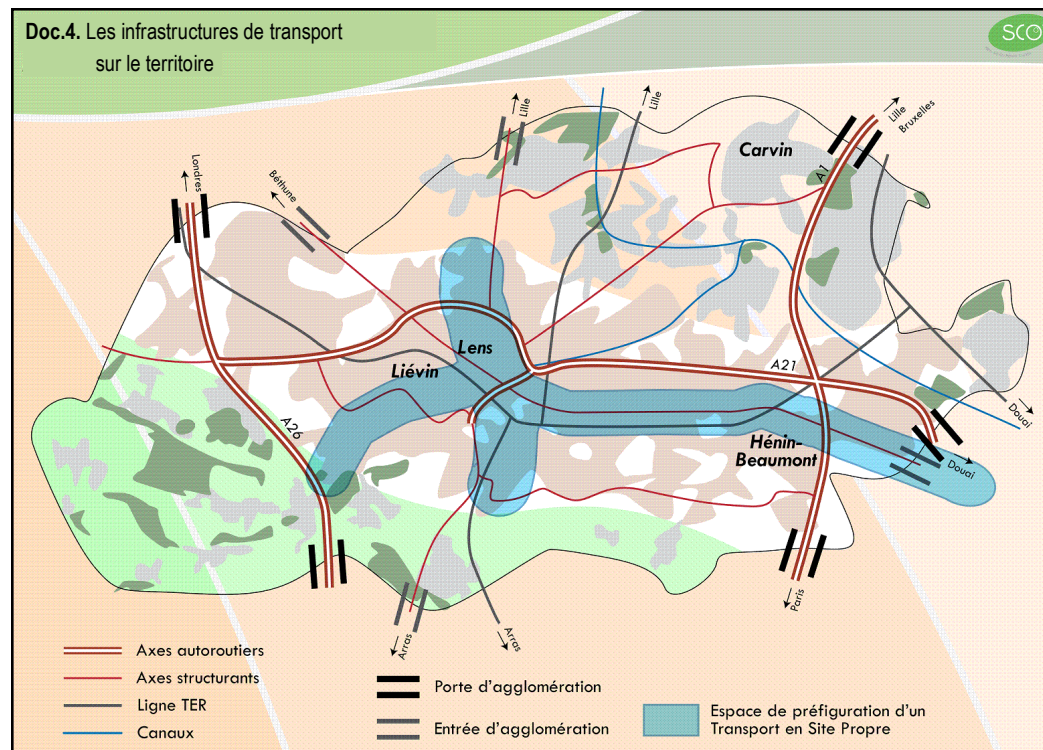
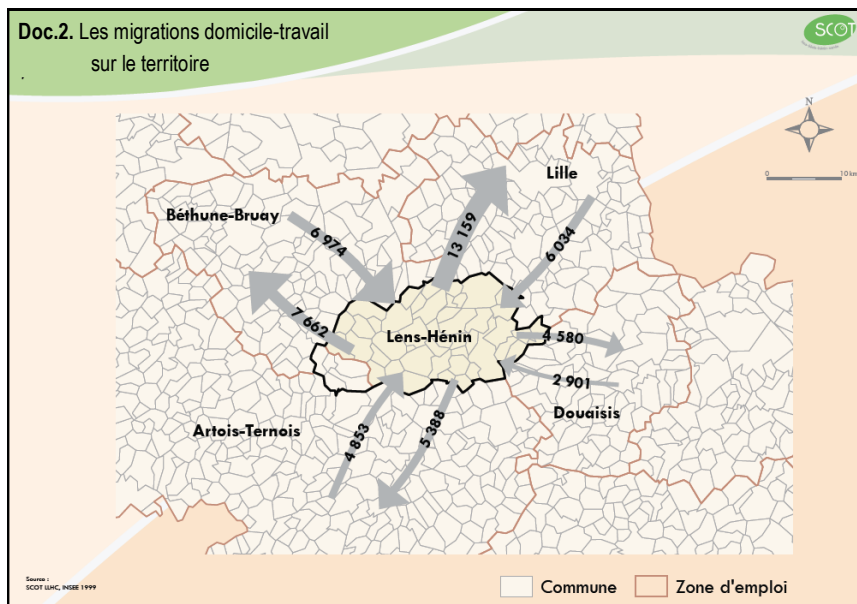
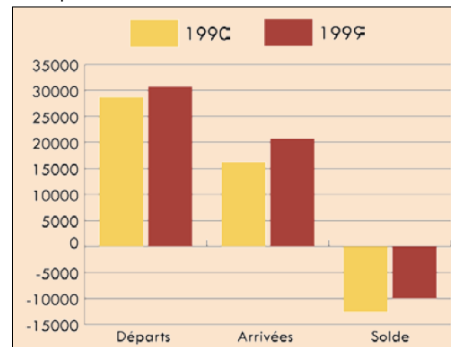
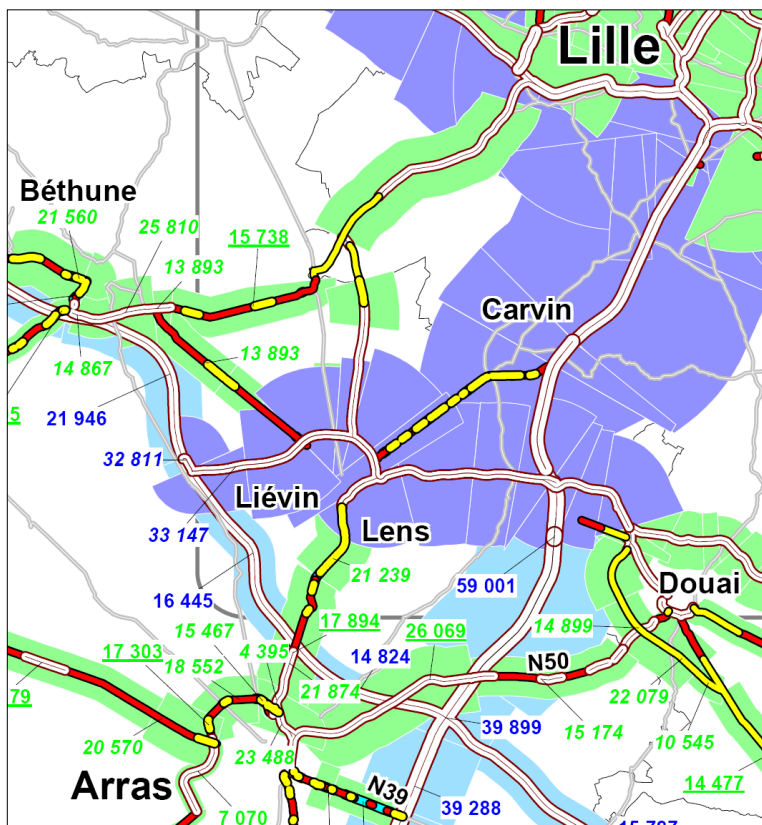


Doc.3. Évolution des migrations domicile-travail entre la zone d'emploi Lens-Liévin et les 4 zones d'emploi voisines



Doc.5. Trafic 2010 tous véhicules (moyennes journalières)



Document 6. Les infrastructures sont nombreuses et permettent de mailler efficacement le territoire avec 3 autoroutes, la proximité de 4 gares TGV (Lens, Douai - 15 mn, Lille - 20 mn, Arras - 15 mn) et 18 gares TER. Les échanges avec les territoires voisins se sont fortement accrus entre 1990 et 1999 et le taux de motorisation s'est accru de plus de 0,1 point sur la même période. Cette tendance devrait entraîner la circulation de véhicules supplémentaires sur le périmètre avec un risque accru d'insécurité routière et d'asphyxie du territoire. Outre les nuisances engendrées (pollution atmosphérique et son impact sur l'environnement et la santé), la congestion du réseau routier et l'allongement des heures de pointe pénalisent au quotidien le fonctionnement du territoire et ont un impact non négligeable sur le plan économique mais aussi humain. Comme l'offre en transport en commun est encore insuffisante pour proposer une alternative à l'automobile, il est indispensable d'orienter les politiques publiques en matière de déplacement vers un renforcement des modes de transport tels que des TCSP*, TER, modes doux**... mais aussi de favoriser les nouveaux usages de l'automobile (co-voiturage) et de soutenir les nouveaux modes de propulsion notamment le développement de l'automobile électrique

* Transport en Commun en Site propre (TCSP) : transport en commun qui bénéficie d'un espace réservé (qui lui est propre) sur la chaussée (tramway, couloir de bus). **modes doux : modes de locomotion non motorisés comme le vélo ou la marche.

Document 7. Le réseau TER (Train Express Régional) Avec 18 gares ou points d'arrêt, le périmètre du SCOT dispose d'un réseau ferroviaire assez dense. Parmi les 3 142 000 voyages (année 2001) ayant pour origine et/ou destination le SCOT, les flux les plus importants sont essentiellement tournés vers Lille (60% des flux originaires de l'agglomération d'Hénin-Carvin, 30% des flux originaires de l'agglomération de Lens-Liévin) et vers Arras (32% des flux originaires de l'agglomération de Lens-Liévin). La répartition par titre de transport fait apparaître la part prédominante des abonnements scolaires ou étudiants (58% des voyages émis ou reçus par l'agglomération de Lens-Liévin, 46% pour l'agglomération de Hénin-Carvin). Les abonnements salariés représentent 41% des voyages émis ou reçus par l'agglomération de Hénin-Carvin, 28% pour l'agglomération de Lens-Liévin. Les autres titres représentent 13% à 15% des voyages.

Document 8. Un réseau de bus encore insuffisant Onze lignes régulières du réseau départemental du Pas-de-Calais pénètrent au sein du territoire du SCOT. A cette offre régulière s'ajoutent 37 circuits scolaires spéciaux. Globalement, l'offre est essentiellement proposée en période de pointe (matin, midi et soir), et est en partie calée sur la demande scolaire. Le nombre de services est ainsi fortement réduit durant les congés (de l'ordre de 60% de services en moins). La fréquentation est essentiellement scolaire, la part des voyages commerciaux n'excédant pas 10 à 20% de la fréquentation totale.

En 2003-2004, l'organisation des transports urbains s'est améliorée avec la fusion des périmètres et des réseaux de transports urbains de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin pour n'en former qu'un seul, le réseau TADAO. Malgré les progrès réalisés, l'offre et les performances restent inférieures aux réseaux de taille équivalente (voir tableau).

	Réseau 2004	Réseau 2005	Moyenne agglomérations 100 000-300 000 hab.
Offre (km par habitant)	15.7	16.8	28.2
Fréquentation (voyages par habitant)	23.1	25.1	77

C'est pourquoi le réseau de transports collectifs urbains a de nouveau évolué avec l'élargissement et la restructuration du réseau en janvier 2012. Il n'en demeure pas moins que la clientèle du réseau reste essentiellement composée de "captifs". Pour attirer de nouveaux clients, une nouvelle offre performante et compétitive doit être développée nécessitant des aménagements spécifiques (emprise dédiée, priorité...) et de meilleurs services (passages fréquents et vitesse garantie). Les retours d'expérience de territoires qui se sont engagés dans la mise en œuvre d'une offre en site propre et à haut niveau de service démontrent qu'il est également important de mener une action sur les lignes classiques qui doivent être attractives pour mailler l'ensemble du territoire et éviter de donner l'impression à l'usager d'un réseau à "deux vitesses".

Sources : SCOT, PDU & PAD 2008, SCOT Lens-Liévin et Hénin-Carvin @ <http://www.scot-llhc.fr> Révision du SCOT 2014 et PDU Artois-Gohelle 2015