
Synthèse du volet
« transport » du
Schéma de Cohérence
Territoriale du Pays de
Saint-Omer

Premiers éléments en vue de
la réalisation du Cahier
des Charges pour l'étude
sur la mise en œuvre
opérationnelle de la
stratégie mobilité du
SCOT.

Agence d'Urbanisme et de Développement de la
Région de Saint-Omer

Sommaire :

Rappel des Objectifs du SCOT :	p 3
La desserte routière	p 3
Les transports en commun.	P 6
Le transport ferroviaire.	P 8
Les autres orientations	p 11
L'objet de l'étude :	p 13
Les objectifs de l'étude :	p 13
Le Schéma Routier	p 13
Le volet transports en commun	p 15
Le volet ferroviaire	p 17
Suivi / Evaluation	p 18
Annexes :	p 19

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

Rappel des objectifs du SCOT.

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer, les élus du Syndicat Mixte Lys Audomarois ont affirmé avec force leur volonté de rompre avec le modèle de développement hégémonique de l'automobile qui a prévalu pendant des années sur le territoire. Dans ce contexte, le volet transport/déplacement du SCOT se veut particulièrement ambitieux et entend notamment :

- Répondre à l'accroissement des besoins de mobilité de la population et au renforcement de l'accessibilité du territoire depuis les principaux pôles régionaux.
- Promouvoir des modes de transport moins énergivores et rompre avec le développement du « tout automobile ».
- Réaffirmer la centralité de Saint-Omer et améliorer les conditions d'accès et de circulation dans la ville centre.

Pour cela le projet « transport/déplacement » du SCOT s'articule autour de 3 objectifs majeurs :

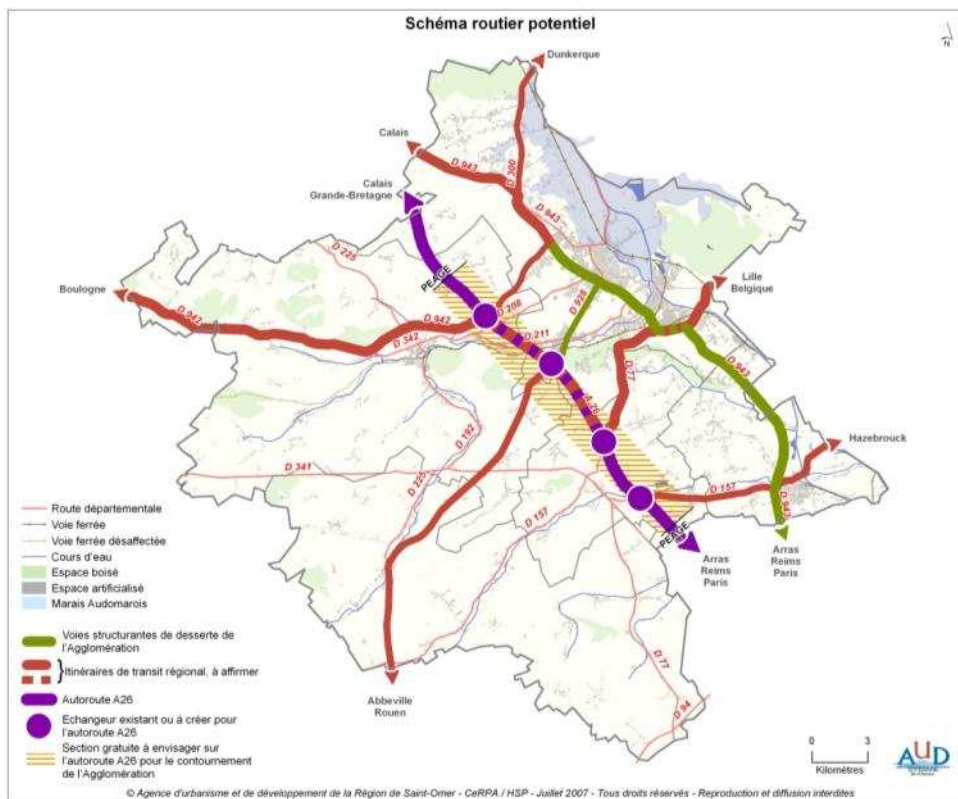
- Rationaliser la desserte routière du territoire, en redéfinissant la hiérarchie des grands axes structurants et en favorisant une meilleure répartition des différents types de trafic (de desserte ou de transit).
- Favoriser la structuration du réseau de transport en commun de la communauté d'Agglomération et l'articuler à l'échelle du Pays avec l'émergence de systèmes de transports collectifs adaptés aux besoins des territoires ruraux.
- Affirmer la place du transport ferroviaire comme pilier de la reconquête du transport collectif de voyageurs et renforcer son rôle dans la desserte du territoire par l'intensification des liaisons avec la métropole régionale notamment.

La desserte routière :

Pour faire face à l'accroissement observé des trafics de transit sur la rocade de Saint-Omer le Schéma de Cohérence Territoriale a élaboré, suite aux conclusions d'une étude relative aux déplacements menée dans le cadre de son élaboration, un ambitieux projet de hiérarchisation des principaux axes routiers du territoire.

L'hypothèse formulée consiste à orienter en priorité les trafics de transit vers l'autoroute A 26 afin d'utiliser ses réserves de capacités encore importantes :

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.



Le trafic en provenance de Boulogne et à destination d'Hazebrouck devrait emprunter l'autoroute A 26 à partir de l'échangeur de Setques, en ressortir à l'échangeur de Théroouanne, puis utiliser la RD 77 avant de rejoindre la RD 942, dont l'itinéraire doit être amélioré et modernisé vers l'A 25.

- L'autoroute A26 aurait alors pour fonction de redistribuer les trafics extérieurs à l'agglomération, d'accompagner les sites économiques et logistiques de diversification du Pays, et d'acheminer la plupart des trafics de transit. L'hypothèse prévoit la création d'échangeurs supplémentaires et envisage le rachat du péage de l'autoroute entre les échangeurs de setques et de Théroouanne afin de favoriser le report du trafic actuellement acheminé par le réseau de routes nationales :
 - On pourrait envisager de créer, en amont et en aval de la zone gratuite, deux postes de péage en pleine voie, permettant de supprimer tous les postes de perception sur la section neutralisée. L'aménagement est déjà réalisé au Nord de l'agglomération audomaroise. On utiliserait l'aire de service de Mametz pour constituer la barrière de péage côté sud.
 - On pourrait également envisager de créer deux nouveaux échangeurs :
 - le premier avec la RD 928,
 - le second jumelé à la nouvelle barrière de péage de Mametz, ce qui permettrait de donner un accès direct à Aire-sur-la-Lys sans avoir à traverser Théroouanne. Dans ce cadre, l'amélioration de la RD 157 devrait être envisagée.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

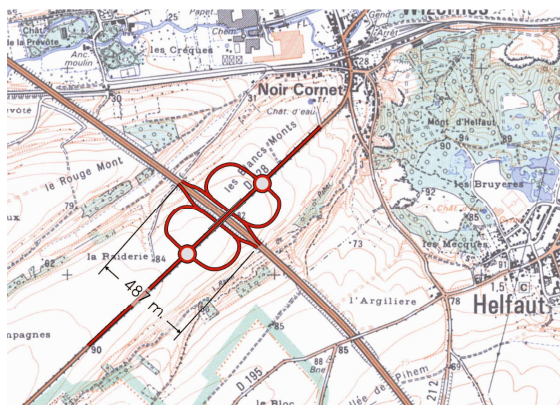


Schéma de Faisabilité d'un échangeur vers la RD 928

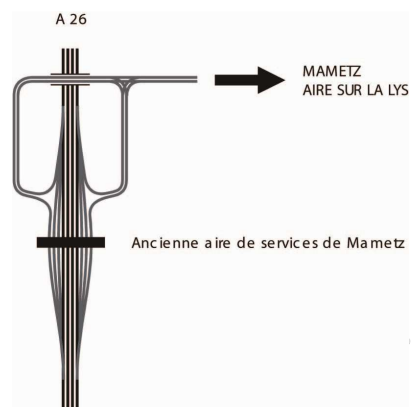
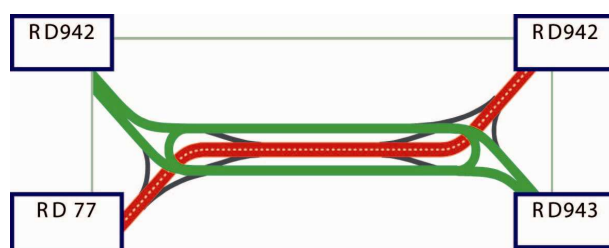


Schéma de faisabilité d'un échangeur vers
Mametz et Aire-sur-la-Lys

- La rocade, plutôt que de servir d'exutoire aux flux traversants, servirait de voie de distribution locale, remplissant la fonction d'un axe urbain de connexion entre les communes et la zone agglomérée. Sur cet axe la priorité serait donnée à la capacité en débit et à la sécurité, relativement à la vitesse. Son réaménagement serait alors reconsidéré dans un esprit de boulevard urbain entre Saint-Martin-au-Laert et Arques. Dans ces conditions d'autres carrefours d'échanges pourraient y être aménagés. Les échangeurs actuels seraient dans un premier temps maintenus en dénivelés avec l'objectif de les reconverter à terme en carrefours giratoires. L'apaisement de la vitesse et la redistribution de l'emprise, actuellement traitée selon une philosophie presque autoroutière, permettraient d'aménager des bandes cyclables et, le cas échéant, des voies réservées aux transports collectifs.

Le même type de traitement, avec modération de la vitesse, pourrait être appliqué à la RD 943 jusqu'à Aire-sur-la-Lys, en tenant compte de son statut de voie classée route à grande circulation. Si la décision d'élargir l'emprise de la RD 943 est arrêtée, son profil devra impérativement comporter une bande cyclable dans chaque sens. Éventuellement, une seconde voie créée en bordure de chaussée pourrait être traitée comme une contre-allée susceptible de recevoir des accès privatifs et d'acheminer des trafics lents. Dans les traversées des zones urbanisées existantes, les principes d'aménagement de la RD 943 devront répondre au principe d'accroissement de la place des cyclistes (aménagement de bandes cyclables) et des piétons (élargissement des trottoirs et sécurisation des passages protégés), ceci s'effectuant au profit de la sécurité et de la qualité de vie.

Dans le cadre de ce scénario, Le barreau de la déviation compris entre l'échangeur de Blendecques et le raccordement à la RD 943 à la sortie d'Arques devrait faire l'objet d'un aménagement de capacité qui faciliterait la jonction entre la RD 77 et le franchissement du



Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

canal de Neuffossé par la RD 942.

Les investissements routiers seront à engager prioritairement sur l'adaptation des capacités des RD 942, RD 943, RD 77, RD 928 et à leurs jonctions. Une attention devra également être portée aux liaisons avec les territoires voisins, notamment vers la région dunkerquoise (RD 300-600) et vers Hazebrouck, depuis Aire-sur-la-Lys (RD 943b dans le Nord) et les communes de l'agglomération (RD 642, également dans le Nord.).

Les axes routiers, dont le trafic de transit aura été allégé grâce à des itinéraires de contournement, seront requalifiés, avec un traitement prioritaire des traversées d'agglomérations et de villages.

Faciliter les accès routiers à la ville-centre.

Dans le cadre de cette nouvelle organisation routière du territoire, le SCOT se fixe également pour objectif l'amélioration des accès routiers à la ville-centre de Saint-Omer.

Pour cela différentes hypothèses sont proposées pour la création d'entrées supplémentaires.

- un accès sud-ouest qui emprunterait les rues de Lorraine et de l'Élysée à Saint-Martin-au-Laërt vers l'allée du Parc à Saint-Omer, à partir d'un nouvel échangeur rendu possible par l'apaisement de la circulation sur la rocade (cet échangeur pourrait également desservir Longuenesse vers le Sud),
- un accès nord-est par Longuenesse, soit en prolongement de la rue Rembrandt vers la rue de la Haute Meldyck, soit en traversant le canal pour rejoindre l'avenue de l'Europe via le Malixoff, permettant ainsi notamment un accès direct à la gare.

Les transports en commun :

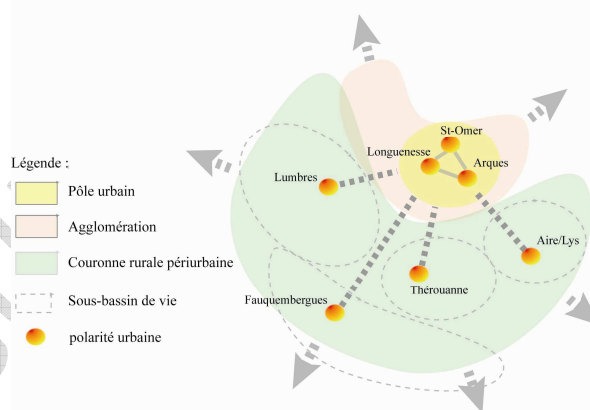
Le renforcement des transports collectifs constituent le second volet majeur de la stratégie « Transport/Déplacement » du SCOT du Pays de Saint-Omer.

Plusieurs objectifs y sont annoncés :

- ▶ structurer le réseau de transport en commun de la CASO qui doit désormais conquérir une clientèle plus large que celle des captifs notamment sur le segment des déplacements « Domicile / Travail ». Le SCOT prévoit ainsi le renforcement des premières dessertes du réseau urbain mis en place par la CASO, notamment entre la gare de Saint-Omer et le Centre Hospitalier d'Helfaut, par une couverture du secteur plus étendue, plus lisible et si possible cadencée. Depuis la mise en place du SCOT une nouvelle étape a été franchie par l'Agglomération avec l'ouverture d'une 4^{ème} ligne CASOBUS, et la mise en place d'un Transport à la Demande (CASOTAD) sur les communes rurales.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

- ▶ Rationaliser l'offre de transport en commun, en adaptant les liaisons urbaines et inter-urbaines de manière à prendre en compte les pôles de développement urbains, les sites de reconversion économique et les pôles de services et de centralité du territoire du SCoT. Dans le cadre de cet objectif de rationalisation, le renforcement des synergies, de l'intermodalité et de l'intégration tarifaire entre les différentes offres de transports publics devra être recherché. Le SCOT propose par exemple d'étudier la possibilité d'ouvrir certaines lignes scolaires à l'ensemble de la clientèle afin d'assurer des services supplémentaires et d'optimiser les ressources publiques.
- ▶ Mettre en place des services de transports en commun adaptés aux périodes creuses, aux zones peu denses et aux clientèles spécifiques, grâce à une réflexion sur de nouveaux systèmes innovants. Des réflexions suivies éventuellement d'expérimentations conduites à l'échelle du territoire, pourraient être engagées afin de développer des transports polyvalents dans les zones peu denses, fonctionnant à la demande, accessibles aux personnes à mobilité réduite. On pourra recourir à des véhicules de petite capacité spécialement adaptés. L'organisation d'une "Centrale de mobilité" permettra d'en assurer l'utilisation optimale par la déspecialisation des besoins à desservir. (La Communauté d'Agglomération de Saint-Omer expérimente depuis le mois de septembre 2008 un tel système de transports pour desservir les communes rurales)
- ▶ Permettre le développement d'un réseau de transports en commun au-delà des limites de la CASO pour desservir les équipements et services implantés en-dehors du secteur urbain. La structure de ce futur réseau devra s'appuyer sur le maillage des pôles de services identifiés dans le cadre du SCOT.



Typologie de l'organisation territoriale du SCOT

- ▶ Renforcer progressivement les réseaux interurbains ou urbains qui longent actuellement les axes ferroviaires fermés à la circulation des voyageurs, en anticipation d'une possible remise en service ultérieure de la desserte par voie ferrée ou par un autre mode de transport en site propre. Ce renforcement a pour vocation de stimuler le développement d'une urbanisation cohérente au contact de ces axes de déplacement destinés à accueillir une offre de transport à la fois efficace et de grande capacité.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

Le transport Ferroviaire :

Le 3^{ème} Pilier du volet « transport » du SCOT du Pays de Saint-Omer réside dans le renforcement et l'optimisation du service ferroviaire qui est présenté comme l'ossature première d'un projet de reconquête des transports collectifs pour les voyageurs. L'objectif du SCOT est de faciliter le recours à ce mode de transport en permettant aux usagers d'effectuer des gains de temps sur leur trajet quotidien.

Pour cela le SCOT prévoit :

- ▶ De **conforter le rôle de la Gare de Saint-Omer** : Celle-ci fera, dans un premier temps, l'objet d'une réhabilitation du bâtiment et de ses abords, avec en particulier un accroissement des possibilités de stationnement à proximité et un réaménagement de sa cour en véritable pôle d'échanges. Ces aménagements ne devront toutefois pas contraindre les possibilités de nouvelle vocation économique tertiaire offertes par le secteur de la gare.

Les besoins d'accroissement de la capacité de stationnement de rabattement de moyenne ou longue durée (trajets de la journée complète) pourront être recherchés vers l'avenue de l'Europe, qui serait prolongée afin de traverser, par un nouvel ouvrage, le canal de Neufossé et rejoindre le site de la Porte Multimodale de l'Aa puis la RD 942. Cette nouvelle capacité routière permettrait d'envisager un parcoTRAIN de longue durée d'une capacité de 1.000 à 1.500 places. On pourrait créer une navette de transport urbain qui assurerait la liaison entre le parcoTRAIN et la gare mais qui alimenterait également le lycée professionnel de l'Aa, le secteur des étangs de Malhove, le site multimodal.

La Gare de Saint-Omer doit donc conforter son rôle de pôle d'échange intermodal et des efforts doivent être portés sur l'amélioration du rabattement de l'ensemble des modes de transports.

Ainsi le SCOT envisage :

- ▶ D'aménager la place devant la gare. Le projet avancé prévoit de libérer des stationnements de véhicules particuliers afin d'y faciliter les accès piétons ainsi que les accès et stationnements des vélos, des bus et des taxis.
 - ▶ De répondre aux besoins d'aménagement d'une véritable gare routière à proximité de la gare SNCF,
 - ▶ D'accroître les capacités de stationnement à la journée des véhicules particuliers, sur l'espace parcoTRAIN actuel et/ou en réservant des possibilités sur l'avenue de l'Europe.
- ▶ Dans une seconde étape, lorsque le nombre de voyageurs par le train aura considérablement augmenté et lorsque le site de la Porte Multimodale de l'Aa aura atteint un développement suffisant, on pourrait y **créer une halte ferroviaire complémentaire de celle de Saint-Omer**. Dans l'hypothèse de "l'après pétrole", ce nouvel équipement permettrait de faire face à un afflux massif de voyageurs supplémentaires en évitant les

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

phénomènes de congestion en centre-ville de Saint-Omer, pénalisants pour le transport collectif lui-même et pour les riverains. Il ne s'agira pas de supprimer des arrêts en gare de Saint-Omer pour alimenter la nouvelle gare mais bien de s'arrêter aux deux, chacune se spécialisant dans une fonction adaptée.



Ainsi, dans ce scénario :

- › La gare de Saint-Omer demeure la gare principale, avec notamment les fonctions de vente, d'information, de desserte directe du centre-ville. Elle privilégie l'accessibilité à pied, en deux-roues, et possède les fonctions multimodales d'accueil des taxis, transports à la demande, transports collectifs urbains et interurbains, voire transports scolaires. En revanche elle n'a pas vocation à recevoir le trafic automobile en rabattement de la périphérie de l'agglomération. Le stationnement, qui aura été dans un premier temps destiné aux migrants ferroviaires, pourrait être reconverti en stationnement payant de moyenne durée pour la fréquentation du centre-ville, côté canal. Le parcotrain de l'avenue de l'Europe verrait également sa fonction évoluer : il pourrait servir de stationnement pour la journée, de manière à diminuer la pression automobile sur le stationnement en centre-ville, la navette de liaison étant maintenue à cet effet.
- › La nouvelle gare "Pays" donne une alternative à l'accessibilité automobile de la Porte Multimodale de l'Aa qui, dans ces conditions, pourrait se diversifier avec des fonctions plus spécialisées et plus valorisantes. Son accessibilité améliorée, jointe à la disposition de terrains, lui confèrerait une attractivité supplémentaire et un avantage concurrentiel sur d'autres sites qui ne sont "que logistiques".
Sa bonne accessibilité routière en fait une gare de rabattement automobile, à l'échelle du Pays Audomarois, diminuant d'autant la pression automobile sur la zone urbanisée centrale (Saint-Omer, Longuenesse et Arques).
Afin de conserver cette possibilité, le SCOT recommande donc de préserver les emprises nécessaires à la création de cette halte ferroviaire et de ces capacités de rabattements (accès et stationnement).
- › La gare de Watten-Éperlecques est préservée et équipée, notamment en capacités de stationnement véhicules particuliers et deux-roues (il existe déjà

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

un abri) et de desserte par autocars (arrêt aménagé et sécurisé, zone de manœuvre du car).

- ▶ Dans le cadre de cette promotion active du transport ferroviaire, le SCOT insiste sur les enjeux liés au **renforcement des dessertes ferroviaires du territoire**.
 - › Il affirme notamment qu'il serait souhaitable de renforcer les dessertes TER de Saint-Omer, en relation avec Hazebrouck, afin de bénéficier pleinement des fréquences en direction de Lille et des dessertes TGV vers Paris. Le territoire veillera également à préserver les liaisons en direction de Londres, via Calais et à les développer.
 - › Le SCOT considère que ces revendications se justifieront d'autant plus que l'accroissement des capacités de rabattement aux gares augmentera sensiblement leur potentiel de clientèle.

Dans cette même logique et afin de préparer d'ores et déjà « l'après pétrole », les possibilités de réhabilitation sous une forme ou sous une autre des services ferroviaires qui ont été actuellement délaissés seront examinées et le SCOT recommande de conserver leur emprise foncière afin de ne pas hypothéquer leur potentiel de remise en service.

Ainsi, il affirme que la préservation de la ligne « Saint-Omer-Boulogne » doit être assurée et pourrait s'inscrire dans un projet à l'échelle régionale, en vue de sa réhabilitation à terme, et que l'ancienne ligne reliant Saint-Omer à Aire-sur-la-Lys, bien que déferrée, doit être préservée en tant qu'emprise dans sa continuité. (À titre transitoire, on pourra envisager leur reconversion à des fins touristiques et de loisirs : véloroute, vélorail, train touristique...). La réhabilitation de ces lignes pourrait se matérialiser sous différents aspects et prendre la forme de trams-trains ou de dessertes locales en transport en commun en site propre...

Dans ce contexte, l'hypothèse de remise en service de l'ensemble des plates-formes ferroviaires incluant Nielles-les-Bléquins (prolongement jusque Boulogne-sur-Mer) et Aire-sur-la-Lys est envisagée. Un chapelet de gares assurerait alors une couverture en bande en permettant un rabattement en mode doux et covoiturage. En terme de planification, l'objectif du territoire est donc de disposer de disponibilités foncières pour aménager des capacités de stationnement de véhicules particuliers et deux roues, ainsi que des facilités de transbordement (minibus, taxi) utilisables par les personnes à mobilité réduite.

Selon les remarques émises par les services de l'Etat lors de leur consultation dans le cadre de l'élaboration du SCOT, la question d'une possible desserte TGV de la gare d'Aire-sur-la-Lys serait même envisageable à la condition de la réouverture et de l'électrification de l'axe Saint-Omer/Aire-sur-la-Lys et de son extension vers la gare de Berguette/Isbergues, implantée sur la ligne Hazebrouck/Arras.

- ▶ Le dernier aspect de la stratégie ferroviaire du SCOT concerne **le renforcement de la part modal du fer pour le transport de marchandises notamment sur le site de la Porte Multimodale de l'Aa**.

Ainsi, une desserte ferroviaire de la PMA pourrait être envisagée pour les marchandises, dans la partie nord du site. À terme, une jonction avec la ligne de la vallée de l'Aa serait intéressante

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

pour permettre une mutualisation des moyens (possibilité notamment de constituer des trains complets). En effet, de manière à étendre le bénéfice des installations multimodales en profondeur dans le territoire, on pourra envisager de constituer des réserves foncières et des servitudes de manière à pouvoir, si nécessaire, raccorder l'ancienne ligne Boulogne-Saint-Omer actuellement encore active pour les marchandises sur la portion Lumbres-Arques, au nouveau site de la Porte Multimodale de l'Aa. Les mêmes principes peuvent être appliqués pour le raccordement de la plate-forme en direction d'Aire-sur-la-Lys, dans la perspective d'une éventuelle remise en service de la voie ferrée.

Les Autres Orientations du SCOT.

Cette ambitieuse stratégie d'optimisation des déplacements et de promotion des alternatives à l'automobile se matérialisera également par :

La Promotion des cheminements doux

Alors que pendant des années les voies piétonnes et cyclistes ont eu une vocation essentiellement touristique, le SCOT souhaite désormais promouvoir ces modes de transports au service des déplacements quotidiens. Le SCOT prévoit ainsi un renforcement de l'irrigation des services et équipements locaux en portant prioritairement l'effort autour des équipements d'enseignement et de loisirs de façon à permettre aux jeunes de s'y rendre de manière autonome et en toute sécurité.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT, l'agglomération doit être maillée par un Schéma de Développement Piétons et Cyclistes à matérialiser dans les PLU et un Schéma de développement des circulations douces devra être élaboré à l'échelle du SCOT.

Une politique de stationnement adaptée.

Le SCOT souhaite favoriser l'optimisation des capacités de stationnement automobile en zone urbaine prioritairement à un accroissement de ces capacités. Une bonne accessibilité des zones urbaines en transports en commun et par les autres modes doux facilitera cet objectif.

Pour cela, le SCOT a émis les orientations suivantes :

- ▶ Les capacités de stationnement des vélos devront être accrues dans toutes les communes dotées de services. Chaque équipement et service devra comporter des capacités de stationnement pour les vélos, si possible abritées et localisées de telle sorte que les risques de vol soient minimisés.
- ▶ Le stationnement dans les hypercentres devrait être réservé en priorité aux visites motorisées ayant un impact économique favorable, confortant les activités commerciales, récréatives, culturelles, sociales du noyau urbain. Par le

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

jeu d'une tarification adaptée et, de préférence, concertée à l'échelle du territoire du SCoT, on donnera priorité au stationnement de courte ou moyenne durée au cœur des villes et on incitera les stationnements à la journée à se reporter vers des sites contigus, reliés à l'hypercentre par des cheminements piétons aménagés, voire vers des parkings extérieurs de dégagement associés à une navette urbaine cadencée.

- › Les nouvelles constructions dans les hypercentres devront intégrer leurs stationnements pour éviter l'engorgement du domaine public.
- › Dans les pôles de services à caractère rural un stationnement de passage à proximité immédiate des services doit être préservé et ce afin d'éviter les stationnements à la journée et de conforter la fréquentation de ces services.
- › La politique de stationnement devra être adaptée à l'évolution des réseaux de transports en commun et une réflexion sur les normes de stationnement résidentiel sera menée systématiquement au fur et à mesure de la mise en œuvre d'une desserte urbaine par transports collectifs de qualité (fréquence, couverture du territoire, amplitude de desserte).

Un soutien aux démarches innovantes.

- › Il s'agit d'encourager le développement du co-voiturage par la création de parcs de stationnement sécurisés aux principaux carrefours routiers afin de matérialiser des points de rencontre. Le SCOT souligne également que la mise en relation et la coordination des horaires de travail des salariés concernés permet de faciliter le recours à cette pratique.
- › Dans le même ordre d'idées, il envisage des solutions telles que la mise en place de système d'« auto-partage » sur la ville de Saint-Omer ou le développement de vélos en libre-service.

Une centrale de mobilité pourrait être créée pour coordonner sur le territoire l'ensemble des initiatives précitées.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

L'objet de l'étude.

Après l'approbation, le 7 Mars 2008, du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer, les élus du Syndicat Mixte Lys Audomarois souhaitent activement entamer la phase de mise en œuvre des orientations du SCOT.

Pour ce faire et compte tenu des ambitions développées par le territoire dans le domaine des transports, cette étude générale de mobilité devra venir infirmer ou confirmer les hypothèses avancées autour :

- › De la nouvelle organisation routière, dans le cadre notamment d'une meilleure répartition des trafics entre l'actuelle rocade de Saint-Omer et l'Autoroute A26.
- › De la structuration du réseau de transports en commun de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer et l'émergence d'un réseau de transports collectifs, à l'échelle du Pays, articulé avec celui de la CASO.
- › De la desserte ferroviaire du territoire au travers notamment le réaménagement de la gare de Saint-Omer et la création d'une halte ferroviaire complémentaire sur le site de la Porte Multimodale de l'Aa.

Les objectifs de l'étude.

Les objectifs de l'étude générale relative à la mobilité sur le Pays de Saint-Omer seront essentiellement :

- › De confirmer ou d'infirmer, au travers d'une analyse détaillée, l'opportunité et la faisabilité technique, financière et réglementaire des hypothèses avancées par le « volet transport » du Schéma de Cohérence Territoriale.

Le Schéma Routier :

- ▶ Etudier la pertinence de l'hypothèse avancée aux regards des données disponibles sur :
 - › L'évolution du trafic sur la rocade de Saint-Omer.
 - Trafic de desserte de l'agglomération.
 - Trafic de desserte du Pays de Saint-Omer
 - Trafic de transit.
 - › L'évolution du trafic sur l'Autoroute A26.
 - Trafic de desserte de l'agglomération.
 - Trafic de desserte du Pays de Saint-Omer

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

Trafic de transit

- L'évolution du trafic sur les principaux axes routiers du pays de Saint-Omer.
 - L'évolution du trafic des voies d'accès au Pays de Saint-Omer.
 - Les perspectives de trafics liées au développement des différentes zones d'activités du territoire et notamment du pôle économique majeur que constitue la Porte Multimodale de l'Aa.
 - Les perspectives de trafics liées aux principaux pôles générateurs de trafics de l'agglomération, existants ou à venir (Maison du Marais, Equipement de loisirs d'agglomération....).
 - Les perspectives de trafics engendrées par les projets de logements en cours de réalisation sur l'ensemble du territoire, ou projetés dans les Plans Locaux d'Urbanisme.
 - Les perspectives de trafics liées à l'actuelle restructuration d'Arc International première entreprise locale et important générateur de flux au sein de l'agglomération.
 - L'étude devra également s'attacher à prendre en compte d'autres éléments prospectifs liés à l'augmentation constante des prix de l'énergie, ou aux modalités d'application d'éventuelles « éco-taxe » poids lourds...
- Au vu de l'ensemble de ces éléments, les conséquences de la mise en œuvre du schéma routier ainsi que ses impacts sur les trafics et la qualité de la desserte du territoire devront être détaillés précisément :
- Conséquences sur les liaisons avec les territoires voisins.
 - Conséquences sur la desserte du Pays de Saint-Omer.
 - Conséquences sur la desserte de l'agglomération.
 - Conséquences sur l'organisation des flux internes à l'agglomération.
 - Conséquences pour l'accès à la ville-centre.
 - Conséquences pour la desserte des différentes zones d'activités et notamment la Porte Multimodale de l'Aa.

Il s'agira ensuite d'étudier avec la plus grande précision la faisabilité technique, juridique, réglementaire et financière du projet afin de conduire les partenaires à une prise de décision relative :

- Au rachat du péage autoroutier entre les échangeurs de Setques et de Théroouanne.
- A la création des postes de péages en pleine voie.
- A l'aménagement de 2 nouveaux échangeurs.
- Au réaménagement de la Rocade de Saint-Omer en Boulevard Urbain.
- Au prolongement de ces aménagements sur la RD 943 jusqu'Aire-sur-la-Lys.
- A l'aménagement de capacité du barreau de déviation compris entre l'échangeur de Blendecques et le raccordement à la RD 943 à la sortie d'Arques

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

afin de faciliter la jonction entre la RD 77 et le franchissement du canal de Neuffossé par la RD 942.

- › Aux investissements à engager pour l'adaptation des capacités des principaux axes du territoire et notamment des RD 942, RD 943, RD 77, RD 928 et de leurs jonctions.
- › A la requalification des axes routiers des traversées d'agglomérations et de villages dont le trafic de transit aura été allégé grâce à des itinéraires de contournement.

La dernière étape de ce volet routier devra être consacrée aux hypothèses émises pour l'amélioration des accès à la ville-centre de Saint-Omer. Il s'agira d'étudier les possibilités techniques, réglementaires et financières des 2 nouveaux accès proposés par le SCOT et de présenter leurs conséquences sur la desserte de Saint-Omer et des quartiers traversés.

Le volet transports en commun :

L'objectif de l'étude sera, dans la perspective de la redéfinition des marchés de transport urbain de la CASO pour 2012 ainsi que pour les lignes interurbaines et scolaires du Conseil Général du Pas de Calais, d'élaborer un schéma d'organisation et de développement des transports collectifs à l'échelle du Pays de Saint-Omer :

- › **Evaluation et montée en charge de l'offre de transport urbain de la CASO.**
 - Développement des lignes existantes au vu du bilan des premières années d'exploitation.
 - Opportunité d'extension du réseau en lien avec l'évolution de la demande.
 - Evaluation des initiatives entamées sur le transport à la demande.
 - Définition du mode d'exploitation et du mode de gestion du service envisagé
 - Définition d'une politique d'accompagnement au développement du transport en commun (élaboration de contrats d'axes, interactions avec le stationnement, interactions avec le logement en lien avec l'élaboration du Programme local de l'Habitat ...)
- › **Emergence d'un réseau de transports en commun à l'échelle du Pays.**
 - Evaluer la faisabilité de mise en place d'un tel service à l'échelle du Pays
 - Proposition de scénarii adaptés à la desserte de territoires ruraux à partir notamment des pôles de services identifiés dans le SCOT.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

- Articulation avec l'offre de transport urbain de la CASO (horaires, intégrations tarifaires, montage juridique et financier...).
 - Compétence / Autorité organisatrice des transports.
 - Définition du mode d'exploitation et du mode de gestion du service envisagé
 - Définition du montage financier et estimation des coûts
 - Phase des opérations de mise en œuvre, élaboration d'un rétro planning compte tenu des échéances à venir (fin des marchés en cours à la CASO et au CG 62)
 - Définition d'une politique d'accompagnement au développement du transport en commun (élaboration de contrats d'axes, interactions avec le stationnement, interactions avec le logement en lien avec l'élaboration des Programme locaux de l'Habitat ...)
- › **Rationalisation des différents services publics de transport en commun.**
- Poursuite des politiques d'intégration tarifaire à l'échelle du Pays dans un souci d'aménagement équilibré du Territoire (problématique de l'équité de traitement des lycéens par le conseil régional quel que soit le mode de déplacement utilisé et quel que soit le lieu d'habitation sur le Territoire Régional...).
 - Ouverture de certaines lignes scolaires à l'ensemble de la clientèle, notamment pour les navettes « domicile/travail » (estimation du potentiel de clientèle supplémentaire/taux de remplissage des bus, impacts financiers, problématique de la définition/évolution de l'autorité organisatrice des transports) ...
 - Optimisation et coordination des horaires de l'ensemble des réseaux et modes de transport.

L'étude devra permettre au territoire de constituer une véritable feuille de route de l'organisation et du développement des transports en commun du Pays de Saint-Omer. Les impératifs de redéfinition du marché de transport urbain détermineront la date de référence pour le projet. L'échéance envisagée pour ce projet, dans le cadre de l'étude pour la mise en place des services à l'échelle du Pays sera 2012. Dans ce contexte, l'ensemble des étapes techniques, réglementaires, ainsi que le montage financier global permettant d'aboutir à la création d'un système de transport en commun sur le Pays de Saint-Omer devront être présentées avec la plus grande précision (notamment définition d'un rétro planning fixant les principales étapes de validation et de délibération nécessaires au projet par l'ensemble des partenaires). Si à l'issue de la présente étude, décision est prise par l'ensemble des partenaires de mettre en œuvre le projet, une étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage viendra par la suite assister les collectivités dans cette mise en œuvre.

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

Le volet ferroviaire :

Le volet ferroviaire de l'étude devra permettre la définition d'un schéma opérationnelle de la future desserte ferroviaire du Pays de Saint-Omer.

Il s'appuiera pour ce faire sur le scénario proposé par le Schéma de Cohérence Territoriale.

- › 1er étape : **Réaménagement de l'espace gare de la ville de Saint-Omer :**
 - Amélioration de l'accessibilité de la gare par tous les modes de transports.
 - Réorganisation complète du stationnement autour de la gare de Saint-Omer, création d'un parcoTRAIN de 1.000 à 1.500 places et mise en place d'une navette urbaine.
 - Aménagement de la cour de la gare :
 - Amélioration des accès piétons.
 - Parking sécurisé 2 roues.
 - Dépose minute.
 - Aménagement d'une véritable gare routière.

Dans le cadre de cette étude, il sera nécessaire de prendre en compte les différents projets de la ville de Saint-Omer, notamment en matière de stationnement et de réaménagement du secteur du Bas de la Ville.

Un chiffrage du coût des opérations sera demandé ainsi qu'un phasage des opérations.

- › 2ème étape : **Création d'une halte ferroviaire complémentaire à dimension « Pays » : « produit clé en main ».**
 - Faisabilité technique, juridique et financière du projet et définition des travaux nécessaires à la création de la halte ferroviaire
 - Aménagement des voies.
 - Signalisation.
 - Aménagement de la gare.
 - Création d'un parcoTRAIN pouvant accueillir le trafic de rabattement.
 - Consultation, sensibilisation, accompagnement de l'ensemble des partenaires et opérateurs concernés par le projet afin d'aboutir à un vaste consensus (AOT, RFF, SNCF, EPCI, Etat, Chambres consulaires...)
 - Conséquence de la création de la halte ferroviaire.
 - Potentiel de trafic de la gare d'Arques.
 - Evolution du trafic routier sur les voies d'accès à la PMA.
 - Conséquence sur la desserte ferroviaire du territoire : Allongement des temps de parcours sur la section Renescure – Saint-Omer.
 - Consultation, sensibilisation, accompagnement de l'ensemble des partenaires et opérateurs concernés

Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de mobilité.

par le projet afin d'aboutir à un vaste consensus (AOT, RFF, SNCF, EPCI, Etat, Chambres consulaires...)

- La 3^{ème} partie du volet ferroviaire de l'étude de mobilité devra être consacrée **au transport de marchandises** dans le cadre notamment du développement de la plate-forme multimodale de l'Aa.

Le renforcement de la multimodalité du site de la Porte Multimodale de l'Aa devra être analysé en réévaluant les possibilités de création d'un embranchement ferroviaire sur le site.

- Création d'un embranchement ferroviaire au Nord de la PMA
- Envisager une jonction avec la ligne de la vallée de l'Aa.
- Possibilité de raccordement de la plate-forme avec la vallée de la Lys dans le cadre d'une éventuelle remise en service de la voie ferrée.
- Consultation, sensibilisation, accompagnement de l'ensemble des partenaires et opérateurs concernés par le projet afin d'aboutir à un vaste consensus (AOT, RFF, SNCF, EPCI, Etat, Chambres consulaires...)

Le coût des aménagements nécessaires à ces différentes opérations devra être détaillé et mis en relation avec l'intérêt économique d'un tel équipement (intérêt pour les entreprises locales, potentiel de développement des activités logistiques, mise en réseau du site avec les installations ferroviaires du Port de Dunkerque et le potentiel fret du tunnel sous la manche...).

Suivi et évaluation :

Dans le cadre de cette étude, les moyens de suivi et d'évaluation de la stratégie « Transport / Déplacement » du Pays de Saint-Omer devront être définis avec précision.

Il s'agira notamment d'identifier les sources d'information et de définir une liste d'indicateurs pérenne permettant la mise en place d'un observatoire de la mobilité par l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Saint-Omer.

**Synthèse du volet «transport» du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Omer
Premiers éléments en vue de la réalisation du Cahier des Charges pour l'étude générale de
mobilité.**

Annexes :

Echéancier de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer pour la redéfinition de son service de transport en 2012.

document de travail