également d'étendre ce réseau vers les zones d'habitat voisines.

Le SMT étudie la possibilité de mettre en place une centrale de co-voiturage qui concernerait également d'autres sites.

Au Nord, le chemin de halage le long du canal et la passerelle sont des atouts pour développer les liaisons en modes doux vers



Zone Industrielle de Ruitz

o UNE BONNE ACCESSIBILITE ROUTIERE

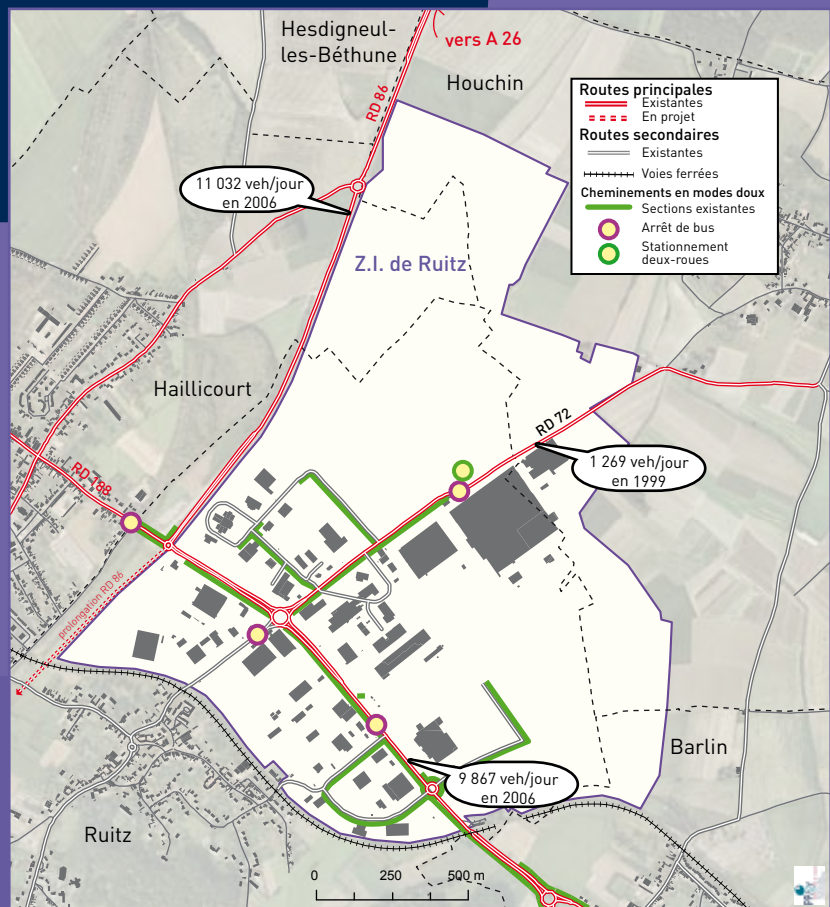
Située à l'Est de Bruay-la-Buissière, la Zone Industrielle de Ruitz est desservie par le réseau départemental qui lui offre une bonne accessibilité :

- depuis l'A26 grâce à la RD86, récemment réaménagée ;
- depuis la rocade minière (RD301) grâce à la RD188 qui traverse la zone ;
- depuis les communes environnantes grâce à la RD188 et à la RD72.

En projet, la prolongation de la RD86 jusqu'à la RD301 permettra de détourner le trafic poids lourds des zones habitées.

Par rapport aux enjeux identifiés en 2006, on peut noter que la réalisation d'un giratoire sur la RD188, avec l'arrivée de Plastic Omnium, a contribué à sécuriser la traversée de la zone.

La zone a également été équipée d'une signalétique à destination des visiteurs.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.

o UNE ZONE DESSERVIE PAR LE RESEAU TADAO MAIS UNE FREQUENCE RELATIVEMENT FAIBLE

La zone est desservie directement par deux lignes de bus (n°67 Béthune-Barlin et n°40 Auchel-Lens) du réseau Tadao via quatre arrêts.

Les performances des lignes, en terme de niveau d'offre, ne sont pas suffisantes (un passage par heure aux heures de pointe).

Les arrêts n'ont pas fait l'objet d'aménage-

ments récents et sont peu accessibles en raison de l'absence de cheminements piétonniers et du manque de passages piétons aux abords des principaux carrefours. Ces arrêts sont pourtant utilisés notamment par les travailleurs handicapés du CEntre D'Aide par le TRAvail (CEDATRA).



o DES AMENAGEMENTS PIETONNIERS DE QUALITE MAIS DES CONTINUITES A ASSURER

Le long de la RD188, la zone de Ruitz est traversée par un site propre piétonnier dont le réaménagement est prévu par la Communauté d'Agglomération Artois Comm.

On constate également la présence de nombreux cheminements piétons récents de bonne qualité mais qui ne sont pas reliés par des passages protégés lorsqu'ils coupent les voies de circulation.

Pour faciliter l'accessibilité de la zone depuis les communes environnantes, des cheminements piétonniers pourraient être

réalisés notamment vers Haillicourt et Ruitz.

Pour l'instant, il n'existe pas d'aménagements pour les cyclistes malgré la traversée de la zone par les cyclotouristes qui se rendent vers le Parc d'Ohlain.

Il est à noter qu'Artois Comm. étudie avec le Département la possibilité de réaliser une bande cyclable sur la RD188.

Des aménagements pourraient également être réalisés le long de la RD72 vers Ruitz et Houchin.



Parcs Washington et Fleming

○ UNE ACCESSIBILITE ROUTIERE A AMELIORER

Les Parcs Washington – Fleming – Beaumarais – Port fluvial se situent sur la commune de Béthune et se prolongent sur Beuvry.

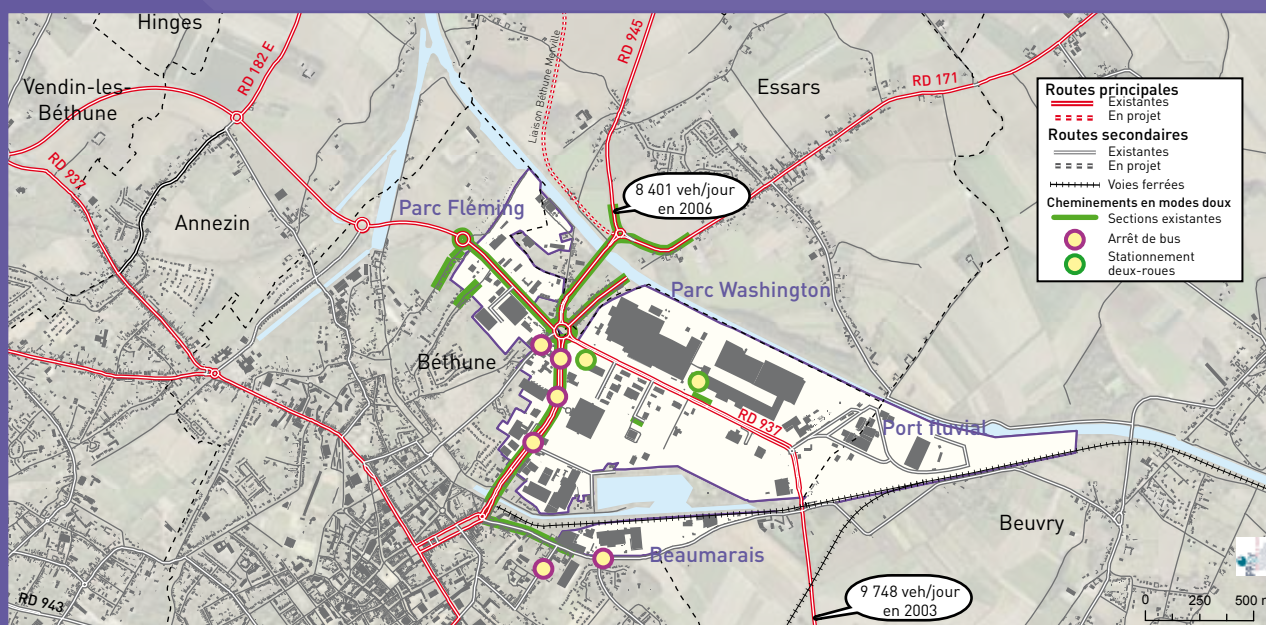
Si la zone est traversée par le contournement Nord de Béthune (RD937), son accessibilité est tributaire des conditions de circulation sur la RD941 pour rejoindre l'A26 et des conditions de circulation dans Béthune (saturation des rues A. Lamendin, de l'Égalité, M. Berthelot, de Lille...).

Les projets routiers autour de Béthune pourraient nettement améliorer son accessibilité et ainsi contribuer à son développement : liaison La Bassée/Béthune, achèvement du contournement Nord de Béthune, liaison Béthune/Merville...

• REMARQUE

Le Parc Washington bénéficie de la présence du Port fluvial de Béthune.

Ce site multimodal offre une accessibilité de premier choix à la voie d'eau et dans une moindre mesure au réseau ferré.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005/I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teletlas/PPIGE.

○ UNE ZONE DESSERVIE PAR LE RESEAU TADAO MAIS UNE FREQUENCE RELATIVEMENT FAIBLE

La zone est desservie par trois lignes régulières du réseau Tadao (64, 171, 172), partant toutes de la gare de Béthune et desservant le centre-ville, et par le service Allobus.

Globalement, les performances des lignes de bus sont insuffisantes aux heures de pointe (moins d'un bus par heure seulement).

De plus, seule l'avenue Kennedy est directement desservie par les lignes, les arrêts situés sur le long de la RD937 n'étant plus desservis.



○ DES CHEMINEMENTS MODES DOUX A DEVELOPPER

La partie Ouest du Parc comporte de nombreux cheminements piétons qui permettent de rejoindre le centre-ville de Béthune. On trouve également un début de réseau cyclable.

La 2x2 voies traversant le Parc Fleming possède un terre-plein central qui rend les traversées piétonnes très difficiles.

Sur la partie Est, en particulier vers le port fluvial, on note une absence d'aménagements piétons et cyclistes.

On peut noter la présence de deux parkings deux-roues sur les aires de stationnement de l'entreprise Bridgestone.



Zone Industrielle d'Annezin

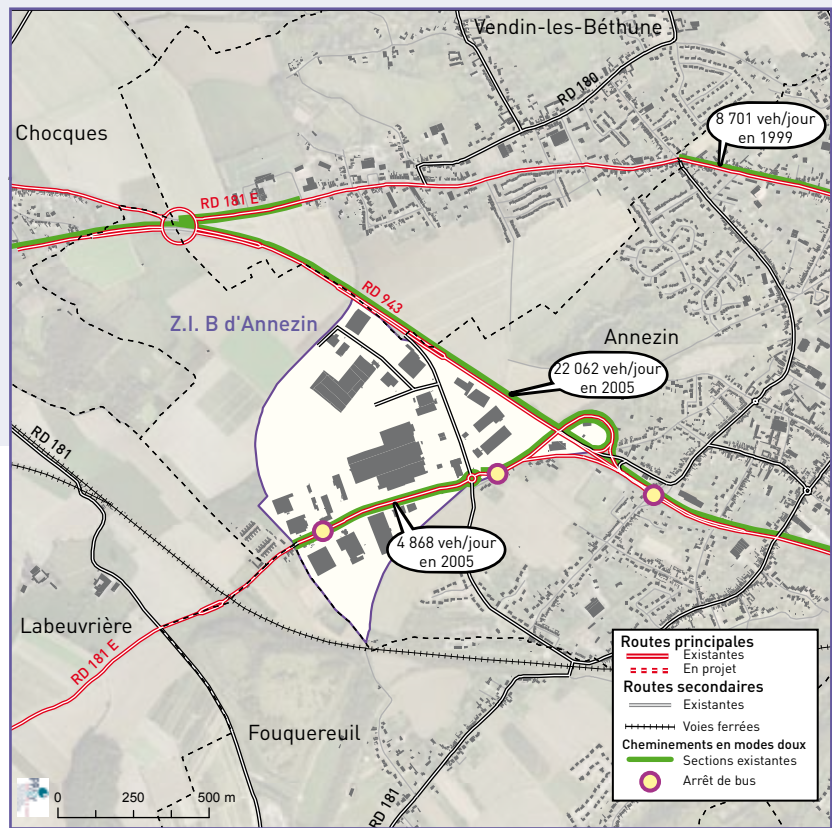
○ UN ACCES ROUTIER ACCIDENTOGENE DEPUIS LA RD943

Située à l'Ouest de Béthune, la Zone Industrielle d'Annezin est desservie principalement par la RD943 qui lui assure une connexion aux échangeurs de l'A26 à Béthune et Lillers. Depuis la RD943, l'accès à la zone se fait par une bretelle débouchant directement dans la zone dans le sens Lillers-Béthune et par un échangeur dans le sens Béthune-Lillers.

L'insertion des véhicules sur la RD943 est difficile en raison de voies d'accélération trop courtes et on peut noter un croisement dangereux dans la bretelle de sortie dans le sens Béthune-Lillers.

Au sein de la zone, un giratoire a été réalisé afin de sécuriser la principale intersection sur la RD181E et de faciliter l'accès aux quartiers sud d'Annezin.

A proximité de la zone, on peut noter le réaménagement du carrefour des Pilastres à Chocques sur lequel a été implanté un giratoire.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.



○ UNE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS INSUFFISANTE

La zone est desservie par deux lignes occasionnelles du réseau Tadao (variantes des lignes 25 et 26) au niveau de deux arrêts : ZI République et Fontenelle. La desserte est ainsi globalement faible avec quatre haltes par jour tous sens confondus. Ces arrêts sont utilisés par les lycéens et des collégiens qui se rendent à Annezin ou Béthune. Au niveau de l'arrêt ZI République,

une aire de stationnement pour les bus se confond avec une zone de stationnement pour automobile et une bande cyclable.

L'attente au niveau de l'arrêt Fontenelle se fait sur un trottoir non goudronné.



○ DES CHEMINEMENTS POUR LES MODES DOUX UNIQUEMENT LE LONG DE LA RD181E

Au sein de la zone, on distingue peu d'aménagements pour les modes doux.

Il existe une bande cyclable le long de la RD181E jusqu'au nouveau rond point dans le sens Annezin/ZI (bande en cours d'effacement à peine visible) et un trottoir entre le rond point et le quartier du champ Saint-Eloi.

Au niveau du rond point, on peut noter un certain manque de lisibilité, la bande cyclable débouchant sur un trottoir en principe uniquement accessible aux piétons.

On peut également regretter que la création du rond point n'ait pas été accompagnée par un réaménagement global de ses abords.



Zone Industrielle de Noeux-Labourse

o UNE ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE DIFFICILE EN RAISON DE LA TRAVERSÉE DU TISSU URBAIN

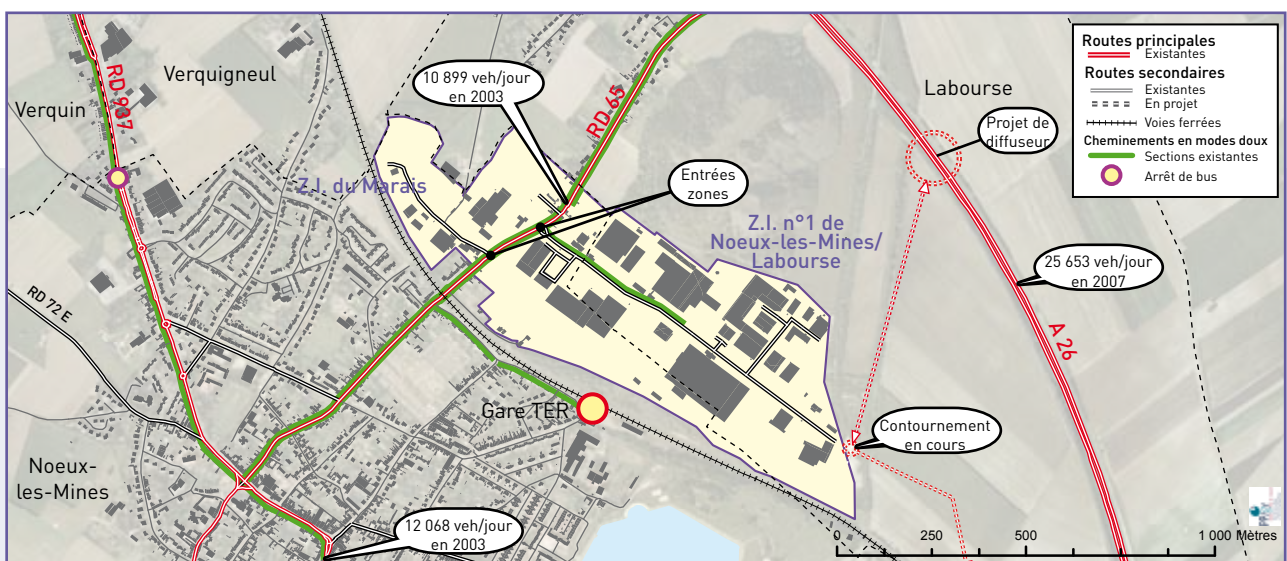
Les Zones Industrielles de Noeux-les-Mines/Labourse et du Marais se situent entre l'A26 et la voie ferrée Paris-Dunkerque.

L'entrée des deux zones s'effectue par la RD65 qui permet de rejoindre la RD943 (axe Béthune/Lens), la RD937 (Axe Béthune/Arras), l'accès à l'A26 se faisant soit au niveau de l'échangeur du Liévois, soit au niveau de l'échangeur de Béthune.

Actuellement, l'accessibilité des zones industrielles est mauvaise en raison de la

traversée du tissu urbain de Noeux-les-Mines ou de Labourse. A moyen terme, le projet de déviation de la RD937 (réalisation d'une nouvelle tranche en cours) permettra de développer un nouvel accès direct à la zone en évitant le transit dans les centres-villes et la zone pourra également être desservie directement par l'A26 via un diffuseur (le projet a été validé).

La présence de la voie ferrée est un atout indéniable en vue d'implantations logistiques.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Artois Comm 01/01/2008, DGI - Cadastre-droits réservés-01/01/2006-CCNE, Orthophotoplan I2G 2005/I2G Orthophotoplan2005/PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.

o UNE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS INSUFFISANTE

Aucune ligne de bus ne dessert les ZI, les arrêts les plus proches se trouvant dans le centre de Noeux-les-Mines, trop loin de la zone pour un piéton.

On note la présence d'une gare TER juste à côté de la zone. Cependant, l'absence de cheminements direct oblige les piétons à

à faire un détour important. Une passerelle piétonne au dessus des voies ferrées permettrait un accès facilité à la gare.



o DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS UNIQUEMENT LE LONG DE LA RD65

La ZI de Noeux-les-Mines possède des cheminements piétons sur une partie des voiries internes mais ils sont dans l'ensemble assez anciens et dégradés.

On peut noter la présence d'un trottoir le long de la RD65 qui permet de relier la zone à la gare TER et au centre-ville.

Actuellement, il n'existe pas de piste cyclable au niveau de la zone. On note la présence de pistes et bandes cyclables le long de la RD937 et sur la RD943 auxquelles la zone pourrait être connectée par un aménagement sur ou le long de la RD65.



SAZIRAL : Sites d'Auchel et Lillers

o UNE BONNE ACCESSIBILITE ROUTIERE

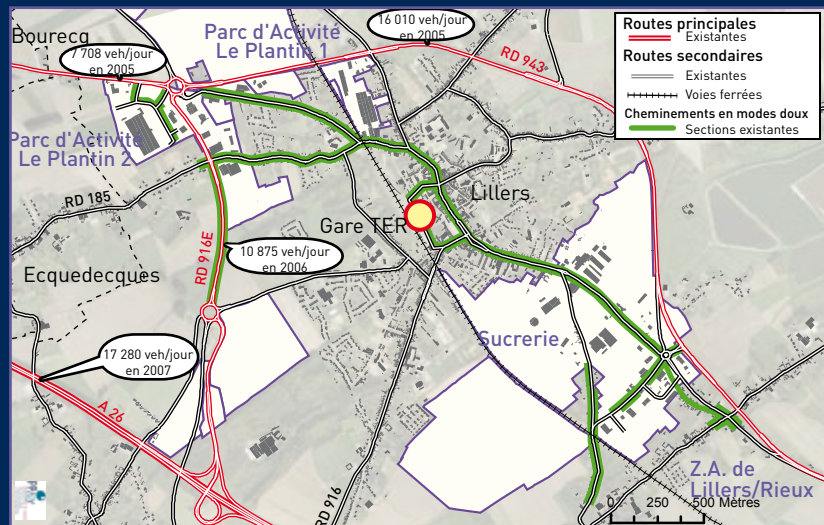
Le SAZIRAL est un ensemble de zones d'activités regroupées autour de deux villes : Lillers et Auchel.

A Lillers, les zones d'activités sont localisées à l'Est (ZA de Lillers/Rieux, sucrerie) et à l'Ouest de la ville (Parcs d'activités le Plantin 1 et 2).

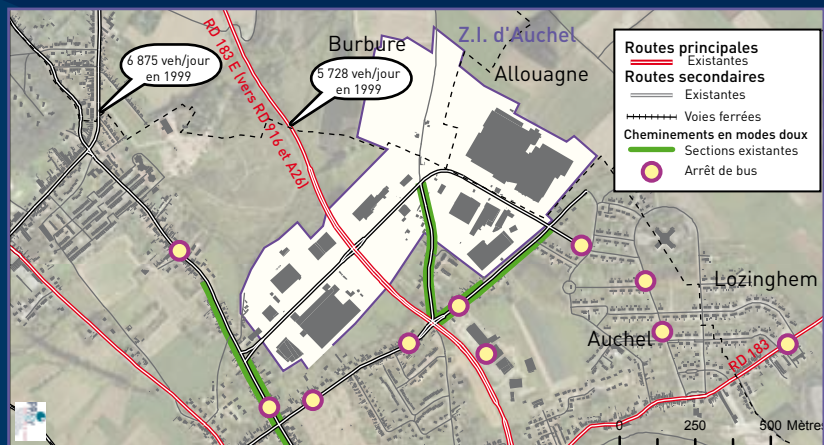
Elles sont desservies par la RD943 qui permet de rejoindre Béthune à l'Est et Aire sur la Lys au Nord-Ouest. L'ensemble des zones est également facilement accessible depuis l'A26, en particulier les zones du Plantin 1 et 2.

A proximité de Rieux et de la sucrerie, on note la présence d'un carrefour accidentogène sur la RD943, en particulier pendant la campagne betteravière.

A Auchel, la ZI du SAZIRAL est implantée au Nord de la commune. Elle est facilement accessible depuis l'A26 (échangeur de Lillers) via la RD916. La présence de la RD183E, qui coupe la zone en deux parties, pose des problèmes de traversée et d'insertion, renforcés par des vitesses de circulation excessives.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, C662, DRE, DGI - Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAL, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, C662, DRE, DGI - Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAL, DGI - Artois Comm 01/01/2008, Orthophotoplan I2G 2005©I2G Orthophotoplan2005 / PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.



o UNE DESSERTE PAR LE RESEAU TADAO A AUACHEL MAIS UNE FREQUENCE RELATIVEMENT FAIBLE

A Lillers, les zones du SAZIRAL ne sont desservies par aucune ligne de bus ou de car, l'arrêt le plus proche se trouvant à la gare de Lillers, trop loin pour un piéton.

A Auchel, le SAZIRAL est desservi en partie par une ligne de bus mais les arrêts ne sont

pas situés au cœur mais en bordure de la zone. De plus, la fréquence en heure de pointe reste insuffisante (un bus par heure).



o DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS A LILLERS MAIS INEXISTANTS A AUACHEL

A Lillers, un trottoir permet de se rendre du centre ville vers la sucrerie et la ZA de Rieux. La zone du Plantin est équipée de cheminements piétonniers en site propre mais les franchissements ne sont pas matérialisés et la zone n'est pas raccordée à la ville.

A Auchel, il n'existe pas de trottoirs et de cheminements piétonniers dans la zone. Dans les deux cas, on note une absence de réseau cyclable.



ArcelorMittal et ThyssenKrupp à Isbergues

○ UNE ACCESSIBILITE ROUTIERE TRIBUTAIRE DE LA CIRCULATION URBAINE MAIS DES ATOUTS A VALORISER POUR LE FER ET LA VOIE D'EAU

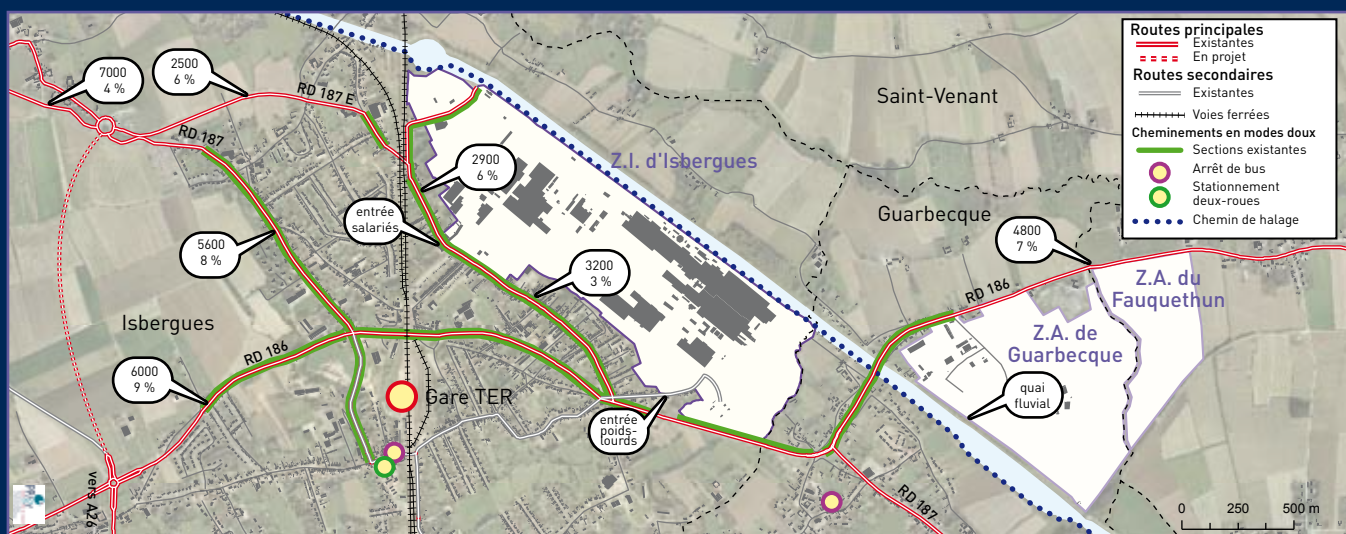
Le site d'ArcelorMittal/ThyssenKrupp présente la particularité d'être partie intégrante de la ville d'Isbergues ce qui génère une superposition des flux du centre-ville et des usines.

L'entrée pour les salariés se fait par la RD187E qui traverse Isbergues en plein centre-ville. L'entrée poids lourds se fait au Sud de la ville par la RD186.

Grâce à la RD188, les sites sont accessibles

depuis l'A26 (signalétique depuis le péage de Lillers).

La voie ferrée offre également une alternative importante à la route dans la desserte du site embranché sur l'axe Paris/Dunkerque. Autre atout, la présence du canal à grand gabarit : des projets de réaménagement de quai sont en cours au sein du site et un quai a été construit sur la zone de Guarbecque toute proche.



Réalisation : AULAB 2009/Sources : AULAB 2008, CG62, DRE, DGI - Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAL, DGI - Cadastre-droits réservés-01/01/2008-CCAF, Orthophotoplan I2G 2005/I2G Orthophotoplan2005/PPIGE, Multinet-©Teleatlas/PPIGE.

○ UNE DESSERTE EN CAR ASSURÉE PAR LE RÉSEAU COLVERT

Les communes d'Isbergues et de Guarbecque ne sont pas desservies par les transports collectifs urbains. On note toutefois la présence d'une ligne de car du Conseil Général du Pas-de-Calais passant dans la ville d'Isbergues avec des arrêts

relativement éloignés du site pour un piéton.

On constate aussi la présence d'une gare TER un peu éloignée des usines pour un piéton.

○ LES MODES DOUX : DES SITUATIONS CONTRASTÉES

De part son implantation géographique en plein centre-ville, Le site d'ArcelorMittal/ThyssenKrupp est facilement accessible pour les piétons.

Il existe également des aménagements

pour les cyclistes et piétons le long de la RD186 sur les communes d'Isbergues et Guarbecque mais pas de continuité jusqu'à Saint-Venant. Les voiries de la future zone du Fauquethun ont été équipées de cheminements pour modes doux.

○ LEXIQUE :

Syndicat Mixte des Transports (SMT) : Etablissement public qui gère le réseau de transports collectifs urbains sur les Communautés d'Agglomération Artois Comm., Lens/Liévin, Hénin/Carvin et sur la Communauté de Communes de Noeux et Environs (CCNE).

Tadao : nom de l'exploitant du réseau de bus qui dessert l'ensemble du périmètre du SMT.



Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune

Centre Jean Monnet - Avenue de Paris - BP 50594 - 62411 Béthune Cedex - Tél : 03 21 56 11 42 - Fax : 03 21 56 17 03 - contact@aulab.fr - www.aulab.fr
CCI de l'arrondissement de Béthune - 24, rue Sadi Carnot - 62400 Béthune - Tél : 03 21 64 64 64 - Fax : 03 21 56 36 08 - contact@bethune.cci.fr - www.bethune.cci.fr
Directeur de publication : le Président Alain Wacheux. ISNN : 1968-9314