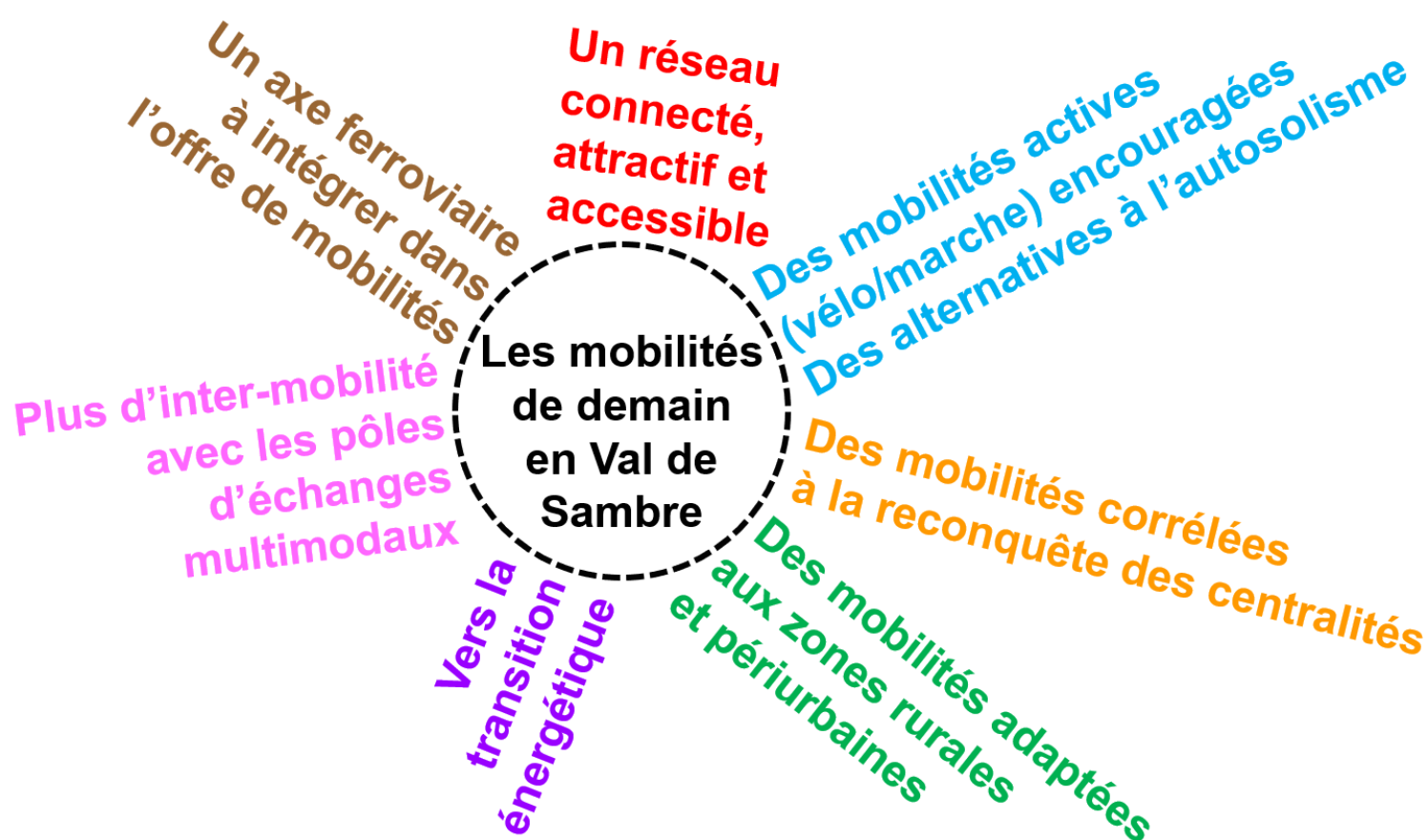




Les mobilités de demain en Val de Sambre

Ressort territorial du SMTUS

Voté par le conseil syndical du 7 décembre 2021



Les acteurs de la mobilité en Val de Sambre

❑ Le SMTUS, Autorité Organisatrice de la Mobilité

Le Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) du Val de Sambre. C'est une équipe de 11 personnes, un conseil syndical de 28 élus issus de ses 3 membres : la CAMVS, Hargnies et La Longueville. Le SMTUS organise et finance le réseau STIBUS de lignes régulières de bus, les transports à la demande (TAD), le transport scolaire, l'achat des bus et des logiciels d'exploitation. Il fixe les tarifs, réalise des voies réservées aux bus, des pôles d'échanges multimodaux (PEM), des parking-relais (P+R). Il s'empare de ses nouvelles compétences relatives aux mobilités actives, solidaires et partagées.



❑ La Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre

La CAMVS est membre du SMTUS à qui elle a transféré la compétence mobilité. Au titre de ses compétences notamment économique, touristique, d'aménagement, de planification ainsi qu'en tant que gestionnaire des voiries d'intérêt communautaire au côté des Communes, la CAMVS joue un rôle important pour la mise en œuvre locale des politiques de mobilités. L'« Agglo » participe financièrement à la gratuité du transport des scolaires.



❑ La Région Hauts de France



La Région est compétente pour le train (TER) et depuis 2015 pour les mobilités interurbaines. Avec la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM) elle devient Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale. La Région gère les lignes interurbaines qui desservent le ressort territorial et participe financièrement à la gratuité du transport des scolaires. Via la structure Hauts de

France Mobilités, elle tend vers l'harmonisation et la digitalisation des politiques de mobilités à l'échelle régionale (carte PASS-PASS).

❑ Le Département du Nord

Le Département n'a plus de compétence mobilité depuis 2015. Mais continue d'assurer le transport des scolaires en situation de handicaps. En tant que gestionnaire de voirie mais aussi du fait de ses attributions sociales, le Département joue un rôle important pour l'aménagement des itinéraires vélos et le développement des mobilités solidaires.



❑ Un opérateur de transports publics la SPLTISA

Le réseau STIBUS est exploité pour le compte du SMTUS par un opérateur de transport la Société Publique Locale des Transports de Sambre-Avesnois sous le régime des Sociétés Publiques Locales (loi du 28 mai 2010). La SPLTISA a son siège à Louvroil où se situent les ateliers et le centre technique et de remisage des bus ainsi qu'une agence commerciale place de la gare à Maubeuge. La SPLTISA compte près de 150 salariés dont une



centaine de conducteurs.

❑ Des transporteurs privés locaux

Des transporteurs exploitent par affrètement pour le compte de la SPLTISA ou du SMTUS des lignes de cars et des spéciaux scolaires ainsi que la ligne internationale Maubeuge-Mons.

Edito

Dans le prolongement du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2019, notre Conseil Syndical vient d'adopter son projet de mobilités pour les prochaines années.

J'y vois une volonté forte de mobiliser d'avantage les élus sur l'importance de la mobilité.

Que ce projet fasse partie intégrante du projet de territoire de l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre montre l'émergence d'une prise de conscience sur les enjeux liés aux mobilités de demain. Des enjeux climatiques, sociaux et économiques qui nous obligent à imaginer des mobilités sûres et durables au service de nos concitoyens et pour une meilleure qualité de vie.

Je remercie toutes celles et ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce projet qui prend en compte la spécificité de notre territoire, à savoir une configuration linéaire et multipolaire avec une frange rurale qui mérite une attention plus soutenue. D'où la formulation de propositions pour accompagner la reconquête des cœurs de ville et offrir des alternatives au tout voiture dans les zones peu denses.

Des efforts seront également poursuivis en matière d'intermodalité, de réseau connecté et de communication, avec une considération particulière pour les personnes à mobilité réduite.

Un vaste chantier est à mettre en œuvre pour développer les mobilités actives et partagées, en nous appuyant notamment sur le schéma directeur cyclable et piétonnier voté le 21 octobre 2021.

Enfin il nous faudra, dans un temps rapproché, renouveler notre parc de bus en optant pour une énergie propre afin d'apporter notre contribution à la protection de la planète.

Pour que ce projet des mobilités de demain ne reste pas lettre morte, il sera nécessaire, comme je ne cesse de le clamer depuis plus de trois ans, d'augmenter les moyens financiers du SMTUS.

C'est le vœu que je forme en ce début d'année 2022 et je sais pouvoir compter sur votre soutien.

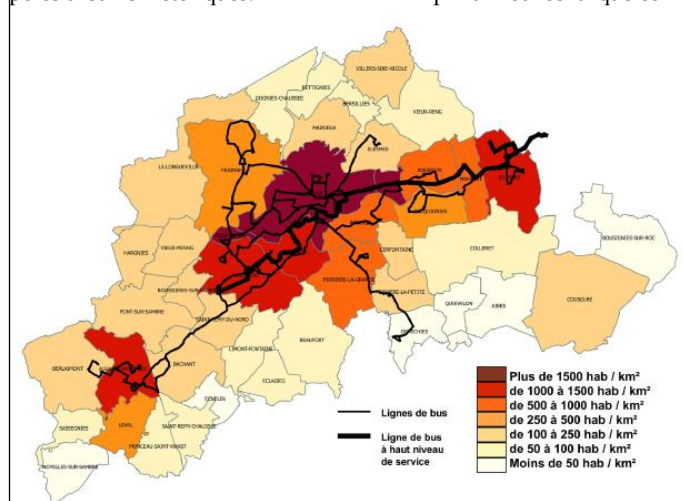
Jean DURIEUX

Président du SMTUS

Le territoire

Le ressort territorial du SMTUS compte 45 communes incluant les 43 communes de la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre et deux communes indépendantes La Longueville et Hargnies.

Fort de 129 000 habitants, le périmètre du SMTUS s'est étoffé en 2017 de communes rurales qui forment une couronne peu dense autour des pôles urbains historiques. Le territoire n'est pas uni concentrique comme beaucoup d'agglomérations françaises, mais **linéaire et multipolaire**.



Depuis la Belgique au nord-est jusqu'à Noyelles-sur-Sambre au sud-ouest, il s'étire sur 30 kilomètres le long de la Sambre et de la voie ferrée qui ont façonné son passé industriel et urbain.

On distingue 3 pôles urbains :

- **Maubeuge-Hautmont-Louvroil**, continuum urbain qui concentre 40% de la population (51 000 hab.) et rayonne sur le territoire
- **Jeumont** (10 000 hab.) qui polarise l'est du ressort territorial
- **Aulnoye-Aymeries** (9 000 h.) ville centre du secteur sud-ouest un peu excentré.

Feignies (6 900 h.), La Longueville (2 100 h.) et le nord-ouest sont sous l'influence historique de Maubeuge et plus récemment de Valenciennes. Les communes du Nord-Maubeuge regardent Mons tandis que Ferrière-la-Grande (5 300 h.) proche de Maubeuge anime le secteur sud. Cousolre (2 300 hab.) plus discrète et excentrée focalise sa proche couronne rurale.

Carte des densités par commune et déploiement du réseau urbain

Le territoire se caractérise aussi par une forte concentration des emplois (40% à Maubeuge et 82% dans 5 communes : Maubeuge, Aulnoye-Aymeries, Jeumont, Hautmont et Feignies), la présence de grandes entreprises (MCA automobile, Vallourec, Areva, Jeumont Electric, Bigard, Ménissez, Siemens, etc.) et par des politiques volontaristes dans les quartiers ANRU et NPNRU.

Cependant, l'absence d'axe autoroutier et de lignes TGV limite l'inclusion du territoire au sein des Hauts de France et de l'Europe du Nord. Par ailleurs, largement frontalier de la Belgique, le Val de Sambre se tourne insuffisamment vers Mons (258 000 h.) ou Charleroi (425 000 h.).

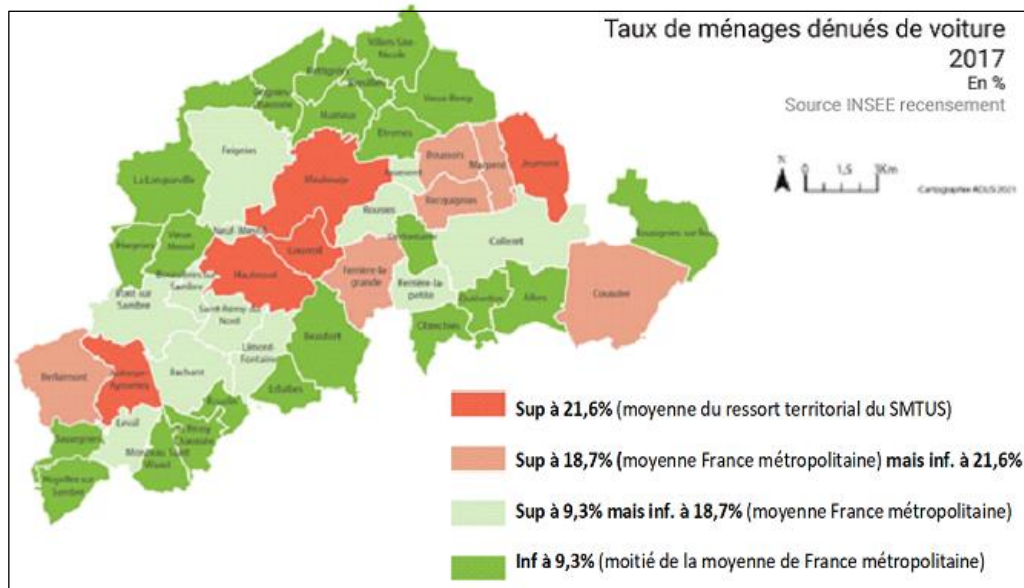
La configuration linéaire et multipolaire du ressort territorial et l'existence d'une frange rurale conditionnent l'organisation et l'évolution des transports et des mobilités. Il s'agit désormais, d'accompagner la revitalisation des pôles urbains historiques et d'apporter aux communes peu denses, des alternatives au « tout voiture ».

La baisse de la population depuis la désindustrialisation des années 70-90 tend à se ralentir. Longtemps atypique par sa jeunesse et sa densité, la population du Val de Sambre rejoint rapidement les caractéristiques moyennes françaises et tend donc à vieillir (20% de retraités désormais pour une moyenne française à 24%) et à décohabiter avec un taux élevé (20%) de familles monoparentales. La moyenne des revenus avec 19 201 € par foyer fiscal en 2018 est inférieure à la moyenne française de 27 780 € la même année. La part des ouvriers et des employés est forte (60% des actifs).

Il existe cependant une forte dichotomie entre le profil démographique et socioéconomique des habitants des centres urbains historiques et celui des secteurs peu denses et ruraux.

Dans les centres urbains historiques, les revenus moyens sont inférieurs à la moyenne du territoire, le taux de chômage est élevé (21 à 35% des actifs) et le taux de non-motorisation (26% en 2017) nettement plus élevé que la moyenne sambrienne (21,6%) déjà plus élevée que la moyenne française (18,7%). Dans les communes rurales où sont venus s'installer les habitants des centres-villes, la population continue de croître, le niveau des revenus et le taux de motorisation (90%) sont en moyenne plus élevés que dans l'ensemble du ressort territorial.

Cette dichotomie implique des réponses différentes en termes de mobilité.



En milieu urbain, le réseau de bus apporte satisfaction aux habitants captifs de l'offre publique.

Il s'agit alors d'adapter et de faciliter l'accès à l'offre STIBUS mais aussi d'encourager la pratique peu onéreuse du vélo et de la marche.

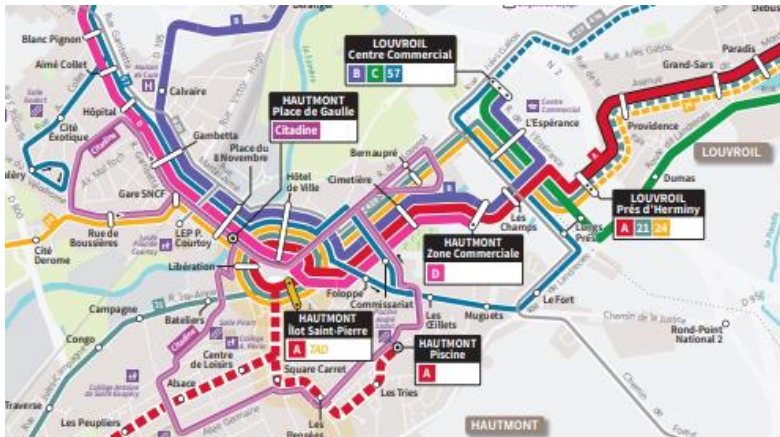
Dans les campagnes, les lignes de transport collectif sont peu fréquentées sauf par les scolaires, et la voiture, trop indispensable.

Il s'agit alors d'imaginer des mobilités alternatives à la voiture notamment utilisée de façon individuelle.

L'offre de transport et les infrastructures

❑ Le réseau de transport collectif en 2021

STIBUS, avec 2,8 millions de kilomètres annuels et 5 millions de voyages par an (hors crise sanitaire), existe depuis 1979.



Le réseau offre :

- 3 lignes régulières principales, les lignes A, B et C
- 6 lignes régulières de maillage, les lignes D, 10, 21, 24, 55 et 57
- 1 ligne internationale Maubeuge-Mons, la ligne 41
- 5 lignes interurbaines conventionnées avec la Région, 951, 952, 976, 979 et 986
- 4 lignes les dimanches et jours fériés, les lignes 61, 62, 63 et 64
- Une centaine de doublages scolaires
- 4 Citadines pour les centres de Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries et Hautmont
- Des Transports à la Demande (TAD) d'inégal niveau de service à ce jour.

❑ Une agence commerciale STIBUS

L'agence commerciale STIBUS place de la Gare à Maubeuge et 20 dépositaires renseignent sur l'offre de transport et vendent les titres et abonnements.

❑ Un centre technique à Louvroil

Le centre technique STIBUS et le parc de remisage des bus ont été transférés en 2017 à Louvroil dans des locaux et équipements neufs construits autour des ateliers STIBUS préexistants.



❑ Des parking relais (P+R)

Le SMTUS a construit le parking relais en silo d'Aulnoye-Aymeries tandis que la CAMVS a réalisé le parking en silo de la gare de Maubeuge qui fait office de P+R.



❑ Des pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Trois projets de PEM ferroviaires sont en cours de réalisation par le SMTUS autour des gares de Maubeuge, Aulnoye-Aymeries et Jeumont ainsi que deux projets de PEM ruraux (vélo/bus) à Colleret et à Villers-Sire-Nicole.

❑ Deux voies de bus en site propre

- **Le TCSP Maubeuge-Louvroil** (dit VIAVIL) long de 9,4 km entre le nouvel hôpital de Maubeuge et le centre commercial Hautmont-Louvroil. Cet axe est-ouest structure le réseau et permet de desservir un grand nombre de pôles générateurs de flux dont les lycées, l'université, le centre aquatique Emeraude... et désormais le nouveau centre hospitalier.

- **Le TCSP de l'Epinette** qui s'étire sur 450 m de part et d'autre de l'avenue Lamartine et unilatéralement et par simple marquage au sol, sur 700 m boulevard de l'Epinette.

La mobilité dans les documents de planification

□ Le Schéma de Cohérence et d'Orientation Territoriale

Le SCOT de l'arrondissement de Sambre-Avesnois, approuvé le 03/07/2017, préconise

- La lutte contre l'étalement urbain avec la densification des pôles-gares et la priorisation de l'urbanisation autour des axes forts et des dessertes en transports en commun.
- La revitalisation des centres-villes ainsi que la nécessité de desserte en transport collectif et modes actifs des pôles commerciaux, d'emplois, de formations, d'activités existants ou à créer.
- Le développement des transports en commun, de leur usage et d'une offre adaptée aux modes actifs pour limiter l'utilisation de l'automobile et l'émission de gaz à effet de serre (GES).
- L'organisation de l'inter-mobilité et la réalisation de pôles d'échanges multimodaux
- Le maintien d'une desserte ferroviaire forte.
- La réouverture du territoire dans toutes les directions y compris par le numérique.
- La réalisation de plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou d'administration (PDA) aujourd'hui désignés par les termes « plans de mobilités employeurs (PME) ».
- La prise en compte de la Sambre pour le tourisme et le transport de marchandises.



□ Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)



Le PDU approuvé en 21/03/2019 par le SMTUS couvre les 45 communes du ressort territorial. Il souligne la place excessive de la voiture, l'abondance du stationnement peu contraint, et la faible part des modes actifs (marche et vélos), inférieure à la moyenne française en Val de Sambre. Les mobilités partagées telles que le covoiturage ou l'autopartage restent marginales. La part des transports collectifs est également faible.

Les objectifs quantitatifs du PDU à l'horizon 2029 sont :

- De diminuer la part de population immobile
- De réduire les émissions de polluants atmosphériques
- De rééquilibrer les parts modales surtout pour les déplacements de moins de 3 kms.

OBJECTIF 1
FACILITER L'ACCESSIBILITE
DU TERRITOIRE PAR UNE
OFFRE DYNAMIQUE DE
TRANSPORTS COLLECTIFS

OBJECTIF 2
ACCOMPAGNER LE
DEVELOPPEMENT DU
TERRITOIRE AVEC DE
NOUVELLES OPPORTUNITES
DE MOBILITE

OBJECTIF 3
VALORISER LE CADRE DE VIE PAR LES MOBILITES
ACTIVES ET DECARBONNEES

OBJECTIF 4
PROMOUVOIR UN USAGE
INTELLIGENT DE LA ROUTE

OBJECTIF 5
FACILITER LA MOBILITE
POUR TOUS

Ainsi d'ici 2029, la part de la voiture devrait baisser de 70% à 60% et celle des autres modes de déplacement, augmenter de 30% à 40%. Les TC passeraient de 5% à 10%, le vélo de 1% à 3%, la marche de 24% à 27 %. La voiture utilisée en solo baisserait de 47% à 35% tandis que celle avec passager(s), augmenterait de 22% à 24%.

Les 5 grands objectifs qualitatifs du PDU se déclinent en 15 actions qui balayent l'ensemble des problématiques de transports et de déplacements du territoire. Ces actions se concrétiseront par la mise en œuvre de 68 mesures dont la plupart notamment celles sous maîtrise d'ouvrage directe du SMTUS, sont reprises voire amplifiées dans le présent document.

□ Le schéma directeur cyclable et piétonnier

Le 21/10/2021, le SMTUS a approuvé son schéma directeur cyclable et piétonnier qui couvre les 45 communes du ressort territorial. Ce document fait suite au PDU dont il était l'une des actions-phases.

Le diagnostic montre que la pratique du vélo et de la marche en Val de Sambre est très faible (respectivement 1% et 4% de part modale) et principalement ludique ou sportive. Les aménagements, les équipements et les services favorisant les modes actifs sont quasi inexistant hormis les Véloroutes / Voies Vertes remarquablement développées ainsi que l'existence de voies de bus en site propre autorisées aux deux-roues. Le territoire part donc presque de « zéro » et veut, face aux attentes et aux exigences environnementales que soutient un contexte politique et juridique désormais favorable aux mobilités actives, engager une politique ambitieuse et volontariste dans ce domaine.



L'objectif principal du schéma directeur est de développer un système « vélo et marche » territorial complet et cohérent (voiries-stationnements -services- animations – évènementiels – communication) par le biais de 2 axes stratégiques qui sont :

- Développer une culture du « vélo et de la marche » encourageant la pratique des mobilités actives
- Créer, en s'appuyant sur les opportunités de travaux qui s'offriront et sur des initiatives plus interventionnistes ; un réseau utilitaire d'itinéraires cyclables et piétonniers, complémentaire au réseau touristique existant.

Le programme d'actions comporte 36 fiches accompagnées de fiches pédagogiques expliquant le « comment bien faire » et d'un plan pluri annuel d'investissement (PPI). Les actions sont regroupées en 5 grandes orientations qui sont :

ORIENTATION 1 : STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GERER LES ACTIONS	ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DEMARCHES EN COURS
ORIENTATION 3 : SOUTENIR LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTEMES « VELO ET/OU MARCHÉ » D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES (SYSTEME VELO/MARCHE)	
ORIENTATION 4 : DEVELOPPER UN RESEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITES DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMENAGEMENT DE GRANDS AXES (CREATION RESEAU)	ORIENTATION 5 : SUIVRE ET EVALUER LE SCHEMA DIRECTEUR

AXE 1

UN RESEAU READAPTE AUX CENTRALITES ET AU MONDE RURAL

❑ Accompagner la reconquête des cœurs de ville

Définir et construire un nouveau réseau qui accompagne les opérations de reconquête des cœurs de ville et d'aménagement des pôles-gares du territoire ainsi que le développement de l'activité tertiaire et commerciale engagé depuis une décennie.

Poursuivre la mise en service des navettes Citadines qui réalisent de courts circuits en boucle dans Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries et Hautmont et répondent à cet objectif en desservant finement les centres-villes.

Faire du nouveau contrat 2023 – 2027 le porteur d'une mobilité corrélée à cette dynamique des centres-villes par une restructuration du réseau tournée vers des lignes circulaires et concentriques et des services en rabattement qui permettent aux usagers de reconcentrer leurs activités de loisirs, culturelles, tertiaires, commerciales et sportives sur le pôle d'attractivité le plus proche de leur domicile.

Relever le défi d'une nouvelle vision du réseau qui opérera un retournement des dessertes des pôles commerciaux excentrés vers les pôles de proximité.



❑ Adapter l'offre de mobilité pour mieux desservir les communes rurales

Imaginer les mobilités de demain dans les campagnes où les lignes régulières n'apportent plus satisfaction, où les jeunes ont besoin d'autonomie et où la deuxième voiture ne serait plus indispensable, par :



- Du transport à la demande (TAD) renforcé
- Du covoiturage de proximité
- Des cars scolaires ouverts à d'autres voyageurs
- Des services de mobilités solidaires
- Des itinéraires cyclables et piétonniers sécurisés
- Et l'ensemble des dispositifs favorisant la pratique du vélo et de la marche tels que préconisés par le schéma directeur cyclable et piétonnier.

❑ Expérimenter des lignes flexibles pour desservir les zones d'activités et les pôles générateurs aux horaires décalés

Mettre en place à titre expérimental des services à itinéraires et horaires flexibles afin de desservir les zones d'activités, les établissements de santé, les organismes du territoire à horaires d'embauche décalés.

Mettre en place également à titre expérimental des services similaires pour l'accueil aux derniers trains des principales gares du territoire.

❑ Intégrer l'axe ferroviaire Aulnoye-Aymeries / Maubeuge / Jeumont à l'offre de bus

Intégrer au réseau STIBUS les performances « temps » du train en négociant avec la Région et la SNCF un niveau élevé de fréquences sur l'axe ferroviaire Jeumont / Maubeuge / Aulnoye-Aymeries, et un système de titre de transport unique puis à tarification unique.

Ajuster les correspondances entre l'offre routière et l'offre ferroviaire dans les gares du Val de Sambre.

Faciliter et développer l'intermodalité en poursuivant l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des gares ferroviaires du territoire.



❑ Améliorer les connexions avec la Belgique

Pérenniser la ligne internationale Maubeuge-Mons, la promouvoir et la développer.

Utiliser cette ligne pour structurer les mobilités du secteur nord du territoire.

Etudier l'opportunité et la faisabilité de desservir les aéroports d'envergure internationale de Bruxelles et de Charleroi.

AXE 2

UN RESEAU INTERMODAL ET CONNECTÉ

❑ Digitaliser la billetterie et les services de vente

Remplacer les titres de transport papier par une billetterie digitalisée, dématérialisée (smartphones) et non dématérialisée (carte PASS-PASS).

Equiper les véhicules d'un système de valideurs connectés pour lutter contre la fraude, augmenter la vitesse commerciale et la satisfaction des usagers.

Connaître mieux la fréquentation pour adapter facilement et rapidement l'offre aux besoins.

Mettre en place la vente en ligne des titres, le pré et le post paiement, une e-boutique afin de faciliter l'accès au réseau et la gestion des recettes.

Répondre aux attentes d'accessibilité en offrant des informations en temps réel adaptées aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicaps.



❑ Opter pour la carte régionale inter et multimodale PASS-PASS



Retenir la carte Pass-Pass des Hauts de France comme support matérialisé des titres de transport STIBUS, et par la suite, des titres d'accès aux différents services de mobilité du territoire : locations et stationnements vélos, P+R, autopartage ... y compris s'ils sont gratuits.

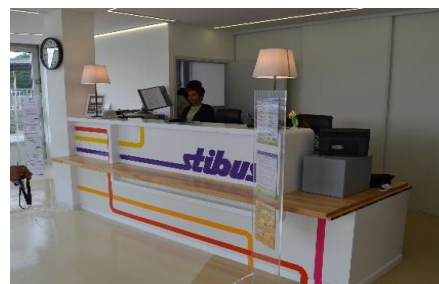
Choisir une billetterie interopérable avec le système Pass-Pass afin de démultiplier, faciliter, simplifier l'intermodalité et la multimodalité.

❑ Créer un guichet unique « des mobilités »

Renforcer le rôle de promotion et d'adaptation du réseau, de l'agence commerciale STIBUS ainsi que son rôle de diffusion de l'information, de gestion et d'analyse de la fréquentation, des recettes, de l'adéquation de la tarification aux besoins, de l'offre et de la demande...

Développer le rôle d'aide et de renseignements de l'agence STIBUS auprès des publics fragiles qui n'accèderaient pas aux moyens numériques.

Mais aussi y centraliser la diffusion et la promotion des informations relatives à l'offre complète de mobilités du territoire y compris les mobilités actives (vélo), partagées (covoiturage) et solidaires.



❑ Améliorer l'intermodalité par l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et des PEM ruraux

Si la billetterie digitalisée simplifie l'accès aux titres de transports, l'aménagement de l'espace et l'amélioration de la diffusion des informations sont indispensables pour faciliter la chaîne des déplacements (intermodalité) tant quotidiens qu'occasionnels.

La création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des principales gares ferroviaires du Val de Sambre constitue l'acte premier et majeur pour améliorer l'intermodalité du territoire. Chaque projet de PEM ferroviaires comprend : une gare routière pour faciliter les correspondances : bus, cars, TAD, navettes, train, vélos, marche, covoiturage etc. ; de l'information multimodale en temps réel ; Des stationnements sécurisés pour les vélos ; des cheminements piétons sécurisés et accessibles ; un P+R ; un dépose-minute ; un point de rencontre covoiturage. C'est aussi un espace ouvert en lien avec le centre-ville qui offre ses services.

Dans leur principe, les PEM ne sont pas réservés aux sites des gares ferroviaires mais peuvent être aménagés partout où plusieurs modes de déplacements sont en correspondances. Il est ainsi projeté de réaliser des pôles d'échanges multimodaux ruraux à priori mais pas exclusivement dans les communes rurales ou périurbaines, comprenant, à minima une intermodalité bus/vélo (ou car scolaire/vélo). Chaque PEM rural pourra également comprendre, si cela est nécessaire, un point de rencontre covoiturage ou Pédibus ou Vélobus, un mini P+R, un arrêt TAD ou tout autre aménagement facilitant le report modal de la voiture vers d'autres mobilités écoresponsables.

Deux projets de PEM rural pour le moment : celui de Colleret et celui de Villers-Sire-Nicole.

Trois projets de PEM ferroviaires en cours : Le PEM d'Aulnoye-Aymeries qui engage sa phase 3 d'aménagement des abords de la gare. La phase 1 de construction du parking-relais (P+R) a été achevée en 2014 et la phase 2 de réalisation d'une liaison piétonne couverte entre le P+R et la gare, se termine en 2021.



Le PEM de Maubeuge dont la mise en service est prévue fin 2021. La nouvelle gare routière avec ses 15 quais et sa halle d'accueil multimodal des voyageurs est adossée à la voie de bus en site propre (TCSP Maubeuge-Louvroil) et proche du parking en silo qui fait office de P+R. Un garage à vélos sécurisé, des arceaux et une attention forte à l'accessibilité piétonne encourage les mobilités actives.

Le PEM de Jeumont dont la réalisation débute par la réalisation de la liaison piétonne et cyclable dite « allée jardinée » entre la gare ferroviaire et le centre-ville.

AXE 3

UN RESEAU ATTRACTIF ET SOLIDAIRE

❑ Communiquer de façon offensive et multimodale

Démultiplier les canaux de diffusion d'information en développant le canal digital.

Diffuser numériquement de l'information adaptée à la demande des usagers avec la solution SMS qu'offre Inimo.

Contribuer à améliorer le MaaS notamment par l'intégration de l'offre STIBUS dans l'assistant SNCF et dans l'application Tixipass qui offre la possibilité aux usagers d'acheter un titre de transport dématérialisé.

Améliorer l'expérience usager avec l'intégration d'un plan dynamique incluant un calcul d'itinéraire disponible sur le site web et sur l'application mobile STIBUS.

Diffuser de l'information en instantanée dans les bus grâce à Navineo.

Développez les réseaux sociaux, prioritairement Facebook et Twitter et y diffuser régulièrement du contenu différencié. Fédérer une communauté permettra de se rapprocher des usagers et d'améliorer l'image du réseau.



❑ Murir les réflexions sur la gratuité du transport

Conforter la gratuité du transport des scolaires (éloignés des établissements d'enseignements), conditionnée par les cofinancements.

Se déterminer sur la question d'une éventuelle gratuité du réseau.



❑ Rendre la tarification encore plus attractive

Etudier de nouveau la tarification dont les modifications de 2018 notamment le titre VDUO ont été un succès, pour vérifier sa cohérence, son attractivité, son adaptation aux évolutions démographiques et socioéconomiques du territoire.

Tendre vers des tarifications trains – bus intégrées voire uniques.

❑ Contribuer aux mobilités solidaires

Contribuer à la mise en œuvre, au fonctionnement ou à la pérennité de mobilités solidaires organisées par des associations d'insertion : garages solidaires, plateformes d'accompagnement à la mobilité des publics les plus fragilisés vers l'emploi ou la formation, services solidaires autour du vélo etc...

❑ Persévérer à rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) ou en situation de handicap (PSH)



Rendre accessibles les services internet/web et téléphoniques afin de répondre à l'obligation de l'accessibilité numérique.

Alimenter les calculateurs d'itinéraires par des données relatives à l'accessibilité du réseau notamment dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt (obligation LOM).

Répertorier puis diffuser les informations donnant l'usage du réseau aux PMR et PSH et présenter le bilan des interventions réalisées en faveur de l'accessibilité sur le site internet du SMTUS (obligation LOM).

Faciliter l'assistance humaine pour les voyageurs en situation de handicaps par la définition d'un tarif préférentiel pour leur accompagnateur.

Reconsidérer les orientations de l'Agenda Programmé d'Accessibilité (Ad'AP) du SMTUS pour les harmoniser avec les évolutions récentes et à venir du réseau.

Etudier la faisabilité de concilier et mutualiser le transport à la demande avec les modalités propres aux transports des PMR et des PSH.

Poursuivre la mise en accessibilité des véhicules et des arrêts.

❑ Dynamiser l'image et l'attractivité du réseau

Effectuer le transfert de compétence relative aux abris voyageurs, des communes vers le SMTUS afin de maîtriser l'équipement et la maintenance des points d'arrêt.

Rénover les stations vandalisées de la voie de bus en site propre Maubeuge-Louvroil.

Homogénéiser les points d'arrêts sur l'ensemble du ressort territorial en remplaçant progressivement les anciens panneaux interurbains par le mobilier STIBUS.

Améliorer le confort d'attente aux arrêts notamment les plus fréquentés (nouvel hôpital, centre commercial).

Adaptée la livrée des couleurs du réseau pour en redynamiser l'image.



AXE 4

UN RESEAU TOURNÉ VERS LES MOBILITES ACTIVES ET PARTAGEES

❑ Mettre en œuvre les actions du schéma directeur cyclable et piéton



Créer un service des « mobilités actives, partagées et solidaires » éventuellement mutualisé à l'échelle de l'arrondissement ;

Orchestrer les compétences et les financements relatifs aux modes actifs, et répertorier les subventions.

Identifier puis accompagner des organismes pilotes volontaires pour mettre en place des « systèmes vélo et marche » complets (itinéraires, stationnement, formations, réparations, locations...) en faveur de leur personnel ainsi que des Pédibus ou des Vélobus scolaires pour les établissements d'enseignements pilotes.

Accompagner la CAMVS comme site pilote dans sa démarche de promotion de la pratique des modes actifs de son plan de mobilité employeur.

Etudier la faisabilité et la création d'une « Maison du Vélo ».

Organiser un service de location moyenne et longue durée de vélos utilitaires, à assistance électrique (VAE) et spéciaux (cargo ...) ainsi qu'une aide à l'achat.

Mettre au point un programme de formations de « remise en selle » et « bon comportement à vélo/à pied » ainsi que des ateliers de « remise en état » et « bon équipement des vélos » à destination des cibles des organismes pilotes.

Être en cohérence avec les projets des Véloroutes / Voies Verte et Réseau Points Nœuds », et le Plan Vélo de la Ville de Maubeuge.

Développer un réseau cyclable et pédestre utilitaire en profitant des opportunités de travaux des programmes pluriannuels des gestionnaires de voirie, et en étudiant la faisabilité d'axes structurants identifiés et à identifier du schéma directeur.

Réaliser la liaison cyclable et piétonne gare-centre-ville de Jeumont dite « allée jardinée ».



Promouvoir les voies de bus en site propre comme colonne vertébrale de ce réseau.

Réaliser une charte du jalonnement vélo et piéton utilitaire, et un référentiel des bonnes pratiques d'aménagements et d'équipements en faveur des modes actifs.

Jouer un rôle d'AMO auprès des collectivités du ressort territorial projetant des aménagements, des équipements et des interventions en faveur des modes actifs.

Inscrire le territoire dans les événementiels cyclables et piétons nationaux et régionaux.



❑ Stimuler l'usage des modes alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture (mobilités partagées)

Etablir un schéma directeur du covoiturage de proximité.

Proposer du covoiturage de proximité en adhérant à la plateforme Pass-Pass.

Créer de nouvelles aires de covoiturage et des points de rencontre covoiturage.

Etudier la faisabilité d'une station d'autopartage à localiser dans un pôle d'échanges multimodal.

Faciliter le report modal en optimisant et en valorisant les parkings-relais et en intégrant le jalonnement P+R dans le jalonnement existant.

AXE 5

UN RESEAU QUI ASSUME LA TRANSITION ENERGETIQUE

❑ Choisir l'énergie propre des bus de demain

Etudier et définir l'énergie à faibles émissions qui équipera les véhicules du réseau STIBUS parmi l'offre proposée à savoir l'électricité, l'hydrogène ou le gaz et biogaz.

Mettre le parc de bus en conformité avec la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015 et ses décrets d'application qui imposent aux autorités organisatrices de la mobilité de renouveler leur flotte avec des « bus propres » à hauteur de 50 % en 2020, et 100 % en 2025.

❑ Encourager l'utilisation de véhicules à énergies propres

Intensifier le déploiement des bornes de recharge électrique pour les véhicules électriques (CAMVS).

Equiper les infrastructures de stationnement des vélos, de recharges pour les vélos à assistance électrique.

Encourager le renouvellement vertueux des flottes des collectivités.



AXE 6

UN RESEAU QUI PREND EN COMPTE LES AUTRES MOBILITES

❑ Maintenir une offre ferroviaire forte

En plus de retenir l'axe ferroviaire Aulnoye-Maubeuge-Jeumont comme complément de l'offre de bus, le territoire doit lutter fermement pour conserver l'atout du train pour relier et ouvrir le territoire vers l'extérieur dans toutes les directions.

❑ Révéler le potentiel « mobilité » de la Sambre

Etudier la faisabilité d'une ligne de transport collectif fluvial.

Poursuivre la mise en valeur et la promotion des ports d'Hautmont.

Développer une politique d'attractivité touristique autour de la Sambre.

Examiner l'opportunité d'un transport collectif fluvial à vocation touristique.

❑ Intégrer la mobilité dans la planification urbaine

Privilégier l'urbanisation à proximité des transports collectifs existants.

Intégrer la desserte en modes actifs des secteurs de projets d'urbanisation, notamment pour leurs liaisons avec les secteurs d'emplois.

Fixer des normes minimales de stationnement notamment pour les vélos et autres engins individuels de déplacement, pour les nouvelles constructions et les nouveaux logements.

❑ Organiser durablement le transport de marchandises

Etudier l'opportunité de mettre en place une politique publique de gestion de la mobilité des marchandises.

Etudier l'organisation des livraisons commerciales et artisanales dans les centralités.

Inciter les commerces en centre-ville à étudier les possibilités de stationnement qui éviteront l'encombrement de l'espace public.

Soutenir et valoriser les initiatives visant à développer des systèmes de livraison non motorisés ou une flotte de véhicules électriques de livraison.

Etudier l'opportunité de transporter les marchandises en vrac par voie ferrée ou voie d'eau.

Les mobilités de demain en Val de Sambre

Ressort territorial du SMTUS

7 décembre 2021

