



COMPTE RENDU DE LA COMMISSION « TRANSPORTS » DU 6 FEVRIER 2019		Diffusé le :5.03.2019
<u>Participants :</u>		
Jean-Louis LUGEZ	Animateur commission – Comité historique et artistique du Béthunois	
Michel BAUDAILLER	Féd. Grale Retraités Fonction Publique Pas-de-Calais	
Michel CUVELIER	APEI arrondissement de Béthune	
Daniel DOUYLENS	Asso. Droit au vélo pour Béthune et sa région	
Freddy GUILBERT	Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Région Nord/Pas-de-Calais	
Joël LEMEE	Force Ouvrière	
Vincent MOLCRETTE	Université FSA Béthune	
Evelyne GUILBERT	Auditrice Libre	
<u>Excusés :</u>		
Véronique CARPENTIER	GrDF	
Aurélie BOUTELLIER	Asso. Les PC de l'Espoir	
Géraldine BULINSKI	Maison du commerce, de l'artisanat, de la prestation de services et des professions libérales de Béthune	
Geneviève COILLIOT-LUGEZ	Asso. Béthune-Nature	
Alain CUISSE	Chambre de commerce, d'industrie de Région	
Pierre DURIEZ	Président du Conseil de développement – BGE Hauts de France	
Eugène PERU	Président d'Honneur du Conseil de développement – Vie active	
<u>Rapporteur :</u>		
Jean-Louis LUGEZ	Animateur de la commission « Transports »	

1) Approbation du compte-rendu de la réunion du 17 septembre 2018

Le compte rendu est adopté par l'ensemble des membres présents.

2) Projet de Plan de Déplacement Urbain et Conclusions du Commissaire de l'enquête d'utilité publique

A - Les principales remarques relevées dans les Conclusions du Commissaire enquêteur concernent :

- La gouvernance de ce plan, son pilotage, la définition des instances de suivi, et les engagements des principaux partenaires pour en garantir la réalisation.
- L'approfondissement des volets financiers et de leur incidence pour le territoire.
- La hiérarchisation, le phasage et la priorisation des mesures du PDU, en particulier concernant le plan-cyclable et les autres modes alternatifs à l'automobile.
- La concertation avec les communes ayant intégré récemment le périmètre du SMT Artois Gohelle.

- La compensation d'éventuels dépassements des coûts de la Délégation de Services Publics par des arbitrages du SMT (par exemple, une limitation de l'offre-transport) sans préjudice pour les contribuables et les employeurs du territoire.

B - Les conclusions du Commissaire ont pris en compte nos contributions à l'enquête, mais nous formulons quelques remarques et précisions complémentaires :

- TER - Gare de Vis-à-Marles

Précision suite à la réponse de TADAO au Commissaire enquêteur : la desserte de la gare de Vis-à-Marles à partir de Bruay n'est, en fait, aujourd'hui prévue que par une ligne non-régulière (la ligne 'DUO' n°68).

Cette gare étant plus rapidement et facilement accessible de Bruay que celle de Béthune, la commission suggère à nouveau de desservir la gare de Vis-à-Marles - aux horaires des trains TER - par une ligne-bus régulière à partir de Bruay.

- Desserte de la Place Clemenceau de Béthune

Etant donnée l'annonce de la mise en place d'une navette reliant la place Clemenceau à la gare SNCF de Béthune, la commission suggère, dans l'éventualité du deuxième Pôle d'Echange Multimodal (PEM) envisagé au Sud des voies ferrées (cf. paragraphe 3), que cette navette desserve alors également ce deuxième PEM, point de convergence des lignes-bus desservant le Sud du béthunois.

3) Aménagements et Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la Gare de Béthune

Echanges entre Monsieur le Maire de Béthune et MM DURIEZ et LUGEZ, le 26.11.18 :

- Confirmation du projet d'un deuxième PEM (PEM-Sud), situé de l'autre côté des voies ferrées.

Les lignes de bus venant du Sud de Béthune convergeraient vers le PEM-Sud, celles venant du Nord se branchant sur le PEM-Nord; le BHNS (ligne 2) desservant les deux PEM (Nord et Sud). (*voir croquis joint*)

- Le PEM-Sud serait relié au PEM-Nord et au parvis de la gare SNCF par la passerelle-piétons.

- Un ascenseur est prévu à chaque extrémité de la passerelle.

- Une navette reliera, toutes les 15mn, la place Clemenceau au PEM.

- Les aménagements à prévoir pour les modes de transport alternatifs (vélos, ...) seront définis ultérieurement dans le cadre d'un plan global de circulation

La commission s'interroge sur la séparation en deux sites du Pôle d'Echange Multimodal de Béthune.

Elle considère que la réalisation de l'ensemble du PEM sur un seul site, côté parvis SNCF, faciliterait sa visibilité, son accessibilité, et l'articulation entre tous les modes et services de transport (avec - si besoin était, compte tenu des surfaces nécessaires - l'éventuelle possibilité de déplacement au Sud d'installations initialement envisagées au Nord).

4) Dessertes TGV et TER du territoire

La commission réaffirme son souci du maintien de la desserte de la gare de Béthune par TGV et de la ligne TER Béthune-Saint-Pol qui dessert le territoire.

Une rupture de charge (changement TGV/TER) à Arras entraînerait :

- une perte d'attractivité pour notre territoire, une gêne et un temps de trajet supplémentaire, avec pour les 'navetteurs' dont beaucoup travaillent dans le TGV, une interruption dans ce travail,

- une accentuation de la fracture/attractivité entre la métropole Lilloise, et le bassin minier.

- La commission a noté que ces questions font l'objet d'un rendez-vous prévu le 8 mars prochain entre Monsieur le maire de Béthune et les directeurs TER Hauts-de-France et d'Axe TGV Nord.

Par ailleurs, le Conseil Régional des Hauts-de-France souhaite organiser des réunions de CORETER (Comités Régionaux TER) à compter du mois d'avril où les dessertes ferroviaires du territoire devraient être abordées.

A suivre donc.

5) Autres questions

a) Gratuité éventuelle du transport sur le réseau-bus

La commission a noté les arguments en faveur d'une gratuité du réseau-bus, en particulier :

- Faciliter la mobilité des habitants.
- Offrir une alternative à l'automobile et convaincre les « accros » de la voiture.
- Ménager le pouvoir d'achat des usagers.
- Améliorer le remplissage des bus (après les investissements BHNS récents rien ne serait plus dommageable qu'une sous-utilisation du réseau).

La commission observe cependant, dans le cas particulier de notre territoire :

- Le risque d'accentuation de la différenciation entre communes du territoire, entre celles bien desservies par le réseau et celles qui ne le sont pas (par exemple, communes ayant intégré récemment le périmètre du SMT AG).

- L'augmentation de la fréquentation des bus liée à la gratuité serait majoritairement le fait de marcheurs et de cyclistes, et seulement dans une moindre mesure, d'automobilistes, ce qui affecterait davantage le développement souhaité des modes doux que la réduction de l'usage de l'automobile.

- Le manque à gagner en billetterie, 10% environ du total, s'ajouterait à la charge des agglomérations (les économies de gestion de la billetterie ne compensant pas le manque à gagner, sans compter les charges supplémentaires qu'entraînerait une plus grande utilisation du réseau).

- Une participation des voyageurs, même minime, est utile car rien n'est gratuit : ce qui est gratuit n'a 'pas de valeur' et la gratuité favorise d'éventuels abus.

b) La conférence de Frédéric HERAN, sur le thème du Retour de la Bicyclette est reprogrammée le jeudi 14 mars à La Fabrique (ancienne CCI) de Béthune.

Croquis PEM de Béthune

