



DOSSIER DE PRESSE



Contact presse : Alain Cherbuis – 03 27 95 77 75



SOMMAIRE

I - LE PDU, DOCUMENT FONDATEUR DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT DU SMDT

Rappel

Le contexte du Douaisis

Une dégradation du cadre et de la qualité de vie

La volonté du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

II – LE TRAM, UN MODE DE TRANSPORT A VIVRE

Le choix d'un Tram sur pneu

Le Tram

Le Tram du Douaisis en quelques lignes

III – LE TRAM, UN PROJET URBAIN

Un tracé pertinent

Le Tram après 2007

Le Tram rend nos villes plus belles

Le Tram, outil de développement du Douaisis

Une accessibilité pour tous

IV – LE TRAM POUR TOUS

La consultation

Les travaux

L'accompagnement du SMTD



LE PDU, DOCUMENT FONDATEUR DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT DU SMDT

RAPPEL

La loi sur l'air de 1996, complétée par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, fait obligation aux Agglomérations de plus de 100 000 habitants d'élaborer un plan de déplacements urbains. Cet outil de planification à 10 ans intègre différents objectifs :

- L'amélioration de la sécurité dans les déplacements
- La diminution du trafic automobile
- Le développement des transports collectifs et de l'usage des modes alternatifs
- L'amélioration de l'exploitation des réseaux de voirie dans le sens de leur hiérarchisation accrue en vue d'un partage fonctionnel
- La réorganisation du stationnement considéré comme un facteur actif de la politique de déplacements
- La prise en compte de la question du transport et de la livraison des marchandises avec la volonté de rationaliser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales
- L'encouragement à l'usage du covoiturage dans les entreprises et les collectivités
- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option, la tarification du stationnement en périphérie en parcs relais.

LE CONTEXTE DU DOUAISIS

Une des particularités de l'agglomération douaisienne est l'éclatement de son territoire urbanisé, héritage du passé minier qui a instauré une «petite ville» aux abords de chaque fosse. Cet état de fait favorise les modes individualisés de déplacements. Dans ce contexte, la route nationale 45 joue un rôle essentiel dans les échanges intercommunaux notamment entre les communes situées à l'Est de la ville-centre et celle-ci. Avec un trafic relativement important, variant de 13.000 à 20.000 véhicules par jour de Guesnain à l'entrée de Douai, elle représente un axe majeur de déplacements.

De plus, les études ont clairement montré la nette préférence des habitants de l'agglomération pour l'automobile avec 60,1% des déplacements journaliers effectués avec ce mode de transport. Les déplacements pris en charge par les transports publics (Syndicat Mixte des Transports du Douais, SNCF et autres transports collectifs) ne représentant que 5,9% de la totalité dont 4% pour le réseau géré par le SMTD. Ce contexte particulier, rencontré notamment dans les agglomérations de l'ancien bassin minier, montre que si aucun effort n'est consenti afin de redonner un certain équilibre dans le partage de la voirie entre les différents modes de transport, la part de **l'automobile représenterait en 2013, 62,9% des déplacements journaliers** alors que les transports collectifs ne récolteraient que 5,5% des déplacements.

UNE DEGRADATION DU CADRE ET DE LA QUALITE DE VIE

Depuis mai 2004, la qualité de l'air du Douaisis est inférieure à celle de la Métropole Lilloise.
Source Aremasse

L'envahissement de l'Agglomération par la voiture est particulièrement lourd de conséquences en matière de santé publique et de dégradation de l'environnement. Chacun d'entre nous doit subir une **pollution sonore, visuelle et olfactive, l'insécurité dans les déplacements, l'augmentation des temps de trajet**... Les transports en commun sont également touchés et notamment le réseau de bus. Pris au piège dans les difficultés croissantes de circulation, les bus ont une vitesse

commerciale plus faible (malgré les couloirs de bus), ce qui engendre un report vers l'automobile. Un cercle vicieux, qui en cache un autre. En effet, les résidents des villes centre sont fortement tentés de migrer vers la périphérie pour y chercher une certaine quiétude. Mais ce phénomène ne fait qu'entraîner un accroissement du trafic automobile, des distances parcourues et des demandes en stationnement. Nous sommes entrés dans le cercle vicieux d'une délocalisation de l'habitat, bien connu en Île de France, avec le risque de vider les centres urbains du Douaisis. Aujourd'hui, il est à craindre les personnes qui vivent ou qui viennent faire leurs courses dans le Douaisis se lassent des embouteillages et se dirigent vers des centres plus faciles d'accès (Hénin Beaumont - Noyelles Godault). **Le commerce et l'entreprise, qui contribuent grandement à l'animation de des villes, comme aux finances locales, en seraient durablement affecté.**

LA VOLONTE DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DOUAISIS

Dans la conception du PDU du Douaisis, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, Autorité Organisatrice du transport public, s'est engagé pour **une meilleure répartition entre les**

Le PDU n'a pas vocation à exclure la voiture des villes. Il s'agit de conjuguer de manière judicieuse et équilibrée les différents modes de déplacement.

différents modes de déplacements, le maintien de la mobilité pour tous pour maintenir les échanges entre les acteurs de l'économie et la préservation de la qualité de vie des résidents. En 2002, le SMTD avait largement associé la population du Douaisis à ce grand projet de vie. **46 réunions d'information et**

de concertation avaient été organisées avec la population, les associations, les acteurs économiques de l'arrondissement. Approuvé le 27 juin 2002, le PDU et son scénario très volontariste pouvaient entrer dans sa phase de concrétisation, avec, en axe fort, la réalisation d'un Transport Collectif en Site Propre.

LE TRAM, UN MODE DE TRANSPORT A VIVRE

LE CHOIX D'UN TRAM SUR PNEU

Après avoir étudié différentes solutions, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis a opté pour un Tram sur pneu à guidage immatériel. Appelé également *transport routier guidé*, le Tram sur pneu est un mode de **transport en commun hybride**, situé entre l'autobus, avec lequel il partage le roulement sur pneumatiques, et le Tram, avec lequel il partage le guidage et l'alimentation électrique.

Ce système représente un coût d'investissement moindre que celui d'un tramway classique. Il offre également **la possibilité à la rame de quitter ponctuellement le tracé initial** en cas d'accident de parcours. De plus, circulant sur pneus, ses rames sont capables de franchir des pentes inaccessibles au tramway classique. Ce Tram sur pneu circulera en site propre, c'est-à-dire sur une voie qui lui sera entièrement réservée. Prioritaire sur les autres véhicules, le Tram ignorera les difficultés de circulation. Pour une ponctualité et une garantie des temps de trajet.

Autres avantages :

- des travaux limités par rapport à un tramway sur rail (pas de déviation des réseaux souterrains)
- le guidage immatériel n'entraîne pas la mise en place de caténaires
- une capacité supérieure à un bus classique
- un plancher bas intégral pour offrir l'accessibilité optimale aux personnes à mobilité réduite ;
- le tramway transporte ses passagers dans d'excellentes conditions de confort : espace, luminosité, éclairage, ambiance, design intérieur, isolation phonique, climatisation, vision panoramique...

LE TRAM



Une technologie innovante

Guidé par le sol et disposant d'un moteur à gaz ou hybride (petit moteur thermique alimentant des batteries), le Tram du Douaisis n'aura pas d'impact négatif sur le paysage.

Sur les 12 kilomètres de la première phase de la ligne 1, vous ne verrez donc aucune caténaire. Par ailleurs, sur le tracé, les réseaux aériens existants seront enterrés (téléphone, électricité).

Le tram, partenaire de votre emploi du temps

Le Tram sur pneu est un mode de transport en commun en site propre, souvent appelé "TCSP". Cela veut simplement dire qu'il utilise une voie qui lui est réservée, prioritaire dans la circulation. La desserte des stations devient régulière, les horaires sont respectés.

Que vous soyez « lève tôt » ou « couche tard », vous trouverez un tramway toutes les 10 minutes en heure de pointe, pour une amplitude maximale de service allant de 5h00 à 22h00.

Ecoutez, Respirez !

Ecologique et parfaitement silencieux, le Tram contribue à préserver la qualité de vie en ville et participe à un environnement de qualité. De plus, il permet de réduire la place de la voiture au bénéfice des autres modes de transports non polluants, comme le vélo ou la marche à pied.

Voyagez tout confort

Le Tram transporte ses passagers dans d'excellentes conditions de confort : espace, luminosité, éclairage, ambiance, isolation phonique, climatisation, vision panoramique... une nouvelle façon de se déplacer et de redécouvrir la ville.

Se sentir en sécurité

Des conducteurs formés et expérimentés vous mèneront à destination. Le Tram équipé comme l'ensemble de la flotte de nos bus d'un système de vidéosurveillance vous permettra de voyager l'esprit tranquille.

Le tram pour tous

Plancher bas intégral, larges portes, espace réduit entre le quai et la rame, rampe d'accès aux stations, Le Tram est accessible à tous. Tout est pensé pour faciliter les voyages des personnes à mobilité réduite, utilisateurs de fauteuil roulants, personnes âgées, mères de famille avec poussette. Par ailleurs, grâce à une tarification repensée et adaptée, le Tram sera vraiment à la portée de tous.

21 stations

Les stations du Tram seront facilement identifiables. Elles sont implantées à une distance moyenne de 400m, aux carrefours, au niveau des places, des avenues, des rues majeures, ou à proximité des grands équipements. Elles proposeront des quais sécurisés et accessibles à tous, et offriront dans tous les cas un espace protégé des intempéries.



Afin de faciliter la lecture du quai pour les malvoyants, un linéaire de bande podotactile est positionné en bord de quai. La présence de bandes transversales en pavés granit signalera l'axe des portes du Tram.

LE TRAM DU DOUAISIS EN QUELQUES LIGNES

Maître d'ouvrage

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis

Matériel

Tram sur pneu à guidage immatériel

Itinéraire

De Guesnain (Bougival) à Douai (Cité Technique)

Station

21 stations situées à environ 400 mètres les unes des autres

Distance

12 km

Fréquence

Une rame toutes les 10 minutes en heure de pointe

Amplitude horaire prévisionnelle

La semaine : de 5h00 à 22h00

Le samedi : de 5h00 à 23h00

Le dimanche et jours fériés : de 7h00 à 22h00

Capacité

900 voyageurs par heure

Début des travaux

Fin de l'année 2005

Mise en service prévisionnelle

Fin 2007

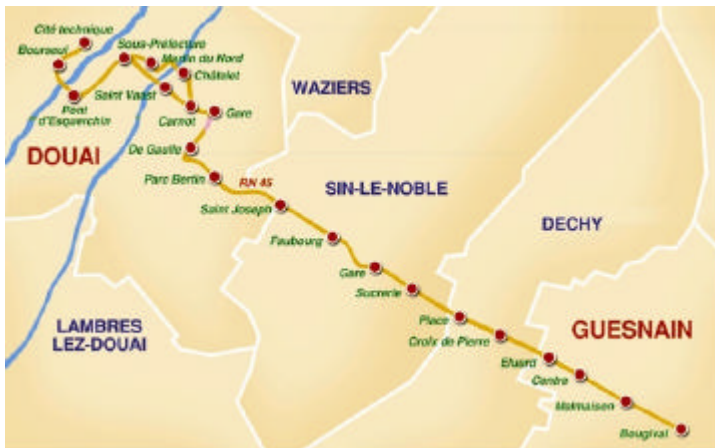
Montant de l'investissement

109,7 millions d'euros hors taxe

LE TRAM, UN PROJET URBAIN

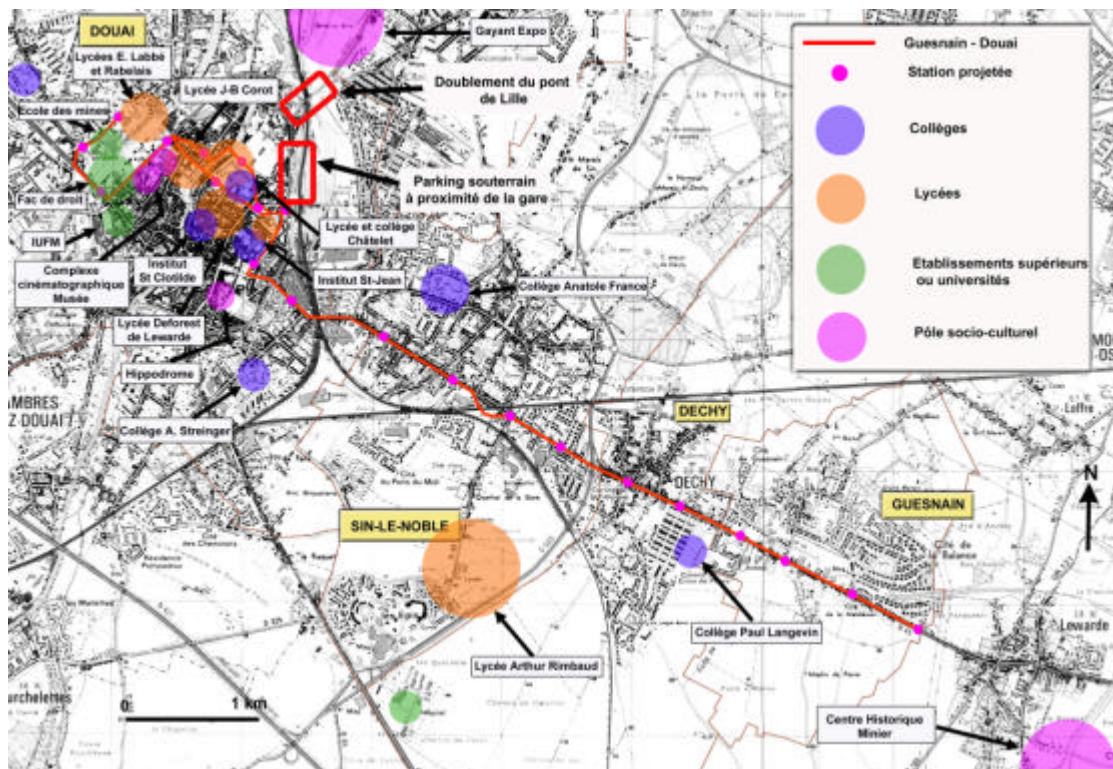
UN TRACE PERTINENT

En 2007, le Tram reliera la ville de Guesnain à la Cité Technique de Douai, en passant par la RN 45 et les villes de Dechy et de Sin le Noble. **12 kilomètres pour une première phase de la ligne 1**,



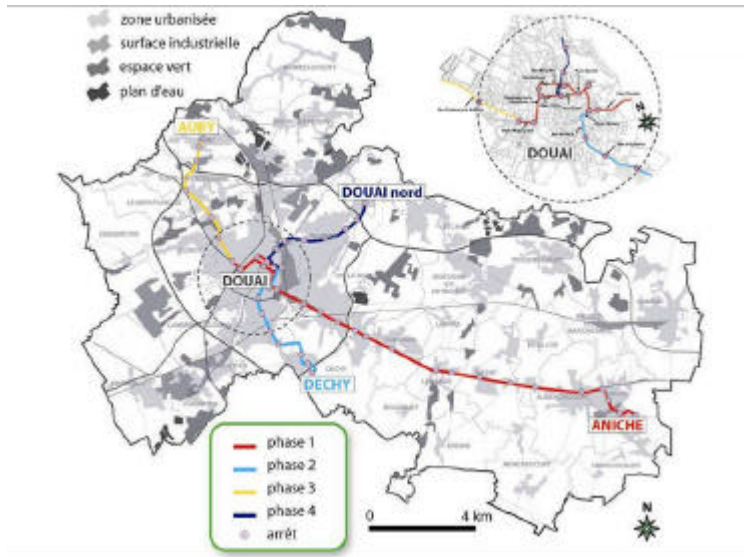
qui va véritablement marquer le début d'une nouvelle vie pour les habitants du Douais. Commerces, lycées, mairies, cinéma... le Tracé du Tram **emprunte des rues génératrices de déplacements, des rues commerçantes ou des rues dotées de grands équipements.**

Dans son étude des itinéraires possibles, le Syndicat Mixte des Transports du Douais a privilégié l'accessibilité aux infrastructures scolaires et culturelles, aux établissements publics et aux entreprises.



LE TRAM APRES 2007

A terme et dans sa totalité, le futur réseau du Tram représentera environ 34 kilomètres de long répartis sur 4 lignes. **A ce jour, le SMTD n'a pas déterminé l'ordre de réalisation de ces différentes phases à mettre en oeuvre sur le plus long terme.**



Ligne 1 : Aniche (rue Edmond Laudeau) – Douai (Pont d'Esquerchin) d'environ 19,5 km :

Le TCSP démarre en face du LEP situé rue Edmond Laudeau à Aniche, emprunte la rue d'Artois, traverse le faisceau ferré, passe par la place Jean Jaurès et continue sur la rue Barbusse jusqu'à la Pyramide, lieu de rencontre avec la RN45. Il passe par la suite à travers les villes d'Auberchicourt, Ecaillon, Masny, Lewarde, Dechy, et Sin

le Noble. Dans Douai, il emprunte la rue de Valenciennes, l'avenue Leclerc, la gare, la place Carnot. A partir de cette place, le tracé se divise en deux, le premier montant par les rues Marceline et Deforest jusqu'au Boulevard de la République au niveau du rond point d'Ocre. Le deuxième tracé descend du rond point d'Ocre pour rejoindre la place Carnot par les rues d'Ocre, Saint-Vaast, Malvaux et Fortier. Par la suite le TCSP emprunte le boulevard de la République en position centrale (sur le terre plein existant) jusqu'à la RN43 où il arrive au pont d'Esquerchin; la phase 1 se termine de l'autre côté du pont où l'aménagement du terminus est prévu sur la gauche du tracé.

Ligne 2 : Dechy (Centre Hospitalier) – Douai (place Carnot) d'environ 5,2 km :

Cette phase commence à l'hôpital de Dechy, passe par le quartier des Épis et emprunte une nouvelle route bâtie sur le chemin des Allemands. Il rejoint la RN 43 jusqu'à la place de l'Hérillier. Le TCSP continue son tracé par la rue de Paris et la place d'Armes afin de rejoindre la Place De Gaulle où il effectue sa connexion avec la ligne de la phase 1. Un terminus est prévu Place Carnot avec possibilité d'allonger cette ligne jusqu'au rond point d'Ocre (Boulevard de la République).

Ligne 3 : Auby (place de la République) – Douai (pont d'Esquerchin) d'environ 4,7 km :

La phase 3 commence au pont d'Esquerchin puis prend la RD 120 jusqu'au centre commercial localisé à Flers-en-Escrebieux. Au centre commercial, il prend la route d'Auby jusqu'à la place de la République où il effectue son terminus.

Ligne 4 : Douai (La Templerie) – Waziers – Douai (Place Carnot) d'environ 5,2 km :

La phase 4 débute rue des Wetz à Douai, continue par les rues Saint-Sulpice et Saint-Michel jusqu'au Boulevard de Liège. Le TCSP emprunte un nouvel aménagement au pont de Lille qui le mène au

LE TRAM REND NOS VILLES PLUS BELLES

Le chantier du Tram ne se résume pas à la réalisation de la plateforme sur laquelle il circulera. Partout où il passe, le Tram donne l'occasion de reconsidérer la ville, de l'embellir, de libérer l'espace et de promouvoir un nouveau plan de circulation. Avec le Tram, ce sont nos rues, nos places, nos quartiers... qui seront repensés, pour une amélioration de notre cadre de vie. Les trottoirs vont être élargis, des arbres vont être plantés, l'éclairage public va être repensé, des espaces verts vont être créés... Tout au long du parcours, vos rues seront embellies.



Pour une attractivité renforcée de des communes traversées .

LE TRAM, OUTIL DE DEVELOPPEMENT DU DOUAISIS

Au travers des différentes expériences vécues dans les agglomérations ayant optées pour la mise en place d'un transport en commun en site propre, de nombreuses retombées bénéfiques du Tram ont pu être constatées : développement des échanges, revitalisation des centres-villes, implantation d'entreprises à proximité, arrivée de nouveaux habitants, augmentation de l'activité touristique, ouverture de lieux de cultures et de loisirs, création d'emplois directes ou indirectes...

La construction du Tram requiert l'attribution de marchés publics à des entreprises du BTP principalement mais aussi à d'autres secteurs d'activité. Ce chantier de premier ordre représentera des millions d'heures de travail et donc un besoin important en personnel qualifié.

Le Tram est sans conteste un facteur dynamisant pour les entreprises, les commerces mais aussi pour le développement global du Douaisis.

L'ACCESSIBILITE POUR TOUS

Permettre à tous d'accéder au Tram est un des axes forts du projet « Tram 2007 ».

Mais au-delà de l'accessibilité en termes de transport, le Tram s'inscrit dans une politique plus globale d'accessibilité dans la ville.

Rendre la ville aux piétons et aux cyclistes

Le projet du Tram va permettre aux piétons de se déplacer en ville de manière agréable et sans danger. Il va également rendre à nouveau possible la découverte du patrimoine urbain dans un environnement plus calme, moins pollué. Concernant les largeurs de trottoirs, le SMTD respectera la réglementation en vigueur, c'est à dire un minimum à 1,40 mètres. La sécurité des piétons dans la traversée de la RN 45 a été prise en compte dès la conception du projet et notamment dans l'aménagement des stations puisque des passages protégés pour piétons au niveau de carrefours à feu sont prévus. Notons que les stations sont aménagées en zone 30 avec réalisation de plateau permettant de « casser » la vitesse des automobiles. La réduction de la chaussée à 2 x 3 mètres avec mise en œuvre d'îlot de protection tendra à améliorer les traversées piétonnes. Par ailleurs, la limitation du stationnement sur la voirie donnera plus de place aux piétons et facilitera le passage des voitures d'enfants et des fauteuils des personnes handicapées.

Un espace protégé réservé aux cyclistes sera créé hors de la chaussée, sur l'ensemble de l'itinéraire. Réorganisé, le réseau cyclable sera aussi considérablement étendu.

Les personnes à mobilité réduite

Le Tram va permettre une meilleure prise en compte des prescriptions techniques et réglementaires en vigueur concernant l'accessibilité de la voirie publique aux personnes qui ont des besoins spécifiques en matière de déplacements : les utilisateurs de fauteuil roulant, les personnes non voyantes ou malvoyantes, les personnes âgées ou accompagnées d'enfants, les personnes gênées temporairement dans leurs déplacements.

Les automobilistes

Nous le savons tous, il n'est plus aujourd'hui possible d'étendre les capacités de la voirie, du fait de l'espace limité, du refus des populations riveraines, de la loi sur l'air et l'usage rationnel de l'énergie.

Il s'agit donc de changer ses habitudes et d'utiliser sa voiture différemment. Le Tram du Douaisis est un dispositif performant de transport en commun accompagné d'un réseau de parkings relais. Partout, ce type de dispositif a rencontré un succès important. N'oublions pas que la voiture garde sa place en ville, une place rééquilibrée pour le bien-être de tous.

LE TRAM, POUR TOUS

LA CONSULTATION

Le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis a décidé de mener à sa concrétisation l'ambitieux projet d'un Tram sur pneus pour le Douaisis. Le Tram va changer vos vies et le visage de notre arrondissement. Il est donc essentiel que chacun puisse donner son avis, préciser ses attentes, exprimer son soutien. Dans cet objectif et conformément au Code de l'Urbanisme, la réalisation du Tram fait l'objet d'une concertation publique du 14 février au 15 mars 2005. Un mois essentiel durant lequel le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis a mis en place différents outils d'information : une campagne d'affichage 4 x 3, une campagne radio, des insertions dans la presse locale, un dépliant, une plaquette. Sur le tracé du futur Tram, les habitants reçoivent une invitation aux réunions publiques dans leur boîte aux lettres.

Pour tout savoir sur le tracé du Tram, sur son impact positif sur notre qualité de vie, une exposition itinérante sera à découvrir durant la concertation dans les mairies de Douai, de Sin le Noble, de Dechy et de Guesnain. Elle sera visible également lors des deux réunions publiques organisées le 22 février 2005 à Dechy et le 02 mars 2005 à Douai.

Conformément aux dispositions légales, ceux qui le souhaitent peuvent également consulter le dossier de concertation présentant le projet dans le détail, au siège Syndicat Mixte des Transports du Douaisis et dans les mairies concernées aux jours et aux heures habituels d'ouvertures. Un registre de requête est à leur disposition pour toutes leurs observations. Après la clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur remettra un rapport précisant son avis personnel sur le projet et des conclusions motivées. Ainsi il pourra donner un avis favorable, favorable avec recommandations, favorable avec réserves, ou défavorable.

Réunions publiques

le 22 février 2005 19 heures à la Salle des Fêtes de Dechy

le 02 mars 2005 19 heures à la Salle d'Anchin, rue Fortier à Douai

Permanence du Commissaire Enquêteur

Vous pourrez rencontrer et poser toutes questions au commissaire enquêteur :

Le 23 février 2005 de 9h à 12 h à la Mairie de DOUAI

Le 02 mars 2005 de 9h à 12 h à la Mairie de SIN LE NOBLE

Le 04 mars 2005 de 9h à 12 h à la Mairie de DECHY

Le 09 mars 2005 de 9h à 12 h à la Mairie de GUESNAIN

Le 15 mars 2005 de 9h à 12 h à la Mairie de DOUAI

L'ACCOMPAGNEMENT DU SMTD

La réalisation d'un tel projet va nécessiter deux années de travaux. Chaque phase du chantier aura bien entendu des conséquences sur les habitudes de déplacement. Nous ne pourrons pas éviter certains désagréments mais le SMTD veillera autant que possible à respecter le quotidien des habitants du Douaisis. Compréhension et patience seront des maîtres mots pendant la durée des travaux. Le SMTD sera bien entendu à l'écoute de tous et un dispositif spécifique sera mis en place afin de les accompagner pendant cette période parfois difficile.

- **une signalétique spécifique pour le Tram**

- **une information et un dispositif spécifique pour les riverains commerçants, artisans et professionnels**

- **une information régulière auprès des riverains**

- information dans la presse et à la radio ;
- site internet actualisé en permanence ;
- affichettes d'information dans les commerces et dans les lieux publics
- dépliants d'information régulièrement distribués en boîtes aux lettres ;
- ouverture d'un Numéro vert Info Tram
- réunions d'informations dans les quartiers ;
- ouverture de points info tram sur les chantiers ...