

IUD
Le programme IUD (Interface Urbanisme et Déplacements) est interministériel. Articulé autour de 10 thèmes d'actions, il est centré sur la nécessité d'une approche transversale embrassant les différents champs des politiques d'urbanisme, de déplacements et d'aménagement du territoire.

IUD 6
Le thème IUD6 vise à mieux prendre en compte la problématique des déplacements dans les démarches politiques de la ville.

Le comité de suivi de ce thème est constitué de la DIV, la DTT, la DGUHC, la DRAST, le GART et l'AMVBF.

CERTU
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Contacts Certu :
Jean-Paul Birchen et
Nicolas Crossonneau

Rédaction :
Christophe FOULTIER de
FORS Recherche Sociale.
Maquette :
Catherine RENEAUX, de
l'Atelier Albert AMAR
Impression :
Graphi-Scann

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

●●● Du projet à l'aménagement des infrastructures, une cohérence qui se développe

Une deuxième ligne de bus mise en place

Le succès de buLLe semble acquis : la ligne buLLe permet aujourd'hui de tripler approximativement la fréquentation par rapport à celle, généralement estimée, d'une population « captive » de son territoire. Une deuxième ligne - buLLe 2 - a même été mise en service en suivant les mêmes objectifs et démarches que la première.

Le financement d'infrastructures reste à trouver

Il existe un paradoxe dans la mise en œuvre du projet : la DIV et la DTT ont porté, par l'appel à projet *Mobilité urbaine pour tous*, « le droit à la mobilité » comme une priorité d'État. Cependant, hormis le rôle du sous-préfet à la Ville dans la mise en œuvre du projet (en matière d'écoute et d'information), l'un des partenaires du projet souhaite le renforcement du partenariat local (notamment avec la DDE) pour discuter des suites éventuelles à donner au projet : « *quand on met en place une ligne de bus, on s'aperçoit par ailleurs qu'il existe des contraintes d'infrastructures* ». Les réaménagements de certaines infrastructures de transport (aménagement de voiries et voies piétonnes liées à la mise en place du projet, rabattement...) n'ont ainsi pas encore pu être réalisées. Le financement de ces aménagements reste problématique pour des petites communes minières qui ne disposent pas de marges budgétaires.

Avènement de buLLe 2

Une deuxième ligne, qui relie la gare routière de Lens au centre commercial d'Hénin-Beaumont, a été mise en service. Ce tracé emprunte notamment le secteur 4 du GPV de la Communauté d'agglomération de Lens-Liévin. La démarche de projet et les objectifs restent similaires au projet buLLe 1 : il s'agit notamment de répondre aux besoins de mobilité pour les populations captives des quartiers défavorisés.

Ainsi, si quelques opérations sont envisagées par les communes elles-mêmes et par le Conseil général, c'est la subvention du programme *Mobilité urbaine pour tous* qui permettra notamment de financer en 2005 une étude sur les dysfonctionnements des VRD occasionnés sur la ligne de transport buLLe 1. Cette étude, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte des transports permettra notamment de réfléchir aux améliorations susceptibles d'être apportées au réseau viaire pour fluidifier le trafic en général, et le transport public en particulier (système d'approche aux feux tricolores, consolidation et proposition de schémas de circulation dans les secteurs traversés par buLLe, création de couloirs de bus en site propre).

Qui contacter ?

Claude NARIOO
chef de projet GPV de la Communauté
d'agglomération de Lens-Liévin
21 rue Marcel Sembat
BP 65 - 62302 Lens cedex
Tél. : 03 21 77 41 95
cnarioo@agglo-lenslievin.fr

David MAUBERT
directeur du Syndicat mixte des Transports des
Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et
d'Hénin-Carvin
77 rue Jules Verne - BP 168
62253 Hénin-Beaumont
Tél. : s03.21.08.06.36

Certu

Politique de la ville et déplacements

Fiche n°4
Janvier 2005



Des transports en commun qui favorisent l'accès pour tous aux services et équipements de l'agglomération

La Communauté d'agglomération de Lens-Liévin (CALL), créée en 2000, comprend 36 communes pour une population de 250 000 habitants. Du fait de son développement urbain très étendu, les enjeux de transport pour cette agglomération sont importants. De plus, les populations, qui furent très touchées par la crise du secteur de la production charbonnière (19 % de la population active est au chômage en 2000), se caractérisent notamment par un faible taux de motorisation et restent de ce fait captives de leur territoire. À l'échelle du département, 23 % des ménages ne sont pas motorisés contre 28 % pour l'agglomération et 32 % environ pour Lens et Liévin. Le projet buLLe, qui a bénéficié d'une impulsion politique forte, répond aujourd'hui aux besoins de déplacements des habitants des quartiers d'habitat social vers les différents équipements et services de l'agglomération.

●●● Le projet buLLe (bus Liévin-Lens)

Un projet de transport structurant pour rapprocher deux villes

Ce projet consiste en la mise en service d'une ligne de transport structurante entre les centres-villes de Lens et de Liévin. Par ailleurs, il permet de desservir avec une grande amplitude et une fréquence de passage plus intense tout à la fois les secteurs du Grand projet de ville et un grand nombre de pôles générateurs de trafic et d'équipements publics (dont la préfecture, les centres-villes de Lens et de Liévin, un multiplexe...). Dès l'origine, cette action visait à :

- densifier l'axe Lens - Liévin;
- desservir les secteurs GPV et les principaux générateurs de trafics des deux communes;
- proposer une fréquence et une amplitude de fonctionnement attractives;
- choisir un type de véhicules adapté;
- proposer un nom, une image forte, signifiante et sympathique pour valoriser l'offre de transport.

Favoriser les déplacements de populations modestes

Ce projet concerne principalement les habitants du GPV de l'agglomération de Lens-Liévin. Même si aucune étude spécifique de besoins n'a été menée à l'échelle des quartiers, le directeur de la Politique de la ville et du Grand projet de ville de la Communauté d'agglomération indiquait que ce service a été conçu pour une population modeste, dont l'une des particularités est d'être très peu mobile.

Une réflexion sur les temporalités dans la ville

De nouvelles temporalités urbaines ont été intégrées au projet buLLe avec la mise en place d'un service de desserte en soirée : « il n'y a pas d'offre au-delà de 20 heures (sur les 6 lignes desservant le centre ville de Lens et de Liévin), ni le dimanche et les jours fériés, pour relier les différents secteurs GPV, dès lors isolés, ni d'offre en soirée pour desservir les pôles de loisirs de Liévin, le multiplexe cinématographique de Liévin ou le centre nautique Nautica en semaine ». Outre l'objectif de maillage territorial entre les différents équipements publics et les centres-villes de Lens et Liévin, le projet permet plus d'accessibilité aux équipements de loisirs de l'agglomération, avec une amplitude de service très adaptée aux attentes des populations qui résident dans les quartiers enclavés.

●●● Le transport dans le projet de territoire : une impulsion forte des responsables politiques à l'origine du projet

Le projet buLLe : un portage politique fort

Le projet buLLe (bus Liévin-Lens) a bénéficié dès son démarrage d'un portage politique fort de la part des maires de Lens et de Liévin : la volonté de rapprocher ces deux communes est même à l'origine du projet. Le dossier a ainsi été très rapidement transmis à la Communauté d'agglomération : la décision politique entre les deux mairies intervient en effet en janvier 2002 et la Communauté s'en saisit après délibérations en mai et juin 2002. Une première délibération a permis de valider le projet en mai 2002, deux autres réunions ont suffi pour finaliser le projet. Une troisième délibération a notamment permis d'intégrer l'appel à projets *Mobilité urbaine pour tous*, lancé par la DIV et la DTT.

Les partenaires associés à la définition du projet

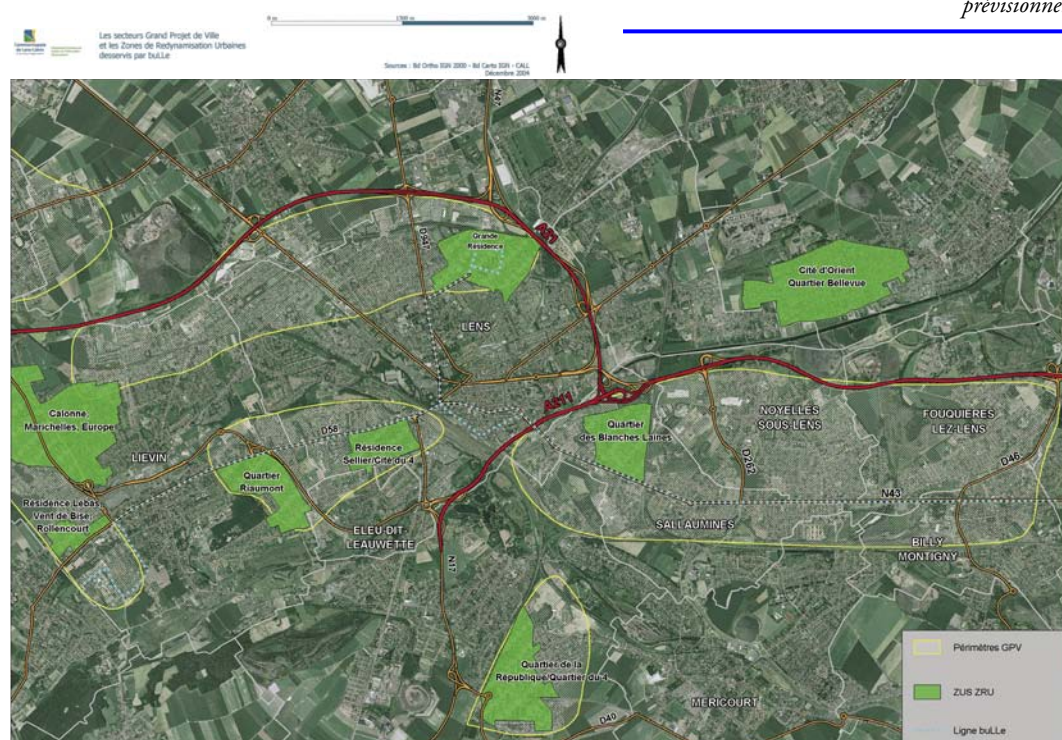
L'élaboration du projet repose principalement sur le partenariat de la CALL et de la STILL (Société des transports intercommunaux de l'agglomération de Lens-Liévin, filiale de Kéolis). L'État est associé à l'élaboration du projet par le biais du sous-préfet en charge de la Politique de la ville. Le transporteur (STILL) est un partenaire privilégié de l'agglomération : on dénombre ainsi six conventions en cours entre la Communauté d'agglomération et ce dernier, concernant par exemple le transport des enfants dans le cadre d'activités sportives. Il a été très rapidement intégré à cette démarche et a participé à la définition des grandes lignes du projet (cadences de la nouvelle ligne de bus, publics concernés par sa mise en œuvre...).

La CALL délègue sa compétence

La CALL, qui est l'Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) à l'échelle de l'agglomération, a délégué cette compétence à un syndicat mixte de transport en janvier 2003 et a signé par ailleurs une convention de délégation de services avec le groupe Kéolis.

Le financement de l'action

Le coût d'exploitation annuel est estimé à 356 000 €. L'apport financier du programme Mobilité urbaine pour tous de la DIV et de la DTT représente 75 000 € de subvention annuelle et les recettes des clients doivent représenter 18 000 € la première année (5 %), 51 000 € la deuxième (14,3 %) et 53 000 € la troisième (14,8 %) dans le budget de fonctionnement prévisionnel.



●●● La Politique de la ville, une démarche porteuse pour accompagner les projets transport

Une problématique « transport » encore peu prise en compte dans les dispositifs territoriaux

Il semble encore trop tôt pour parler d'une mise en cohérence des politiques urbaines et territoriales à l'échelle de l'agglomération, au sens de la loi Solidarité et renouvellement urbains. Le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) de la CALL est en cours d'élaboration et le PLH intercommunal (Programme local de l'habitat) en cours de finalisation. En outre, même si la problématique des déplacements est abordée de manière marginale dans le Contrat d'agglomération ou dans les dispositifs contractuels de la Politique de la ville (Contrat de ville, GPV), le projet buLLe a cependant été inscrit dans le PDU (Plan de déplacements

urbains) et des discussions sont en cours dans les PLU (Plans locaux d'urbanisme) de certaines villes de l'agglomération pour mieux prendre en compte les aménagements de voiries nécessaires à l'amélioration de la fluidité des transports en commun.

Le programme mobilité urbaine pour tous : un véritable 'plus' dans la mise en œuvre du projet

L'intervention de l'appel à projet Mobilité urbaine pour tous dans la démarche succède à la phase d'élaboration du projet : les coûts financiers de l'opération sont déjà connus, les modalités techniques déjà étudiées. Dès lors, l'apport de l'appel à projet a été considéré comme « une bonification du projet » : il permet ainsi en partie de financer en 2004 les études pour « comprendre et développer, pour apprendre comment on a pu faire ailleurs » sur la base des éléments capitalisés lors de la mise en œuvre du projet.

Le thème des déplacements et des transports a surtout été systématiquement abordé dans les études de définition (souhaitées par le sous-préfet à la ville) des six secteurs GPV. Des analyses sommaires sur l'offre de transport ont été réalisées, complétées par des mesures chronométriques dans les secteurs inscrits en GPV pour évaluer les temps de déplacement d'un point à un autre.

Des démarches fructueuses initiées dans le cadre de la Politique de la ville

La démarche et les outils dans le projet buLLe

Le projet a été élaboré sur la base de deux diagnostics distincts : un diagnostic du transporteur local et un diagnostic stratégique concernant le périmètre du Grand projet de ville. L'analyse n'a donc pas été réalisée à l'échelle d'un sous-quartier. L'approche du projet s'est plutôt effectuée selon une analyse territoriale et non par types de publics : les choix techniques ont prioritairement favorisé la desserte des territoires GPV. Les partenaires du projet notent qu'il s'agit davantage ici d'une expertise de l'usage que d'une démarche d'étude sociologique.

« Ces documents opérationnels donnent sens au territoire pour les élus de l'agglomération et le résultat est atteint », souligne le chef de projet GPV de la CALL, qui ajoute que certaines communes se sont réapproprié ces études stratégiques et travaillent la question des transports à l'échelle de leur territoire.