

LA POLITIQUE DE MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE DU CALAISIS : FOCUS DEPUIS LA MISE EN PLACE DE LA GRATUITÉ SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN

Portraits de villes
Observatoire des villes du transport gratuit

RAPPORT FINAL



EXPERTISES

Déc
2022

CITATION DE CE RAPPORT

Document rédigé par Sophie Hasiak, chercheuse au sein de l'UMR MATRiS Cerema/CY Cergy Paris Université. Avec le concours de Guillaume Dubrulle et Nathan Degardins de l'AGUR (cartographie). 2022. La politique de mobilités sur le territoire du Calaisis : focus depuis la mise en place de la gratuité sur le réseau de transport urbain. 30 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01
Numéro de contrat : 21HFD0654

Étude réalisée par Sophie Hasiak pour ce projet cofinancé par l'ADEME
Coordination technique - ADEME : CHASSIGNET Mathieu, Ingénieur mobilité, qualité de l'air
Direction régionale ADEME Hauts-de-France

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	4
ABSTRACT	5
ÉLÉMENTS DE CONTEXTUALISATION.....	6
PREAMBULE	6
1. CONTEXTUALISATION DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND CALAIS ET DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS	7
1.1. Le Grand Calais, une agglomération de taille moyenne au cœur de la frange littorale des Hauts-de-France	7
1.2. Une gouvernance des transports « adaptée » suite à la LOM.....	8
1.3. Panorama de l'organisation et de l'usage des transports collectifs dans le Calaisis en 2022.....	9
2. LES ENJEUX DE MOBILITÉS SUR LE CALAISIS.....	12
2.1. Un état des connaissances des mobilités urbaines du Calaisis ancien	12
2.2. Les enjeux actuels et futurs des mobilités.....	14
3. LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS A-T-ELLE BOULEVERSÉ LA POLITIQUE DE MOBILITÉS DANS LE CALAISIS ?.....	15
3.1. Mise en gratuité du réseau et continuité de la mise en œuvre de la politique TC...16	
3.1.1. La politique TC à la veille du passage à la gratuité des bus.....	16
3.1.2. Zoom sur la prise de décision politique de rendre gratuit le réseau de bus : mesure sociale, adhésion et effets.....	18
3.1.3. Une poursuite des projets d'investissements prévus avec un calendrier « adapté ». 20	
3.2. Une décision de gratuité des bus n'ayant pas remis en cause les autres axes de la politique de mobilités.....	22
3.2.1. Une accélération de la politique vélo antérieure à l'instauration de la gratuité	22
3.2.2. La place de la voiture non remise en cause par la gratuité du réseau de bus : une politique choisie et assumée dans le but affiché de conserver et améliorer l'attractivité du centre 25	
3.2.3. Le covoiturage : une politique de déploiement encore timide.....	26
3.3. Impact de la mise en gratuité du réseau de TC sur le budget des mobilités du SITAC 27	
4. CONCLUSION GENERALE.....	28
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	29
INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES.....	29
SIGLES ET ACRONYMES	29

RÉSUMÉ

Le réseau de transport urbain de l'agglomération calaisienne est devenu totalement gratuit le 1er janvier 2020. Cette décision politique, qui n'était pas prévue de longue date (aucune inscription ne figure dans le document de planification des déplacements de 2016), a constitué un événement important dans la politique de développement des transports collectifs de ce territoire.

Dans le contexte des manifestations nationales des Gilets jaunes initiées contre l'augmentation des coûts des carburants, la décision politique de rendre gratuit l'accès au réseau Imag'in a fait consensus auprès des maires de l'agglomération dès la fin de l'année 2018.

Lancée quelques semaines avant le premier confinement lié à la pandémie de Covid-19, la gratuité des transports a rapidement trouvé son public, avec une progression de la fréquentation annoncée par l'opérateur de 104 % en juin 2022 par rapport à 2019. Dans le même temps, la place de la voiture n'a pas fait l'objet d'une remise en cause, dans le but affiché de conserver et d'améliorer l'attractivité du centre-ville.

ABSTRACT

The public transport network in the Calais urban area became entirely fare-free on January 1, 2020. This political decision was not planned long in advance: in the 2016 travel planning document, such policy is not mentioned once. Therefore, the fare-free public transport policy constituted a significant event in the development of public transport in this area.

In the context of the national French “Yellow Vest” movement initiated against the rising costs of fuel, the political decision to implement fare-free public transport obtained consensus among the mayors of the cities within the Calais urban area by the end of 2018.

Implemented a few weeks before the first French lockdown related to the Covid-19 pandemic, the fare-free public transport policy yet quickly gained popularity, with an announced increase in ridership by the operator of 104 % in June 2022 compared to 2019. However, car use was not questioned simultaneously: doing so, the municipality stated preserving and improving the attractiveness of the city center.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTUALISATION

La gratuité des transports publics est l'un des leviers utilisés par plusieurs réseaux de transport depuis les années 1970 dans leur politique de mobilités. Cette mesure peut prendre des formes variées, de gratuité partielle ou totale, et répond à des motivations très diverses selon les contextes locaux. Elle est généralement analysée – et largement débattue – sous l'angle des effets financiers ou des effets sur les pratiques de mobilité qu'elle peut possiblement générer.

L'objectif du travail ici proposé est de compléter ce regard par une approche différente, attentive à la gratuité en tant que mesure inscrite dans la fabrique des politiques publiques de mobilité. Où se situe la gratuité dans la trajectoire de mobilité des collectivités qui en ont fait le choix ? Comment la gratuité contribue-t-elle à orienter cette trajectoire ?

L'idée de cette étude est également d'interroger si la gratuité n'est pas à l'origine d'une distinction entre différentes façons de concevoir les enjeux de mobilité dans les politiques publiques afférentes. La distinction entre les différents types de réseaux n'agit-elle pas d'abord dans les pratiques politiques et techniques ?

L'enjeu de ces monographies construites sur quelques exemples de réseaux ayant adopté la gratuité des transports consiste à dessiner la trajectoire de la mobilité des territoires où une politique publique de gratuité est à l'œuvre et à saisir certains ressentis. On s'interroge notamment sur l'éventuelle incidence de la mesure de gratuité à encourager ou, au contraire, décourager l'ambition en matière de politique de mobilité alternative à l'autosolisme. On s'interroge ainsi sur la façon dont les réseaux du transport gratuit se combinent ou non avec la réduction de la place de l'automobile et la promotion des mobilités actives.

Pour traiter ces questions, le travail s'est appuyé sur la réalisation d'entretiens semi-directifs menés avec des personnes en charge de la définition et de la mise en œuvre des politiques publiques de mobilité (élus, responsables techniques...) ainsi qu'avec diverses actrices et acteurs prenant part au débat public local sur ces enjeux (opposition politique, groupes d'intérêt, associations...). L'anonymat leur a, à toutes et tous, été garanti, de façon à favoriser la plus grande liberté de leurs propos. La façon dont la gratuité trouve sa place dans les éléments recueillis, les causalités qui lui sont associées et les effets qu'elle produit dans la conceptualisation des problèmes et des solutions ont été questionnés.

La démarche entreprise a conduit à la réalisation de trois portraits : Calais, Montpellier et Nantes, trois territoires choisis en raison de leurs différences notables. Des différences visibles tant dans la façon de mettre en œuvre la gratuité que dans les raisons initiales de son instauration. Ces différences nous semblant en effet favoriser la possibilité d'analyser des trajectoires de mobilité aux orientations diverses.

PREAMBULE

Le réseau de transport urbain du Calais est devenu gratuit le 1er janvier 2020. Cette décision politique, qui n'était pas inscrite dans le document de planification des déplacements de 2016, a constitué un événement important dans la politique de développement des transports collectifs de ce territoire. Peut-on dire que la mise en gratuité du réseau du Calais a pu induire des bouleversements dans les priorités d'investissements de la politique de déplacements ?

Ce document propose d'apporter des premiers éléments de réponse à partir d'une analyse de la politique de mobilités mise en œuvre jusqu'en 2022 et de ses perspectives. L'enjeu est d'en mesurer les éventuelles adaptations ou modifications majeures sur tous les axes que ce soit le vélo, la voiture, l'intermodalité ou la marche.

Il est construit à partir d'une méthode mobilisant à la fois l'analyse de documents et de données et la réalisation d'entretiens auprès d'acteurs locaux. L'auteur tient à les remercier pour leur disponibilité et la richesse des échanges permis.

Dans un premier temps, le document présente une contextualisation du territoire analysé afin de permettre à tout lecteur de comprendre les spécificités de ce territoire. Puis, il traite des enjeux de mobilité afin d'amener à questionner l'incidence ou non de la mesure politique de gratuité des transports sur les différents leviers de la politique de mobilités.

1. CONTEXTUALISATION DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND CALAIS ET DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

1.1. Le Grand Calais, une agglomération de taille moyenne au cœur de la frange littorale des Hauts-de-France

Créée le 1er janvier 2001, la Communauté d'agglomération Grand Calais Terres & Mers regroupe 14 communes pour une population totale estimée à un peu plus de 106 000 habitants. Le pôle principal est la ville de Calais qui concentre près de 70% de la population. Rayonnent autour des communes faiblement peuplées à l'exception du pôle de Marck comptant un peu plus de 10 000 habitants (cf. figure 1). Cette structure et composition induisent de fait des problématiques spécifiques d'organisation des mobilités et de dessertes de territoires peu denses.

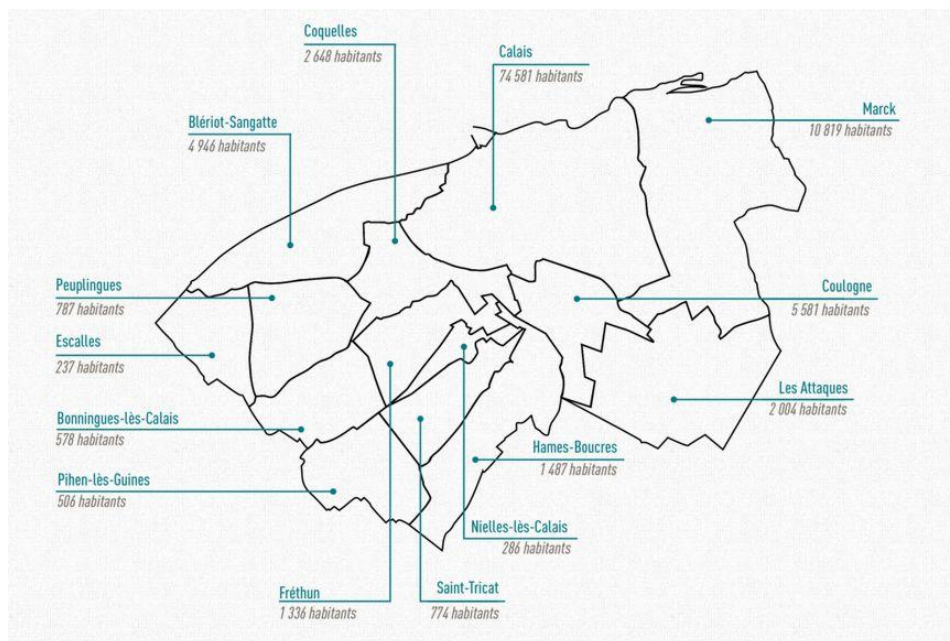


Figure 1: La Communauté d'agglomération du Grand Calais en 2022 – source : Grand Calais Terres et Mer

L'agglomération de Calais est partie intégrante de la frange littorale des Hauts-de-France composée également des agglomérations de Dunkerque (195 000 habitants) et Boulogne (112 000 habitants). De nombreuses navettes domicile-travail s'opèrent entre ce littoral et la métropole lilloise située à près de 130 km de Calais. Ces navettes sont facilitées par l'existence d'un service régional de TER à grande vitesse, dit TERGV, mettant ces deux entités géographiques à moins de 30 minutes de trajet (contre une heure en train TER classique).

Par ailleurs, l'agglomération bénéficie d'une situation stratégique. Connectée au réseau autoroutier (A16 et A26), accueillant le terminal du Tunnel de la Manche (services Shuttle fret et voyageurs), point de départ de services maritimes transmanche et desservie par des trains Eurostar depuis sa gare de Calais-Fréthun, elle est ainsi au cœur des enjeux du transport national et européen.

De plus, son positionnement en frange littorale et au cœur de la Côte d'Opale lui confère une vocation touristique importante. Traversée par la véloroute 4, axe européen de vélo d'Est en Ouest reliant l'Ukraine à la France, bordée de quelques belles étendues de plages dont la station balnéaire de Blériot plage, située à proximité du site national des Deux Caps (Cap Blanc Nez et Cap Gris Nez), cette situation géographique induit des flux de touristes importants à gérer, en particulier durant la période estivale.

1.2. Une gouvernance des transports « adaptée » suite à la LOM

L'organisation des mobilités sur le Calaisis est assurée par le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis (SITAC), syndicat mixte à vocation unique transport.

Ce syndicat, autorité organisatrice des mobilités (AOM) du Calaisis, a compétence sur un ressort territorial spécifique puisqu'il regroupe les communes de la Communauté d'agglomération Grands Calais Terres et Mers (14 communes) et la commune de Guînes rattachée à la Communauté de communes du Pays d'Opale (23 communes, intercommunalité rurale de 25 000 habitants) dont elle est officiellement le siège (cf. figure 2). L'adhésion de Guînes au SITAC est ancienne et qualifiée « d'historique » par l'élu.

Cette composition du SITAC présente donc une particularité importante puisque, conformément aux dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 qui encouragent les communautés de communes à prendre la compétence mobilité, la commune de Guînes aurait dû quitter le SITAC en sa qualité de membre d'une autre communauté de communes, celle du Pays d'Opale ayant pris effectivement cette compétence mobilités. Mais face à la volonté politique du maire de Guînes de poursuivre une politique de mobilité menée depuis plusieurs décennies avec l'agglomération de Calais, les services préfectoraux ont autorisé par dérogation ce maintien dans le périmètre de l'AOM du Grand Calais.

Le ressort territorial, qui s'est étendu à quatre communes peu denses en 2019 suite à la refonte des intercommunalités, couvre donc près de 110 000 habitants. Il est limitrophe de petites intercommunalités rurales (Communautés de communes du Pays d'Opale, de la Terre des Deux Caps et de la région d'Audruicq).

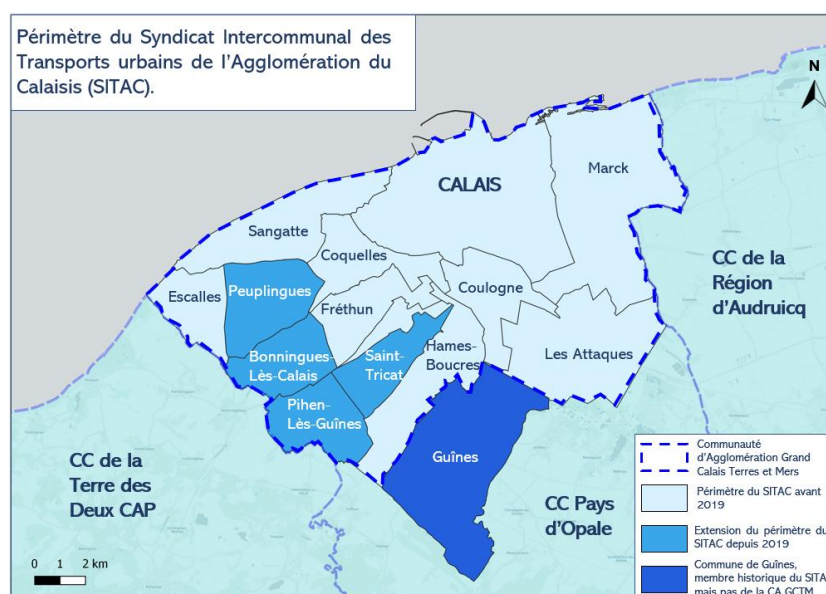


Figure 2: Ressort territorial du SITAC au 1er janvier 2022 – réalisation AGUR

La direction technique du SITAC est actuellement composée de deux personnes et s'appuie donc sur son exploitant pour toutes les propositions d'adaptation et de modification de l'offre de mobilités.

Le réseau de transport du Calaisis est exploité depuis plus de trente ans par la société Transdev Calais. Ce qui lui confère le statut d'exploitant « historique », qui est ainsi à l'origine de la mise en place de nouveaux services de mobilité tels que la navette fluviale, le bus à impériale, ...

L'actuel contrat de délégation de service public (DSP) a débuté en janvier 2017 et court jusqu'en décembre 2027. C'est une DSP relativement longue (onze ans) qui s'explique par la volonté de l'AOM de conserver le même opérateur pour mener à bien le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Calais, de sa conception à sa mise en service et exploitation, et déjà en cours de réflexion au moment de passer ce contrat. Quelle que soit sa durée, ce contrat conclu en 2017 amène à la négociation d'avenants liés à des orientations non prévues dans le contrat initial. A l'été 2022, le contrat faisait déjà l'objet de dix avenants, chaque avenant portant sur une évolution de l'offre de Transports Collectifs (TC) ou le

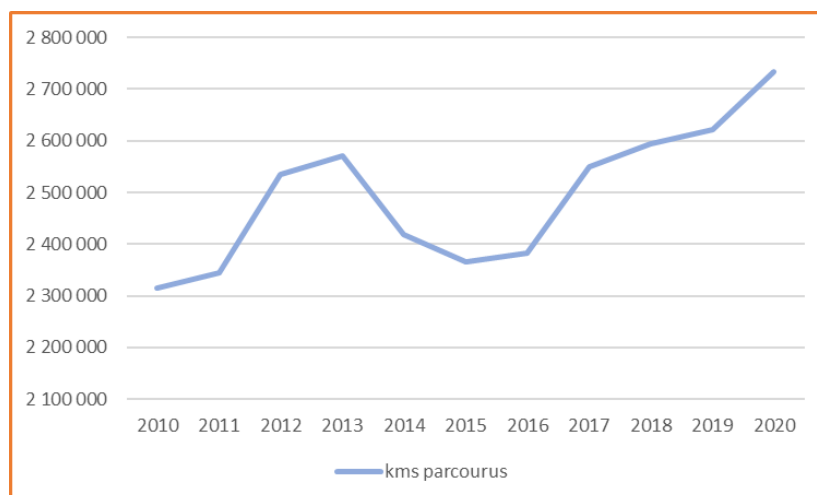
développement des services de vélos en libre-service. La mise en place de la gratuité du réseau de transport du Calaisis a fait l'objet d'un avenant spécifique.

A ces deux acteurs clés de la politique de mobilité s'ajoutent également l'intercommunalité du Grand Calais et les communes du SITAC ayant notamment respectivement les compétences en matière de vélos et/ou de stationnement et de voirie.

Enfin, il faut souligner que l'intercommunalité du Pays d'Opale, en sa qualité de nouvelle AOM, réfléchit actuellement à son projet de territoire dans lequel l'enjeu mobilité est essentiellement axé sur la desserte des communes peu denses par des services adaptés, celle à destination de Calais étant bien structurée.

1.3. Panorama de l'organisation et de l'usage des transports collectifs dans le Calaisis en 2022

Le réseau actuel de transport urbain du Calaisis est issu d'une restructuration globale opérée en 2017, à l'occasion du démarrage du nouveau contrat de DSP obtenu par la filiale du groupe Transdev, Transdev Opale Bus (reconduction de l'opérateur). L'offre kilométrique globale de 2,7 millions de km annuels est en progression depuis la restructuration opérée en 2017 (cf. Figure 3).



source : base TCU, DGITM, GART, UTP, Cerema

Figure 3: Evolution de l'offre kilométrique sur le réseau TC du Calaisis

Le réseau de transport urbain, portant le nom commercial « Imag'In », est structuré selon une hiérarchisation des lignes de bus en quatre niveaux (cf. figure 4) :

- Deux lignes principales, toutes deux orientées Est/Ouest et desservant les deux quartiers prioritaires de la ville de Calais (Fort Nieulay et Beau Marais), proposant une fréquence des bus toutes les 15 min,
- Deux lignes dites secondaires, de fréquence allant de 15 à 20 min
- Six lignes complémentaires proposant des services toutes les 30 à 60 min. Parmi ces lignes, la ligne côtière reliant Calais à Sangatte est assurée par un service urbain de bus à impériale, dénommé la « Div'in » (cf. figure 5), permettant de faire découvrir autrement la côte aux résidents de la côte et aux touristes.
- Deux lignes de transport à la demande (TAD) mises en place sur les communes de Marck (Est de l'agglomération) et sur Fréthun/Coquelles offrant ainsi une liaison vers la gare TGV de Fréthun et vers le site d'Eurotunnel.

Ce réseau de bus est complété par une navette de centre-ville baptisée « Balad'In » mise en place en 2005 et gratuite depuis sa mise en place.

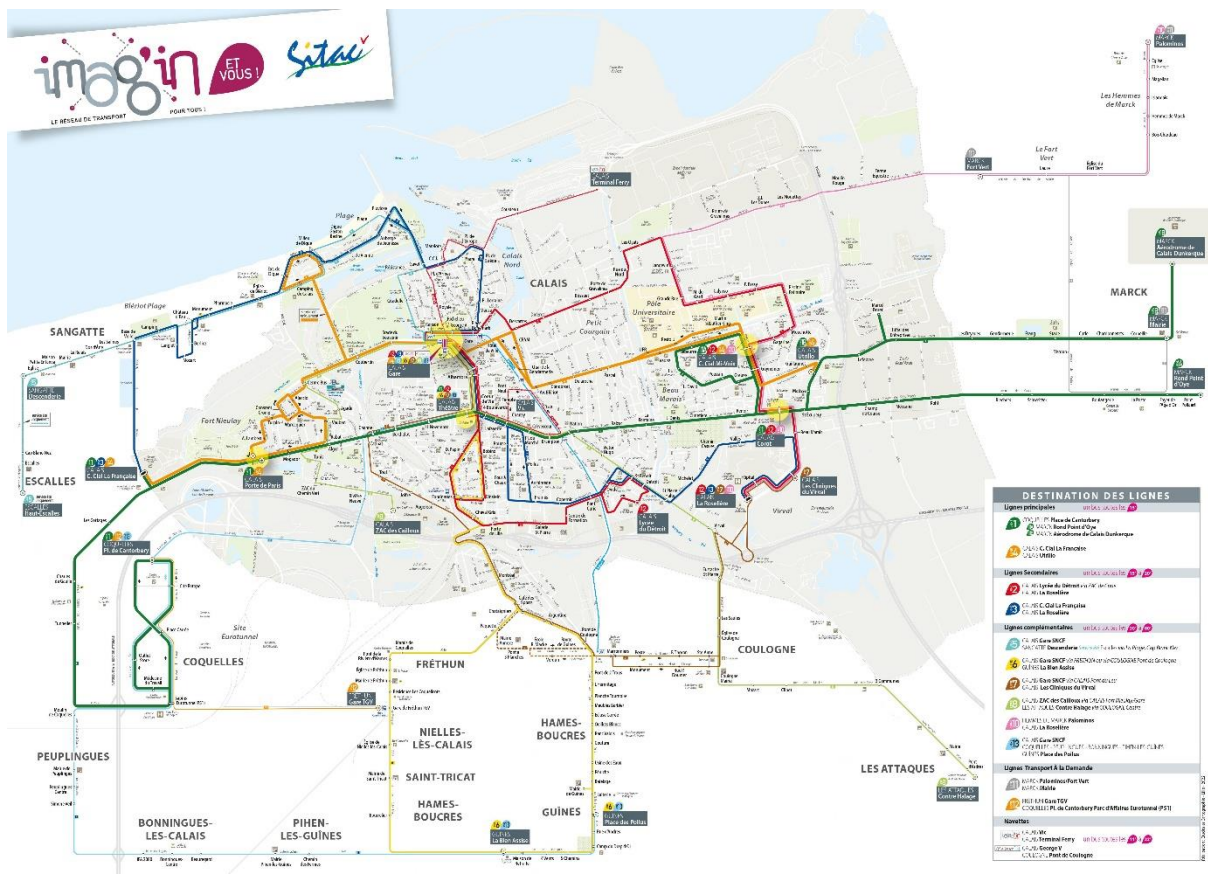


Figure 4: Le réseau de bus du Calais - septembre 2022 – source : SITAC



Figure 5 : La Div'In,- photo : S. Hasiak



Figure 6 : arrêt Georges V de la navette fluviale, Calais – photo : S. Hasiak

L'offre de transport comprend également une navette fluviale, la « Majest'In », mise en service en 2013 pour offrir une liaison directe régulière entre Calais Nord et Coulogne (cf. figure 6). Cette navette a fait l'objet d'une réflexion sur son design pour lui donner une identité se rapprochant de celle d'un bus (cf. figure 7).



Figure 7 : la navette Majest'In - photo : Calais Côte d'Opale

Le réseau de transport du Calaisis totalise près de 3,6 millions de voyages en 2020. Avant le passage à la gratuité en 2020, le réseau connaissait une dynamique de progression de la fréquentation de l'ordre de 1,5% par an, ponctuée toutefois par des baisses en 2014 et 2015 avant la mise en œuvre d'un nouveau réseau restructuré. Depuis 2019¹, la fréquentation du réseau est en hausse, hausse impulsée par la mise en gratuité des bus en 2020. Depuis cette date, on ne peut plus parler d'évolution tendancielle tant l'augmentation de la fréquentation est conséquente.

¹ Il est difficile d'évaluer les évolutions de fréquentation suite au changement de système de comptabilisation des voyages en 2019 : passage d'un système de clés de mobilité à un comptage par cellules

2. LES ENJEUX DE MOBILITÉS SUR LE CALAISIS

2.1. Un état des connaissances des mobilités urbaines du Calaisis ancien

Les dernières données de mobilité mobilisables sur le Calaisis remontent à 2009, date de la dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée par le SITAC. Ce dernier n'envisage pas de programmer une nouvelle enquête de ce type mais souhaite s'orienter vers une enquête en ligne afin de mieux connaître la mobilité TC depuis la mise en place de la gratuité.

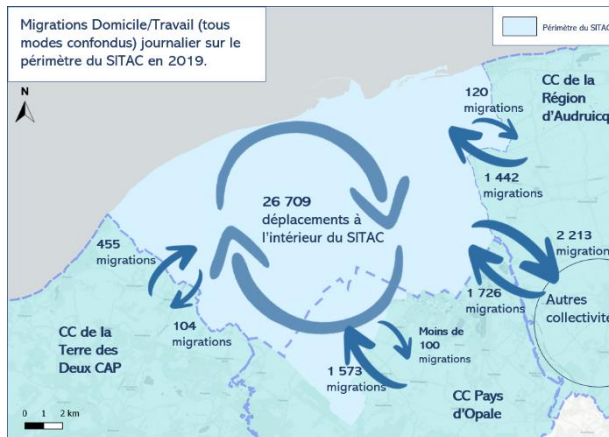
En 2009, les Calaisiens effectuaient en moyenne 3,98 déplacements par jour et par personne un jour de semaine². Cette valeur moyenne est supérieure à la mobilité observée dans des agglomérations de taille comparable, à cette époque plus proche de 3,7 déplacements par jour et par personne. Ainsi, les Calaisiens étaient particulièrement mobiles en 2009 et avaient recours en premier lieu à la voiture pour effectuer ces déplacements. Cet usage est relativement comparable à celui observé dans les agglomérations de même taille et porte ainsi la part modale de la voiture à un taux avoisinant les 65%. Le deuxième mode privilégié était la marche qui représentait 1 déplacement sur 4. Les déplacements en TC ne représentaient que 5% des déplacements (et seulement 3% en transports collectifs urbains), donnée très comparable à celle des agglomérations de taille équivalente. En 2009, c'est donc un constat sans équivoque de primauté de la voiture pour les déplacements des Calaisiens et un recours aux TC relativement faible se situant toutefois dans la moyenne des tendances observées à l'époque.

Bien que ce diagnostic soit ancien, il met en avant un mal persistant sur l'agglomération, celui de la dépendance à la voiture pour se déplacer, reflétant ainsi l'enjeu des politiques de mobilité successives de s'attaquer à cet usage massif.

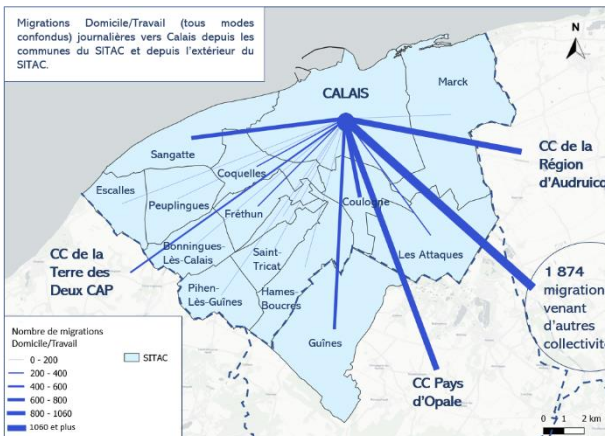
Les entretiens ont révélé une certaine méconnaissance de certains élus des flux quotidiens réalisés par leurs administrés pour se rendre au travail ou sur le lieu d'études. L'étude des migrations à partir du fichier de recensement de la population de l'INSEE souligne un fonctionnement somme toute très intra-muros du ressort territorial avec des flux internes quotidiens conséquents (tant pour le domicile-travail que pour le domicile-études – cf. figures 8 et 10). Les flux d'échange concernent essentiellement les intercommunalités voisines, en particulier celles de Boulogne et Dunkerque (cf. figures 12 et 13).

Globalement, ces flux démontrent que les Calaisiens travaillent ou étudient majoritairement dans leur environnement proche. Quelques Calaisiens occupent un emploi dans la métropole lilloise, en revanche peu de Lillois viennent travailler dans le Calais. Les étudiants habitant le Calais étudient majoritairement à Calais (antenne universitaire de l'Université du Littoral Côte d'Opale) ou à Dunkerque, et peu d'étudiants calaisiens partent étudier sur Lille.

² Source : principaux résultats des EMD et EDVM, site <https://www.cerema.fr> › files › documents › 2019/11



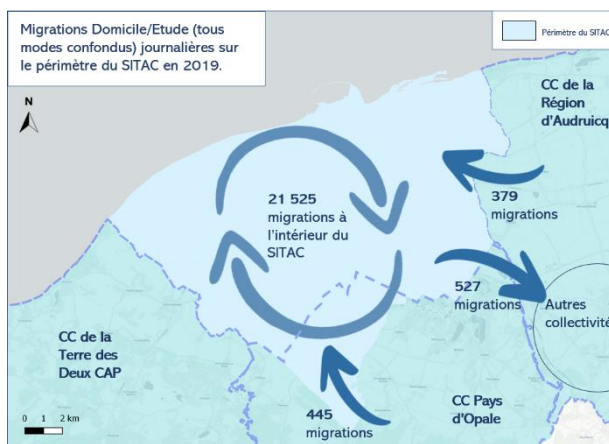
source : RP INSEE 2022 – réalisation AGUR



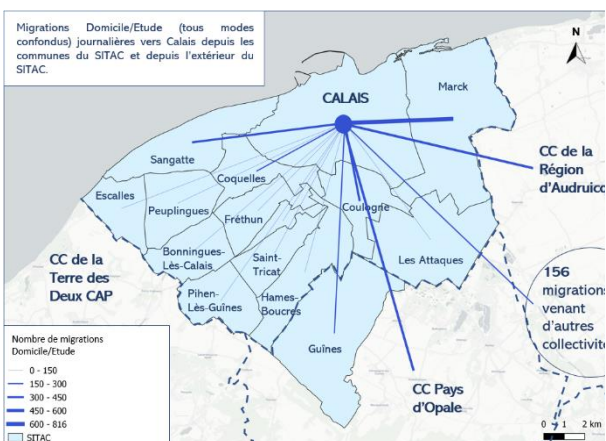
source : RP INSEE 2022 - réalisation AGUR

Figure 8 : les migrations domicile-travail sur le territoire du SITAC

Figure 9 : les migrations domicile-travail à destination de Calais



source : RP INSEE 2022 - réalisation AGUR

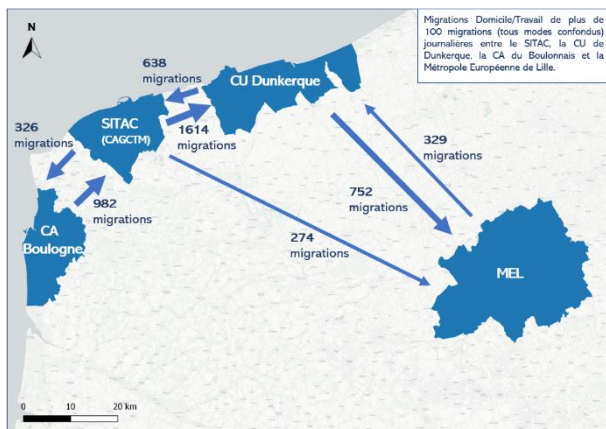


source : RP INSEE 2022 - réalisation AGUR

Figure 10 : les migrations domicile-études sur le territoire du SITAC

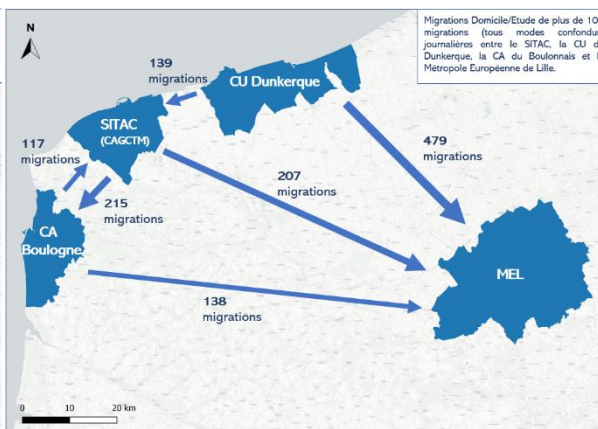
Figure 11 : les migrations domicile-études vers Calais

Au sein du périmètre du SITAC, le poids des relations domicile-travail et domicile-études entre la commune de Guînes et celle de Calais (cf. figures 9 et 11) confirme l'enjeu pour la commune de Guînes d'être restée rattachée au SITAC suite à la refonte de l'intercommunalité. Le pôle secondaire de Sangatte est également sous l'attractivité de Calais.



source INSEE RP2022- réalisation AGUR

Figure 12 : principaux flux domicile-travail entre les intercommunalités du littoral et de la Métropole Européenne de Lille (flux supérieurs à 100)



source INSEE RP2022- réalisation AGUR

Figure 13 : principaux flux domicile-études entre les intercommunalités du littoral et de la Métropole Européenne de Lille (flux supérieurs à 100)

2.2. Les enjeux actuels et futurs des mobilités

Ce thème spécifique des enjeux de mobilité est très souvent abordé par les acteurs rencontrés par une présentation des projets en cours. A cet exercice, ce sont les maires qui ont été les plus explicites en précisant les enjeux pour leur propre commune et/ou intercommunalité. Ainsi, le maire de Sangatte, pôle secondaire de l'agglomération de près de 5 000 habitants rappelle que sa commune (dont Blériot Plage) est concernée par trois enjeux majeurs ayant trait à l'accessibilité des zones économiques, à l'accessibilité des scolaires et au développement touristique, le site national des Deux Caps étant tout proche.

L'adjointe au maire de Guînes, commune adhérent au SITAC et membre de la Communauté de communes du Pays d'Opale s'exprime davantage sur les enjeux concernant sa nouvelle AOM de desserte des territoires peu denses ainsi que sur l'amélioration de l'accessibilité à la gare de Calais-Fréthun. De manière globale, leur expression converge vers le souhait des politiques de mettre en place une mobilité plus durable, en développant l'offre alternative à la voiture solo et en particulier les modes actifs.

Pour compléter ce point brièvement abordé lors des entretiens, l'analyse des enjeux de mobilité affichés dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2016 permet de préciser quantitativement les enjeux globaux. L'existence même d'un PDU³ approuvé sur le ressort territorial du SITAC témoigne de la volonté politique locale de bâtir une politique de mobilité puisqu'il ne s'agit pas d'un territoire soumis à obligation de réaliser un tel document de planification⁴.

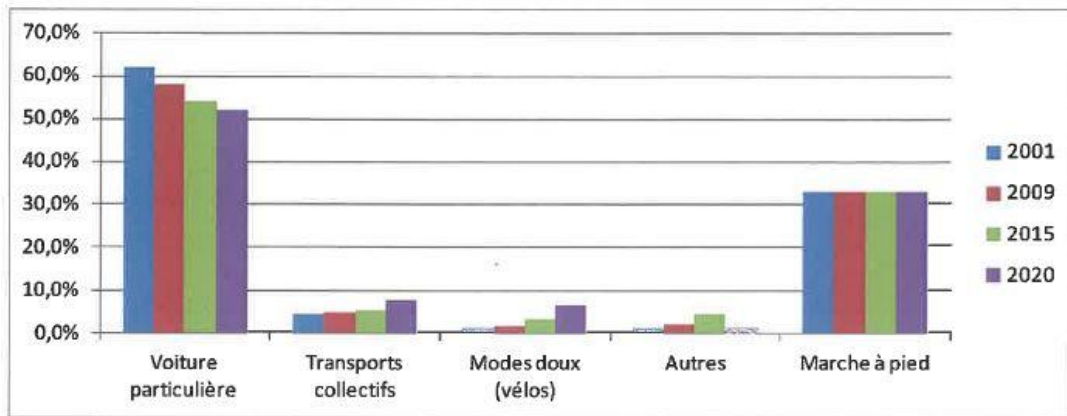
Le premier PDU « volontaire » date de 2003. Il a fait l'objet d'une révision pour parvenir à un nouveau PDU en octobre 2016. Cette révision a souligné la difficulté de mise en œuvre des actions prévues et a réévalué les objectifs de parts modales à l'horizon 2015/2020. L'objectif (certes ambitieux) de ce PDU de 2016 était de baisser le volume des déplacements réalisés en voiture, avec une baisse espérée de 2 points de la part modale à l'horizon 2020 et d'augmenter le recours aux TC et au vélo. Ce PDU ambitionnait de maintenir le niveau de la marche, celui-ci étant jugé comme déjà élevé (33% de part de marché) (cf. figure 14).

Pour les TC, l'objectif d'atteindre une progression de la fréquentation des TC du Calais de +8,4% par an correspondait à une augmentation de la part modale des TC de 50% (pour atteindre un taux de 7,7%). De même, le PDU misait sur une progression importante de l'usage du vélo avec une hausse de l'ordre de 15%

³ La Loi sur les Mobilités (LOM de 2019) a fait évoluer les Plans de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM) à partir de janvier 2021.

⁴ L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Or l'unité urbaine de Calais compte moins de 100 000 habitants.

par an, soit une progression de la part modale de 100%. Mais il est vrai que le territoire partait d'un niveau d'usage du vélo extrêmement bas.



source : SITAC

Figure 14 : Objectifs de parts modales inscrit au PDU adopté en 2016

L'enjeu de la tarification des transports est relativement peu mis en avant dans le dernier PDU. Autant le document approuvé en 2003 avait inscrit une action spécifique sur la mise en place d'une politique tarifaire, autant son actualisation en 2016 reste discrète sur ce sujet. Il est possible d'y lire la mise en place d'une billettique intégrée avec une carte sans contact. Le renouvellement complet du système de billettique a été mis en place en 2012.

3. LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS A-T-ELLE BOULEVERSÉ LA POLITIQUE DE MOBILITÉS DANS LE CALAISIS ?

Le PDU volontaire de 2016 a fixé les objectifs de la politique de mobilités pour le territoire du Grand Calais. Pour les atteindre, le PDU proposait le déploiement d'actions touchant à la fois à la poursuite du développement des transports collectifs (avec notamment la mise en place d'un transport collectif en site propre (TCSP) et la création d'un pôle d'échange multimodal en gare de Calais), au développement du vélo (vélos en libre-service, aménagements cyclables, stationnement, sensibilisation/communication), au covoiturage (création d'aires de covoiturage) et à la réduction du recours à la voiture en agissant sur le stationnement (notamment le stationnement longue durée). Le plan d'actions correspondant a toutefois été défini dans un contexte de contrainte financière forte, avec la volonté politique de ne pas augmenter les taxes locales pour le financer.

Ce document de planification des mobilités de 2016 est considéré par les acteurs rencontrés comme un document de cadrage pour travailler la politique de mobilités sur le territoire. Toutefois, il ne constitue pas « une bible » à proprement parler parce qu'ils sont conscients que des demandes politiques non inscrites à ce document de 2016 peuvent intervenir à tout moment et à l'inverse des actions prévues soient abandonnées tacitement. Comme le souligne l'AOM ou la ville de Calais, la politique de mobilité doit ainsi s'adapter au quotidien en fonction des contextes et décisions politiques qui s'imposent, ce qui peut conduire à certaines difficultés dans la mise en œuvre. Le cas de la mise en gratuité du réseau de transport constitue en ce sens une exception et un événement pouvant influencer sur la ligne directrice de la politique de mobilité. Cette présente partie vise à apporter des réponses à ce questionnement en examinant les actions mises en œuvre ou prévues à plus long terme sur le territoire.

3.1. Mise en gratuité du réseau et continuité de la mise en œuvre de la politique TC

3.1.1. La politique TC à la veille du passage à la gratuité des bus

À l'aube du passage à la gratuité du réseau en 2020, le SITAC était engagé dans une politique de développement des TC afin de rendre l'offre plus attractive. En particulier, cette dynamique de développement de l'offre TC est surtout perceptible à partir de l'année 2005. L'enjeu était de rendre l'offre TC plus attractive en jouant sur la diversité des services proposés à la population, avec un objectif global d'encourager le report modal. Ainsi, plusieurs services complémentaires au réseau de bus existant ont été mis en place sur le territoire. Le premier en date est la navette de centre-ville, appelée la « Balad'In », service de mini-bus gratuit ayant vocation à relier les deux centres de Calais concentrant le plus d'activités (Calais Nord et Calais centre). Pour la collectivité, « c'était une nouvelle façon de proposer du transport de proximité à la population » pour améliorer la qualité de vie en centre-ville.

Dans la continuité, avec l'aide de son exploitant, le SITAC a poursuivi le développement de son offre en jouant la carte touristique avec l'investissement dans des véhicules à impériale en 2008. Calais devient alors le premier réseau urbain à proposer des services de bus à impériale sur une ligne régulière côtière reliant Calais à Escalles, située au cœur du site classé des 2 Caps (sommet du Cap Blanc Nez et cœur du village au pied des falaises). L'enjeu était double puisque ce service baptisé la « Div'In » devait à la fois satisfaire le besoin des déplacements quotidiens et touristiques. Il devait également proposer un service sortant de l'ordinaire afin d'inciter les habitants de la côte et les estivants à emprunter le service et découvrir la côte en hauteur, comme le permettent les bus touristiques dans les grandes villes.

Après ces deux services spécifiques, le SITAC a poursuivi le développement de son offre en proposant à la population dès juillet 2010 un service de vélos en libre-service, le « Vél'In », sur la base de 18 stations et 160 vélos. Le réseau de Calais apparaît alors relativement pionnier car, hormis Paris, il n'y avait pas de service de ce type dans le nord de la France à cette date⁵. Ce service s'est ensuite étendu sur l'ensemble de l'agglomération pour atteindre une quarantaine de stations. Sont également apparus quelques vélos à assistance électrique, les « Vélect'In », en 2020.

L'année 2010 correspond également au lancement du nouveau réseau Imag'In (anciennement appelé Calais Opale Bus). Celui-ci fera l'objet d'une autre restructuration en 2017 à l'occasion de la nouvelle DSP conclue pour 11 ans (allongement de lignes, amélioration des fréquences).

En 2013, l'offre s'est encore diversifiée en jouant sur la carte de l'innovation en proposant une navette fluviale assurée par un bateau au look voisin d'un bus selon l'exploitant. La coupure de la ville en deux par le canal de Calais devient alors une opportunité originale pour mettre en place un service nouveau, la « Majest'In » permettant de relier rapidement et directement Calais Nord à Coulogne et accessible sur la base du prix du ticket de bus. Cette navette assure également un renfort pour les transports scolaires, en particulier sur l'heure de pointe du matin.

Et, alors même que l'agglomération réfléchit à la mise en œuvre d'autres projets structurants (pôle d'échange, ligne BHNS), les élus décident en 2019 de rendre l'intégralité du réseau de transport gratuit à tous, résidents de l'agglomération comme extérieurs.

Le passage à la gratuité en 2020 a modifié en profondeur la politique tarifaire du réseau du Calais. Celle-ci était relativement stable depuis plusieurs années et construite sur la base d'une gamme tarifaire alliant billet à l'unité, pass journée, pass famille et abonnements mensuels (cf. figure 15). Le tarif du billet unitaire de bus a été longtemps maintenu à 1€, les évolutions tarifaires portant essentiellement sur les abonnements mensuels qui avaient tendance à augmenter légèrement d'année en année. Ces évolutions étaient prévues dans le cadre du contrat de DSP signé en 2017 puisque l'exploitant bénéficiait d'un intéressement sur les recettes commerciales. De plus, le développement de services diversifiés depuis 2005 s'appuyait sur le prix du ticket de bus dans un objectif de lisibilité de la tarification, hormis pour le

⁵ L'agglomération voisine de Dunkerque a mis en place son service de vélos en libre-service en 2013 pour l'abandonner en 2021. Calais a racheté les vélos dunkerquois pour compléter son offre.

service de vélos en libre-service pour lequel le principe de tarification reposait sur la première demi-heure gratuite puis 1€ la demi-heure suivante.

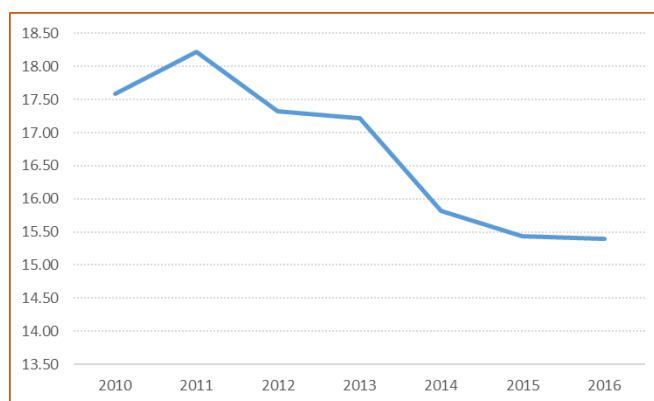


source : guide bus SITAC 2010

Figure 15 : Les abonnements proposés sur le réseau de Calais en 2010

Par ailleurs, la politique tarifaire antérieure à 2020 intégrait une tarification sociale à destination des demandeurs d'emploi et des personnes âgées. Les titres sociaux vendus par les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS) étaient construits sur une réduction des tarifs allant de 60% à 80% selon le statut et le type de titres.

Avec ces dispositions spécifiques tarifaires, à la veille de passer à la gratuité, plus de 40% des voyages réalisés sur le réseau étaient gratuits pour l'utilisateur⁶.



source : base TCU (DGITM, GART, UTP, Cerema)

Figure 16 : Évolution du ratio R/D sur le périmètre du Calaisis

⁶ Source : délibération du conseil syndical du SITAC du 26 septembre 2019

3.1.2. Zoom sur la prise de décision politique de rendre gratuit le réseau de bus : mesure sociale, adhésion et effets



Figure 17 : le bus gratuit à Calais Juillet 2022 - photo S. Hasiak

La gratuité des transports n'était pas une mesure prévue dans le plan d'actions de la politique de mobilités du territoire. Elle correspond à un choix politique porté par les maires de l'agglomération de Calais fin 2018 dans un contexte de manifestations nationales des gilets jaunes initiées en raison des coûts des carburants. L'enjeu était avant tout de permettre aux populations de faire des économies sur leur budget déplacement avant même d'encourager au report modal. De ce fait, les élus ont demandé au SITAC en sa qualité d'AOM d'étudier la mise en place d'un système de transport gratuit pour janvier 2020, à l'image du système mis en place sur le territoire voisin de Dunkerque passé à la gratuité partielle le week-end en 2015 puis à la gratuité totale en 2018. Dans la tête des élus, le modèle à étudier devait se baser sur les principes suivants : tarification 0, gratuité pour tous, accès libre (sans avoir à badger dans le bus, sans aucune justification). Et le modèle appliqué a respecté ces principes : instaurée au 1er janvier 2020 sur l'ensemble du réseau, sur la base d'un accès libre à tous (aucune validation requise), qu'ils soient résidents ou non-résidents du ressort territorial (pour renforcer l'attractivité touristique de ce territoire côtier), gratuité sur le TAD et gratuité adaptée aux vélos en libre-service, les « Vél'In », par le fait d'accorder 1h de gratuité contre 30 min auparavant.

La volonté politique des maires de l'agglomération a amené les techniciens du SITAC à travailler durant l'année 2019 sur deux axes importants, alliant aspects techniques et juridiques. Le premier concerne le contrat de DSP en cours à l'époque basé sur un intéressement du délégataire sur les recettes commerciales, le deuxième sur le maintien voire l'amélioration du niveau de service et de confort apporté par le réseau de bus, conscient que cette mesure de gratuité des transports risquait fort de générer une hausse de fréquentation substantielle et donc par là-même d'induire une dégradation de la qualité de service. La délibération du SITAC sur le passage de la gratuité a été prise de ce fait en septembre 2019. L'instauration de la gratuité a été effective au 1er janvier 2020.



Figure 18 : Information de la gratuité du réseau au pôle d'échange multimodal de Calais - juillet 2022 - photo S. Hasiak

En 2022, deux ans après le passage à la gratuité, un consensus se dégage autour de cette mesure, c'est par ailleurs un sujet très vite introduit par les personnes rencontrées elles-mêmes dans la discussion. Globalement, cette mesure n'est pas ressentie comme un frein au développement de la politique de mobilité.

Pour les élus communaux, la gratuité des bus a permis une amélioration conséquente de la fréquentation et a facilité les déplacements des résidents, notamment sur des petits parcours.

Pour l'exploitant, la décision de passer à la gratuité de l'ensemble du réseau a constitué un événement majeur dans la première partie du contrat de la DSP en cours, d'autant plus que le délai entre l'annonce politique et la mise en œuvre effective (une année) a été perçu comme très court pour préparer ce changement. Un des principaux défis a été d'obtenir l'adhésion du personnel à la mesure et le changement de stratégie entre le fait de veiller à ce que tout usager qui utilise les services le paie et d'assurer dorénavant des services gratuits pour tous. Mais la mise en place de formations spécifiques par petits groupes de personnels a permis de lever les éventuels freins et une bonne mise en place du dispositif de gratuité, même si ce dernier a été fortement perturbé deux mois après par l'apparition soudaine de la pandémie liée à la Covid-19 et ses conséquences.

Le cas particulier des contrôleurs, souvent mis en exergue dans les réflexions sur le passage à la gratuité des services de transport n'a pas, selon le responsable de l'opérateur, fait l'objet de difficulté majeure en raison de leur mission spécifique sur ce réseau. En effet, le contrôle des billets était opéré en premier lieu par le chauffeur, le contrôleur étant appelé en renfort en cas de problème. Aussi, le rôle du contrôleur reposait sur une fonction de régulation de trafic, puisque le réseau ne dispose pas de poste de régulation fixe au dépôt. Aussi, le passage à la gratuité n'a pas modifié substantiellement les fonctions du contrôleur. Cela représente un élément positif à l'adhésion des membres de l'entreprise à la mesure de gratuité.

De même, l'association vélo locale porte un regard très positif sur la gratuité. Elle ne conçoit pas une antinomie entre vélo et bus gratuit, même si elle pense que des cyclistes ont pu se reporter sur le bus gratuit. Elle y voit davantage un complément à l'usage du vélo pour rendre plus aisés les déplacements dans l'agglomération.

Globalement, la gratuité a permis de booster la fréquentation du réseau, bien que le démarrage de mise en place ait été fortement pénalisé par la crise de la pandémie liée à la Covid-19 et les mesures gouvernementales imposées (cf. figure 19). Le réseau de Calais a retrouvé très vite son niveau de fréquentation d'avant crise, une fois les mesures très strictes sur les déplacements levées, la gratuité ayant, selon le SITAC, sans doute joué un rôle. Le réseau a atteint en juin 2022 une moyenne de 23 000

voyages quotidiens sur une journée de semaine, soit une progression annoncée par l'opérateur de 104% par rapport à la période avant la Covid-19⁷.

Fréquentation mensuelle comparée 2019/2020 :



source : SITAC 2020

Figure 19 : évolution de la fréquentation sur le réseau de bus du Calaisis suite à la mise en place de la gratuité en 2020

Une enquête de satisfaction auprès des usagers du réseau Imag'In était prévue en septembre 2022, ce qui devrait apporter à la collectivité et à l'opérateur des premiers retours sur la mise en place de la mesure de gratuité dans un contexte plutôt stabilisé (retour des usagers vers les TC après les grands pics épidémiques liés à la Covid-19).

Cette mise en place de la gratuité s'est accompagnée de quelques mesures d'adaptation de l'offre. Pour les prévoir, l'AOM et l'exploitant ont décidé de se baser sur le retour d'expérience de leur voisin, le réseau de Dunkerque, en prenant les évolutions de fréquentation constatées (entre 60 et 70% de progression) et en analysant les éventuels points durs sur le réseau. Cela a conduit le SITAC à proposer quelques actions d'accompagnement afin de veiller au maintien, voire à l'amélioration du niveau de service. Ainsi, le cadencement des quatre lignes principales du réseau a été amélioré sans toutefois en modifier leur tracé. De plus, le SITAC a modifié la capacité de sa flotte par l'achat de matériels plus capacitaires (8 bus articulés hybrides en 2019 et 4 en 2020) qui ont été affectés sur les lignes principales.

3.1.3. Une poursuite des projets d'investissements prévus avec un calendrier « adapté »

Après l'augmentation de la flotte de bus au moment du passage à la gratuité, le SITAC poursuit sa politique d'accroissement du parc en 2022 avec l'achat de six véhicules articulés supplémentaires. Cette politique est quelque peu induite par l'augmentation de la fréquentation liée à la mesure de gratuité.

Avant même la prise de décision politique de gratuité, le SITAC portait un grand projet d'amélioration des TC sur son ressort territorial, le projet Mov'In, englobant deux actions prioritaires inscrites au PDU de

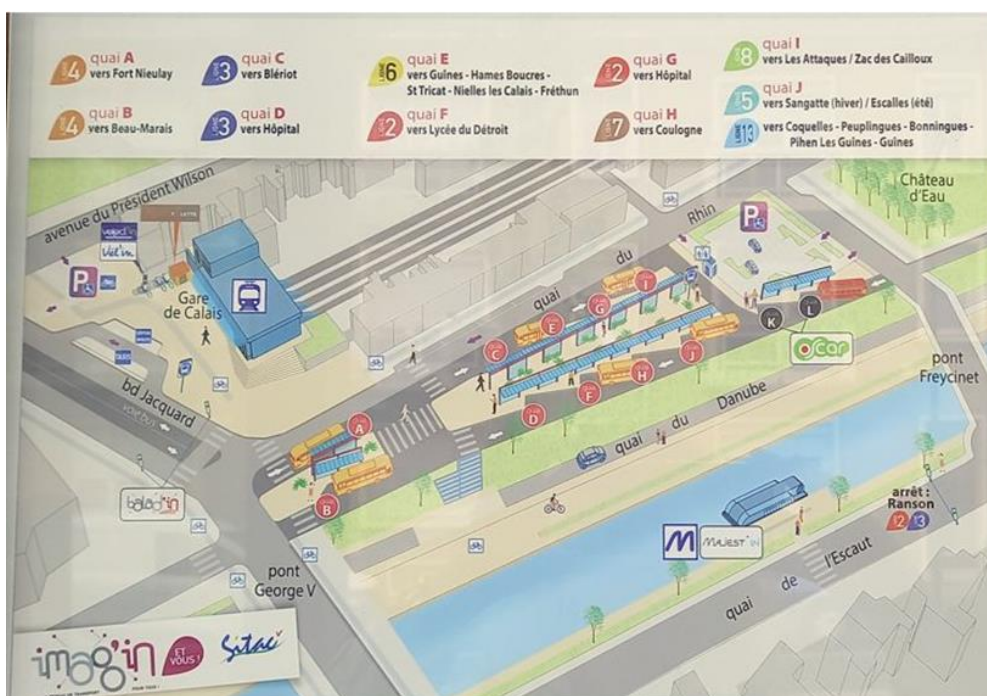
⁷ Le passage à la gratuité d'un réseau de bus peut être source de perte d'information du niveau de fréquentation en l'absence de toute validation. Pour y remédier, l'ensemble des bus ont été équipés de cellules de comptage permettant de comptabiliser le nombre de montées par bus et par horaire de service. Toutefois, même si le nombre de voyageurs par jour est ainsi connu, il est difficilement comparable avec les données de fréquentation antérieures à la gratuité puisque ces dernières reposaient sur un système de répartition à partir des données billettiques.

2016 et acté politiquement en juin 2016 (SITAC désigné comme maître d'ouvrage du projet). Le coût d'investissement était estimé à près de 9,6M€ HT.

Ce projet comprend deux actions phares du développement des TC sur le ressort territorial, à savoir la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) en gare de Calais et la mise en œuvre d'un TCSP :

- Le projet de PEM en gare de Calais répond à un double objectif de créer une meilleure articulation entre les modes de transport, en rapprochant la gare routière alors située sur la place du Théâtre de Calais et la gare ferroviaire et d'améliorer l'accessibilité par les modes actifs (cf figure 20) ;
- Le projet de TCSP consiste en la réalisation d'un axe de bus à haut niveau de service sur un linéaire Est/Ouest de près de 9km (axe fort de déplacement et une des lignes principales du réseau), avec des aménagements spécifiques (couloir réservé, couloir d'approche aux feux).

Le projet Mov'in intègre également la création de deux passerelles cyclo-piétonnes.



source : SITAC

Figure 20 : l'organisation du PEM de Calais

La décision politique de rendre le réseau de transport du Calais gratuit n'a pas remis en cause ce grand projet rentré dans la phase opérationnelle en 2019 avec la réalisation au préalable des passerelles piétonnes puis celle du PEM et ensuite le projet de TCSP. Toutefois, elle a pu avoir quelques incidences sur la mise en œuvre des actions en elles-mêmes.

La première incidence est la nécessité de revoir des principes d'aménagement du projet acté. À fin 2018, le projet de PEM était entré dans une phase opérationnelle, les études préliminaires ayant été validées. Le design du PEM était défini : nombre de quais, avec majoritairement des quais standards hormis pour une ligne exploitée avec des véhicules articulés, structure, mode d'exploitation des circulations, ... Et le démarrage des travaux programmé pour 2020. Mais, la mise en œuvre de la gratuité du réseau a été dessinée avec un renforcement de l'offre par du matériel plus capacitaire (véhicules articulés) sur les lignes principales du réseau. Or le projet de PEM avait été calibré sur la base du parc de 2018, donc sans véhicule articulé. De ce fait, la décision politique de gratuité a obligé de revoir le dimensionnement des quais du PEM afin qu'ils puissent accueillir ces véhicules articulés. Les travaux du pôle ont toutefois débuté à l'été 2020 comme prévu et se sont terminés en mars 2022. En conséquence, il n'y a pas eu d'incidence sur le planning du PEM. Mais les propos de l'opérateur évoquent une saturation potentielle du PEM liée à la

gratuité, sans de véritable alternative pour y remédier (extension du pôle par ajout de quais). Cela reste à confirmer.



Figure 21 : Vue d'ensemble sur le PEM de Calais - juillet 2022 - photo S. Hasiak

La deuxième nature d'incidence a trait davantage à un décalage de planning de réalisation, sans toutefois remettre en cause l'utilité du projet. Cela concerne le projet de BHNS. Le passage à la gratuité a conduit à une augmentation conséquente de la fréquentation, certes surtout dans les deux premiers mois avant l'apparition de la pandémie de la Covid-19, mais qui se poursuit aujourd'hui.

Cette évolution sensible de la fréquentation et l'investissement réalisé dans le matériel roulant a conduit le SITAC à enclencher une révision de la réflexion dans un objectif de réapprécier le projet au vu de ces évolutions, notamment le tracé et les principes d'aménagement. Les acteurs locaux parlent d'un « projet évolutif », intégrant également la réalisation de pôles d'échange dits « secondaires » permettant l'interconnexion entre les lignes de bus. De ce fait, l'échéance de réalisation se trouve repoussée à une date non connue, l'AOM se laissant le temps de la réflexion et de la concertation publique pour réapprécier le projet à la lumière du contexte actualisé.

Enfin, le territoire du Calais poursuit avec l'éducation nationale ses actions pédagogiques d'accompagnement à la mobilité des jeunes existantes depuis plus de 25 ans. Pour le SITAC comme l'exploitant, la pédagogie autour du savoir utiliser le bus s'appuyant sur la mise en place de rallye bus ludiques est et demeure un axe essentiel de la politique de mobilité. Pour l'association Opale Vélo service et la ville de Calais, il est essentiel de travailler également sur l'usage des autres modes dont le vélo et le savoir rouler à vélo.

3.2. Une décision de gratuité des bus n'ayant pas remis en cause les autres axes de la politique de mobilités

3.2.1. Une accélération de la politique vélo antérieure à l'instauration de la gratuité

L'agglomération de Calais est relativement pionnière dans la mise en place d'un système de vélos en libre-service puisqu'elle a été ainsi le premier réseau au nord de Paris à offrir ce type de service à sa population en 2010. Afin d'attirer les usagers, elle a proposé un principe de tarification attractif basé sur la première demi-heure gratuite et un abonnement à 10€ l'année, et même 5€ pour les abonnés du bus. Selon l'opérateur, ce choix a conduit à une utilisation quasi-gratuite de ces vélos avec près de 98% des usages ne dépassant pas la demi-heure.

Avec le passage à la gratuité du réseau de bus, la tarification des vélos en libre-service a évolué en proposant 1 heure gratuite et un coût de 1€ de l'heure au-delà. Le service demeure ainsi toujours attractif avec un nombre de vélos loués à la journée en augmentation.

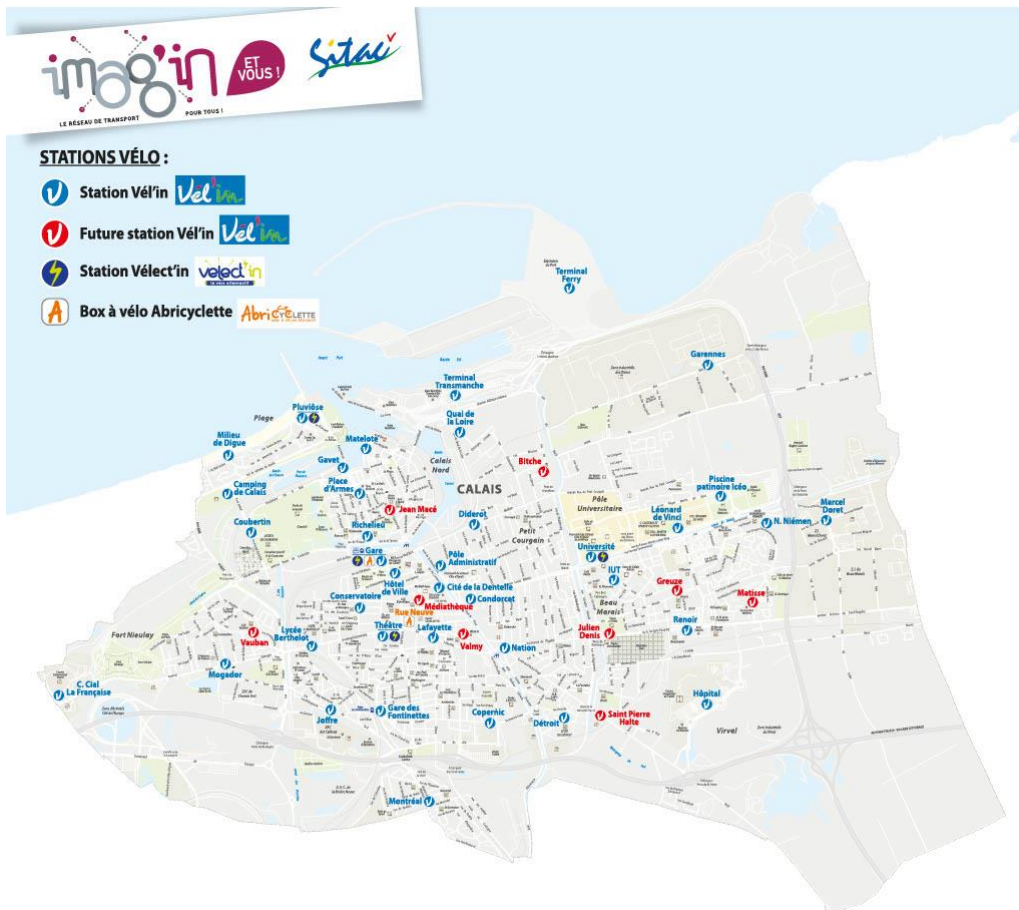


Figure 22 : Station Vel'In sur le parvis de la gare de Calais - au fond les vélos électriques Vélect'In - juillet 2022 - photo S. Hasiak

La mise en gratuité du réseau de transports collectifs du Calais n'a pas remis en cause la politique vélo mise en œuvre par le SITAC. En effet, le réseau Vél'In, composée de près de 40 stations (cf figure 23) continue à s'étendre avec l'installation programmée de 25 nouvelles stations sur le ressort territorial dont une dizaine sur la ville de Calais pour 2022 et une perspective d'une dizaine de stations supplémentaires l'année suivante. Cela correspond à une évolution majeure de l'offre VLS pour le territoire, dans une logique de maillage du réseau de stations et d'offre de services de mobilité apportée aux communes peu denses nouvellement intégrées dans l'agglomération.

En 2020, année de mise en place de la gratuité du réseau de bus, l'AOM a décidé de poursuivre le développement des vélos en libre-service en investissant dans quelques vélos à assistance électrique, dénommées les Vélect'In. Ce service spécifique est payant dès la première demi-heure contrairement aux vélos en libre-service classique (première heure gratuite). Aux dires des acteurs locaux, ce service n'a pas rencontré pour l'instant sa clientèle. Certes, il n'y a que très peu de stations mais le fait d'avoir tarifé ce service alors même que le service VLS classique peut être considéré comme gratuit (gratuité la première heure) influe sur son usage, avec un usage davantage le week-end qu'en semaine.

Par ailleurs, outre les actions du SITAC, il faut également souligner celles portées par certaines communes et intercommunalité. Depuis la mise en place de la gratuité et suite à la dynamique pendant les premières périodes de la crise Covid, comme le soulignent les acteurs rencontrés, des documents de référence sur la mise en œuvre de la politique vélo ont été adoptés : plan vélo (aménagement d'itinéraires cyclables) de la ville de Sangatte, adoption du plan vélo de la ville de Calais intégrant des mesures allant des aménagements infrastructurels à la sensibilisation à la mobilité vélo de l'ensemble des acteurs, techniciens comme usagers, approbation du schéma des liaisons douces portée par l'intercommunalité du Grand Calais. A cela il faut souligner également des réflexions plus partenariales menées avec notamment l'association Opale Vélo Services.



source : SITAC

Figure 23 : Le réseau de vélos en libre-service sur le Calaisis

Le Plan Vélo de la Ville de Calais

Le Plan vélo de Calais s'inscrit comme une réponse à de multiples enjeux allant du cadre de vie et d'attractivité du territoire, en passant par des enjeux de santé, de bien-être et d'environnement, des enjeux d'efficacité des déplacements, jusqu'à des enjeux économiques et sociaux de pouvoir d'achat, d'économie, de tourisme et d'emploi. Adopté en mai 2021, le Plan vélo se décline en 5 axes et 28 actions allant de l'aménagement d'infrastructures à la sensibilisation et à l'éducation à l'usage du vélo. Il s'agit donc d'un plan abondant le vélo sous l'angle systémique.

- Axe 1 : éduquer à l'usage du vélo et promouvoir le savoir rouler
- Axe 2 : aménagement et partage de l'espace public
- Axe 3 : répondre aux besoins de stationnement
- Axe 4 : développer une offre de services aux cyclistes
- Axe 5 : développer la culture vélo

Ce plan a été construit en partenariat avec l'ensemble des acteurs (intercommunalité, SITAC, Conseil Départemental, ...), y compris le mode associatif en particulier l'association Opale Vélo services et les centres sociaux. Il a été l'occasion de sensibiliser également l'ensemble des techniciens des services de la ville de Calais. L'enjeu était de créer une forme de « réflexe » à penser au vélo dans tous les dossiers à gérer, ce qui, selon les représentants de la ville rencontrés, a pris forme au sein de la commune.

Une gouvernance locale a été mise en place, animée par un élu moteur ce qui conduit à des échanges réguliers sur les projets (conception, localisation) entre les différents acteurs, villes, intercommunalités, monde associatif. Une dynamique de développement de l'usage du vélo est donc en place dans le Calaisis,

souhaitée et inscrite dans la vision politique proposée lors des dernières élections. Elle est surtout sensible depuis les cinq dernières années. Les élus évoquent ainsi un retour de l'utilisation du vélo lié en partie à la conjoncture actuelle. Les résultats du Baromètre des villes cyclables de cette année sont en amélioration, signe que les usagers vélo jugent que des améliorations ont été apportées à leur quotidien. Toutefois, l'association vélo locale considère que cette politique locale du vélo ne va pas encore assez vite. Certes, des améliorations ont été apportées, la gouvernance autour des projets étendue mais il reste encore beaucoup d'actions à planifier pour faciliter l'usage du vélo dans l'agglomération, en particulier le stationnement dans les quartiers.

3.2.2. La place de la voiture non remise en cause par la gratuité du réseau de bus : une politique choisie et assumée dans le but affiché de conserver et améliorer l'attractivité du centre

Avant même la décision d'adopter la mesure de gratuité du réseau de transport public de Calais, on ne pouvait pas parler de mise en place de contrainte forte sur la voiture pour répondre à l'objectif de réduction de son usage. Et cette logique se poursuit après l'instauration de la gratuité. Les élus misent en effet sur une accessibilité facilitée à l'agglomération et des conditions de stationnement souples dans un but affiché de contribuer à conserver et améliorer l'attractivité du centre-ville.

La gratuité des transports n'a pas remis en cause le principe de hiérarchisation des voies routières de l'agglomération, considérant qu'elle doit répondre à une accessibilité simple de la ville de Calais. Le constat livré par les techniciens est qu'il n'y a pas de difficulté de circulation dans Calais. Le centre historique de Calais, le quartier de Calais Saint-Pierre, est structuré par ses quatre boulevards qui lui offrent une bonne accessibilité même de l'extérieur puisqu'un de ces boulevards est connecté à l'autoroute A16, qui est une autoroute à usage très urbain sur le secteur. Cette trame principale est ensuite complétée par des axes secondaires, essentiellement en Est-Ouest et Ouest-Est permettant d'éviter l'hyper centre.

La réflexion sur la hiérarchisation des voies est somme toute récente et le plan établi sert à la collectivité pour définir aussi bien la politique d'entretien des voies que la politique de développement des modes actifs et des TC. Par ailleurs, la politique est actuellement orientée sur un travail relatif à l'apaisement des vitesses amenant à réfléchir sur l'intégration de tous les modes de déplacements.

En matière de stationnement, la volonté politique est de maintenir une offre de stationnement importante, avec un accès facilité. Localement, que ce soit sur la ville centre de l'agglomération ou sur ses pôles secondaires, les politiques ne souhaitent pas renforcer le stationnement payant. A Calais, le sujet de la tarification est un sujet qui a été encore peu abordé, excepté sur quelques zones ciblées. Les techniciens jugent que le périmètre payant est relativement restreint au regard de la taille de la ville (autour de 500 places). Les élus ont porté également le temps de gratuité du stationnement du quart d'heure à la demi-heure afin de permettre de faire les achats du quotidien sur les commerces du centre-ville en trouvant un stationnement facilement. Soulignons qu'ils ont également décidé de la gratuité du stationnement le samedi après-midi, bien avant la mesure de gratuité des transports, afin de tenter de conserver une attractivité du centre-ville face à l'attraction très marquée du centre commercial de la Cité de l'Europe sur Coquelles, à moins de 7km, qui offre de très nombreuses places de stationnement gratuites. Cette décision n'a pas été remise en cause depuis l'instauration de la gratuité des TC.

La politique de stationnement de la ville de Calais porte essentiellement sur deux points aujourd'hui : le stationnement aux abords des commerces et la pression du stationnement résidentiel. Pour les commerces, dans les secteurs non payants, la ville met en œuvre une politique de stationnement de courte durée en ayant recours à l'aménagement de dépose-minute aux abords des commerces. Mais face à la multiplication des demandes émanant des commerçants, une réflexion est en cours pour réorienter la politique de stationnement à durée limitée vers le principe des zones bleues. Alors que dans les zones d'attractivité de la ville (commerces, quartiers touristiques, administratifs...), le stationnement apparaît facile, la situation est différente dans les quartiers résidentiels en raison de leur morphologie des rues (rues étroites), de la trame urbaine et de l'évolution des sociétés et des mobilités. Ces quartiers sont essentiellement composés de maisons anciennes sans garage attenant, ayant pour certaines été divisées en appartements et face à la multi-motorisation des ménages, il devient très compliqué de stationner les véhicules. La stratégie de la ville est de recourir soit aux opportunités foncières pour créer du

stationnement mais c'est une solution qui se raréfie, soit à une gestion du plan de circulation (mise en sens unique afin de créer du stationnement bilatéral).

Par ailleurs, la perspective de poursuivre le développement de l'offre de stationnement apparaît quelque peu nuancée selon la commune. Ainsi, le maire de Sangatte n'écarte pas la possibilité de créer de nouvelles poches de stationnement pour permettre de répondre à la demande de touristes, en particulier sur le site touristique des Deux Caps tout proche. A contrario, sur la commune de Guînes, l'opportunité du réaménagement de la place devant la mairie a conduit les élus à réfléchir autrement le stationnement sur cette place en cherchant à valoriser la proximité d'une aire de covoiturage toute proche et en modifiant le plan de circulation dans un objectif global de réduire l'emprise du stationnement.

3.2.3. Le covoiturage : une politique de déploiement encore timide

Les aires de covoiturage sont encore peu développées dans le Calaisis. Une aire de covoiturage existe sur la commune de Marck à l'Est de Calais sur le territoire de l'intercommunalité du Grand Calais Terres et Mer. Elles sont plus développées dans les intercommunalités voisines, dont celle du Pays d'Opale à laquelle est rattachée la commune de Guînes, membre du SITAC (deux aires de covoiturage y ont été aménagées).



Figure 24 : aire de covoiturage sur la commune de Guînes, à proximité de la place de la pairie - juillet 2022 – photo : S. Hasiak

Conscient que l'offre de covoiturage à Calais n'est pas organisée alors même qu'une demande semble s'exprimer par l'existence de stationnement sauvage aux abords de l'autoroute A16 traversant la ville, le SITAC prévoit de travailler la question des aires pertinentes sur la commune et les outils de promotion en lien avec l'agglomération.

Pour conclure, on peut souligner un grand absent des discussions avec les différents acteurs du territoire : la marche. Certes, le PDU avait mis en avant un taux de recours important à maintenir mais il semble que les éventuelles actions à déployer ne soient pas des priorités au même titre que les autres modes.

3.3. Impact de la mise en gratuité du réseau de TC sur le budget des mobilités du SITAC

Suite au passage à la gratuité des bus, et donc la disparition des recettes commerciales, le versement mobilité (VM), taxe perçue sur la masse salariale des employeurs publics ou privés ayant au moins 11 salariés et implantés sur le ressort territorial, représente la principale recette de fonctionnement du SITAC. Le taux du VM est depuis 2015 porté au taux maximal de 2% suite à la décision de réaliser une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) sur Calais. Cette augmentation du taux dès 2015 a permis au SITAC de constituer une réserve financière pour financer le projet de TCSP. En 2021, le montant de ce versement mobilité représente une recette de 16,5M€, en progression de 3,6% par rapport à 2019.

La décision de mise en place de la gratuité, et donc la perte des recettes commerciales (2M€ par an) a amené le SITAC à négocier une contribution financière avec les collectivités adhérentes au syndicat afin de financer ce choix politique. Aussi, la Communauté d'agglomération du Grand Calais Terres et Mer et la commune de Guînes versent au SITAC une compensation financière globale de l'ordre de 1M€ annuellement depuis 2020, à comparer aux 1,9M€ des recettes tarifaires perçues en 2019.

La gratuité des transports n'a pas remis en cause les grands projets actés pour le territoire dont leur financement est supporté par le budget. La réalisation du PEM de Calais mis en service en 2022 a représenté un budget de l'ordre de 10M€, budget resté dans l'enveloppe initiale, financé par le SITAC avec le concours de la ville de Calais et l'intercommunalité du Grand Calais. Le coût du futur projet de TCSP nécessite d'être réévalué à la lumière des adaptations en cours de réflexion. Pour mémoire, le projet dans sa configuration proposée à la décision politique de 2015⁸ était évalué dans une enveloppe avoisinant les 30M€ HT, soit un coût assez élevé pour 9km de ligne. Comme pour le PEM, il s'agira d'un projet partenarial avec la recherche de subventions pour le financement. Mais la réserve financière constituée depuis 2015 contribuera à financer la partie transport de l'aménagement du TCSP, les autres aménagements feront l'objet de discussions avec les collectivités.

En conséquence, entre 2019 et 2021, le projet Mov'In représente ainsi un budget d'investissement réalisé de 14,7M€.

La décision politique de mise en gratuité du réseau de TC a induit également des conséquences sur le budget d'investissement puisque le SITAC a financé l'acquisition de nouveaux véhicules plus capacitaires et l'installation de cellules de comptage sur l'ensemble de la flotte pour accompagner le passage à la gratuité et maintenir la qualité de service en conséquence. Entre 2019 et 2021, cet investissement correspond à un coût de 6,7M€.

Le budget d'investissement du SITAC affiche donc une augmentation depuis 2019.

Le budget de fonctionnement a également progressé, une hausse de l'ordre de 20% entre 2019 et 2021 pour atteindre un montant de 18M€. L'impact financier propre à la gratuité du transport, lié à l'adaptation de l'offre de transport peut se mesurer à partir de l'évolution des dépenses liées à la Délégation de Service Public (DSP), avec une évolution de l'ordre de 7% depuis 2019. L'année 2022 devrait marquer une nouvelle hausse de ce budget puisqu'il est prévu d'injecter une enveloppe supplémentaire de l'ordre de 200k€ en fonctionnement dès septembre 2022 pour augmenter l'offre kilométrique sur le réseau.

⁸ Délibération du SITAC du 24 avril 2015

4. Conclusion générale

Les perspectives de la politique de mobilité par l'AOM

Il se dégage un consensus pour dire qu'il n'y a pas de remise en cause du principe de la gratuité du réseau. Un retour en arrière est très difficilement concevable pour les élus et techniciens rencontrés, l'enjeu est de poursuivre le développement du réseau de transport.

Certes, le document de référence qu'est le PDU de 2016 nécessite une forme de toilettage, déjà engagé par la révision du projet de TCSP. Ce travail est à enclencher ou poursuivre suite à l'instauration de la gratuité des transports mais également suite à l'extension du ressort territorial vers les territoires peu denses. Un des axes prioritaires est de réfléchir à la desserte de ces territoires peu denses.

La mise en œuvre de la gratuité des TC pour tous, une mesure s'inscrivant dans une politique globale alliant des enjeux d'attractivité du système de mobilité et de maintien de l'attractivité de la ville-centre

La mise en place de la gratuité des transports n'a pas induit d'opposition ni au principe de l'instaurer, ni à sa mise en œuvre et recueille aujourd'hui un large consensus des acteurs, politiques comme association en faveur du vélo. Sa remise en cause n'est donc pas à l'ordre du jour des programmes.

La gratuité des TC n'est pas venue perturber de façon majeure la politique des mobilités enclenchée sur le territoire. En matière de politique TC, elle a amené à réviser le projet de TCSP pour mieux le caler avec les besoins qui émergent suite au passage à la gratuité, et donc à décaler dans le temps sa réalisation.

L'enjeu pour l'AOM et l'exploitant est de pouvoir garantir une qualité du niveau de service des TC au moins équivalente à celle d'avant la gratuité, tant sur la régularité que sur le confort. Sur ce point, l'exploitant parle d'un enjeu de reconquête de la clientèle non pas sur le plan quantitatif (car les résultats de fréquentation sont bons) mais sur le plan qualitatif, en travaillant sur cette qualité de service tout comme des liens à recréer entre le chauffeur et l'utilisateur suite à la fin des achats de titres auprès de lui.

La mesure de gratuité des TC n'est pas venue contrarier la politique vélo sur le territoire. Au contraire, elle se poursuit, avec un effet booster ressenti depuis le confinement lié aux mesures prises pour lutter contre l'expansion de l'épidémie de la Covid-19.

La mesure de gratuité des TC n'a pas conduit les politiques à réviser leur politique de mobilité en faveur de la voiture. Pas de contrainte mise sur la voiture, ni de véritable mesure de restriction de celle-ci n'ont été envisagées en parallèle de la décision politique de gratuité des transports urbains. Il s'agit là d'une décision politique locale d'agir, via notamment la politique de mobilités, sur l'attractivité du centre-ville face à la concurrence féroce des centres commerciaux en périphérie dont celui de la Cité de l'Europe drainant énormément de monde du Calais et d'ailleurs, même si le lien entre accessibilité en voiture et dynamisme des commerces locaux est loin d'être direct.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- SITAC, rapport d'activités année 2020
- SITAC, La lettre du SITAC, « 2020 sous le signe de la gratuité », édition de janvier 2020
- SITAC, Plan de Déplacements Urbains, livre 2 : « Bilan du PDU actuel diagnostic du territoire », PDU révisé, octobre 2016
- SITAC, Plan de Déplacements Urbains, livre 3 : « Objectifs et orientations du PDU », PDU révisé, octobre 2016
- SITAC, Plan de Déplacements Urbains, livre 4 : « Programme d'actions », PDU révisé, octobre 2016
- Ville de Calais, Plan Vélo Calais : tous en selle ! non daté

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

FIGURES

Figure 1: La Communauté d'agglomération du Grand Calais en 2022 – source : Grand Calais Terres et Mer.....	7
Figure 2: Ressort territorial du SITAC au 1er janvier 2022 – réalisation AGUR.....	8
Figure 3: Evolution de l'offre kilométrique sur le réseau TC du Calais.....	9
Figure 4: Le réseau de bus du Calais - septembre 2022 – source : SITAC.....	10
Figure 5 : La Div'In,- photo : S. Hasiak.....	11
Figure 6 : arrêt Georges V de la navette fluviale, Calais – photo : S. Hasiak.....	11
Figure 7 : la navette Majest'In - photo : Calais Côte d'Opale.....	11
Figure 8 : les migrations domicile-travail sur le territoire du SITAC.....	13
Figure 9 : les migrations domicile-travail à destination de Calais.....	13
Figure 10 : les migrations domicile-études sur le territoire du SITAC.....	13
Figure 11 : les migrations domicile-études vers Calais.....	13
Figure 12 : principaux flux domicile-travail entre les intercommunalités du littoral et de la Métropole Européenne de Lille (flux supérieurs à 100).....	14
Figure 13 : principaux flux domicile-études entre les intercommunalités du littoral et de la Métropole Européenne de Lille (flux supérieurs à 100).....	14
Figure 14 : Objectifs de parts modales inscrit au PDU adopté en 2016.....	15
Figure 15 : Les abonnements proposés sur le réseau de Calais en 2010.....	17
Figure 16 : Évolution du ratio R/D sur le périmètre du Calais.....	17
Figure 17 : le bus gratuit à Calais Juillet 2022 - photo S. Hasiak.....	18
Figure 18 : Information de la gratuité du réseau au pôle d'échange multimodal de Calais - juillet 2022 - photo S. Hasiak.....	19
Figure 19 : évolution de la fréquentation sur le réseau de bus du Calais suite à la mise en place de la gratuité en 2020.....	20
Figure 20 : l'organisation du PEM de Calais.....	21
Figure 21 : Vue d'ensemble sur le PEM de Calais - juillet 2022 - photo S. Hasiak.....	22
Figure 22 : Station Vel'In sur le parvis de la gare de Calais - au fond les vélos électriques Velect'In - juillet 2022 - photo S. Hasiak.....	23
Figure 23 : Le réseau de vélos en libre-service sur le Calais.....	24
Figure 24 : aire de covoiturage sur la commune de Guînes, à proximité de la place de la pairie - juillet 2022 – photo : S. Hasiak.....	26

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
SEMITAN	Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



LA POLITIQUE DE MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE DU CALAISIS : FOCUS DEPUIS LA MISE EN PLACE DE LA GRATUITÉ SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN

La gratuité des transports publics est généralement analysée – et largement débattue – sous l’angle des effets financiers ou des effets sur les pratiques de mobilité qu’elle peut possiblement générer.

L’objectif de la recherche est de compléter ce regard par une approche différente, attentive à la gratuité en tant que mesure inscrite dans la fabrique des politiques publiques de mobilité. Où se situe la gratuité dans la trajectoire de mobilité des collectivités qui en ont fait le choix ? Comment la gratuité contribue-t-elle à orienter cette trajectoire ?

Montpellier, Nantes et Calais sont les trois villes du transport gratuit sélectionnées en raison de leurs façons radicalement différentes de mettre en œuvre la gratuité. À Calais, la gratuité n’est pas venue perturber de façon majeure la politique des mobilités enclenchée sur le territoire. En matière de politique de transport, elle a amené à réviser le projet de TCSP pour mieux le caler avec les besoins qui émergent suite au passage à la gratuité.

