



<b>COMPTE RENDU DE LA COMMISSION « TRANSPORTS » DU 29 MAI 2018</b>		Diffusé le : 14.06.2018
<u>Participants :</u>		
Jean-Louis LUGEZ	Animateur commission – Comité historique et artistique du Béthunois	
Aurélie BOUTELLIER	Asso. Les PC de l'Espoir	
Géraldine BULINSKI	Maison Commerce, Artisanat, prestation services et prof. libérale Béthune	
Geneviève COILLIOT-LUGEZ	Asso. Béthune-Nature	
Yannick DELPLANQUE	Asso. Conseil citoyens de Cauchy-à-la-Tour/Auchel	
Pierre DURIEZ	Président du Conseil de développement – BGE Hauts de France	
Jean-Christophe GEHIN	TADAO TRANSDEV Artois Gohelle	
Christian LARIVIERE	Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Région Nord/Pas-de-Calais	
Freddy GUILBERT	Asso. des journalistes du Pas-de-Calais	
Joël LEMEE	Force Ouvrière	
Vincent MOLCRETTE	Université FSA Béthune	
Evelyne GUILBERT	Auditrice Libre	
<u>Excusés :</u>		
Véronique CARPENTIER	GrDF	
Alain CUISSE	CCI Région	
Michel CUVELIER	APEI arrondissement de Béthune	
Céline DELANSAY	Initiatives Artois	
Brigitte HANNOIR	Asso. Femmes Responsables	
Jean-Pierre PAKULA	Ordre National du Mérite	
Daniel DOURLENS	Asso. Droit au vélo	
<u>Rapporteur :</u>		
Jean-Louis LUGEZ	Animateur de la commission « Transports »	

## **RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR**

Le Conseil de Développement ayant la possibilité d'émettre un avis auprès du Syndicat Mixte des Transports (SMT), l'ordre du jour de la Commission transport portait sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU), en cours de modification en raison de l'extension du périmètre du SMT (suite à la fusion des communautés ayant donné naissance à la CABBALR).

## **RESUME DES QUESTIONS ET SUGGESTIONS ABORDEES EN SEANCE**

### **Desserte de Pôles générateurs par TADAO**

Demande que soient précisés dans le PDU les moyens TADAO (lignes - navettes - trajets à la demande - ...) pour répondre aux besoins des centres ou zones importantes non desservis par les lignes Bus ou BHNS.

Par exemple :

- Zones d'Activité et communes importantes non desservies
- rabattement, vers la gare de Béthune, des usagers de la place Clemenceau, pôle générateur important et en plein développement de la ligne Bulle 2, qui ne sera plus desservi par la ligne BHNS-B2.

## **Projet de prolongement jusqu'à Lillers de la ligne B6 (Bruay-Auchel)**

Compte tenu des besoins mentionnés et de l'absence actuelle de desserte entre Auchel et Lillers : mise en service sans attendre (avec des bus classiques) de cette jonction (prévue en phase 2).

## **Projet d'axe complémentaire Chocques-Béthune-Noeux**

Prolongation de cette liaison jusque Lillers (voire Isbergues) pour compléter la connexion des bassins de vie récemment intégrés au SMT (liaison prévue en phase 2).

## **Dessertes SNCF – TER et TGV - du territoire**

Confirmer dans le PDU l'importance pour le territoire des lignes ferrées qui le desservent, dont :

- la ligne Béthune - Saint-Pol, essentielle pour irriguer l'ouest du territoire,
- la desserte par TGV de l'agglomération (en gare de Béthune).

## **Accès aux TGV des possesseurs de titres TER**

Extension de l'accessibilité de tous les TGV, entre Arras et Dunkerque, aux passagers en possession d'un titre TER (négociation entre la Région et la SNCF), comme c'est déjà possible sur certains d'entre eux (TGV Autorisés).

Cela assurerait, sans moyen additionnel, un meilleur remplissage des TGV (critère de maintien de la desserte TGV de Béthune), en même temps qu'une offre supplémentaire pour les usagers TER.

## **Desserte par bus de la gare TER de Vis à Marles**

Réalisation d'une liaison par bus entre Bruay et la gare de Vis-à-Marles (horaires adaptés aux horaires SNCF). Liaison desservant le Lycée Travaux Publics, donnant accès au TER (allant à Lille en venant de Saint-Pol), et pouvant ensuite être intégrée dans l'axe complémentaire Bruay-Marles-Auchel prévu en phase 2 du PDU.

## **Pistes cyclables, trottoirs et parkings**

Solutions pour ne pas pénaliser les mobilités alternatives par l'emprise nécessaire aux BHNS (en assurant une continuité des circuits, cyclables et piétons, sécurisés).

Compte tenu de l'emprise nécessaire aux voies BHNS, la voirie disponible n'est parfois pas suffisante pour positionner pistes cyclables, trottoirs et parkings, voire même pour maintenir les implantations existantes.

## **Préservation du caractère rural des villages traversés par le BHNS**

Limitation de l'étalement urbain prévu dans un corridor de 500 mètres autour des lignes TCSP, pour préserver les terres agricoles et le caractère rural de villages traversés par le BHNS (l'étalement urbain étant générateur de déplacements et accompagné d'une augmentation du Taux de transport par voiture individuelle, ...).

## **Conséquences éventuelles en cas d'évolution par rapport aux prévisions**

Conséquences (financières ou pour l'exploitation du service) en cas d'évolution par rapport aux conditions et aux objectifs de la Délégation de Service Public confiée par le SMT au groupe TRANSDEV (le financement par le SMT étant plafonné à moins de 70 M€ par an, et le poids du Versement Transport étant porté à son maximum de 1,8 % des salaires).