

# PRÉSENTATION



Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle



AULA  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS



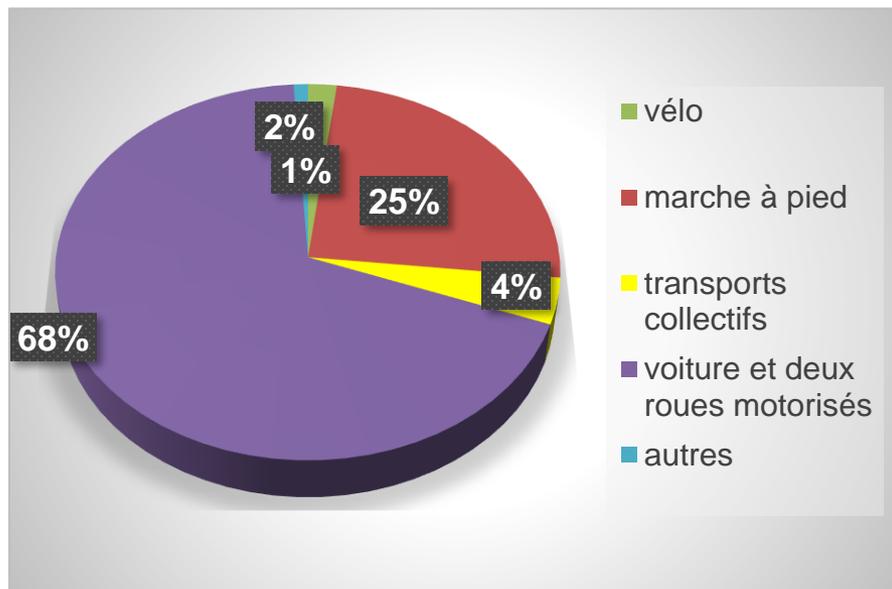
## Commission mobilité Pôle Métropolitain de l'Artois

27 avril 2021

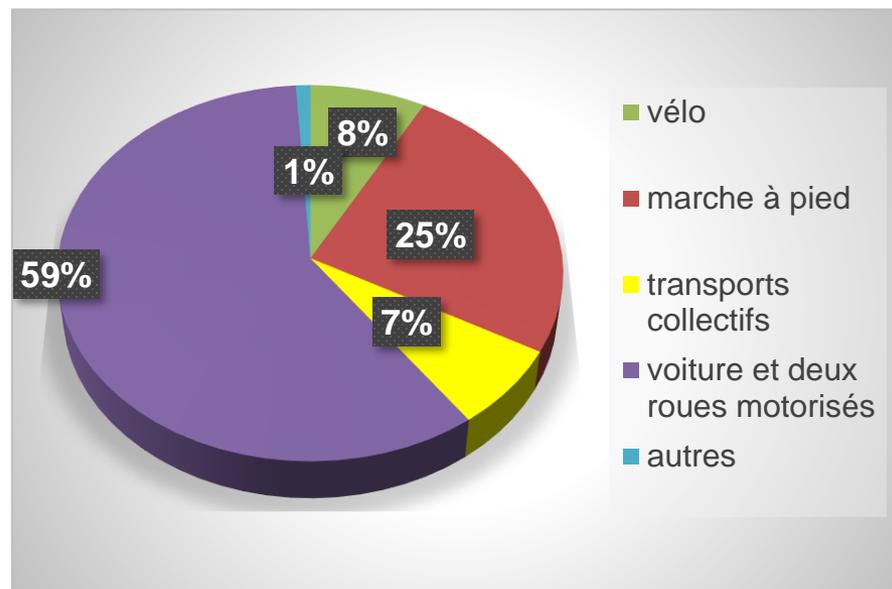
## Les déplacements tous modes et tous motifs :

- 2,38 millions de déplacements réalisés par les habitants du territoire du SMTAG ;
- 3,72 déplacements par jour et par personne sur le ressort territorial ;
- Les modes de déplacements utilisés :

Parts modales existantes



Objectifs de parts modales inscrits au PDU



## Les déplacements vers ou depuis le lieu de travail :

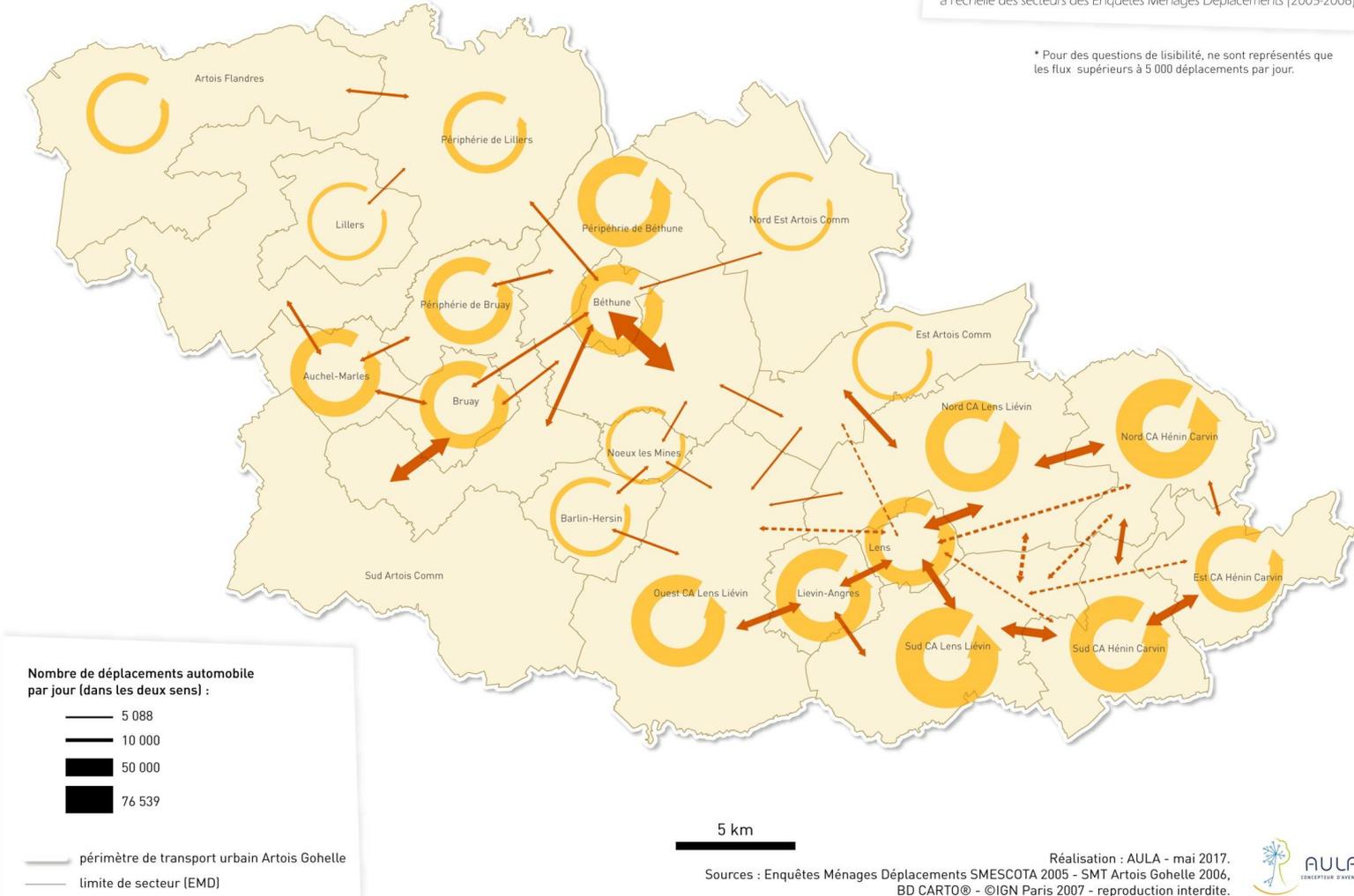
- > environ 20% du total mais un effet structurant sur les autres motifs
- > Des déplacements plus concentrés dans la journée (les heures de pointe)

# Un usage de l'automobile y compris pour des déplacements relativement courts

## LES FLUX AUTOMOBILES\*

à l'échelle des secteurs des Enquêtes Ménages Déplacements (2005-2006)

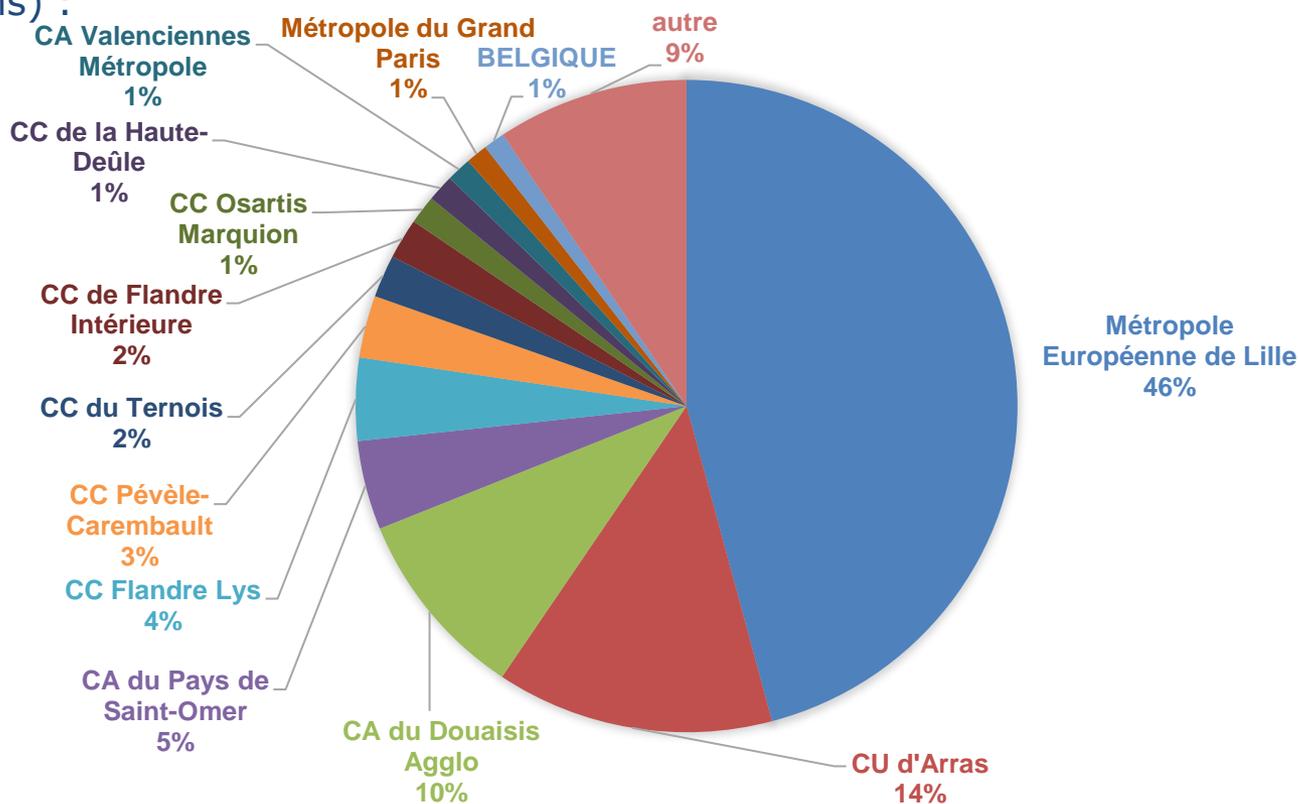
\* Pour des questions de lisibilité, ne sont représentés que les flux supérieurs à 5 000 déplacements par jour.



> Un potentiel intéressant pour développer les modes doux et les transports en commun

## Les déplacements domicile-travail des actifs résidant sur le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois et du SMT Artois-Gohelle (INSEE 2007-2017) :

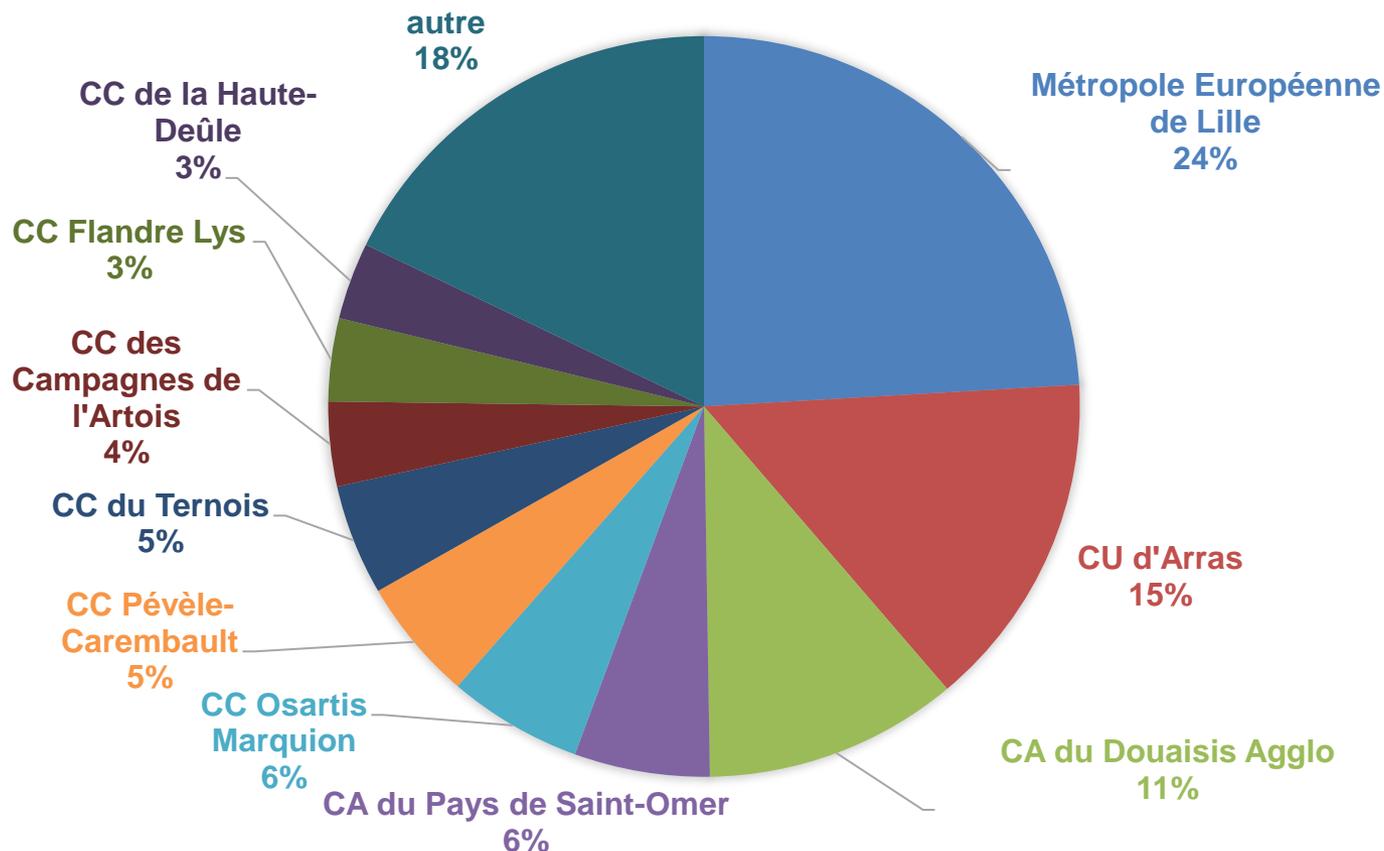
- **Environ 225 000 actifs** résident sur le territoire 2017 (+1% en 10 ans);
- **151 000 actifs (67%) résident et travaillent sur le territoire** du SMTAG en 2017 contre 72% en 2007 (-10 000 actifs en 10 ans) ;
- **74 000 actifs (33%) sortent du territoire** quotidiennement contre 28% en 2007 (+11 500 en 10 ans) :



> **Un accroissement des flux vers l'extérieur qui reflète l'allongement des flux domicile-travail**

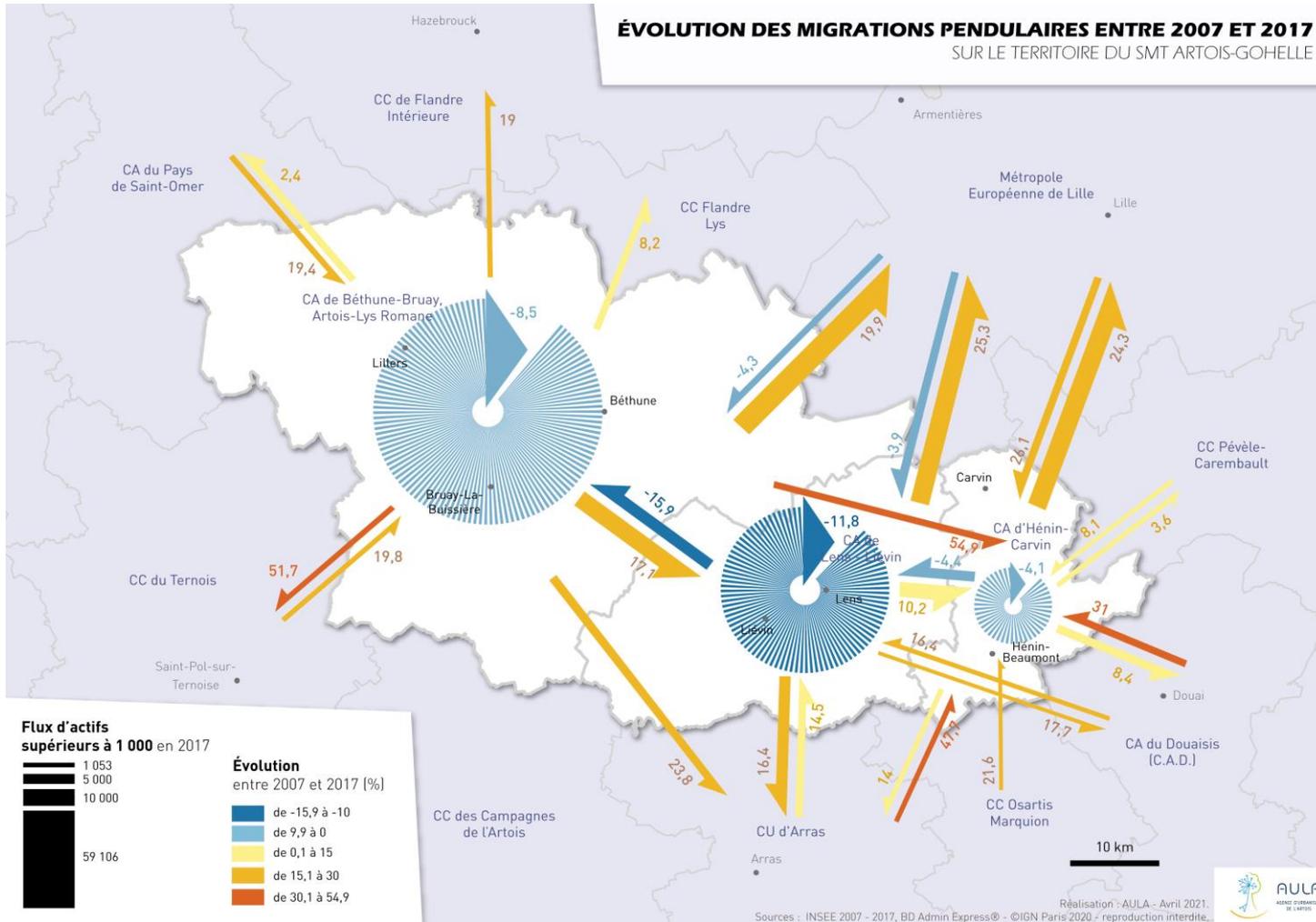
## Les flux d'actifs de l'extérieur vers le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois/SMT Artois-Gohelle (INSEE 2007-2017) :

Le territoire attire quotidiennement 37 000 actifs de l'extérieur (+13% en 10 ans) en provenance de :



- > 14% de l'emploi du territoire est occupé par des actifs qui résident à l'extérieur
- > Les principaux flux entrants empruntent les corridors routiers les plus saturés

# Les dynamiques de flux d'actifs de l'extérieur vers le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois/SMT Artois-Gohelle (INSEE 2007-2017) :

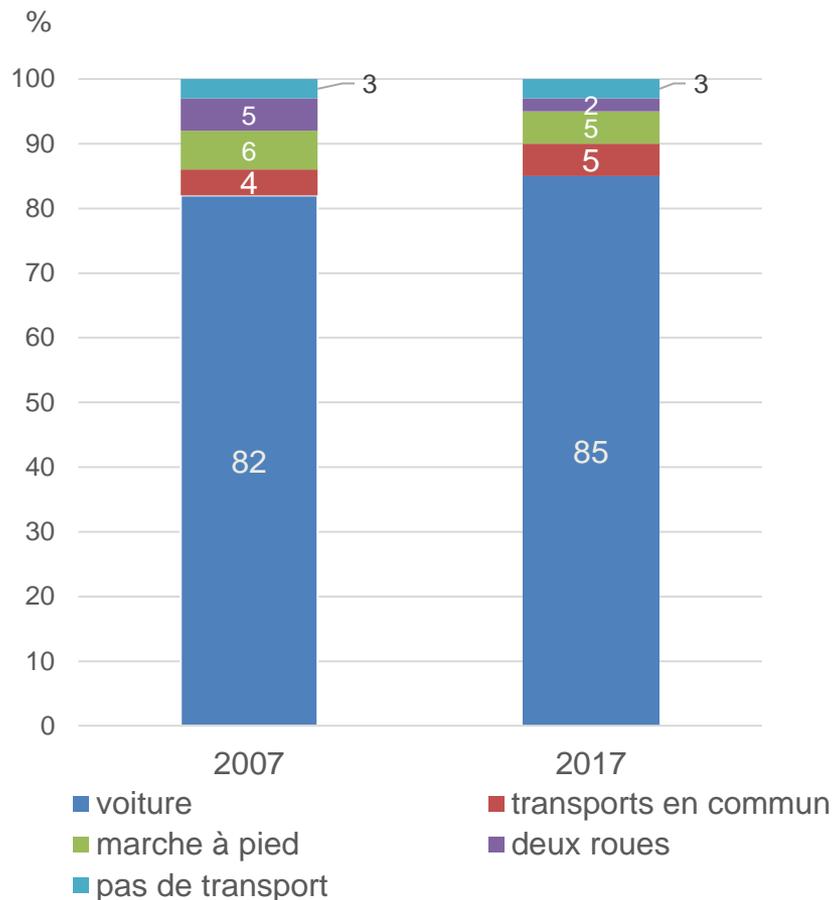


**Tendance :**  
diminution des flux intra-EPCI,  
augmentation des flux entre les agglomérations et vers les territoires voisins

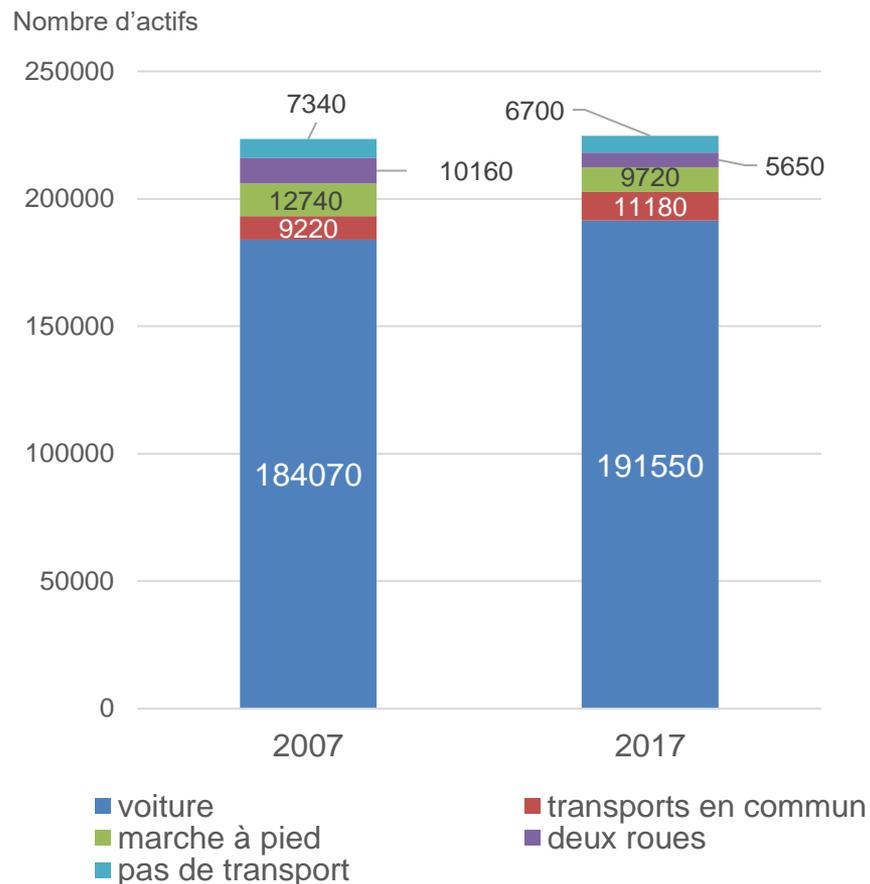
**Enjeu :** rôle du train pour les flux vers les territoires voisins et en interne

## Les modes de déplacements utilisés par les actifs du territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois et du SMT Artois-Gohelle

### Evolution des parts modales

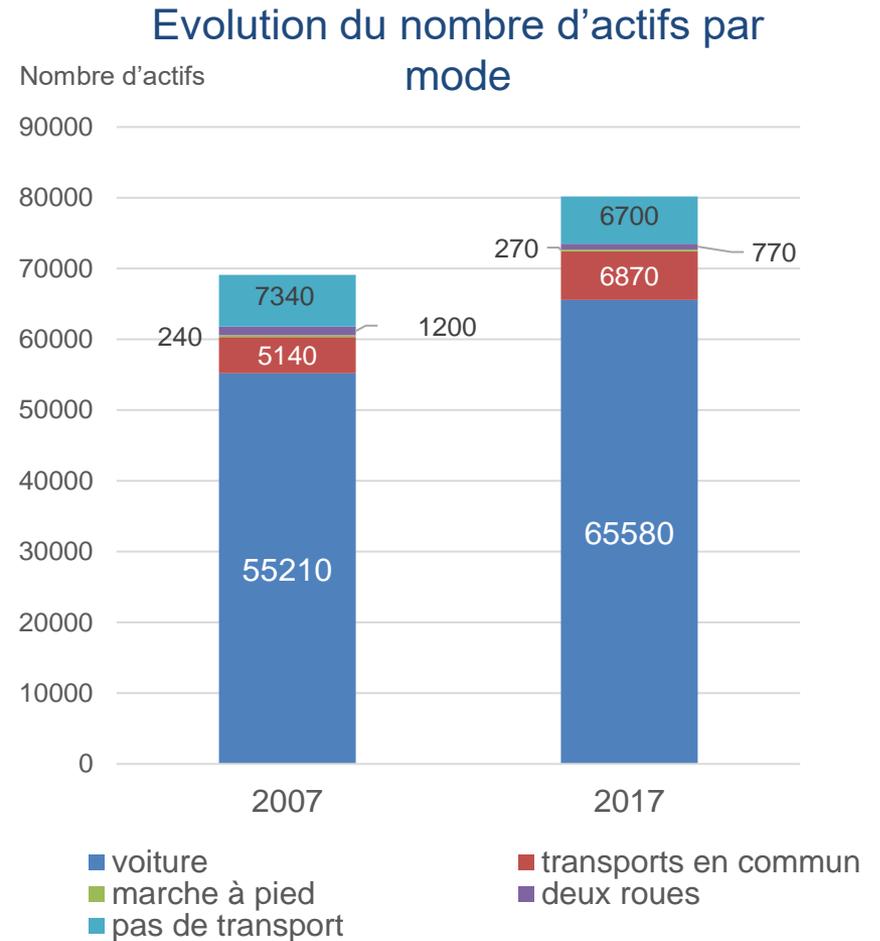
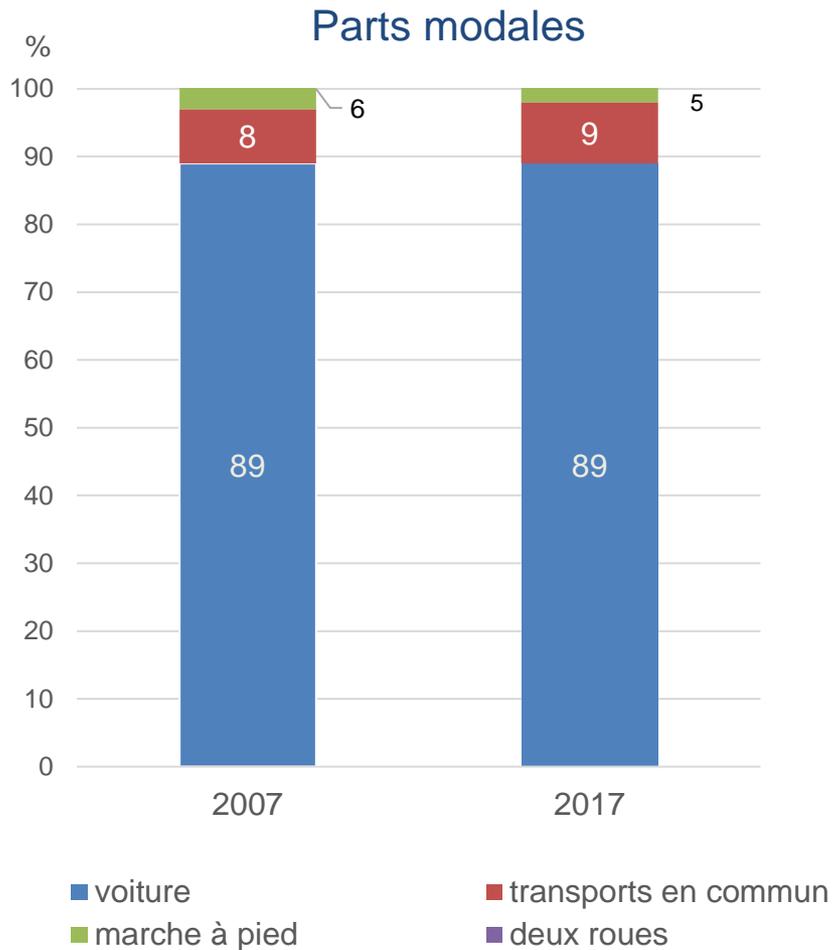


### Evolution du nombre d'actifs par mode



> Une augmentation de l'usage de la voiture qui accompagne l'allongement et l'éclatement des flux

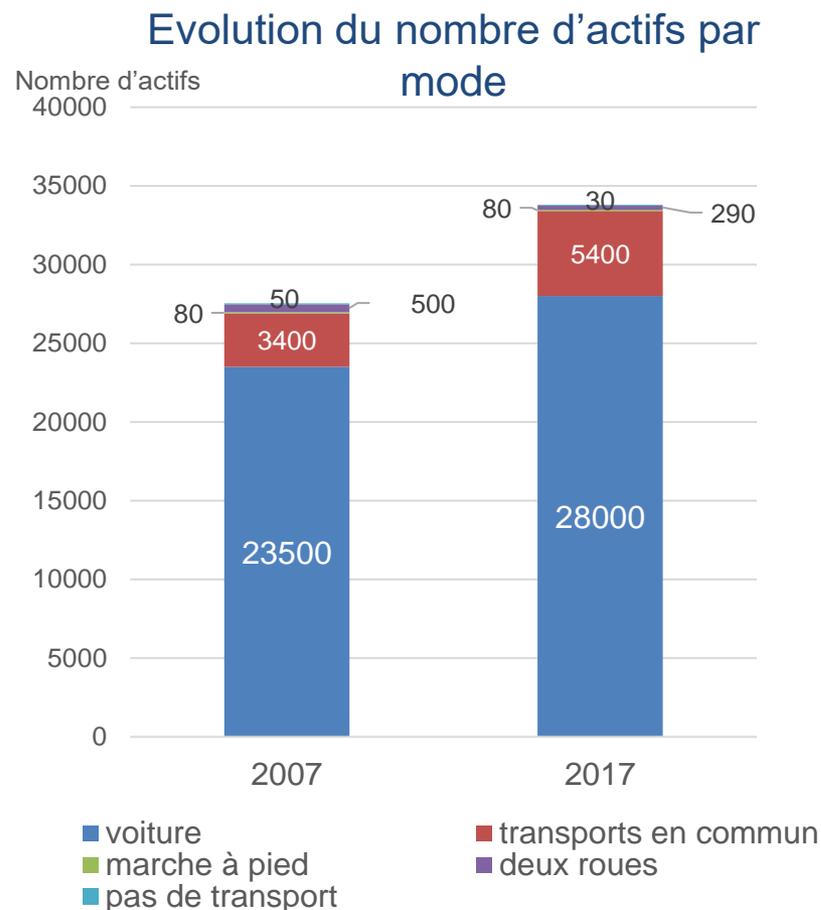
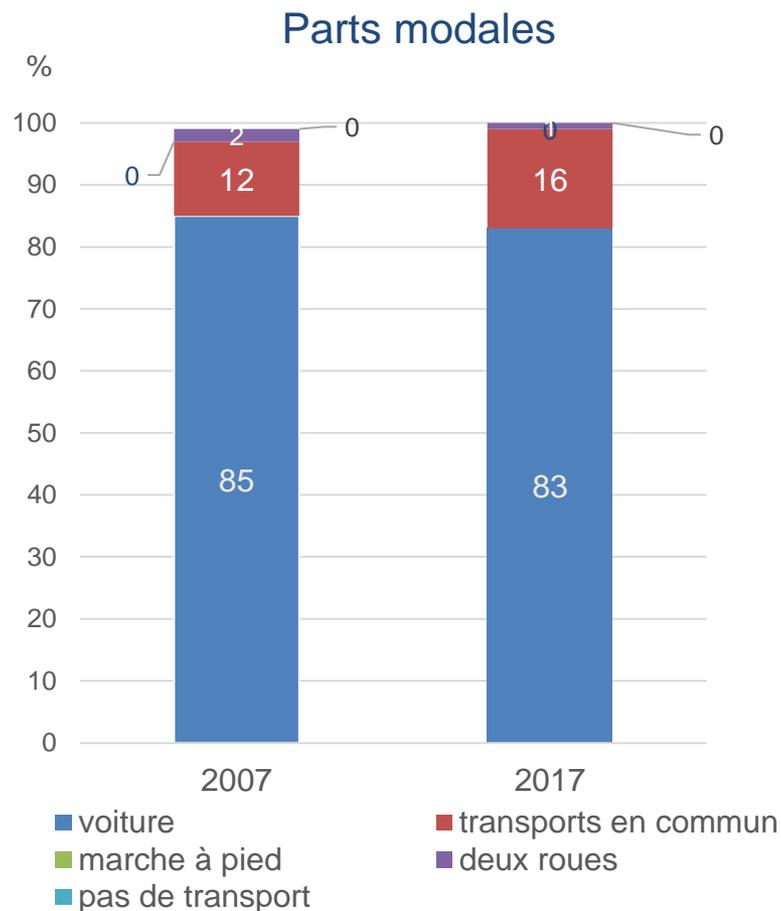
## Déplacements domicile-travail vers l'extérieur :



- > Des flux en transport en commun qui progressent fortement en volume +33%
- > Une part modale de la voiture stable mais des flux qui augmentent fortement en volume (+19%)

## Les déplacements vers la Métropole Européenne de Lille :

- **Près d'un navetteur sur deux** sortant du PMA/SMTAG **se rend dans la métropole lilloise** pour aller travailler soit 33 780 actifs (+23% entre 2007 et 2017);
- Le **territoire du PMA et du SMTAG = 29% des flux d'actifs entrants** quotidiennement dans la MEL ;

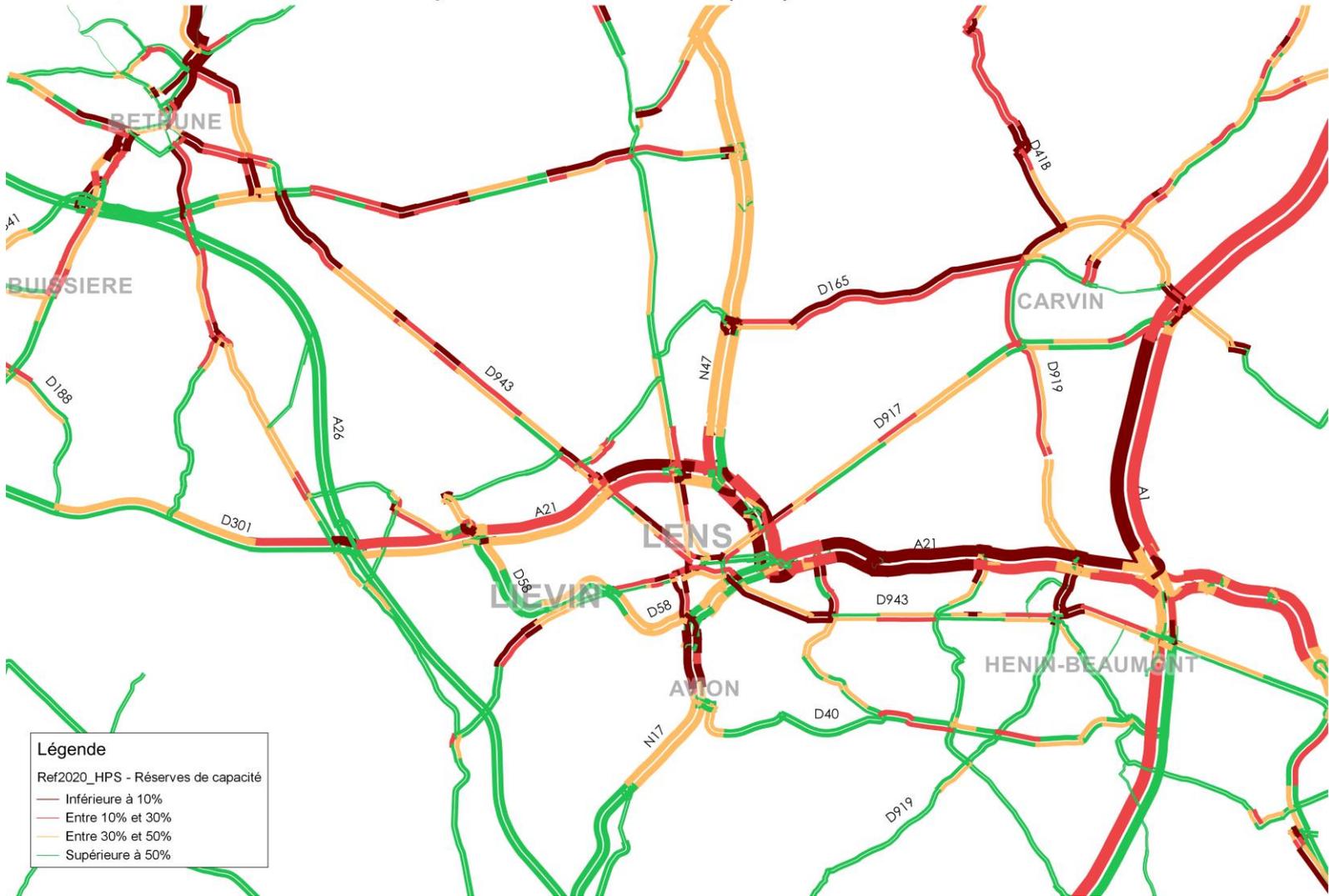


> Une **part modale des TC qui passe de 12 à 16% (+59% en volume)** mais des **flux d'actifs en voiture qui augmentent fortement en volume (+19%)**



# Une saturation forte en heures de pointe : extrait modèle de trafic A21 en heure de pointe du soir

Etude A21, A211, RN47 - Réserves de capacité en situation actuelle (2020)



> Une saturation problématique amplifiée en cas d'accidents

# Une poursuite de la croissance du trafic à horizon 2025 : extrait modèle de trafic A21 en heure de pointe du soir

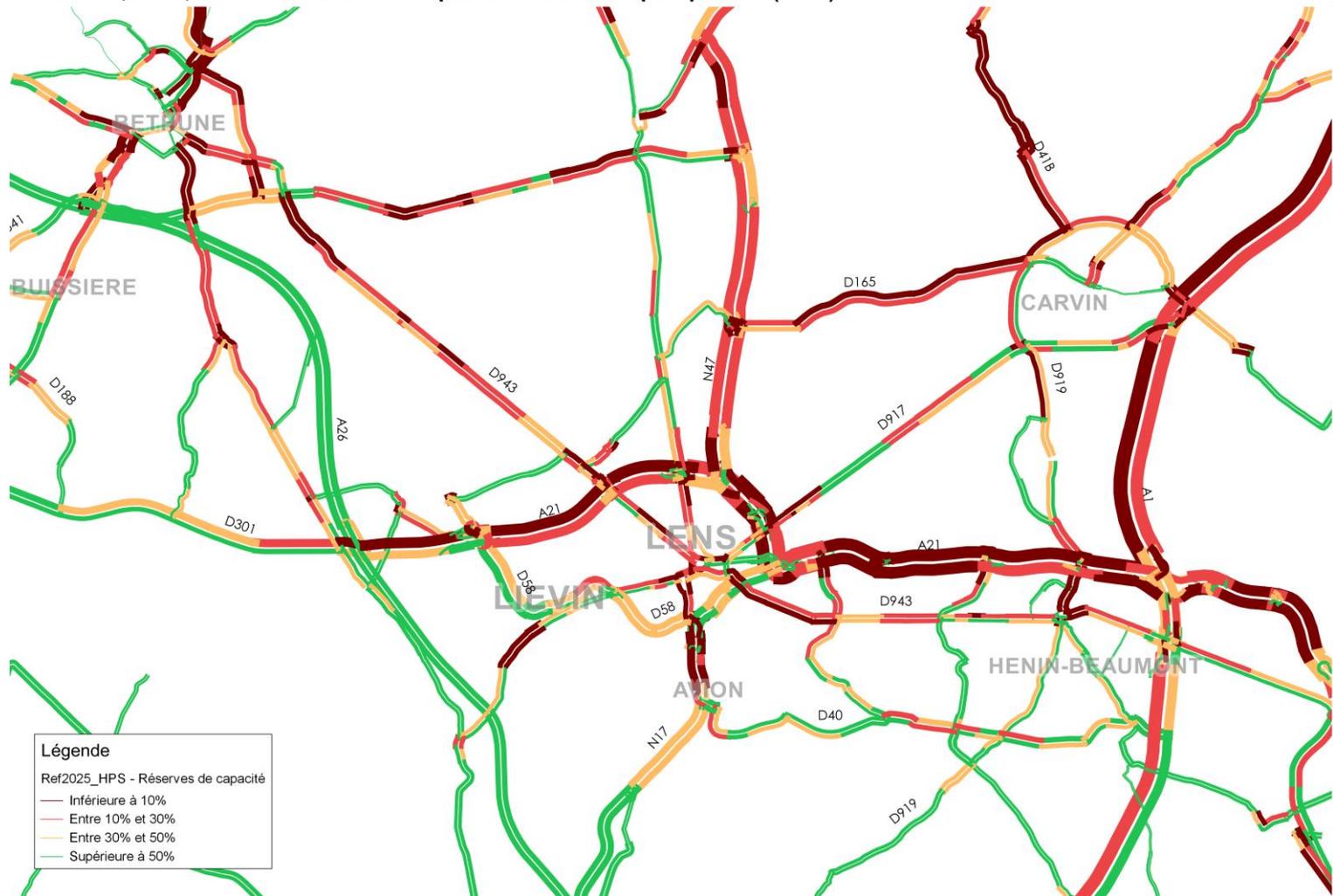
Etude A21, A211, RN47 - Evolution des trafics UVP en situation prospective (2025)



> Une poursuite de la saturation sur le réseau structurant qui génère des reports sur le réseau secondaire

# Un problème de capacité à horizon 2025 : extrait modèle de trafic en heure de pointe du soir

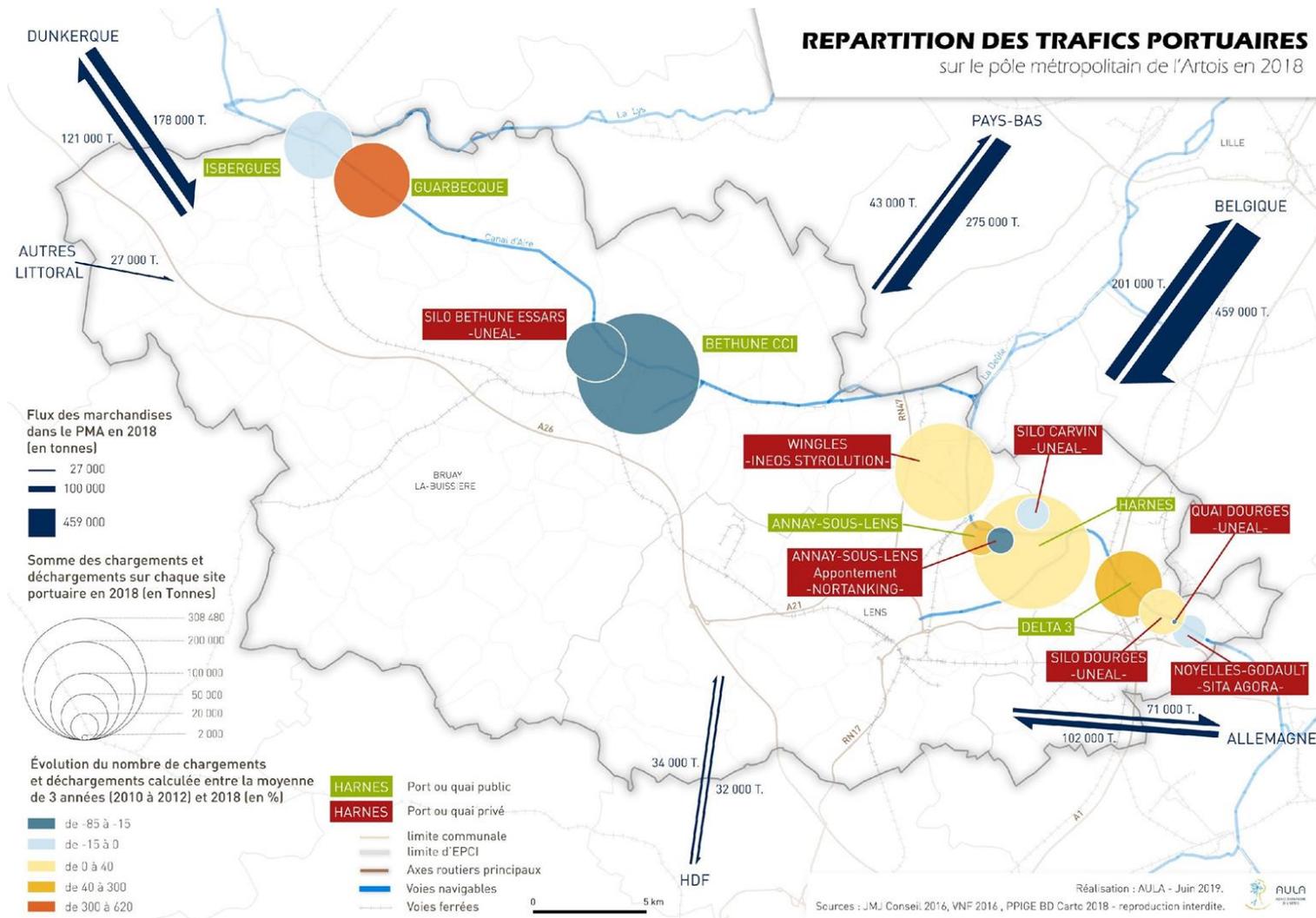
Etude A21, A211, RN47 - Réserves de capacité en situation prospective (2025)



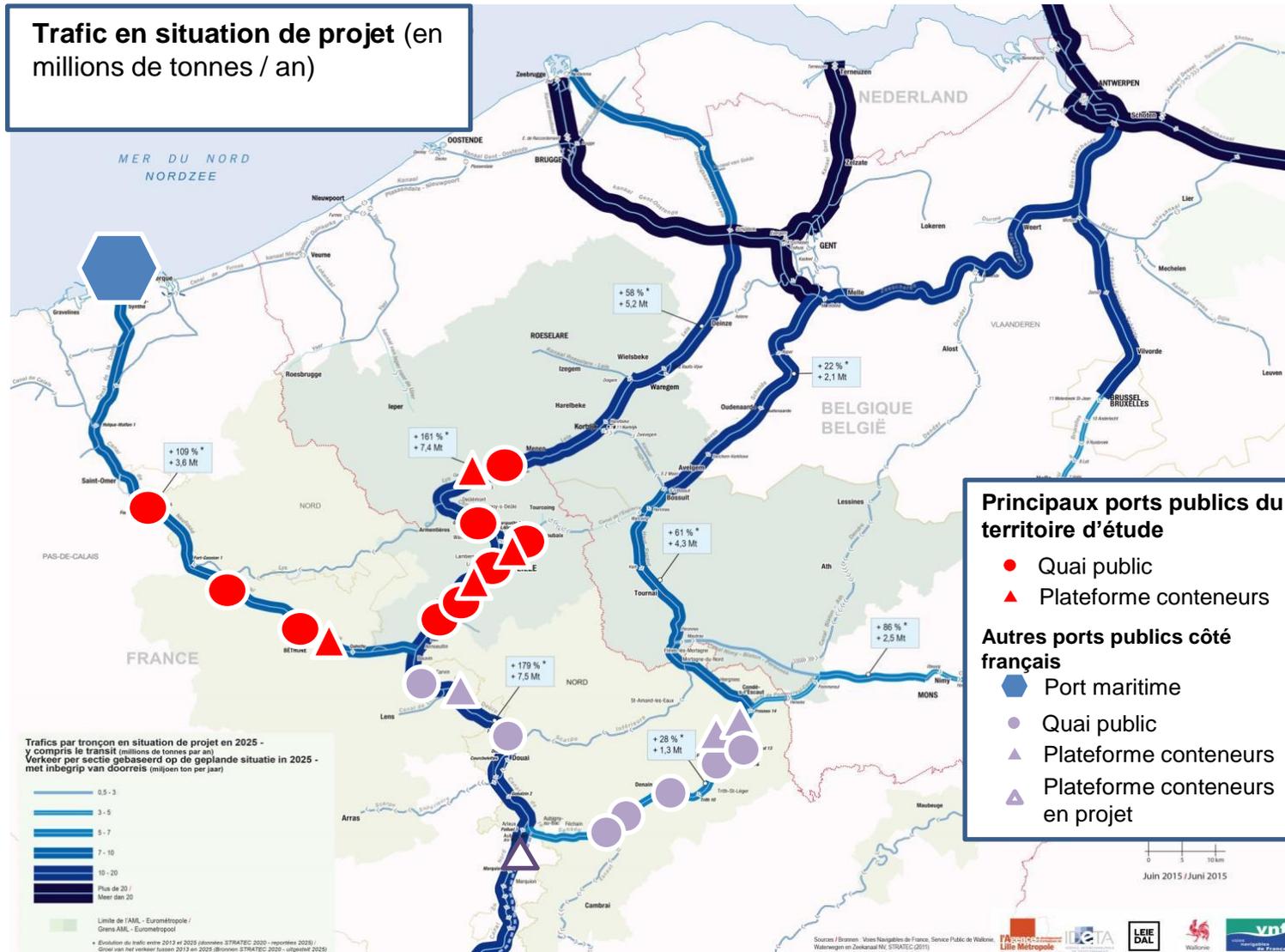
> Enjeu du développement de l'offre TER vers Lille mais également pour les liaisons Est-Ouest, mettre en place une gestion dynamique des flux, covoiturage et télétravail

# Une situation privilégiée pour développer la voie d'eau :

- 13 sites de transbordement actifs
- 1,4 million de tonnes de marchandises en 2018
- Une majorité d'échanges en provenance des Pays-Bas et de la Belgique



# Une situation privilégiée à valoriser dans la perspective de Seine-Nord :



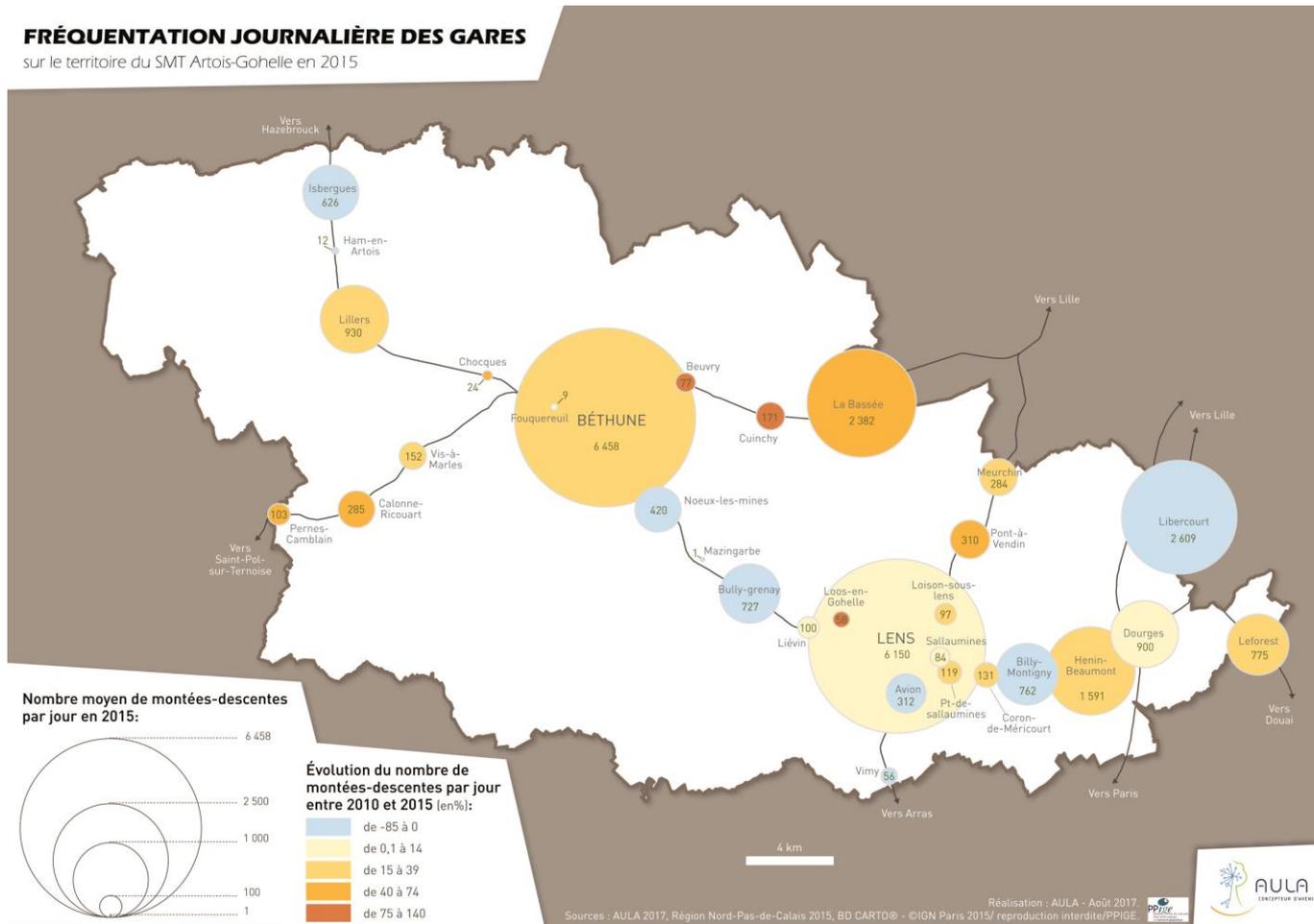
> Tirer profit du positionnement pour créer une dynamique de report modal sur le territoire

> Réserver les fonciers en bord à voie d'eau à des utilisateurs avérés

# Evolution de la fréquentation des gares entre 2010 et 2015

## FRÉQUENTATION JOURNALIÈRE DES GARES

sur le territoire du SMT Artois-Gohelle en 2015



+ 15 % de fréquentation sur l'ensemble des gares du périmètre du SMT AG entre 2010 et 2015

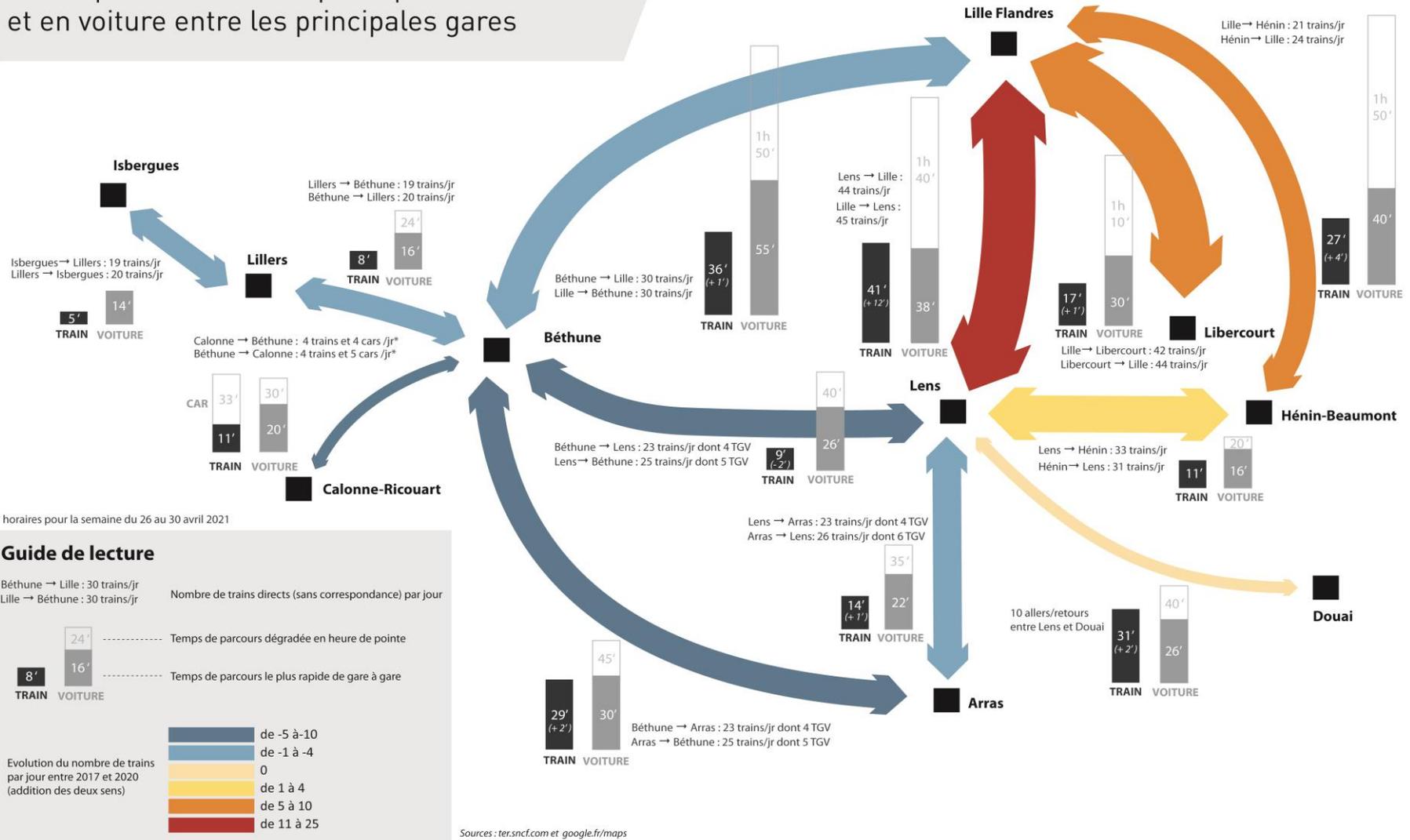
(croissance annuelle moyenne = + 3%)

Une poursuite des tendances sur 2016 et 2017

- > Le TER est victime de son succès : le trafic a par exemple été multiplié par 2 en 10 ans au niveau de la gare de Béthune
- > Utilisation des gares extérieures par les habitants : enjeu de la tarification

# Evolution de l'offre TER entre 2017 et 2020

## et comparaison des temps de parcours en train et en voiture entre les principales gares



> Une évolution de l'offre en 2019 mais limitée par les capacités actuelles

## Synthèse des constats :

### Pour les déplacements tous-motifs :

- Un usage important de la voiture y compris sur les courtes distances : un potentiel de report modal important ;
- Des flux éclatés en lien avec la multipolarité du tissu urbain et des fonctions (résidentielle, activités, commerces).

### Pour les déplacements domicile-travail :

- Des flux internes majoritaires mais qui diminuent (tendance à l'allongement des flux) ;
- Des flux vers et depuis l'extérieur principalement en lien avec les territoires limitrophes (près de 90% des flux) ;
- Des flux vers et depuis l'extérieur à la fois très polarisés (MEL, Douaisis, Arrageois) et très éclatés ;
- Un usage massif de l'automobile qui génère une congestion croissante et de nombreuses externalités (détérioration du cadre de vie, coût croissant de l'automobile pour les ménages et coût économique de la congestion.)

### Le TER :

- Un usage du TER qui a fortement augmenté depuis le milieu des années 2000 mais qui n'a pas permis de stopper la croissance des flux routiers ;
- Une offre TER qui a évolué mais limitée par l'infrastructure : sillons, longueurs des quais, capacité du matériel roulant.

MERCI DE VOTRE ATTENTION



*Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle*



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS