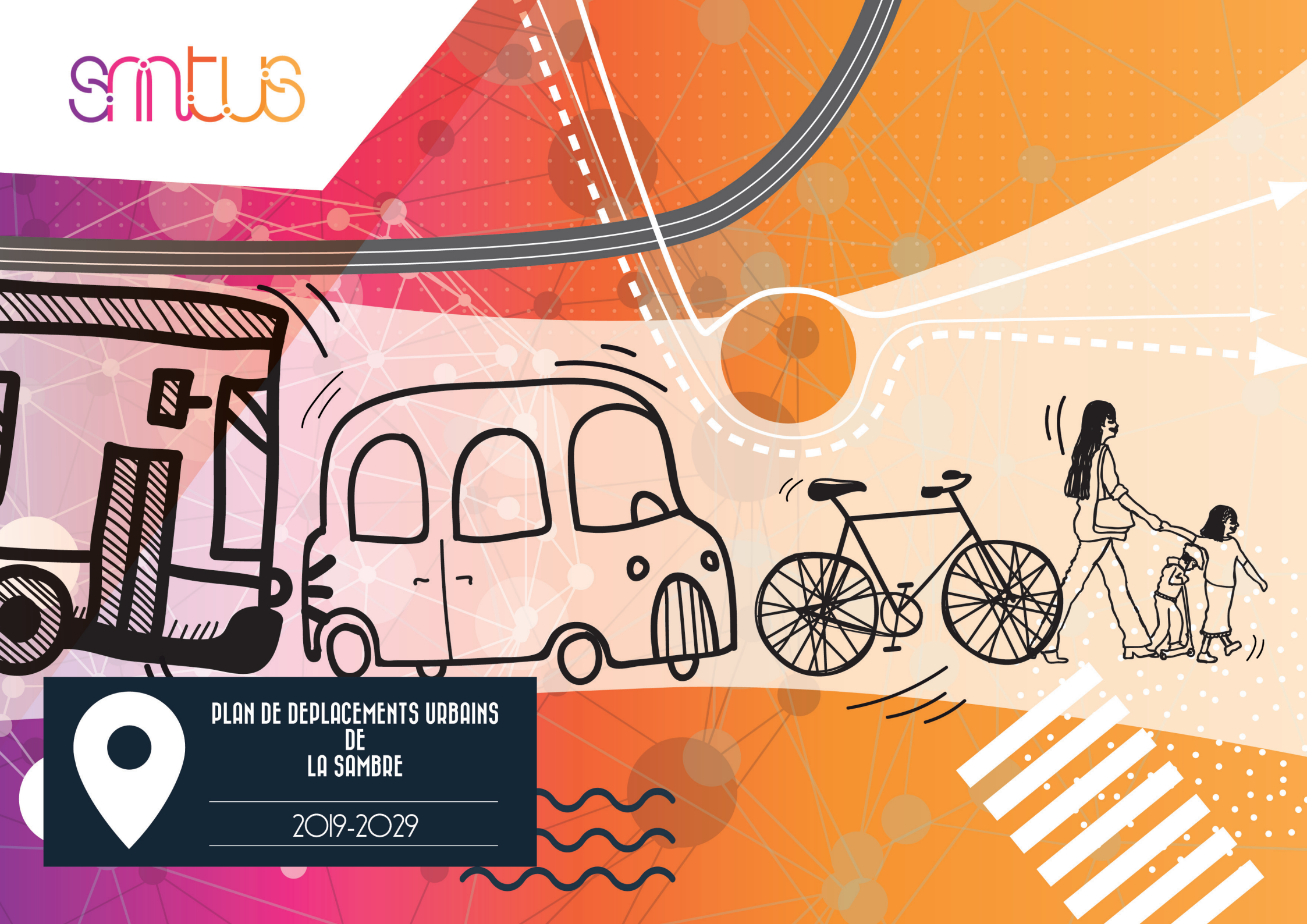




PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
DE
LA SAMBRE

2019-2029

01

LE CONTEXTE P.5

Qu'est ce qu'un PDU	P. 6
La démarche d'élaboration du PDU de la Sambre	P. 8
L'articulation du PDU avec les autres documents de planification	P. 9

02

L'ÉTAT DES LIEUX P.21

Présentation du territoire	P. 22
Les caractéristiques socio-économiques	P. 29
Les principaux pôles générateurs de déplacements	P. 42
La mobilité des habitants	P. 55
Les transports alternatifs à la voiture	P. 66
Les déplacements motorisés	P. 114
Les déplacements à vocation économique	P. 133
Synthèse de l'état des lieux	P. 147
Les défis du PDU de la Sambre	P. 149

03

L'AMBITION P. 151

La mise en oeuvre de l'ambition: les objectifs de l'organisation des déplacements	P. 156
La finalité de l'ambition : les objectifs quantitatifs de la dynamique de mobilité	P. 165

SOMMAIRE

04

LE PLAN D' ACTIONS 2019–2029

P. 169

Contenu et organisation
des fiches actions P. 170

Les objectifs en actions P. 172

05

LE PILOTAGE DU PDU

P. 217

La gouvernance P. 218

L'évaluation et le suivi P. 219

Le coût et le financement P. 220

06

INDEX

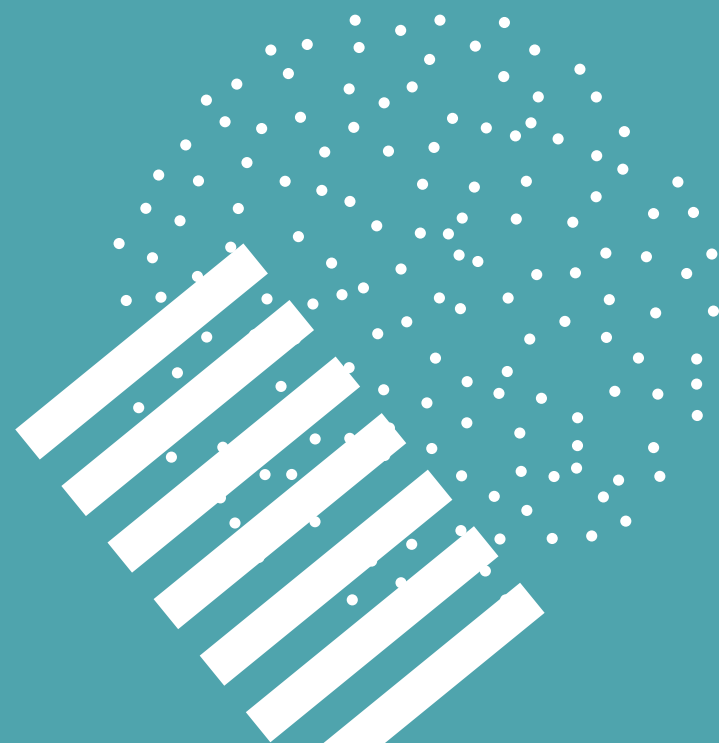
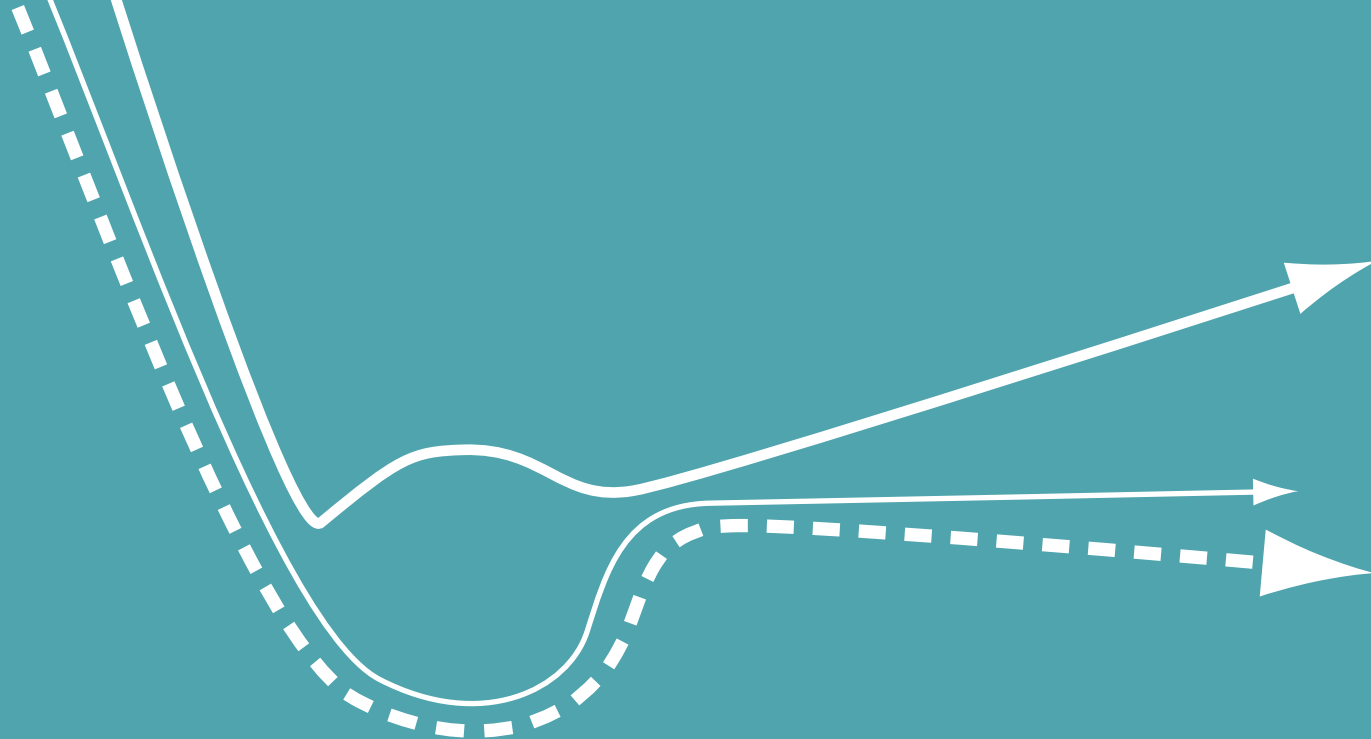
P. 221

Sigles et abréviations P. 222

Glossaire P. 223

01

LE CONTEXTE



QU'EST-CE QU'UN PDU ?

Le **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** est un outil de planification qui a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. Il a été rendu obligatoire en 1996, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a renforcé la portée et le contenu des PDU, notamment en matière de sécurité routière, de stationnement et de transport de marchandises.

La loi NOTRe du 07 Août 2015, dans la continuité de la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des métropoles), est venue préciser les modalités d'intervention des **Autorités Organisatrices de la Mobilité** (auparavant appelées Autorités Organisatrices des Transports Urbains). Elle a aussi défini les services de transport urbain et a substitué la notion de Périmètre de Transports Urbains (qui figurait à l'article L. 1231-2 du Code des transports) par la notion de « **ressort territorial** des autorités organisatrices de la mobilité ».

Dans ce contexte, le PDU se voit assigner **11 objectifs généraux** en vertu de l'article L1214-2 du Code des transports. Il doit ainsi viser à assurer :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Par ailleurs, le PDU doit intégrer deux annexes :

- ♦ L'évaluation environnementale, qui a été rendue obligatoire depuis le décret n°2005-613 du 27 Mai 2005, en vue d'analyser l'impact du projet de PDU sur l'environnement, dès les phases de planification et de programmation (c'est-à-dire avant la mise en œuvre effective du PDU).
- ♦ De même, la Loi sur l'égalité des droits et des chances, sur la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, impose un volet sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et utilisateurs de fauteuils roulants avec pour objectif de rendre l'ensemble de la chaîne des déplacements accessible pour cette catégorie d'usagers.



Un premier PDU pour le Val de Sambre fut engagé fin 1998 et arrêté en juin 2002 par le conseil syndical. Suite à un avis négatif de l'Etat sur l'arrêt de projet et malgré la reprise des études jusqu'en 2005, le processus d'élaboration n'a jamais atteint son terme. Dès lors, le bureau d'études EGIS a été mandaté par le SMTUS pour l'élaboration du nouveau projet de PDU. Dans ce cadre a été rédigée la version initiale du diagnostic qui a engagé les premiers échanges sur les objectifs et les actions du PDU. Par délibération du SMTUS en date du 29 Juin 2016, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre (ADUS) a été chargée de compléter et de finaliser le dossier de PDU pour le mener jusqu'à son terme. Le bureau d'études EGIS, quant à lui, a réalisé l'étude environnementale.

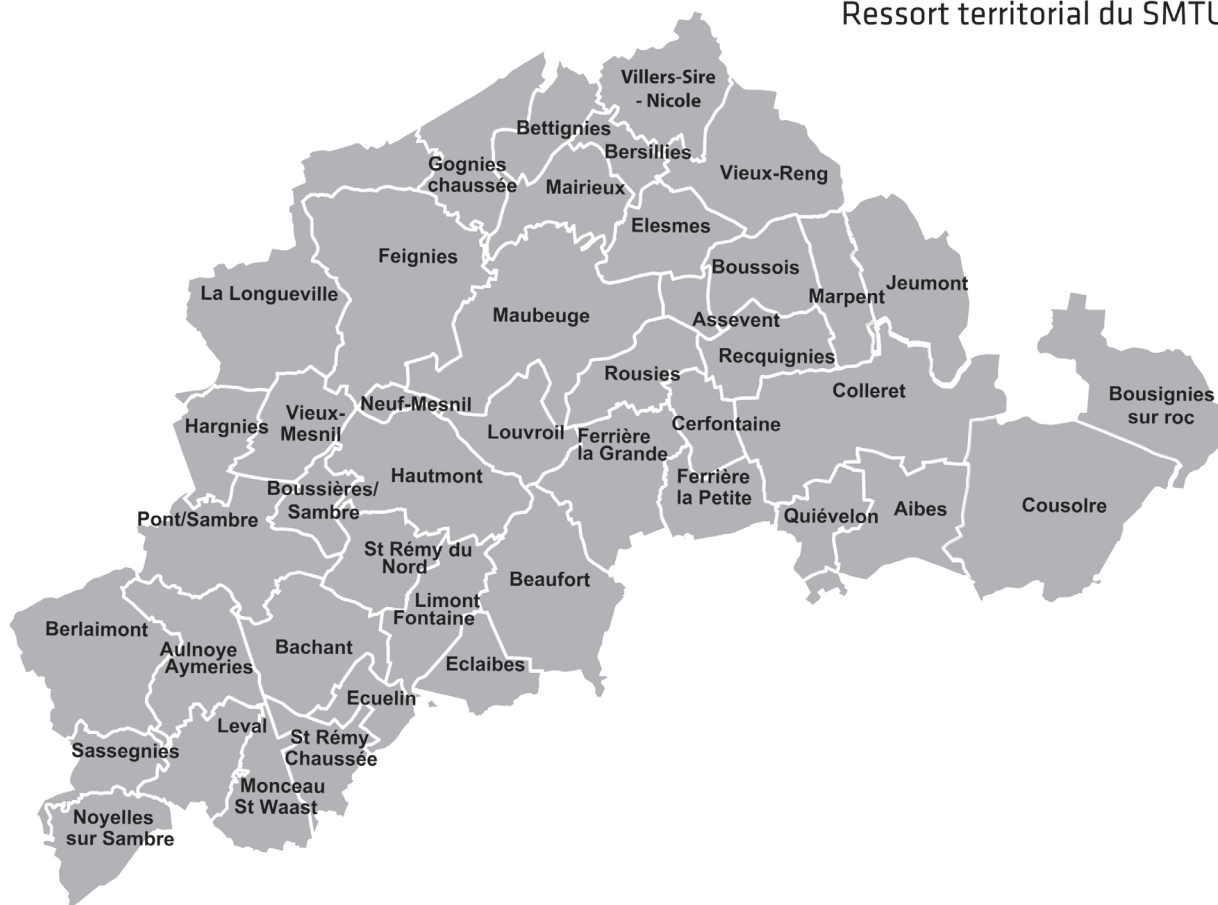
Le PDU est établi pour une durée de 10 ans et doit faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans. Il doit être révisé en cas de modification du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (dans un délai maximum de 3 ans).

LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PDU DE LA SAMBRE

Le Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre (SMTUS) est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le Val de Sambre depuis 1979 (ex-SMVS). Il a été Maître d'ouvrage du projet de Transport Collectif en Site Propre (projet Viavil) du Val de Sambre. Depuis le 1er avril 2012, l'exploitation du réseau STIBUS est confiée à la SPLTISA (Société Publique Locale des transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois). En tant qu'AOM, le SMTUS pilote également le Plan de Déplacements Urbains.

Le territoire du PDU couvre 45 communes et 129 179 habitants sur une superficie de 408 km². Il réunit l'ensemble de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS) ainsi que les communes d'Hargnies et de La Longueville.

Ressort territorial du SMTUS



Au 1er janvier 2014, les Communautés de Communes de Sambre-Avesnois, du Nord-Maubeuge, du Nord-Est Avesnois et l'Agglomération Maubeuge - Val de Sambre sont devenues une seule intercommunalité appelée Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS). Suite à cette fusion, le PDU du Val de Sambre a vu son territoire évoluer et a été renommé PDU de la Sambre.

L'ARTICULATION DU PDU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LE CADRE JURIDIQUE //

La loi SRU est venue insister sur la cohérence territoriale, autrement dit sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements. Depuis, les documents d'urbanisme doivent tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles (au sens juridique du terme) avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) lorsqu'ils existent.

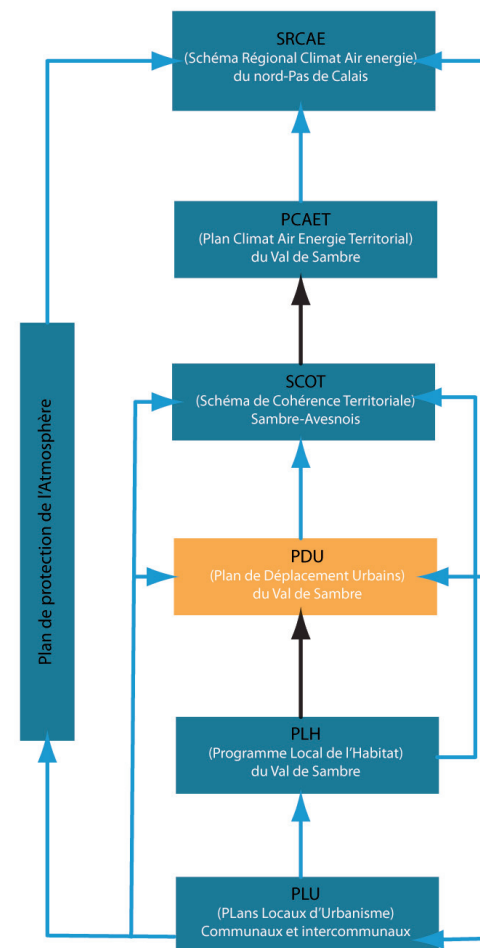
La loi Grenelle II de 2010 est venue préciser que le PDU fait partie des plans ou documents qui doivent être juridiquement compatibles avec le Document d'Orientation et de Programmation des SCOT et les Schémas de secteur. Depuis la loi ALUR (Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové) du 24 Mars 2014, le SCOT est défini comme un document d'urbanisme « intégrateur » : c'est au regard du SCOT que les documents d'urbanisme d'ordre inférieur doivent être compatibles.

Ainsi, les prescriptions des PDU s'imposent aux PLU et, à l'inverse, elles doivent prendre en compte les orientations des SCOT et des Schéma Régionaux Climat Air Energie (SRCAE).

Si le SCOT est approuvé après l'approbation d'un Programme Local de l'Habitat ou d'un Plan de Déplacements Urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

Depuis la loi ALUR, les collectivités peuvent choisir d'élaborer un PLU intercommunal tenant lieu de PDU si l'EPCI est une Autorité Organisatrice de la Mobilité prévue à l'article L. 1231-1 du Code des transports). Le PLUi « intégrateur » représente le meilleur moyen de réussir la traduction opérationnelle des objectifs du PLH ou du PDU.

LE PDU DANS LA HIÉRARCHIE DES NORMES



INFO

Les communes du PDU de la Sambre sont toutes couvertes par des PLU intercommunaux (PLUi) en cours d'élaboration : celui de la Communauté de Communes du Pays de Mormal ainsi que celui de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre. Cette dernière a notamment fait le choix de porter le contenu de l'état des lieux du PDU au rapport de présentation de son PLUi.

—→ Prise en compte
—→ Compatibilité

DU SCHÉMA RÉGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE AU PDU DE LA SAMBRE //

Aujourd'hui incontournable dans tout projet d'aménagement, la prise en compte des enjeux liés à la qualité de l'air doit être formalisée dans les documents de planification et de stratégie territoriale, de l'échelle nationale à l'échelle locale. En effet, si des résultats positifs sont constatés en France pour la qualité de l'air, d'autres sources de pollutions atmosphériques restent émissives et représentent des défis sanitaires et environnementaux majeurs. En témoignent les études épidémiologiques et climatologiques d'ATMO Nord-Pas-de-Calais estimant pas moins de 400 000 décès prématurés par an en Europe, dont 42 000 en France, dus notamment aux particules circulant dans l'air.

Face à ces défis, la Région Hauts-de-France encourage ses collectivités, au travers de son Schéma Régional Climat Air Energie (approuvé le 20 Novembre 2012), à redoubler d'efforts et à intégrer dans les stratégies locales d'aménagement 47 orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter aux horizons 2020 et 2050. Ce document « cadre » régional définit des objectifs et orientations :

- ♦ ayant pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de la consommation énergétique ;
- ♦ permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets ;
- ♦ déterminant des objectifs de développement des énergies renouvelables.

Ces orientations, valables pour une durée de cinq ans, concernent tous les secteurs d'activité en région, dont celui des transports routiers, doivent être déclinées localement au travers d'un plan d'actions stratégiques et opérationnelles animé dans le cadre d'un **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**.

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) se définit comme un projet territorial de développement durable dont la finalité est la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique ; d'une part sous l'angle de l'atténuation (réduire les émissions de gaz à effet de serre), et d'autre part sous l'angle de l'adaptation (capacité du territoire à faire face aux effets indésirables du changement climatique, comme par exemple les inondations). Deux grandes idées sont à retenir à ce titre :

- ♦ Concrètement, le PCAET constitue un cadre d'engagement d'un territoire dans la conduite d'une stratégie locale de transition énergétique (paquet 3x20 pour 2020, Facteur 4 pour 2050).
- ♦ Depuis le décret n°2016-849 du 28 Juin 2016 relatif aux PCAET, le projet territorial doit intégrer des enjeux de la qualité de l'air.



En Sambre-Avesnois, une politique de transition énergétique est conduite depuis 2009 avec la mise en place d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET) à l'échelle du Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois. Animé techniquement par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre (ADUS), un diagnostic Energie-Climat ainsi qu'une feuille de route répertoriant les objectifs locaux attendus en matière de transition énergétique et les déclinaisons locales de la stratégie régionale ont été validés en Décembre 2012. Il en résulte trois grandes ambitions, valables pour tous secteurs d'activités (transports, logements, énergie, industries etc.) :

1. Réduire les consommations d'énergie du territoire ;
2. Valoriser les ressources du territoire ;
3. S'adapter au changement climatique et à la transition énergétique.

Au sein même du PCAET Sambre-Avesnois (qui est en cours de mise à jour, avec intégration d'un volet relatif à la qualité de l'air), une orientation est principalement dédiée aux différentes formes de mobilité : « en se déplaçant autrement ». Les actions proposées à ce titre sont les suivantes :

- ♦ développer les transports en commun et le covoiturage ;
- ♦ faciliter la pratique de l'intermodalité et les modes actifs ;
- ♦ promouvoir les véhicules et pratiques plus sobres et « décarbonnées » ;
- ♦ sensibiliser les transporteurs routiers à l'éco-conduite ;
- ♦ optimiser la logique de transport.

Ces actions stratégiques doivent être intégrées dans les documents locaux d'urbanisme et de planification à l'instar du SCOT, du PLUI, du PLH, du PDU. Il est à noter que l'article 56 de la loi n°2015-992 du 17 Août 2015, relative à la loi de transition énergétique pour la croissance verte, confie le portage technique et politique des PCAET aux intercommunalités à fiscalité propre, avec des échéances d'adoption obligatoire fixées par le décret n°2016-849 du 28 Juin 2016.

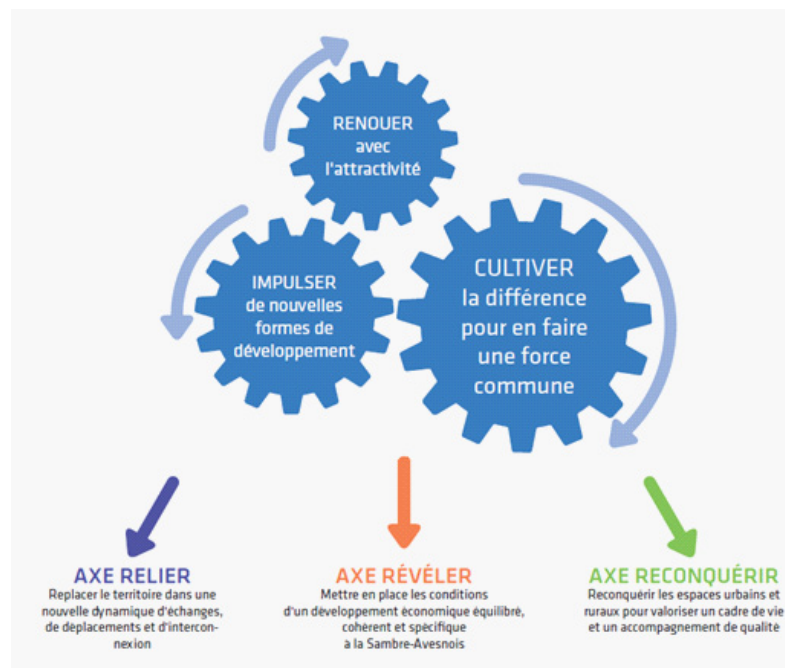
Enfin, le cadre réglementaire et institutionnel en matière de transition énergétique et de qualité de l'air permet aux Plans de Déplacements Urbains d'appliquer une méthodologie de recensement des polluants atmosphériques identique à celle du PCAET (décret n°2016-753 du 7 Juin 2016), facilitant les liens de compatibilité des orientations du PCAET avec celles du PDU.

LES DÉPLACEMENTS AU CŒUR DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS //

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sambre-Avesnois, approuvé par délibération du Conseil Syndical en date du 03 Juillet 2017, édicte trois grandes ambitions stratégiques reprises dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

- ♦ « **RELIER** les territoires, le territoire, de manière physique, numérique, psychologique, les espaces urbains, les espaces ruraux, les espaces urbains et ruraux, ... ;
- ♦ **RÉVÉLER** un cadre de vie, une histoire industrielle, une histoire textile, une histoire urbaine, une histoire agricole qui a façonné les paysages, un potentiel de métamorphose, une culture, un patrimoine naturel, agricole, matériel, immatériel, une position stratégique, les atouts du territoire, des territoires, ... ;
- ♦ **RECONQUÉRIR** la ville, les friches, les logements vacants, les cœurs urbains, les centres-villes, les potentialités écologiques des réservoirs de biodiversité, les espaces agricoles, les cœurs de bourgs ruraux, l'image du territoire. »

LES AXES STRATÉGIQUES DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS

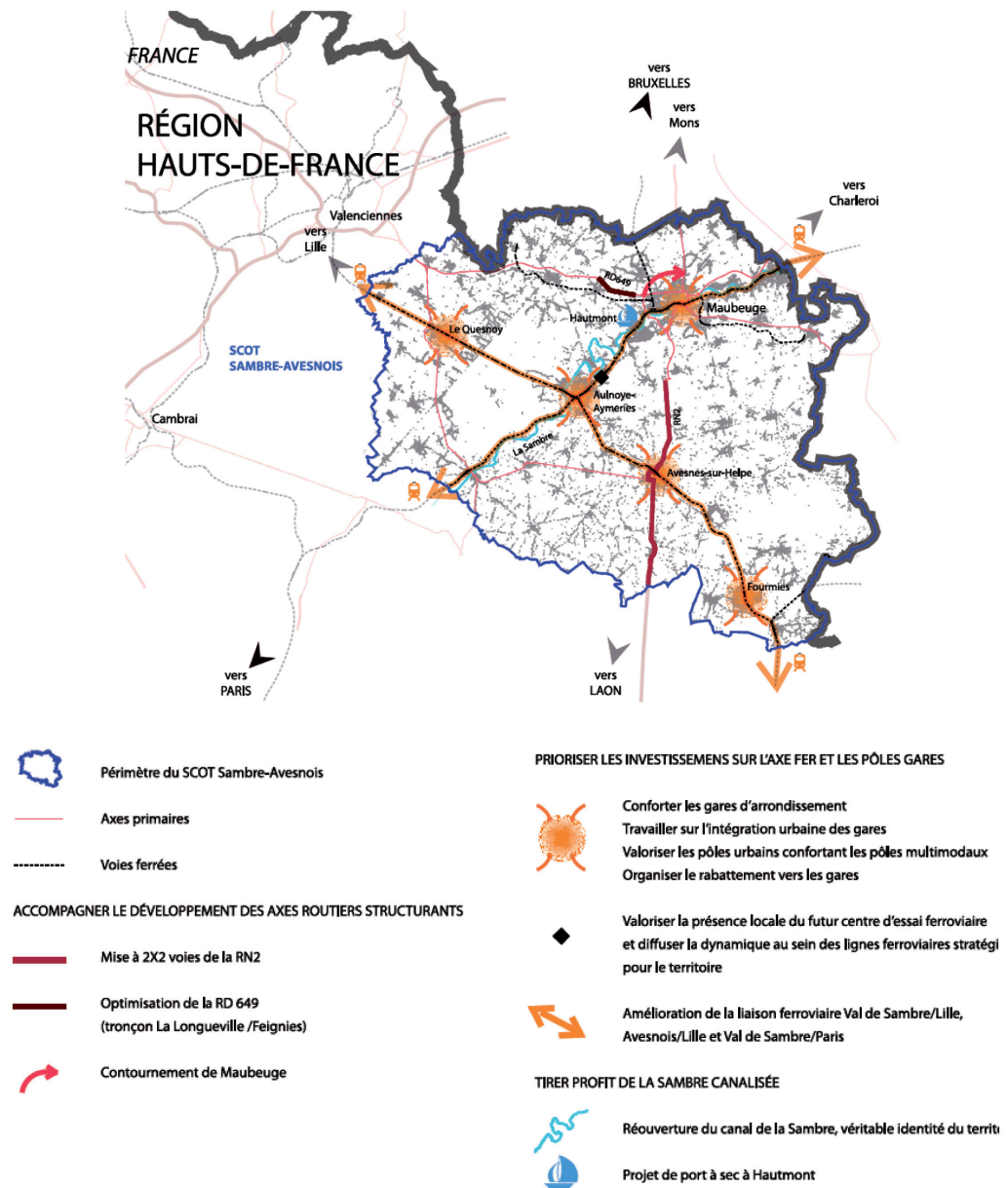


SCOT SAMBRE – AVESNOIS : REQUALIFIER LES PRINCIPAUX AXES DE COMMUNICATION HISTORIQUES ET RACCROCHER LA SAMBRE-AVESNOIS AUX TERRITOIRES VOISINS

Les déplacements sont au cœur de ces trois axes stratégiques du SCOT, et notamment autour du premier axe. Ce dernier, qui vise à replacer le territoire Sambre-Avesnois dans une nouvelle dynamique d'échanges, de déplacements et d'interconnexions, projette en particulier de :

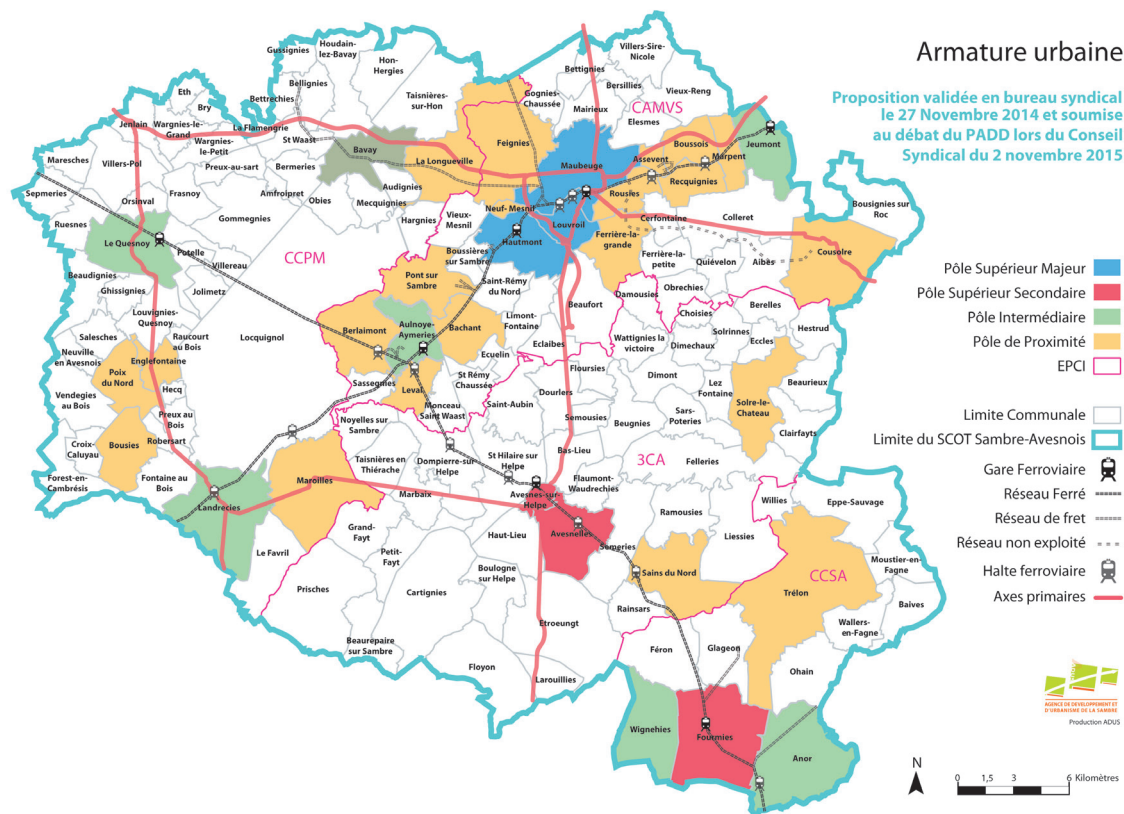
- ◇ Requalifier les principaux axes de communication historiques et raccrocher la Sambre-Avesnois aux territoires voisins ;
- ◇ Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle en diversifiant l'offre, notamment grâce à l'adaptation de l'offre de transports en commun aux caractéristiques et besoins du territoire.

Le **territoire du Val de Sambre** revêt un intérêt majeur pour le SCOT. La position de « pivot » sur le territoire Sambre-Avesnois le place en effet au cœur des politiques de développement des axes de connexion routiers, ferrés et fluviaux.



De plus, au sein de l'armature urbaine, les trois pôles majeurs de la Sambre-Avesnois sont localisés sur le territoire sambrien (Maubeuge, Hautmont et Louvroil), tout comme un pôle intermédiaire (Jeumont) et plusieurs pôles de proximité.

ARMATURE URBAINE DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS



Conformément au Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), l'armature urbaine définie par le SCOT Sambre-Avesnois doit chercher à permettre :

- ♦ le rapprochement des lieux de travail, des lieux d'habitat, des commerces, des services et des équipements en essayant de favoriser l'autonomie de chacun des bassins de vie ;
- ♦ d'adopter une politique habitat et emploi globale permettant de renforcer la production de logements dans les polarités supérieures et intermédiaires et d'y localiser les zones d'emploi de manière à limiter les déplacements ;
- ♦ de contenir les tendances démographiques en cours, qui conduisent les communes faiblement peuplées et équipées à accueillir une part prépondérante du développement résidentiel ;
- ♦ de favoriser la production de logements abordables pour les ménages de la Sambre-Avesnois ;
- ♦ d'améliorer le système de mobilité pour favoriser la maîtrise du déplacement automobile et pour renforcer l'organisation du territoire autour du transport collectif.

Déplacements et habitat

À l'intérieur même du territoire du SCoT Sambre-Avesnois, le développement de l'usage des transports collectifs doit permettre de limiter l'utilisation de l'automobile. Les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux devront prendre en compte les objectifs suivants définis dans le PADD du SCoT Sambre-Avesnois :

- ◇ **organiser l'intermodalité à partir des pôles gares pour conforter la desserte interurbaine ;**
- ◇ **favoriser le développement de l'urbanisation (habitat, activités) à proximité des pôles d'échanges et en lien avec la desserte en transports collectifs ;**
- ◇ **favoriser l'usage des modes actifs et intégrer ces mode de déplacement à toute réflexion urbanistique.**

RECOMMANDATIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES A L'HABITAT

- Envisager d'intégrer aux PLUi des volets déplacements ou mettre en place des Plans de Déplacements Urbains aux échelles intercommunales.

EXTRAIT DES PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES A L'HABITAT

- Intégrer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux une réflexion permettant d'organiser l'intermodalité à partir des pôles gares identifiés dans le SCoT (réaménagement des pôles en intégrant la question intermodale, ...) : Avesnes-sur-Helpe, Aulnoye-Aymeries, Fourmies, le Quesnoy et Maubeuge ;
- Majorer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux l'objectif de densité moyenne brute de 30 logements à l'hectare de 15% dans un périmètre de rayon d'environ 500 mètres / 7 minutes à pieds autour des pôles gares identifiés dans le SCoT ou des arrêts de TCSP, périmètre à adapter en fonction des configurations urbaines (coupures urbaines, ...) et des contraintes naturelles et/ou réglementaires ;
- Concernant le stationnement, les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux devront se référer aux obligations réglementaires prévus dans le code de l'urbanisme (article L.151-30 et suivants du code de l'urbanisme) ;
- Intégrer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux des obligations de réalisation de stationnement vélos, et notamment dans les bâtiments neufs à usage principal d'habitation et dans les bâtiments neufs à usage principal de bureaux, pour les équipements structurants existants (gares, ...) ;
- Intégrer dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones à urbaniser des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux des obligations de réalisation de cheminements doux permettant de se raccorder au réseau existant, éventuellement d'anticiper de futures connexions, si besoin, aux arrêts de transport en commun, et en direction des services, équipements et/ou commerces de la centralité.

EXTRAIT DES PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

- Justifier dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux ou lors de procédures de modifications, toute création ou ouverture de nouvelles zones d'activités au regard des besoins économiques de l'EPCI appuyés par le projet de territoire, des besoins spécifiques des entreprises, du taux de remplissage des zones d'activités existantes, de l'implantation de la zone au regard de l'armature urbaine du SCoT et de la prise en compte de la thématique « déplacements » ;
- Dans les communes non définies comme pôles à l'échelle de l'arrondissement dans la carte de l'armature urbaine, espaces moins bien desservis par les transports en commun, ces nouvelles zones devront s'implanter en priorité le long des axes les plus fréquentés tout en engageant une démarche à moyen terme sur des liaisons possibles ou futures en transport en commun et/ou en mettant en place des démarches type Plan de Déplacement des Entreprises ;
- Dans les pôles de l'armature urbaine, implanter les nouvelles zones d'activités économiques en priorité à proximité des plates-formes de transports en commun ou par une desserte directe de ces zones par les transports en commun, le long des axes routiers les plus fréquentés, voire le long des axes ferroviaires. Le développement ou la création des pôles d'emploi, pôles commerciaux et centres de formation devront être liés à une desserte par les transports collectifs performante.

Déplacements et économie

Le DOO du SCOT Sambre-Avesnois précise que les localisations préférentielles des commerces doivent être définies en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en **limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises**, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Ainsi, afin de répondre aux objectifs de l'article L141-16 du code de l'urbanisme (limiter les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, maintenir une cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises), la question des déplacements et des flux de personnes et de marchandises devra être intégrée à tout projet d'équipement commercial.

EXTRAIT DES PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX COMMERCES

Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux la mise en œuvre de cheminements doux internes, aménagés de manière sécurisée et différenciée, en lien avec les quartiers riverains, les itinéraires cyclables existants, et les points d'arrêts de transport en commun existants ;

- Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux l'accessibilité en transport en commun régulier, dont la fréquence de desserte est cadencée de façon suffisamment forte pour être attractive pour la clientèle ;
- Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux, la définition dans les documents d'urbanisme locaux de règles de stationnement adaptées rendant possible la mutualisation entre enseignes ;
- Fixer, dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux, des règles incitatives pour l'implantation de commerces en centre-ville, notamment en matière de nombre minimal de places de stationnement par unité commerciale ;
- Conditionner les nouveaux développements commerciaux à la définition préalable d'un projet global d'aménagement à l'échelle de la zone et à une échelle plus large (orientations d'aménagements, ZAC, ...), notamment en termes de déplacements,
 - définition préalable des modalités d'accessibilité routière, de manière à limiter les accès directs sur voie principale (mutualisation des accès entre plusieurs commerces),
 - définition des logiques d'accessibilité modes doux (principaux cheminements, connexion avec les itinéraires modes doux existants et les quartiers d'habitation limitrophes),
 - définition des logiques d'implantation des bâtiments, espaces de stationnement (dans une logique de mutualisation),
 - définition des trames vertes.

RECOMMANDATIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX COMMERCES

- Effectuer des diagnostics d'accessibilité de la voirie et des espaces publics afin de permettre la continuité des cheminements doux

Déplacements et accessibilité du territoire

La volonté exprimée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCOT est :

- ◇ **d'optimiser les relations routières nord-sud (RN2) en direction de Mons, Paris et Laon, et ouest-est (RD 649) en direction de Valenciennes (A23 vers Lille) et Charleroi.**
- ◇ **de prendre appui sur la Sambre canalisée rouverte à la circulation fluviale pour développer les activités économiques (tourisme, transport de marchandise) tant en direction de la Belgique que vers l'Île de France (Protocole de gestion partagée de l'axe Sambre).** La réouverture du canal de la Sambre est vitale pour le développement de l'économie touristique, pour celui d'activités diversifiées liées à l'eau et pour respecter l'objectif de diminution des gaz à effet de serre par une alternative au transport des marchandises, en particulier des pondéreux, par des flottilles de camions. Le projet de Port à sec d'Hautmont est cité comme un élément moteur de la politique touristique de la Sambre dans le projet de territoire de la CAMVS. Il comporte par ailleurs un volet économique en permettant notamment l'implantation d'entreprises.

Ainsi, l'amélioration de la desserte du territoire tant routière que ferrée doit permettre d'améliorer les relations et/ou les coopérations déjà engagées avec certains voisins : Lille, Cambrai, Chimay, Hirson...

Enfin, le développement et l'amélioration des transports collectifs (voie ferrée, transport urbains et interurbains) assureront une meilleure mobilité des habitants du territoire.

Les projets d'aménagement prendront en compte le renforcement des pôles-gares, permettant le maintien d'une bonne desserte ferroviaire sur les lignes Jeumont-Aulnoye-Aymeries-Valenciennes-Lille, Charleville-Hirson-Lille et Paris Nord-Saint-Quentin-Maubeuge.

Le diagnostic a fait apparaître trois types de gares :

- ◇ les pôles-gares (Avesnes-sur-Helpe, Aulnoye-Aymeries, Fourmies, le Quesnoy et Maubeuge).
- ◇ les gares principales de desserte (Hautmont et Jeumont).
- ◇ les gares-relais (dans l'ordre d'importance: Sains-du-Nord, Anor, Berlaimont, Louvroil, Dompierre, Recquignies et Landrecies).

PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

- Prendre en compte le renforcement des pôles gares dans les projets d'aménagement et dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux ;
- D'un point de vue économique, favoriser plus particulièrement à proximité des pôles-gares les implantations commerciales ainsi que les activités de services et les activités artisanales non nuisantes ;
- Intégrer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux une réflexion permettant d'organiser l'intermodalité à partir des pôles gares identifiés dans le SCOT (réaménagement des pôles en intégrant la question intermodale, ...) : Avesnes-sur-Helpe, Aulnoye-Aymeries, Fourmies, Hautmont, Jeumont, Le Quesnoy et Maubeuge ;
- Localiser les grands équipements qu'il reste à créer en priorité à proximité des axes lourds de transport collectif et accompagner les projets de dessertes piétons et vélos depuis les principaux secteurs d'habitat ;
- Majorer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux l'objectif de densité moyenne brute de 30 logements à l'hectare de 15% dans un périmètre de rayon d'environ 500 mètres autour des pôles gares identifiés dans le SCOT ou des arrêts de TCSP, périmètre à adapter en fonction des configurations urbaines (coupures urbaines, ...) et des contraintes naturelles et/ou réglementaires ;
- Prévoir au contact immédiat des pôles-gares et des gares principales de desserte les services indispensables au fonctionnement de ces pôles : parc de stationnement dimensionné aux besoins des usagers ; arrêt pour transport en commun (bus, taxi) et, si besoin, gare routière ; stationnement courte durée et dépose-minute ; plate-forme de covoiturage ; stationnement cycles et autres deux-roues ; cheminements doux permettant l'accès aux gares à partir des secteurs urbains denses de la commune éloignés de la gare.
- Dans les pôles de l'armature urbaine, implanter les nouvelles zones d'activités économiques en priorité à proximité des plates-formes de transports en commun ou par une desserte directe de ces zones par les transports en commun, le long des axes routiers les plus fréquentés, voire le long des axes ferroviaires. Le développement ou la création des pôles d'emploi, pôles commerciaux et centres de formation devront être liés à une desserte par les transports collectifs performante.
- Dans les communes non définies comme pôles à l'échelle de l'arrondissement dans la carte de l'armature urbaine, espaces moins bien desservis par les transports en commun, ces nouvelles zones devront s'implanter en priorité le long des axes les plus fréquentés tout en engageant une démarche à moyen terme sur des liaisons possibles ou futures en transport en commun et/ou en mettant en place des démarches type Plan de Déplacement des Entreprises ;
- Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux l'accessibilité en transport en commun régulier, dont la fréquence de desserte est cadencée de façon suffisamment forte pour être attractive pour la clientèle.

RECOMMANDATIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES A L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

- Privilégier l'implantation d'activités tertiaires dans le tissu urbain et en particulier au contact direct ou à proximité immédiate des gares et des arrêts du Transport en Commun en Site Propre et des gares. La bonne accessibilité au très haut débit est par ailleurs un critère d'implantation déterminant ;
- Envisager d'intégrer aux PLUi des volets déplacements ou mettre en place des Plan de Déplacements Urbains aux échelles intercommunales.

Déplacements et partage de la voirie

Conformément au DOO du SCOT, les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux devront assurer la **cohérence du réseau de liaisons douces, maîtriser l'offre de stationnement automobile et développer une offre adaptée aux deux roues**, raccourcir les distances entre générateurs de flux (services, équipements, commerces...) et habitat.

PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX MODES ACTIFS

- Intégrer dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation des zones à urbaniser habitat des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux des obligations de réalisation de cheminements doux permettant de se raccorder au réseau existant, éventuellement d'anticiper de futures connexions, si besoin, aux arrêts de transport en commun, et en direction des services, équipements et/ou commerces de la centralité.
- Intégrer dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux des obligations de réalisation de stationnement vélos, et notamment dans les bâtiments neufs à usage principal d'habitation et dans les bâtiments neufs à usage principal de bureaux ;
- Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux la mise en œuvre de cheminements doux internes, aménagés de manière sécurisée et différenciée, en lien avec les quartiers riverains, les itinéraires cyclables existants, et les points d'arrêts de transport en commun existants.

RECOMMANDATIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX MODES ACTIFS

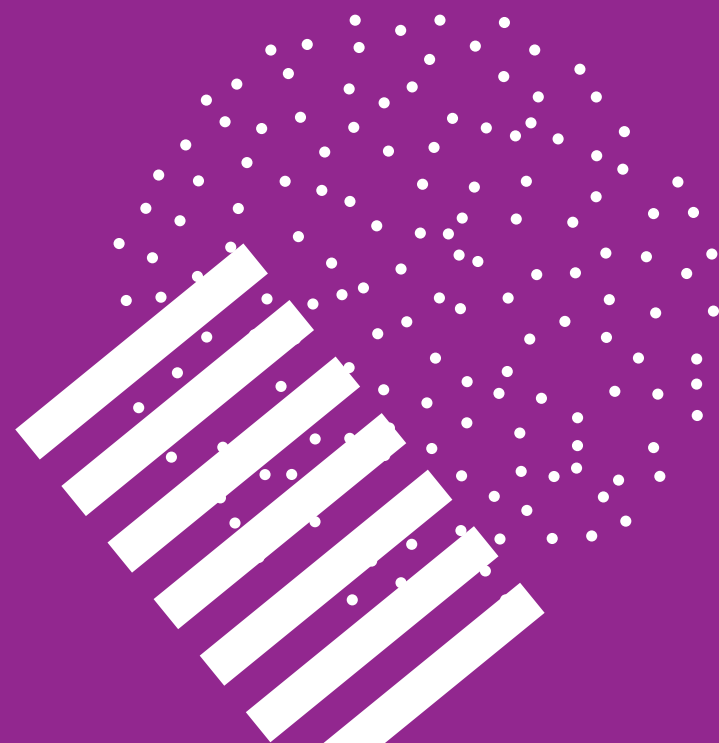
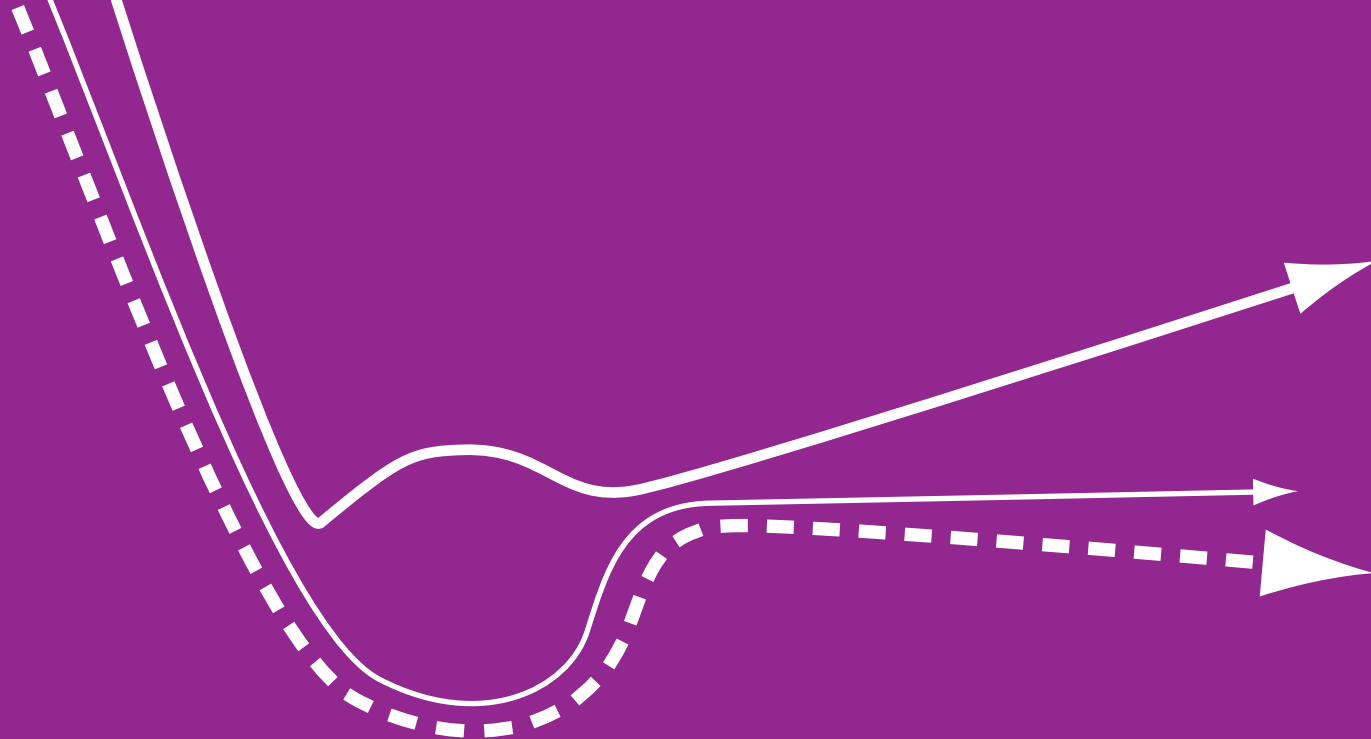
- Si besoin, traduire dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux par l'intermédiaire, si besoin, d'emplacements réservés :
 - les schémas d'accessibilités à la voirie, aux espaces et équipements publics que les communes et/ou les intercommunalités doivent, conformément à la Loi du 11 février 2005, réaliser,
 - les liaisons douces (piétons, cyclistes) entre chaque ville ou village directement mitoyen ainsi que la participation au maillage des cheminements non connectés au niveau régional.
- Envisager d'intégrer aux PLUi des volets déplacements ou mettre en place des Plan de Déplacements Urbains aux échelles intercommunales.
- Effectuer, des diagnostics accessibilité de la voirie et des espaces publics afin de permettre la continuité des cheminements doux (trottoirs, traversées piétonnes) et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite, en priorité le long des linéaires commerciaux.

PRESCRIPTIONS DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS RELATIVES AUX MODES ACTIFS

- Concernant le stationnement, les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux devront se référer aux obligations réglementaires prévus dans le code de l'urbanisme (article L.151-30 et suivants du code de l'urbanisme) ;
- Etudier dans le cadre de nouveaux développements commerciaux, la définition dans les documents d'urbanisme locaux de règles de stationnement adaptées rendant possible la mutualisation entre enseignes ;
- Fixer, dans les documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux, des règles incitatives pour l'implantation de commerces en centre ville, notamment en matière de nombre minimal de places de stationnement par unité commerciale ;
- Conditionner les nouveaux développements commerciaux à la définition préalable d'un projet global d'aménagement à l'échelle de la zone et à une échelle plus large (orientations d'aménagements, ZAC, ...), notamment en termes de déplacements :
 - définition préalable des modalités d'accessibilité routière, de manière à limiter les accès directs sur voie principale (mutualisation des accès entre plusieurs commerces),
 - définition des logiques d'implantation des bâtiments, espaces de stationnement (dans une logique de mutualisation),
 - définition des trames vertes.

02

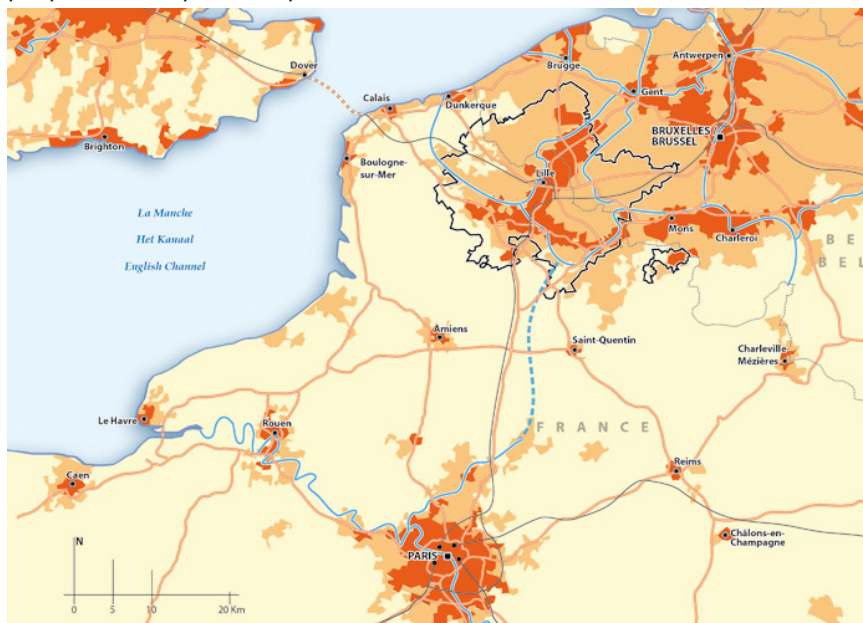
L'ÉTAT DES LIEUX



PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

UNE SITUATION STRATÉGIQUE AU CŒUR DE L'EUROPE DU NORD //

A la jonction de la Belgique et de la France, de la Wallonie et des Hauts-de-France, sur l'axe Bruxelles - Paris, le territoire sambrien appartient au vaste espace urbain de l'Europe du Nord-Ouest, une des zones les plus densément peuplées de l'espace européen.



- Axes routiers européens | Europese wegenassen | European road corridors
- LGV | Hogesnelheidslijn | High-speed line
- 2^{ème} phase LGV Est | 2e fase hogesnelheidslijn Oost | 2nd phase of the Eastern European high-speed line
- Canal à grand gabarit | Kanaal met groot capaciteit | Wide-gauge canal
- — — — — Projet Seine-Nord Europe | Project Seine-Nord Europe | Seine-Northern Europe project

Densité de population (habitants / km²) | Bevolkingsdichtheid (inwoners / km²) | Population density (inhabitants / km²)

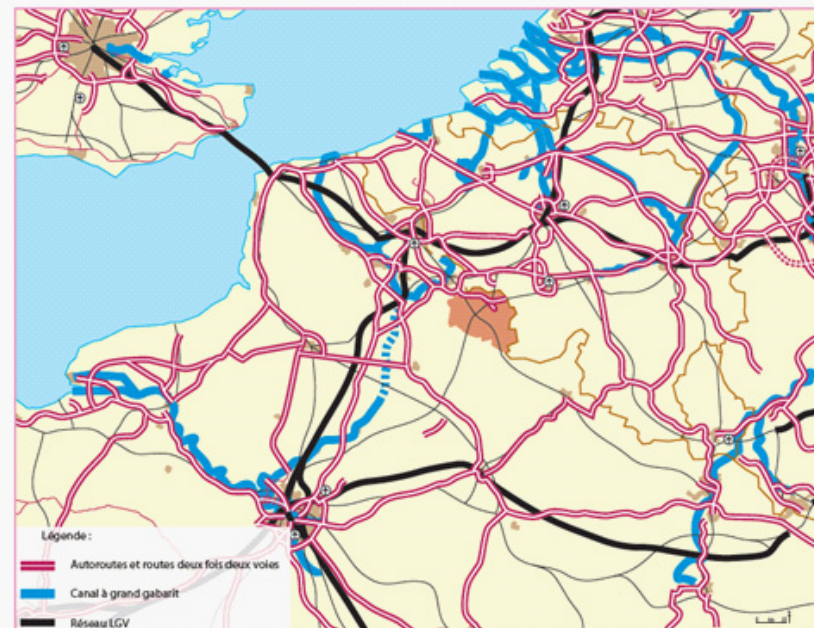
1 000
100

— Territoire de l'Aire métropolitaine | Grondgebied van Metropolijs | Territory of the Lille Metropolis

— Frontière | Grens | Border

Le territoire sambrien se situe ainsi au cœur de l'axe des zones à forte activité qui relie les Pays-Bas au bassin parisien. Néanmoins, la géographie des réseaux de communication et des échanges vient atténuer quelque peu cette centralité européenne. En effet, le territoire appartient à un ensemble qui manque d'infrastructures majeures, de l'Avesnois au Sud du Hainaut belge en passant par l'Aisne et les Ardennes françaises et belges.

LA POSITION DE LA SAMBRE-AVESNOIS DANS LES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORT EUROPÉEN

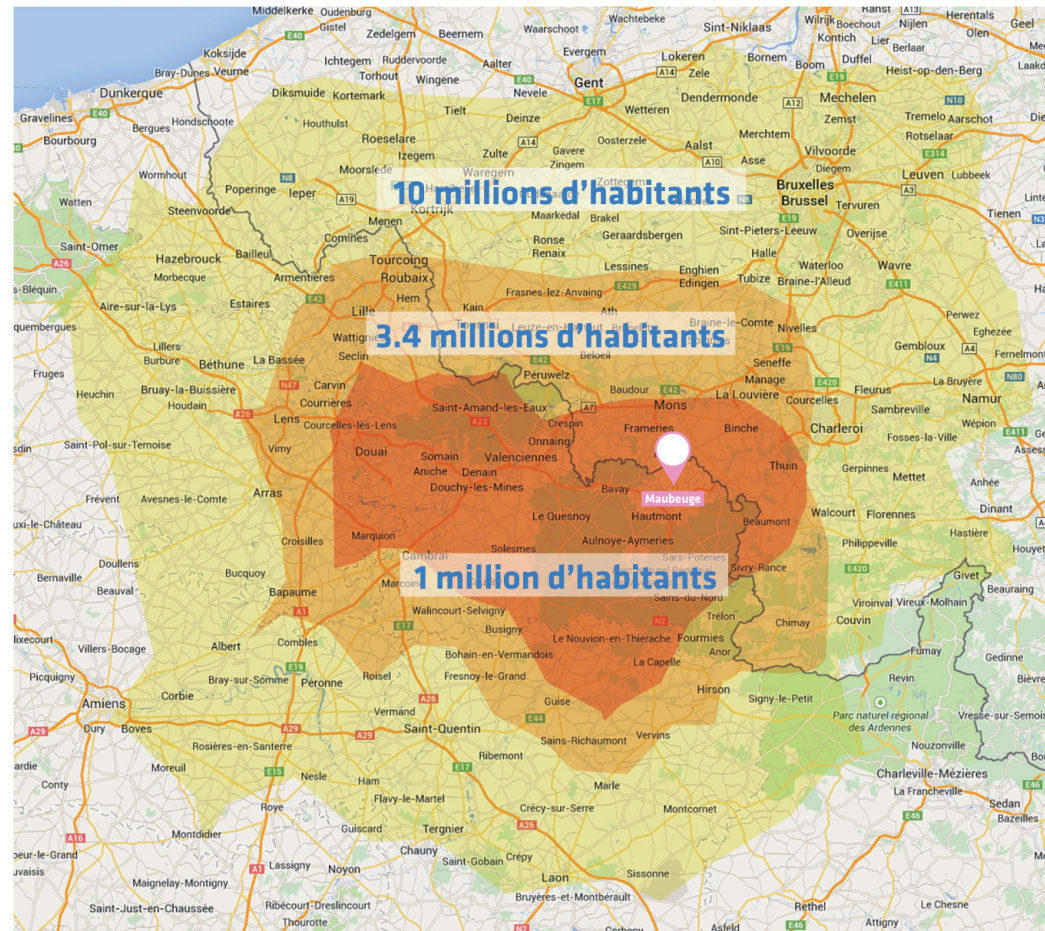


Toutefois, son positionnement géographique, en tant que charnière entre différentes régions, procure des potentiels de développement et d'attractivité importants. Cette centralité est renforcée par la proximité d'infrastructures structurantes de transport : réseau autoroutier, réseau fluvial, réseau ferré, Mer du Nord, ... Elle a néanmoins pour inconvénient de dépendre de plus en plus de logiques et de décisions suprarégionales et européennes, et non locales.

Le territoire du PDU se situe à l'est de la Région des Hauts de France et à l'extrême sud-est du Département du Nord, dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe. Il jouxte la frontière belge. Le Val de Sambre est proche de plusieurs pôles urbains importants :

- ♦ L'agglomération lilloise à 80 kilomètres (1 130 000 habitants) au nord-ouest ;
- ♦ L'agglomération valenciennoise (335 000 habitants) à 40 kilomètres au nord-ouest ;
- ♦ La région wallonne de Mons (240 000 habitants) à 20 kilomètres au nord
- ♦ La région wallonne de Charleroi (410 000 habitants) à 80 kilomètres au nord-est (80 kilomètres)
- ♦ Mais aussi à 1h05 de route de Bruxelles et 2h25 de Paris.

UNE ZONE DE CHALANDISE FORTEMENT PEUPLÉE



Sources : Insee pour la population
Mappy et Géomarketing pour le temps de trajet et les périmètres

Population localisée à :

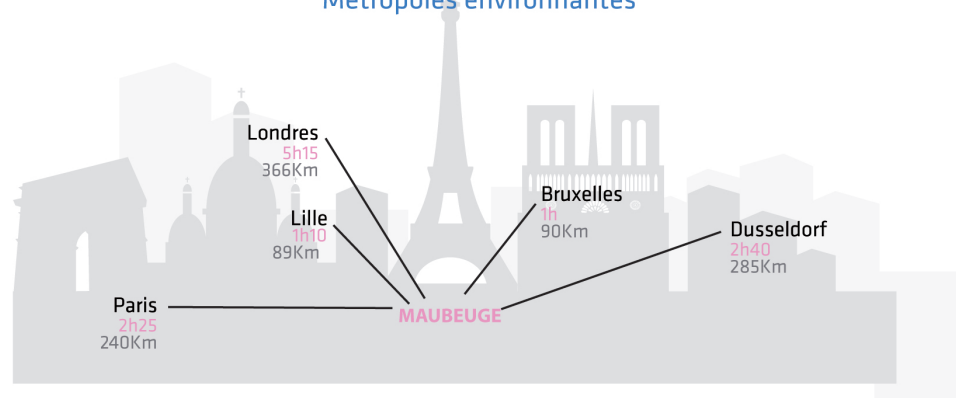
- 45 minutes maximum en voiture de Maubeuge
- 1 heure maximum en voiture de Maubeuge
- 1 heure 30 maximum en voiture de Maubeuge

Plusieurs grandes agglomérations au rayonnement européen et international sont également faciles d'accès (Paris, Londres, Bruxelles ou encore Düsseldorf).

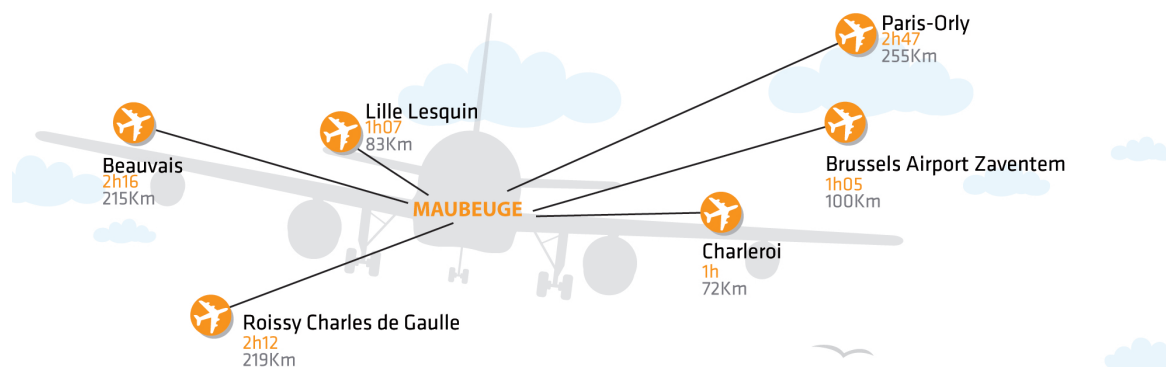
Le territoire sambrien bénéficie d'une position géographique privilégiée également de par la proximité et les facilités d'accès aux aéroports ainsi qu'à la façade maritime.

TEMPS DE DÉPLACEMENTS DEPUIS MAUBEUGE (EN VOITURE)

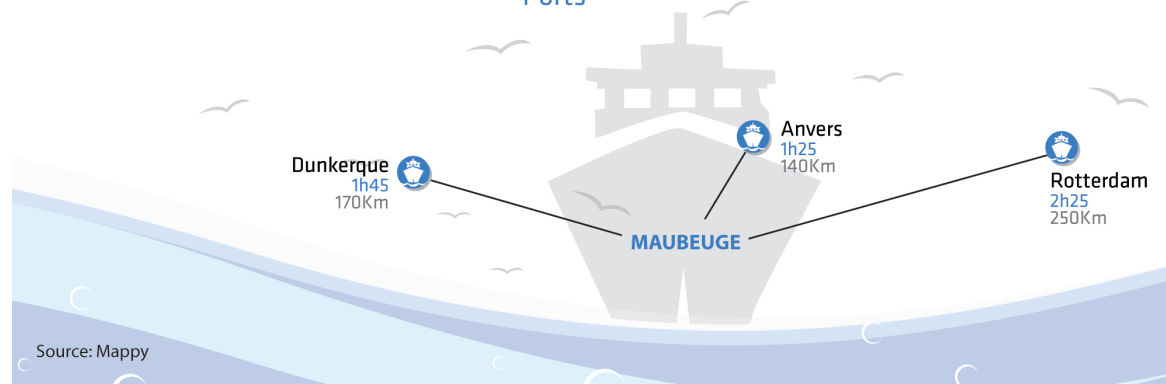
Métropoles environnantes



Aéroports



Ports



Source: Mappy

UNE VALLÉE INDUSTRIELLE //

La structure urbaine du territoire diffère des situations habituelles en France : l'organisation n'y est pas radioconcentrique, mais linéaire et multipolaire, héritage de la vieille industrie. Cette organisation témoigne de l'histoire : organisation autour du cours d'eau qui a permis le développement du territoire. La voie ferrée, parallèle à la Sambre, a conditionné l'implantation industrielle et de ce fait l'implantation des habitants.

La Sambre a joué un rôle déterminant dans le développement économique et de fait démographique, car ce sont sur ses berges que se sont développées les industries dès 1850 (verreries, métallurgies, forges, machines-outils, céramiques). Leur localisation a accompagné la canalisation de la Sambre puis la réalisation des chemins de fer. Les communications facilitées, toute une population s'est rapprochée des lieux de production, générateurs d'emplois.

Située aux confins du département et de la région, **le territoire du Val de Sambre est structuré par la Sambre canalisée, le long de laquelle s'organisent les trois pôles principaux sur 30 kilomètres :**

- ◇ Aulnoye-Aymeries,
- ◇ Jeumont
- ◇ Maubeuge-Hautmont.

A une échelle plus locale, l'agglomération maubeugeoise est, du point de vue de la population, la sixième du Nord-Pas de Calais.

Maubeuge,

ville de 30 567 habitants en 2013, située approximativement au centre de l'agglomération, concentre davantage de population que les deux autres pôles. Ville millénaire que la guerre a ravagée, elle présente aujourd'hui en son centre-ville un tracé orthogonal dû à l'architecte André Lurçat, encerclé par des remparts construits par Vauban, et témoignant aujourd'hui encore de la position de place forte qu'occupait la ville au temps des invasions. De l'autre côté des remparts, la ville s'est développée jusqu'à créer des quartiers à vocation principalement résidentielle (Sous-le-bois, Pont-Allant, Pont-de-Pierre, Douzies, Epinette..) plus ou moins bien connectés avec le centre-ville, parfois même pouvant fonctionner indépendamment. Le développement récent s'est éloigné du fond de vallée et s'est davantage localisé aux abords des axes routiers (zone de Grévaux les guides et Petite Savate, zone commerciale de Louvroil, ...). Malgré son poids démographique incontestable, Maubeuge n'abrite pas les fonctions administratives principales (Sous-préfecture, services de l'Etat, palais de justice, ...) qui sont regroupées sur Avesnes-sur-Helpe, ville de 5000 habitants située à 20 kilomètres au sud.

Hautmont,

avec ses 14 271 habitants en 2013, constitue le deuxième pôle du noyau urbain central. Autrefois appelée la « Ville aux cent cheminées » en référence aux nombreuses usines installées sur son territoire, Hautmont, a su au fil du temps revaloriser ses friches industrielles en s'appuyant sur les infrastructures : traversée par la Sambre, desservie par la voie ferrée, connectée au contournement.

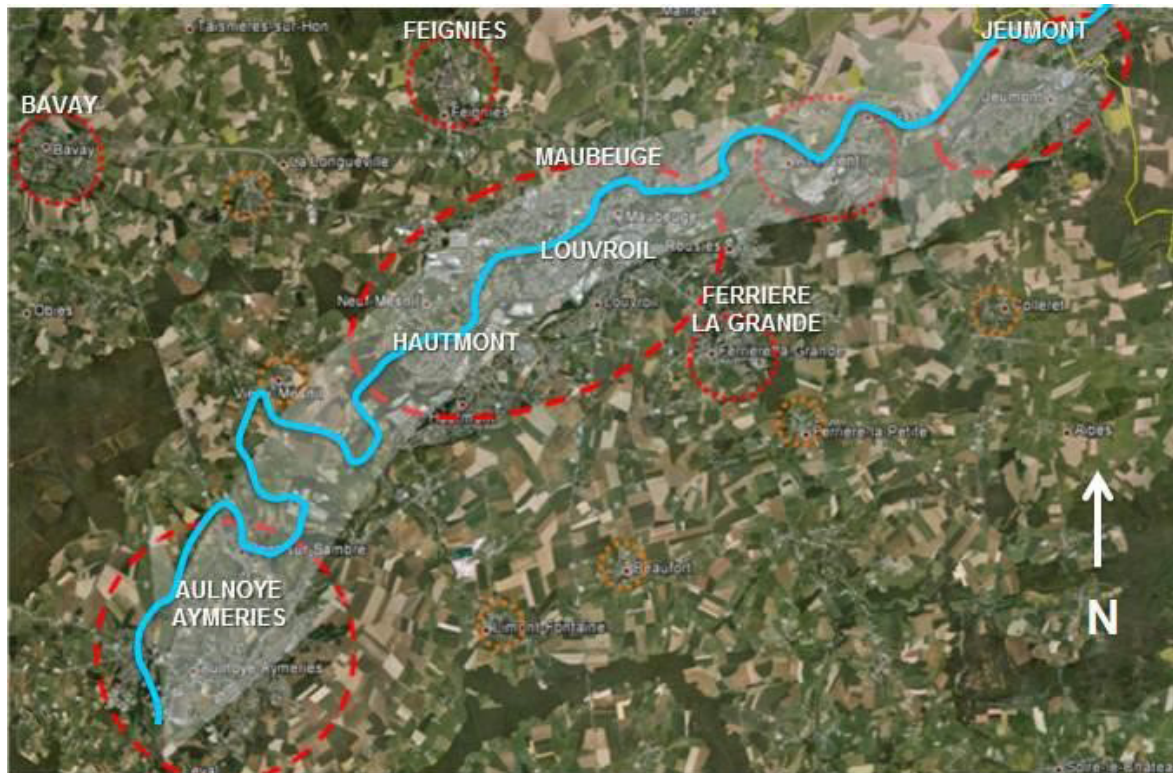
Jeumont,

se trouve à l'autre extrémité du corridor urbain avec ses 9 897 habitants (en 2013), contiguë à la commune belge d'Erquennes. Sa situation privilégiée lui a permis un développement prospère lié au commerce et aux différences de taxation entre les deux pays.

Aulnoye-Aymeries,

qui recense 8 816 habitants en 2013, se situe à l'extrême ouest du territoire, à 12 kilomètres du centre de Maubeuge, légèrement détachée du noyau urbain central. Grâce à sa position de carrefour ferroviaire, Aulnoye-Aymeries conserve des liens réels (migrations pendulaires) avec les villes de Valenciennes et de Lille. C'est d'ailleurs la gare d'Aulnoye-Aymeries qui a attiré les premières migrations de population vers ce pôle. Elle demeure aujourd'hui un point de croisement.

LA VALLÉE INDUSTRIELLE DU VAL DE SAMBRE

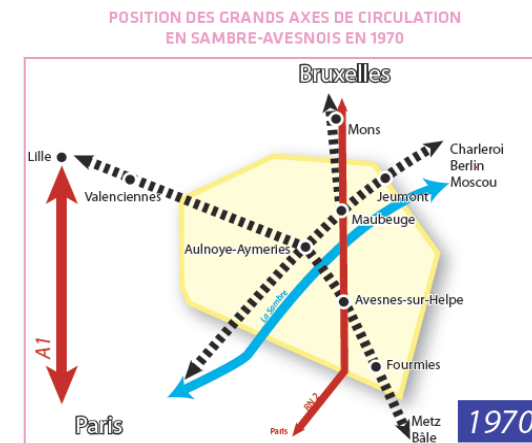
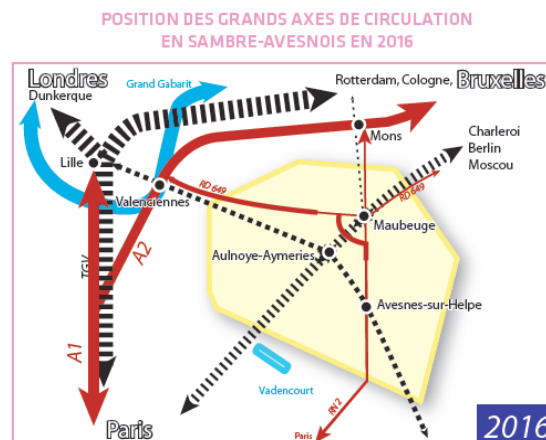


Autour de ces pôles s'organisent des communes urbaines de plus de 5 000 habitants (Louvroil, Feignies, Ferrière-la-Grande), ainsi que des communes périurbaines (Rousies, Recquignies, Boussois, Marpent, Cousolre, Pont-sur-Sambre, Bachant, Leval et Berlaimont) et, enfin, des communes rurales (soit le reste du territoire couvert par le PDU).

UN TERRITOIRE À L'ÉCART DES GRANDS COULOIRS DE CIRCULATION //

En 1970, le territoire était situé au carrefour de grands axes historiques :

- ♦ l'axe routier (RN 2) Paris – Amsterdam, via Soissons, Laon, Avesnes-sur-Helpe, Maubeuge, Mons et Bruxelles,
- ♦ l'axe ferroviaire Calais – Aulnoye-Aymeries – Bâle,
- ♦ l'axe ferroviaire Paris – Aulnoye-Aymeries – Maubeuge – Jeumont – Berlin – Moscou
- ♦ l'axe fluvial Europe du Nord – Paris.



Source : SCOT Sambre - Avesnois

L'axe routier (RN 2) Paris – Amsterdam était une route impériale française (la route impériale 2) qui reliait Paris à Amsterdam via Soissons, Maubeuge et Bruxelles. Lors de sa création en 1811, les capitales des actuelles Belgique et Hollande avaient été conquises et intégrées à l'Empire de fraîche date, et reliées à Paris par l'itinéraire le plus direct. En 1824, après la chute de l'Empire, la Route impériale 2 devient la Route Nationale 2.

La proximité des bassins industriels belges, bien reliés au bassin français de la Sambre, permet le développement d'une industrie métallurgique sur le territoire. Ce développement est surtout lié à celui du bassin de Charleroi, et s'appuie non pas tant sur la RN 2, qui relie Mons, que sur les liaisons fluviales et ferroviaires tournées vers Charleroi.

En effet, lorsqu'elle était ouverte à la circulation, la Sambre canalisée permettait d'assurer du transport de fret par une connexion sur les réseaux principaux européens, avec les pays au Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne), et avec le Bassin Parisien via l'Oise et, indirectement, la Seine. Plus récemment, la Sambre accueillait également un trafic lié au tourisme fluvial.

Les axes ferroviaires permettent également des connexions entre les grands bassins industriels : l'axe Calais – Bâle relie les ports français, et notamment Dunkerque, aux zones industrielles du Nord, de Lorraine, et d'Alsace. L'axe Paris – Moscou relie le bassin économique parisien aux bassins de la Ruhr et de l'Est de l'Europe.

Cependant, le développement de nouveaux axes, plus rapides, de gabarit supérieur, et qui contournent le territoire, entraîne une disparition progressive des axes de communication transitant via la Sambre-Avesnois. Sans être initialement enclavé, le territoire se retrouve ainsi évité par les grands axes de circulation, tant routiers que ferroviaires et fluviaux.

DES CONTRAINTES DE FRANCHISSEMENT //

Au-delà de sa situation territoriale, de multiples contraintes de franchissement sont identifiées à différentes échelles du territoire. Ces dernières sont principalement engendrées par les infrastructures de transports : routes, sillon ferroviaire, voie d'eau...

Ces contraintes de franchissement ont des impacts forts sur la continuité des itinéraires mais aussi sur le rôle fédérateur des points de franchissements.

L'inscription géographique du territoire est à coupler avec ses caractéristiques socio-économiques afin notamment d'identifier l'organisation territoriale et les différentes dynamiques du Val de Sambre (localisation et évolution des pôles urbains, d'emplois...).

SYNTHÈSE

Le territoire du Val de Sambre jouit d'une position idéale au cœur de l'Europe qui a longtemps profité au développement de son histoire industrielle grâce à la présence d'infrastructures majeures : Sambre, voie ferrée (Paris-Bruxelles-Moscou), RN2, RN49, ... Toutefois, ces axes ont progressivement perdu de leur importance avec la mise en service de nouvelles infrastructures (TGV, A2, E42, A23, ...) qui ont détourné du Val de Sambre les flux sur lesquels reposait en grande partie l'attractivité du territoire.

Le territoire du Val de Sambre doit retrouver son inclusion historique dans la dynamique régionale, nationale et surtout Nord européenne. La reconnexion du territoire aux grands réseaux d'infrastructures constitue un enjeu majeur pour l'avenir du Val de Sambre.

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

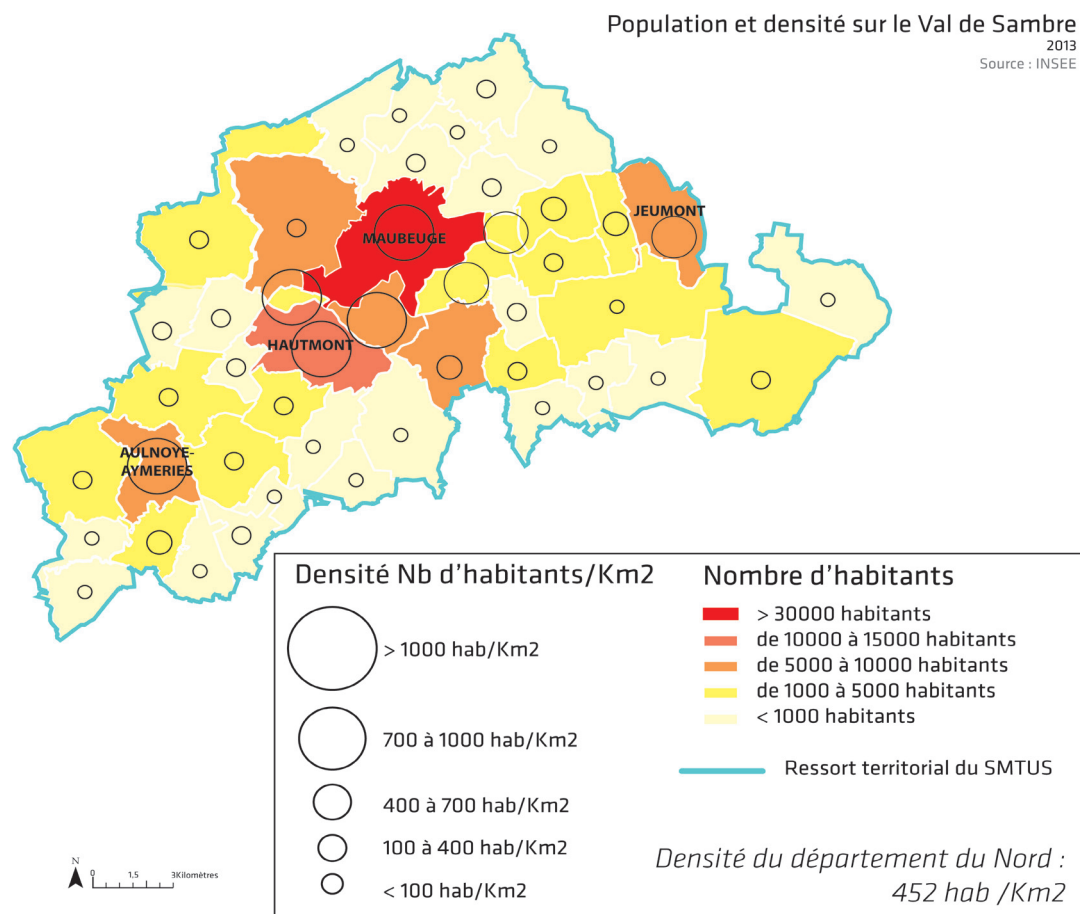
Il est important de rappeler que la mobilité n'est jamais un but, mais bien un moyen, un outil pour assurer des besoins, de plus en plus complexes, de la population, qu'elle soit « riveraine » du territoire considéré ou externe.

Dès lors, avant d'analyser les caractéristiques de la mobilité du Val de Sambre, il est important de comprendre comment évoluent les caractéristiques des usagers afin de pouvoir adapter l'offre de mobilité à leurs futurs besoins.

UNE POPULATION CONCENTRÉE SUR TROIS PÔLES MAJEURS //

Le territoire couvert par le PDU comporte 129 179 habitants (2013). Les plus fortes densités suivent le corridor de la Sambre et sont localisées sur les trois principaux pôles du territoire : Maubeuge (1 621 habitants/km²), Hautmont (1 163 habitants/km²) et Aulnoye-Aymeries (1 018 habitants/km²), et dans une moindre mesure, Jeumont (969 habitants/km²).

La Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre rassemble la quasi-totalité de la population, avec près de 126 000 habitants en 2013. Les communes les plus peuplées sont Maubeuge, Hautmont, Jeumont et Aulnoye-Aymeries.



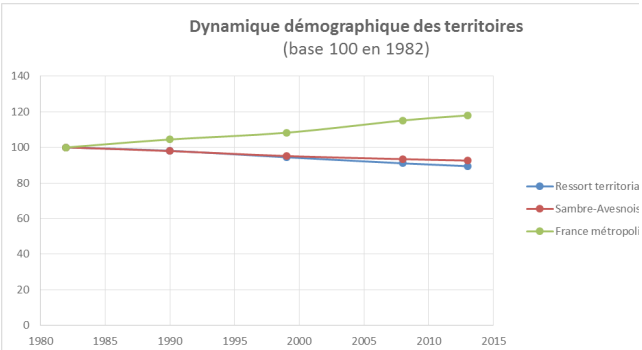
UNE POPULATION EN BAISSSE QUI TEND À SE STABILISER //

La population du territoire poursuit sa décroissance entamée dans les années 1980 même si celle-ci tend à ralentir sur la dernière décennie avec des évolutions contrastées marquées par une baisse soutenue sur les pôles urbains de la Sambre industrielle mais une reprise démographique dans les petites communes périphériques.

EVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS

	1982	1990	1999	2008	2013
Ressort territorial du SMTUS	142 182	139 123	133 864	128 968	126 722
Sambre-Avesnois	250 632	245 460	238 466	234 131	232 032
France métropolitaine	55 569 542	58 040 659	60 149 901	63 961 859	65 564 756

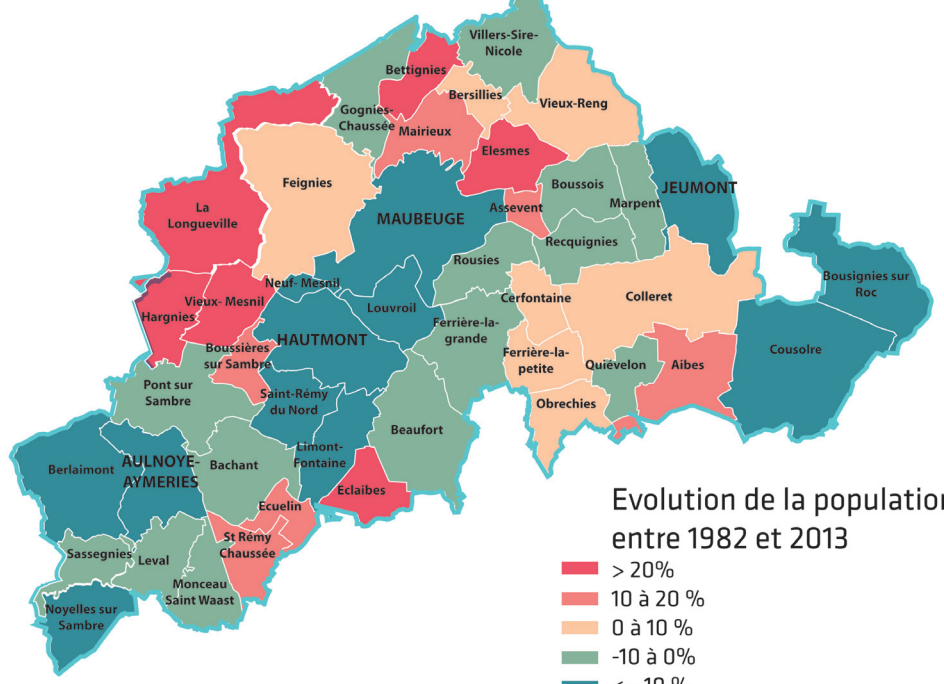
Source : INSEE



Source : INSEE

Evolution de la population sur le Val de Sambre

Entre 1982 et 2013
Source : INSEE



Evolution de la population en % entre 1982 et 2013

- > 20%
- 10 à 20 %
- 0 à 10 %
- 10 à 0%
- < - 10 %

Ressort territorial du SMTUS

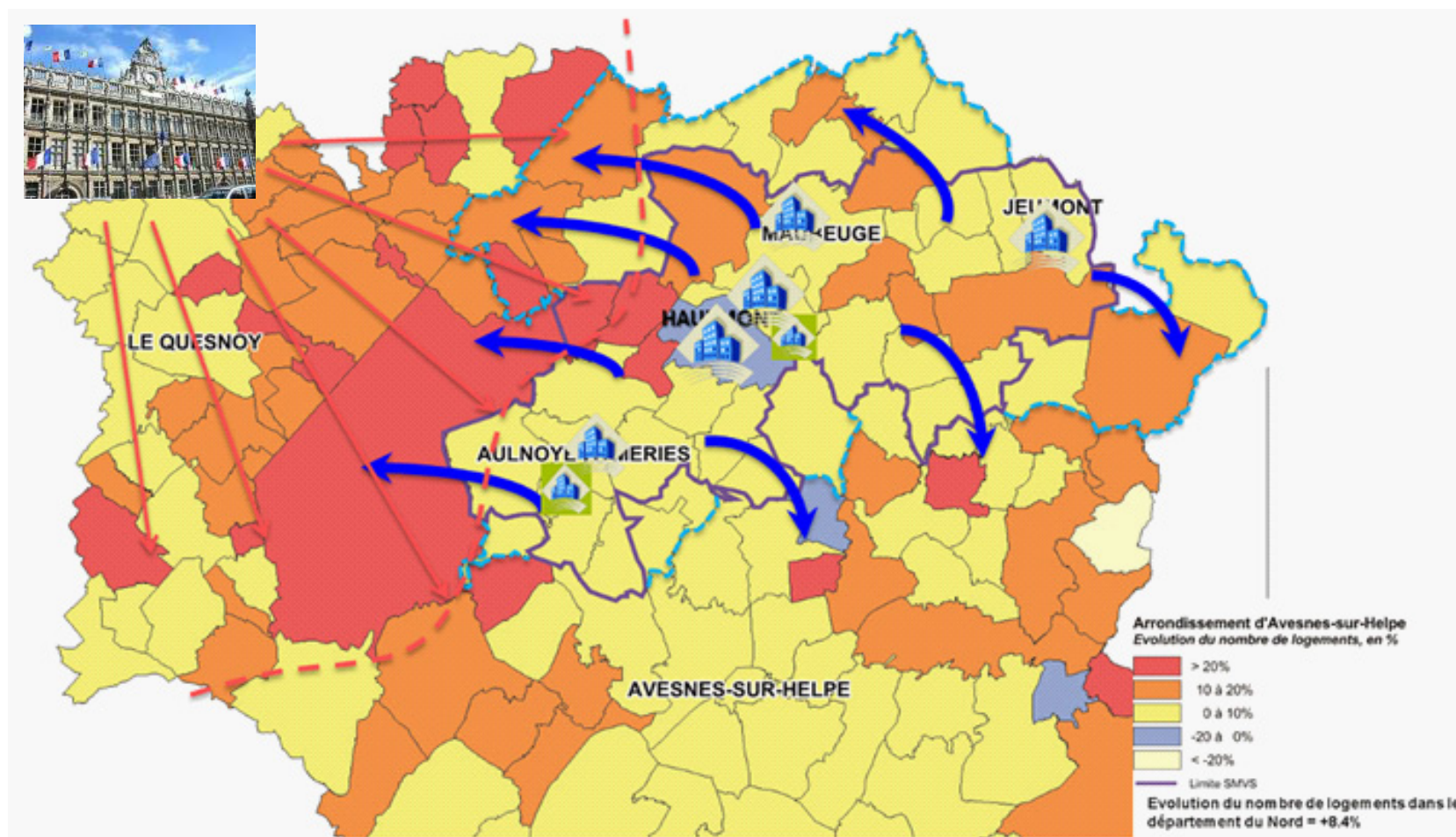


UN PHÉNOMÈNE DE PARA-URBANISATION //

L'évolution du nombre de logements indique que les petites communes périphériques se révèlent plus attractives pour les nouveaux arrivants et les ménages quittant les pôles, traduisant ainsi un phénomène de para-urbanisation et d'étalement urbain.

A l'Ouest du territoire sambrien, ce phénomène est accentué par l'attractivité valenciennoise qui exerce une forte influence sur le plateau Quercitain.

EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT D'AVESNES-SUR-HELPE ENTRE 1999 ET 2009



Source : INSEE

UN RENOUVELLEMENT DE L'AGGLOMÉRATION EN PROFONDEUR //

Au cœur des villes, une politique volontariste de réhabilitation des quartiers d'habitat dégradé a été menée par le biais du programme ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) et se poursuit aujourd'hui à travers le NPNRU (Nouveau programme National de Renouvellement Urbain) et l'émergence de projets urbains visant à améliorer la qualité des logements et à répondre aux besoins et qui contribueront à l'attractivité des pôles.



UN NOMBRE DE MÉNAGES EN HAUSSE //

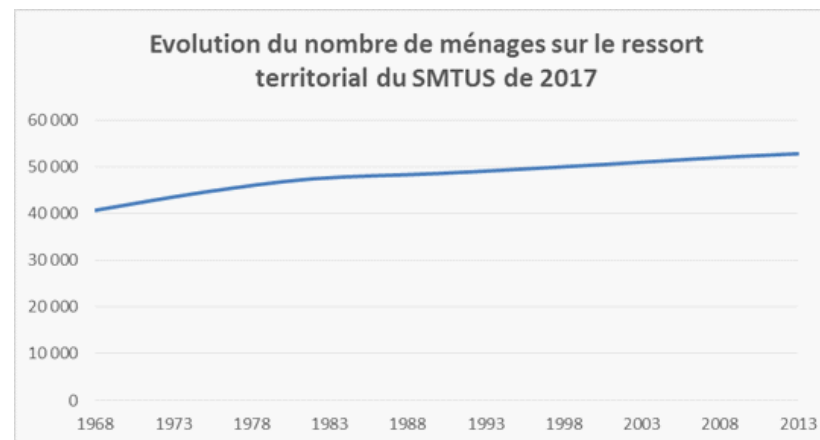
Si la population globale baisse, le nombre de ménages augmente de 5% entre 1999 et 2013.

NOMBRE DE MÉNAGES 2013

	Nombre	Taille moyenne
Ressort territorial du SMTUS	51 801	2,40
Sambre-Avesnois	95 127	2,39
France métropolitaine	27 806 631	2,24

Source : INSEE

Cette forte croissance continue du nombre de ménages depuis 1968 s'accompagne corrélativement d'une baisse de la taille moyenne des ménages, qui est passée de 2,6 en 1999 à 2,4 personnes en 2013. Cela s'explique principalement par un éclatement des ménages en grande partie dû à la modification de la structure familiale (phénomène de décohabitation, développement des familles monoparentale, accroissement des divorces).



Source : INSEE

UN VIEILLISSEMENT QUI S'ACCÉLÈRE //

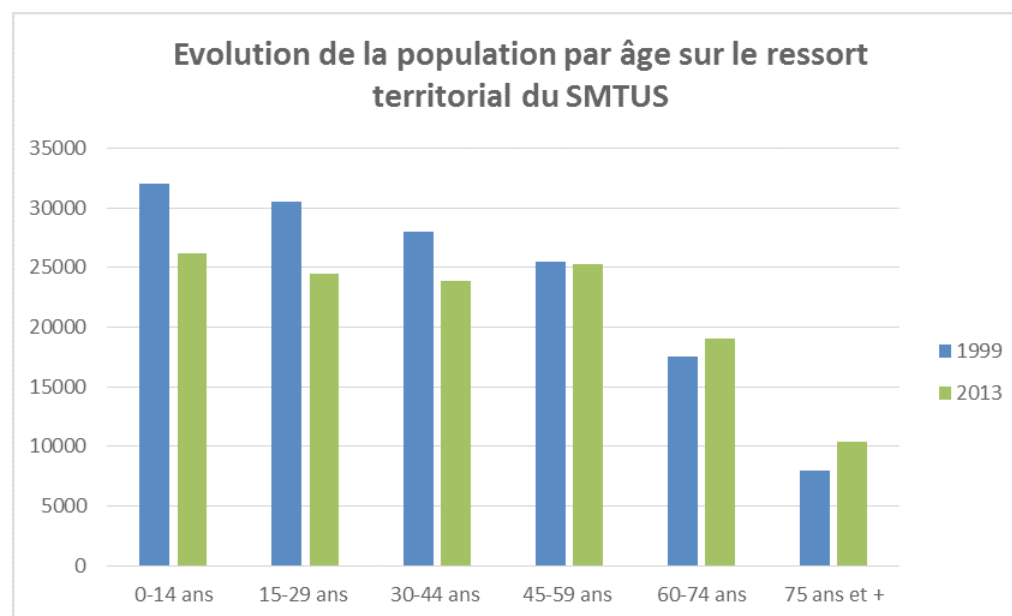
A l'image de la Région des Hauts de France, la population du Val de Sambre se caractérise par la jeunesse de sa population. Toutefois, les personnes âgées de plus de 60 ans représentent près de 23% de la population du territoire du PDU. Elles sont aujourd'hui plus nombreuses que les personnes âgées de 15 à 29 ans.

POPULATION PAR ÂGES 2013

	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et +	Total
Ressort territorial du SMTUS	25 783	24 084	23 280	24 709	18 693	10 172	126 722
Sambre-Avesnois	46 927	41 562	43 355	46 217	34 830	19 140	232 032

Source : INSEE

Comme partout en France, cette population de « seniors » tend à augmenter avec l'allongement de la vie et à prendre davantage de poids dans la population totale. Dans le Val de Sambre, ce phénomène est accentué par un exode prononcé qui touche davantage les classes d'âge les plus jeunes.



Source : INSEE

UN NOMBRE D'ACTIFS EN HAUSSE //

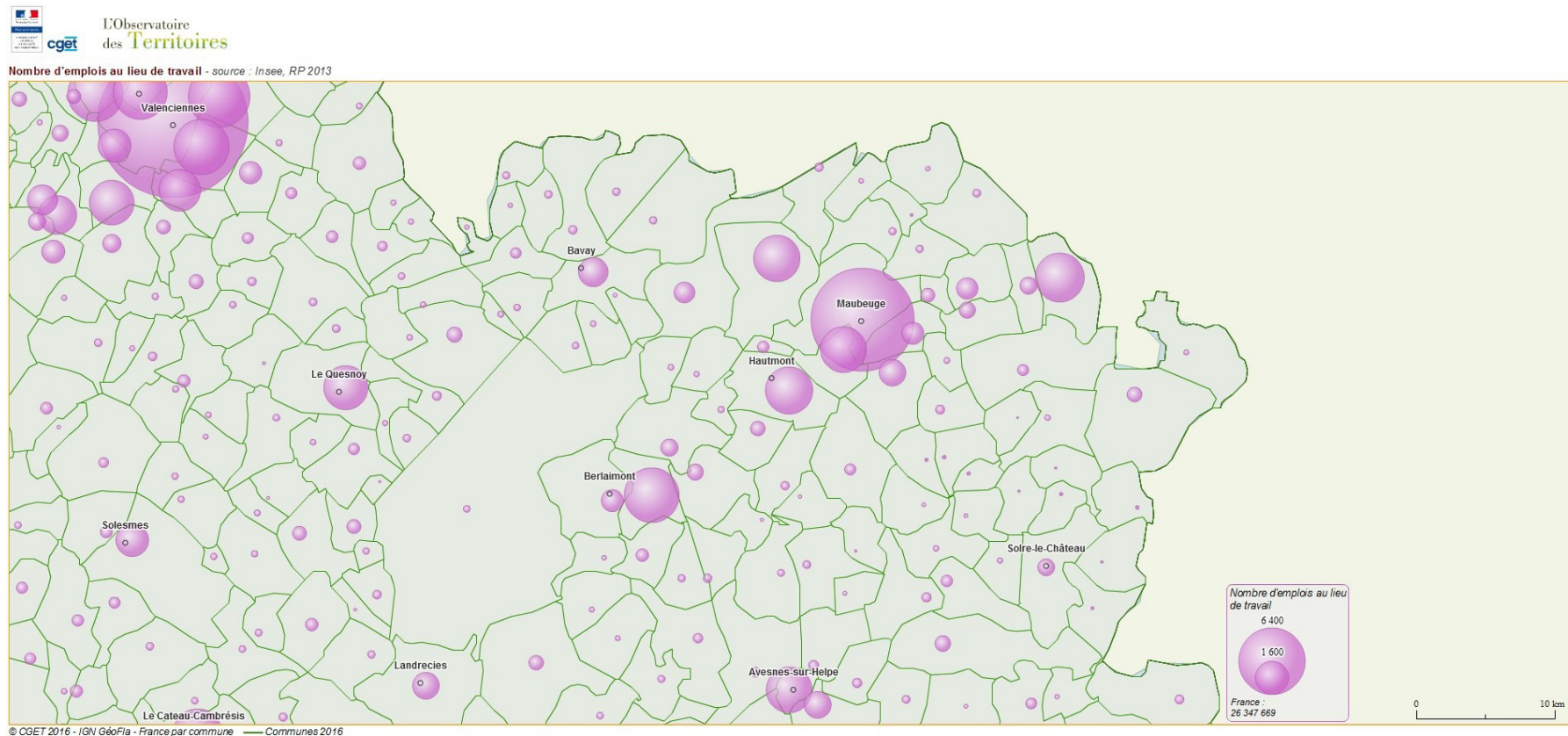
Les pôles de Maubeuge, Hautmont, Jeumont, Aulnoye-Aymeries et Feignies concentrent l'essentiel des actifs du Val de Sambre. Le nombre d'actifs occupés est en légère hausse entre 1999 et 2013 sur le territoire (+1,9%) comme sur l'arrondissement (+4,2%).

NOMBRE D'ACTIFS ET D'EMPLOIS SUR LE TERRITOIRE SAMBRIEN (2013)

	Actifs 15-64 ans	Actifs occupés 15-64 ans	Emplois	Nb d'emplois/ nb d'actifs
France métropolitaine	29 762 338	25 868 474	25 773 946	86,6
Sambre-Avesnois	98 591	77 823	66 618	67,6
Ressort territorial du SMTUS	54 137	40 607	41 496	76,6
Maubeuge	11 805	8 107	16 058	136,0
Hautmont	5 572	3 827	3 270	58,7
Jeumont	3 949	2 771	3 310	83,8
Aulnoye-Aymeries	3 627	2 840	4 327	119,3
Feignies	3 044	2 347	3 254	106,9

Source : INSEE

DES EMPLOIS CONCENTRÉS SUR MAUBEUGE MAIS LIÉS AUX TERRITOIRES VOISINS //



Sur les 40 732 emplois du territoire, plus de 70% se situent dans les cinq communes pôles. Ainsi, la ville de Maubeuge est de loin le principal pôle d'emploi du territoire puisqu'elle regroupe 40% des emplois du territoire.

La commune d'Aulnoye-Aymeries, autre pôle dynamique, dispose quant à elle de 4 327 emplois. Viennent ensuite les villes de Jeumont, d'Hautmont et de Feignies, qui accueillent entre 3000 et 4000 emplois chacune.

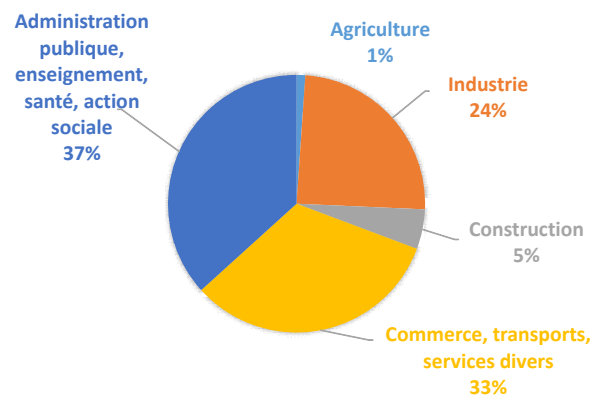
Il faut souligner que le territoire attire 1,5 fois plus d'actifs qu'il n'en émet. 30% des emplois du territoire sont occupés par des actifs originaires d'autres territoires dont plus des deux tiers viennent du reste de l'arrondissement de l'Avesnois. 15% des actifs extérieurs proviennent du Valenciennois et ils sont près de 4% originaires de Lille.

Sur les 23% d'actifs sambriens travaillant à l'extérieur, les trois quarts se répartissent équitablement vers le reste de l'Avesnois, l'arrondissement de Valenciennes et la Belgique (dont 20% pour Mons et pour Charleroi). La commune d'Avesnes-sur-Helpe représente également un lieu d'emploi non négligeable pour les habitants du territoire.

Entre 1999 et 2009, le nombre d'emplois a diminué de -3,4%. Pour autant, la population active a augmenté de 1,9%. Parmi les grands pôles d'emplois, la ville de Maubeuge a connu la plus importante baisse du nombre d'emplois (-7,6%).

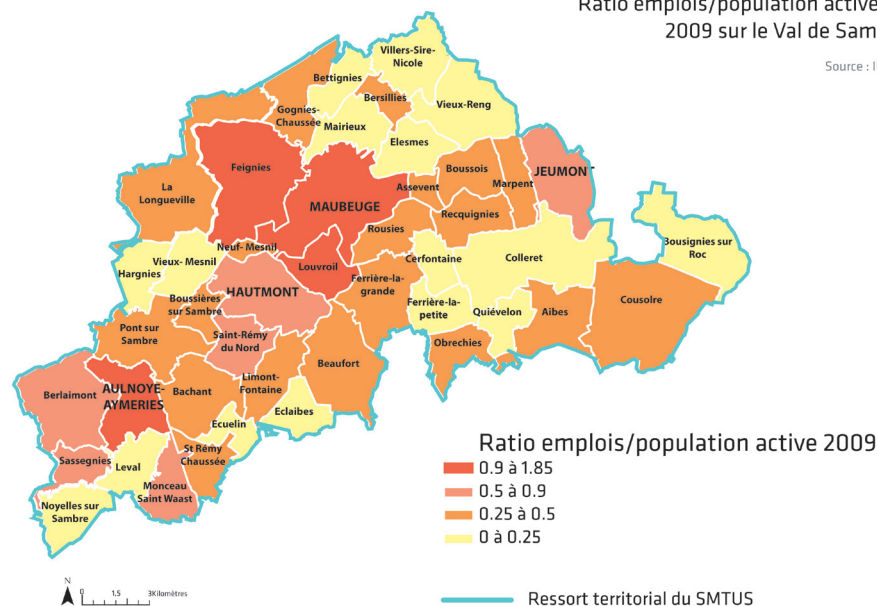
La majorité des emplois présents sur le territoire sont tournés vers l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (37%), mais aussi vers le commerce, le transport et les services divers (33%) ainsi que vers le secteur industriel (25%).

RÉPARTITION DE L'EMPLOI SELON LES SECTEURS D'ACTIVITÉ AU SEIN DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS (2013)

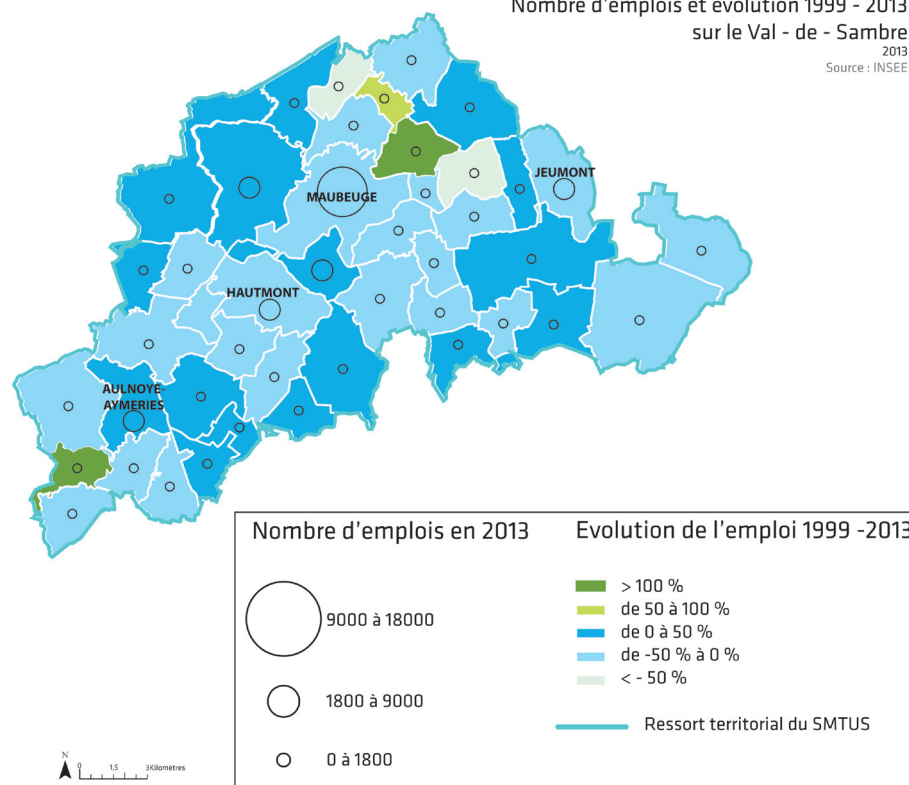


Source : INSEE

Ratio emplois/population active en 2009 sur le Val de Sambre
2013
Source : INSEE



Nombre d'emplois et évolution 1999 - 2013 sur le Val - de - Sambre
2013
Source : INSEE



Un taux de chômage structurellement élevé

En 2016, 12 768 chômeurs étaient recensés sur le territoire du PDU, ce qui représentait un taux de chômage de 24,2%. Ce chiffre élevé était en baisse de deux points entre 1999 et 2009 mais a augmenté de 4 points entre 2009 et 2016. Le contexte économique de crise détériore ainsi inévitablement la situation de l'emploi dans le Val de Sambre et précarise encore davantage une population déjà fragile. Les communes urbaines concentrent les plus forts taux de chômage du territoire sambrien.

TAUX DE CHÔMAGE SUR LE TERRITOIRE DU SMTUS catégorie 1,2 et 3



- <15% (moyenne française)
- 15<...<21%
- 21% (moyenne Sambre-Avesnois)
- >24% (moyenne CAMVS)

Source: Pôle Emploi

Des revenus moyens faibles

La population du Val de Sambre se caractérise par des revenus plutôt faibles au regard des moyennes sambre-avesnoise et française.

REVENU MOYEN DES FOYERS FISCAUX SUR LE TERRITOIRE DU SMTUS

	Revenu moyen	Part des foyers non imposés
Ressort territorial du SMTUS	18 486	66
Sambre-Avesnois	19 869	64
France entière	25 653	53

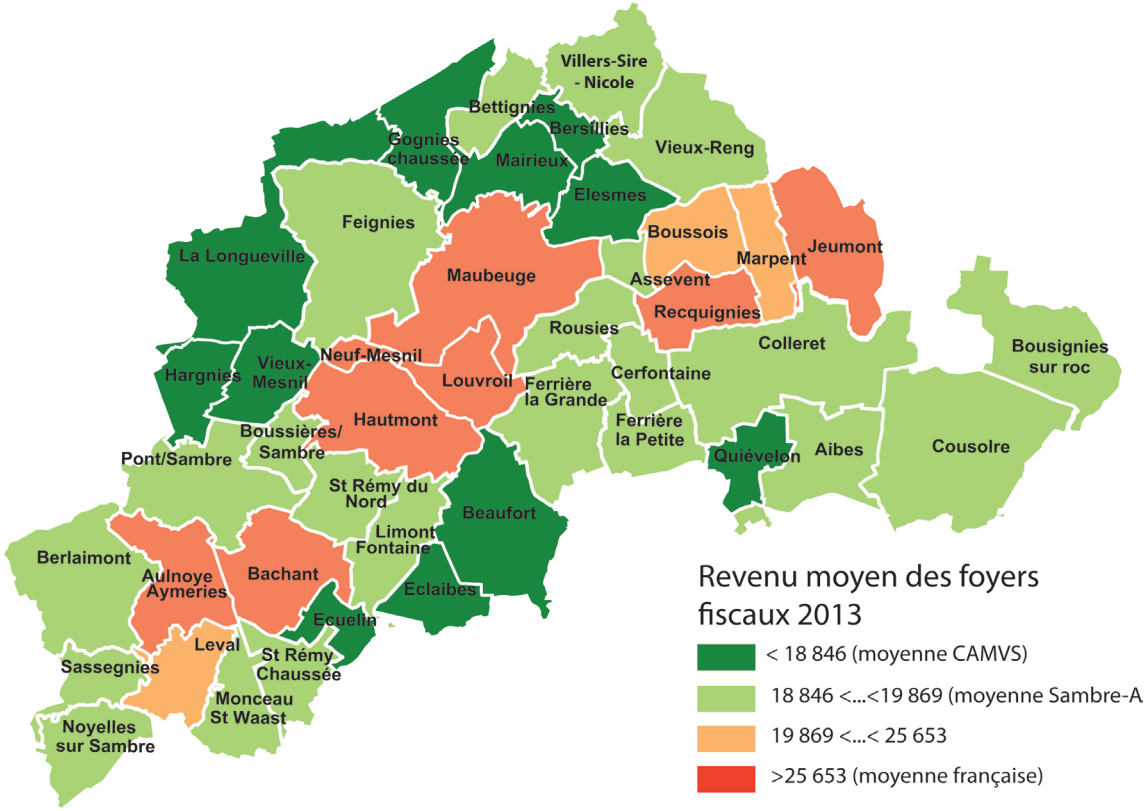
Source : INSEE

Concomitamment aux constats relatifs au chômage, les revenus les plus faibles se concentrent dans les pôles urbains et les bourgs alors que les revenus les plus élevés se dispersent dans les petites communes périphériques.

Des ménages non imposables

Cette faiblesse des revenus engendre notamment une part importante de foyers non imposables, ce qui traduit encore davantage la grande précarité d'une partie de la population. La part de ces foyers représente en effet les deux tiers des foyers fiscaux (66% en 2013).
Le nombre de ménages non imposables est particulièrement important dans les communes les plus peuplées (Louvroil, Hautmont, Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries).

REVENUS MOYEN DES FOYERS FISCAUX 2013



Source: DGI

DES MÉNAGES FAIBLEMENT EQUIPES EN VOITURE //

Le territoire du Val de Sambre se caractérise par une forte population sous-motorisée qui est alors plus dépendante de l'offre de transport collectif pour organiser sa vie quotidienne, accéder aux emplois et aux services.

Ainsi, près de 23% de la population du territoire ne dispose pas de voiture. Ce constat s'applique tout particulièrement aux communes urbaines puisque les villes d'Aulnoye-Aymeries, de Jeumont, de Maubeuge, d'Hautmont et de Louvroil sont les plus concernées, avec un taux de ménages non motorisés allant de 25% à 31%.

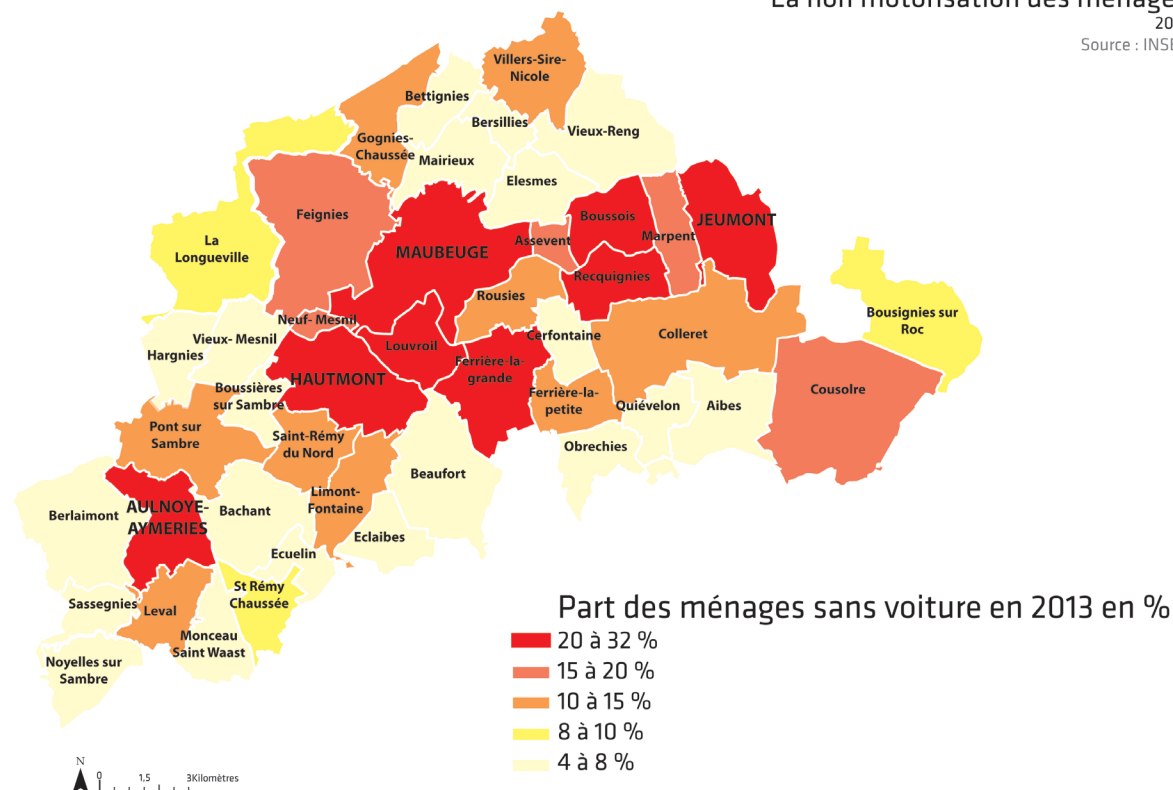
MÉNAGES DÉNUÉS DE VOITURE 2013

	Nombre	Taux
Ressort territorial du SMTUS	11 817	22,8
Sambre-Avesnois	19 798	20,8
France métropolitaine	5 268 240	18,9

Source : INSEE

La non motorisation des ménages

2013
Source : INSEE



Au-delà des limites communales, cette population se concentre surtout dans les pôles urbains et notamment dans les quartiers relevant de la politique de la ville.

PART DES MÉNAGES NON MOTORISÉS EN 2012
PAR QUARTIERS IRIS (ILOTS REGROUPÉS POUR
L'INFORMATION STATISTIQUE)

MAUBEUGE	Provinces Françaises	66,2
MAUBEUGE	Epinette Centre	53,2
MAUBEUGE	Sous le Bois Ouest	43,5
JEUMONT	Le centre	40,4
HAUTMONT	Saint-Marcel	36,7
MAUBEUGE	Sous le Bois Centre	35,3
AULNOYE-AYMERIES	Quartier Vallourec	33,7
AULNOYE-AYMERIES	Centre Ville	32,0
HAUTMONT	Entree 2 Bois-la Chesnaie-les Bateliers	32,0
LOUVROIL	Sous le Bois	31,1
LOUVROIL	Centre	30,8
LOUVROIL	Lac du Paradis	30,4
MAUBEUGE	Faubourg de Valenciennes	30,3
HAUTMONT	Cimetiere-eglise	30,3
JEUMONT	Gare et environs	28,8
JEUMONT	Le Lambrecon	27,9
FERRIÈRE-LA-GRANDE	Nord	27,1
MAUBEUGE	Faubourg Saint-Larare	26,1
MAUBEUGE	Centre Ville	26,0
MAUBEUGE	Douzies	25,9
JEUMONT	Quartier nord	24,5

Source : INSEE

HAUTMONT	Gare	22,9
MAUBEUGE	Saint-Suaire	22,8
MAUBEUGE	Petite Savate	22,7
MAUBEUGE	Montplaisir	22,4
MAUBEUGE	Faubourg Saint-Quentin	21,5
MAUBEUGE	Faubourg de Mons	20,9
AULNOYE-AYMERIES	Fache de la Chapelle et Zac d'Aymeries	20,6
AULNOYE-AYMERIES	Fache du Bouvier et Aymeries	20,4
FERRIÈRE-LA-GRANDE	Sud Est	19,3
FEIGNIES	Nord Est	19,2
AULNOYE-AYMERIES	Quartier Cheminots	19,0
FEIGNIES	Sud	18,6
FEIGNIES	Nord Ouest	18,6
FERRIÈRE-LA-GRANDE	Sud Ouest	17,1
HAUTMONT	Les tulipes-cite de forest	15,5
MAUBEUGE	Epinette Peripherie	15,4
JEUMONT	Quewette et Bersillies	14,7
MAUBEUGE	Pont Allant	14,0
Sambre-Avesnois		20,8
France métropolitaine		18,9

SYNTHÈSE

L'éclatement multipolaire du territoire, avec Maubeuge comme ville-centre, induit des déplacements complexes, plus difficiles à organiser en transports publics.

Le phénomène de para-urbanisation, couplé à la concentration de l'emploi sur le pôle central de l'agglomération, engendre un allongement des distances qui favorise plutôt les déplacements motorisés. La para-urbanisation implique également un éclatement des origines-destinations des déplacements (par la dispersion spatiale des logements) qui rend difficile la massification des flux sur des axes de transports en commun existants ou à créer.

Toutefois, l'urbanisation étant organisée le long de la Sambre, le réseau fluvial et la voie ferrée représentent des atouts et des opportunités non négligeables.

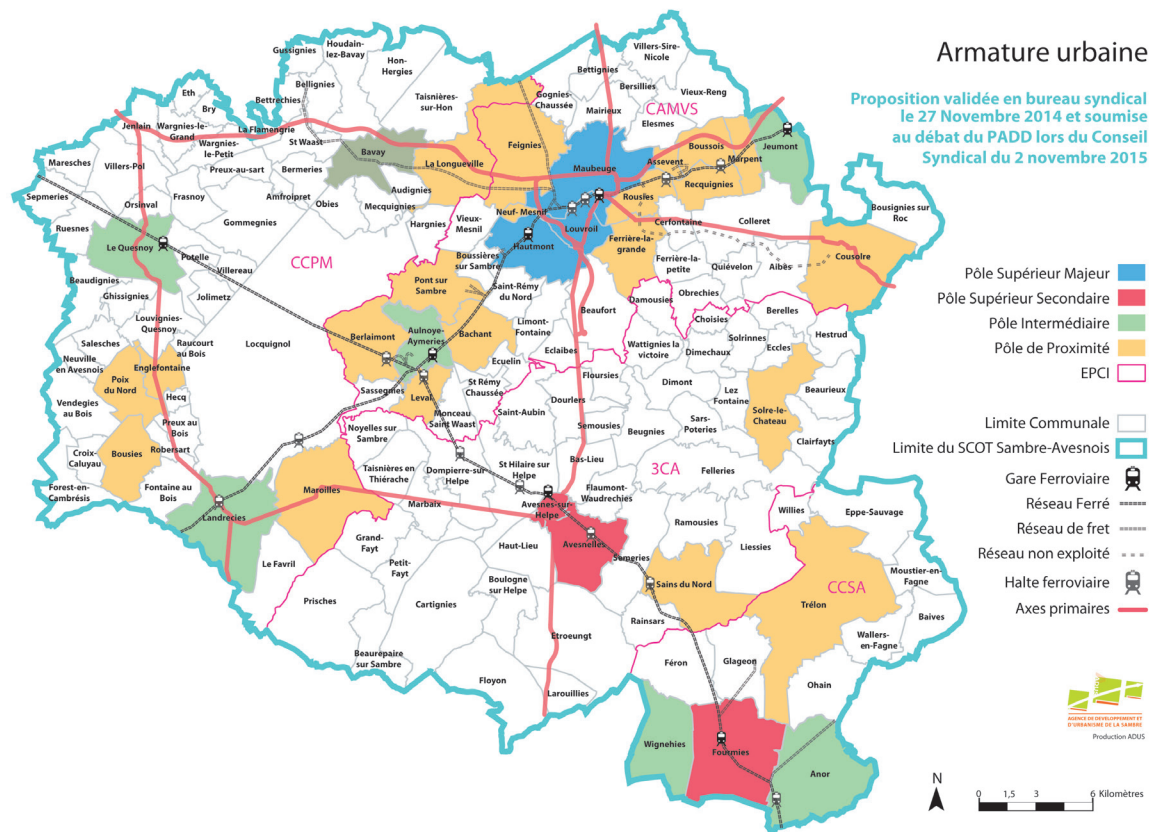
Les évolutions démographiques à venir auront inévitablement un impact fort sur les déplacements : la stabilisation démographique devrait confirmer le nombre des déplacements et l'éclatement des ménages induirait une augmentation du taux de la motorisation. En outre, si des solutions de transport alternatives à l'automobile ne sont pas développées, le vieillissement de la population conduirait au développement de comportements de mobilité spécifiques.

Enfin, le faible équipement en voiture d'une partie importante de la population, le vieillissement démographique et le faible revenu moyen des habitants rendent encore plus cruciales les questions de mobilité notamment pour l'accès à l'emploi, aux services et aux transports collectifs.

LES PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

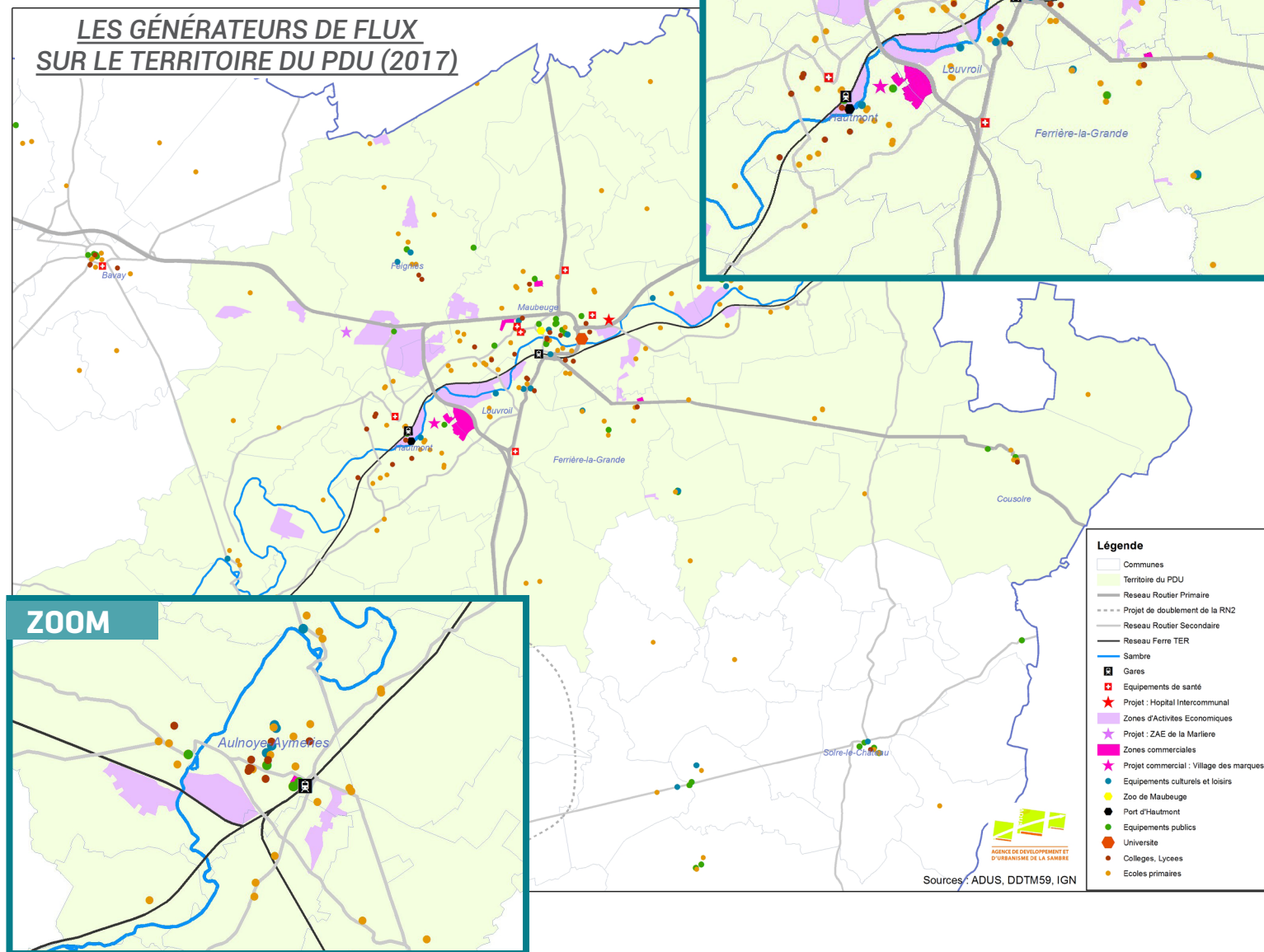
Le SCoT Sambre-Avesnois a constitué une armature urbaine qui repose sur l'analyse du niveau d'équipements des communes (base permanente d'équipement 2013 de l'INSEE), croisée avec les bassins de vie (Données INSEE 2012) et les unités urbaines. Des gammes d'équipements considérés comme majeures, intermédiaires et de proximité permettent, par analogie, de hiérarchiser les communes en pôles supérieurs majeurs, intermédiaires, ou de proximité. Les communes sont donc hiérarchisées en fonction du nombre d'équipements qu'elles comportent et de leur place dans le bassin de vie.

Le territoire du PDU comporte cinq pôles majeurs. Les villes de Maubeuge, d'Hautmont et de Louvroil forment le Pôle supérieur majeur de l'arrondissement. Les villes d'Aulnoye-Aymeries et de Jeumont sont quant à elles reconnues en tant que Pôles intermédiaires.



Source : SCOT Sambre-Avesnois

Le territoire du Val de Sambre compte un certain nombre de pôles à l'origine de beaucoup des déplacements des habitants. Parmi les principaux pôles générateurs, se démarquent les zones d'emplois, les zones commerciales, les établissements de santé, les établissements scolaires, les services publics ou encore les équipements de loisirs. Ceux-ci sont pour la plupart logiquement concentrés dans le cœur urbain d'Hautmont-Maubeuge et dans les pôles secondaires d'Aulnoye-Aymeries et de Jeumont.



LES PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI //

La majeure partie des emplois est concentrée sur les cinq pôles majeurs du territoire du PDU. Sont ainsi recensées 13 entreprises de plus de 200 salariés, qui représentent les principaux pourvoyeurs d'emplois.

La grande majorité des salariés de ces entreprises viennent travailler en voiture en raison notamment de leur accessibilité plutôt favorable par rapport aux infrastructures routières, de la grande facilité de stationnement, mais aussi de la desserte par les transports en commun qui peut paraître insuffisante ou inadaptée et, enfin, des discontinuités des itinéraires doux. Cet afflux de voitures peut ponctuellement provoquer des problèmes de congestion des réseaux routiers aux abords de ces zones.

ENTREPRISES PLUS DE 200 SALARIÉS

MAUBEUGE CONSTRUCTION AUTOMOBILE	MAUBEUGE
JSPM JEUMONT SYSTEMES DE POMPES ET DE MECANISMES	JEUMONT
VALLOUREC MANNESMANN OIL AND GAS FRANCE	AULNOYE AYMERIES
AUCHAN	LOUVROIL
TATA STEEL MAUBEUGE SAS	MAUBEUGE
JEUMONT ELECTRIC	JEUMONT
AGC FRANCE	BOUSSOIS
FORGITAL DEMBIERMONT SAS	HAUTMONT
VESUVIUS FRANCE	FEIGNIES
VALLOUREC	AULNOYE AYMERIES
GROUPE BIGARD	FEIGNIES
CARREFOUR	MAUBEUGE
ARCELOR MITTAL TUBULAR PRODUCTS HAUTMONT	HAUTMONT

Source : INSEE

LES ZONES D'ACTIVITÉS //

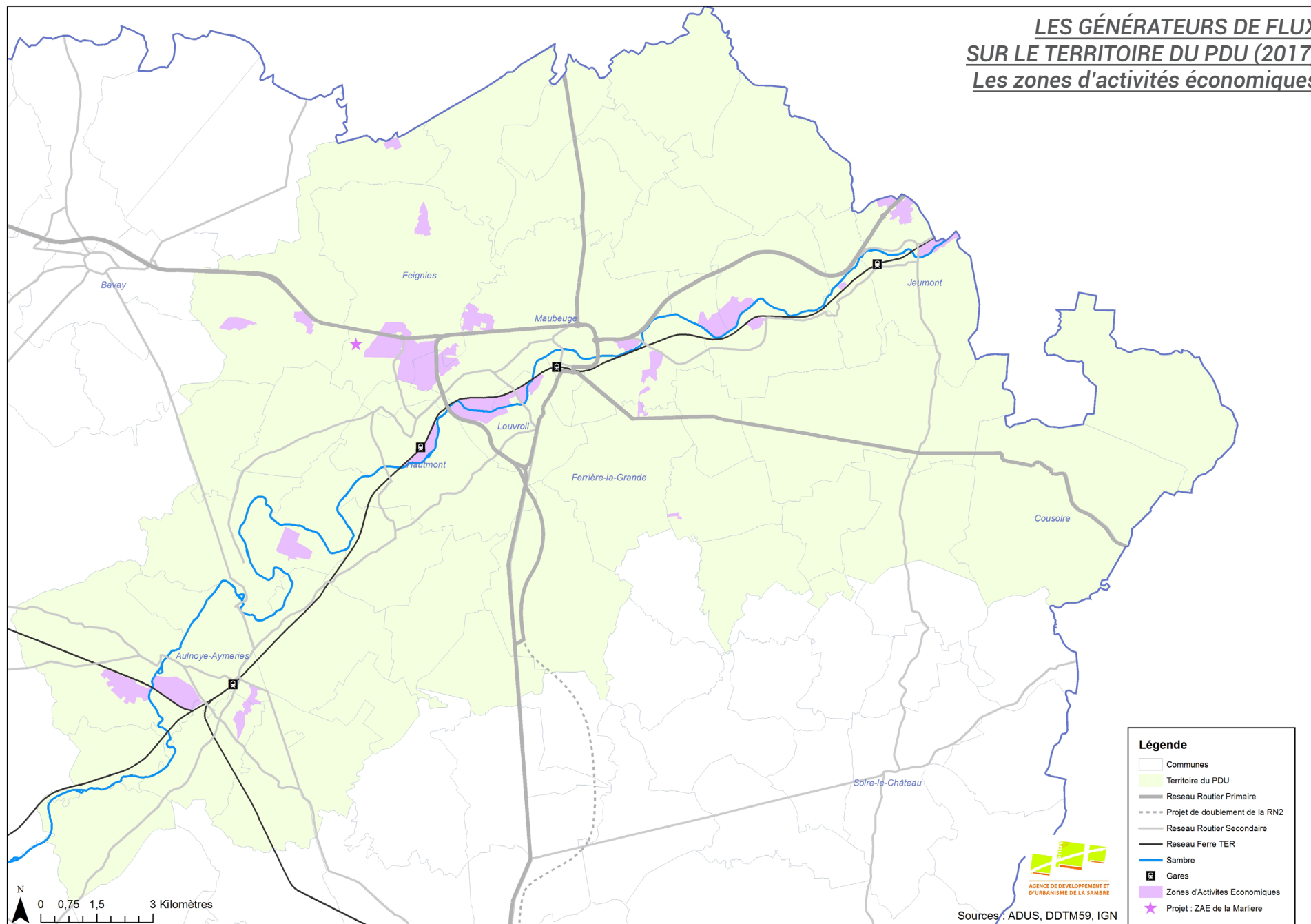
De manière générale, les zones d'activités du territoire sambrien se répartissent principalement le long de deux axes :

- ♦ En cœur de vallée et le long des infrastructures ferroviaires existantes ou anciennes (Ferrière-la-Grande) : il s'agit pour l'essentiel d'activités industrielles sur des sites historiques encore en activité le plus souvent attachés à une entreprise (Vallourec, AGC, ...). Certains de ces sites sont en attente de reconversion.
- ♦ Le long de la RD 649 : il s'agit de zones plutôt récentes à vocation industrielle (MCA, Menisseg, Bigard...). Un mixte avec des activités artisanales est envisageable sur certaines parties (Longenelle nord, Petite Savate et Champs de l'Abbesse).

Parmi ces zones d'activités, plusieurs sont reconnues comme projets d'intérêt communautaire par la CAMVS, et plus particulièrement :

- ♦ La Marlière à Feignies
- ♦ La Transfrontalière/Justice à Jeumont
- ♦ 50ha non spatialisés à ce jour mais devant être délimités au PLUi (en cours d'élaboration).

**LES GÉNÉRATEURS DE FLUX
SUR LE TERRITOIRE DU PDU (2017)**
Les zones d'activités économiques



LES ZONES COMMERCIALES //

Les achats sont l'un des principaux motifs de déplacement avec le travail et les études. Les moyennes et grandes surfaces commerciales sont des générateurs importants de déplacements souvent associés à la voiture.

Le principal pôle commercial du territoire est situé en plein cœur de l'agglomération, à la périphérie ouest de Maubeuge, à cheval sur les communes de Louvroil et d'Hautmont. S'y trouve un hypermarché autour duquel gravite une centaine d'enseignes dont une trentaine de grandes surfaces spécialisées et 70 boutiques. Cette vaste zone commerciale, accessible par la route depuis le contournement ouest qui la dessert, dispose d'importantes surfaces dédiées au stationnement des voitures et le parking principal a été agrandi avec la réalisation d'un niveau supérieur (comportant plus de 4000 places). Elle bénéficie en outre d'une très bonne desserte en transport en commun avec pas moins de 7 lignes du réseau urbain dont la ligne structurante 51, qui permet des liaisons avec la plupart des communes du territoire du PDU. En revanche, elle semble se refuser aux piétons et vélos.

Cette zone commerciale est de loin la plus attractive du territoire sur lequel elle rayonne et même au-delà, puisque nombre de clients proviennent du reste de l'arrondissement et même des chalandes belges des bassins de Mons et de Charleroi (la clientèle belge représentait 28% du chiffre d'affaire en 2010).



Centre commercial de Louvroil

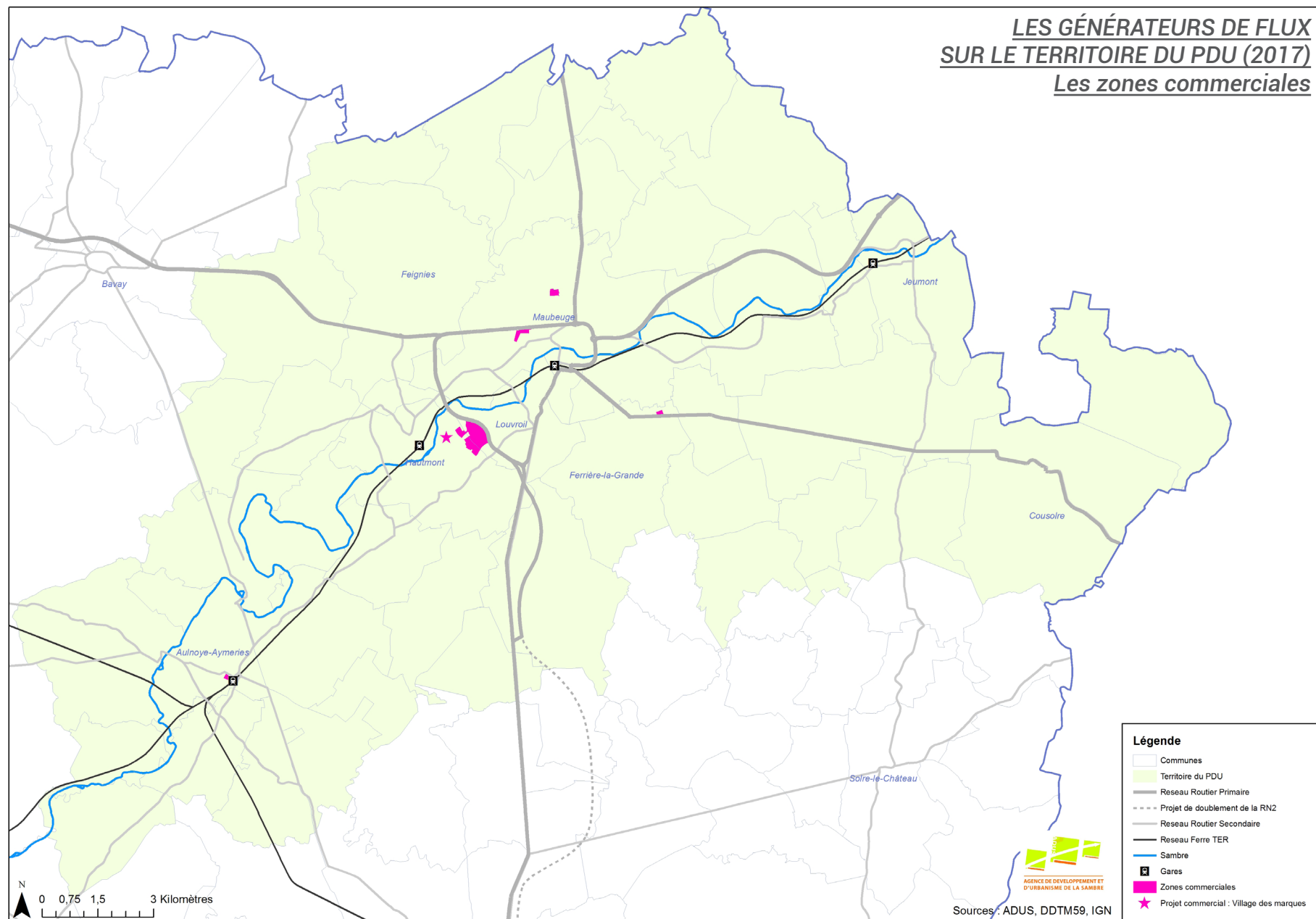
Un second hypermarché plus modeste est implanté au nord de Maubeuge dans le quartier de l'Épinette, également accessible en transports collectifs.

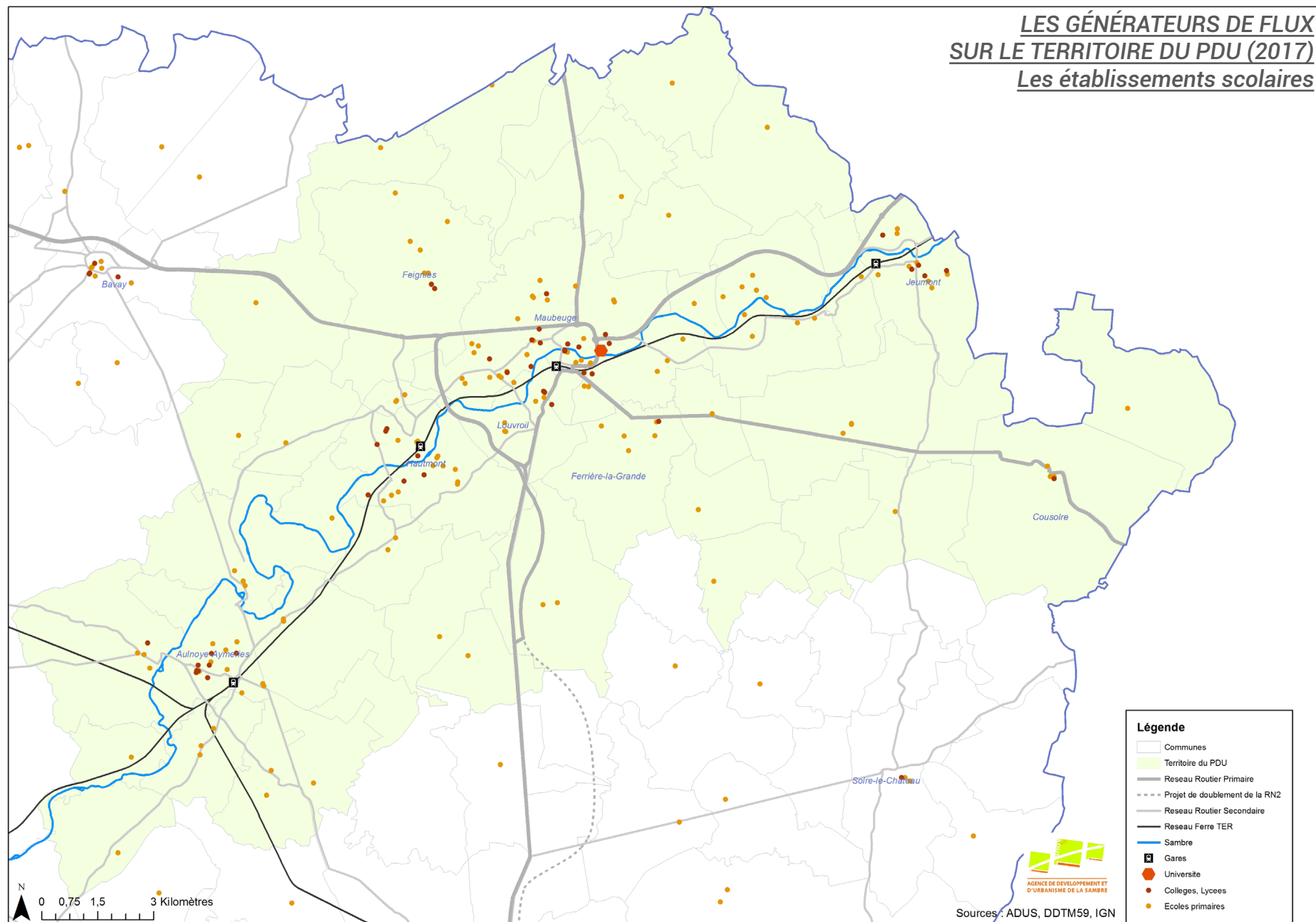
Plus généralement, un tissu de petites et moyennes surfaces se déploie sur tout le territoire complétant l'offre généraliste tandis que dans les centres des principales communes les commerces de proximité peinent à se maintenir.

La prédominance du centre commercial de Louvroil/Hautmont dans les habitudes d'achat des sambriens a affaibli le centre-ville de Maubeuge. Entre 2006 et 2008, une perte de 11% des achats des ménages a été constatée pour ce dernier. De plus, l'attractivité du centre-ville se limite aux zones limitrophes.

Les centres-villes bénéficient pourtant naturellement d'une meilleure desserte en transports collectifs et en mobilité douce. C'est pour cette raison que le DOO du SCOT Sambre-Avesnois préconise la revitalisation des centres-villes. Ce document conditionne également les nouveaux équipements commerciaux à la définition préalable d'un projet d'aménagement relatif aux déplacements (comprenant notamment l'accessibilité modes actifs et la desserte en transports en commun).

En avril 2014 s'est implanté un hypermarché à proximité directe de la gare d'Aulnoye-Aymeries, intégré à une galerie commerciale. Cet emplacement stratégique, au cœur du centre-ville, participe concrètement au rapprochement des lieux de vie (densité d'habitat, de services, d'équipements, ...) et facilite dès lors la gestion de la mobilité à ses abords. Ainsi, le centre commercial bénéficie du haut niveau de desserte en transports en commun ainsi que des aménagements urbains dédiés aux modes actifs et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.





Les écoles, les lycées, les collèges

Parmi les pôles générant une forte mobilité quotidienne et généralement de courte distance, il existe de nombreuses écoles, collèges et lycées publics et privés, répondant ainsi aux besoins de l'ensemble des jeunes en âge d'être scolarisés.

Chaque établissement scolaire constitue une source de perturbation pour le secteur où il se situe en raison notamment de l'apport et de la concentration de flux qu'il génère (arrivée et départ des élèves, arrivée et départ des personnels, dépose et reprise des élèves par les parents ou les transports collectifs) et nécessite en cela un traitement spécifique.



Collège Del Marle à Aulnoye-Aymeries

Si chaque commune dispose d'une ou plusieurs écoles maternelles et élémentaires à proximité du lieu de résidence, les établissements du second degré, plus distants, sont concentrés sur les principaux pôles urbains.

Ainsi sur les 20 collèges et 11 lycées que compte le Val de Sambre, 22 se situent sur les pôles de Jeumont, Hautmont, Aulnoye ou Maubeuge (70%). A elle seule, la ville de Maubeuge accueille le tiers des établissements du territoire (la moitié des lycées) et 40% des effectifs des collèges et lycées du territoire qui représentent plus de 13.000 élèves.

L'ensemble de ces établissements bénéficie d'une desserte en transport collectif. Sur le territoire du PDU, le réseau STIBUS (lignes régulières complétées par des services spéciaux et par des lignes Arc-en-Ciel conventionnées avec le Département) dessert la quasi-totalité des établissements.

La mise en zone 30 de la voirie aux abords immédiats des écoles, des collèges et des lycées n'est pas encore généralisée. L'aire de recrutement relativement limitée des écoles primaires doit favoriser une accessibilité plutôt locale mettant l'accent sur les cheminements piétons et cyclistes.

Le pôle universitaire de Maubeuge

Le territoire du PDU dispose d'une antenne de l'université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis accueillant près de 300 étudiants et 150 personnels chargés de l'enseignement et du fonctionnement. Les formations proposées concernent les filières matériaux, mesures et informatique.

Auparavant situé dans la zone industrielle de la Petite Savate, à plus de 3s du cœur de la ville, le centre universitaire a été re-localisé en 2013 dans un bâtiment neuf à proximité du centre-ville (800m) face à la cité scolaire Pierre Forest en bordure de la Sambre.

A terme, ce pôle pourrait accueillir jusqu'à 600 personnes (étudiants et personnels).

Ce nouvel équipement répond à la volonté des acteurs locaux d'enrayer le départ massif des jeunes de la Sambre-Avesnois vers la métropole lilloise, notamment en proposant aux jeunes d'origine souvent modeste d'accéder à une formation supérieure et ainsi d'accroître leur employabilité.



L'accès au nouveau campus est facilité par une piste cyclable aménagée le long de la Sambre et le passage de la ligne la plus performante du réseau de transports collectifs urbains permettant des liaisons fréquentes et régulières avec le centre ou la gare. Un cheminement à travers les remparts permet également de gagner aisément le centre à pied.



LES PÔLES DE SANTÉ //

Les hôpitaux sont d'importants générateurs de trafic. En effet ces gros employeurs de personnels sont à l'origine de nombreux déplacements : salariés, patients en court ou moyen séjour, consultation, visite, urgence, chirurgie ambulatoire, examens médicaux, etc.

Le territoire du Val de Sambre dispose aujourd'hui de trois principaux établissements de santé, tous concentrés sur Maubeuge, répondant aux besoins de sa population et de celle de l'Avesnois :

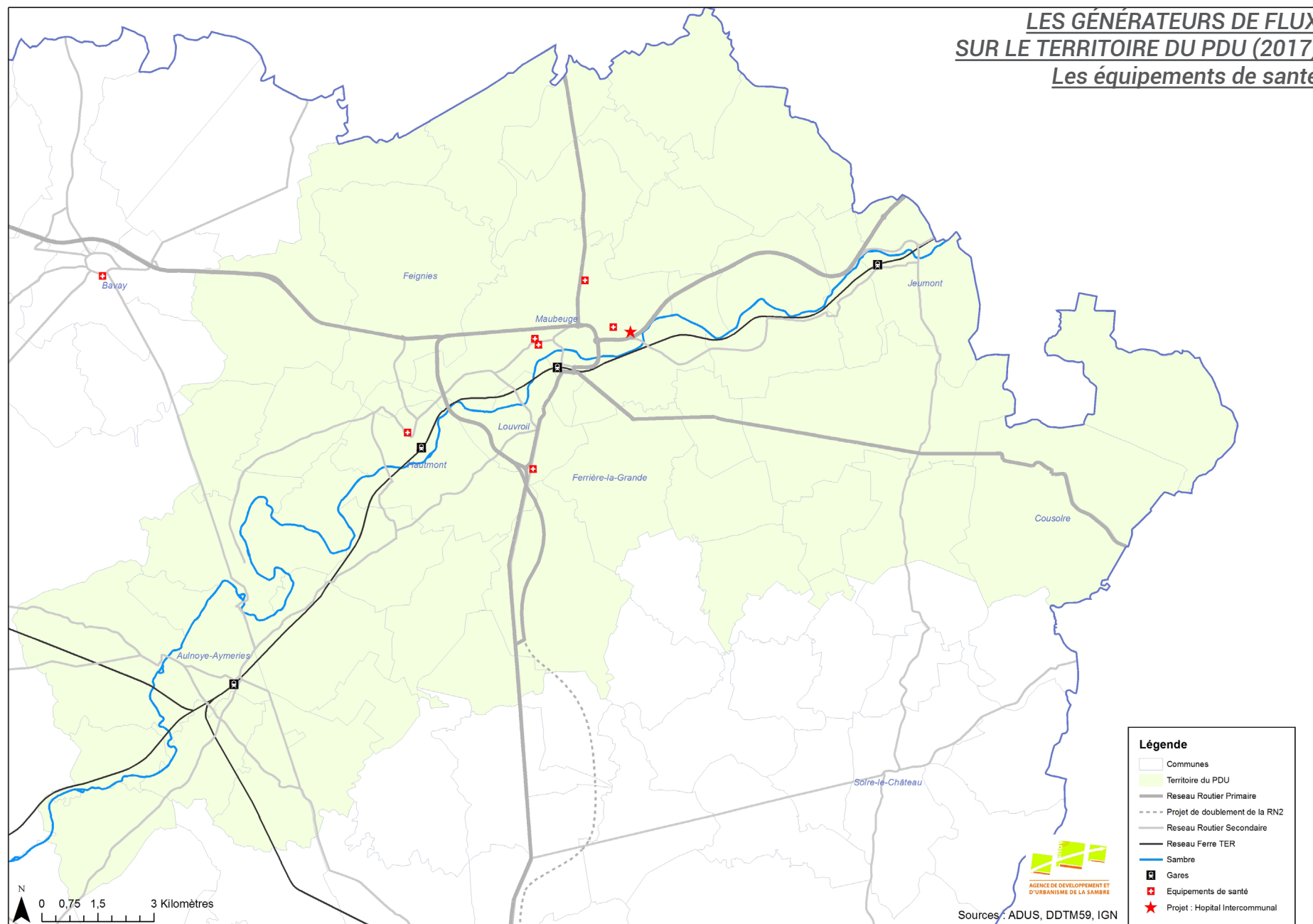
- ♦ Le centre hospitalier de Maubeuge est situé au centre de la ville. Il est doté d'une capacité de 525 places (dont 120 en EHPAD). Cet établissement jouit d'une structure hospitalière générale de très bon niveau, doté d'un plateau technique performant, ayant pour vocation à travailler en partenariat avec les autres établissements publics et privés du secteur et avec le pôle de référence du bassin de vie. Vétuste, l'hôpital de Maubeuge, dont les premières installations datent des années 60, ne correspond plus aux besoins de la population. Un projet d'hôpital intercommunal est donc prévu sur la RD649, au niveau de la frange urbaine sud-est de la ville, en périphérie du quartier de Pont-Allant. Il sera situé à proximité de la polyclinique du Parc, du collège Guillaume BUDE et du lycée Pierre FOREST. Une zone AU est prévue à cet effet au PLU de Maubeuge (approuvé le 31 Mars 2016), pour une superficie d'environ 10 hectares.



Actuel centre hospitalier de Sambre-Avesnois

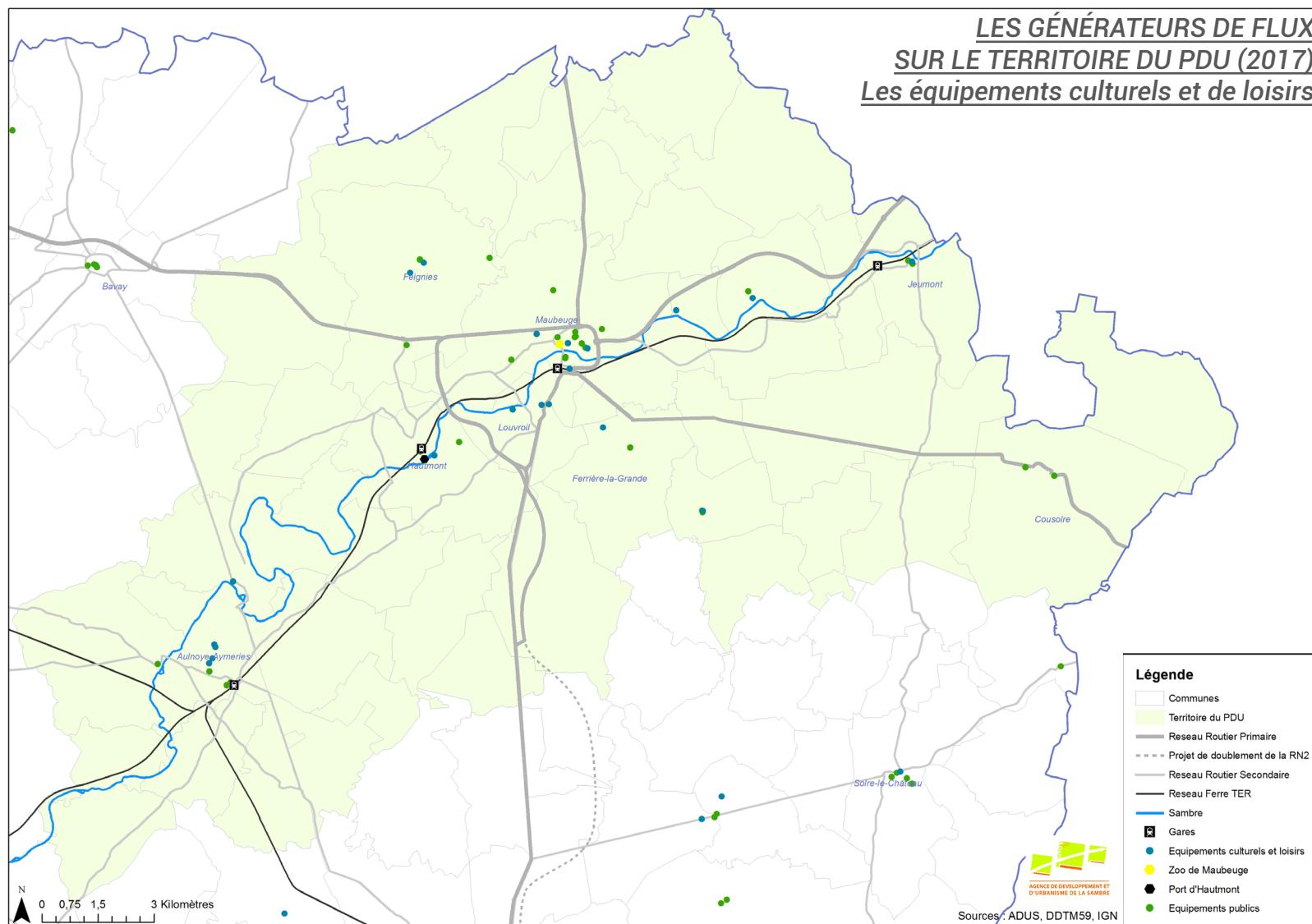
- ♦ Le centre hospitalier d'Hautmont est situé à proximité du centre et de la gare de la ville. Il est spécialisé dans les soins pour personnes âgées (gériatrie, gérontologie, soins longue durée, hébergement pour personnes âgées dépendantes et offre de soins infirmiers à domicile). Il a une capacité d'accueil de 216 lits.
 - ♦ La Clinique du Val de Sambre est située route de Mons et propose un service de médecine et chirurgie ainsi qu'une maternité. Elle a une capacité de 170 lits.
 - ♦ La polyclinique du Parc est située à proximité de la Route d'Assevent, proche du futur nouveau centre hospitalier. Elle propose un service de médecine et chirurgie. Elle dispose d'une capacité de 86 lits.
 - ♦ La clinique neuro-psychiatrique du Bocage, située Route d'Avesnes à Louvroil, dispose de 74 lits.
- Ces trois premiers établissements bénéficient d'une très bonne desserte en transports collectifs.

**LES GÉNÉRATEURS DE FLUX
SUR LE TERRITOIRE DU PDU (2017)**
Les équipements de santé



LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET DE LOISIRS //

Les loisirs occupent une place de plus en plus importante dans les motifs de déplacement. L'agglomération maubeugeoise compte de nombreux équipements à vocation de loisirs et touristiques qui peuvent générer des volumes de déplacements non négligeables notamment le soir, le weekend et pendant les vacances, parmi lesquels : des espaces aquatiques (deux centres aquatiques et quatre piscines), un cinéma, quatre salles de spectacle, cinq médiathèques et deux centres culturels.



Parmi les équipements culturels et de loisirs, le Parc zoologique de Maubeuge se distingue par un rayonnement important au sein du territoire sambrien et au-delà. Implanté au cœur de la ville, au pied des fortifications considérées comme l'un des chefs-d'œuvre de Vauban, le parc occupe 6 hectares et héberge plus de 300 animaux, dont 60 espèces différentes. Modernisé progressivement depuis une dizaine d'années, sa fréquentation n'a cessé d'augmenter pour atteindre les 175 000 visiteurs en 2015. Il bénéficie aujourd'hui d'aménagements parfaitement adaptés au bien-être des animaux, à l'accueil éducatif et à la détente du public. Ce site est par ailleurs dédié à la conservation d'espèces dans le cadre de programmes européens d'élevage ainsi qu'à la recherche.



Autre équipement d'importance, le port fluvial d'Hautmont est situé au cœur de la commune. Il s'inscrit dans la continuité de la politique engagée de renouvellement urbain avec comme objectif de modifier profondément l'image de la ville en offrant un cadre de vie de qualité et des réalisations de haute technicité. L'objectif est de rendre à la voie d'eau son caractère central et d'initier une démarche de repositionnement économique, social et touristique des voies d'eau, en cohérence avec une politique de développement durable. A ce jour, le port mouillé comporte 60 anneaux pourvu d'une capitainerie, mais aussi notamment une plage dotée d'une plaine de jeux, un espace de détente et de cheminement doux, ou encore une zone d'accueil de camping-cars. Une zone de commerces et de restauration est également en cours. Un projet prévoit par ailleurs la réalisation d'un port à sec de 200 bateaux et d'un pôle multimodal logistique.



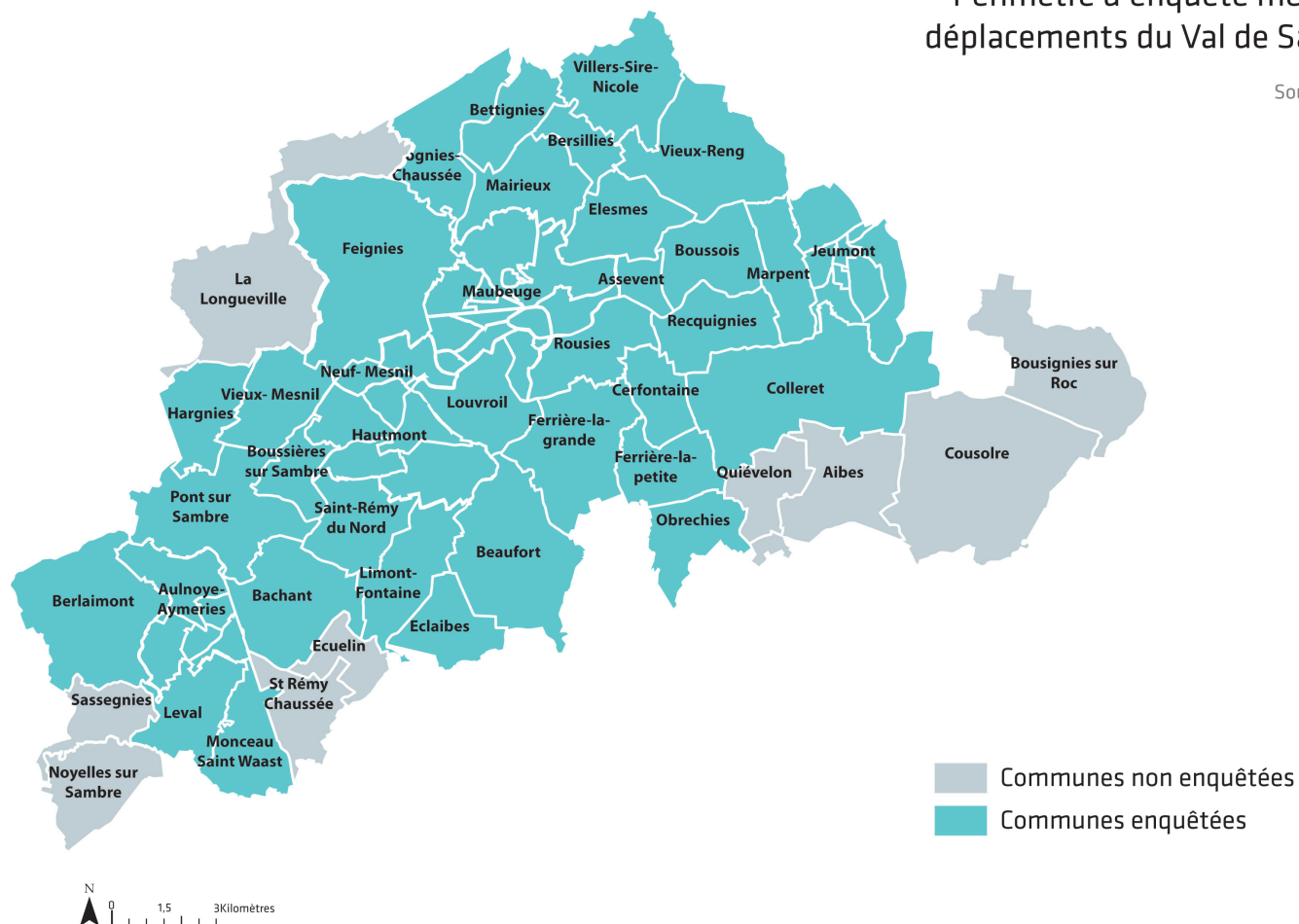
LA MOBILITÉ DES HABITANTS

En 2004-2005, le Syndicat Mixte du Val de Sambre (SMVS, SMTUS aujourd'hui) et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Nord ont mené une enquête sur les déplacements des personnes résidant dans les communes du périmètre présenté ci-contre. Cette enquête est la première de ce type menée dans l'agglomération. Il est à noter que toutes les données ont été collectées à l'échelle du territoire du SMVS, et non à l'échelle de l'actuel ressort territorial du SMTUS.

Périmètre d'enquête ménages déplacements du Val de Sambre

2005

Source : EMD



MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE //

L'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques). Elle a été effectuée auprès d'un échantillon de 2 048 ménages résidant dans le périmètre retenu (soit 36 communes). L'échantillon enquêté a été obtenu par un tirage aléatoire effectué sur 24 secteurs géographiques à partir du fichier des propriétés bâties de 2002.

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- ♦ Les enquêtes ont été réalisées au domicile des personnes enquêtées, par des enquêteurs spécialement formés,
- ♦ Tous les individus, âgés d'au moins 5 ans, habitant dans le logement ont été interrogés en personne,
- ♦ Tous les déplacements, réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée ont été recensés.

Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée ont été relevées de manière précise et tous les modes de déplacement ont été pris en compte, y compris la marche à pied.

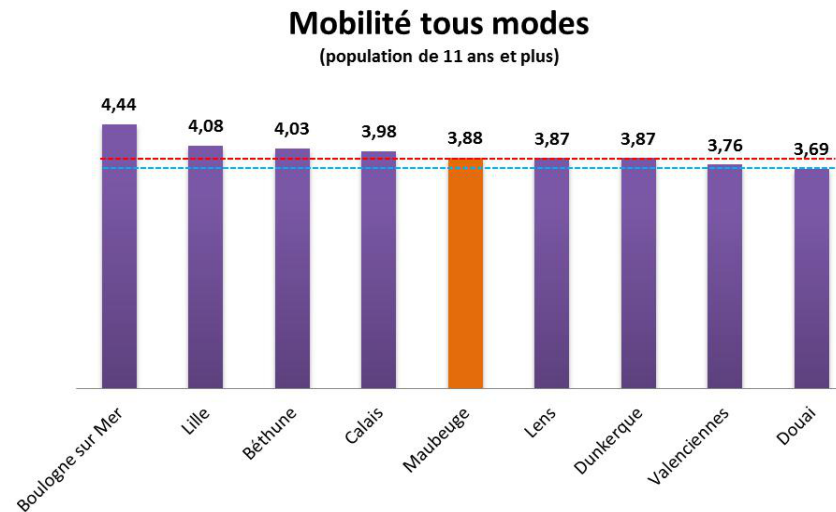
Au total, 5137 personnes de plus de 4 ans ont été interrogées et 18 569 déplacements ont été recensés.

Les questionnaires ont été construits à partir des questionnaires dits « standard CERTU », complétés pour tenir compte de préoccupations spécifiques des différents partenaires de l'enquête.

UN TAUX DE MOBILITÉ MOYEN //

Chaque habitant du Val de Sambre âgé de 11 ans et plus effectue en moyenne **3.88 déplacements** par jour ce qui correspond à un peu moins de **500 000 déplacements par an** sur l'ancien territoire du SMVS.

Ce taux de mobilité moyen situe le Val de Sambre au niveau des agglomérations régionales comparables.



Source : Enquête Régionale Mobilité et Déplacements (ERMD) 2010

DES DÉPLACEMENTS MAJORITAIREMENT PENDULAIRES //

Les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) représentent près d'un déplacement sur cinq (20%) ce qui est un peu moins que le chiffre habituellement observé dans les agglomérations comparables.

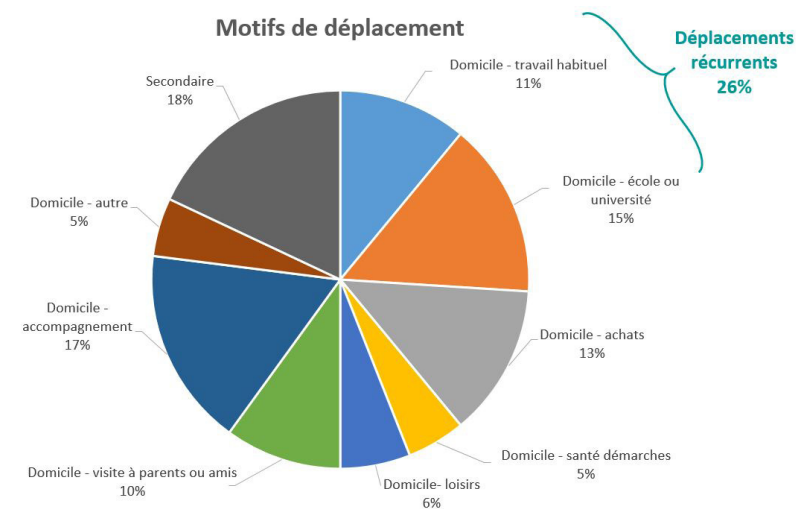
Avec 17% des déplacements, l'accompagnement principalement consacré à la dépose des enfants (58%), arrive en deuxième position des motifs de déplacements des habitants du Val de Sambre devant l'école et l'université.

Par ordre d'importance, viennent ensuite les déplacements domicile-école ou université qui représentent 15 % des déplacements et les déplacements domicile/achats avec 13%.

Les déplacements domicile-travail habituel ne représentent plus que 11% du total, ce qui est plutôt faible.

Le motif visite pèse pour 10% dans les déplacements et les loisirs 6 %. Les démarches et la santé représentent moins de 5% des déplacements.

Ainsi, Les déplacements récurrents (Domicile-Travail et Domicile-études), dont la périodicité est quotidienne et qui constituent le principal vivier des trafics en heure de pointe, représentent plus du quart des déplacements des habitants du Val de Sambre.



Source Enquête ménages Val de Sambre

LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE //

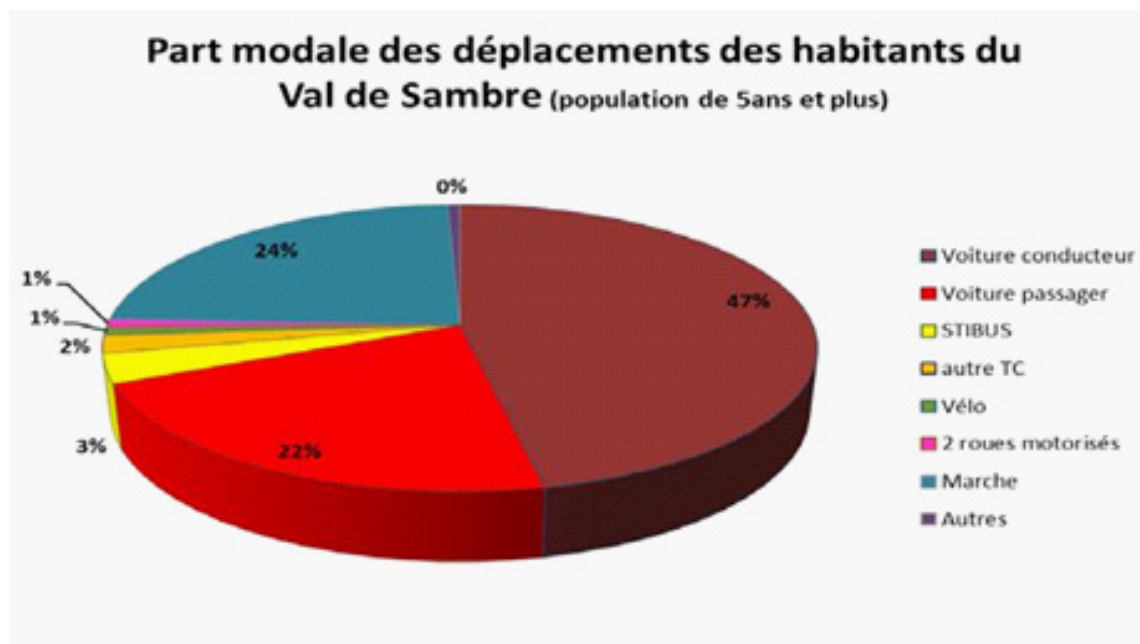
La voiture est, de très loin, le mode dominant et représente **69% des déplacements effectués chaque jour**. C'est l'un des plus forts taux observés dans la région. Les 310 000 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 212 000 déplacements comme conducteur (68%) et en 99 000 déplacements comme passager (32%).

Le taux d'occupation des véhicules s'élève donc à 1,46 personne ce qui est plutôt élevé.

La marche à pied arrive en seconde position avec 24% de part de marché et 108 000 déplacements quotidiens ce qui place l'agglomération maubeugeoise assez nettement en dessous de la moyenne régionale.

Les transports en commun constituent le troisième mode mais avec seulement 5% de part de marché et 24 000 déplacements dont moins des deux tiers sur le réseau STIBUS et 38% sur d'autres réseaux de transports collectifs (essentiellement le réseau départemental (et scolaire) et le TER).

Le vélo (1%) et les deux roues motorisés (1%) occupent une place très marginale dans les modes de déplacement des habitants du Val de Sambre (8 000 déplacements). Au niveau régional, les habitants du Val de Sambre sont parmi les plus faibles pratiquants.



Source Enquête ménages Val de Sambre

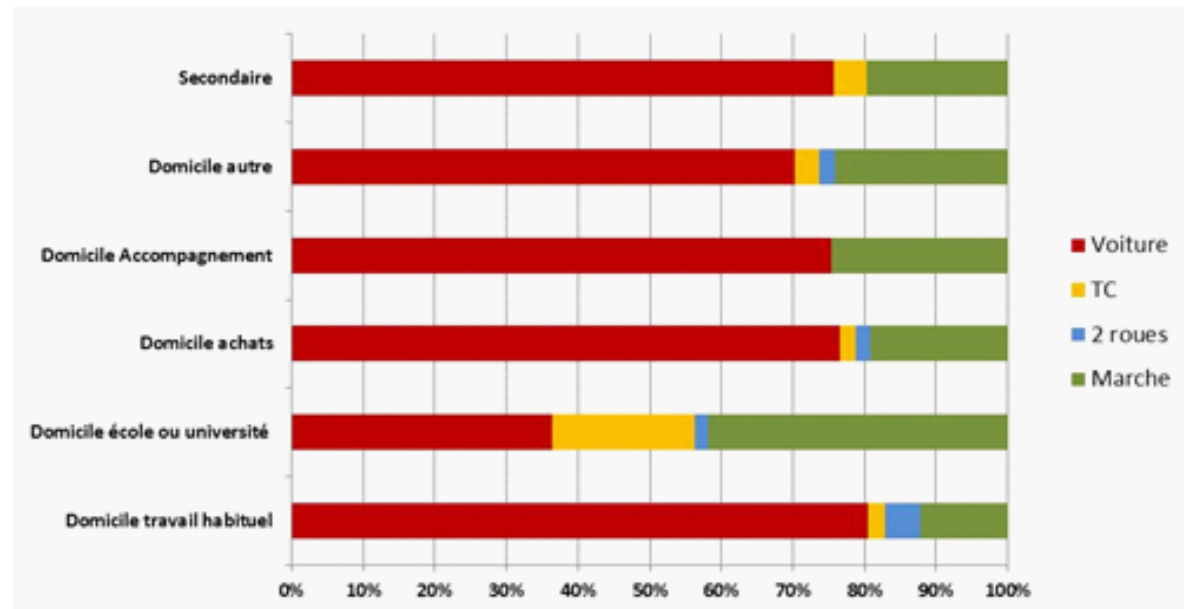
Les déplacements domicile-travail s'effectuent surtout en voiture (81% contre 69% pour l'ensemble des motifs). Le transport collectif (3%) est peu utilisé, en dessous de la moyenne (5%) alors que la marche à pied est peu pratiquée (11% contre 24% pour l'ensemble des motifs). Les deux-roues (4%) sont deux fois plus utilisés que pour l'ensemble des motifs (2%).

Les déplacements domicile-études s'effectuent surtout à pied (42%) et en voiture (36%) mais les transports collectifs sont bien utilisés (20%).

Les déplacements domicile-achats s'effectuent essentiellement en voiture (76%), et un peu à pied (20%). Par contre, les transports collectifs (1%) et les deux-roues (2%) sont marginalement utilisés. L'accompagnement de et vers le domicile s'effectue essentiellement en voiture (75%) et à pied (25%).

Les déplacements domicile - autres motifs s'effectuent principalement en voiture (70%) et à pied (24%), très peu en deux-roues (2%) ou en transports collectifs (3%).

Les déplacements secondaires s'effectuent surtout en voiture (75%) et à pied (19%).



Source Enquête ménages Val de Sambre

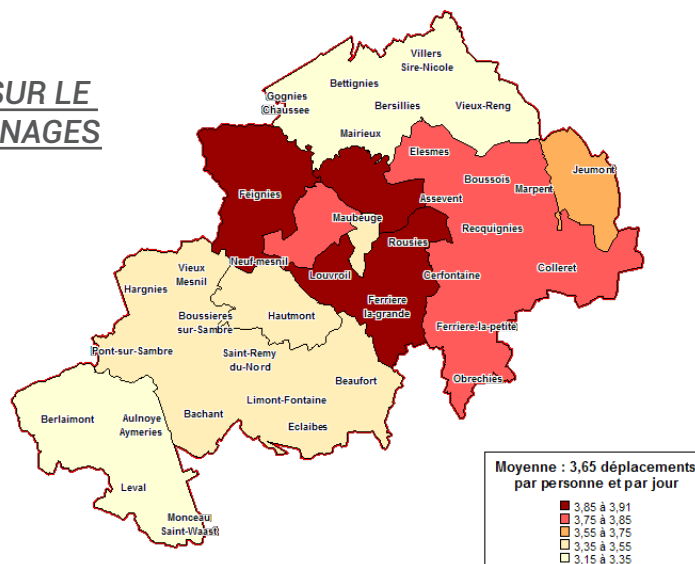
Le réseau de transports urbains STIBUS est avant tout utilisé par les étudiants et scolaires (59% des déplacements) et très peu pour les déplacements domicile-travail (4%) ou pour les déplacements secondaires également (6%).

Le réseau STIBUS est également un peu utilisé pour des déplacements domicile-achats (10%) et domicile-santé-démarches (8%).

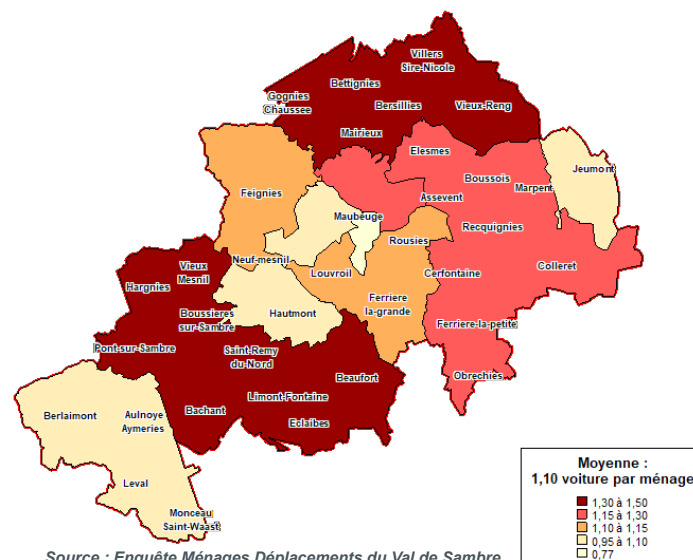
DES PRATIQUES VARIABLES SELON LES LIEUX D'ORIGINE //

Il existe une grande hétérogénéité de la mobilité dans les pratiques modales de déplacements suivant les lieux de résidence. En effet, des disparités persistent selon les territoires avec une mobilité qui oscille entre 3,15 déplacements par jour dans le secteur d'Aulnoye-Aymeries et 3,91 déplacements quotidiens dans les quartiers nord de Maubeuge.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS PAR PERSONNE SUR LE TERRITOIRE DE L'ENQUÊTE MENAGES DÉPLACEMENTS



TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES



Source : Enquête Ménages Déplacements du Val de Sambre

La mobilité est forte à Maubeuge, sauf dans le centre et dans la périphérie de la ville (Rousies, Ferrière la Grande, Feignies), avec près de 4 déplacements par jour et par personne. Elle est plutôt forte sur les quartiers nord et sud de Maubeuge (Pont Allant, Faubourg de Mons, Sous le Bois, Douzies) et dans les communes situées entre Maubeuge et Jeumont. Elle est moyenne à Jeumont et plutôt faible à Hautmont et dans sa périphérie sud.

Ce sont les habitants du secteur d'Aulnoye-Aymeries et des communes du secteur nord qui se déplacent le moins.

La part modale de la voiture est d'autant plus forte avec l'éloignement des centres. Elle est particulièrement élevée dans les communes périphériques non desservies par le réseau STIBUS et plus faible dans les cœurs urbains.

Une forte mobilité en transports collectifs est observée à Hautmont et dans la partie Nord de Maubeuge, ainsi que dans les autres secteurs de Maubeuge et dans les communes situées entre Maubeuge et Jeumont. Elle est faible partout ailleurs.

Cette domination de l'utilisation de la voiture s'accompagne d'un niveau de possession du permis de conduire nettement plus fort chez les habitants des territoires périphériques que dans la ville-centre. L'obligation de se déplacer (pour le travail, pour les études, pour les loisirs, les services et les achats) ainsi que l'absence de véritable alternative à la voiture rend la possession du permis voire d'un véhicule indispensable.

Pour les mêmes raisons, la possession de deux véhicules (ou bi-motorisation) est très répandue

dans les ménages résidant dans les petites communes périphériques de Maubeuge.

D'ailleurs, ce taux d'équipement des ménages en voiture est en constante augmentation et, alors qu'il était traditionnellement faible dans le cœur urbain en raison de la faiblesse du niveau de vie, et de l'extrême précarité qui caractérise l'agglomération sambrienne, le taux d'équipement en voitures tend à augmenter sur ce territoire et notamment dans les communes de la proche ceinture maubeugeoise (Assevent, Feignies, Aulnoye-Aymeries, ...).

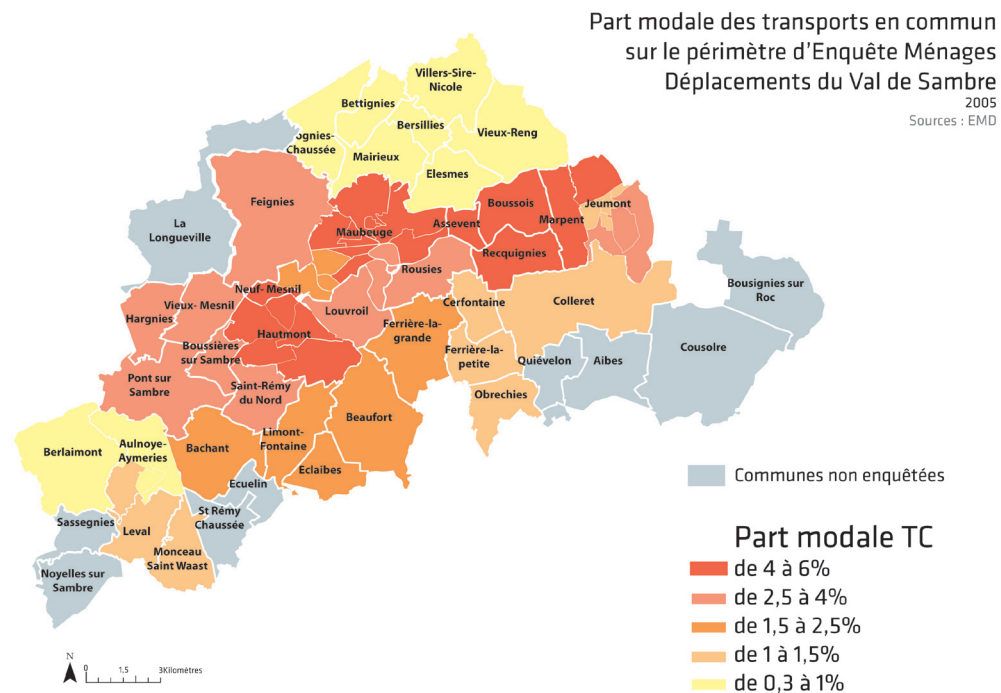
L'usage des transports collectifs est avant tout fonction de l'offre. Les secteurs où ces transports sont les plus utilisés (Hautmont, Maubeuge) sont ceux qui bénéficient de la meilleure fréquence de desserte (ligne 51) et qui sont les plus densément peuplés.

La mobilité à pied est, normalement, plus élevée dans les secteurs les plus denses : Maubeuge, Jeumont et, dans une moindre mesure, Hautmont et Aulnoye-Aymeries.

Elle est faible dans les secteurs plus ruraux et surtout dans la partie nord du territoire.

La pratique de la marche à pied est très sensible au contexte urbain (topographie, coupures), aux notions de proximité, de densité et de mixité des fonctions (habitat/emplois/services).

La mobilité en deux-roues est assez variable sans que l'explication puisse être clairement liée au type d'urbanisation. Les habitants de Maubeuge et d'Hautmont utilisent peu les deux roues contrairement à ceux d'Aulnoye-Aymeries ou de Jeumont. Les habitants du secteur de Feignies et du Sud -Aulnésis (Leval, Montceau Saint Waast) semblent utiliser les deux roues sensiblement plus que les autres habitants du territoire.



LES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS //

Près de 10% des déplacements ont lieu en soirée. Le principal motif de sortie est la visite à des parents ou amis (33%), suivi de l'accompagnement (25%), achats (12%) et travail (10%). Les déplacements du soir sont effectués essentiellement en voiture, puis dans une moindre mesure à pied.

Les déplacements intermodaux sont très peu nombreux (1% du total des déplacements) et sont effectués en grande partie sur le réseau SNCF (43%), puis sur le réseau STIBUS (28%).

En ce qui concerne la durée moyenne des déplacements, le temps moyen d'un déplacement s'élève à 15,2 minutes : ce chiffre est proche de ce qui est observé en général.

La durée des déplacements par mode de transport, quant à elle, varie fortement : en effet, la durée moyenne d'un déplacement en transport en commun est de 36 minutes, ce qui est très élevé, contre 14,5 minutes pour un déplacement en voiture.

Concernant la longueur des déplacements, le territoire se distingue par une prédominance des déplacements de courte distance. Ainsi, **29% des déplacements font moins de 1 kilomètre, 63% moins de 3 kilomètres, 77% moins de 5 kilomètres et 91% moins de 10 kilomètres.** Or jusqu'à 3 kilomètres, les distances peuvent être facilement parcourables à pied ou à vélo. Pourtant, la voiture prédomine encore largement les modes actifs, en représentant 64% des déplacements de moins de 3 kilomètres (contre 32% pour la marche et 2% pour les deux-roues).

Sur l'ensemble du périmètre d'enquête, le budget temps de déplacement par personne s'élève à 55 minutes. Ce budget se situe dans les normes habituelles.

LES FLUX DE DÉPLACEMENTS //

Le territoire du Val de Sambre se caractérise par la grande prévalence des déplacements internes : près de 80 % des déplacements des habitants (tous motifs) s'effectuent au sein du territoire.

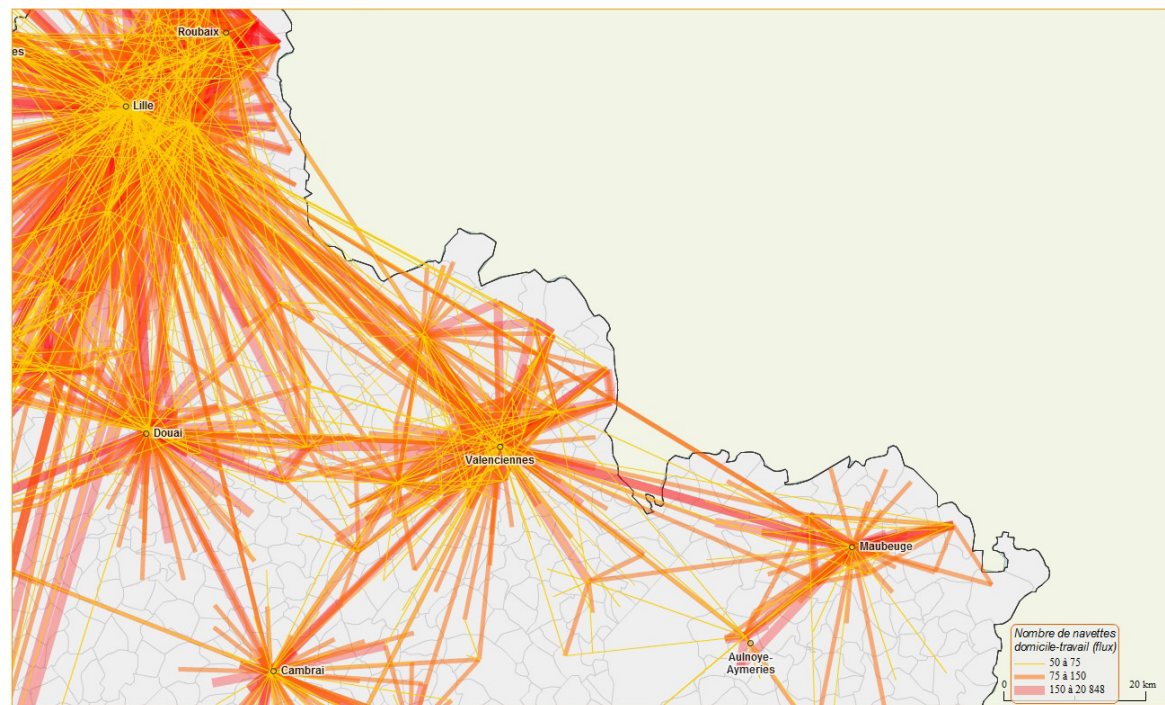
La part des déplacements avec le reste de la région représente 15% des déplacements tandis que 5% des flux sont à destination d'autres territoires dont une très grande majorité à destination de la Belgique.

Les déplacements domicile-travail

L'analyse des migrations domicile – travail sur le territoire sambrien montre de nombreux flux en direction et en provenance du reste de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe ainsi que du bassin de Valenciennes.

Toutefois, la très large majorité des actifs résidant sur le territoire du SMTUS (77%) travaillent également dans le territoire, ce qui en fait un territoire relativement centré sur lui-même.

NOMBRE DE NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL (FLUX)



Source : Insee (RP) 2011

Au regard de cette dernière carte, les flux les plus importants (dépassant 500 actifs au quotidien) convergent vers les principaux pôles urbains et industriels, dans lesquels sont concentrés les emplois : Maubeuge, Hautmont, Jeumont et Aulnoye-Aymeries.

La ville de Maubeuge est de loin le premier pôle attracteur avec 40% des emplois du territoire. Cela se retrouve dans les volumes de flux mais aussi dans l'attractivité qu'exerce la ville-centre sur tout le territoire, alors que les autres pôles ont une aire d'attraction plus limitée.

L'arrondissement de Lille représente quant à lui 10% des flux domicile-travail sortants du territoire.

En moyenne, la part de la population immobile est plus importante que sur l'ensemble du Nord – Pas de Calais (15,6 % de la population sambrienne contre 14 % en région). La précarité monétaire et les freins culturels expliquent en grande partie cette situation. Afin d'y remédier, des actions adaptées sont menées par les acteurs du territoire (données du Département du Nord).

Entre 1999 et 2009, les flux sortants vers la Belgique ont nettement augmenté. En 10 ans, les flux internes sont restés importants, en revanche, ils sont proportionnellement moins nombreux en 2009 (passés de 84% à 77%). Les flux sortants, (toujours moins nombreux que les entrants) ont davantage progressé que les flux entrants, passant de 5624 à 8532 navettes. L'attractivité de l'arrondissement de Valenciennes s'est renforcée en 10 ans (de 1049 à 2089 navettes sortantes), de même que celle de Lille (de 473 à 797 navettes sortantes). Le territoire du PDU est resté attractif puisqu'il attirait 12 273 navettes en 2009 au lieu de 10 490 en 1999.

SYNTHÈSE

Le marché de l'emploi du territoire sambrien est très local puisque les trois-quart des habitants y travaillent et 58% des actifs travaillant sur le territoire y résident, générant ainsi des flux de proximité conséquents. Les caractéristiques socio-économiques du territoire et la faible motorisation des ménages sont à corréler avec la part élevée de personnes immobiles.

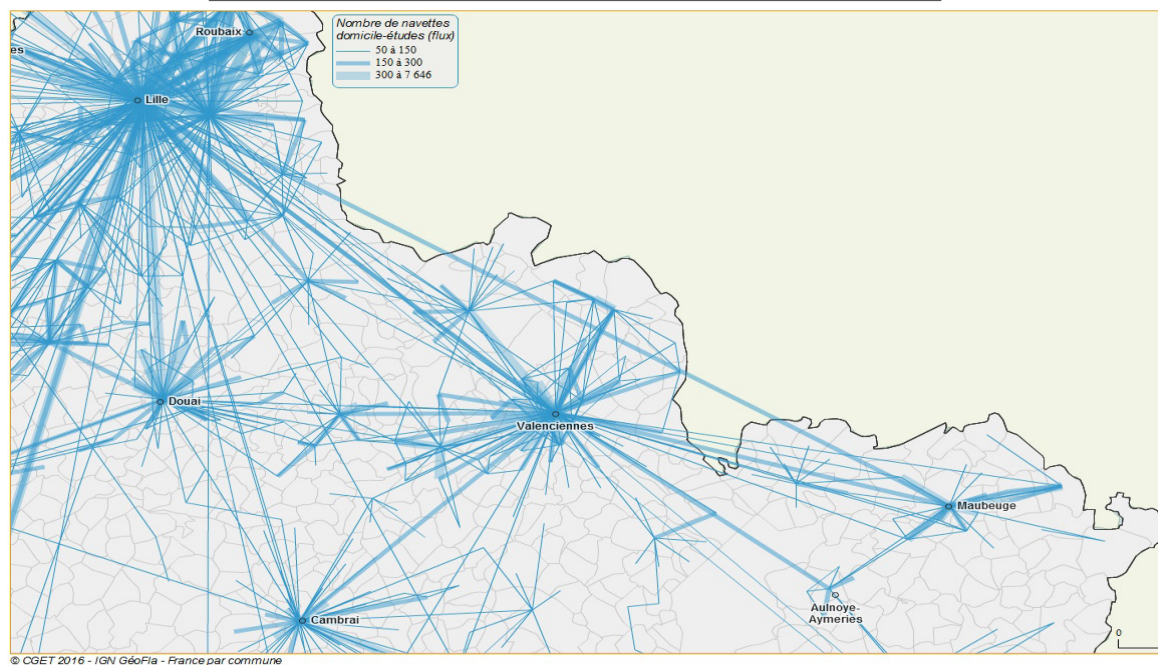
Par ailleurs, le territoire du PDU conserve de nombreux échanges avec le reste de l'Avesnois et le Valenciennois dans le cadre des déplacements domicile-travail. Les échanges avec la Belgique sont également importants puisqu'ils représentent un quart des navettes sortant du territoire.

Les déplacements domicile – études

La majorité des flux Domicile-Etude ou Ecole est réalisée à l'intérieur du territoire du PDU. En effet, sur les 29624 flux scolaires/étudiants, 89% des flux sont internes au territoire.

Seuls 11% des 30 000 élèves résidant dans le Val de Sambre sortent quotidiennement étudier hors du territoire, en majorité vers le reste de l'arrondissement (40%) et Valenciennes (37%) ou Lille (21%) où se trouve l'essentiel de l'enseignement universitaire. Le volume d'élèves effectuant quotidiennement la navette vers le lieu d'études est à relativiser dans la mesure où, jusqu'au Baccalauréat, la scolarisation est surtout locale et ensuite, la nature des études, la distance, le temps et l'organisation des transports font que les navettes sont plus difficiles à effectuer quotidiennement au-delà du territoire départemental. L'internat ou la location sur le territoire des études deviennent alors souvent inévitables.

NOMBRE DE NAVETTES DOMICILE-ÉTUDES (FLUX)



Source : Insee (RP) 2011

SYNTHÈSE

Le territoire accueille sensiblement autant d'élèves qu'il n'en émet. Les trois quarts proviennent du reste de l'Avesnois (78%) qui trouvent à Maubeuge et dans les principaux pôles la plupart de l'offre d'enseignement secondaire. Cela impacte fortement la mobilité car bien souvent ces élèves sont captifs des transports collectifs.

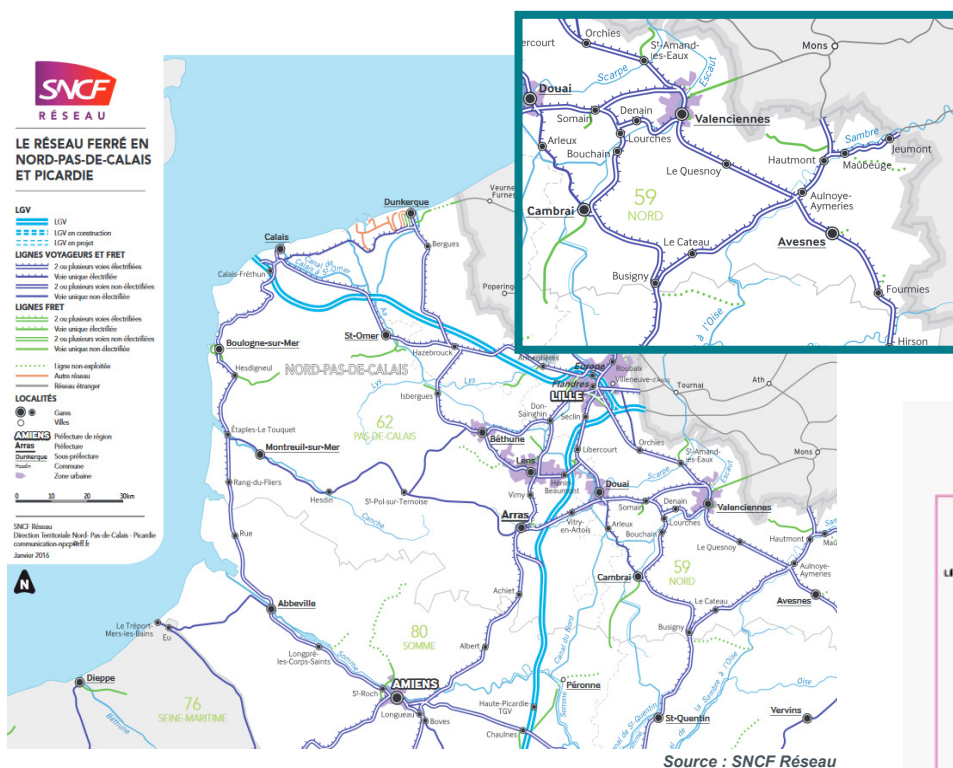
LES TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE

La desserte en transports en commun du Val de Sambre est assurée par le train et les réseaux de transports collectifs routiers qui peinent toutefois à atténuer la place ultra-dominante de la voiture au sein du territoire.

LA DESSERTE FERROVIAIRE //

L'histoire et le développement industriel du Val de Sambre sont étroitement liés aux chemins de fer.

Un réseau ferré amoindri

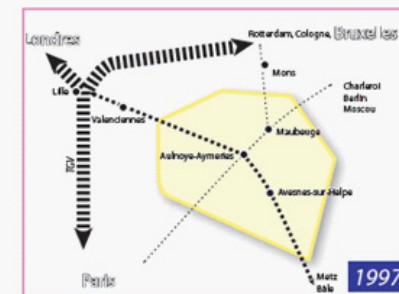
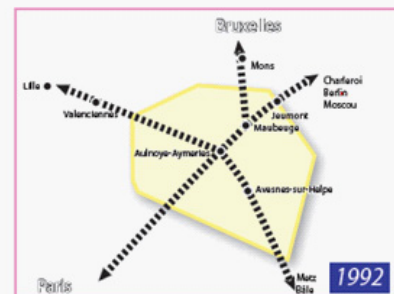


Le Val de Sambre est traversé par deux axes ferroviaires offrant des liaisons avec les territoires voisins et la métropole lilloise :

- ♦ Un axe principal Lille - Valenciennes - Aulnoye-Aymeries - Fourmies - Hirson ;
- ♦ Un axe secondaire perpendiculaire au précédent, reliant Paris et St Quentin à Aulnoye-Aymeries-Maubeuge et se prolongeant vers la Belgique, via Jeumont, vers Charleroi, via Feignies vers Mons.

Ces deux axes ont cependant considérablement perdu de leur attraction avec l'émergence des liaisons TGV Nord Europe, Thalys, Eurostar et TGV Est, et la disparition des liaisons historiques Paris-Moscou et Calais-Bâle.

L'ÉVOLUTION DE LA POSITION DU RÉSEAU FERRÉ EN SAMBRE-AVESNOIS, 1992-1997



Source : SCOT Sambre-Avesnois

10 gares et points d'arrêts au service du territoire

Le réseau ferré traverse l'agglomération d'est en ouest suivant l'axe de la Sambre au plus près du tissu urbain.

La présence de 10 gares ou arrêts TER permet à une grande partie de la population de disposer d'un accès au transport ferroviaire à proximité de son domicile.

Aulnoye-Aymeries, la gare « pivot » du réseau, connaît la plus forte circulation de trains du territoire avec 85 trains par jour en 2015, en provenance de Lille/Valenciennes, Hirson/Fourmies, Paris ou encore Jeumont. Elle constitue ainsi la huitième gare la plus desservie du Nord- Pas de Calais. Trois autres gares situées sur les pôles principaux (Maubeuge, Jeumont, Hautmont) présentent également un bon niveau de service oscillant entre 37 et 44 trains par jour. La halte de Berlaimont, située sur l'axe Aulnoye-Aymeries-Valenciennes bénéficie d'une offre tout à fait correcte avec 25 trains par jour.

Maubeuge est toutefois l'une des grandes communes du Nord-Pas-de-Calais accueillant le moins de trains. Cette situation est liée à sa position excentrée, qui ne permet que des flux dans une seule direction. En comparaison, les gares de Valenciennes, Cambrai, Douai, Lens ou encore Béthune offrent trois ou quatre directions.

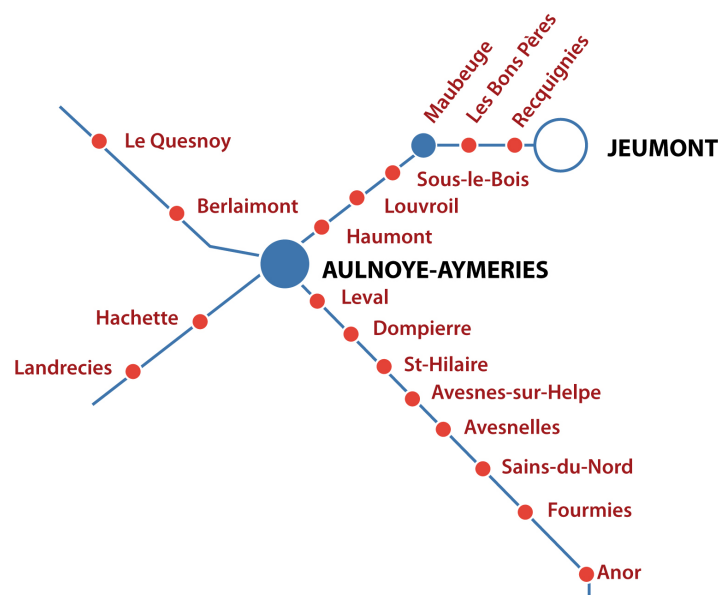
Les autres haltes du Val de Sambre (Louvroil, Recquignies, Leval, Sous-le-Bois, Les Bons Pères) disposent d'une faible desserte, allant de 6 à 14 trains par jour.

La mise en place du cadencement en 2011 a plutôt conforté l'offre existante sur les principales gares et points d'arrêt, tandis que les plus petites haltes ont vu leur offre fortement baisser. Néanmoins, globalement, la tendance de ces dernières années est à la diminution du nombre de trains par jour aux gares du territoire sambrien.

NOMBRE DE TER ET TERGV PAR JOUR PAR GARE (TRAINS COMPTÉS) (2015)

Aulnoye Aymeries	85	Lille Flandres	489
Maubeuge	44	Douai	154
Avesnes sur Helpe	41	Lens	146
Fourmies	41	Arras	144
Hautmont	38	Valenciennes	132
Anor	37	Béthune	121
Jeumont	37	Calais Ville	100
Le Quesnoy	37	Aulnoye Aymeries	85
Sains du Nord	37	Dunkerque	81
Berlaimont	25	Boulogne Ville	61
Avesnelles	15	Cambrai	59
St Hilaire	15	St Omer	50
Louvroil	14	Roubaix	46
Leval	14	Tourcoing	46
Recquignies	11	Maubeuge	44
Landrecies	11	Boulogne Tintelleries	41
Sous le Bois	9		
Les Bons Pères	6		
Hachette	2		

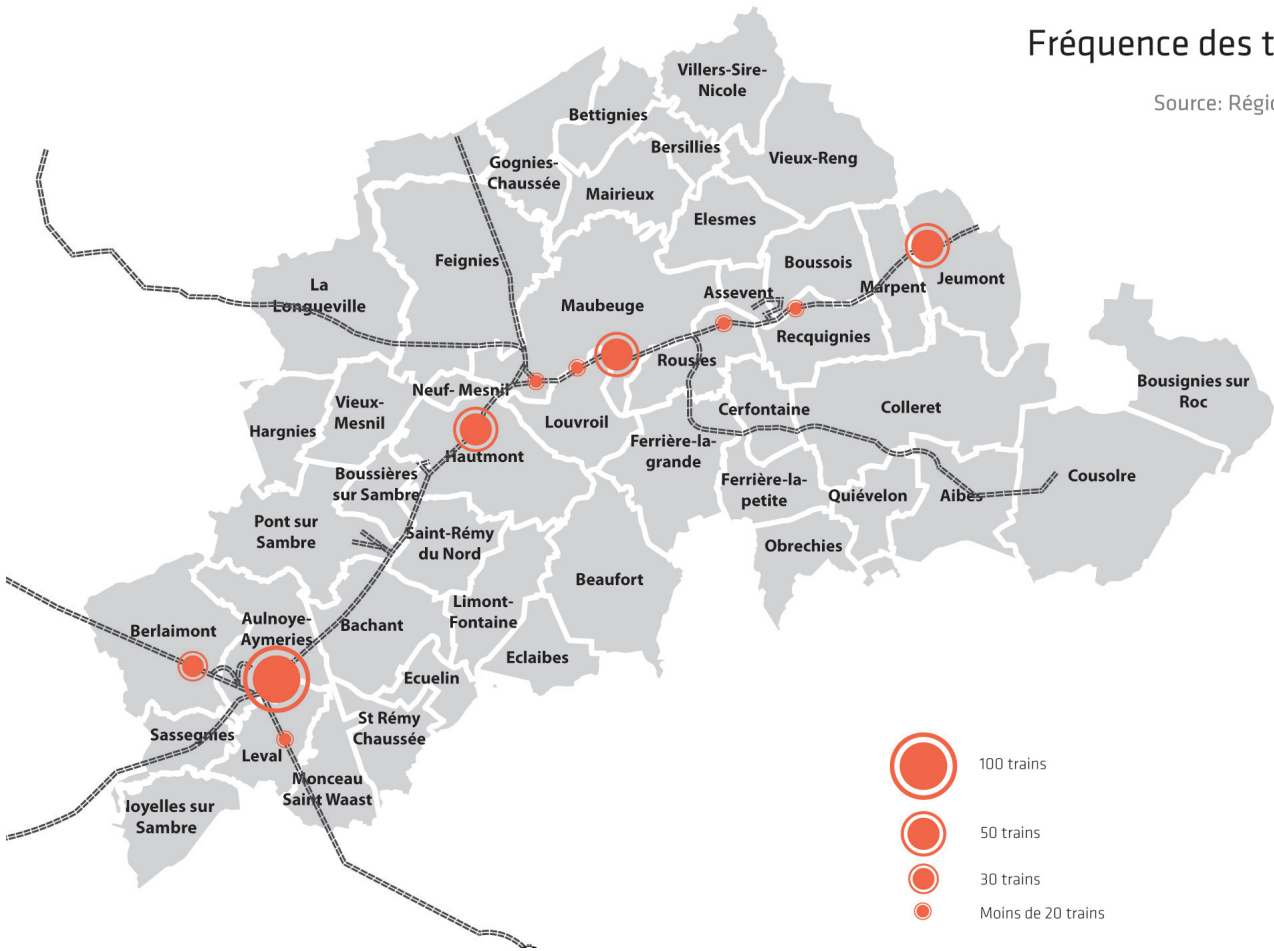
Source : Région Hauts de France



Fréquence des trains

2012

Source: Région NPDC



NOMBRE D'ABONNÉS PAR GARES EN 2014

Gare d'origine	Type d'abonnement	Nombre d'abonnés	Nombre total d'abonnés
AULNOYE-AYMERIES	Abonnement de travail	445	849
	Abonnement Etudes	404	
HAUTMONT	Abonnement de travail	66	201
	Abonnement Etudes	135	
JEUMONT	Abonnement de travail	63	291
	Abonnement Etudes	228	
MAUBEUGE	Abonnement de travail	314	1290
	Abonnement Etudes	976	

Source : Région Hauts de France

Malgré sa position géographique excentrée, la gare de Maubeuge est la plus fréquentée en nombre total d'abonnés, avec une prédominance des abonnés études. Elle comptabilise toutefois moins d'abonnés travail que la gare d'Aulnoye-Aymeries.

En analysant les abonnements de l'arrondissement d'Avesnes, il s'avère que la très grande majorité des abonnés du territoire du PDU y réside également. La gare d'Aulnoye-Aymerie est particulièrement attractive puisqu'elle accueille une part importante d'abonnés résidants à l'extérieur de la commune (61% des abonnés), mais aussi résidant hors du territoire du PDU (plus du quart des abonnés). Les gares de Jeumont et Hautmont sont fréquentées quasiment exclusivement par leurs propres habitants.

ORIGINE DES ABONNÉS TRAVAIL EN GARE D'AULNOYE-AYMERIES

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Aulnoye-Aymeries	39%
Territoire du PDU	73%
Nombre total d'abonnés	445

ORIGINE DES ABONNÉS TRAVAIL EN GARE DE MAUBEUGE

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Maubeuge	44%
Territoire du PDU	89%
Nombre total d'abonnés	314

ORIGINE DES ABONNÉS TRAVAIL EN GARE D'HAUTMONT

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Hautmont	86%
Territoire du PDU	100
Nombre total d'abonnés	66

ORIGINE DES ABONNÉS TRAVAIL EN GARE DE JEUMONT

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Jeumont	71%
Territoire du PDU	100
Nombre total d'abonnés	63

Source : Région Hauts de France

ORIGINE DES ABONNÉS ÉTUDES EN GARE DE MAUBEUGE

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Maubeuge	46%
Territoire du PDU	94%
Nombre total d'abonnés	976

ORIGINE DES ABONNÉS ÉTUDES EN GARE D'AULNOYE-AYMERIES

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Aulnoye-Aymeries	32%
Territoire du PDU	67%
Nombre total d'abonnés	404

ORIGINE DES ABONNÉS ÉTUDES EN GARE DE JEUMONT

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Jeumont	59%
Territoire du PDU	98,7%
Nombre total d'abonnés	228

ORIGINE DES ABONNÉS ÉTUDES EN GARE D'HAUTMONT

Lieu de résidence	Part d'abonnés (en %)
Hautmont	85%
Territoire du PDU	99,3%
Nombre total d'abonnés	135

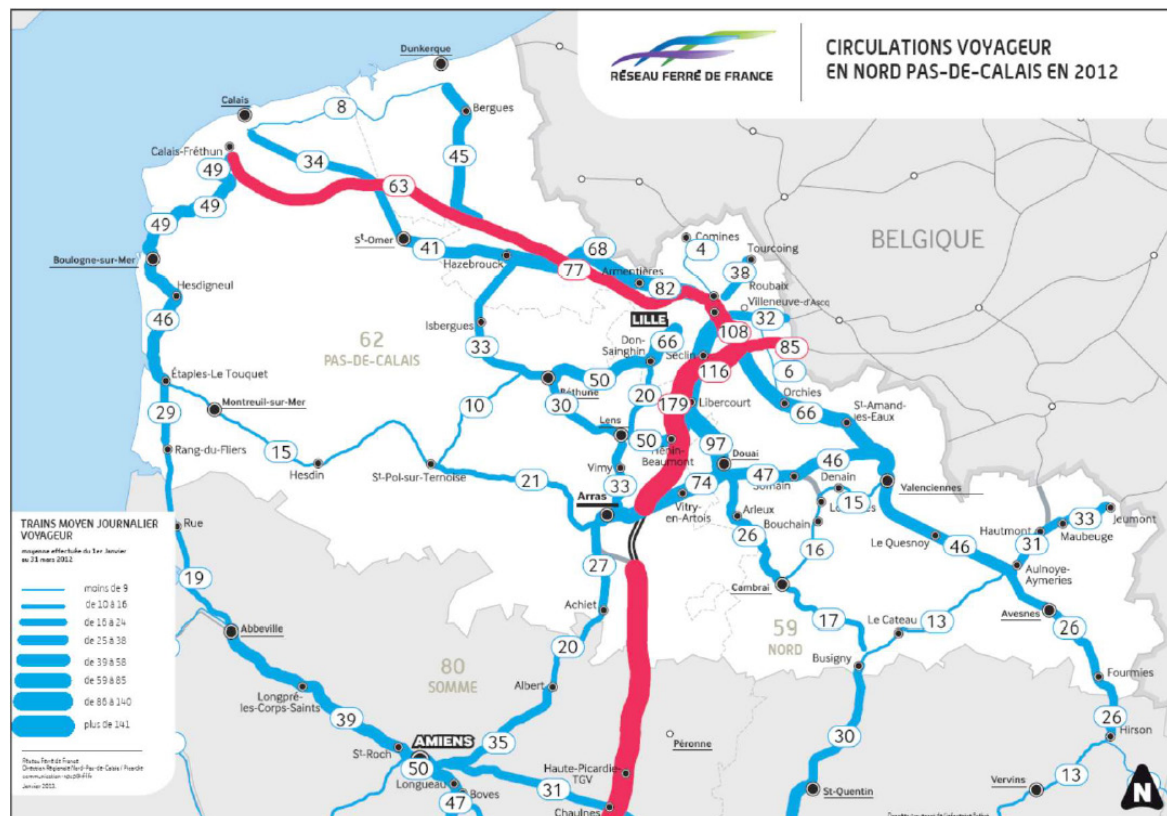
Source : Région Hauts de France

Une offre tournée vers Lille

Aujourd'hui, l'axe fort du transport ferroviaire s'est déporté sur les branches nord du « X » ferroviaire tandis que les branches sud sont désormais faiblement utilisées. En effet l'affirmation de Lille comme métropole régionale et la renaissance de Valenciennes a eu un impact sur les liaisons Maubeuge-Aulnoye-Aymeries-Valenciennes-Lille.

L'axe Lille-Valenciennes-Sambre est l'un des plus chargés de la Région tant en nombre de trains qu'en nombre de voyageurs. En 2016, 27 trains circulent chaque jour entre la capitale des Flandres et la vallée de la Sambre assurant les liaisons entre Jeumont et Lille en 1h11 à 1h37.

Même si une grande partie des trains s'arrête à Valenciennes l'offre reste plutôt bonne en direction de Lille (99 liaisons avec Lille), avec une fréquence à la demi-heure en heure de pointe et des temps de parcours intéressants sur certains trains avoisinant l'heure (Maubeuge-Lille en 1h03 contre 1h20 en moyenne).



Néanmoins, si les liaisons sont pensées de manière à faciliter le déplacement des sambriens vers Lille, l'offre en sens inverse est plus défavorable. En effet, l'intégralité des trains effectuant le trajet en une heure et quelques minutes est positionnée le matin dans le sens Maubeuge-Lille et le soir dans le sens Lille-Maubeuge.

Cette dissymétrie peut s'expliquer par une logique d'adaptation à la demande, en particulier du fait d'une prépondérance des migrations alternantes et des flux étudiants dans le sens Sambre vers Valenciennes et Lille. Mais elle prive les employeurs de l'agglomération de possibilités de recrutement.

HORAIRES POUR UN SAMBRIEN TRAVAILLANT À LILLE

MAUBEUGE-LILLE		
DÉPART MAUBEUGE	ARRIVÉE LILLE	DURÉE DU TRAJET
4h50	6h25	1h35
5h32	6h55	1h23
5h52	6h55	1h07
6h29	7h55	1h26
6h51	7h59	1h08
7h29	8h55	1h26
7h53	8h59	1h06
8h32	9h55	1h23

LILLE-MAUBEUGE		
DÉPART LILLE	ARRIVÉE MAUBEUGE	DURÉE DU TRAJET
17h01	18h07	1h06
17h05	18h28	1h23
18h01	19h07	1h06
18h05	19h25	1h20
19h01	20h07	1h06
19h05	20h26	1h21
19h35	21h09	1h34
20h35	22h38	2h03
21h35	23h38	2h03

HORAIRES POUR UN LILLOIS TRAVAILLANT À MAUBEUGE

LILLE-MAUBEUGE		
DÉPART LILLE	ARRIVÉE MAUBEUGE	DURÉE DU TRAJET
5h35	7h25	1h50
6h35	8h24	1h49
7h05	8h34	1h29
7h35	9h15	1h40
8h05	9h24	1h19

MAUBEUGE-LILLE		
DÉPART MAUBEUGE	ARRIVÉE LILLE	DURÉE DU TRAJET
16h33	17h55	1h22
17h32	18h55	1h23
17h38	19h25	1h47
18h53	20h25	1h32
19h53	21h25	1h32
21h52	23h25	1h33

Par ailleurs, la forte densité des trains sur la section Valenciennes-Lille provoque des perturbations régulières dont les conséquences sont particulièrement mal vécues par les usagers du Val de Sambre qui subissent fréquemment des suppressions de train ou des retards sur des temps de parcours déjà long (supérieurs à 1h00). Pour pallier à ces dysfonctionnements, la Région souhaite améliorer les performances et la fiabilité des services entre Lille et la Sambre-Avesnois. Après avoir un temps envisagé un TERGV jugé trop onéreux, la Région étudie les possibilités d'améliorer et de développer les capacités de la liaison ferroviaire vers la Sambre - Avesnois dans l'objectif de réduire les temps de parcours mais surtout de fiabiliser les services.

Le SCOT Sambre-Avesnois, quant à lui, marque la volonté du territoire d'améliorer la liaison ferroviaire entre le Val de Sambre et Lille. Il encourage également à l'intermodalité autour des pôles gares, ainsi qu'au renforcement de l'offre de commerces et de services et à la densification urbaine autour des gares.

Une offre vers Paris fragilisée

La vallée de la Sambre bénéficie également de liaisons quotidiennes vers Paris vestiges des anciennes liaisons internationales Paris – Moscou qui ont disparu avec le développement du TGV. Aujourd'hui, 10 allers retours permettent de gagner la capitale depuis Maubeuge ou Aulnoye-Aymeries en un peu plus de 2 heures. Cette offre directe peut être complétée par des TGV en correspondance à Valenciennes ou à Lille mais dans des conditions peu attractives : peu de souplesse (horaires, correspondance), coût prohibitif, temps de parcours allongés...

Cette offre ferroviaire paraît inadaptée aux flux entre la Sambre et Paris. Une clientèle existe en effet, notamment du fait de l'importance de Paris sur le plan administratif mais aussi du poids du tissu économique sambrien, en particulier les établissements dépendant d'entreprises dont le siège social est localisé dans la capitale ou à proximité (MCA, Vallourec, Graham Packaging, etc.). Ces particularités génèrent des flux non négligeables entre Paris et la Sambre, tant s'agissant de trajets domicile-travail que de migrations ponctuelles.

Des liaisons discontinues vers l'Avesnois

Vers le sud, les trains en provenance de l'Avesnois (Hirson, Fourmies, Avesnes) ne desservent le Val de Sambre qu'à Leval, Aulnoye-Aymeries et Berlaimont avant de poursuivre leur trajet vers Valenciennes et Lille. Ceci vient renforcer l'offre en gare d'Aulnoye-Aymeries (27 allers-retours par jour) et plus modestement de Berlaimont. Ce passage par Aulnoye-Aymeries nécessite une manœuvre de rebroussement pour les trains ou une correspondance qui pénalisent fortement les temps de parcours pour les usagers souhaitant se rendre à Valenciennes ou à Lille.

Malgré les liens forts entre le Val de Sambre et le sud de l'Avesnois en termes de déplacements, aucune offre directe n'existe entre ces deux territoires et la correspondance implicite à Aulnoye-Aymeries n'est pas systématiquement assurée avec les trains en provenance ou à destination de Jeumont. Aujourd'hui, 18 allers-retours existent entre Aulnoye-Aymeries et l'Avesnois avec certains trains qui se prolongent au-delà d'Hirson jusqu'à Laon dont la moitié initiée ou en terminus à Aulnoye-Aymeries.

La disparition des liaisons vers la Belgique

En provoquant la disparition des liaisons internationales Paris-nord de l'Europe passant par la Sambre, le TGV a également éloigné l'agglomération de ses voisins belges. Néanmoins, les demandes locales visant à remédier à ce problème ont généré la mise en place de liaisons transfrontalières.

Fin 2005, à la demande du Conseil Régional, a été expérimentée une liaison Aulnoye-Maubeuge-Quevy-Mons. Mais cette liaison présentait des temps de changement à Quevy souvent trop longs pour qu'elle puisse capter un nombre significatif d'usagers.

Concernant Charleroi, la création d'une liaison est intervenue en 2007. Durant plusieurs années, Jeumont était quotidiennement relié à Charleroi grâce à 8 trains dans chaque sens. Le temps de trajet variait de 43 à 50 minutes mais en raison de temps de changement trop conséquents (de 19 minutes à 1h14), le trajet Maubeuge-Charleroi s'échelonnait de 1h11 à 2h15.

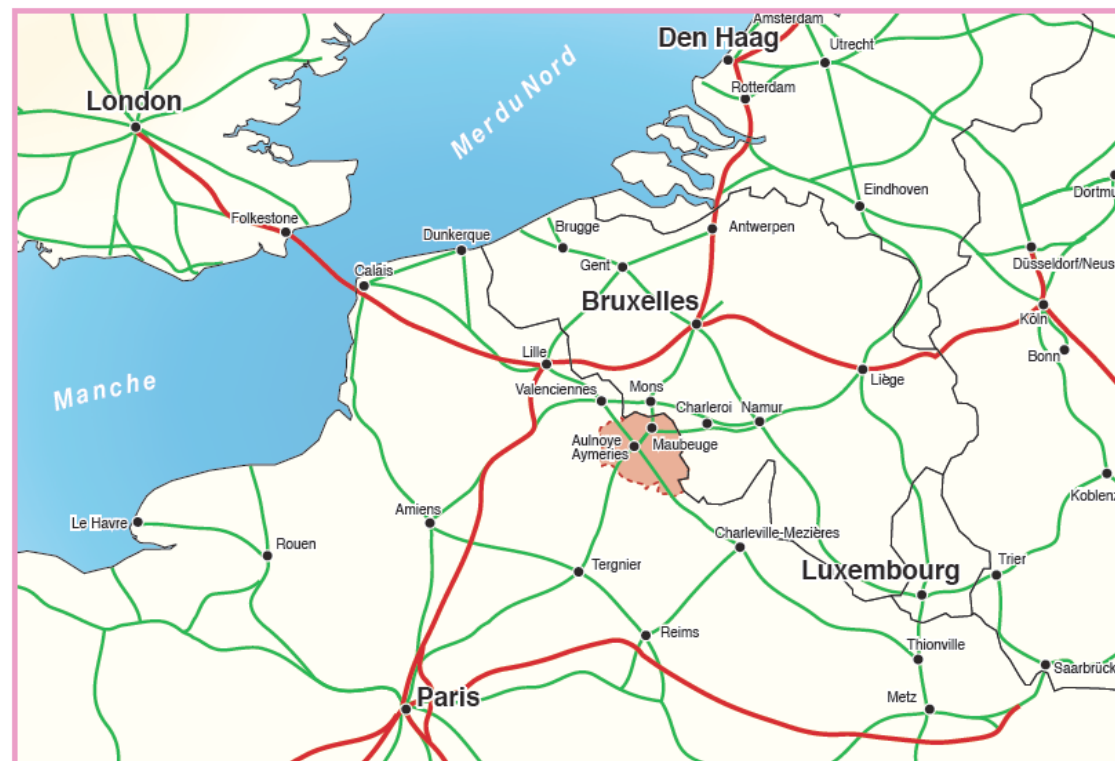


Train pour Jeumont en gare d'Erquennes en 2012

Alors qu'il ne restait plus que trois trains assurant la liaison vers Jeumont sur la vingtaine d'allers retours quotidiens entre Charleroi et Erquennes, la SNCB a décidé d'interrompre ce service transfrontalier en septembre 2012. Il n'y a donc plus de connexion ferrée entre les services voyageurs des deux compagnies nationales.

Après avoir été rouverte en 2005, la ligne Maubeuge-Mons n'existe plus depuis fin 2008, fermée par la SNCF en raison d'un trafic trop faible.

LA SAMBRE-AVESNOIS DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN



- Lignes à grande vitesse
- Lignes express

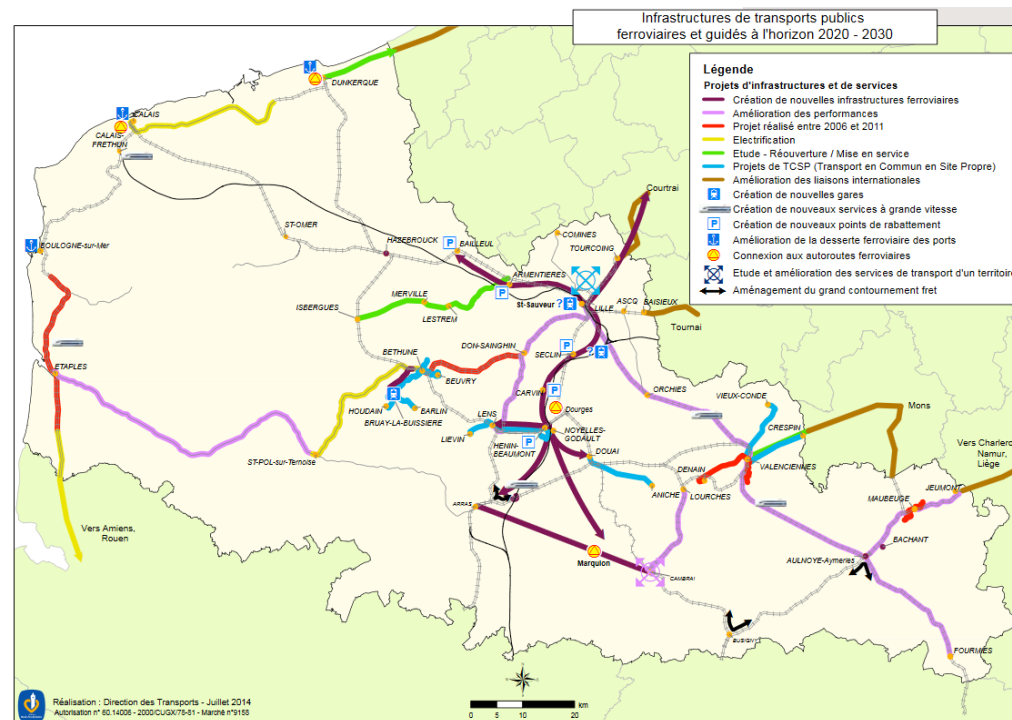
Source : SCOT Sambre-Avesnois

Bien que le rail ne représente plus le même poids qu'auparavant, les infrastructures restent existantes et permettent d'envisager des projets à l'échelle européenne. En effet, une desserte transfrontalière de qualité se justifierait. De tout temps, les échanges entre l'agglomération sambrienne et l'outre-Quévrain ont été conséquents. Ainsi, l'arrondissement de Mons reçoit encore 42 % des actifs de Sambre-Avesnois travaillant en Belgique (soit près de 2 200 personnes). L'arrondissement de Charleroi est moins concerné que son voisin montois, mais bénéficie néanmoins de l'apport de plus de 1 000 actifs de Sambre-Avesnois.

Ainsi, des réflexions sont en cours des deux côtés de la frontière pour réactiver ces deux liaisons transfrontalières, notamment avec l'arrivée de matériel neuf bi-courant capable de rouler sur les réseaux français et Belges.

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités de la Région Nord - Pas de Calais, adopté le 26 Septembre 2013, prévoit une stratégie de développement de l'offre ferroviaire. Parmi les objectifs annoncés à 2030, plusieurs pourront être bénéfiques pour territoire sambrien :

- ♦ bâtir une région multipolaire avec toutes les grandes villes régionales à moins d'une heure de la métropole lilloise, en étendant notamment le TER-GV ;
- ♦ accompagner le développement de l'Aire métropolitaine de Lille par la mise en place d'un réseau TER cadencé, performant et capacitaire entre Lille et l'arc sud et garantir la fréquence, la capacité et la réduction des temps de parcours ;
- ♦ développer un système de transport parcourant l'ensemble de l'arc sud, s'appuyant sur le réseau ferroviaire et sur les projets de transports urbains en sites propres ;
- ♦ accompagner les projets de transports en commun en sites propres assurant des missions interurbaines ;
- ♦ renforcer les liaisons transversales entre les pôles régionaux du Montreuillois, du Ternois, de l'Arrageois, du Douais, du Cambrésis, du Valenciennois, de la Sambre et de l'Avesnois ;
- ♦ connecter la région et ses grandes agglomérations au réseau national et européen de la grande vitesse et ainsi contribuer à une meilleure intégration du Nord - Pas de Calais dans l'espace européen ;
- ♦ accompagner la mise en œuvre du cadencement national du réseau ferré, dans l'objectif d'accélérer les temps de parcours TER à longue distance et d'instaurer une réelle complémentarité entre TER rapides et TER semi-directs ou omnibus par une optimisation des correspondances.



Coté wallon, une réflexion est menée en vue de créer une ligne qui remplacerait les lignes existantes entre Charleroi et Erquennes et entre Mons et Quévy, dont elle reprendrait les arrêts tout en offrant une desserte transfrontalière efficace. Les modalités tarifaires et de financement nécessiteront de faire l'objet d'une discussion et d'une négociation avec la Région Hauts de France responsable pour l'organisation du transport régional de l'autre côté de la frontière.

Il faut également tenir compte de l'aéroport de Charleroi qui est relié à la gare de cette ville par une navette. Cet équipement est d'ores et déjà abondamment utilisé par la population sambrienne et, rendu accessible par le train, pourrait être intéressant vis-à-vis de la clientèle d'affaire.

Des fréquentations plutôt faibles et en baisse

Sur le territoire Sambre-Avesnois, la gare d'Aulnoye-Aymeries représente la gare la plus quotidiennement fréquentée par les voyageurs, avec près de 3 000 montées-descentes par jour. Elle enregistre ainsi plus de deux fois plus de voyageurs que la gare de Maubeuge. Sa position de « carrefour » dans l'offre ferroviaire de l'arrondissement lui confère également une position importante parmi les gares du Nord – Pas de Calais en termes de montées et descentes. Toutefois, ces chiffres sont à pondérer, dans la mesure où le nombre de montées et descentes inclut l'ensemble des mouvements liés à des correspondances. Ceci implique que le nombre attribué à la gare d'Aulnoye-Aymeries se traduit par une sur-évaluation de l'activité de cette gare, puisque certains trajets entre Maubeuge et Lille ou entre Maubeuge et Paris comportent une correspondance à Aulnoye-Aymeries.

La gare de Maubeuge arrive quant à elle en troisième position des gares les plus fréquentées par les voyageurs sur le territoire Sambre-Avesnois, après celle de Le Quesnoy.

Loin derrière Aulnoye-Aymeries et Maubeuge, qui représentent à elles deux plus de 70% des voyageurs du Val de Sambre, les gares d'Hautmont et de Jeumont n'atteignent pas 500 usagers quotidiens. Si Berlaimont parvient à enregistrer 159 montées et descentes, les petites haltes sont très peu utilisées avec moins de 40 usagers quotidiens à chacune d'elle. La halte Hachette n'avait pas accueilli de voyageurs en 2015.

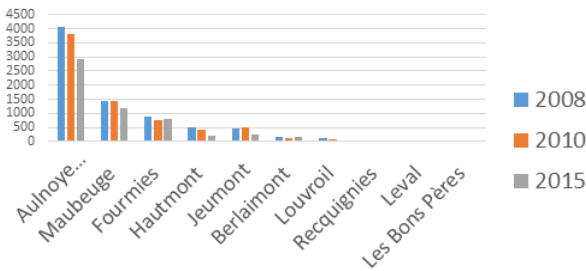
Alors que la fréquentation globale du TER en région Nord-Pas-de-Calais est en croissance, les gares du Val de Sambre sont en nette baisse de fréquentation depuis 2010.

NOMBRE DE MONTÉES-DESCENTES MOYENNES PAR JOUR (2015)

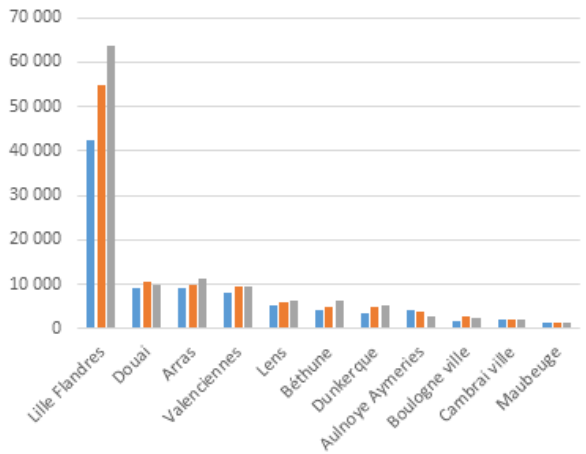
Aulnoye Aymeries	2 922	Lille Flandres	63 246
Le Quesnoy	1 255	Arras	11 154
Maubeuge	1 192	Douai	9 875
Fourmies	783	Valenciennes	9 385
Avesnes sur Helpe	693	Béthune	6 458
Sains du Nord	274	Lens	6 150
Jeumont	260	Dunkerque	5 074
Hautmont	224	Calais Ville	3 581
Berlaimont	159	Aulnoye Aymeries	2 922
Anor	84	St Omer	2 475
Recquignies	37	Boulogne Ville	2 243
Landrecies	35	Cambrai	2 104
Louvroil	26	Boulogne Tintelleries	1 289
Avesnelles	22	Maubeuge	1 192
Leval	8	Tourcoing	874
St Hilaire	7	Roubaix	809
Sous le Bois	6		
Les Bons Pères	2		
Hachette	0		

Source : Région Hauts de France

Evolution du nombre de montées et descentes aux gares du Val de Sambre



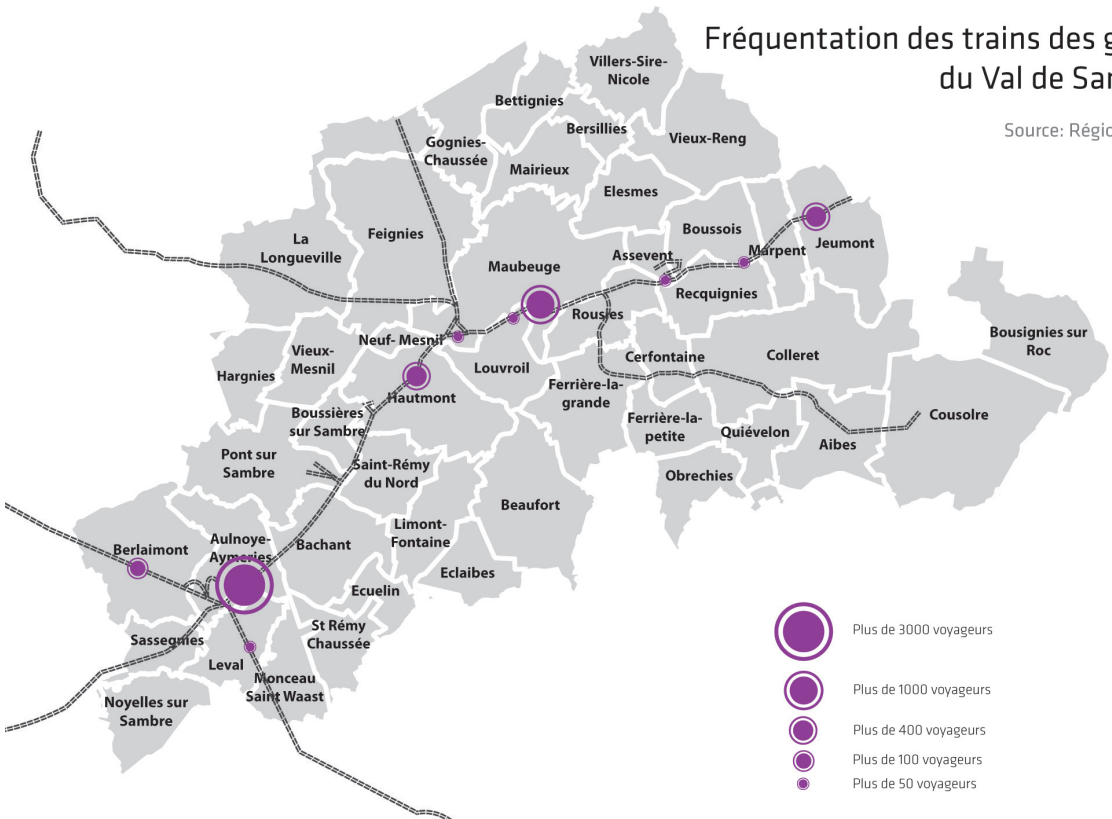
Evolution du nombre de montées et descentes aux principales gares du Nord-pas-de-Calais



Fréquentation des trains des gares du Val de Sambre

2012

Source: Région NPDC



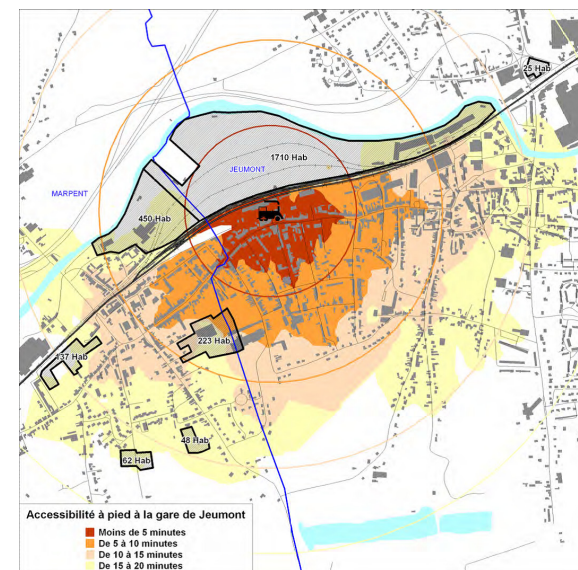
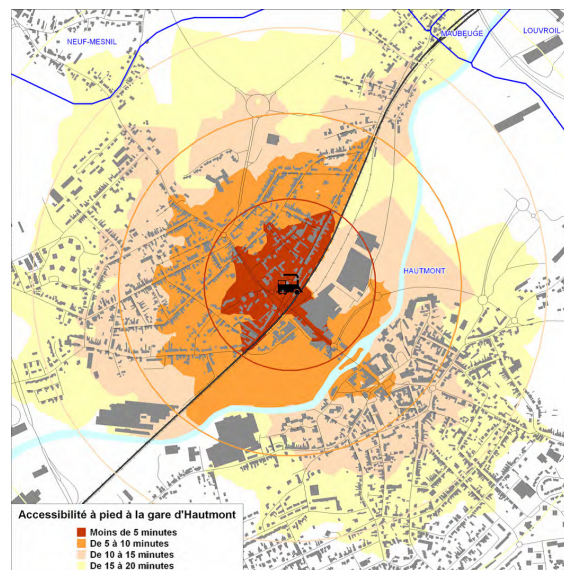
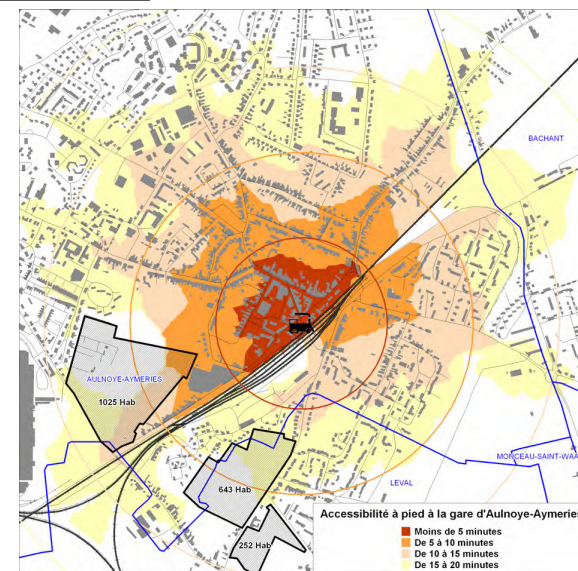
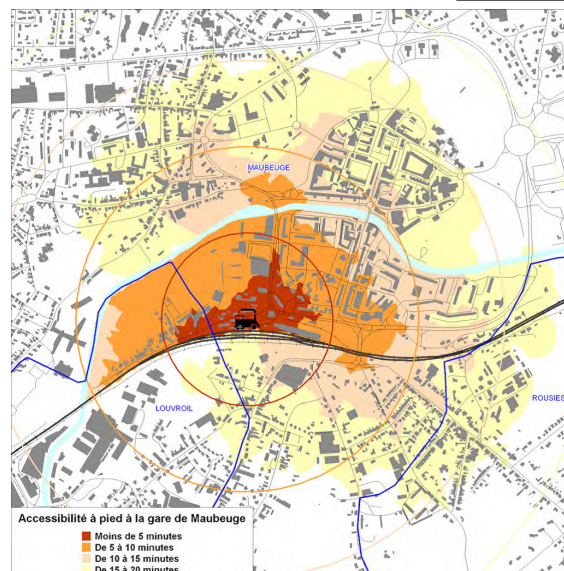
Source : Région Hauts de France

Une accessibilité locale contrainte par les coupures générées par la voie ferrée

Une analyse réalisée par le CETE en 2010 met en avant le potentiel important des territoires situés à proximité des gares du Val de Sambre mais surtout révèle bien le phénomène de coupure engendré par la présence de l'infrastructure au cœur du tissu urbain et par le nombre réduit de franchissements qui affecte fortement l'accessibilité locale au mode ferroviaire notamment sur les secteurs opposés à la gare, et cela en l'absence de passages souterrains ou d'ouverture de la gare des deux côtés.

La suppression de tous les passages à niveau entre Maubeuge et Aulnoye-Aymeries a renforcé cet effet de coupure tout en améliorant la sécurité des traversées. Le handicap que constituent ces coupures vient s'ajouter à la faiblesse de l'offre sur les petites haltes.

ACCESSIBILITÉ À PIED DES PRINCIPALES GARES DU VAL DE SAMBRE



CETE 2010

Une accessibilité en cours d'amélioration pour les personnes à mobilité réduite

Les gares (Aulnoye-Aymeries, Berlaimont, Hautmont, Jeumont et Maubeuge) sont pourvues d'écrans d'information dynamique, mais aussi de cheminements adaptés aux handicapés moteurs. La traversée des voies sécurisée pour les non voyants est également majoritairement assurée dans les gares. Toutefois, les autres équipements sont peu répandus dans les points d'arrêts moins fréquentés (stationnement réservés, aménagements spécifiques aux différents types de handicaps).

Depuis quelques années, la SNCF œuvre progressivement à la mise en accessibilité des gares et des haltes. Elle recense les équipements réalisés dans chacune d'entre elles en vue d'améliorer les aménagements. Un programme de travaux est ainsi en cours de mise en œuvre.

ACCESSIBILITÉ DES GARES POUR TOUS LES HANDICAPS
EN 2016

	PLACE DE STATIONNEMENT PMR	DISPOSITIF DE BALISAGE RENFORCÉ ADAPTÉ	ECRAN D'INFORMATION DYNAMIQUE
AULNOYE AYMERIES	Oui	Non	Oui
HAUTMONT	NC	Non	Oui
JEUMONT	NC	Non	Oui
MAUBEUGE	Oui	Non	Oui

Source : Région Hauts de France

ACCESSIBILITÉ DES GARES POUR LES HANDICAPS VISUELS
EN 2016

	LES DEUX				MALVOYANTS				NON VOYANTS			
	BANDE DE GUIDAGE AU SOL	BANDES PODO ESCALIERS	BANDES PODO QUAI	PASSAGE PIÉTON DÉTECTABLE	OBSTACLES CONTRASTÉS	PORTE CONTRASTÉE	ECLAIRAGE CONFORTABLE	ESCALIER CONTRASTÉ	OBSTACLES DÉTECTABLES À LA CANNE	GUIDAGE EN BRAILLE	GUIDAGE SONORE	TRAVERSÉE DES VOIES SÉCURISÉE AUX NON VOYANTS
AULNOYE AYMERIES	Non	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Oui
HAUTMONT	NC	Non	Non	?	Partiel	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
JEUMONT	NC	NC	Non	?	Partiel	Oui	Oui	NC	Oui	NC	Oui	Non
MAUBEUGE	Oui	Oui	Oui	Oui	Partiel	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui

Source : Région Hauts de France

ACCESSIBILITÉ DES GARES POUR LES HANDICAPS MOTEURS

EN 2016

	LES DEUX				MARCHE DIFFICILE			UFR			
	Traversée des voies sécurisée aux non voyants	Porte automatique ou à assistance	Quais rehaussés	Ascenseur ou rampe	Sièges adaptés	Chemins facilités	main courante basse	Chemins sans obstacles	Guichets bas	Espace d'attente dédié	Toilettes adaptées aux fauteuils roulants
AULNOYE AYMERIES	Oui	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non	NC
HAUTMONT	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	NC
JEUMONT	Non	Oui	Non	NC	Oui	Oui	NC	Oui	Oui	Oui	NC
MAUBEUGE	Oui	Oui	NC	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	NC

Source : Région Hauts de France

ACCESSIBILITÉ DES GARES POUR LES HANDICAPS AUDITIFS

EN 2016

	SOURDS ET MALENTENDANTS	MALENTENDANTS	
	TOILETTES ÉQUIPÉES D'UNE ALARME LUMINEUSE	GUICHETS ÉQUIPÉS DE BOUCLES À INDUCTION MAGNÉTIQUES	ENVIRONNEMENT SONORE CONFORTABLE
AULNOYE AYMERIES	NC	Non	Non
HAUTMONT	NC	Oui	Oui
JEUMONT	NC	Oui	Oui
MAUBEUGE	NC	Oui	Oui

Source : Région Hauts de France

Une faible intermodalité avec les autres transports en commun

L'enquête ménage indique que l'essentiel des usagers du TER se rabat à pied ou en voiture sur les deux principales gares du territoire. Afin d'accueillir les voitures mais aussi d'améliorer l'accès aux gares par les autres modes de déplacement, le SMTUS envisage la création de pôles d'échanges multimodaux, l'un sur Aulnoye-Aymeries dont les travaux sont en cours et l'autre sur Maubeuge. Un troisième pôle est en projet sur la gare de Jeumont avec pour objectif de mieux relier la gare au centre-ville. Une réflexion similaire pourrait être lancée sur Hautmont afin d'ouvrir davantage la gare sur la ville.

Le Pôle d'échanges multimodal d'Aulnoye-Aymeries

Le Syndicat Mixte de transports urbains de la Sambre (SMTUS), Autorité Organisatrice de la Mobilité, est maître d'ouvrage, dans le cadre de sa politique de développement de l'intermodalité, du projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la commune d'Aulnoye-Aymeries.

Ce projet affirme une volonté forte d'offrir aux habitants du territoire des services et infrastructures de transport performants facilitant leurs déplacements au quotidien. Dans une logique de désenclavement et de report modal, le projet de PEM tend à garantir la contribution nécessaire à un développement durable en intégrant des paramètres tant environnementaux, sociétaux, qu'économiques. Il s'inscrit ainsi dans les objectifs des lois Grenelle.

Divisé en trois phases, le projet de pôle d'échanges multimodal d'Aulnoye-Aymeries s'articule autour de sa gare SNCF, qui représente l'un des plus importants nœuds ferroviaires du Nord – Pas de Calais.

La première phase consistait en la réalisation d'un parking en silo ayant pour vocation première l'accueil des usagers des transports collectifs - et plus particulièrement de ceux du train - et pour fonction secondaire le stationnement tout public pour les commerces et services de proximité. En effet, une étude de stationnement avait démontré l'engorgement de l'offre disponible sur le secteur gare – centre-ville par un bon nombre de véhicules « ventouses » empêchant l'accès occasionnel aux commerces et services de la commune. Il était donc nécessaire d'offrir à ces usagers un lieu de remisage spécifique. En facilitant le stationnement pour accéder à la gare, l'objectif est d'inciter au report modal afin de développer l'utilisation du train pour les longs trajets (vers Lille et Valenciennes notamment), évitant ainsi de nombreuses pollutions induites.

Le parking fonctionne depuis avril 2017.



La deuxième phase du projet PEM consiste au réaménagement des abords de la gare dans le but de faciliter l'interconnexion des réseaux de transports en commun, mais aussi les déplacements doux, toujours dans une logique de report modal. Les travaux de création d'une liaison piétonne couverte ont ainsi débuté entre le parking-relais situé à 100 mètres de la gare et cette dernière via la rue Paul Vaillant-Couturier.

La place de la voiture y sera résolument limitée, que ce soit dans ses déplacements ou dans son stationnement, renforçant le besoin d'un report des places supprimées dans le secteur de la gare vers le parking en silo dédié.



SYNTHÈSE

Grâce au maillage ferroviaire existant, une majorité des sambriens dispose aujourd'hui d'une gare ou d'une halte à proximité de son domicile. Ils bénéficient également de la position de « gare pivot » d'Aulnoye-Aymeries, qui propose une desserte importante dans toutes les directions, y compris en dehors du territoire du PDU.

Toutefois, la gare de Maubeuge souffre de sa position excentrée dans le réseau ferré malgré l'importance de la demande et gagnerait à être mieux connectée aux grandes agglomérations voisines.

Afin de rendre le territoire plus attractif, les liaisons provenant des agglomérations de Lille, de Valenciennes, de Charleroi et de Mons et en direction des gares sambriennes mériteraient d'être développées. Par ailleurs, la dynamique engagée sur les Pôles d'Echanges Multimodaux est un moyen de favoriser et de faciliter l'usage de tous les transports en commun du territoire sambrien.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS //

Une grande stabilité institutionnelle durant des décennies

Pendant presque 40 ans, le paysage institutionnel des transports en commun routiers de Sambre-Avesnois a connu une grande stabilité.

En effet, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1976, opposait des Périmètres de Transports Urbains (PTU) dans lesquels se développaient des réseaux de bus comme STIBUS, gérés par des Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) comme le SMTUS, à des Périmètres de Transports Interurbains (PTI) desservis par des lignes de cars placées sous la responsabilité juridique et financière des Départements.

Ainsi, durant près de 40 ans, ont cohabité en Sambre-Avesnois :

- ♦ Le « Périmètre de Transports Urbains (PTU) » du Val de Sambre desservi par le réseau STIBUS, relevant de la compétence du Syndicat Mixte. Ce périmètre s'est agrandi au fur et à mesure de la constitution des intercommunalités pour se stabiliser en 2000 à 28 puis 29 communes jusqu'en 2016. Il englobait les pôles urbains de Maubeuge, Hautmont, Jeumont et Aulnoye-Aymeries ainsi que les pôles secondaires de Feignies et de Ferrière-la-Grande, les bourgs de Colleret et de Cerfontaine.
- ♦ Le « Périmètre Interurbain (PTi) » placé sous l'autorité du Département du Nord et desservi par des lignes de cars devenues le réseau départemental ARC EN CIEL 4. Ce périmètre correspond aux zones rurales de l'Avesnois.

Dans le PTU, le transport public de voyageurs est financé par le Versement Transport (VT), taxe payée par les entreprises et les administrations. Dans le PTi, le transport de voyageurs est financé par le Département. Seule la gratuité du transport des scolaires était entièrement prise en charge par le Département dans les deux périmètres à la fois. En effet, en 1984, le SMTUS avait transféré sa compétence « transport scolaire » au Département.

Cette situation et cette organisation sont longtemps apparues comme immuables.

Un bouleversement majeur en 2008 avec le projet VIAVIL

Les 12 et 13 décembre 2008 a été inaugurée une voie de bus en site propre (TCSP) de 8,4 kilomètres desservant 15 stations, entre Maubeuge et Louvroil. Le 15 décembre 2008 a été mise en service la ligne 51 à haut niveau de services entre Hautmont et Jeumont via le TCSP Maubeuge-Louvroil. De 2008 à 2013, 70% des bus ont été renouvelés par des BHNS confortables, au design moderne et coloré et écologiquement performants. Un vent de modernisation soufflait sur le réseau STIBUS. C'était le projet VIAVIL enfin réalisé (voir encarts).

Tous les paramètres du réseau STIBUS, du kilométrage à la fréquentation, ont été boostés par ce renouveau. Sur le plan institutionnel cependant, rien ne bougeait encore.





Le projet VIAVIL

Sambre 2001, projet d'un axe réservé au bus au cœur de Maubeuge a été initié en 1992. Sa gestation administrative fût longue et complexe.

En 2004, rebaptisé VIAVIL, le projet s'est enrichi d'une démarche de dynamisation et de modernisation du réseau STIBUS.

La construction de 8,4 kilomètres de voie réservée aux bus desservant 15 stations et la mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Services inspirée du modèle du BusWay® de Nantes sont les éléments phares du projet VIAVIL qui comportait cependant plusieurs autres réalisations profondément modificatrices du réseau et du paysage urbain :

- ♦ *la navette minibus pour desservir le centre-ville de Maubeuge*
- ♦ *la restructuration des lignes de maillage en fonction de la nouvelle ligne BHNS structurante*
- ♦ *l'achat de 39 bus à haut niveau de service entre 2008 et 2013*
- ♦ *l'achat de 2 minibus à motorisation électrique remplacés en 2015 par un minibus thermique*
- ♦ *le choix d'une livrée aux formes géométriques colorées pour remplacer la couleur violette des anciens bus*
- ♦ *le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Maubeuge autour des gares SNCF et routière*
- ♦ *la passerelle piétonne des Provinces Françaises au-dessus de la Sambre canalisée*
- ♦ *le Transport à la Demande Filo'bus dans le secteur d'Aulnoye-Aymeries*
- ♦ *le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) performant dans les bus*
- ♦ *l'utilisation de la plateforme bus comme itinéraire de la Véloroute Voie Verte*
- ♦ *la valorisation d'espaces publics tels que la rue d'Hautmont ou le quai des Nerviens.*

L'ambitieux projet avait pour objectifs :

- ♦ *d'améliorer l'attractivité du réseau STIBUS voué depuis sa création au transport scolaire*
- ♦ *de réduire les dysfonctionnements de circulation des bus sur la voirie*
- ♦ *d'améliorer l'organisation des transports en commun*
- ♦ *de participer à la requalification urbaine et à la valorisation de sites et de quartiers*
- ♦ *de désenclaver des quartiers sensibles (Provinces Françaises, Paradis, Sous le Bois ...)*
- ♦ *de moderniser le parc de bus (SAEIV, livrée, confort, design, performances écologiques ...)*
- ♦ *d'engager la démarche de mise en accessibilité du réseau (bus et stations)*
- ♦ *de booster l'image vieillotte du réseau.*



Une lente mutation institutionnelle à partir de 2012

A partir de 2012, toute une série de décisions et de lois dont celle relative à la fusion des intercommunalités en 2014 et la loi NOTRe d'août 2015 ont impacté, et impacteront encore l'organisation des transports en commun dans la Sambre.

Impacts sur le financement de la gratuité du transport des scolaires

En 2012, le Département se désistait de la prise en charge du transport des lycéens urbains, menaçant pour la première fois le principe de la gratuité dans le Nord. Des accords avec la Région et la CAMVS ont permis de maintenir cet acquis dans la Sambre tout en minimisant l'impact financier sur le budget du SMTUS. Sur le plan juridique, le désistement du Département correspondait à la récupération partielle par le SMTUS de sa compétence « transport scolaire ».

En 2016, le Département renonçait cette fois à la prise en charge de tous les scolaires urbains dont les collégiens. Sur le plan juridique, le SMTUS récupérait ainsi l'intégralité de sa compétence « transport scolaire ». Sur le plan financier, la CAMVS acceptait de prendre en charge la gratuité des collégiens urbains en lieu et place du Département, sauvant le principe de la gratuité dans la Sambre et épargnant encore une fois les finances du SMTUS.

Aujourd'hui, le Département et la Région participent à la gratuité du transport des scolaires dans les zones interurbaines comme l'Avesnois (secteur d'Avesnes, de Fourmies, du Quesnoy) tandis que le SMTUS, aidé de la Région et de la CAMVS, assure la gratuité du transport des scolaires urbains qui en bénéficient dans son ressort territorial. Par ailleurs, l'instruction des 1 000 prises en charge de collégiens urbains et des 3 000 prises en charge de lycéens urbains bénéficiant de la gratuité, est désormais assurée par le SMTUS.

stibus
La volonté d'aller plus loin

Evolution des périmètres de compétence

En 2000, le Périmètre de Transports Urbains (PTU) du SMTUS était de 28 communes. Il est passé à 29 communes en 2012 avec l'adhésion de Quiévelon à la CAMVS.

En novembre 2013, la commune d'Hargnies adhéra au SMTUS et en 2014 naissait la CAMVS à 42 communes. Le PTU comptait donc en théorie 43 communes. Mais la compétence du SMTUS sur ce nouveau périmètre n'a été reconnue qu'en août 2015 après la publication de la loi NOTRe et n'a été effective qu'au 1er janvier 2017.

De ce fait, jusqu'au 31 décembre 2016, le champ de compétence du SMTUS ne s'exerçait encore que sur les 29 communes du PTU historique tandis que les 16 communes qui, le lendemain même, allaient intégrer le périmètre du SMTUS, restaient rattachées au périmètre de transport interurbain placé sous la gouvernance du Département.

L'offre de transport du ressort territorial en janvier 2017 : deux réseaux qui cohabitent

L'héritage de l'existence d'un ex-PTU et d'un ex-PTi dans le ressort territorial actuel aboutit à la cohabitation de deux systèmes de transport pour desservir les 45 communes du périmètre de compétence du SMTUS au 1er janvier 2017. Le SMTUS a pour objectif d'harmoniser à court terme cette situation.

En attendant, la desserte du ressort territorial comporte :

- ♦ D'un côté, les lignes, services et TAD du réseau STIBUS stricto sensu ou réseau STIBUS historique, exploité par la SPLTISA ;
- ♦ De l'autre, des lignes de cars issues du réseau interurbain départemental ARC-EN-CIEL, virtuellement intégrées au réseau STIBUS, mais toujours exploitées par le groupement « Transports Couteaux – Arc-en-ciel 4 » ;
- ♦ Auxquelles s'ajoute la ligne internationale Maubeuge-Mons n°41, conjointement gérée et financée par le SMTUS et la région Wallonne dans le cadre d'un protocole international.

STIBUS est le nom commercial du réseau urbain de transport en commun de voyageurs du Val de Sambre, créé en 1979.

Depuis le 1er avril 2012, STIBUS stricto sensu est exploité par une entreprise privée, la Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois (SPLTISA) dont les actionnaires sont le SMTUS et la CAMVS. La SPL résulte de la transformation de la SEMITIB, société d'économie mixte qui a exploité le réseau depuis sa création.

La SPLTISA placée sous l'autorité du SMTUS, exerce sa mission dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public. Elle compte 158 personnes dont 115 conducteurs. L'effectif moyen payé qui fluctuait entre 140 et 145 équivalents temps pleins annuels avant 2008 se stabilise depuis la mise en œuvre du projet VIAVIL autour de 158 équivalents temps plein annuels.

La SPLTISA exploite en direct les lignes de bus et sous-traite (affrète) à un transporteur local, le fonctionnement des quelques lignes de cars qui font partie du réseau STIBUS depuis des décennies ainsi que les différents transports à la demande (TAD).

Le réseau STIBUS stricto sensu fonctionne tous les jours de l'année de 5 h 40 à 20 h 50 à l'exception du 1^{er} mai. L'offre est réduite les dimanches et jours fériés ainsi qu'en juillet et août et, pour certaines lignes, durant les petites vacances scolaires.

Le réseau STIBUS stricto sensu comporte :

- La ligne BHNS n°51 Jeumont / Hautmont, ligne régulière de bus à haut niveau de service



La ligne BHNS mise en service en décembre 2008 dessert la partie la plus dense du ressort territorial c'est-à-dire Maubeuge, Louvroil, Hautmont. Pour ce faire, elle emprunte la voie en site propre de bus (TCSP) réalisée en

2008 dans le cadre du projet VIAVIL (voir encart).

Au-delà du TCSP, la ligne BHNS poursuit son trajet vers la périphérie d'Hautmont d'une part, et vers Jeumont puis jusqu'à la gare et le lycée français d'Erquelinnes en Belgique d'autre part.

La fréquence de passages de cette ligne structurante est forte : 10 minutes aux heures de pointe et 12 minutes aux heures creuses ainsi que les samedis et petites vacances scolaires sur le TCSP ; 20 minutes sur les antennes vers Jeumont et dans Hautmont.

Cette ligne transporte à elle seule 52% des clients STIBUS.



Le site propre de bus ou TCSP Maubeuge-Louvroil

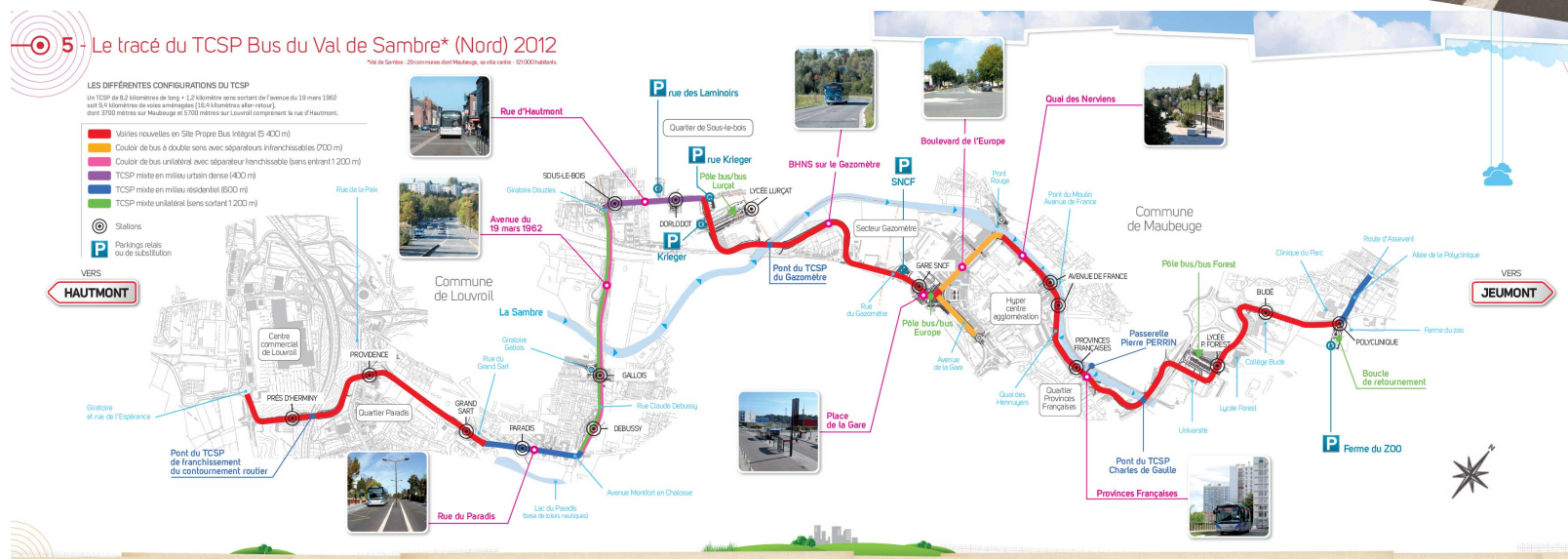
Réalisation phare du projet VIAVIL, le Transport en Commun en Site Propre désigne une voie à double sens de circulation de 7 mètres de large plus trottoir(s) réservée aux transports en commun routiers.

Le TCSP :

- traverse d'est en ouest Maubeuge et Louvroil jusqu'à Hautmont,
- fait 8,4 kilomètres de long dont 6,8 kilomètres en site propre intégral c'est-à-dire totalement soustraits à la circulation générale,
- franchit 4 ponts dont 3 spécialement construits pour cette infrastructure,
- dessert 15 stations doubles en vis-à-vis parfaitement accessibles aux personnes en situation de handicap.

La voie de bus est ouverte à tout transport collectif de voyageurs : bus, cars, cars SNCF, cars de tourisme, etc. Il est autorisé aux services d'incendie et secours et aux vélos qui roulent sur la chaussée. Les taxis sont interdits sauf avenue de la Gare et boulevard de l'Europe à l'approche de la gare. Aux heures de pointe, il y passe 1 véhicule toutes les 3 minutes. Les travaux ont débuté en 2006 et se sont terminés en décembre 2008.

Il en a coûté 74 M € HT au SMTUS qui a cependant reçu plus de 40 M € de cofinancements par l'Europe, l'Etat, la Région, le Département, la CAMVS, la Ville de Maubeuge et les membre adhérents du SMVS de l'époque.



STIBUS comporte aussi :

- 10 lignes régulières de maillage durant la semaine

Parmi ces 10 lignes, 6 concentrent 39% de la clientèle STIBUS. Ce sont les lignes : L54 Hautmont-Maubeuge, L53 Maubeuge-Louvroil, L52 Maubeuge-Ferrière-Obrechies, L55 Maubeuge-Jeumont, L56 Maubeuge-Hautmont et L21 Maubeuge-Louvroil-Berlaimont par Aulnoye-Aymeries. Leur fréquence est de 20 à 30 minutes entre chaque passage et de 60 minutes et plus pour les antennes. Leurs horaires sont modifiés pendant les vacances.



Les 4 autres lignes de maillage du réseau historique STIBUS ne représentent à contrario pas même 10% de la clientèle. Elles desservent la ville satellite de Feignies (L58 Feignies-Maubeuge, L57 Feignies-Hautmont) et surtout, la coupure rurale qui isole le pôle aulnésien du pôle maubeugeois (ligne de cars affrétée L24 Louvroil-Leval via Vieux-Mesnil, Hargnies, Boussières-sur-Sambre et Pont-sur-Sambre) ainsi que la couronne périurbaine d'Aulnoye-Aymeries (L23 Louvroil-Aulnoye-Aymeries en doublon partiel de la ligne 21). La fréquence de ces lignes est faible : 60 minutes et plus entre chaque passage. Leurs horaires sont modifiés pendant les petites et les grandes vacances.

Note : Les lignes du réseau historique STIBUS n°31 Maubeuge-Élesmes et n°43 Maubeuge-Éclaibes par Limont-Fontaine qui étaient des lignes de cars affrétées, ont été supprimées en janvier 2017 car trop peu fréquentées (0 à 3 personnes par jour en semaine). Elles ont été remplacées par 2 lignes virtuelles de Transport à la Demande. Les doublages scolaires du matin et du soir ont cependant été maintenus.

- 4 lignes les dimanches et jours fériés

Les 4 lignes STIBUS des dimanches et jours fériés reprennent les itinéraires des principales lignes de la semaine avec une fréquence à l'heure. Il s'agit des lignes :

- ◇ 61 Berlaimont-Maubeuge-Jeumont
- ◇ 62 Hautmont-Maubeuge-Ferrière
- ◇ 63 Hautmont-Maubeuge-Feignies
- ◇ 64 Hautmont-Maubeuge-Boussois

- La Citadine : navette desservant le centre-ville de Maubeuge

Un minibus de 21 places effectue une rotation en 30 minutes dans le centre-ville de Maubeuge (commerces, Hôtel de Ville, zoo etc.) depuis la gare SNCF jusqu'à l'hôpital Pasteur, du lundi au samedi, de 6h30 à 20h30 sauf les dimanches et jours fériés.

Le principe de cette navette créée en 2008 dans la dynamique du projet VIAVIL, est celui des arrêts à la demande tout au long de sa boucle. Ce service est très apprécié.

Récemment baptisée « La Citadine », elle transporte environ 5 000 personnes par mois et parcourt près de 44 000 kilomètres par an.

Note : le véhicule diesel actuel remplace depuis juin 2015 les deux minibus électriques achetés en 2008 et désormais hors service.



STIBUS comporte aussi :

- 90 services spéciaux à dominante scolaire

Il s'agit le plus souvent de doublage de lignes régulières aux heures de pointe de la période scolaire. Bien qu'ouverts à l'ensemble de la clientèle, ces services sont massivement utilisés par les collégiens et les lycéens. En effet, les horaires sont adaptés à cette vocation et les trajets rejoignent souvent directement les établissements d'enseignement.

- Le spécial Vallourec

Dans le cadre d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE), un service de navette effectué par un bus STIBUS, relie la gare d'Aulnoye-Aymeries aux quatre sites de l'usine Vallourec. Le coût de ce service est assumé par l'entreprise elle-même.

- Les autres services annexes

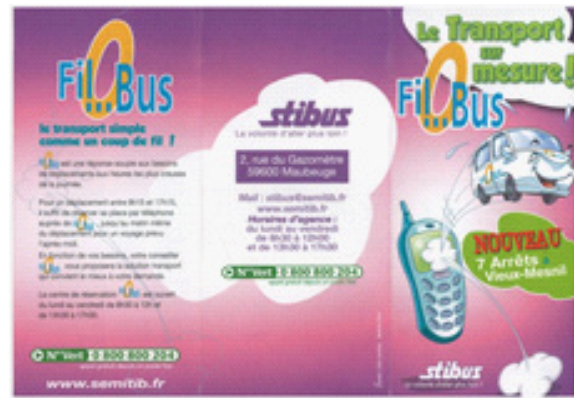
Les services de transport non réguliers effectués par la SPLTISA restent accessoires au regard de son activité principale. Il peut s'agir de transports périscolaires.

- Le Transport à la demande (TAD) FILO'BUS

Ce TAD zonal a été mis en place en 2007 et concerne 7 communes du secteur d'Aulnoye-Aymeries : Aulnoye-Aymeries, Bachant, Berlaimont, Leval, Monceau-Saint-Waast, Pont-sur-Sambre et Vieux-Mesnil.

Ce service fonctionne du lundi au samedi de 8h30 à 18 h 00 sur simple appel et réservation, la veille pour le matin, le matin pour l'après-midi.

Le nombre de courses augmente d'année en année pour atteindre une moyenne de 2 800 par an. Plus de 400 personnes sont inscrites sur la plateforme de réservation.



- Deux lignes virtuelles de Transport à la Demande

Depuis janvier 2017, deux lignes de TAD remplacent respectivement la ligne régulière STIBUS n°31 Maubeuge-Élesmes (976 habitants) et la ligne régulière STIBUS n°43 Maubeuge-Éclaibes (294 habitants) par Limont-Fontaine (568 habitants) dont la fréquentation était proche de zéro.

Contrairement au TAD zonal d'Aulnoye, le TAD de ligne respecte l'itinéraire des anciennes lignes et dépose les personnes à un point de correspondance de la ligne BHNS 51. Ce service fonctionne de la même façon et aux mêmes horaires que FILO'BUS.

- Un TAD scolaire pour Quiévelon

Les rues de Quiévelon (136 habitants) sont étroites et donc difficiles à desservir avec des cars de gabarit standard. De ce fait, et après expérimentation d'un service régulier effectué par STIBUS avec des voitures, il a été décidé pour 2017 la mise en service d'un TAD exclusivement réservé aux scolaires de cette commune. Ce service ne fonctionne que durant la période scolaire. Il oblige les parents à réserver, ce qui évite d'effectuer des courses à vide comme cela était trop souvent le cas lorsque STIBUS mobilisait chaque matin une voiture.

- Un TAD pour se rendre au marché de Jeumont

Un autre TAD permet de se rendre au marché de Jeumont les jeudis matins au départ de Colleret à 9h08 avec un retour quittant Jeumont à 11 h 15.

Le SMTUS étudie la possibilité de compléter l'offre existante des communes entrantes qui, à l'exception de Cousolre (2319 habitants) et de La Longueville (2584 habitants) sont des villages, par du TAD.

Les lignes de cars issues du réseau Arc-en-Ciel mais intégrées à STIBUS

L'exploitation du réseau interurbain ARC-EN-CIEL 4 qui dessert l'Avesnois et la Sambre rurale a été confiée en 2009 par le Département à un groupement de transporteurs locaux dénommé « Transports Couteaux Arc-en-Ciel 4 ».

Depuis janvier 2017, toutes les lignes régulières de cars (à l'exception des lignes express) et une grande partie des doublages scolaires ARC-EN-CIEL qui desservent les 16 communes entrantes du ressort territorial ainsi que certaines communes rurales de l'ancien PTU comme Colleret et Cerfontaine, sont virtuellement intégrées au réseau STIBUS car directement ou indirectement placées sous la responsabilité du SMTUS qui les finance.

Cependant, les cars gardent pour le moment les couleurs du réseau départemental tandis que les itinéraires et les horaires sont encore définis par le Département.



Il s'agit :

- Des 2 lignes régulières de cars 408 et 427 et de leurs doublages scolaires

Depuis janvier 2017 :

- l'ancienne ligne pénétrante ARC-EN-CIEL n°408 qui dessert le secteur de Colleret, Cerfontaine et Cousolre jusque Busignies sur Roc
 - et l'ancienne ligne ARC-EN-CIEL n°427 qui dessert le secteur rural et résidentiel de Mairieux, Villers-Sire-Nicole, Vieux-Reng, Bersillies
- sont intégralement situées dans le ressort territorial.

Elles bénéficient de la gamme tarifaire STIBUS mais restent (pour le moment) exploitées par le groupement « Transport Couteaux – Arc en ciel 4 » dans le cadre d'un contrat de Délégation de Service Public (DSP) que le Département a transféré au SMTUS en novembre 2016. Il en coûte 600 000 € HT par an à ce dernier. Les clients sont majoritairement des scolaires, ce qui conditionne les itinéraires, les horaires et l'amplitude de ces services non urbains.

- Des 9 lignes ARC-EN-CIEL conventionnées comme lignes pénétrantes

A noter que les lignes « pénétrantes » sont des lignes du réseau ARC-EN-CIEL 4 pour lesquelles le SMTUS paye une prestation au Département permettant la montée et la descente des usagers à l'intérieur du ressort territorial. Sans ce conventionnement, cette possibilité serait interdite.

Jusqu'en 2016, le SMTUS ne conventionnait avec le Département que 2 lignes ARC-EN-CIEL pour desservir le secteur de Colleret et Cerfontaine ainsi qu'un service spécial école élémentaire et maternelle sur Berlaimont.

A partir de janvier 2017, 9 lignes régulières départementales et leurs doublages scolaires ont fait l'objet d'une convention de lignes dites pénétrantes entre le SMTUS et le Département. Il s'agit des lignes :

- 401 Maubeuge – Valenciennes (sans la ligne express 401E)
- 402 Maubeuge – Fourmies (sans la ligne express 402E)
- 407 Avesnes-sur-Helpe – Aulnoye-Aymeries
- 425 Feignies – Bavay
- 428 Bavay – Aulnoye-Aymeries
- 429 Bavay – Maubeuge
- 435 Solre-le-Château – Jeumont
- 436 Solre-le-Château – Maubeuge
- 437 Landrecies – Aulnoye-Aymeries

Sur la partie du trajet conventionné, les tarifs sont ceux de la gamme STIBUS. Ces « pénétrantes » sont donc virtuellement intégrées au réseau STIBUS tout en restant gérées par le Département. Là aussi les usagers sont majoritairement des collégiens et des lycéens et parfois des écoliers. La convention coûte 190 000 € HT par an au SMTUS.

A partir de septembre 2017, le SMTUS devra étendre la convention aux lignes départementales qui traversent La Longueville ainsi que la commune de Noyelles-sur-Sambre. Le coût de ces services mutualisés sera alors de 225 000 € HT par an pour le SMTUS.



La ligne internationale n°41 Maubeuge-Mons (Belgique) en service depuis septembre 2016

La ligne internationale n°41 Mons-Maubeuge a fonctionné de 1992 à 2014 sous la responsabilité du Département et de la société belge de transports TEC HAINAUT. Pour des raisons administratives et juridiques, cette ligne a été supprimée en juillet 2014. Le SMTUS et TEC HAINAUT se sont attelés à la réactiver.

Après signatures de divers protocoles et conventions avec les autorités de la Région Wallonne et TEC HAINAUT, la ligne internationale est de nouveau en service depuis septembre 2016. Elle relie la gare SNCF de Maubeuge et la cité scolaire Pierre Forest, à la gare SNCB de Mons. Elle propose 7 allers et retours quotidiens qui compensent l'absence de services ferroviaires entre ces deux villes.



Ce qu'il reste du transport interurbain ARC EN CIEL dans le ressort territorial

Du fait de l'élargissement conséquent du ressort territorial, la plupart des lignes de cars départementales ARC-EN-CIEL sont désormais intégrées (408 et 427) ou conventionnées par le SMTUS comme lignes pénétrantes (voir ci-dessus). Il ne reste sous la responsabilité directe et financière du Département (de la Région depuis le transfert de compétence de la loi NOTRe) que les lignes suivantes :

- ♦ la ligne 452 Aulnoye-Aymeries-Dompierre-sur-Helpe,
- ♦ les 2 lignes 480 Le Quesnoy-Eppe Sauvage, et 481 Bavay-Eppe Sauvage qui desservent la base de loisirs du Valjoly en été,
- ♦ et surtout les 2 lignes express 401E Maubeuge-Valenciennes et 402E Maubeuge-Fourmies.

Les deux lignes express se démarquent par leur fréquence avec plus de 30 courses quotidiennes, un itinéraire plus direct empruntant des axes autoroutiers, un nombre limité d'arrêts et une vitesse commerciale élevée. Dès leur mise en service, ces lignes se sont révélées attractives pour une clientèle non scolaire d'actifs et d'étudiants.

L'offre STIBUS est en adéquation avec la densité urbaine du ressort territorial

La carte ci-contre montre bien que les lignes de bus desservent avant tout les communes où la densité de population est la plus forte avec cependant une exception et deux anomalies à ce constat :

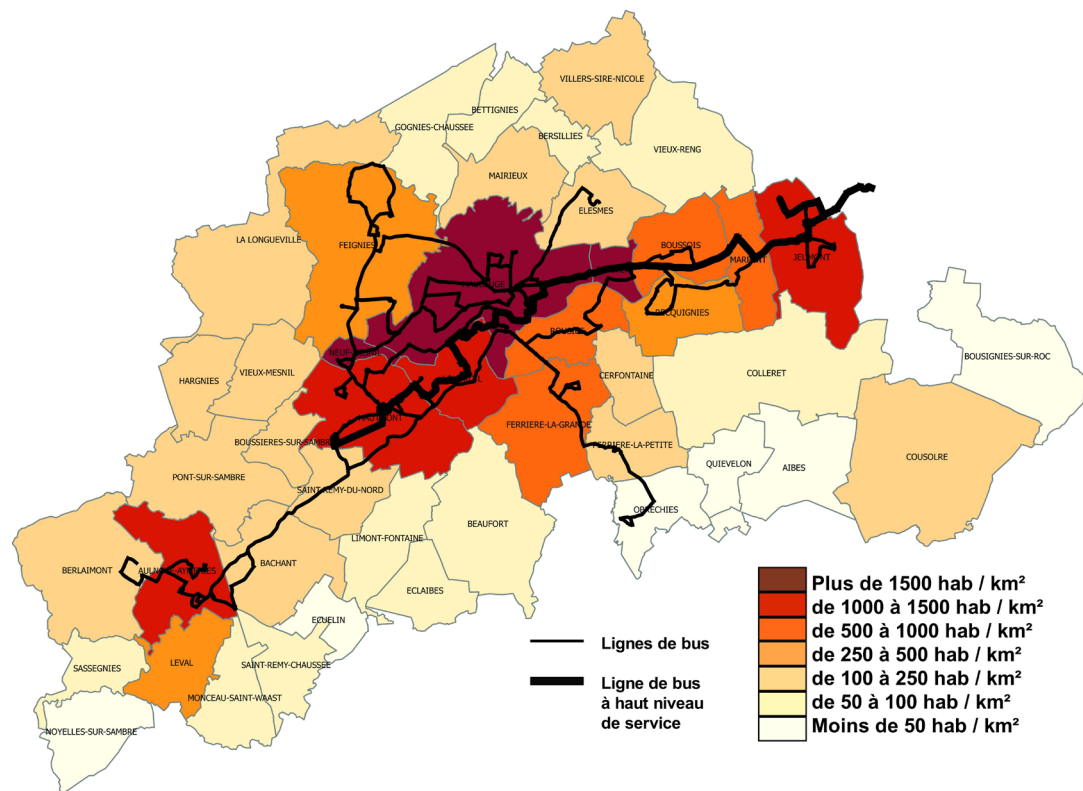
- ◇ la desserte par bus de la « coupure verte » de Saint-Rémy-du-Nord, Boussières-sur-Sambre, Pont-sur-Sambre et Bachant entre le pôle urbain d'Aulnoye-Aymeries et le pôle urbain Maubeuge-Hautmont-Louvroil, qui s'explique par la nécessité historique de relier ces deux polarités,
- ◇ la desserte inadéquate par une ligne de bus des villages de Ferrière-la-Petite et d'Obrechies,
- ◇ et inversement, l'absence de desserte par bus de Leval dont la densité est relativement forte au sein du pôle d'Aulnoye-Aymeries.

A contrario, les communes où les densités sont faibles ne sont pas desservies par des bus mais par les cars du réseau interurbain ARC-EN-CIEL (non représentées sur la carte). La plupart de ces communes n'appartiennent au ressort territorial que depuis 2017. La faiblesse des densités ne permettra pas le prolongement des lignes de bus à l'ensemble du ressort territorial. Elles posent même la question de la pérennité des lignes de cars (hors ramassage scolaire) et celle de l'adaptation du transport collectif de voyageurs dans les zones rurales.

Cette carte rend également compte de la configuration particulière du ressort territorial du Val de Sambre notamment :

- ◇ de son étirement le long de la Sambre qui augmente les distances à parcourir pour les bus ou les cars,
- ◇ sa multipolarité qui multiplie les besoins de desserte,
- ◇ le continuum urbain entre le pôle Maubeuge-Hautmont et le pôle Jeumont, favorable à la desserte par bus,
- ◇ et inversement l'isolement du pôle urbain d'Aulnoye-Aymeries par rapport au bloc Maubeuge-Jeumont, défavorable à la desserte par bus,
- ◇ l'attractivité de la commune de Coussolre dans la partie sud-est la plus rurale du ressort territorial.

DENSITÉ ET DESSERTE DU RÉSEAU DE BUS URBAIN

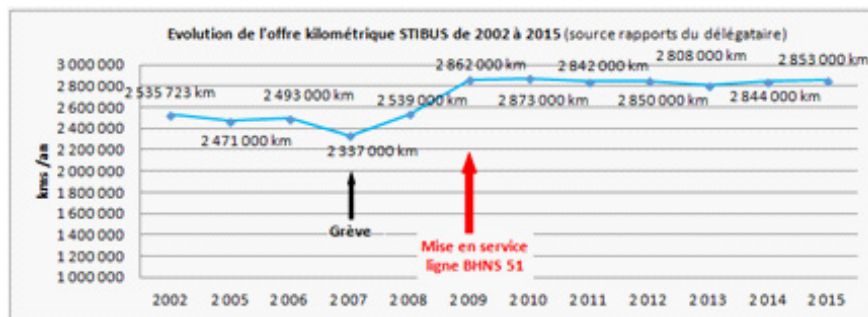


Le réseau STIBUS stricto sensu en quelques chiffres

Avant 2008 (VIABIL), le réseau effectuait 2,5 millions de kilomètres par an et 4,5 millions de voyages par an (sauf en 2007 à cause d'une longue grève). A partir de 2009, il réalise 2,8 millions de kilomètres et 5 millions de voyages par an.

La création de la ligne de Bus à Haut Niveau de Services n°51 a donc injecté une offre supplémentaire de 300 000 kilomètres par an (+ 12%). Elle a permis d'infléchir la tendance à la baisse de la fréquentation quasi constante depuis la fin des années 80 en raison notamment du repli démographique et de l'effritement de la population scolaire, principal vivier de la clientèle STIBUS.

La ligne BHNS a même permis de reconquérir de nouveaux usagers (+14% entre 2008 et 2011). Cependant, l'évolution n'a pas été aussi forte qu'espérée à cause d'un effet de report des usagers des lignes de maillage relativement peu performantes vers la ligne structurante très performante (notion de réseau à 2 vitesses), et du glissement des habitants des centres villes vers la périphérie du ressort territorial.



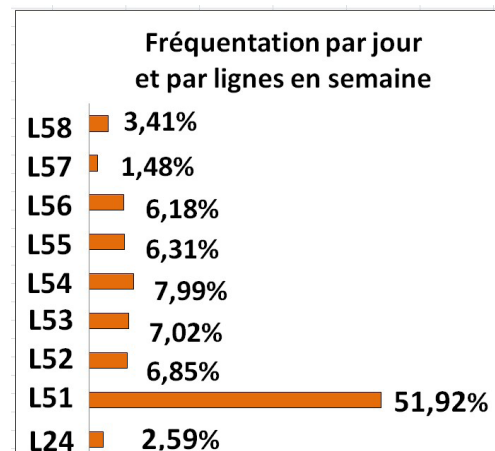
Par ailleurs et malgré VIABIL, l'offre et la fréquentation STIBUS restent faibles par rapport à celles de réseaux d'agglomérations de tailles comparables. Cela s'explique en partie par la géographie tout en longueur et multipolaire de l'agglomération sambrienne.

Seule la vitesse commerciale moyenne du réseau est élevée par rapport à des réseaux similaires, ce qui s'explique par la relative faible densité et par l'existence du TCSP Maubeuge-Louvroil.

La fréquentation journalière STIBUS est moyenne :

- ♦ 15 000 voyageurs par jour en période scolaire
- ♦ 9 300 les samedis (Enquête O/D 2013)

Elle est surtout concentrée sur la ligne BHNS n°51 qui capte 52% des déplacements journaliers en semaine, et 55% les samedis.



Avec 123 courses quotidiennes (27% de l'offre) et une fréquence moyenne de 10 à 12 minutes sur Maubeuge-Louvroil-Hautmont, la ligne BHNS concurrence aisément les autres lignes du réseau.

En fait, avec 3 lignes : la L51, la L54 (82 courses et 18% de l'offre) et la L53 (55 courses et 12% de l'offre), le réseau STIBUS dessert efficacement la plupart des pôles générateurs du ressort territorial : établissements scolaires et universitaires, centres villes, zones d'emplois, principaux équipements publics, administrations,

Seul l'hôpital de Maubeuge situé boulevard Pasteur, en dehors du trajet de ces trois lignes, est relativement mal desservi au regard de son importance. La mise en service de la navette de centre-ville en 2008 a complété et amélioré la desserte de cet équipement hospitalier.

On pourrait penser qu'une des actions possibles du PDU serait de mieux desservir l'hôpital. Cependant, le besoin n'est plus aussi prégnant puisqu'il existe un projet très engagé de construction d'un nouveau centre hospitalier dans le quartier du Pont Allant avec une mise en service en 2020 et que l'entrée de ce futur hôpital se situera à une centaine de mètres de l'arrêt « Polyclinique du Parc » terminus actuel du TCSP. Ainsi, le nouveau centre hospitalier sera directement et très correctement desservi par la ligne BHNS STIBUS.

La clientèle STIBUS : des captifs dont majoritairement des scolaires

En semaine, près de 50% des usagers STIBUS se rendent dans un établissement d'enseignement tandis qu'à peine 12% se déplacent pour aller au travail.

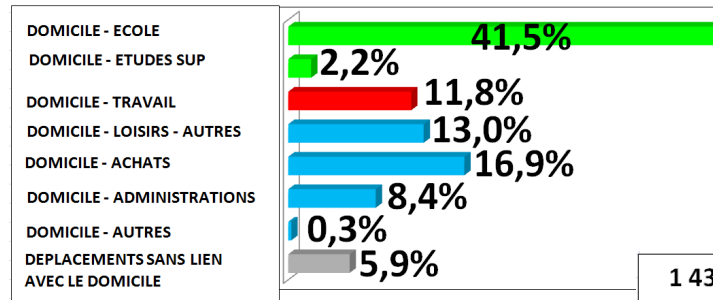
Le samedi, 82% des clients STIBUS se déplacent pour des achats, loisirs ou visites. En semaine, ces trois motifs restent supérieurs à celui du travail.

Ces taux confirment la prédominance de la clientèle scolaire et la sous utilisation du réseau par les actifs en activité. La création de la ligne BHNS 51 pourtant particulièrement attractive par ses fréquences, sa vitesse commerciale, ses véhicules confortables, n'a pas pleinement réussi à capter cette clientèle.

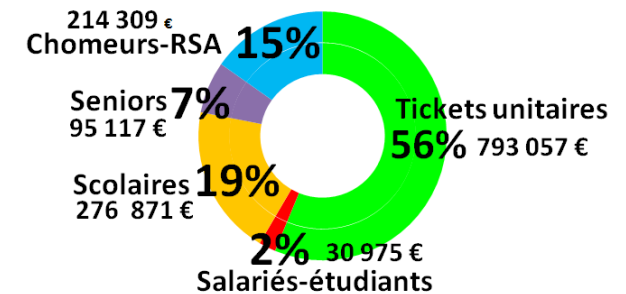
La répartition des recettes par titres de transport ci-contre confirme les résultats de l'enquête Origine-Destination. D'autres enquêtes montrent que 60% des voyageurs STIBUS ont moins de 25 ans et que 55% sont des femmes. On constate également la part importante des demandeurs d'emplois et des bénéficiaires du RSA dans la clientèle STIBUS.

Les deux graphiques ci-contre montrent que 80% des usagers sont des abonnés et utilisent donc régulièrement STIBUS ce qui implique un niveau d'offre et un nombre de bus en rapport avec cette demande. Mais les abonnés ne contribuent qu'à 30% des recettes commerciales. Au contraire, les 18% de voyageurs occasionnels contribuent eux à 70% des recettes (achat de tickets unitaires vendus à bord).

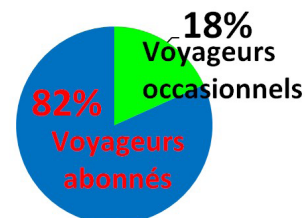
Quand on sait que les recettes commerciales ne couvrent que 11% des charges STIBUS, on mesure le dilemme auquel doit faire face le SMTUS pour financer le transport.



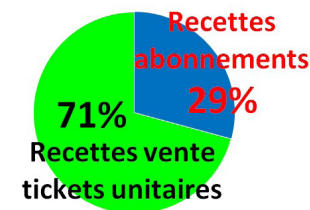
1 430 000 € HT de recettes commerciales 2016 répartis par titres de transport



Répartition des voyageurs par titres



Répartition des recettes par titres



La gamme tarifaire STIBUS

Titres occasionnels

- . BU : 1,30€
- . C10 BU : 10,10€
- . C10 TR : 7,90€
- . Autres : BU Citadine 0,5€

Titres Scol.

Subventionnés

- . Pass : 14,10€/mois
 - . Estival : 17€/été
 - . Scolaire:2,42€
- subventionnés au nbre d'A/R

Salariés et étudiants

- . Abo: 29,50€
- . Liberty: 25€

Demandeurs d'emploi

- . Avantage :10€/mois

Seniors + Handicapés

- . Senior : 15€/mois
- . Printemps : 85€/an
- . Emeraude : 83€/an

Il s'agit d'une gamme tarifaire classique où l'âge et le statut déterminent les tarifs et l'accès aux différents abonnements. Il ne s'agit pas d'une tarification solidaire.

Cette gamme et les prix des titres de transport n'ont pas changé depuis 2009 ; le taux de TVA qui est passé de 5,5% à 7% en 2012 puis à 10% en 2014, n'a notamment jamais été répercuté sur le prix de vente. Cela explique pour partie la baisse du montant des recettes commerciales depuis 10 ans.

Le prix du ticket unitaire (TU) vendu 1,30 € TTC à bord est

jugé élevé par rapport à d'autres réseaux. Les autres prix sont conformes ou moins élevés sauf l'abonnement « Liberty » à 25 € qui est cher alors qu'il est destiné aux moins de 25 ans. Cet abonnement n'est donc pas attractif y compris pour les scolaires et ne facilite pas leur mobilité.

Il devient nécessaire d'examiner avec soin les possibilités d'évolution de la gamme tarifaire STIBUS pour rendre attractif et accessible à tous le réseau STIBUS et enrayer l'érosion des recettes commerciales.



Le système de la gratuité du transport des scolaires

Au coté de la gamme tarifaire qui s'impose aux usagers STIBUS, existe depuis très longtemps un droit à la gratuité du transport pour les scolaires.

Ce droit est réservé aux élèves de maternelle et de primaire, aux collégiens et aux lycéens (y compris en alternance ou stagiaires non payés) mais pas aux apprentis, ni aux étudiants post-bac.

Il est limité à 1 aller et retour par jour de scolarité (ou par semaine pour les internes) sur un trajet prédéfini (pas d'accès libre à l'ensemble du réseau, ni pendant les vacances).

Pour en bénéficier, il faut que le scolaire remplisse certaines conditions (distances, établissement de référence, options d'enseignement) définies dans un règlement étayé de cartes. Les critères ne sont jamais assujettis à des niveaux de revenus.

Jusqu'en 2012, le Département prenait totalement en charge la gratuité du transport de tous les scolaires (urbains et non urbains) du département.

A partir de 2012, le SMTUS a pris en charge l'instruction et le financement de la gratuité du transport des lycéens urbains c'est-à-dire habitant et fréquentant un lycée situé dans son périmètre (29 communes à l'époque). Le Département prenait en charge tout le reste notamment la gratuité du transport des collégiens urbains.

A partir de 2017, le SMTUS a récupéré toute sa compétence « transport scolaire » et gère donc les prises en charge de tous les scolaires urbains. Le Département continue lui de gérer et de financer les prises en charge des scolaires non urbains ainsi que des scolaires en situation de handicap.

Pour 1 000 collégiens et 3 000 lycéens pris gratuitement en charge par STIBUS, le SMTUS indemnise l'opérateur de transport à hauteur de 1,3 ou 1,4 million d'euros par an. Le SMTUS indemnise également la SNCF qui transporte gratuitement des scolaires urbains à hauteur de 40 000 € environ par an.

Les arrêts de bus STIBUS

Il existe 626 arrêts de bus dans le périmètre du SMTUS (hors arrêts ARC-EN-CIEL des communes entrantes). 80% sont uniquement équipés d'un poteau standardisé muni d'informations sur l'offre de desserte.

20% seulement sont équipés d'abris voyageurs. La plupart sont des abris de la gamme STIBUS actuelle. Ce mobilier de « confort » est parfois complété par un ou des bancs, une corbeille à papiers, de l'éclairage...

En termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap :

- ♦ 122 arrêts sont accessibles c'est à dire au moins équipés d'un quai à bordure haute et, le plus souvent, d'une bande podotactile d'éveil. Cela ne représente que 20% des arrêts STIBUS mais, du fait de leur forte de fréquentation (nombre de montées et de descentes par jour), ils couvrent déjà 50% des besoins de déplacements de la clientèle ;
- ♦ 168 répondent aux critères du décret n°2014-1321 sur les Ad'AP (Agendas d'Accessibilité Programmée) et doivent être prioritairement rendus accessibles. Ils représentent 27% des arrêts et couvriront 45% des déplacements quotidiens.

A terme les 300 arrêts qui auront été rendus accessibles ne représenteront que 47% des arrêts mais couvriront 95 % des besoins journaliers de déplacements des usagers des lignes régulières STIBUS. A contrario, cela signifie que les 436 arrêts non accessibles non prioritaires restants ne couvriront que 5% des besoins alors qu'ils représenteront 54 % des arrêts.



Les 11 arrêts les plus fréquentés sont les 6 arrêts du PEM de Maubeuge, les 2 arrêts du centre commercial de Louvroil et l'arrêt « Ilot Saint-Pierre » à Hautmont. Avec 4000 montées et descentes par jour, ils représentent à eux seuls 30% des mouvements de voyageurs.

On mesure par ces quelques chiffres à la fois la forte concentration de l'activité du réseau STIBUS et la complexité de desservir et d'équiper les sites et les communes où la fréquentation du réseau STIBUS est faible par rapport au cœur dense.



Une progression forte du niveau d'accessibilité PMR du réseau STIBUS depuis 2008

En 2007, aucune accessibilité PMR, ni pour les bus, ni pour les arrêts STIBUS.

En 2008, la ligne BHNS 51 et le TCSP Maubeuge-Louvroil offrent 29 arrêts accessibles PMR (quais hauts, bande podotactile ...) et 20 bus BHNS accessibles (rampe amovible, places UFR, annonces sonores et visuelles...).

En 2017, 71% du parc de bus est accessible et 20% des arrêts sont aménagés d'un quai haut, taux qui permet de couvrir 45% des déplacements de la clientèle STIBUS (45% du volume des montées et des descentes journalières).

Il s'agira de poursuivre cet effort par l'acquisition de véhicules et par l'aménagement des arrêts notamment ceux définis comme prioritaires dans l'AD'AP du SMTUS.



Le parc de bus STIBUS en 2016

56 bus sont mis à disposition de l'opérateur SPLTISA par le SMTUS dont 43 bus standards, 12 bus articulés et 1 minibus (acquis en 2015).

39 sont des BHNS (bus à haut niveau de services) acquis entre 2008 et 2013.

16 sont des bus d'ancienne génération (violet).

L'âge moyen du parc en 2015 est de 8 ans. Il était de 12 ans avant 2008. Le taux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est de 71%.



Le transfert du dépôt de bus du Gazomètre vers le site de la Plaine Delbasse à Louvroil

Actuellement le siège de la SPLTISA et le centre d'exploitation du réseau STIBUS avec son parking de remisage des bus, les stations de lavage et de distribution de carburant sont situés rue du Gazomètre à Maubeuge à coté de la gare SNCF.

Début juillet 2017, toute l'activité STIBUS et le siège de l'opérateur de transport la SPLTISA seront transférées rue de la Résistance à Louvroil, dans des locaux et des aménagements neufs construits sur le site des ateliers de réparation des bus de la Plaine Delbasse.



En juillet 2017, l'agence commerciale STIBUS sera transférée dans l'ancien buffet de la gare de Maubeuge entièrement refait à neuf. Ce local offre une meilleure visibilité et une meilleure accessibilité étant de plain pied.

Depuis juillet 2015, le siège du SMTUS est installé avenue de la Gare.



Coûts et financement du réseau STIBUS

STIBUS est un réseau onéreux par rapport à d'autres réseaux urbains comparables sachant que les réseaux urbains sont toujours plus onéreux que les réseaux interurbains comme ARC-EN-CIEL. L'offre n'est cependant pas comparable. Ce différentiel de coûts d'exploitation du transport urbain et non urbain est un des leviers permettant de répondre à la desserte des zones peu denses.

5 € HT du kilomètre
Coût au kilomètre des lignes STIBUS (Coût élevé pour du transport urbain)
3,36 € HT du kilomètre
Coût au kilomètre des lignes de cars affrétées et du réseau ARC-EN-CIEL (Dans la moyenne du transport interurbain)

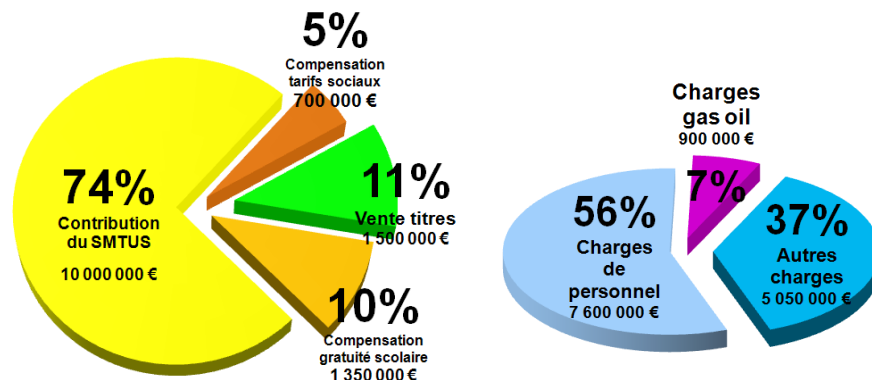
La vente des titres de transport qui représente pourtant environ 1,5 millions d'euros HT par an ne couvre que 11% des 13 millions d'euros de charges de fonctionnement STIBUS. C'est très peu par rapport à des réseaux d'agglomérations de tailles comparables (28% de couverture des charges en moyenne).

Le reste des charges est donc financé à 90% par de l'argent public que le SMTUS verse à la SPLTISA :

- compensation pour chaque élève transporté gratuitement (environ 1,35 millions d'euros par an)
- compensation pour la vente de titres de transport à tarif social (680 000 à 700 000 € HT par an)
- et surtout, contribution financière forfaitaire du SMTUS au titre de l'obligation de service public, à hauteur d'une moyenne de 10 millions € par an.

La masse salariale représente 56% des charges STIBUS.

Note : l'achat de gasoil représente 7% des charges (900 000 € par an).

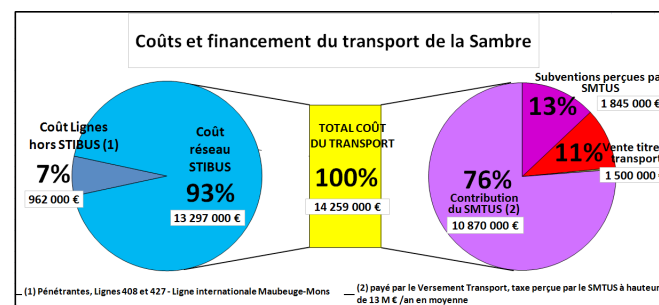


Coûts et financement des transports dans le ressort territorial

Sur 14,3 millions de charges, STIBUS pèse 13,3 millions d'euros (hors investissements) pour le SMTUS soit 95% du coût total du transport.

A contrario, les lignes de cars issues du réseau départemental (pénétrantes et lignes 408 et 427) ainsi que la ligne internationale 41 Maubeuge-Mons ne pèsent que 7% du budget d'exploitation du SMTUS.

Note : la recette principale du SMTUS est le Versement Transport qui est un impôt.



Les recettes commerciales, c'est-à-dire la vente des titres de transport, ne couvrent que 11% du coût du transport sur le ressort territorial du SMTUS.

Comme pour STIBUS, la vente des titres (tickets et abonnements) ne couvre que 11% des dépenses et l'argent public 90%.

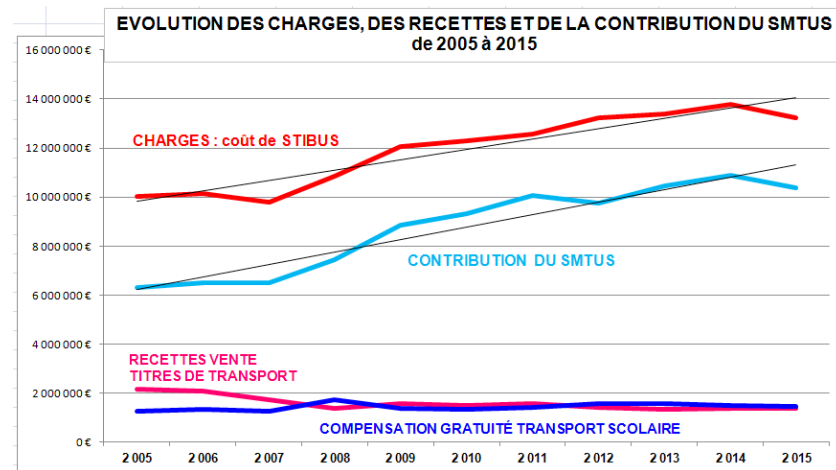
La Région, le Département et la CAMVS subventionnent le SMTUS à hauteur de 13% de ses charges d'exploitation : le Département au titre du transfert de la compétence scolaire (778 000 €/an) ; La Région (280 000 €/an) et la CAMVS (540 000 €/an) au titre de la prise en charge de la gratuité du transport des scolaires.

Les charges n'ont cessé de croître durant les dix dernières années.

En parallèle, le volume des subventions de compensation de la gratuité du transport scolaire par la Région, le Département et la CAMVS est resté stable, tandis que le montant des recettes commerciales (vente des titres de transport) baissait.

De ce fait et inexorablement, la contribution du SMTUS augmente alors que sa recette principale, le Versement Transport, stagne voire diminue.

La réalisation du projet VIAVIL explique aisément le bond en avant des charges en 2009 (les grèves expliquent les baisses de 2007 et 2015) mais la baisse des recettes témoignent d'un essoufflement de la dynamique engagée et reflètent peut-être les difficultés économiques du territoire.



SYNTHÈSE

- Une bonne couverture des secteurs denses surtout depuis la mise en service de la ligne de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) en 2008 ;
- Une voie de bus en site propre (TCSP) qui augmente la vitesse commerciale et la qualité du service en cœur d'agglomération mais qu'il convient de préserver ;
- Une bonne mutualisation des lignes de cars ARC-EN-CIEL dans les secteurs ruraux mais sans doute encore trop peu de Transport à la Demande (TAD) ;
- La remise en service de la ligne internationale Maubeuge-Mons ;
- Des lignes de cars express et des lignes touristiques estivales gérées par le Département ;
- Un fort taux d'accessibilité des bus pour les personnes à mobilité réduite et un niveau d'accessibilité des arrêts en progression ;
- Une gamme tarifaire peu lisible et peu incitative notamment pour les jeunes mais le maintien, malgré le désistement du Département, de la gratuité pour les scolaires qui en bénéficient ;
- Une clientèle captive souvent fragile et une sous-fréquentation du réseau dans un contexte de décroissance des centres-villes et de baisse générale de la population.

L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE //

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport, y compris la marche, au cours d'un même déplacement (notion de chaîne de déplacements). Elle implique des correspondances entre au moins deux réseaux (par exemple : bus-train) ou deux types de lignes d'un même réseau (ligne bus de maillage vers la ligne BHNS par exemple) ou le rabattement d'un mode vers un autre (marche vers un arrêt de bus par exemple ; TAD vers un arrêt du BHNS ...) etc. L'intermodalité génère donc des zones d'échanges qu'il convient d'aménager notamment les nœuds d'échanges multimodaux comme les gares ferroviaires mais pas seulement.

La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux, ce qui implique de devoir faire un choix pour effectuer un trajet (par exemple, aller de Jeumont à Maubeuge en train ou en BHNS ou en bus ligne de maillage n°55 ou en voiture voire à vélo par les berges de Sambre). Il s'agit de donner aux voyageurs les moyens d'effectuer ce choix et que ce choix privilégie d'autres modes de déplacement que la seule voiture individuelle. Il s'agit également de faciliter l'intermodalité par les horaires, l'information, la politique tarifaire, la promotion etc.

Une multimodalité qui n'est pas valorisée

La multimodalité en termes de transport est représentée sur le territoire par la voiture, omniprésente, et par les réseaux de transports collectifs routiers et ferrés. A savoir, pour les transports routiers :

- ♦ STIBUS et ses lignes départementales mutualisées, qui couvrent l'ensemble du territoire et proposent une ligne de Bus à Haut Niveau de Services structurante entre Jeumont et Hautmont et une voie de bus en site propre de presque 9 kilomètres sur Maubeuge et Louvroil en cœur d'agglomération ;
- ♦ Les lignes express du réseau ARC-EN-CIEL vers Valenciennes et Fourmies au départ de Maubeuge ;
- ♦ Une ligne internationale Maubeuge-Mons en coopération avec le réseau belge TEC HAINAUT ;
- ♦ Le réseau ferré qui dessert via 4 gares et 7 haltes ferroviaires le territoire d'Aulnoye-Aymeries à Jeumont et dont la gare SNCF d'Aulnoye-Aymeries est classée d'intérêt régional.

Les nœuds d'échanges entre ces réseaux ou au sein même de chacun de ces réseaux correspondent aux gares mais aussi au centre commercial de Louvroil-Hautmont et potentiellement aux arrêts notamment terminus de la ligne BHNS et du TCSP. Ainsi :

- ♦ La gare SNCF de Maubeuge, où converge la plupart des lignes de bus ou de cars des réseaux STIBUS et ARC-EN-CIEL, est le principal nœud d'échanges du territoire. Depuis janvier 2016, plusieurs lignes STIBUS ainsi que la Citadine sont en correspondances cadencées à certaines heures de la journée notamment aux heures de pointe. Les trois stations « GARE » SNCF, « GARE EUROPE » et GARE ROUTIERE » concentrent à elles seules 14,6 % (4220 des montées et des descentes sur presque 15 000 par jour) de la fréquentation quotidienne des lignes régulières STIBUS.
- ♦ Le centre commercial de Louvroil-Hautmont apparaît comme le second pôle d'échanges du territoire. Il joue en outre le rôle de pivot entre le versant ouest de l'agglomération (Aulnésis) et le pôle central, avec des correspondances organisées. Les deux

stations « PRÉ D'HERMINY » terminus du TCSP sur Louvroil et « ESPERANCE » au droit des grandes enseignes commerciales cumulent 2710 montées et descentes quotidiennes soit 9% de la fréquentation journalière totale (et 14,7% le samedi). La nouvelle station « ZONE COMMERCIALE » créée en janvier 2017 pour desservir la partie ouest du centre commercial sur Hautmont, connaît un vif succès non encore chiffré.

Ces deux pôles d'échanges captent en fait l'essentiel des correspondances du réseau STIBUS.

- ♦ A une échelle moindre pour ce qui concerne les transports collectifs routiers, mais avec une ouverture sur l'extérieur plus marquée par le train et une position en cœur de ville, la gare SNCF d'Aulnoye-Aymeries représente un pôle d'échanges multimodal train-bus-cars-voitures-piétons important dans et pour le territoire, notamment en termes de correspondances avec le ferroviaire. La fluidité des chaînes de déplacements est traitée par le projet de PEM. Le complément de multi modalité avec le vélo est prévu en phase 3 de ce projet.

- ♦ La gare de Jeumont, négativement impactée par sa position en bout de lignes depuis que les liens ferroviaires avec la Belgique sont interrompus, mérite de reprendre une place active dans la dynamique de l'agglomération avec une fonction internationale à réinventer.
- ♦ Quant à la gare d'Hautmont, sa position, dos à la ville relativise l'importance de ce nœud d'échanges multimodal. Mais Hautmont possède d'autres atouts comme le centre commercial voire les ports sur la Sambre où la multi modalité est en potentiel.
- ♦ En parallèle, les arrêts de la ligne BHNS sont déjà des nœuds d'échanges intermodaux et multimodaux : correspondances entre les lignes STIBUS mais aussi rabattements des 2 lignes de TAD 31 et 43 vers ses terminus. Leur potentiel est à valoriser notamment dans la recherche d'une optimisation de la desserte des secteurs ruraux du territoire.
- ♦ L'arrêt « Polyclinique », terminus actuel du TCSP dans le quartier de Pont Allant avec sa boucle de retournement est déjà un mini pôle multimodal d'échanges (rabattement TAD, correspondances) dont l'importance augmentera du fait de la construction du nouveau hôpital à proximité immédiate.
- ♦ Les haltes ferroviaires, coordonnées avec des lignes de bus ou de cars en correspondances voire avec du Transport à la Demande en rabattement sont des nœuds d'échanges dont le potentiel est à explorer ou à provoquer.

Ainsi le territoire offre un nombre important de nœuds d'échanges intermodaux ou multimodaux dont les gares SNCF.

Cependant, on constate une faiblesse des échanges du réseau STIBUS avec les autres réseaux de transports collectifs qu'il s'agisse des lignes « express » ARC EN CIEL ou du train. L'inter modalité est donc embryonnaire sur le territoire.

Les raisons sont, notamment :

- ♦ Les difficultés de l'articulation des horaires bus-train notamment du fait que la SNCF change ses horaires deux fois par an alors que les réseaux de cars ou de bus sont calés sur l'année scolaire de septembre à juillet ;
- ♦ L'absence d'une tarification intégrée (ou d'interopérabilité des titres de transport) dont l'équipement en billettique est une des réponses ;
- ♦ Et l'absence d'aménagement physique qui accentue les effets des ruptures de charge. Les projets de pôles d'échanges multimodaux sont une des réponses apportées.

Des projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

La nécessité d'aménagement physique des nœuds d'échanges est notamment prise en compte par les projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pilotés par le SMTUS pour les gares du Val de Sambre.

Ces projets relevant d'une compétence transport ou mobilité s'intègrent dans le cadre plus large des « pôles gare » ou « pôle gare-centre-ville » qui relèvent des compétences d'aménagements urbain, économique ou touristique de la CAMVS et qui portent sur le tissu urbain autour de chacune des gares.

Le PEM d'Aulnoye-Aymeries est actuellement en cours de réalisation. Il comprend 3 phases :

- ♦ phase 1 : construction d'un parking-relais, achevée depuis 2014 (voir ci-après),
- ♦ phase 2 : création d'une liaison piétonne couverte entre la gare et le parking-relais, en cours de travaux,
- ♦ phase 3 : réaménagement des abords de la gare, intégration des modes actifs et développement de l'information intermodale, à l'étude.

C'est dans ce cadre que les arrêts « GARE » d'Aulnoye-Aymeries seront rendus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Ils cumulent 280 montées et 160 descentes par jour, ce qui représente une forte fréquentation journalière à l'échelle du réseau STIBUS.

Le PEM de Maubeuge existe partiellement depuis 2008 et doit être achevé

Le PEM partiel actuel comporte un vaste parvis piétonnier devant le bâtiment de la gare SNCF et la station « GARE SNCF » de la ligne BHNS, des arrêts abrités et accessibles pour les lignes de maillage (GARE EUROPE) et des arrêts temporaires (GARE ROUTIERE) pour d'autres lignes notamment la ligne Maubeuge-Mons. Il existe un dépose minute, des stationnements pour les taxis ainsi qu'un parking relais quotidiennement saturé.

Ce PEM n'a pas pu être achevé en 2008 car le foncier sur lequel il devait se développer n'avait pas pu être libéré des bâtiments qui l'occupaient à ce moment-là.

Le SMTUS a le projet de compléter et développer le PEM de Maubeuge notamment en recentrant la gare routière près de la gare SNCF et de la ligne BHNS.



En juillet 2017, le siège de la SPLTISA et le centre d'exploitation STIBUS seront installés à Louvroil. Une partie du foncier ainsi libéré pourrait permettre de regrouper tous les arrêts STIBUS et ARC-EN-CIEL à proximité immédiate de la gare SNCF et de la station du BHNS. Les correspondances multimodales seront facilitées et plus confortables pour les usagers.

L'agence commerciale STIBUS sera installée dès juillet 2017 dans l'ancien buffet de la gare. Ces locaux de plain-pied parfaitement accessibles et particulièrement visibles offriront un meilleur service aux usagers STIBUS et participeront de fait à la promotion du réseau.

Il s'agira également d'organiser des stationnements et des quais pour les cars SNCF, des stationnements de régulation pour les cars ARC-EN-CIEL, un nouveau dépose-minute, du stationnement pour les personnes en situation de handicap et les taxis, des équipements autour du vélo (sachant que la gare est un point de départ de la Véloroute – Voie Verte). Il s'agira également de développer l'information multimodale.

L'opération comporte également le transfert du parking-relais de la gare vers le parking en silo de l'Horloge Fleurie situé à proximité derrière l'Hôtel IBIS et Pôle Emploi. L'organisation des circulations est particulièrement délicate dans ce secteur qui est l'un des rares points de congestion de la circulation aux heures de pointe.

En ce qui concerne le PEM de Jeumont, une réflexion est engagée quant à la nécessité de réorganiser le parvis de la gare en tenant compte du contexte rénové (gare numérique, médiathèque, projets urbains etc.) et du projet de centre-ville (allée jardinée partant de la gare jusqu'au centre). Les arrêts de bus situés sur la rue devront à minima être aménagés pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Quant au PEM d'Hautmont, la Ville projette de « retourner » la gare sur le cœur de ville. Cette configuration donnerait alors tout son sens au potentiel multimodal de cet équipement.

Le parking-relais d'Aulnoye-Aymeries

Le parking en silo d'Aulnoye-Aymeries situé à 100 mètres à pied de la gare SNCF par la rue piétonne Paul Vaillant-Couturier, propose une capacité de stationnement d'environ 700 places sur 3 niveaux. La moitié des places est réservée aux usagers des transports en commun et l'autre moitié, ouverte à tous.

Le parking a été mis en exploitation en mars 2014. Il est entièrement gratuit et gardienné durant les plages d'ouverture dont l'amplitude est large : de 4 h 30 à 23 h 30 du lundi au vendredi, de 5h30 à 22h45 le samedi et de 7h00 à 22h30 les dimanches et fériés.

Le passage piétonnier qui le traverse de la rue Jean Jaurès à la rue Victor Hugo est soumis aux mêmes horaires.

Ce parking répond aux normes d'accessibilité, comporte 2 ascenseurs, 10 places GIG-GIC en rez-de-chaussée, des sanitaires publics. En revanche, il n'est pas encore équipé de bornes de recharge pour les voitures électriques.

La moyenne est de 458 véhicules par jour en semaine dont 130 à 150 sont les voitures de personnes qui prennent le train dans la journée. Le parking est sous utilisé le dimanche. Cette fréquentation, à l'exception des dimanches, est très correcte et devrait progresser dès que le parking situé à côté du bâtiment de la SNCF sera supprimé.



Une intermodalité embryonnaire et une diffusion de l'information traditionnelle

En l'absence d'un système de billettique dans les bus, il n'est pas encore possible d'utiliser la carte PASS PASS sur le réseau STIBUS comme cela est possible sur le réseau ferré et le réseau ARC-EN-CIEL dont les cars sont équipés.

En 2017, le SMTUS a fait le choix de renouveler le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) qui équipe les 56 bus par un outil performant, apprécié des conducteurs et de l'exploitant mais qui n'intègre pas de billettique.

Le choix d'un système de billettique est en effet complexe car, outre sa compatibilité avec le « SAE » et le « iV » du réseau, il faut également déterminer le degré d'interopérabilité que l'on souhaite avec le système proposé par Hauts-de-France Mobilités : simple lecture de la carte PASS PASS ou possibilités de démultiplier l'offre de services pour l'usager ? Accès à la tarification intégrée et plus tard à la tarification unique ?

Par ailleurs, la billettique permet de mieux connaître la fréquentation du réseau en temps réel et en tout point (variation et évolution du volume des montées et des descentes à chaque arrêt par exemple), mais aussi la fréquentation et le fonctionnement en temps réel des équipements de transport comme les parkings-relais (pour une modulation des horaires d'ouverture), les bornes de location de vélo ou d'autopartage, les bornes de rechargement électrique, etc. Cette connaissance permet d'ajuster l'offre à la demande et donc d'optimiser l'offre et les coûts induits.

Hauts-de-France Mobilités, via sa centrale de mobilité PASS PASS, propose d'analyser les données récoltées par la billettique pour le compte de ses membres dont fait partie le SMTUS, ce qui permettrait à ce dernier d'exploiter pleinement l'outil billettique.

En terme de diffusion des informations, STIBUS propose toujours un plan papier, des fiches-horaires et la gamme tarifaire sur des supports papiers. Ils sont en libre service à l'agence commerciale, dans les mairies et les CCAS ainsi que partiellement chez les dépositaires. Il existe également un site internet STIBUS plutôt pratique (à l'exception peut-être du plan qui est statique) mais pas mis à jour régulièrement.

Ces modes traditionnels de diffusion de l'information et de promotion du réseau restent pertinents au regard de la part de clientèle qui a peu ou difficilement accès à l'informatique et au numérique.

Il convient tout de même de s'appuyer sur la part de clientèle en capacité

d'utiliser ce genre d'outils pour moderniser la communication. Par ailleurs, l'informatique, le numérique, la téléphonie mobile permettraient de diffuser des informations spécifiques et adaptées aux personnes à mobilité réduite et parmi elles, aux personnes en situation de handicap ou aux personnes non francophones amenées à se déplacer sur le territoire etc.

En fait, cette modernisation de l'information est engagée.

Depuis 2015, STIBUS propose le service INIMO qui permet d'envoyer gratuitement des textos aux usagers afin de les tenir informés des perturbations et autres actualités concernant le réseau directement sur leur téléphone mobile. Les informations peuvent être programmées à l'avance pour un envoi automatique (à une heure ou jour précis) ou diffusées en temps réel.

Les messages sont de deux types :

- le message informatif qui renseigne le client sur les perturbations du trafic et diffuse horaire et itinéraire en temps réel (intempéries, déviations, accidents, mouvements sociaux ...),
- l'information commerciale qui permet au réseau d'avoir un contact avec le client (informations tarifaires, promotions, actualités du réseau).



Une collaboration avec Hauts-de-France Mobilités à développer

Hauts-de-France Mobilités (anciennement Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports - SMIRT) a pour objectif de mettre en place une tarification intégrée pour ensuite aboutir à une tarification unique sur tout le territoire régional.

Depuis mars 2017, un calculateur d'itinéraire Hauts-de-France Mobilités est ouvert au public sur une plateforme internet. Le réseau STIBUS y est intégré. Toutefois, il n'est configuré pour le moment que sur des données statiques (et non en temps réel).

L'objectif final est d'aboutir à une information en temps réel. Ceci permettrait d'équiper les arrêts de bus du territoire sambrien de puces NFC ou de QR-codes afin que tout utilisateur puisse accéder à ces informations à chaque arrêt et à tout moment, via un simple téléphone et un Smartphone.

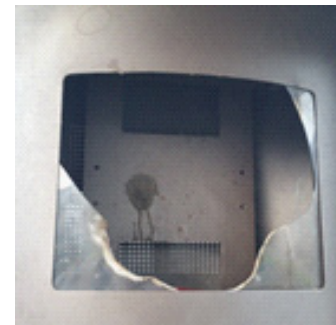


Puce NFC

Les risques de vandalisme : un frein à l'équipement des arrêts de bus

La mise en place de Bornes d'Informations Voyageurs (BIV) a été abandonnée sur le territoire, en raison du risque de vandalisme.

Cependant, le SMTUS développera des équipements d'information aux voyageurs performants dans les lieux où les risques de vandalisme sont moindres ou maîtrisables, comme les PEM.



SYNTHÈSE

- De nombreux nœuds d'échanges notamment autour des gares et de la ligne BHNS mais une multi modalité peu valorisée malgré des projets réalisés (parking-relais) ou engagés autour des 4 gares du territoire (projets de PEM)
- Absence de billettique qui ne permet ni le passage à la carte PASS-PASS, ni l'interopérabilité avec les réseaux de la région, ni l'intégration tarifaire, ni par la suite la tarification unique ;
- Un accès à l'information trop peu modernisé et une information intermodale embryonnaire qu'il convient de développer et de promouvoir en s'inscrivant résolument dans la démarche de Hauts-de-France Mobilités et sa centrale de mobilité PASS-PASS ;
- Une intermodalité vélo/transports en commun trop peu encouragée.

LES MODES ACTIFS //

Les modes actifs représentent 25% des déplacements quotidiens effectués par les habitants du Val de Sambre. La part modale des modes actifs est tout d'abord marquée par une très grande faiblesse du vélo, qui atteint à peine 1% des déplacements.

Avec 24% de part modale moyenne, la marche est nettement plus pratiquée en ville qu'en périphérie.

Dans son PADD, le SCoT Sambre-Avesnois ambitionne de « diminuer les obligations de déplacement en favorisant la ville plurielle et l'usage des modes doux », c'est-à-dire d'assurer la diversité sociale et intergénérationnelle ainsi qu'à permettre aux commerces, services et activités économiques de se rapprocher des habitants. Ceci afin de répondre aux pratiques de déplacement utilitaires, pour lesquels les déplacements en modes actifs sont conditionnés par des nécessaires courtes distances. Le renforcement du maillage cyclable et piéton est aussi affirmé pour répondre à cet objectif de réduction de l'usage de l'automobile au sein des villes.



Les piétons et les usagers des deux roues ont des pratiques diversifiées et des besoins tout aussi variés. Cette segmentation peut être résumée à trois grandes catégories d'usagers recoupant les motifs de pratique :

- ♦ *La pratique dite « utilitaire » pour laquelle la marche ou le vélo est un mode de déplacement fonctionnel, souvent de courte distance, en ville pour une course, ou jusqu'au lieu de travail ou lieu d'études ;*
- ♦ *La pratique de loisirs qui peut être une pratique de proximité par la population locale ou régionale, ou une pratique plus « touristique » concentrée à proximité des hébergements ou des sites touristiques ;*
- ♦ *La pratique sportive pour laquelle l'effort physique est le motif dominant.*

En France, d'une manière générale, sont distingués :

- ♦ *Les pistes cyclables, qui sont des voies en site propre obligatoires (ou conseillées) pour les vélos et les cyclomoteurs. En général, elles sont séparées de la circulation par une bordure. Il existe des pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles (la largeur d'une piste cyclable bidirectionnelle est de 3 mètres). Les autres véhicules n'ont pas le droit d'y circuler ni d'y stationner ;*
- ♦ *Les bandes cyclables, qui sont des voies sur la chaussée conseillées pour les vélos (selon signalisation). En général, elles sont séparées de la circulation par une bande blanche continue (la largeur d'une bande cyclable est d'1,50 mètre). Les véhicules n'ont pas le droit d'y stationner ;*
- ♦ *Les sites propres, qui sont partagés avec les transports publics (couloirs bus-vélo), les contre-sens cyclables, les trottoirs « mixtes » (entre 3 et 4 mètres) ou zones piétonnes « mixtes ».*

Un manque de continuités cyclables en zones urbaines

Le réseau cyclable de l'agglomération apparaît limité. Plusieurs tronçons sont aménagés en faveur des vélos sur le réseau urbain (bande cyclable près de l'hôpital, couloir de bus TCSP partagé avec les vélos, zones 30...). Mais de nombreuses discontinuités (interruption de l'itinéraire) persistent, tout comme des points durs (traversée du Pont de Paris dangereuse...) liés à la présence de nombreuses coupures physiques (voie ferrée, Sambre, voie rapide, relief vallonné...). Ces éléments constituent des freins à l'utilisation du vélo. Ils conduisent actuellement les usagers à emprunter les trottoirs par recherche de sécurité, provoquant alors des situations dangereuses pour les piétons.

Ces difficultés, le manque d'aménagement et la faible popularité du vélo (liée au manque de communication valorisante, d'information...) expliquent en grande partie la part limitée du vélo dans les déplacements des habitants (1 %).

Bien que cela reste encore limité à ce jour, le vélo commence à être intégré dans le maillon de la chaîne multimodale. Le vélo constitue en effet un mode pertinent sur de courtes distances, notamment en ville, pour se rabattre sur une station de bus, du TCSP ou une gare.

Les gares SNCF sont ainsi de plus en plus pourvues en équipements dédiés au stationnement des vélos. La gare de Maubeuge est d'ores et déjà équipée d'un parking à vélos en accès libre. La gare d'Aulnoye-Aymeries, quant à elle, offre également un parking à vélos en accès libre, mais aussi un abri à vélo fermé.

Il est à noter que les vélos sont autorisés à emprunter la plate-forme de bus sur l'ensemble du tracé du Bus à Haut Niveau de Service. Leur acceptation sur la plate-forme est matérialisée par le logo vélo apposé sur le revêtement (couloir partagé), complété d'une signalisation verticale spécifique.



TCSP à Maubeuge pouvant être emprunté par les vélos



Stationnement vélo sécurisé à la gare d'Aulnoye-Aymeries



Aménagements cyclables à Jeumont et Aulnoye-Aymeries



La Sambre, un axe structurant pour les loisirs cyclo-touristiques

Le territoire du Val de Sambre bénéficie d'une situation privilégiée aux portes du Parc Naturel Régional de l'Avesnois, qui en fait un lieu apprécié des randonneurs et des cyclistes grâce notamment à l'aménagement des berges et de la Voie Verte de l'Avesnois.

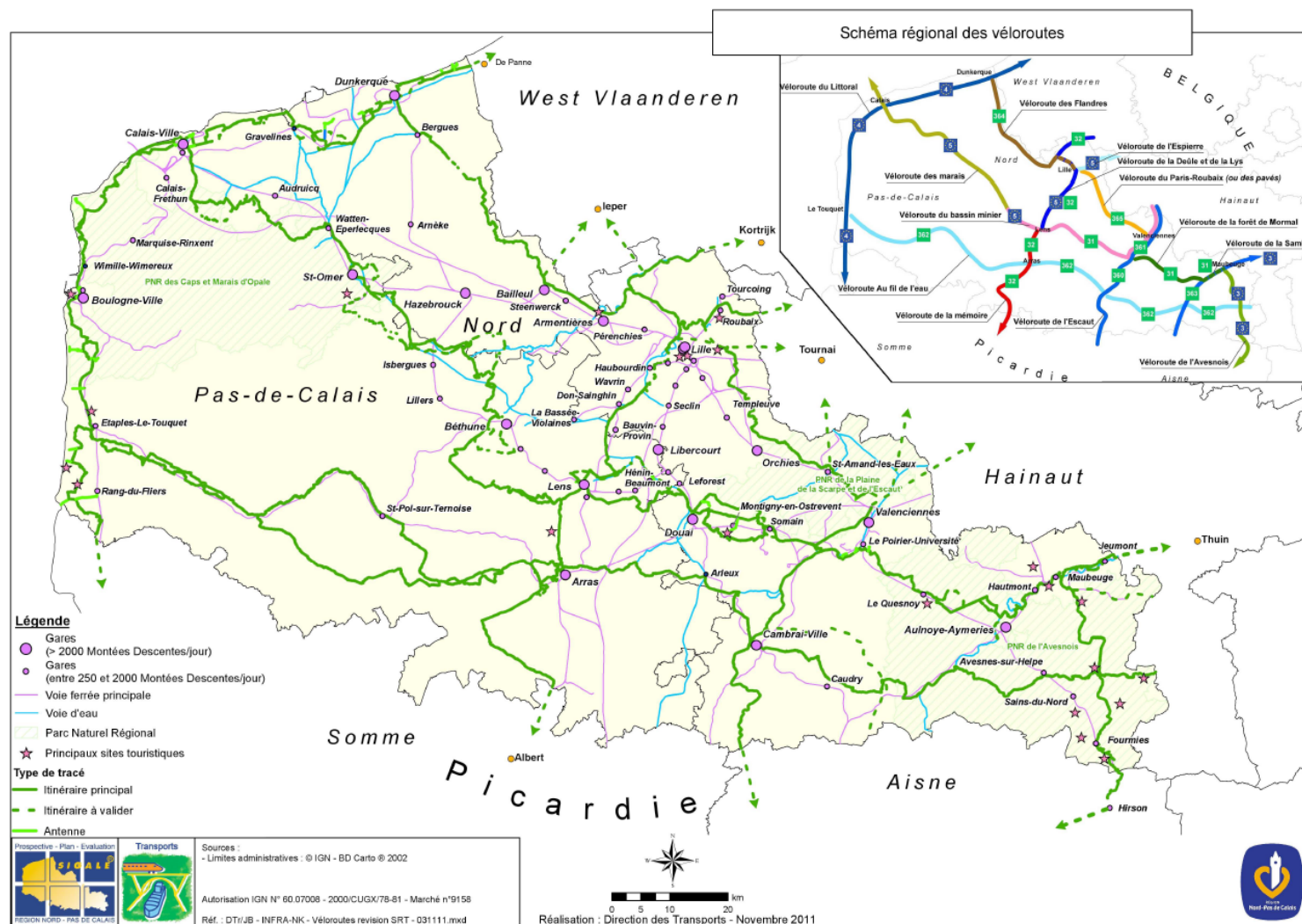
ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS SUR LE TERRITOIRE DU SCOT SAMBRE-AVESNOIS



La Sambre est traversée par deux véloroutes importantes, tant par leur dimension que leur caractère structurant :

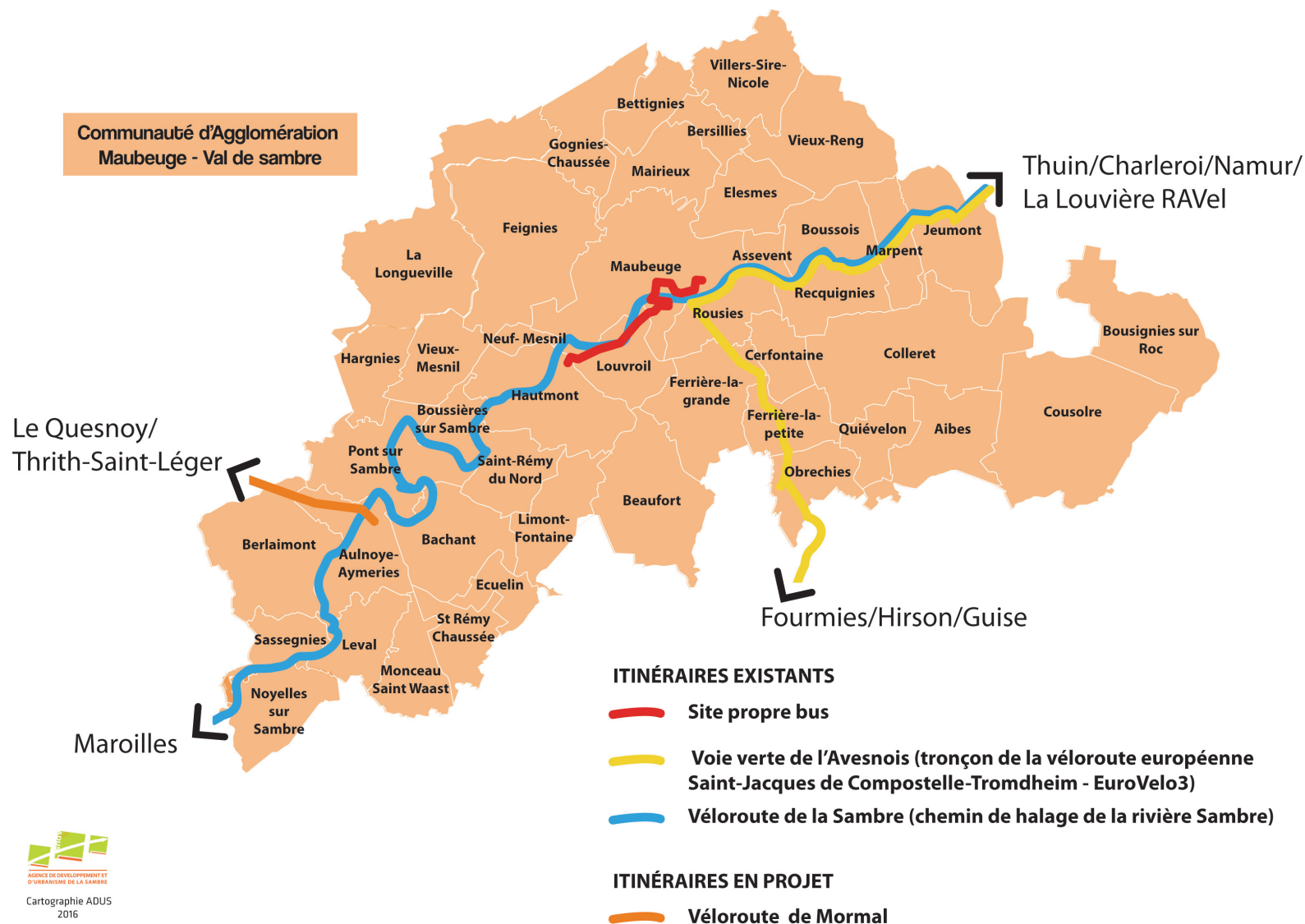
- ♦ L'axe européen Nord-Sud Paris Moscou (eurovélo n°3)
- ♦ L'axe national Ouest-Est Calais-Dourges-Maubeuge

La voie verte de l'Avesnois, qui complète le réseau, a été réalisée par le Département du Nord et a vu le jour sur une opportunité de déclassement de voie ferrée.



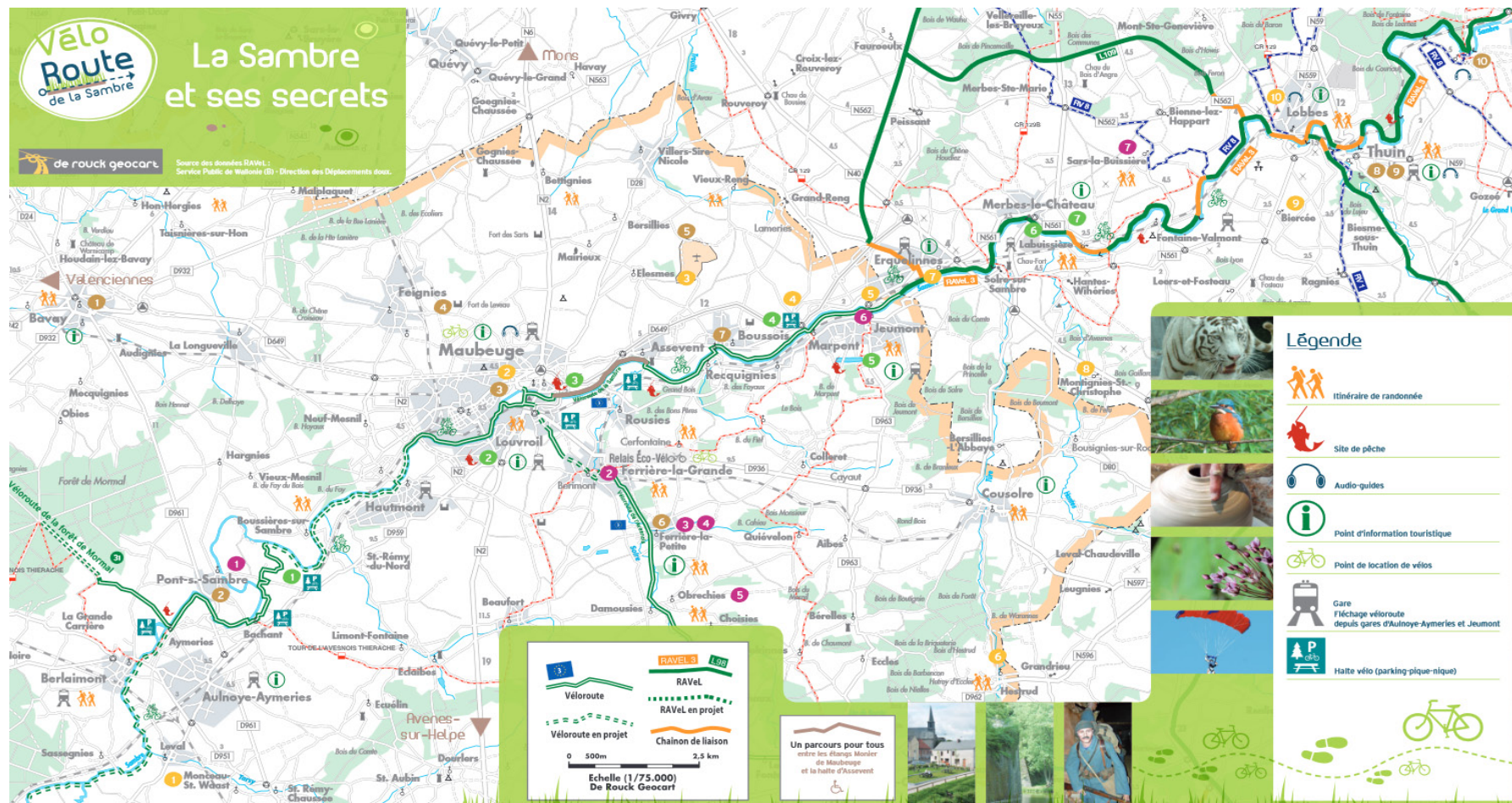
Grâce aux aménagements réalisés, il est ainsi possible de traverser en toute quiétude le cœur de l'agglomération via la véloroute de la Sambre et celle de l'Avesnois. Le maillage cyclable offre aux cyclistes l'accès aux sites de nature et récréatifs de l'agglomération (Marpiniaux, Pantenies, Etangs Monier, ...).

ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS



Par ailleurs, le gouvernement Wallon a élaboré un Schéma Directeur Cyclable. Celui-ci a notamment identifié le maillage cyclable sur le territoire wallon et localise les itinéraires de qualité reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays voisins. Ainsi, le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est composé de voies vertes essentiellement aménagées sur les chemins de halage et les anciennes lignes de chemin de fer. De cette façon, le Val de Sambre est relié à Thuin et Charleroi via les véloroutes françaises et belges.

ITINÉRAIRE CYCLABLE DE LA VÉLOROUTE DE LA SAMBRE



La Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS) possède la compétence tourisme et souhaite développer la pratique du vélo et le partage des pratiques en garantissant des itinéraires sécurisés, continus. Ses réseaux de promenade cyclo-touristiques s'appuient sur des chemins de halage existants. Depuis le 1er janvier 2017, la CAMVS s'est dotée d'un Office de tourisme intercommunal, dans l'objectif de développer une nouvelle stratégie touristique. Cette dernière vise notamment à créer des évènements, des continuités et des itinéraires de découverte pour valoriser le vélo autour de la Sambre mais aussi aux échelles de l'Avesnois et du Hainaut belge.

Actuellement, entre Aulnoye-Aymeries, Bachant et Pont-Sur-Sambre, l'itinéraire est aménagé (passerelles, revêtement du chemin et signalétique). De même, entre Maubeuge et Jeumont, le circuit de 24 kilomètres dure 2 heures, démarrant à la gare de Maubeuge jusqu'à la halte nautique de Jeumont.

La principale coupure est située sur Hautmont, car un chemin de halage existe mais le revêtement n'est pas adapté et il n'existe pas de signalétique. Par ailleurs, le chemin de halage change de rive à chaque pont et il n'y a pas de passerelle.

Le réseau piéton : une accessibilité à conforter

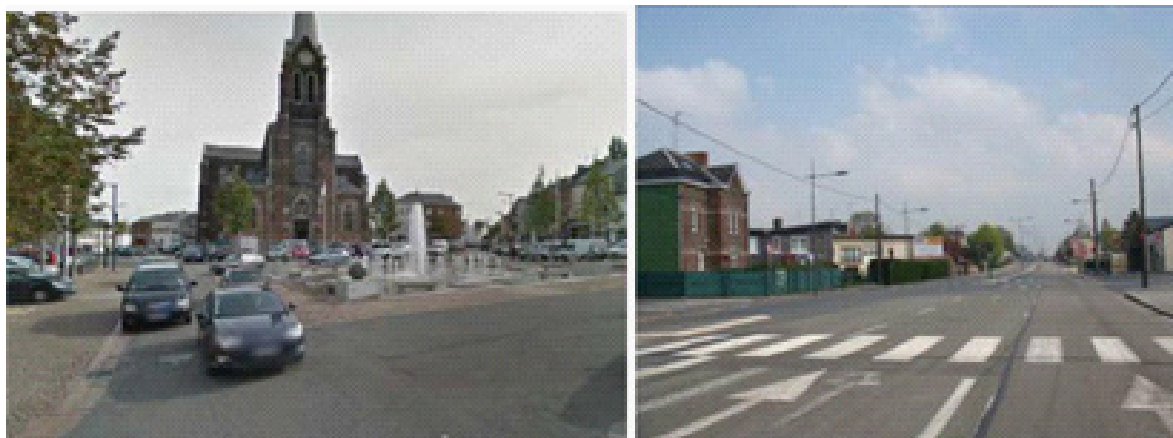
Héritage d'un urbanisme moderniste, exacerbé sur la ville de Maubeuge, la prédominance de la voiture sur le territoire du PDU laisse peu de places aux autres usages.

Ainsi, la marche est un mode peu valorisé sur le territoire. Les centres villes n'accordent que peu de place au piéton (peu de rues piétonnes). L'enquête ménages révèle 24% de part modale, un taux comparable aux agglomérations de Valenciennes ou de Douai.

L'analyse de l'enquête ménages a également mis en lumière que les déplacements en voiture sur de courtes distances sont nombreux (moins de 3 kilomètres) ; une distance parcourable à pied.



Par ailleurs, en dehors des 4 pôles urbains, le territoire est plutôt rural, peu propice aux déplacements à pied. Il persiste un certain nombre de coupures urbaines (Sambre, voie ferrée, routes ou carrefours giratoires) qui sont des freins à la mobilité à pied. De nombreuses voitures sont garées de manière sauvage en ville sur les trottoirs, ce qui gêne la circulation des piétons, et notamment des Personnes à Mobilité Réduite.



Certains centres villes sont aménagés de zones 30. Toutefois, ces espaces prévus pour favoriser le partage de l'espace entre les différents usagers s'opposent parfois à des ouvrages et aménagements insécurisants. Par exemple, le centre-ville d'Hautmont est coupé par la voie ferrée, rendant la gare difficilement accessible à pied. Il existe un souterrain permettant de relier les deux parties de la ville à pied, mais il conviendrait de le rénover et de le jalonner, pour le rendre plus visible.



L'agglomération a pour objectif d'améliorer l'accessibilité de ses espaces publics, qui doit être prise en compte dans tout nouveau projet d'aménagement depuis la loi de 2005 sur l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Pour rappel, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose :

- ♦ l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des transports urbains par les AOM (Agenda d'accessibilité Programmée en cours)
- ♦ et de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics par les communes et EPCI compétents en matière de voirie (cf. PAVE de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre réalisé).

Il reste encore de nombreux aménagements à réaliser pour atteindre les nouvelles normes prescrites (abaissés de trottoirs, bandes podotactiles, largeurs de trottoirs minimales sans obstacles, minimum de places GIC-GIG, aménagement des arrêts de bus, ...).

La mobilité réduite concerne toutes les personnes ayant des difficultés à se déplacer, de manière temporaire ou permanente. Il est nécessaire d'aménager de manière confortable et accessible les pôles générant des flux piétons importants (gares, écoles, arrêts TCSP, centres commerciaux...). Cela passe par la suppression des obstacles sur les trottoirs (mobiliers, voitures en stationnement illicite) et l'aménagement de largeurs utiles (1,40m), et par l'aménagement de traversées sécurisées, confortables...

SYNTHÈSE

Parmi les modes actifs, autant la marche est bien implantée (elle représente le deuxième mode en termes de part modale après la voiture en représentant 24% des déplacements), autant le vélo est presque un mode marginal avec moins de 2% des déplacements.

Tous deux sont des modes praticables sur de courtes distances, notamment en ville, ou pour de l'intermodalité (accès au bus, au train...). Or de nombreux déplacements courts (moins de 3 kilomètres) sont réalisés en voiture en Val de Sambre.

Il faut donc à la fois travailler sur les aménagements pour sécuriser les itinéraires (bandes cyclables, pistes, trottoirs confortables et traversées sécurisées, jalonement, stationnement vélo...) et sur l'image qu'ils renvoient (communication en faveur des bienfaits de la marche et publicité sur le civisme de ne pas de garer sur les trottoirs, cours de remise en selle, maisons du vélo...) pour inciter à l'utilisation de ces modes.

LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

UN RÉSEAU VIAIRE BIEN MAILLÉ MAIS PEU LISIBLE //

Un réseau structurant incomplet

La desserte routière du territoire est structurée par deux axes principaux organisés en croix autour de Maubeuge :

- ♦ la RN2 qui relie Paris à la Belgique (Mons et Bruxelles par la N6) et traverse l'agglomération du sud au nord,
- ♦ la RD649 (ex-RN49) qui relie Valenciennes à la Belgique (Erquelinnes) et traverse le territoire d'ouest en est.

La RN2 a été l'axe historique qui reliait Paris à Bruxelles, aux Pays Bas et à la Rhur avant que le développement du réseau autoroutier et notamment l'A2 ne vienne atténuer ce rôle. Ce qui explique que cet axe est encore aujourd'hui en grande partie à 2x1 voie.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN2 sur l'ensemble de son parcours a longtemps été posé dans l'hypothèse de lui redonner une fonction plus internationale afin de soulager l'A1 et l'A2 congestionnées aux abords des agglomérations de Lille et Valenciennes. Cette hypothèse a été écartée au regard du faible impact sur les trafics de transit et du peu de report à attendre. D'autre part, côté belge, le territoire de Mons n'a pas manifesté un grand intérêt pour un aménagement de la N6 entre Mons et la frontière.

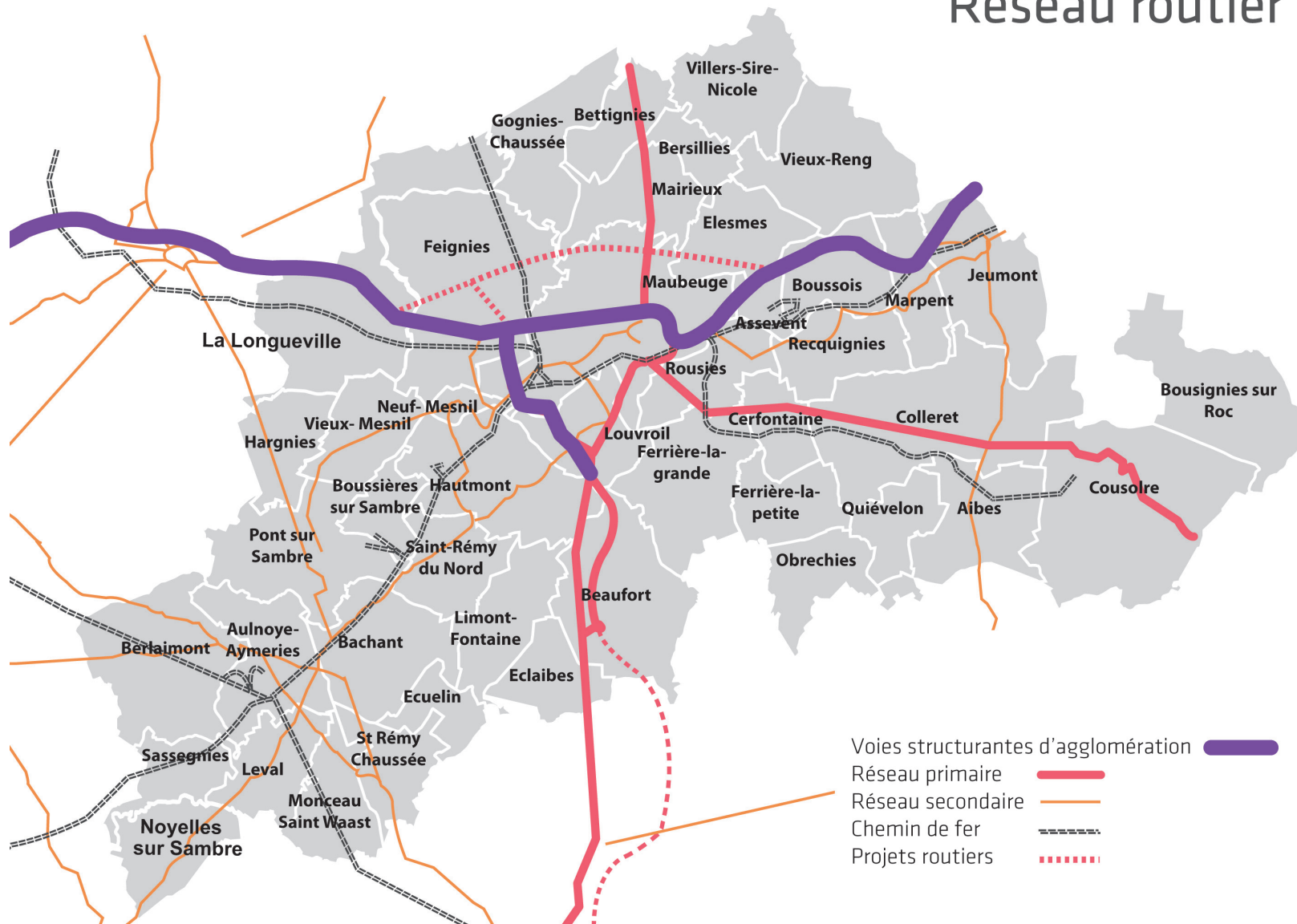
Le contournement sud-ouest de Maubeuge a toutefois été réalisé et mis en service en 2005 afin de soulager le centre de l'agglomération de Maubeuge d'une partie du trafic de transit et d'échange. Il est constitué d'une chaussée à 2x2 voies avec échanges dénivelés. Il relie la RD 649 au nord, à la hauteur du giratoire « de l'As de trèfle », à la commune de Beaufort au Sud. Il supporte aujourd'hui un trafic de l'ordre de 15 000 véhicules jours, dont 10 % de poids lourds.

Historiquement, la RN49 reliait Lille à la Belgique par Valenciennes et Maubeuge se prolongeant vers Beaumont, Philippeville, Givet en direction du Luxembourg. Au fil du temps, cet axe a pris de plus en plus d'importance pour l'agglomération au détriment de sa fonction internationale notamment parce qu'il ne se connecte à aucune voie majeure permettant de gagner Charleroi pourtant situé à 25 kilomètres de la frontière à vol d'oiseau.

Côté est de l'agglomération, sa mise à 2x2 voies a été réalisée entre Maubeuge et Jeumont, dans les années 1970. Côté ouest la mise à 2x2 voies de cet itinéraire a été réalisée progressivement entre Valenciennes et La Longueville. Il est ainsi devenu un lien essentiel entre l'agglomération Maubeuge Val de Sambre et le reste de la région Nord Pas de calais (Valenciennes, Lille). Il supporte un trafic de l'ordre de 23 000 véhicule dont près de 3 000 poids lourds, à l'entrée de l'agglomération de Maubeuge.

Il y subsiste toutefois un tronçon de 3 kilomètres à 2x1 voie entre l'échangeur de La Longueville et le giratoire de Croix Mesnil, à la hauteur de la zone de Grévaux-les-Guides.

Réseau routier



Les deux axes principaux nord-sud et est-ouest se rejoignent à Maubeuge dont la traversée reste un élément problématique. En effet, si la mise en service du contournement sud ouest de Maubeuge a incontestablement contribué à soulager localement quelques voiries et à améliorer l'accessibilité du flanc ouest du cœur aggloméré (zone d'activités de Grévaux, centre commercial Auchan,...°) ; son trafic a quasiment doublé depuis sa mise en service en 2005, pour atteindre 20 000 véh/jour, dans sa section la plus chargée.

Cet aménagement n'apporte toutefois qu'une réponse partielle à la structuration du réseau puisque le trafic en transit nord-sud ou est-ouest continue à emprunter les itinéraires existants et à traverser l'agglomération.

Il en résulte des nuisances, de l'insécurité et des caractéristiques des voies qui ne sont plus adaptées au trafic qu'elles supportent et à la vocation urbaine qu'elles devraient assurer (circulation des transports en commun et des modes de déplacement actifs).



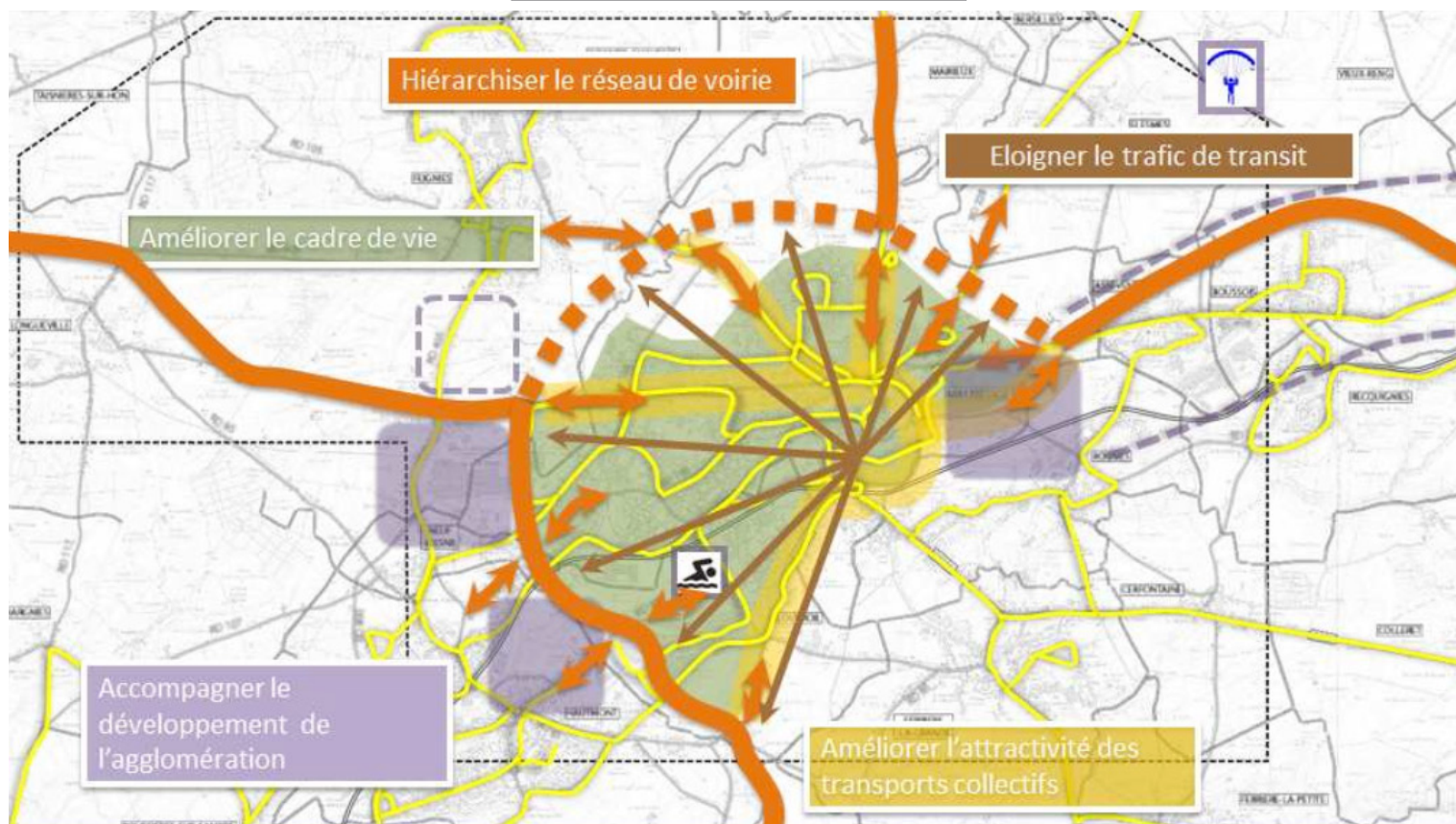
Avenue Jean Jaurès

Un projet de contournement

Le projet de contournement Nord vise à palier à ce dysfonctionnement qui conduit à une sur-utilisation des pénétrantes urbaines de l'agglomération. Il vise à assurer la liaison entre les sections à 2x2 voies de la RD 649 à l'ouest et à l'est de l'agglomération, en interceptant au passage la RN2 au nord de Maubeuge, (route de Mons), et en se connectant au contournement sud-ouest de Maubeuge.

Il constitue ainsi un itinéraire attractif à la fois pour le trafic de transit est-ouest et le trafic de transit nord-sud. Ce contournement permet de mieux desservir les zones économiques en développement, notamment par l'amélioration de l'accessibilité de l'est de l'agglomération.

LE CONTOURNEMENT DE MAUBEUGE : LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION



Source : Département du Nord

Le projet est inscrit au Plan pluriannuel d'investissement du Département du Nord pour la période 2016-2020. La concertation préalable qui s'est déroulée en fin d'année 2016 a abouti à une centaine d'observations de la part du public.

Un maillage secondaire efficace

Un réseau de routes départementales, héritées pour la plupart du réseau national, complète ce réseau structurant et assure une bonne irrigation du territoire et le lien avec les polarités voisines.

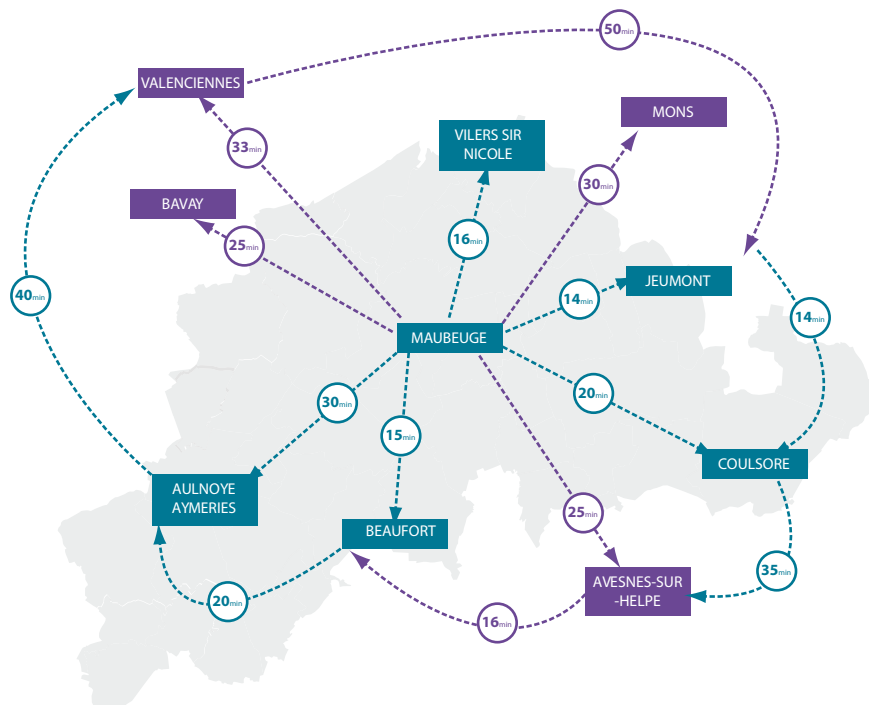
Le territoire est ainsi traversé par :

- ♦ La RD 936 qui relie Maubeuge à Cousolre et Beaumont en Belgique (N40)
- ♦ La RD959 qui relie Maubeuge à Aulnoye-Aymeries et Landrecies
- ♦ La RD27 qui relie Maubeuge et Ferrière la Grande à Solre-le-Château
- ♦ La RD961 qui relie Bavay à Aulnoye-Aymeries et Avesnes-sur-Helpe

Un manque de lisibilité et de hiérarchie du réseau routier local

À une échelle plus fine, l'ensemble du territoire est desservi par un réseau routier secondaire important, complété par un dense réseau de voiries locales qui irrigue bien le territoire. Toutefois, l'industrialisation rapide des XIX^{ème} et XX^{ème} siècle n'a pas permis de développer d'axe structurant en cœur de vallée, notamment en amont de Maubeuge. Cette absence d'un axe visible dans un secteur particulièrement dense aboutit à une utilisation désordonnée du réseau de voirie entre Maubeuge et Aulnoye-Aymeries et s'accompagne de temps de parcours particulièrement longs (il faut 30 minutes pour parcourir les 17 kilomètres entre Maubeuge et Aulnoye-Aymeries). Ce manque de lisibilité est renforcé localement par l'obsolescence du jalonnement qui n'a pas été actualisé.

LES TEMPS DE PARCOURS EN VOITURE AU SEIN DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS



SYNTHÈSE

Malgré un certain manque de lisibilité, le réseau routier gratuit et le maillage dense qui caractérisent le territoire du PDU incitent inévitablement à l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens, au détriment des transports en commun, voire des modes actifs.

DES VOLUMES DE TRAFIC ASSEZ FAIBLES //

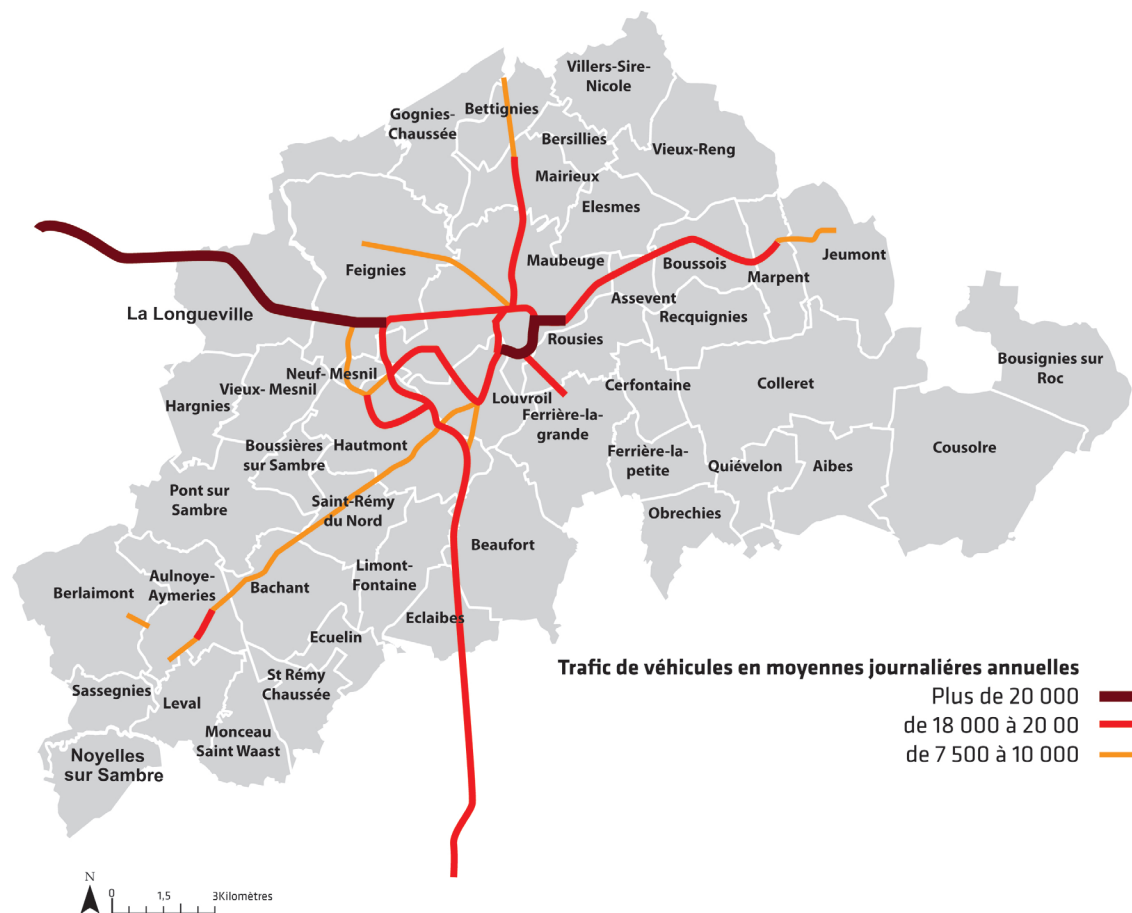
A l'écart des grands axes, l'agglomération de Maubeuge est peu affectée par les trafics de transit.

Les niveaux de trafic sont relativement peu élevés sur l'ensemble du réseau routier et ne génèrent pas de problème de capacité. Seule la RD649 dépasse les 20 000 véhicules par jour sur son tronçon vers Valenciennes, reflétant ainsi l'importance de cet axe pour les échanges avec le reste de la région.

Enfin, au niveau transfrontalier, le trafic automobile vers la Belgique est dirigé vers Mons : la voie dirigée vers Charleroi n'accueille un trafic relativement important que jusqu'à Jeumont, sur la RD 649, et un trafic plus réduit au-delà.

Le problème principal se situe sur les pénétrantes en milieu urbain (Avenue Jean Jaurès, RD602, avenue de Ferrière, Route de Mons) où les trafics supérieurs à 10 000 véhicules par jour sont peu compatibles avec la vie locale.

PRINCIPAUX FLUX ROUTIERS



Plusieurs enquêtes ont déjà démontré le potentiel du covoiturage, notamment sur des distances d'au moins 20 kilomètres. Ce nouvel usage de l'automobile, en plein essor, permet de diminuer les émissions de CO2 en mutualisant les déplacements de personnes et d'améliorer le cadre de vie des habitants du territoire, en réduisant les nuisances induites (pollution, bruit, espace occupé sur voirie...).

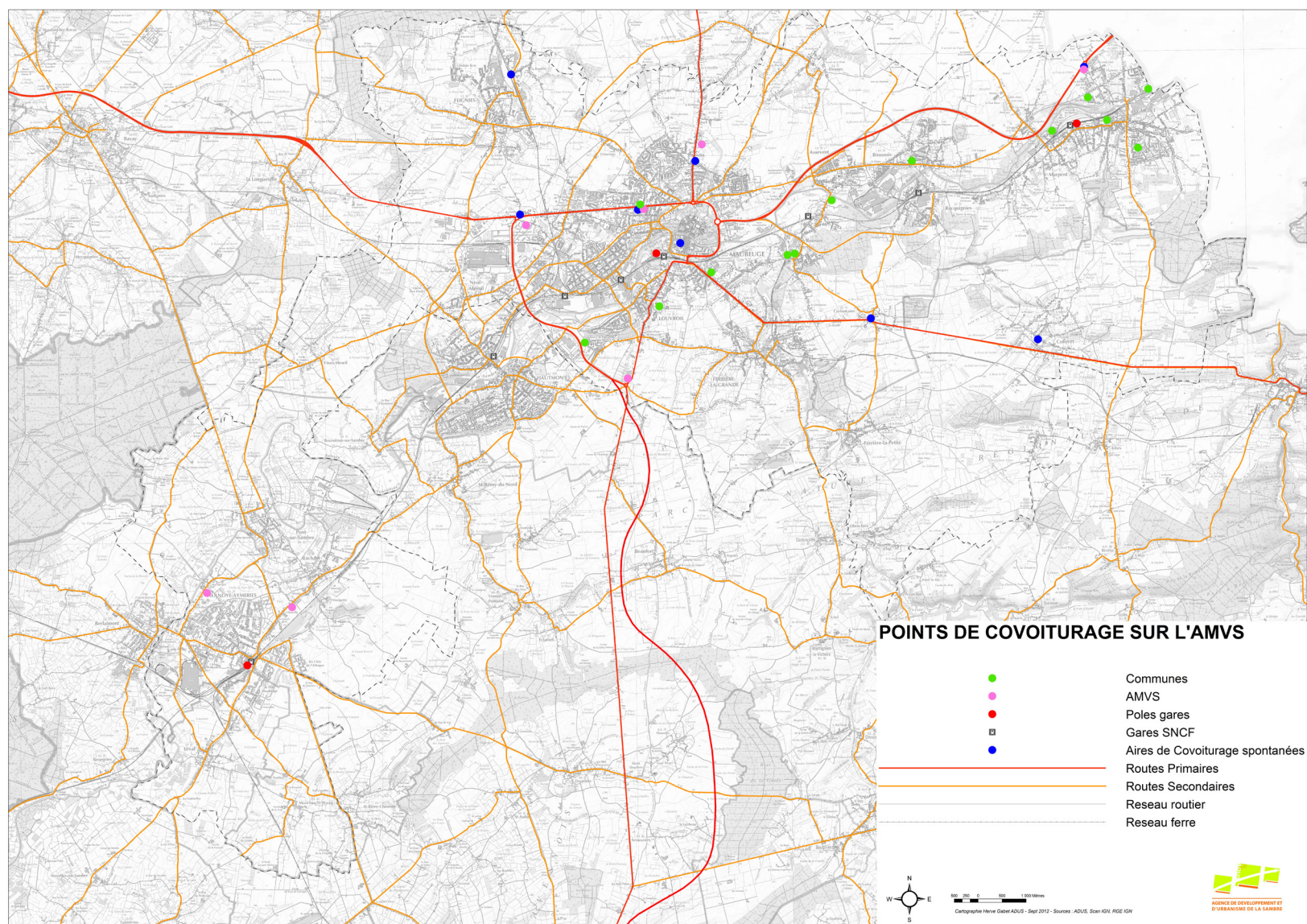
Sur des zones moins denses, en général, le covoiturage peut s'avérer d'autant plus intéressant qu'il y a moins d'offre en transport collectif.

La difficulté pour cet usage de la voiture est de coordonner les acteurs (multiplication des sites internet...), ce qui constitue souvent un frein au développement de cette pratique. La CAMVS a donc mené des actions afin de valoriser ce mode de déplacement :

- ♦ un site Internet est à disposition des covoitureurs : www.covoiturage-mcc.fr. Il dispose d'une déclinaison sous forme d'applications pour smartphone pour accéder plus facilement au service.
- ♦ la création de places de parking dédiées et identifiées (éco-parkings) avec une signalétique spécifique (en 2013, sur domaine public et privé).
- ♦ la valorisation des actions par de la communication et de la sensibilisation (affiches...).



Des aires de covoiturage spontanées ont également été observées et recensées, ce qui montre la pertinence de ce service.



LE DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE //

La CAMVS s'est équipée d'une dizaine de véhicules électriques, en partenariat avec Renault autour de la fabrication de la Kangoo ZE (zéro émission), un véhicule léger fabriqué dans l'usine de Maubeuge.

Par ailleurs, la CAMVS est aujourd'hui un territoire pilote au sein de la Région Hauts de France pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, faisant d'elle le territoire le plus équipé de la région. La collectivité a ainsi fait le choix d'installer une borne dans chaque commune qui le souhaite. Actuellement, 8 bornes de recharges sont en fonctionnement et 43 autres seront bientôt posées. Ces bornes sont inscrites dans le réseau Pass-Pass électrique, qui donne accès au rechargement de véhicules sur l'ensemble du territoire régional par le biais d'une seule et même carte.



LE STATIONNEMENT //

De très nombreuses études ont montré la complexité des comportements des automobilistes vis-à-vis du stationnement. Au delà de l'adéquation entre l'offre et la demande, il est nécessaire de prendre en compte les influences caractérisées par le comportement de chaque automobiliste, lequel varie en fonction du lieu et du motif.

Une étude sur Besançon a mis en évidence, dans les secteurs les plus centraux, où les emplacements sont rares et la réglementation particulièrement contraignante, le fait que les résidents acceptent relativement bien la réglementation. Par contre, hors du centre-ville, le stationnement n'est plus considéré comme un service rendu mais comme un droit. La tarification y est alors perçue comme une atteinte à la liberté de chacun.

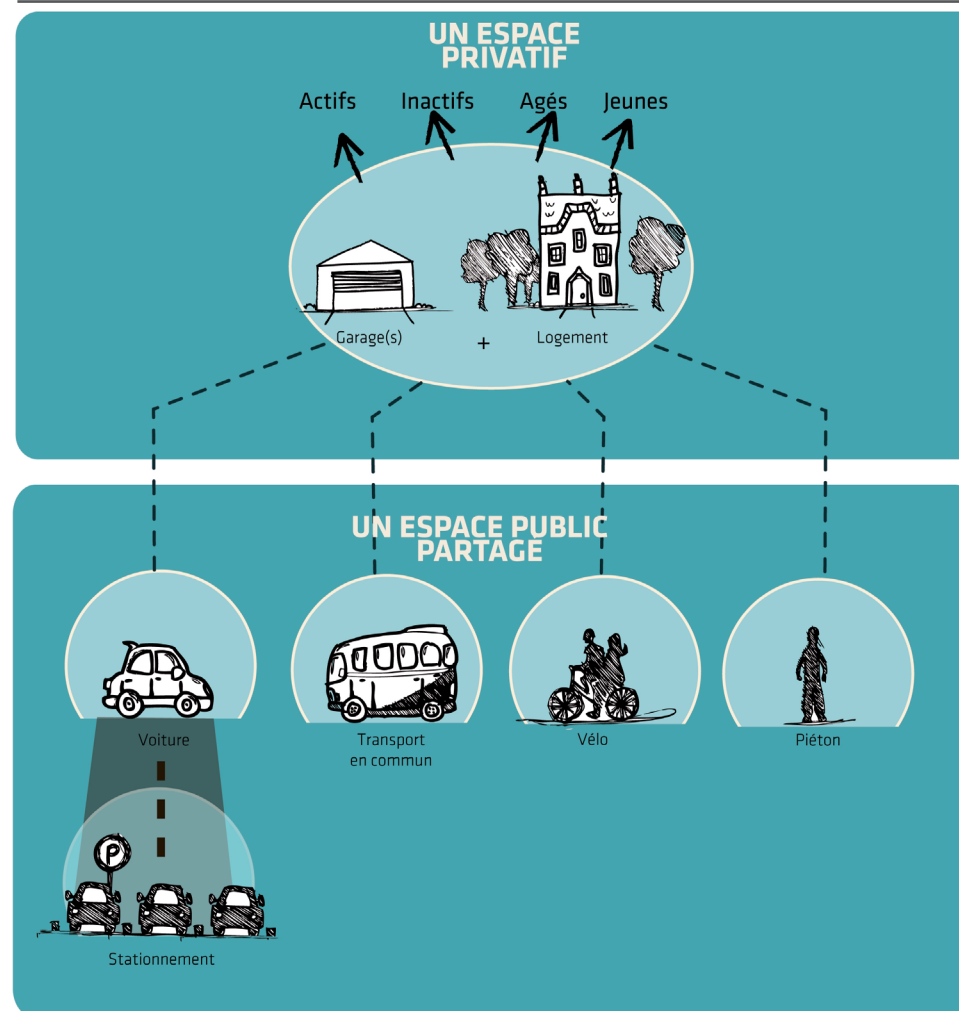
L'approche du stationnement peut se complexifier par la variété de la demande et son évolution selon les différentes périodes de la journée. Cette grande hétérogénéité oblige une adaptation constante de l'offre et de sa réglementation aux comportements et aux contextes socio-économiques. Au service rendu de la fonction « stationnement » s'ajoute un véritable outil de régulation des accès aux centres urbains. Le stationnement constitue donc un enjeu important des politiques de déplacements et d'aménagement urbain.

Dans ces conditions, le stationnement fait partie intégrante des PDU, ce qui implique la définition de politiques de stationnement, au sein desquelles la place consacrée à la voiture doit être définie.

La place de la voiture dans la ville pose la question du partage de l'espace public, non extensible.

Le schéma ci-dessous tente de synthétiser les composantes de ce système complexe qui influence les pratiques de stationnement des usagers. A l'inverse des autres modes de déplacement, la voiture génère une consommation d'espace importante pour son stationnement. D'une part, elle additionne les individualités (stationnements illicites, concentration sur certains espaces d'intérêt, multiplicité de gabarits, ...). D'autre part, le rapport entre la dimension du stationnement requis et le nombre de personnes transportées est le plus défavorable.

STATIONNEMENT ET DÉPLACEMENTS : UN SYSTÈME COMPLEXE

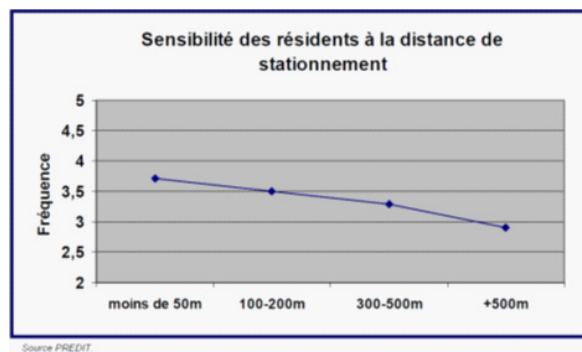


Dans le cadre du PREDIT (Programme de Recherche Et D'Innovation dans les Transports terrestres), plusieurs études (Lyon, St-Etienne, Dijon) ont été menées sur le choix et le comportement des ménages pour la détermination du lieu de résidence.

Ces études montrent que le stationnement intervient de façon non négligeable dans le choix du lieu de résidence mais ne constitue pas un critère prépondérant. En effet, la plupart des ménages mettent en avant les possibilités de stationnement, mais seulement 5% des personnes interrogées donnent le stationnement comme une cause de rejet du lieu d'habitation. Par contre, 68% des résidents veulent un emplacement proche de leur habitation.

Ce constat montre bien que l'enjeu économique du stationnement n'est pas pris en compte au même titre que les coûts directs des ménages.

Le graphique ci-dessous montre clairement que ce sont les habitants des secteurs résidentiels possédant un véhicule qui sont les plus sensibles à l'offre de stationnement proposée et que la distance « acceptable » entre la résidence et l'emplacement de stationnement est fonction de l'utilisation quotidienne de la voiture. Dès lors, il sera possible d'éloigner les aires de stationnement à condition de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture.



En matière de fonctionnement des espaces urbains, toute une série de contradictions peuvent être mise en évidence : contradictions entre la demande et la pratique, entre le besoin et l'envie, entre l'approche globale et le comportement individuel, ...

Le territoire du Val de Sambre n'échappe pas à cette constatation :

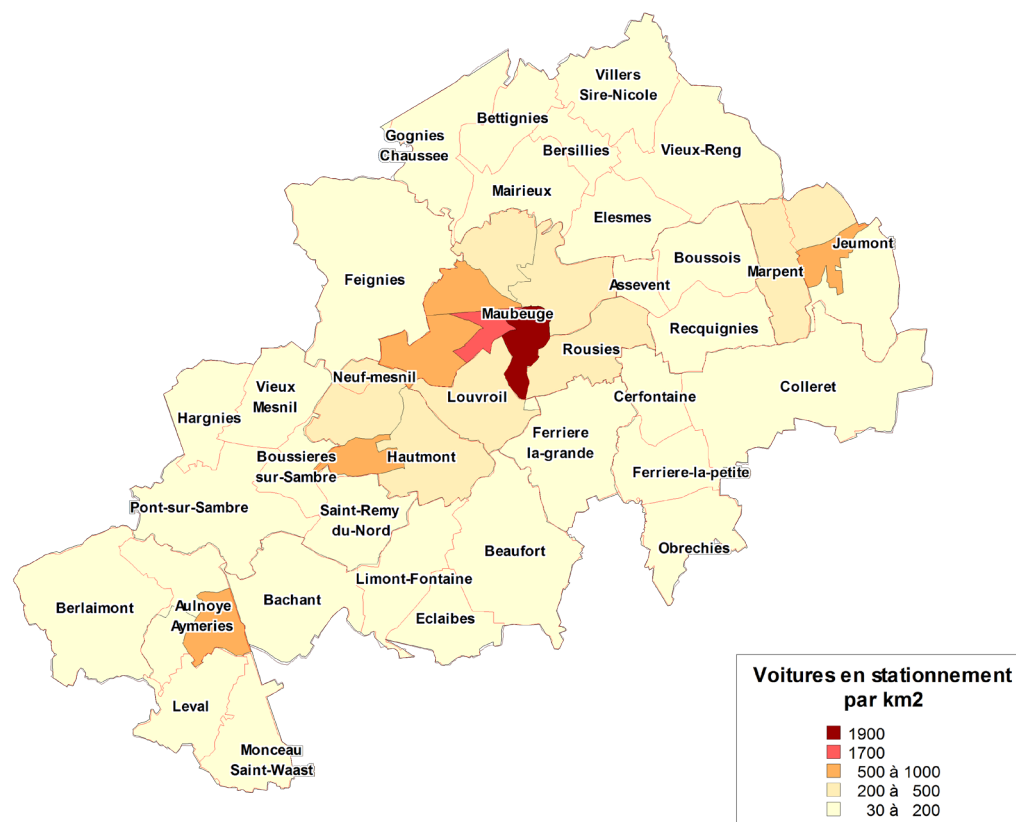
- ♦ Contradiction fonctionnelle : créer de l'espace pour absorber la demande ou limiter les places pour changer de mobilité ;
- ♦ Contradiction urbaine : consacrer de plus en plus d'espace public pour les véhicules au détriment d'autres fonctions urbaines ;
- ♦ Contradiction économique : le résidentiel rapporte peu et donc n'est pas recherché par les acteurs du stationnement. Pas d'approche globale stationnement public – stationnement résidentiel ;
- ♦ Contradiction politique : comment « subventionner » des biens privés pour améliorer la vie « publique » d'un quartier.

Selon l'enquête ménages, les secteurs du territoire du PDU qui sont les plus denses accueillent le plus de voitures en stationnement (pic à 16h) :

- ◇ Le centre de Maubeuge supporte plus de 1900 voitures par km²
- ◇ L'ouest de Maubeuge, 1700 voitures par km²

Les autres centres des pôles de Jeumont, Hautmont et Aulnoye-Aymeries, moins de 1000 voitures par km²

DENSITE DE VOITURES EN STATIONNEMENT A 16 HEURES SUR LE PERIMETRE DE L'ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS



Source : EMD 2005

Néanmoins, ces densités restent faibles au regard d'autres agglomérations telles que Lille (10 000 voitures par km²) ou Dunkerque (plus de 3000 voitures par km² dans le centre).

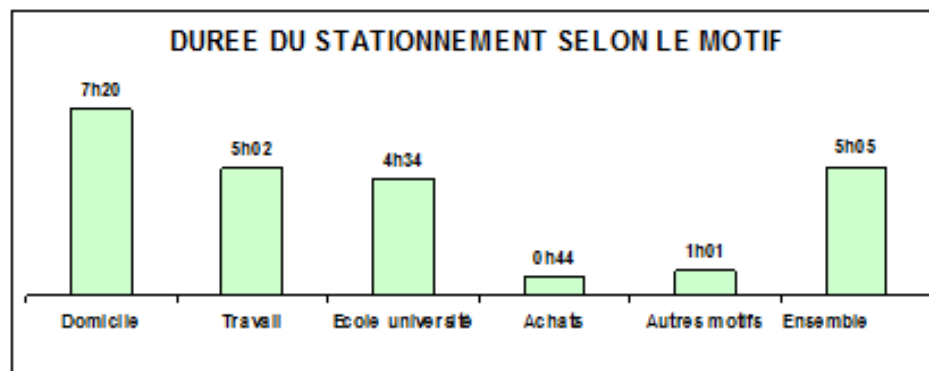
Sur le Val de Sambre, l'offre en stationnement est exclusivement gratuite. La plupart des voitures stationnent donc le plus souvent dans la rue, sur les emplacements gratuits (30%) et sur les parkings ouverts gratuits (27%) ou dans des garages gratuits (41%).

Cette offre et ces comportements induisent une forte occupation de l'espace public, au détriment d'autres modes de transport (modes actifs notamment).

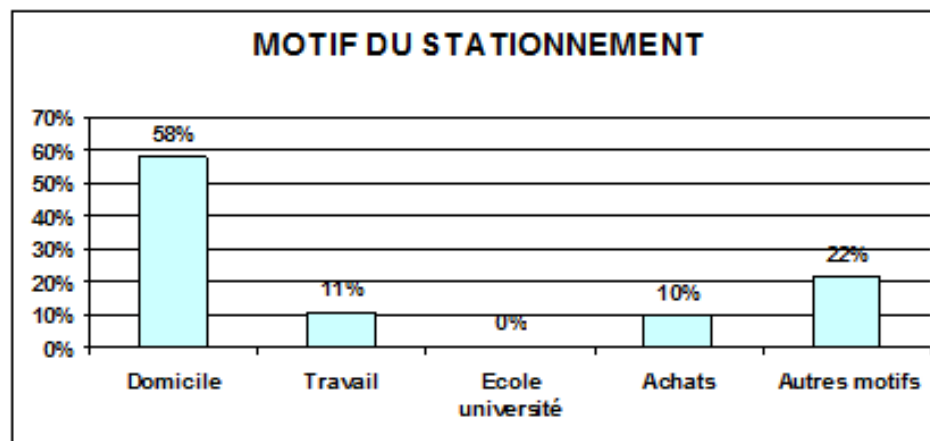
Le motif principal de stationnement sur l'aire d'étude est le stationnement à domicile (près de 60%). A 15 heures, 45 000 voitures de résidents (sur les 54 000 au total) sont en stationnement sur le Val de Sambre. Le motif travail reste un motif secondaire avec 11% de stationnement seulement, après les autres motifs (tels que l'accompagnement ou la visite à un parent ou des amis).

La durée moyenne de stationnement est longue : 5h05 (7h20 pour le stationnement à domicile).

Les courtes durées de stationnement se justifient pour d'autres motifs, et notamment pour le motif achats (44minutes).



Source : EMD 2005



Source : EMD 2005

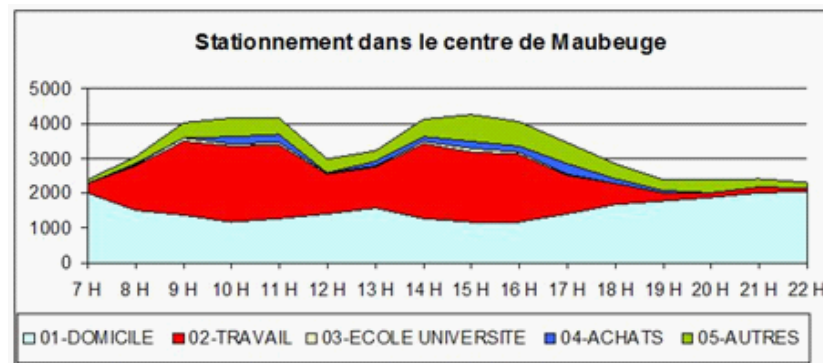
Zoom sur le centre de Maubeuge

Sur 24h (jour + nuit), environ 21 000 voitures stationnent dans le centre de Maubeuge, dont 17 500 sur des espaces publics (pour rappel, en général, une voiture stationne 95% de son temps chaque jour).

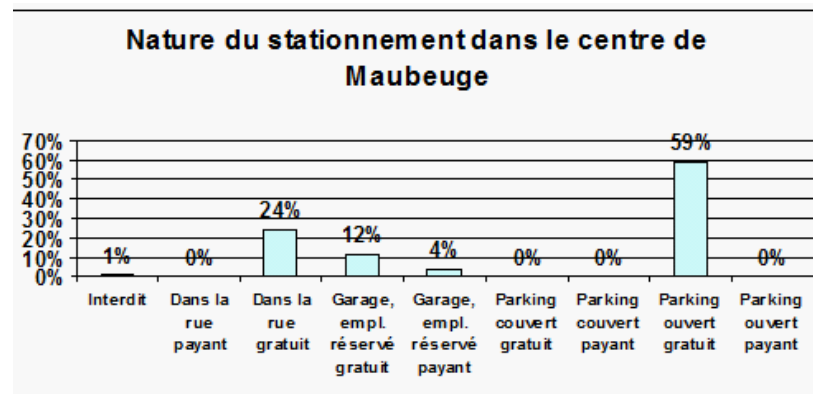
L'heure de pointe concernant le stationnement est évaluée à 15h avec un maximum de 4 300 voitures garées. Le nombre de garages étant faible au centre, la plupart des lieux de stationnement utilisés sont la rue ou les parkings ouverts gratuits (59%).

Les motifs sont un peu différents de la moyenne sur le Val de Sambre, avec peu de stationnement résidentiel (25%), davantage de stationnement lié au travail (21%) ou à d'autres motifs (38%). Les achats représentent 15% des motifs.

La durée moyenne de stationnement est plus courte que la moyenne (liée à la moindre présence de stationnement résidentiel).



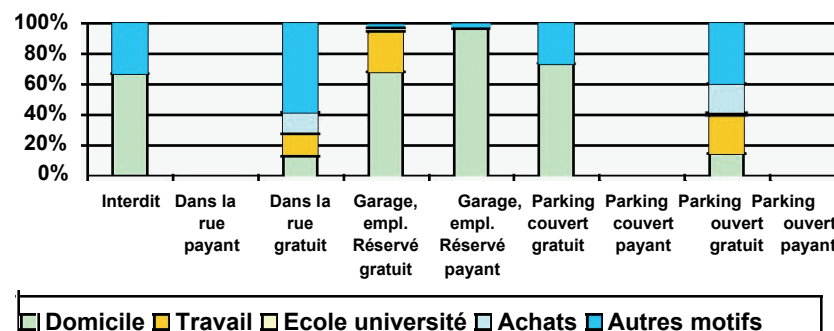
Source : EMD 2005



Source : EMD 2005

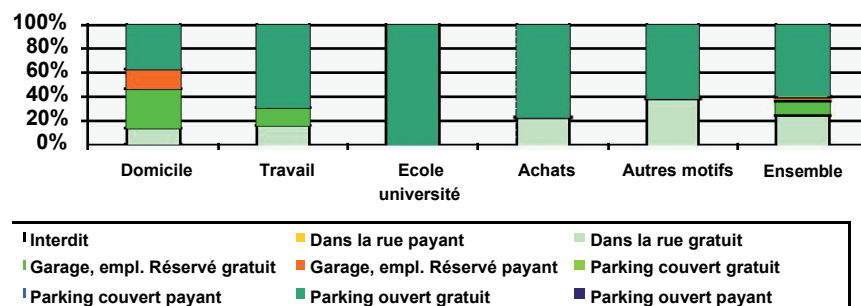
Le stationnement résidentiels s'effectue relativement peu dans des garages gratuits, beaucoup dans la rue et assez souvent dans des garages payants. Le stationnement lié au travail se fait surtout dans des parkings ouverts gratuits. Le stationnement pour achats et pour « autres motifs » se fait le plus souvent sur des parkings ouverts gratuits.

MOTIF DU STATIONNEMENT SELON SA NATURE DANS LE CENTRE DE MAUBEUGE



Source : EMD 2005

NATURE DU STATIONNEMENT SELON SON MOTIF DANS LE CENTRE DE MAUBEUGE



Source : EMD 2005

SYNTHÈSE

Les 21 000 voitures qui stationnent chaque jour encombrant le centre de Maubeuge et génèrent des nuisances (pollution, bruit, insécurité routière...) et occupent l'espace public. Or le taux de motorisation est encore assez faible dans le Val de Sambre, et notamment sur Maubeuge (28,7% de ménages non équipés en voiture en 2013), ce qui signifie que la place qu'occupe la voiture individuelle pourrait encore augmenter si une politique de stationnement n'est pas mise en place.

L'objectif du PDU sera de limiter cet impact de la voiture et de limiter sa croissance, notamment pour éviter que la voiture n'occupe démesurément l'espace public, au détriment d'autres modes (trottoirs pour les piétons...).

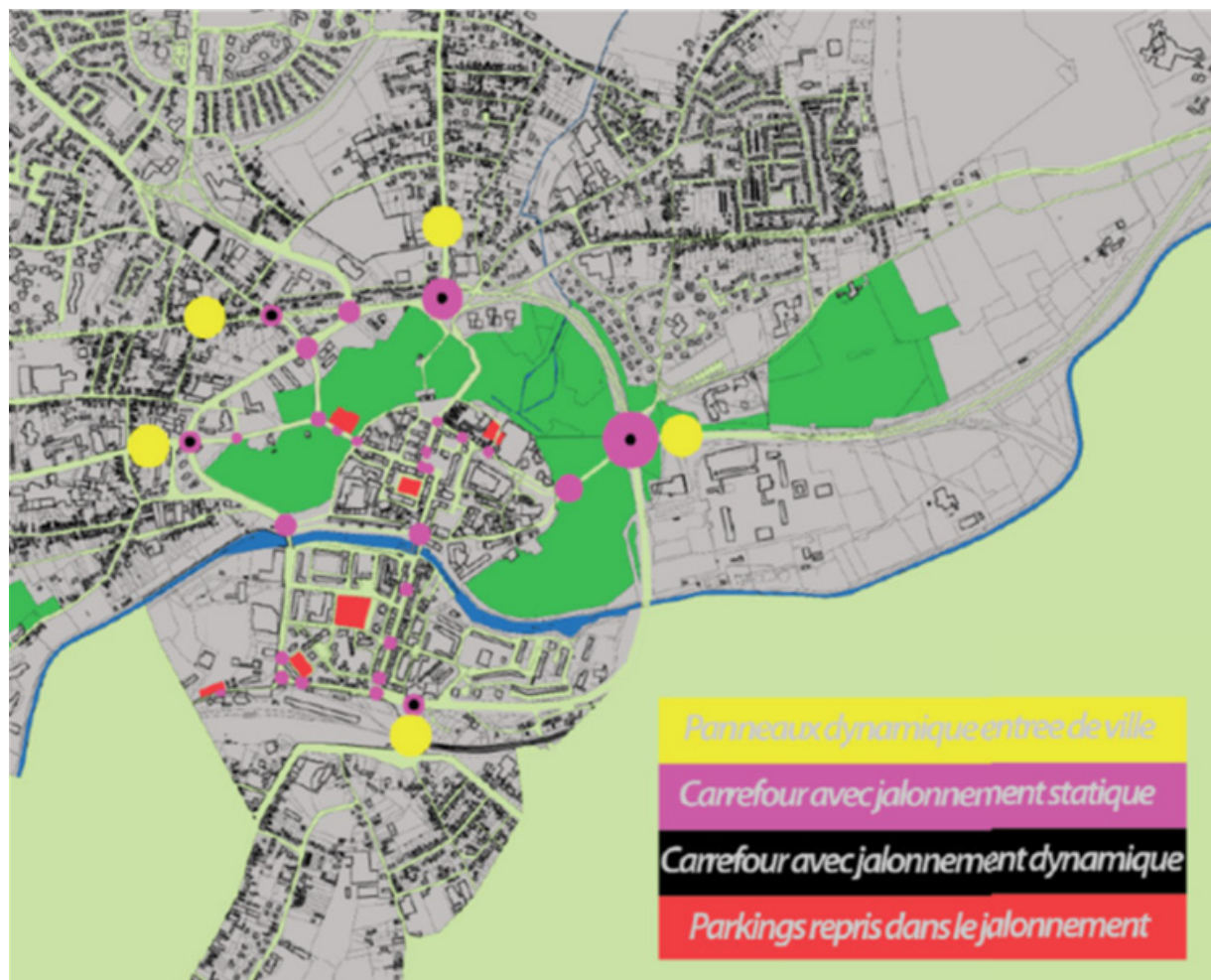
Aussi, l'offre abondante de stationnement en parkings ouverts interroge sur la nécessité de maintenir l'offre sur voirie à son niveau actuel, en particulier dans le centre de Maubeuge.

Les projets en cours sur le stationnement pour mieux gérer l'offre en centre-ville

L'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre a lancé un projet de jalonnement dynamique de 5 parkings sur Maubeuge (Concorde, Roosevelt, Place Verte, Anatchkov, et la Gare), qui permet de mieux guider les automobilistes en entrée sur Maubeuge (évite les nuisances telles que les trafics de transit liés à la recherche d'une place).

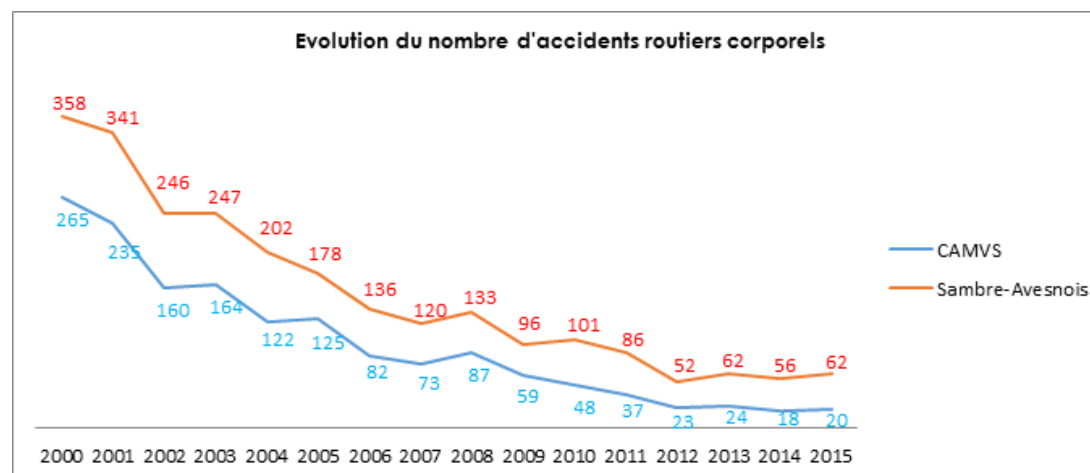
Ce système permet de connaître en temps réel combien de places sont disponibles.

Des panneaux ont été installés sur la RD649 (rue J. Jaurès) et les parkings sont clôturés et munis de barrières.

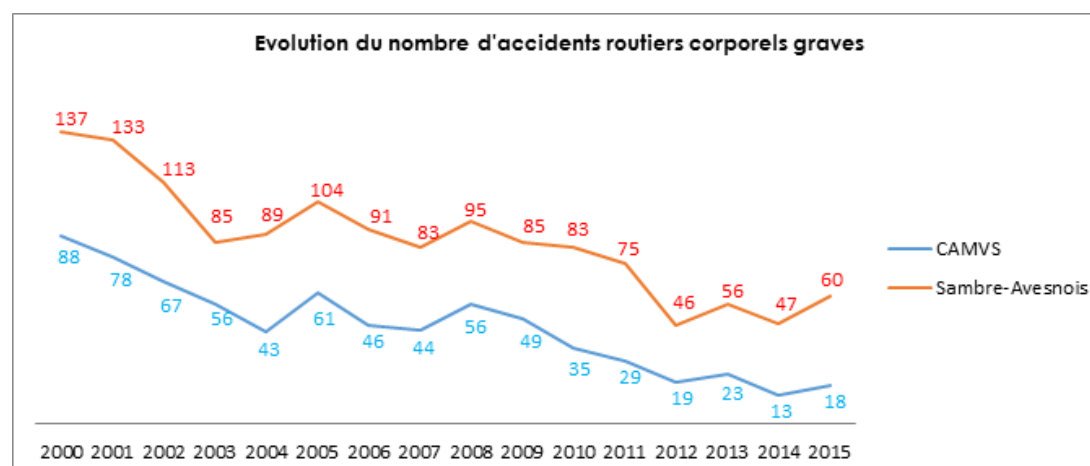


Un nombre d'accidents constant

Entre 2002 et 2012, le nombre d'accident a baissé continuellement sur le territoire de la CAMVS : celui-ci a été divisé par 7 (hormis un pic entre 2007 et 2008). Toutefois, le nombre d'accidents stagne depuis 2012. Cette évolution est à l'image de la situation sur l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe.



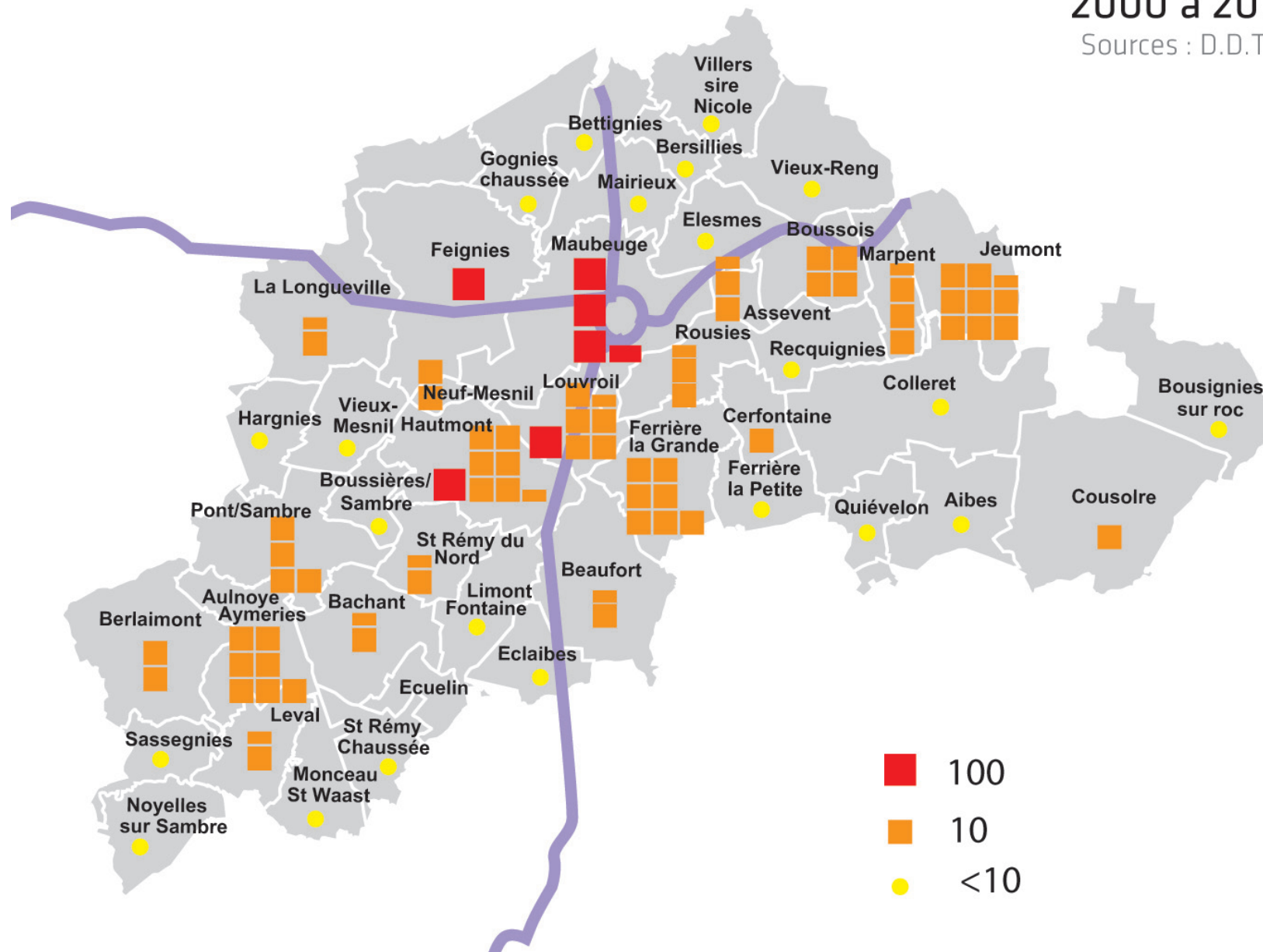
Source : DDTM



Source : DDTM

Nombre d'accidents corporels 2000 à 2015

Sources : D.D.T.M



La plupart des accidents ont lieu sur Maubeuge (492 accidents en 2015). La route de Valenciennes est assez dangereuse et la traversée du passage à niveau à Maubeuge est un point noir (accidents récurrents entre trains de marchandises et voitures). La traversée de Louvroil est également assez difficile.

Des deux-roues motorisés encore très impliqués, malgré une diminution

La baisse du nombre d'accidents se traduit par une baisse du nombre d'impliqués.

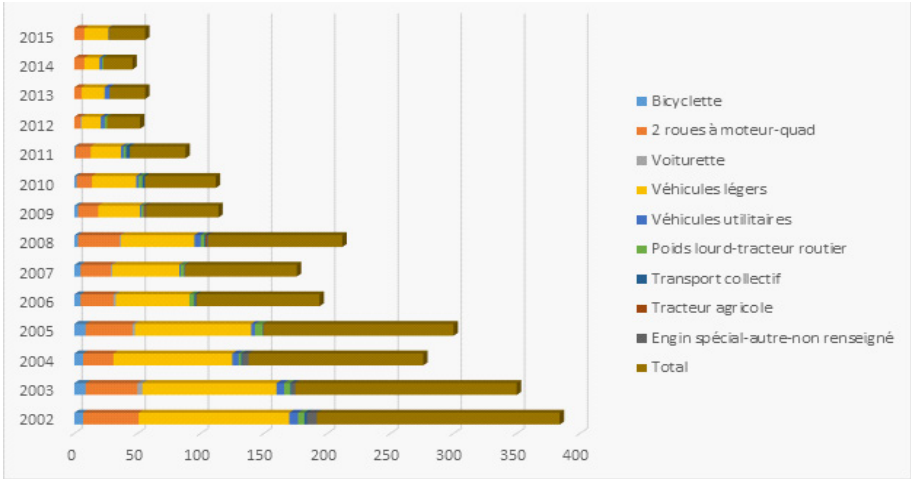
Les véhicules légers demeurent les plus touchés dans les accidents. Néanmoins, les deux-roues motorisés (moto, cyclomoteur, scooter...), plus vulnérables, restent très impliqués dans les accidents (28,60% des accidents en 2015).

LES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS
ENTRE 2002 ET 2015

AMVS	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bicyclette	7	9	7	9	5	5	3	3	2	1	0	0	0	0
2 roues à moteur-quad	44	41	24	37	26	24	33	16	12	12	5	6	8	8
Voiturette	0	4	0	2	2	1	1	0	0	0	1	NC	NC	0
Véhicules légers	119	106	94	92	58	53	58	33	35	24	15	18	12	19
Véhicules utilitaires	7	6	5	3	0	1	5	1	2	2	3	4	2	0
Poids lourd-tracteur routier	5	5	2	6	4	3	3	2	3	2	2	0	1	0
Transport collectif	2	1	1	0	1	0	1	0	2	3	0	NC	NC	0
Tracteur agricole	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	NC	NC	0
Engin spécial-autre-non renseigné	8	3	5	1	1	1	1	1	0	0	0	NC	NC	1
Total	192	175	138	150	97	88	106	57	56	44	26	28	23	28

source DDTM et ADUS

LES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS
ENTRE 2002 ET 2015

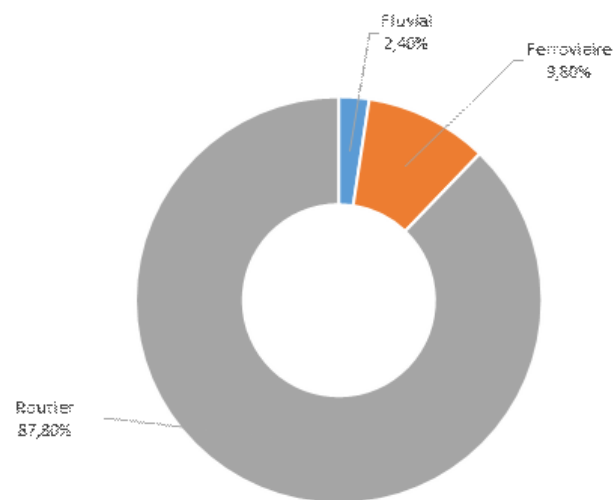


LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE //

UN TRANSPORT DE MARCHANDISES ESSENTIELLEMENT ROUTIER //

La question des marchandises revêt une dimension particulière sur un territoire fortement marqué par l'activité industrielle et la concentration commerciale. Tout comme il peut l'être constaté à l'échelle de la France, le transport de marchandises sambrien dépend principalement du transport routier. Néanmoins, le SCOT Sambre-Avesnois affiche toutefois une volonté marquée du territoire d'engranger des interconnexions entre les modes de transports, notamment en vue d'augmenter la part modale du fer par rapport à la route en matière de transport de marchandises.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE (2014)



Source : SOeS

Aujourd'hui, peu de difficultés sont liées au transport de marchandises sur l'agglomération, dans la mesure où les volumes de trafics de marchandises sont globalement faibles sur le réseau de voirie du territoire sambrien comparativement à d'autres agglomérations, et que le réseau viaire principal semble bien calibré pour accueillir ces volumes de camions. D'autant que l'évolution des trafics tend à stagner ces dernières années et que ce tassement s'est renforcé avec la conjoncture économique plutôt défavorable à la production industrielle et à la consommation.

Les principaux flux de marchandises se retrouvent logiquement sur les principaux axes routiers qui convergent vers les principales zones d'activités génératrices de flux situées en périphérie du cœur urbain.

Ainsi chaque jour, près de 3 500 poids lourds sur la RD649 circulent à l'entrée de Maubeuge au niveau de la zone de Grévaux (soit près de 15% du trafic), près de 2 000 poids lourds sur la RN2 au sud de Maubeuge (15%) et un peu plus de 1 200 au nord avant la frontière (14%).

Légende

1000 PL/jour
(réseau départemental de 1°)

Légende

- 1000 PL/jour
(réseau départemental de 1^o catégorie)
- 1000 PL/jour
(routes nationales et autoroutes)

Nb de PL / jour ouvrable
(données les plus récentes sur la période 2003-2008)

Une traversée d'agglomération qui reste difficile et contraignante

S'il diminue sensiblement à l'arrivée sur les zones d'activités d'entrée de ville, le trafic de camions reste malgré tout élevé dans le tissu urbain avec encore près de 1 500 poids lourds quotidiens sur l'avenue Jean Jaurès (8% du trafic) et 1 200 sur la route d'Avesnes (14%) où il vient se mêler à la circulation générale très dense notamment en heure de pointe. Il s'agit d'un trafic essentiellement de transit contraint par la configuration du réseau de voirie.

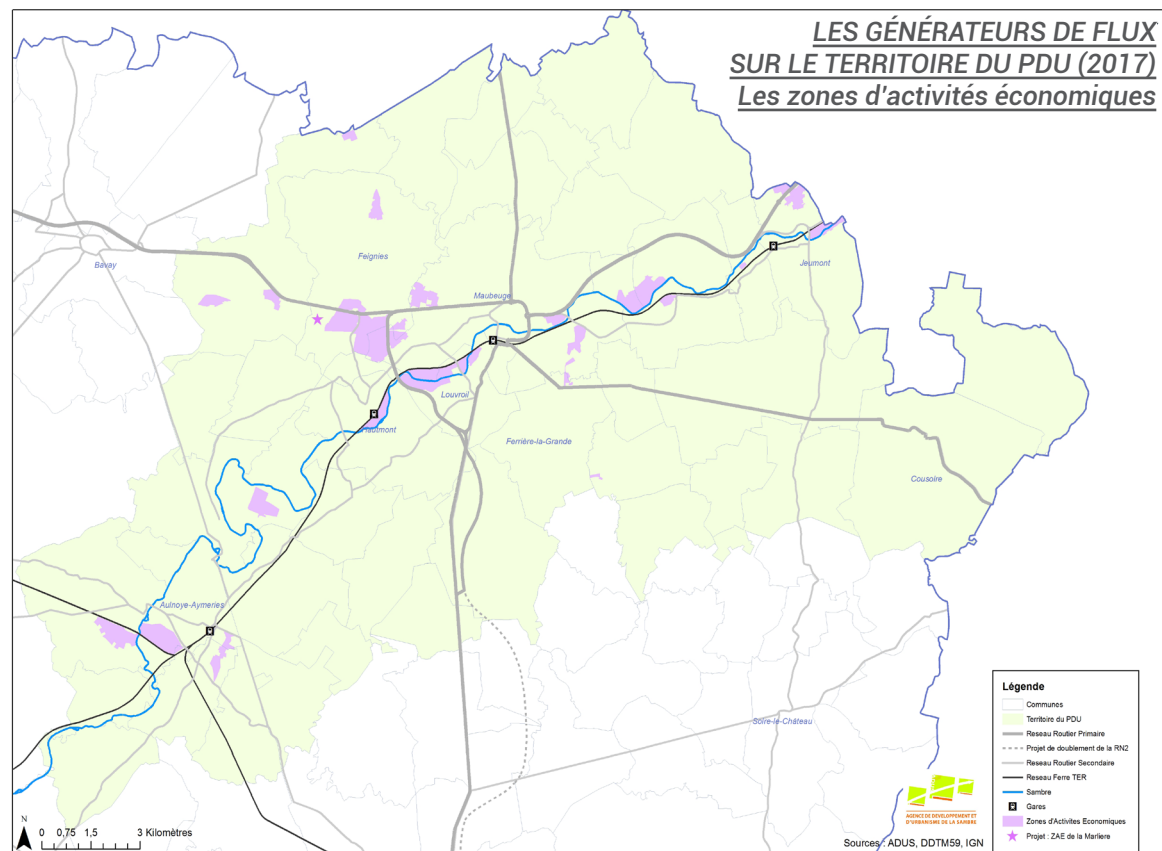
Faute de contournement routier de l'agglomération, l'utilisation de l'avenue Jean Jaurès constitue en effet la seule solution possible pour traverser l'agglomération d'Ouest en Est (RD649) ou du Nord au Sud si les camions utilisent le contournement sud - Ouest.

Cette absence d'un barreau d'évitement complet conduit également une partie des camions à préférer l'itinéraire historique de la RN2 par Louvroil et le Pont de Paris qui reste plus attractif car plus court de 3 kilomètres (sur un trajet de 9 kilomètres).

L'utilisation généralisée du GPS et le jalonnement pas toujours très lisible (exemple de Dinant et Bruxelles toujours indiquées par Maubeuge centre depuis le contournement) contribue également au transit des poids lourds dans les zones urbaines.

Des zones d'activités en cœur de vallée parfois difficiles d'accès

La présence d'entreprises importantes localisées en fond de vallée, à l'écart des grands axes, conduit à des traversées d'agglomération intempestives sur des voiries locales pas toujours adaptées et où la cohabitation avec les riverains n'est pas facile (nuisances sonores et olfactives, conflit avec le stationnement sur voirie, insécurité routière, dégradation prématurée de la chaussée...). Ainsi, les trafics de camions sont relativement soutenus sur Aulnoye-Aymeries (Vallourec), Boussois (AGC), Jeumont (Areva), Feignies, Rousies, ...



Des centres-villes impactés par les livraisons

Au sein d'une agglomération, les marchandises sont le plus souvent acheminées par la route compte tenu des distances relativement faibles et pour des raisons de connectivité.

En ce qui concerne les trajets entrants et sortants, la marge de choix modal est moins réduite mais la route reste de loin le mode prédominant.

Les véhicules utilitaires, en approvisionnant les centres vitaux d'une agglomération, jouent indéniablement un rôle clef dans le fonctionnement des villes. Ces véhicules effectuent différents types de trajets urbains, tels que l'acheminement des biens de consommation à destination d'une agglomération, l'acheminement des biens manufacturés et des déchets hors d'une agglomération, et les opérations de collecte et livraisons internes à l'agglomération.

Beaucoup de marchandises sont également stockées temporairement dans des entrepôts et réserves au sein de la zone urbaine avant leur utilisation ou leur vente.

De nombreux facteurs entrent en compte dans le choix d'utilisation d'un mode de transport pour les livraisons :

- ♦ La congestion en ville
- ♦ La localisation et le type d'industries concernées
- ♦ Les caractéristiques de la chaîne d'approvisionnement des entreprises de ces secteurs
- ♦ L'offre existante en infrastructure de transport, et notamment la présence

ou non dans la zone urbaine d'un port, aéroport, ou terminal de fret ferroviaire d'envergure

- ♦ La localisation et la capacité des aménagements destinés à l'entreposage
- ♦ Les tailles et poids des véhicules de transport de marchandises autorisés à opérer dans l'agglomération
- ♦ Les réglementations régulant l'accès et le chargement dans l'agglomération
- ♦ Les conditions de circulation routière
- ♦ Le comportement des clients (recours au e-commerce, etc.).

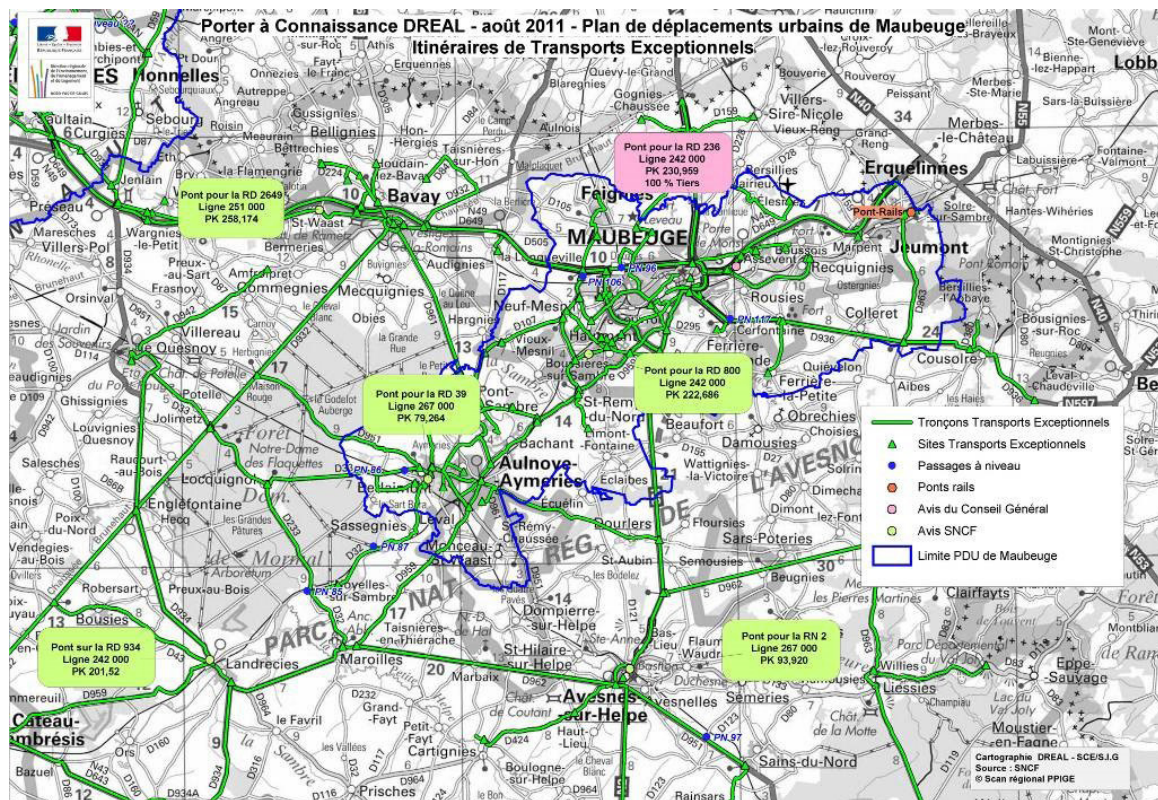
La plupart des communes ont la même méthode pour organiser le transport des marchandises : les arrêtés municipaux. Le problème est que ces textes se limitent aux frontières de la commune. Pour les livreurs, cela complique le transport. Une démarche d'harmonisation supra-communale s'avère souvent nécessaire. Par ailleurs, selon les communes, un vocabulaire différent est utilisé pour désigner ces déplacements ou pratiques : « aire de livraison, aire de manutention, dépose-minute, zone de livraison... ». Une homogénéité de langage s'avère nécessaire, pour la compréhension de tous. Enfin, il est tout naturel qu'une commune se protège d'un trafic élevé de poids-lourds, mais des itinéraires de substitution doivent être proposés aux transporteurs. La réglementation doit être un travail partagé entre les collectivités voisines et les acteurs économiques.



Les dysfonctionnements liés aux livraisons concernent essentiellement les centres commerçants des pôles de Maubeuge, Hautmont, Jeumont et Aulnoye-Aymeries. Les principaux problèmes sont le stationnement illicite sur les places de livraison, les livraisons en double file et les livraisons sur trottoir. Ces difficultés peuvent compromettre les autres modes de déplacements comme les modes actifs mais également la circulation des transports en commun. Les livraisons de marchandises sont un élément à part entière de la politique de déplacements au sein de l'agglomération. L'intégration de la mobilité des marchandises est nécessaire dans la hiérarchisation des voiries, dans la planification des zones d'activités mais aussi dans le contrôle du stationnement. Pour assurer l'équilibre des centres-urbains, il est primordial d'instaurer une politique globale au sein du PDU.

Les itinéraires de convois exceptionnels

Le transport de marchandises devient « exceptionnel » pour des raisons de gabarit ou de masse. Il est réglementé par le code de la route (articles R433-1 à R433-6) et par l'arrêté d'application du 4 mai 2006. Les itinéraires de transports exceptionnels s'effectuent principalement sur le réseau routier structurant national et départemental mais aussi sur certains axes secondaires. La dissémination des sites industriels susceptibles d'avoir recours à ces transports le long de la Sambre explique en grande partie la forte densité de ces itinéraires dans le cœur aggloméré.



TROIS CATEGORIES dans le transport exceptionnel

CONVOI ayant un ou plusieurs critères dans les limites du tableau	1 ^{ère} Catégorie	2 ^{ème} Catégorie	3 ^{ème} Catégorie
Masse totale roulante (en Kg)	Jusqu'à 48 000 Kg	De 48 000 à 72 000 Kg	Au delà de 72 000 Kg
Largeur	Jusqu'à 3 M 00	De 3 M 01 à 4 M 00	Au delà de 4 M 00
Longueur	Jusqu'à 20 M 00	De 20 M 01 à 25 M	Au delà de 25 M 00

C'est toujours le critère supérieur qui détermine la catégorie d'un convoi exceptionnel.

UN POTENTIEL FERRÉ ET FLUVIAL IMPORTANT MAIS ENCORE INEXPLOITÉ //

Le réseau ferré avantageux

Le territoire sambrien bénéficie de la présence d'un réseau ferré très dense qui irrigue le tissu urbain de l'agglomération d'ouest en est en longeant le sillon de la Sambre.



L'activité ferroviaire de marchandises a longtemps été très florissante sur le territoire et a largement accompagné le développement industriel de l'agglomération. Il existe encore des traces de ce passé glorieux au travers des emprises ferroviaires très importantes encore présentes sur Aulnoye-Aymeries (triaiage), Maubeuge ou Jeumont, mais aussi de l'implantation de grandes entreprises en bordure de la voie ferrée.



Triage d'Aulnoye

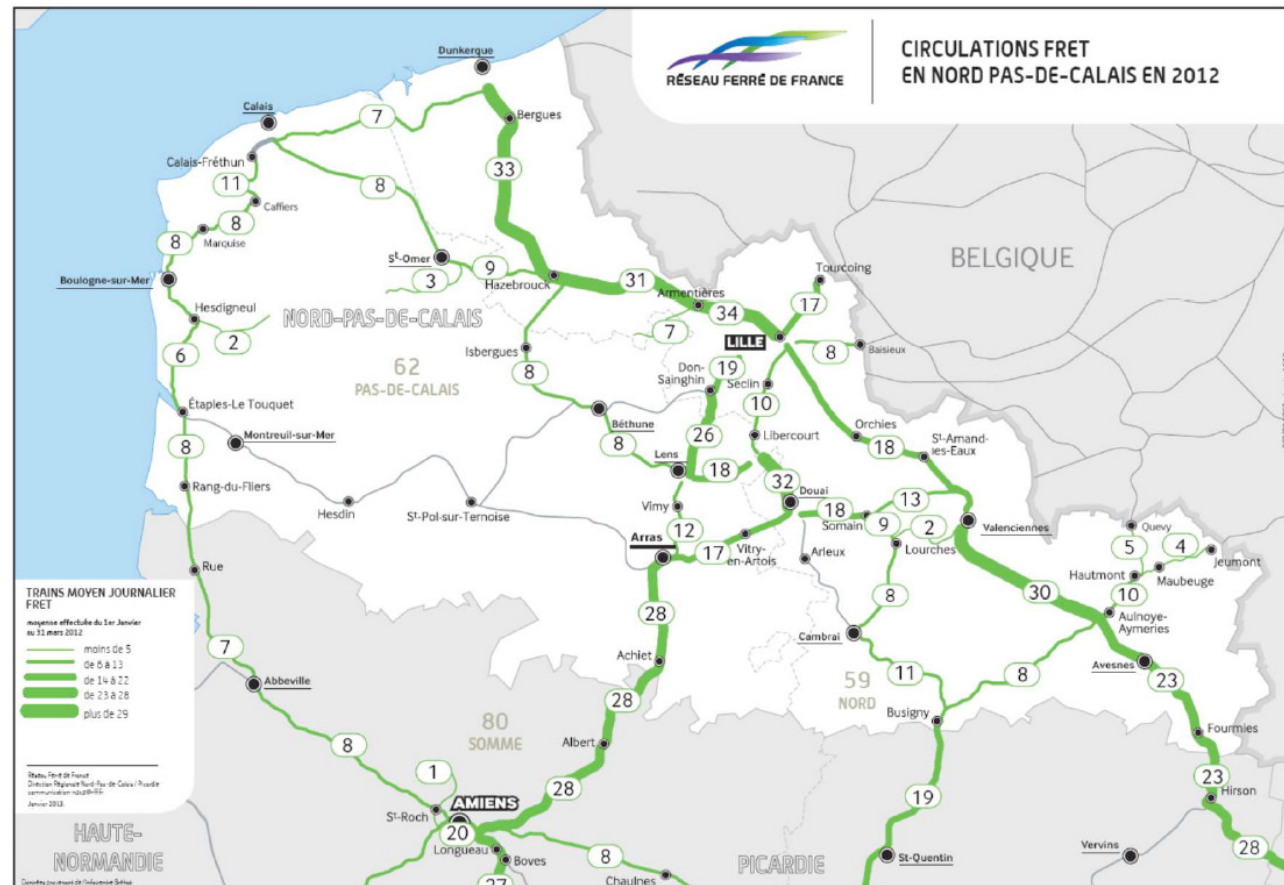
La position frontalière du territoire a également fortement contribué au développement de l'activité ferroviaire et notamment douanière. Le bâtiment de la gare de Jeumont en est l'un des plus beaux témoignages. En effet, pendant longtemps et jusqu'à l'ouverture des frontières et la levée des barrières douanières au sein de l'union européenne, l'essentiel du trafic ferroviaire entre la France et la Belgique transitait par le Val de Sambre.

Aujourd'hui l'activité douanière a totalement disparu et l'itinéraire privilégié des flux ferroviaires franco-belges s'est en grande partie détourné vers l'agglomération lilloise accompagnant la mutation de l'économie belge vers les activités portuaires flamandes au détriment des industries lourdes de Wallonie.

Par ailleurs la crise rencontrée par les industries minières et sidérurgiques a fortement réduit les flux entre le Port de Dunkerque et la Lorraine. Enfin la progression du mode routier depuis les années 60 et la souplesse qu'il procure ont considérablement affaibli le poids du mode ferré dans le transport des marchandises.

Aujourd'hui, il n'y a guère plus qu'une dizaine de trains qui transitent quotidiennement par le Val de Sambre pour rejoindre la Belgique.

Localement peu d'entreprises utilisent aujourd'hui le fer pour s'approvisionner ou acheminer leur production malgré l'existence d'une connexion au réseau ferré. La plupart d'entre elles ont recours à la route soit directement soit via un transit par les réseaux ferré ou fluvial à Valenciennes ou Charleroi.

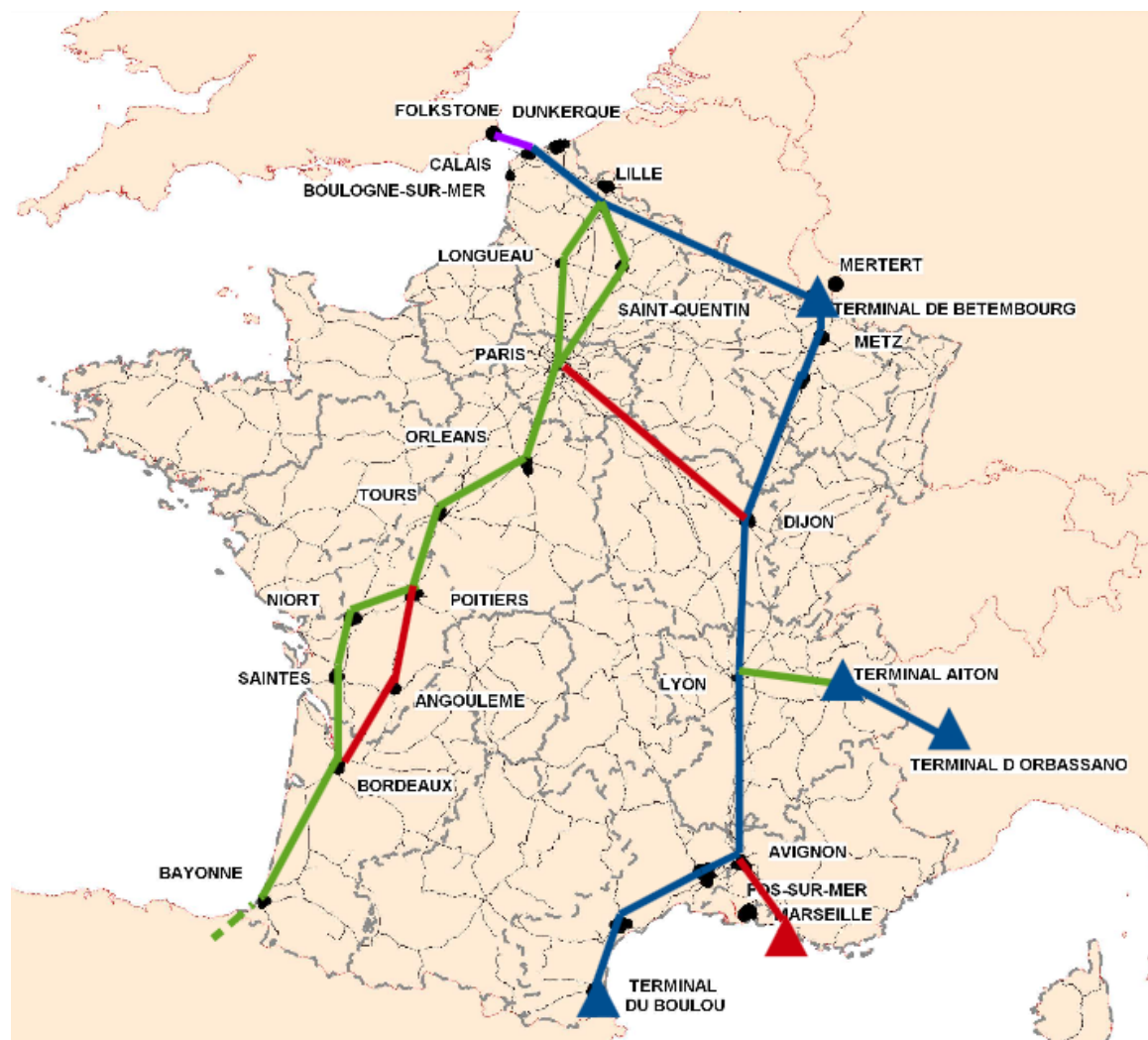


Néanmoins, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre édictés par la loi Grenelle I invitent à relancer l'offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire national. Ce défi offre des perspectives intéressantes telles que les autoroutes ferroviaires.

Le concept d'autoroute ferroviaire entre dans la famille des transports combinés en associant le mode routier pour la desserte des terminaux au mode ferroviaire pour les longues distances. Aujourd'hui, certains services sont déjà opérationnels en France. Le territoire sambrien est ainsi traversé par l'autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou, qui constitue une étape cruciale dans la desserte des ports de la Côte d'Opale et qui offre une connexion lisible avec la Grande Bretagne. A terme, 55 000 poids lourds devraient emprunter chaque année cette autoroute ferroviaire.



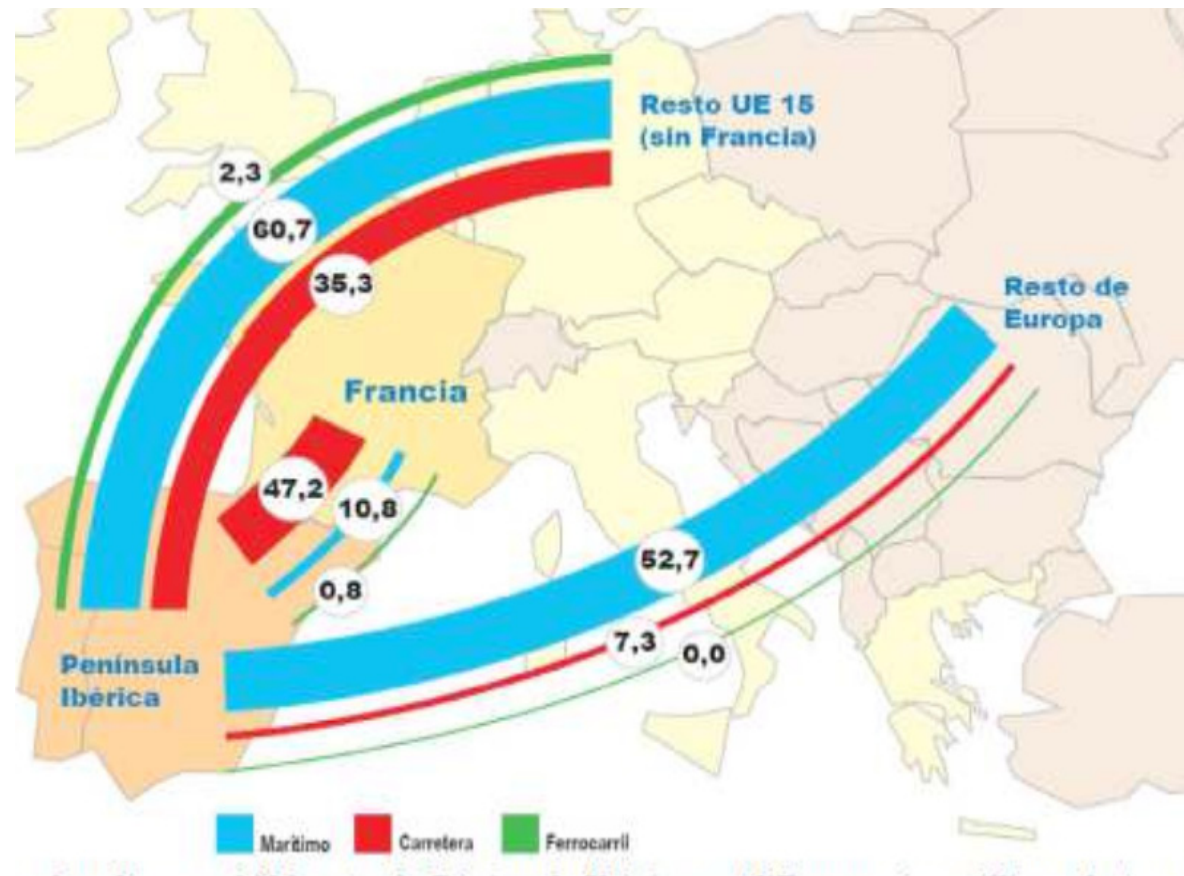
LES AUTOROUTES FERROVIAIRES EN FRANCE



Source : Observatoire Régional des Transports de Picardie

L'axe Atlantique reliant le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique forme quant à lui un corridor de trafic ferroviaire majeur en Europe. Courant 2016 à 2017, une étude identifiera quel site du Nord – Pas de Calais pourra accueillir le terminal Nord de l'autoroute ferroviaire Atlantique.

RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2012 ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE (EN MILLIONS DE TONNES) PAR MODE DE TRANSPORT



Le développement de ces autoroutes ferroviaires constitue des opportunités importantes pour le transport de marchandises au sein du ressort territorial du SMTUS, tant en ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre, qu'en ce qui concerne les débouchés économiques à l'échelle française et européenne.

Un réseau fluvial à rétablir

Le territoire du PDU est traversé de part en part par la Sambre canalisée qui, comme le réseau ferré, a amplement participé à l'épopée industrielle de la Vallée. Il relie l'Oise et la Seine à l'Escaut. Son gabarit est de type Freycinet, c'est-à-dire qu'il peut accueillir des péniches allant jusqu'à 400 tonnes, ce qui correspond aujourd'hui à un petit gabarit. En France, avec 4 000 kilomètres, ces voies Freycinet constituent presque la moitié de la longueur totale du réseau.

LE RÉSEAU FLUVIAL EN NORD – PAS DE CALAIS



Alors que dans les années 1980 le trafic de marchandises sur la Sambre dépassait encore les 700 000 tonnes, celui-ci s'est progressivement éteint, accompagnant le déclin du mode fluvial au profit de la route et les soubresauts de l'économie. Un trafic de marchandises persiste jusqu'en 2006 et la fermeture du Pont canal de Vadencourt, bien qu'il fut marqué par l'arrêt des déchargements en 2000 et par une coupure temporaire de la circulation en 2003 suite à l'envasement du canal.

EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DE MARCHANDISES

	CHARGEMENTS		DÉCHARGEMENTS		TRANSIT EXPORT		TRANSIT IMPORT		TRAFFIC TOTAL	
	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux	Tonnes	Bateaux
1984	6 403	25	403 345	1 313	116 293	454	210 572	845	736 613	2 637
1985	4 950	19	371 800	1 198	75 214	305	227 912	904	679 876	2 426
1986	3 025	12	349 363	1 133	65 804	261	232 764	925	650 956	2 331
1987	1 237	5	409 143	1 320	27 916	113	170 263	681	608 559	2 119
1988	0	0	428 420	1 382	17 000	68	96 012	381	541 432	1 831
1989	2 452	9	438 650	1 415	15 000	60	157 248	624	613 350	2 108
1990	2 545	9	456 320	1 472	18 500	74	150 192	596	627 557	2 151
1991	2 310	9	416 850	1 347	8 000	32	76 860	305	504 020	1 693
1992	432	2	430 590	1 389	11 750	47	55 692	221	498 462	1 659
1993	0	0	341 620	1 102	7 750	31	33 012	131	382 382	1 264
1994	0	0	393 390	1 269	4 750	19	51 408	204	449 548	1 492
1995	0	0	356 580	1 132	19 250	77	79 632	316	455 462	1 525
1996	0	0	324 450	1 030	7 750	31	67 788	269	399 988	1 330
1997	0	0	340 830	1 082	5 500	22	75 600	300	421 930	1 404
1998	0	0	328 545	1 043	13 500	54	72 324	287	414 369	1 384
1999	0	0	242 235	769	9 750	39	64 008	254	315 993	1 062
2000	0	0	0	0	9 750	39	87 444	347	97 194	386
2001	0	0	0	0	3 500	14	41 832	166	45 332	180
2002	0	0	0	0	10 000	40	37 044	147	47 044	187
2003*	0	0	0	0	0	0	756	3	756	3
2004	0	0	0	0	1 750	7	1 752	7	3 502	14
2005	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
2006	0	0	254	nc	0	0	0	0	254	nc
2007 à 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

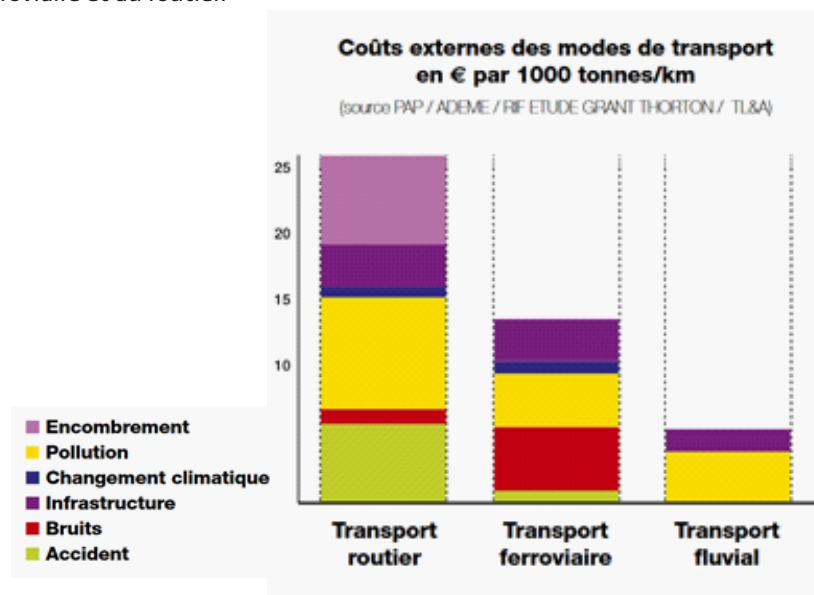
* Le canal de la Sambre à l'Oise a été fermé durant l'année 2003 pour cause d'envasement

Source : VNF

Malgré son gabarit très réduit n'autorisant que des péniches de très petit tonnage, la Sambre voyait passer près de 3000 bateaux en 1984 utilisés essentiellement pour approvisionner les industries locales en matières premières. En effet, la Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise constituent une voie d'eau fluviale qui relie, de sa jonction avec le canal de Saint-Quentin Travecy à la frontière belge, le bassin parisien au réseau fluvial de la Belgique et des Pays-Bas.

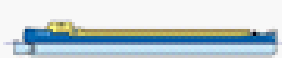
Ces dernières années, les élus du territoire se sont mobilisés pour voir la Sambre être rouverte à la circulation fluviale pour les activités économiques (tourisme et transport de marchandises), tant en direction de la Belgique que vers l'Île de France (Protocole de gestion partagée de l'axe de la Sambre). Au cœur d'un bassin de navigation transfrontalier, dont 80% des clientèles sont originaires du Nord de l'Europe, le territoire a impulsé la dynamique de mise en réseau des voies d'eau du Hainaut. En effet, les voies d'eau, support d'activités nautiques, fluvestres et commerciales (fret), constituent un véritable levier de croissance économique et d'attractivité pour ces territoires ; d'autant que la Sambre-Avesnois fait partie intégrante de la filière nautique de la Région Nord-Pas de Calais Picardie. Cette politique de vitalisation des axes fluviaux est affirmée dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT Sambre-Avesnois.

Ces perspectives de déploiement du transport de marchandises fluvial sont d'autant plus intéressantes que le mode fluvial constitue le transport aux coûts externes les plus faibles, comparativement au ferroviaire et au routier.



Le gabarit Freycinet de la Sambre est en capacité d'accueillir des péniches représentant dix à quatorze camions, ce qui peut présenter un intérêt financier et environnemental pour certaines entreprises.

Péniche dite de 38,50 m - 250 à 300 tonnes - 38,50 m X 5,05 m



x 10 à 14

Source : SRAVE – Horizon 2025

Des études transfrontalières (Interreg IV et WaterTruck) ont démontré l'intérêt de développer des lignes régulières fluviales de marchandises entre entreprises implantés sur différents bassins économiques français et belges, notamment entre Louvroil, Hautmont, Charleroi et Namur. Des réflexions et des essais ont ainsi été menés par exemple avec les entreprises Scotts France et Martin, implantées à Hautmont. La verrerie AGC, située à Boussois, a également montré son intérêt pour le transport de matières premières par voie fluviale.

Au fil du temps, la vocation touristique de ce canal reliant le Bassin Parisien à la Meuse Belge a supplanté peu à peu l'activité commerciale, connaissant un certain essor sur un territoire au patrimoine naturel très riche. Pour illustration, en 2004, le trafic de plaisance sur la Sambre dépassait celui de tous les autres canaux comparables du Nord - Pas de Calais. Ceci s'expliquait par son attrait paysager et touristique (petit gabarit, berges et environnement agréables, pas de gros bateaux de marchandises, ...), mais aussi par son trajet direct entre le Benelux et le Bassin Parisien ou encore par des équipements adaptés à la plaisance. Le tourisme fluvial représente donc encore un intérêt notable en Sambre-Avesnois, particulièrement pour le transit des plaisanciers belges et hollandais.

Une dizaine de haltes et relais nautiques se situent le long de la Sambre, autorisant respectivement le stationnement pour moins de 24 heures à plusieurs jours. Ceux-ci offrent plusieurs types de services, comme de l'information touristique, la présence de téléphones, de laveries, d'établissements de restauration,...



Paysage des bords de Sambre

LES HALTES NAUTIQUES ET PORTS DE PLAISANCE



Source : VNF

- Halte nautique
- P Halte nautique en projet
- Port de plaisance
- P Port de plaisance en projet

- Voie à grand gabarit
- Voie moyen et petit gabarit
- Fermé à la navigation
- Voie non gérée par VNF
- ... Projet Seine-Nord Europe

Des problèmes d'entretien de l'infrastructure liés à l'envasement et à la vétusté de certaines installations sur le canal de la Sambre à l'Oise ont conduit VNF à la fermeture du Pont-canal de Vadencourt dans l'Aisne en mars 2006, ce qui a fortement perturbé la navigation de plaisance sur une Sambre devenue sans issue. La fermeture de la circulation a certainement freiné le développement du tourisme fluvial.

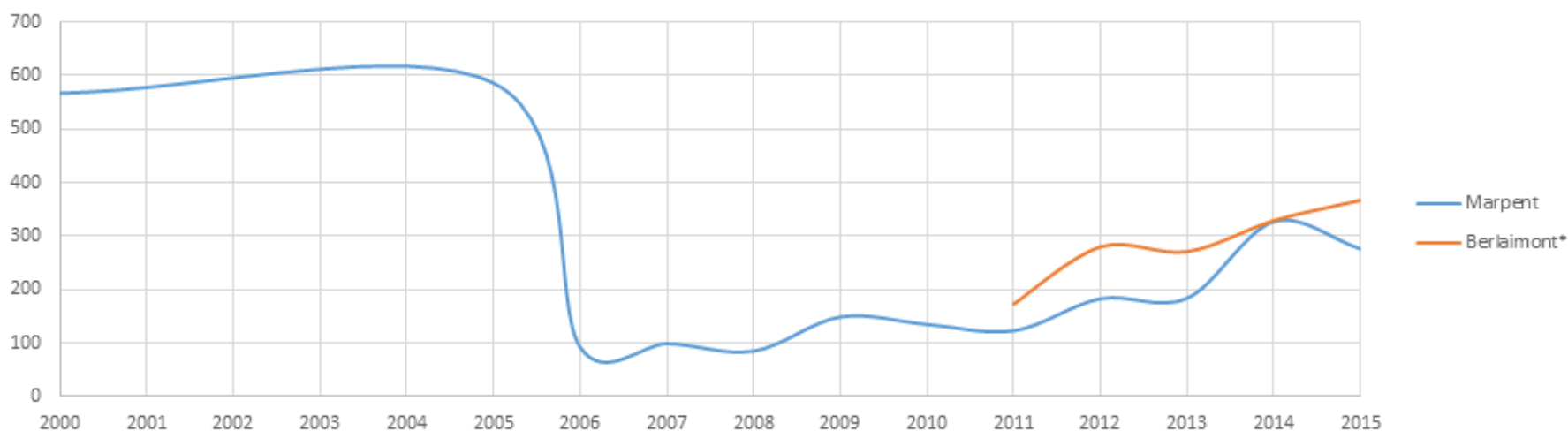
Cette coupure affecte particulièrement les riverains et les élus belges et français, qui ont investi dans des équipements touristiques le long du canal (haltes nautiques, entre autres) et qui peinent à les amortir.

Toutefois, depuis 2011, le trafic de plaisance tend à augmenter sensiblement, tel que le représente le trafic aux écluses de Marpent et de Berlaimont. Ce constat laisse envisager un regain de dynamisme économique et touristique. L'écluse de Marpent est en effet principalement fréquentée par la plaisance privée (en tant que loisir ou résidence principale), tandis que l'écluse de Berlaimont voit majoritairement circuler de la plaisance professionnelle.

Par ailleurs, la réouverture du Pont-canal de Vadencourt est prévue d'ici 2020 dans le Contrat de Plan Etat-Région. Ainsi, le projet de Canal Seine Nord Europe et la réouverture prochaine du canal de la Sambre à l'Oise constituent une opportunité dans le cadre du développement de l'intermodalité dans le transport de marchandises.



EVOLUTION DU TRAFIC DE PLAISANCE À MARPENT ET BERLAIMONT



* Absence de données avant 2011 à Berlaimont.

Source : VNF

SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX //

Une conurbation urbaine étendue dotée de nombreuses infrastructures de transports mais à l'écart des grands couloirs de circulation

Le territoire du Val de Sambre est étendu (30kmx10km) et assez dense. Il combine des densités de population hétérogènes entre le fond de vallée plutôt urbain et les versants à dominante rurale.

Plusieurs pôles urbains secondaires coexistent aux côtés du bipôle central de Maubeuge-Hautmont, autour desquels gravitent de nombreux villages. Après une longue période de baisse, la population tend à se stabiliser sous l'impulsion des petites communes qui bénéficient d'un cadre de vie avantageux dans un secteur socialement fragile.

L'offre en infrastructures de transport est multiple et variée :

- ♦ un réseau ferroviaire, Lille - Sambre-Avesnois notamment ;
- ♦ un réseau fluvial avec le canal de la Sambre ;
- ♦ un réseau urbain de transports publics dont une ligne de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) en site propre pour desservir les communes à dominante urbaine et périurbaine ;
- ♦ des lignes de cars issues du réseau interurbain départemental pour desservir les communes à dominante rurale de la partie élargie du ressort territorial.
- ♦ un réseau routier structurant vers Valenciennes/Lille, Mons/Bruxelles et vers le Bassin Parisien.

Un territoire fortement générateur de flux automobiles

Les habitants du Val de Sambre plébiscitent la voiture dans tous leurs déplacements.

La présence notoire de zones d'activités et d'équipements majeurs induit de nombreux déplacements, dont la plupart sont effectués en voiture. L'enjeu de ce PDU sera d'intensifier et de favoriser le report vers des modes alternatifs à la voiture.

Le réseau viaire absorbe aisément des trafics en hausse, tant au niveau des échanges que du transit. La traversée de Maubeuge constitue le principal point dur à résoudre. La voie en site propre de bus (TCSP) Maubeuge-Louvroil-Hautmont réalisée dans le cadre du projet VIAVIL en 2008, a été une des réponses apportées à ce défi.

Néanmoins, le taux de motorisation moyen est moins élevé que dans d'autres agglomérations, ce qui laisse à penser un potentiel de développement de l'automobile, et par conséquent la croissance prévisible du trafic. Cela soulève l'enjeu de développement de solutions alternatives à l'automobile pour éviter l'augmentation des trafics et la consommation accrue d'espaces publics à des fins de stationnement...

Un réseau de transports collectifs dense mais sous-utilisé au regard de ses potentialités

Dans le Val de Sambre, il existe une diversité d'offre (TER, BHNS, Bus, Car,...) qui doit pouvoir servir au développement des transports publics sur le territoire.

Le territoire bénéficie en effet d'un réseau ferré dense qui a largement participé à son développement mais qui s'est considérablement affaibli ces dernières décennies au point de devenir aujourd'hui un cul-de-sac malgré ses réelles potentialités pour les déplacements locaux d'échanges.

Une offre en transports collectifs urbains efficace se déploie sur le cœur de l'agglomération et s'étirole avec l'éloignement de la zone dense. Elle ne représente pas une réelle alternative à la voiture face au phénomène marquant de para-urbanisation.

Sa vocation dans les secteurs les moins denses reste centrée sur le transport des scolaires (collégiens et lycéens essentiellement) malgré le déploiement du Transport à la Demande (TAD) qui s'adresse à d'autres publics.

Encore peu de complémentarités ont été mises en place pour accompagner le développement des transports publics. Le parking-relais d'Aulnoye-Aymeries marque toutefois le début d'une nouvelle forme de mobilité multimodale et intermodale.

Des modes doux peu pratiqués

La pratique du vélo est marginale, notamment sur Maubeuge. Les infrastructures cyclables présentent de nombreuses discontinuités.

Si la marche à pied se hisse au deuxième rang des modes de déplacements des habitants après la voiture, avec près du quart des déplacements, elle n'en demeure pas moins très faiblement pratiquée notamment dans les centres où les espaces publics aménagés sont encore trop peu nombreux.

En outre, les nombreuses coupures liées aux diverses infrastructures et à un maillage cyclable discontinu pénalisent des modes actifs qui peinent à rivaliser avec la voiture, y compris sur les très courtes distances.

Les aménagements de la Sambre pourraient constituer l'ossature d'un réseau « modes actifs » plus maillé.

Une offre en stationnement automobile très abondante

L'offre en stationnement est particulièrement abondante et est gratuite sur tout le territoire, y compris dans les centre-villes, bien qu'elle soit parfois réglementée par des « zones bleues ». Il est facile de se stationner à Maubeuge, Hautmont, Jeumont ou Aulnoye-Aymeries.

Les projets de pôles d'échanges autour des gares intègrent également la question du stationnement.

Cette facilité de stationnement explique, en grande partie, l'importance de l'utilisation de la voiture au détriment des autres modes et pose la question du partage de l'espace public.

Des potentialités fluviales et ferroviaires inexploitées

Le territoire bénéficie de réseaux ferré et fluvial irriguant le cœur de l'agglomération dense et passant au plus près des populations et des zones d'emplois.

Pourtant, le mode routier domine outrageusement les déplacements de personnes et de marchandises.

Ces dernières années, des aléas ont interrompu l'utilisation de ces modes et ont porté un sérieux coup à leur attractivité.

Pourtant, des opportunités de réinvestir les déplacements ferrés et fluviaux existent, tant pour le trafic de marchandises, que pour le transport de personnes et la valorisation touristique du territoire.

Des perspectives de « reconnexion » sont à l'étude et doivent permettre à terme de redonner vie à un axe essentiel pour le développement de l'agglomération.

LES DÉFIS DU PDU DE LA SAMBRE //

Un débat pour demain

L'état des lieux est un diagnostic de la mobilité actuelle sur le Val de Sambre. Il doit susciter le débat avant l'élaboration des objectifs qui doivent permettre de :

- ◇ Valoriser au mieux ce qui fonctionne bien,
- ◇ Répondre aux besoins actuels et futurs,
- ◇ Associer harmonieusement tous les modes de déplacements,
- ◇ Agir sur l'ensemble de l'arrondissement.

A court terme, le PDU doit contribuer au développement économique des communes et à l'amélioration de la qualité de la vie de ses habitants. Il doit veiller à mieux équilibrer tous les modes de transport en s'assurant qu'il existe une complémentarité entre eux.

Le défi technique, financier et social est de taille mais il s'agit, au-delà des problèmes de circulation, de mettre en place un projet de mobilité qui doit être un outil de planification urbaine pour les années à venir.

Un état des lieux pour aider à faire des choix

L'état des lieux montre que si l'adaptation de l'offre de déplacements est faite en fonction de la demande individuelle, la voiture restera privilégiée par rapport aux autres modes et aura tendance à marginaliser ceux-ci. C'est déjà le cas pour les déplacements cyclistes. Si les transports en commun arrivent à se maintenir tant bien que mal leur part de marché, c'est au prix d'une augmentation de l'offre régulière mais qui n'est pas encore suffisante pour concurrencer la voiture individuelle. La politique du « tout pour la voiture » a ses limites et ses revers : saturation, insécurité routière, dégradation de l'espace public, pollution.

Il faut donc rechercher les conditions d'un juste équilibre entre la voiture, symbole de liberté et de confort, et la préservation du cadre de vie, sans oublier la dimension économique.

Une meilleure articulation des modes, complémentaires, permettra de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité globale du système et répondre à la diversité des besoins.

Des choix devront donc être faits sur les conditions d'accessibilité aux pôles de l'agglomération, ce qui posera le problème :

- ◇ de la place à accorder au stationnement sur voirie ;
- ◇ de l'organisation de la distribution des marchandises et de la place à accorder aux livraisons dans le temps et l'espace ;
- ◇ du partage de la voirie et de sa gestion entre les modes ou de la priorité à accorder à ceux-ci.

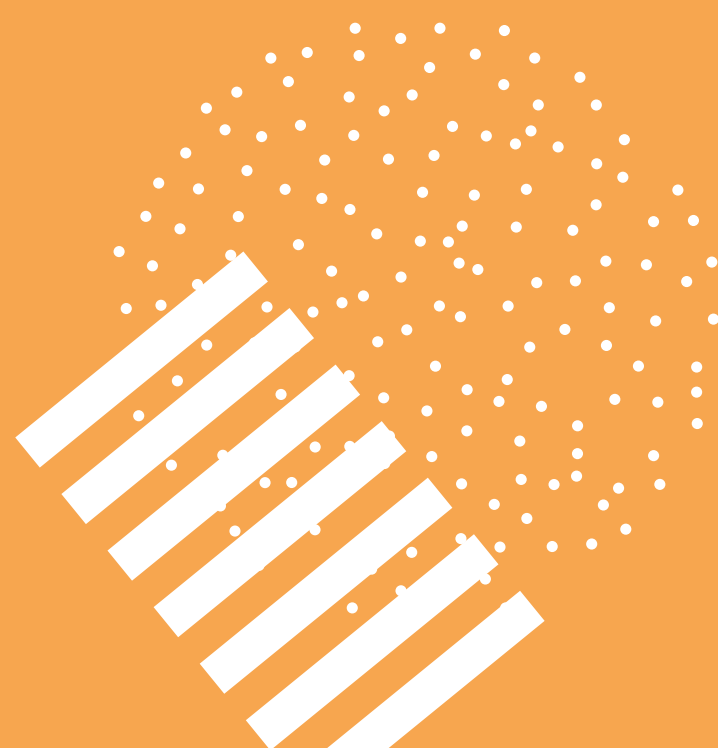
Pour faire ces choix, il faudra se poser la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités.



03

L'AMBITION :

**Instaurer une mobilité vectrice
d'attractivité et d'affirmation au
sein des réseaux Nord-européens**



Pour guider la définition d'actions adaptées au territoire, l'état des lieux fait ressortir plusieurs enjeux majeurs pour la politique de déplacements sambrienne :

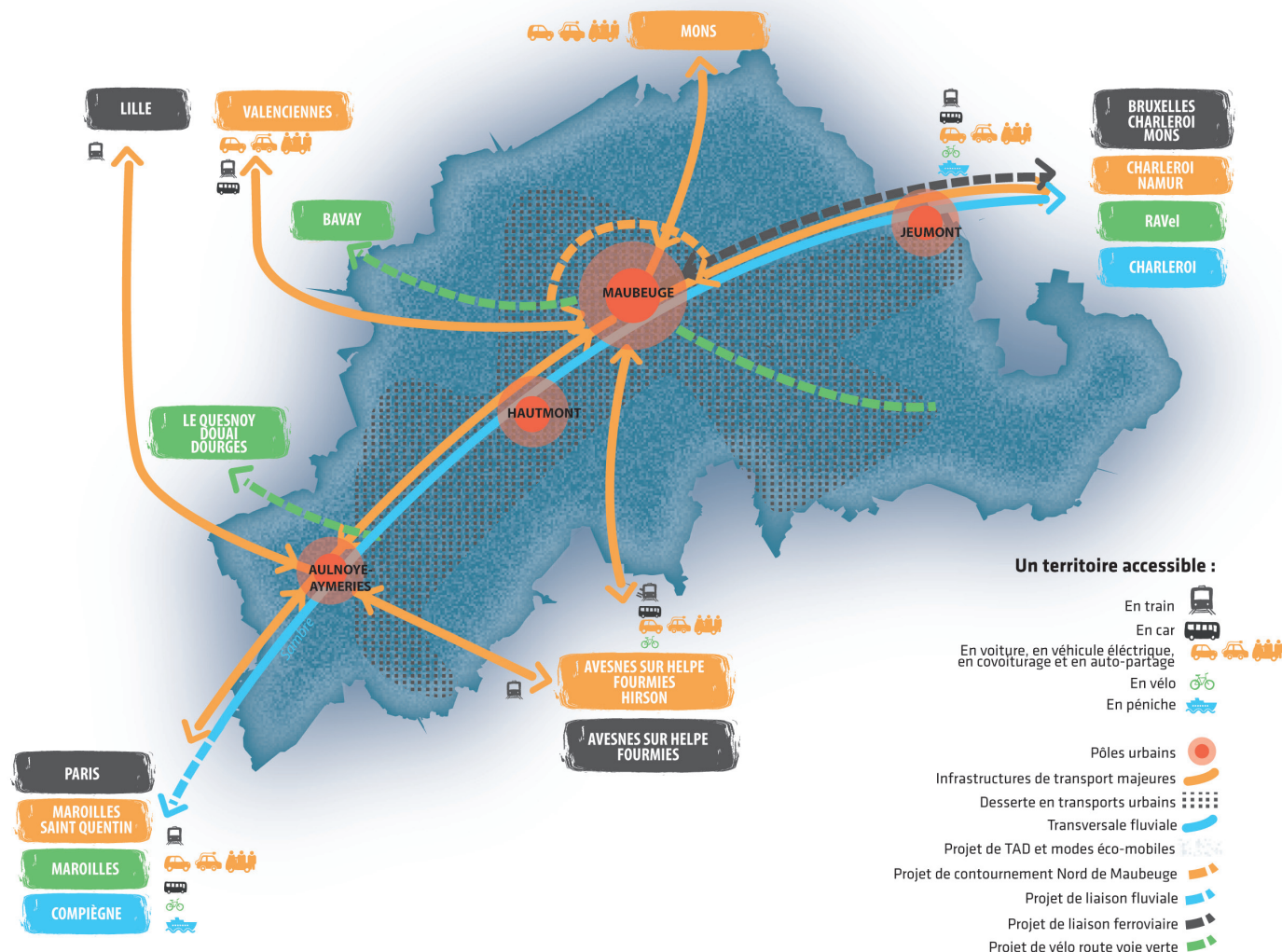
- ◇ la connexion du territoire à des réseaux plus vastes, pour le déplacement des personnes et des marchandises ;
- ◇ l'accessibilité sociale et spatiale à la mobilité pour tous les habitants ;
- ◇ l'attractivité économique et touristique du territoire ;
- ◇ le rééquilibre des parts modales.

Pour répondre à ces enjeux, le territoire ambitionne de se saisir de la politique de mobilité pour dynamiser son attractivité et affirmer sa place au sein des réseaux d'échanges nord-européens, en s'intégrant à une triple échelle : régionale, nationale et européenne.

La stratégie de mobilité du PDU fait écho aux autres politiques territoriales en cours, relatives à la redynamisation démographique, à la lutte contre la précarité énergétique et sociale, à la politique de la ville, au développement économique et à la valorisation touristique. La mobilité est ainsi un moteur de connexions territoriales et sociales, s'appuyant sur deux grands principes :

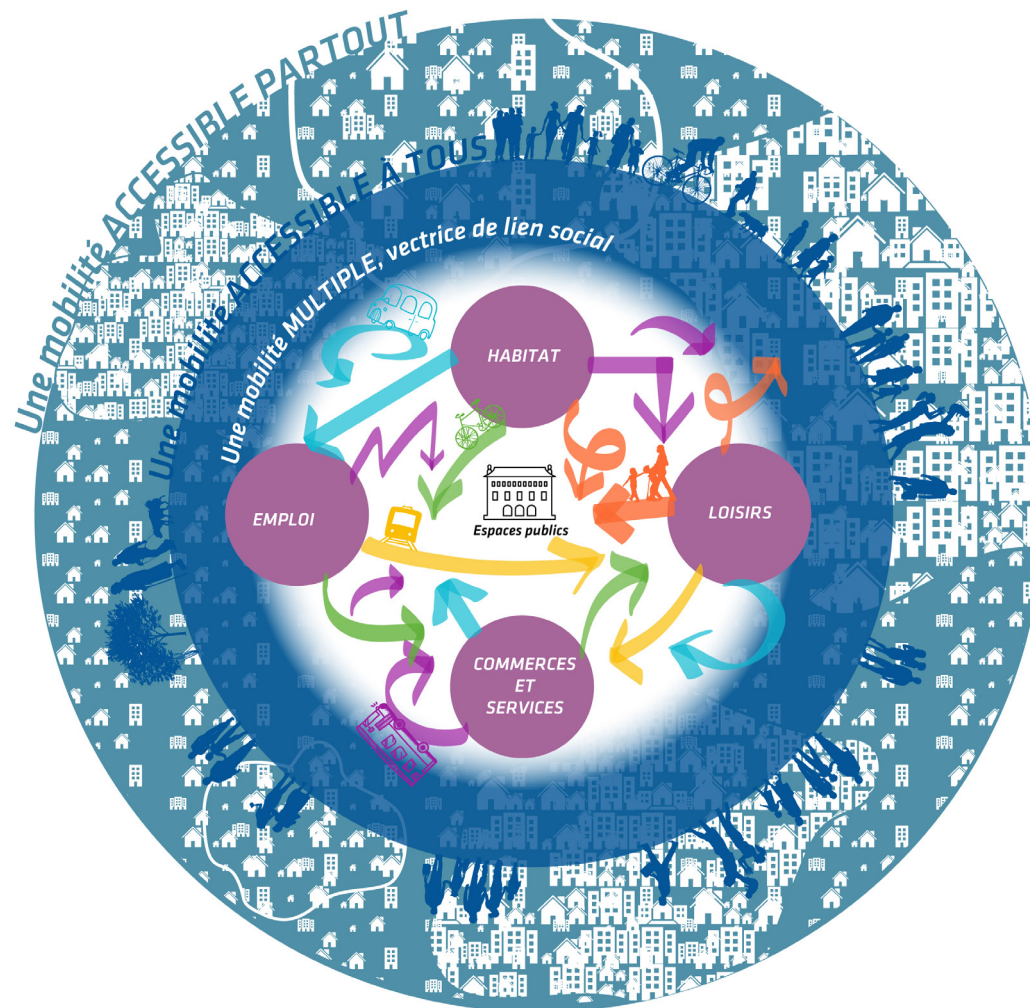
- Le Val de Sambre souffre aujourd'hui d'un déficit de connexions dans les réseaux régionaux, nationaux et transfrontaliers. Pourtant sa position géographique, au carrefour de ces trois échelles, lui confère des opportunités dont les élus souhaitent se saisir. L'amélioration des déplacements internes au territoire et l'optimisation de l'offre de transport en direction et en provenance des autres territoires contribueront à faciliter la mobilité et l'accès au Val de Sambre. Ces interconnexions territoriales définies à travers la stratégie de mobilité du PDU permettront au territoire de rayonner au cœur des dynamiques économiques nord-européennes.

PERSPECTIVES D'INTERCONNEXIONS TERRITORIALES



- Le territoire sambrien se caractérise par une déconnexion croissante entre les lieux d'emploi et d'habitat, comme a pu le démontrer l'état des lieux du PDU. Ce phénomène est générateur d'inégalités sociales face à la mobilité. Pour y remédier, les élus du territoire ambitionnent de placer la mobilité au cœur d'un système de connexions spatiales, économiques et sociales. Pour cela, le PDU projette de rendre la mobilité accessible à tous les habitants quels qu'ils soient (jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, publics fragiles, publics en situation de précarité, ...) et quel que soit leur lieu de vie (communes rurales, urbaines et périurbaines, quartiers enclavés, ...), grâce à de multiples moyens de déplacement (transports en commun, modes actifs, covoiturage, autopartage, véhicule électrique, ...).

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU SYSTÈME DE MOBILITÉ INTERNE AU TERRITOIRE

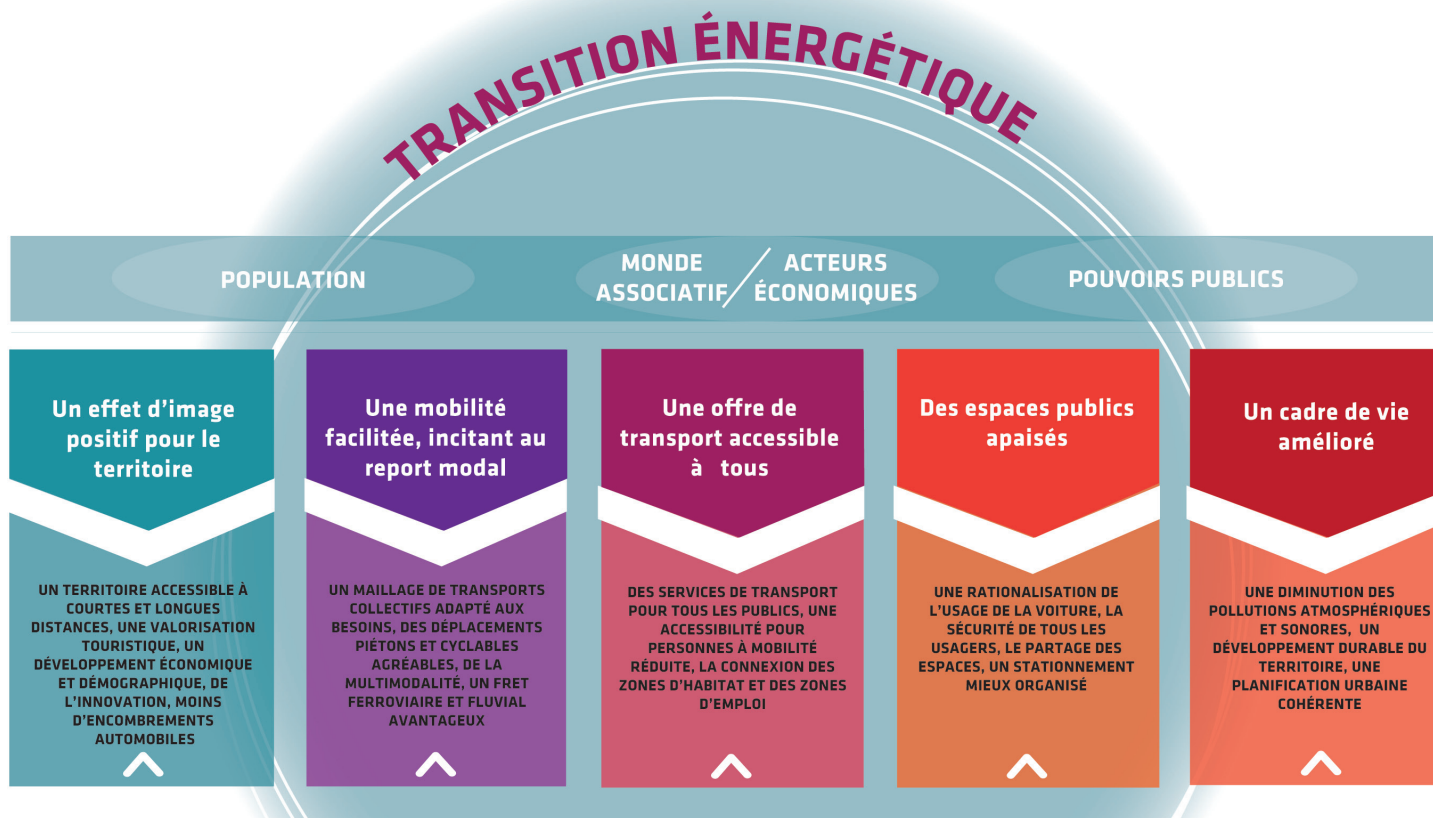


Conscient des effets néfastes d'une mauvaise qualité de l'air sur la santé humaine, le territoire sambrien intègre sa stratégie de mobilité dans la priorité nationale et régionale de lutte contre les pollutions atmosphériques, en faveur de la transition énergétique. Deux principaux leviers répondent à ce dernier point :

- Les communes urbaines et périurbaines du territoire sambrien sont celles qui génèrent le plus de polluants atmosphériques, du fait de la concentration des activités, des logements et des déplacements. Or ces communes sont également les plus adaptées pour favoriser les transports en commun, soutenir les nouvelles formes de mobilité « décarbonnées » et encourager les mobilités actives, notamment grâce aux courtes distances qui séparent les différents lieux de vie.
- Le territoire se caractérise par une forte prédominance de l'automobile et du fret routier. Pour autant, il est maillé par un réseau de transport en commun routier et ferroviaire à fort potentiel. Il comporte également un ensemble de véloroutes à vocation touristique à approfondir. Il est, enfin, traversé par la Sambre. Ces caractéristiques représentent tout autant d'occasions de s'engager dans une politique de report modal et de valorisation du cadre de vie.

L'ambition du PDU de la Sambre se veut être appropriée aux préoccupations de tous les acteurs du territoire, qu'il s'agisse des habitants, mais aussi des acteurs économiques, associatifs et publics.

UNE MOBILITÉ VECTRICE D'ATTRACTIVITÉ ET D'INTÉGRATION AUX RÉSEAUX NORD-EUROPÉENS : SES ATOUTS ET SES EFFETS



Afin d'en faciliter la lisibilité, l'ambition du territoire est déclinée en cinq objectifs. Ces objectifs sont complémentaires et interdépendants. Ils sont ensuite traduits par plusieurs fiches-actions qui concrétisent la politique de déplacement du territoire.

LA MISE EN ŒUVRE DE L'AMBITION : LES OBJECTIFS DE L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

OBJECTIF 1 : FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE PAR UNE OFFRE DYNAMIQUE DE TRANSPORTS COLLECTIFS //

La configuration du territoire sambrien et son positionnement au sein des réseaux de la Région des Hauts de France, tel qu'ils sont conçus, perçus et habités aujourd'hui, incitent à l'utilisation de la voiture individuelle. Pourtant, cette position au cœur des réseaux Nord-européens constitue également un atout que le territoire souhaite valoriser, notamment dans le cadre de la gestion de la mobilité des personnes. Or les transports publics sont capables de répondre à une multiplicité de besoins individuels, qu'il s'agisse de courtes ou de longues distances, de déplacements quotidiens ou occasionnels. Ils constituent, à ce titre, une plus-value pour le territoire lorsqu'ils sont adaptés aux besoins de la société. **Ce premier objectif du PDU ambitionne ainsi d'entamer le processus d'une nouvelle configuration de la mobilité sur le territoire sambrien, en vue de s'inscrire au sein de la politique régionale de mobilité durable, grâce à une offre attractive en transports en commun.**

→ La desserte ferroviaire est un enjeu majeur dans le développement d'un territoire. Il contribue directement à son attractivité, dans le rôle qu'il joue dans le cadre des déplacements domicile-travail et des trajets de longue distance. Dans les années 1970, le Val de Sambre était un carrefour ferré au centre duquel circulaient les marchandises et les hommes : il reliait Paris à Charleroi, Mons, Bruxelles, Amsterdam, Berlin et Moscou, ainsi que Calais, Lille et Valenciennes à Metz et Bâle. Depuis, ces infrastructures structurantes se sont écartées du territoire. La gare d'Aulnoye-Aymeries est restée le pivot de la Sambre-Avesnois tandis que la gare de Maubeuge s'est excentrée par rapport aux échanges régionaux et nationaux. Toutes deux ont par ailleurs perdu leur rôle à l'échelle européenne, principalement du fait de l'arrêt des circulations depuis et vers la Belgique. **Le territoire sambrien souhaite ré-impulser de nouvelles habitudes de déplacement par l'offre ferroviaire et ainsi accroître ses connexions avec les agglomérations lilloise, valenciennoise et parisienne, ainsi qu'avec les agglomérations belges.** Ceci passe par l'amélioration de l'offre ferroviaire vers ces territoires, mais pas seulement. Le Val de Sambre souhaite aussi étudier la possibilité de créer une desserte ferroviaire attractive pour les mobilités internes au territoire du PDU.

→ Les réseaux de transports collectifs routiers bénéficient d'un avantage considérable en termes de fréquence de passage, de lieux desservis et de coût de transport pour les usagers. Ces atouts en font leur attractivité et nécessitent d'être régulièrement ajustés aux attentes de la population pour rester compétitifs. Parmi eux, les transports collectifs urbains ont vocation à desservir principalement les villes urbaines et périurbaines. Il s'agit du réseau STIBUS sur le territoire sambrien. Ces lignes urbaines sont complétées par le réseau de transport interurbain ARC-EN-CIEL, qui dessert les zones rurales avec toutefois une forte corrélation avec les besoins en déplacements scolaires. Dans ce contexte, l'élargissement récent du ressort territorial du SMTUS pose aujourd'hui la question de la nécessaire desserte des communes à faible densité de population, ainsi que de l'optimisation de l'offre de transport en zones urbaines. **C'est la raison pour laquelle ce premier objectif du PDU projette de mieux adapter l'offre de transport collectif routier.** Pour cela, le contexte de la restructuration du réseau STIBUS est pris en compte et mis en parallèle de l'étude de la desserte en Transports à la Demande et en modes éco-mobiles. La pérennité de la liaison internationale entre Maubeuge et Mons est également un enjeu fort du territoire. Enfin, la question d'une offre en direction des aéroports est à étudier.

→ Les déplacements induits par les modes de vie actuels nécessitent de se déplacer toujours plus rapidement sur des distances de plus en plus longues. La volonté de favoriser l'usage des transports en commun ne peut donc s'exonérer d'une politique attractive en matière d'intermodalité. Cette dernière consiste à optimiser les réseaux de transport existants en garantissant un cheminement « porte-à-porte », c'est-à-dire sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement (voiture, bus, vélo, train, ...). Cette démarche implique la mise en complémentarité sur les plans technique, organisationnel et informationnel, de réseaux différenciés, à plusieurs échelles et par une pluralité d'acteurs. Cela suppose des lieux d'interconnexion, ponctuels ou parfois linéaires, appelés interfaces multimodales. Le Val de Sambre offre aujourd'hui encore trop peu d'aménagements intermodaux et multimodaux, ce qui fragilise l'attractivité des divers réseaux de transports en commun et freine la mobilité sur le territoire. **Par ce premier objectif, le PDU cherche donc à développer l'intermodalité sur son territoire, afin de faciliter les relations internes mais aussi de valoriser ses systèmes de mobilité au sein de la Région des Hauts de France.** L'objectif des actions est alors de proposer des aménagements intermodaux (information des voyageurs, tarification, QR-codes, ...) et de les promouvoir auprès de la population. Pour cela, le renforcement des interfaces, que constituent les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), est primordial. Dans cette optique, le PDU prévoit également de suivre les évolutions des enjeux de mobilité sur le territoire grâce à un observatoire. Ce dernier constituera un outil mis à disposition des élus du Val de Sambre pour affirmer et étayer leur stratégie de mobilité auprès des instances régionales, notamment dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

OBJECTIF 2 : ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE AVEC DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS DE MOBILITÉ //

Historiquement, les activités industrielles et les pôles urbains du territoire s'étaient étoffés le long de la Sambre et des voies de chemin de fer. Malgré la présence encore persistante des activités et de l'urbanisation à leurs abords, ces voies sont désormais délaissées au profit de la voiture individuelle et du fret routier. Ces dernières années, les modes routiers sont en effet apparus comme plus économiques et permettent une gestion au juste-à-temps des marchandises. Toutefois, les préoccupations et incitations actuelles en matière de protection de l'environnement, ainsi que l'augmentation des coûts des modes routiers, tendent à faire évoluer les pratiques de planification et de développement économique. **C'est à travers son second objectif que le PDU de la Sambre entend soutenir une gestion durable de son urbanisation et proposer de nouvelles opportunités de transport en se saisissant de son potentiel ferré et fluvial.**

→ L'enjeu de rendre les communes du territoire du PDU accessibles entre elles est tout aussi crucial que de permettre un accès facilité au Val de Sambre à l'échelle régionale, nationale et transfrontalière. L'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) constitue une formidable opportunité de repenser la planification de la mobilité. L'observatoire de la mobilité, prévu dans l'objectif 1 du PDU, est une étape nécessaire mais ne suffit pas à elle seule. La planification locale, à travers l'organisation harmonieuse du PDU et des PLU intercommunaux, est une occasion de profiter de ce contexte régional en cours de restructuration. Pour cette raison, ce deuxième objectif du PDU vient tout d'abord **anticiper les aménagements urbains à venir tant pour les logements que pour l'activité économique, grâce à la planification.** En effet, les PLU intercommunaux de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre et de la Communauté de Communes du Pays de Mormal, en cours d'élaboration, représentent des opportunités de lier déplacements et urbanisation. Le PDU de la Sambre vient ainsi concrétiser les orientations du SCOT Sambre-Avesnois, en incitant au rapprochement des lieux d'habitat, d'emploi et de commerce à travers les PLUi. Il invite également à ce que ces derniers intègrent les dessertes en transports en commun et participent au renforcement des liaisons piétonnes et cyclables du territoire. Par ailleurs, le PDU incite à créer les conditions nécessaires au déploiement des nouvelles formes de mobilités telles que le covoiturage, l'autopartage et le rechargement des véhicules électriques. Enfin, il réglemente le stationnement économique afin de libérer et mieux gérer les espaces publics.

→ La prédominance actuelle des modes routiers, dans le transport de marchandises et les livraisons, engendre un encombrement des voies et des espaces publics ainsi que des pollutions atmosphériques et sonores. Ces inconvénients concernent aussi bien les grands axes que les centres-villes. Or, le potentiel ferré et fluvial du territoire constitue une véritable force pour le Val de Sambre et une opportunité de s'affirmer, voire de se distinguer à l'échelle régionale et transfrontalière. Ce constat est d'autant plus prégnant que les transports ferroviaire et fluvial laissent désormais entrevoir des avantages financiers et techniques à leur utilisation pour les entreprises. Aussi, à travers son second objectif, le PDU de la Sambre projette de **s'engager aux côtés des acteurs économiques pour les soutenir dans l'utilisation de modes de transport de marchandises plus durables.** Bien loin d'imposer des logiques de déplacement qui ne leur correspondraient pas, le territoire ambitionne plutôt de sensibiliser et de soutenir les acteurs dans des démarches innovantes afin qu'ils développent les solutions de transport les mieux adaptées. Ce second objectif du PDU se positionne donc en faveur de la réutilisation des liaisons ferrées et fluviales existantes, en tant que dorsales du territoire. Les véhicules électriques et les systèmes de livraison non motorisés sont également des solutions avancées.

→ Alors que le trafic fluvial était florissant jusque dans les années 2000, la fermeture du Pont-canal de Vadencourt en 2006 a fini de mettre un terme à la circulation sur la Sambre, tant pour les marchandises que pour la plaisance. Divers projets ont toutefois persisté et démontrent encore aujourd'hui une volonté des acteurs locaux de réutiliser cette voie transversale et transfrontalière. La réouverture du Pont-canal de Vadencourt, prévue d'ici 2020 dans le Contrat de Plan Etat-Région, offrira bientôt de nouvelles perspectives pour le territoire. En effet, la Sambre, appréciée des plaisanciers pour son gabarit Freycinet et la diversité des paysages qu'elle traverse, est susceptible de retrouver une forte attractivité touristique puisqu'elle rouvrira la voie entre les pays d'Europe du Nord, Paris et les régions du Sud de la France. Par ailleurs, la circulation retrouvée permettra de remettre à l'ordre du jour les projets de transport de marchandises, notamment entre le port d'Hautmont et Charleroi. Le projet de Canal Seine Nord Europe constituera quant à lui, indirectement, une occasion de distinguer la Sambre à l'échelle Nord-européenne grâce à ses atouts patrimoniaux, mais aussi d'impulser de nouvelles relations économiques transfrontalières avec Charleroi. **Ce deuxième objectif du PDU entend donc profiter de ces contextes favorables pour réinvestir la Sambre et ses abords, en faveur de la mobilité touristique (fluviale, cyclable et piétonne), et d'impulser une nouvelle dynamique en ce qui concerne le fret fluvial transfrontalier.** Les ports d'Hautmont sont au cœur de cette double perspective fluviale. Toutefois, les ambitions sont bien plus larges puisqu'elles concernent des circuits touristiques dépassant les chemins de halage, pour promouvoir l'ensemble du territoire sambrien. De la même manière, les actions relatives au transport de marchandises s'attèlent à la fois aux opportunités infra-territoriales, telles que le transport de déchets ou de produits de carrières, et aux débouchés économiques transfrontaliers.

OBJECTIF 3 : VALORISER LE CADRE DE VIE PAR LES MOBILITÉS ACTIVES ET DÉCARBONNÉES //

La mobilité du territoire sambrien se caractérise par une place prépondérante de l'automobile, y compris pour les déplacements de courtes distances. Ce phénomène est lié à la fois au faible coût de ce mode de déplacement et à la grande facilité de stationnement, générant et s'additionnant à un déficit d'aménagements piétons et cyclables. Les phénomènes de périurbanisation, puis plus récemment de paraurbanisation (au-delà des villes périurbaines), sont venus accroître la dépendance des habitants à l'automobile. **Le défi de ce troisième objectif du PDU est donc de rééquilibrer les parts modales, afin que les modes actifs (piéton et cyclable) trouvent davantage leur place en complément des transports en commun, mais aussi afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques dues aux déplacements.** Ce bouleversement des habitudes des habitants est également placé au cœur des politiques sociales et économiques globales du territoire, en vue de redynamiser les espaces publics et les centres-villes, de valoriser le cadre de vie et de permettre à tous les citoyens de se déplacer aisément. Ainsi, par-delà la mise en œuvre les conditions nécessaires au partage de l'espace public pour tous les usages de la mobilité, l'enjeu réside dans la prise en compte de la vie locale, afin de rendre les rues « habitables ».

→ Les modes de déplacement actifs bénéficient d'atouts majeurs en ce qui concerne les déplacements de courte distance (inférieurs à 3 kilomètres). Ils sont peu coûteux, accessibles à tous, bénéfiques pour la santé, facilitateurs de lien social, respectueux de l'environnement et peu consommateurs d'espaces. Ils répondent donc de plus en plus aux préoccupations sociétales actuelles des habitants et des acteurs publics. Ces modes de déplacement souffrent toutefois d'une image d'insécurité et d'allongement de temps de parcours aux yeux des habitants. Sur le territoire sambrien, l'absence de lisibilité des liaisons piétonnes et cyclables, les nombreuses coupures urbaines, le manque de liaisons ou leurs multiples interruptions sont tout autant d'obstacles à la pratique des modes actifs, tant pour les déplacements quotidiens que pour les activités touristiques et de loisir. Pourtant, le potentiel y est grand puisque 63% des déplacements font moins de 3 kilomètres. **Le PDU entend entreprendre diverses opérations pour faciliter la mobilité cyclable et piétonne quotidienne et communiquer sur les bénéfices de leur utilisation auprès des habitants.** Les Schémas Directeurs Cyclables et Piétons constituent la pierre angulaire de ce projet pour déterminer une politique pérenne en la matière. D'ici leur réalisation, et pour leur application, le territoire projette de promouvoir les mobilités actives par la complétude des liaisons, la facilitation du stationnement vélo, la création d'une maison du vélo, la sensibilisation du public, ou encore une charte d'aménagements de voiries et un projet de location de vélos. Ces opérations, en lien direct avec les déplacements quotidiens, sont connectées aux principaux générateurs de déplacements (établissements scolaires, pôles d'échanges multimodaux, gares, commerces et services). **Au-delà de la question des migrations alternantes, le PDU s'attèle aussi à activer et animer des circuits de loisir sur l'ensemble du territoire sambrien, ainsi qu'à valoriser les véloroutes européennes pour s'affirmer au sein des réseaux transfrontaliers** (liaisons avec les voies vertes RAVeL notamment). L'attractivité touristique est ainsi mise en avant par la création de circuits, notamment grâce à la reconversion de voies ferrées, ainsi que par la volonté d'un maillage de relais éco-vélos.

→ Malgré l'utilisation particulièrement importante des modes routiers, le territoire sambrien a vu ses émissions de pollutions atmosphériques légèrement diminuer ces dernières années. Cette baisse est principalement due, dans le domaine des transports, au renouvellement du parc automobile et aux nouvelles normes réglementaires sur les véhicules diesel. Elle reste encore bien insuffisante au regard des objectifs du paquet Energie-Climat de 2008. Pour y parvenir, la mise en place d'une mobilité décarbonnée - c'est-à-dire peu émissive en polluants atmosphériques - est nécessaire mais elle ne saurait se cantonner aux modes de déplacement actifs. En effet, ces derniers sont limités à de courtes distances et ne répondent pas toujours à tous les besoins des usagers. L'éco-mobilité apporte dès lors des solutions aux enjeux de la transition énergétique. Elle désigne tous les modes de transport plus respectueux de l'environnement, notamment à l'égard des émissions de gaz à effet de serre. **A travers son troisième objectif, le PDU entreprend de lancer une dynamique d'éco-mobilité dédiée aux déplacements quotidiens par l'implication de tous les acteurs du territoire, qu'il s'agisse des particuliers, des collectivités ou des entreprises.** Pour cela, de multiples clés d'entrée s'offrent au territoire. La première passe par la démarche de « Territoire à énergie positive », dont le territoire Sambre-Avesnois est lauréat et qui représente une occasion significative de sensibiliser les acteurs et plus généralement la population. Une seconde opportunité réside dans la réalisation de Plans de déplacement par les administrations, les entreprises et les établissements scolaires. Ces Plans réunissent un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements générés par l'activité concernée (salariés, étudiants, clients, ...) et à proposer des alternatives à la voiture individuelle. Ils représentent ainsi des opportunités d'envergure. Les centres commerciaux constituent également des lieux de passage important, qui méritent d'être aménagés pour que la démarche d'éco-mobilité soit pérenne et attractive. Enfin, les formations d'éco-conduite sont promues auprès des particuliers, ainsi qu'auprès des chauffeurs de bus, des transporteurs routiers et des salariés.

OBJECTIF 4 : PROMOUVOIR UN USAGE INTELLIGENT DE LA ROUTE //

La zone de pertinence des transports en commun et des mobilités actives reste limitée, en particulier du fait des coûts qu'ils représentent pour les collectivités, des espaces desservis et de la multiplicité des besoins individuels. Les innovations autour de la voiture sont quant à elles une réalité à prendre en compte : la voiture connectée, voire automatique, pourrait changer les comportements d'achat et d'usage de l'automobile. **Ce contexte exige que les politiques publiques anticipent les évolutions de la mobilité et qu'elles se penchent sur l'optimisation de l'usage de la voiture ; ce que vise le territoire sambrien à travers ce quatrième objectif du PDU.**

→ Les déplacements routiers influencent aujourd'hui directement l'attractivité et le cadre de vie du Val de Sambre. Le développement de nouvelles formes de mobilité nécessitera du temps et n'effacera pas complètement ces pratiques. Pour ces raisons, une politique efficace de rationalisation du réseau viaire est primordiale. Celle-ci doit répondre à quatre préoccupations : la fluidité du trafic, l'accessibilité du territoire sambrien à large échelle, la diminution des polluants atmosphériques et sonores et l'intégration de la voiture dans la chaîne intermodale. Actuellement, les déplacements pendulaires sont majoritairement à l'origine de l'encombrement du réseau viaire, avec une concentration du trafic sur les grands axes. Le projet de contournement Nord de Maubeuge viendra compléter le maillage routier du territoire sambrien pour répondre en partie aux besoins des usagers, mais il ne saurait à lui seul résoudre toutes les difficultés rencontrées sur le réseau. **Ce quatrième objectif du PDU vise donc à remettre en perspective le réseau routier au sein de la politique de développement urbain du territoire.** Il est ainsi question de hiérarchiser et de jalonner le réseau viaire, afin de réorienter les flux de façon plus efficace et d'améliorer la visibilité des divers équipements territoire. Ceci sera complété par un travail sur les aménagements urbains liés (entrées de villes), la qualité de circulation en centres-villes ainsi que sur les futurs projets urbains. Les projets routiers des territoires limitrophes sont également anticipés, dans la mesure où ils auront un impact sur le trafic local.

→ La qualité de l'accessibilité d'un territoire et de son attractivité passe également par une gestion qualitative des centres urbains. La voiture étant un mode de déplacement particulièrement consommateur d'espace, la rationalisation des espaces dédiés est une problématique majeure puisqu'elle a une influence directe sur le cadre de vie des espaces urbains. Or aujourd'hui, le territoire sambrien se caractérise par une offre de stationnement abondante et gratuite, accordant une importance considérable à l'automobile mais ne laissant que peu de place aux autres formes de mobilité. La gestion du stationnement automobile est donc une priorité qui doit être, d'une part, intégrée aux objectifs de développement des mobilités moins émissives en polluants atmosphériques et, d'autre part, appropriée à tous les besoins des usagers et acteurs du territoire. **Le quatrième objectif du PDU s'attèle ainsi à réorganiser l'offre de stationnement pour contribuer à une meilleure répartition des différentes parts modales et sécuriser les modes actifs.** La réforme relative à la décentralisation du stationnement, prescrite par la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014, constitue un contexte général favorable à l'établissement d'une nouvelle politique locale en la matière. Elle permettra de replacer cette dernière au cœur des projets urbains. Cet objectif du PDU projette également de valoriser l'offre de stationnement existante afin d'en faciliter la lisibilité et de mieux organiser les déplacements automobiles.

→ La voiture est encore aujourd'hui conçue comme un mode de transport individuel, avec pour inconvénient d'être génératrice d'inégalités sociales. Son coût à l'achat et à l'entretien, combiné à l'accessibilité au permis de conduire et à la hausse du prix du pétrole, en sont les principaux facteurs. Ces caractéristiques rendent ce mode de transport inaccessible pour certains publics (classes sociales défavorisées, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, enfants, ...) et renforcent les inégalités sociales. La mobilité, comme vecteur de lien social, ne peut plus être considérée sur un registre individuel, y compris pour la voiture. A ces préoccupations sociales s'ajoutent les problématiques de gestion des polluants atmosphériques et des trafics automobiles. **Le PDU s'empare de cette question en souhaitant créer les conditions nécessaires au développement des nouveaux usages de la voiture, en luttant contre « l'auto-solisme » et en favorisant le déploiement des voitures électriques.** Le territoire souhaite ainsi développer les usages optimisés de la voiture par l'encouragement à la pratique du covoiturage et de l'autopartage. Il poursuit également sa politique en faveur de la voiture électrique en substitution à la voiture traditionnelle, car elle est moins gourmande en énergies fossiles et crée moins de nuisances de proximité (moins de bruit et moins de rejets de polluants).

→ La gestion du trafic routier requiert d'accorder une attention particulière à la sécurisation des voiries. Cette dernière est indispensable au partage des espaces publics. Sur le territoire du PDU, le nombre d'accidents est en constante diminution depuis 2000. Toutefois, les véhicules légers demeurent les plus impliqués, suivis dans une moindre mesure des deux-roues motorisés. Par ailleurs, la sécurité des voiries est au cœur de la politique de développement des mobilités actives du PDU. Pour être attractifs, la marche et le vélo doivent avant tout devenir des déplacements sécurisés. Or, actuellement, le territoire sambrien souffre de nombreuses coupures urbaines ainsi que de pratiques de stationnement automobile parfois anarchiques, qui engendrent un sentiment général d'insécurité pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. **La poursuite des efforts de sécurisation des voiries et de résorption des points noirs intègre donc légitimement le quatrième objectif du PDU.** Pour ce faire, l'observation de l'accidentologie et des flux routiers sont des prérequis. Ils seront complétés par les aménagements urbains nécessaires. Le traitement des passages à niveau est également prévu afin de sécuriser et valoriser les cheminements piétons et cyclables.

OBJECTIF 5 : FACILITER LA MOBILITÉ POUR TOUS //

La question de la mobilité n'est pas seulement spatiale (des infrastructures affectées à un mode de transport) ou temporelle (l'individu raisonne généralement en temps de déplacement). Elle est aussi un domaine structurant de la société dans la mesure où le déplacement représente la capacité à s'intégrer dans une vie sociale. A ce titre, la mobilité doit être un droit à la portée de tous. Aussi, **ce cinquième objectif du PDU de la Sambre projette de mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que tous les individus puissent circuler facilement sur le territoire, quel que soit leur catégorie sociale, leur motif de déplacement ou leur handicap.** Il s'agit à la fois de lutter contre la sédentarité et l'exclusion sociale, et de concevoir les espaces de mobilité comme des vecteurs de lien social et de dynamisme socio-économique.

→ Au cours du XXème siècle, la croissance des villes s'est manifestée par l'étalement urbain, la dé-densification et la fragmentation urbaine. Plus récemment, les villes périurbaines et rurales se sont développées grâce à l'attractivité des coûts du foncier et à la recherche de l'accession à l'habitat individuel. Corrélativement, la déconcentration géographique des entreprises a conduit à la délocalisation de l'emploi. Pour autant, ces évolutions n'ont pas provoqué l'augmentation du temps accordé aux déplacements domicile-travail, malgré l'allongement des parcours entre les lieux d'habitat et les secteurs d'emploi. Aussi, ces phénomènes ont fortement reposé sur l'accroissement de la vitesse des déplacements. Le système de mobilité quotidienne a alors généré des inégalités socio-spatiales. Les facilités d'accès à la mobilité, quel que soit le mode de transport, forment depuis un facteur de discrimination sociale. Le Val de Sambre a été marqué par cette évolution sociale, économique et spatiale. Même s'il a tendance à isoler plus facilement les publics les plus fragiles, ce contexte discriminant concerne tous les habitants du territoire. Il touche aujourd'hui, d'une part, toutes les personnes ne pouvant se déplacer en voiture. Les raisons étant multiples : elles ne possèdent pas de véhicule, ne disposent pas du permis de conduire, sont dépendantes (enfants, personnes âgées, personnes handicapées, ...), n'ont pas accès aux transports en commun, etc. D'autre part, et à contrario, ce phénomène discrimine également les individus fortement dépendants à l'automobile (en

particulier du fait de leur lieu d'habitation éloigné voire isolé des services de transport en commun et des lieux d'emploi, de commerce, de loisirs, ...). **Cette vulnérabilité face à la mobilité participe à la précarité énergétique et sociale des habitants. C'est la raison pour laquelle ce cinquième objectif du PDU adopte des mesures en faveur de la lutte contre ces situations de fragilité et d'enclavement.** Cette action concerne d'une part la création de connexions pour les quartiers en difficulté, pour lesquels un travail relatif à la politique de la ville est engagé. Cette dernière représente une occasion de lier urbanisation et mobilité pour concevoir des lieux de vie facilement accessibles, pour tous et par tous les modes de déplacement. Par ailleurs, cette action vise à proposer des solutions de transport aux publics fragiles, aux populations éloignées de transports en commun et à ceux dépourvus de véhicules, par une combinaison de moyens de déplacements et la valorisation du monde associatif local qui agit en faveur de la solidarité et de l'insertion. Ceci passe notamment par les plateformes de mobilité.

→ La loi du 11 février 2005 pour l'égalité de droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit le principe général d'accessibilité pour tous. Elle plaça la question de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et, plus largement, des personnes à mobilité réduite, au sein de la chaîne des déplacements. Cette loi instaure alors un principe novateur d'équité sociale face aux enjeux de la mobilité. La mobilité est désormais conçue comme un service rendu à l'utilisateur, et non comme un acte strictement individuel. La mobilité réduite devient la nouvelle référence à prendre en compte pour concevoir les espaces publics, la ville et les transports. En effet, lorsqu'un espace est rendu accessible pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap, il est généralement accessible pour tous. Or, actuellement, le territoire sambrien se caractérise par un nombre important d'espaces inadaptés à ce public : stationnements gênants, coupures urbaines, aménagements publics inappropriés. **Le cinquième objectif du PDU s'attache à résoudre ces difficultés rencontrées dans les déplacements des personnes à mobilité réduite et de celles en situation de handicap.** Cela concerne d'une part la poursuite de la mise en accessibilité des transports (réseaux de bus, de cars et de trains), tant en ce qui concerne les locaux d'accueil du public que les véhicules et les arrêts ou quais d'embarquements. D'autre part, le stationnement dédié aux véhicules adaptés sera facilité, notamment à proximité des lieux de vie. Enfin, des opérations seront menées en faveur du partage des espaces (guide, aménagements urbains, ...).

→ Bien avant l'automobile, les rues ont toujours été source de conflits (piétons, chevaux, carrosses, ...), causés par une juxtaposition d'usages désorganisés en un seul endroit. Au fil des siècles, la répartition des modes de déplacement a été organisée par les pouvoirs publics pour apporter davantage de sécurité, bien que celle-ci ne parvienne pas à être complète. L'avènement d'une société de « vitesses » a fait émerger une nouvelle conception des espaces publics. De nos jours, ceux-ci sont ainsi devenu quasiment exclusivement automobiles sur le territoire du PDU. Les conflits d'usage et l'insécurité sur les voies de déplacement existent toujours, et, de surcroît, l'affaiblissement des autres usages provoque une sédentarité excessive des sambriens. **Le PDU projette dès lors, à travers ce cinquième objectif, d'apporter une réponse à ces difficultés de mobilité, ainsi que créer une nouvelle vision des espaces publics en vue de rendre les usages moins conflictuels.** Au-delà des opérations visant à rendre les cheminements piétons et cyclables plus visibles et plus sécurisés, l'idée est également de développer une politique tarifaire adaptée aux besoins de chacun, et notamment des publics fragiles. Le territoire souhaite par ailleurs s'engager dans une charte en faveur du « Code de la rue », en vue de veiller au respect mutuel de tous les usagers, de renforcer la sécurité de tous, de favoriser les modes actifs en centre-ville et de faire vivre les espaces publics comme lieux de partage et de lien social.

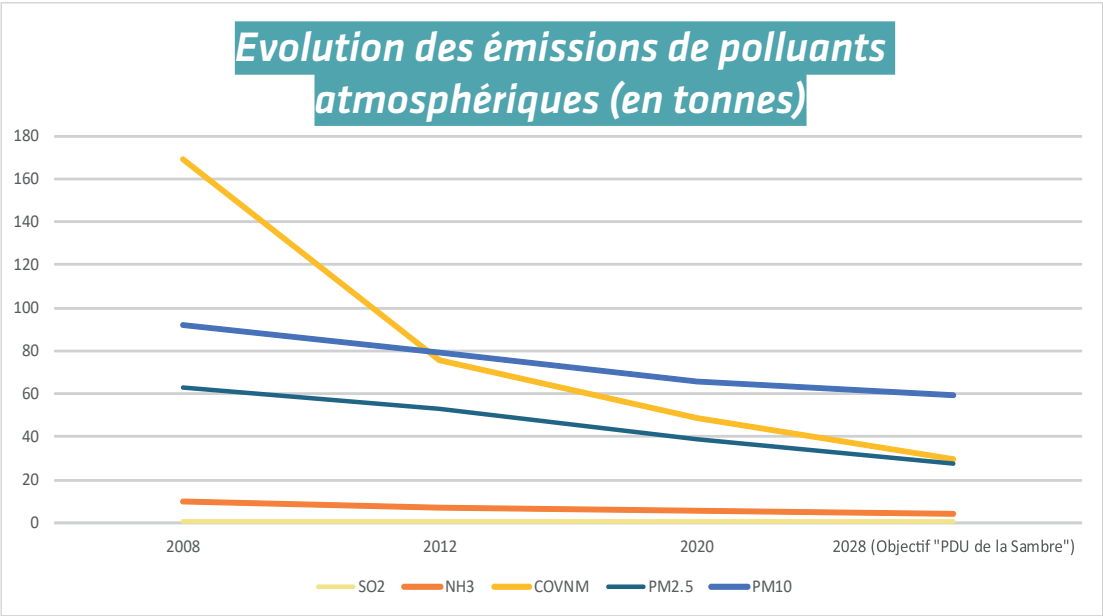
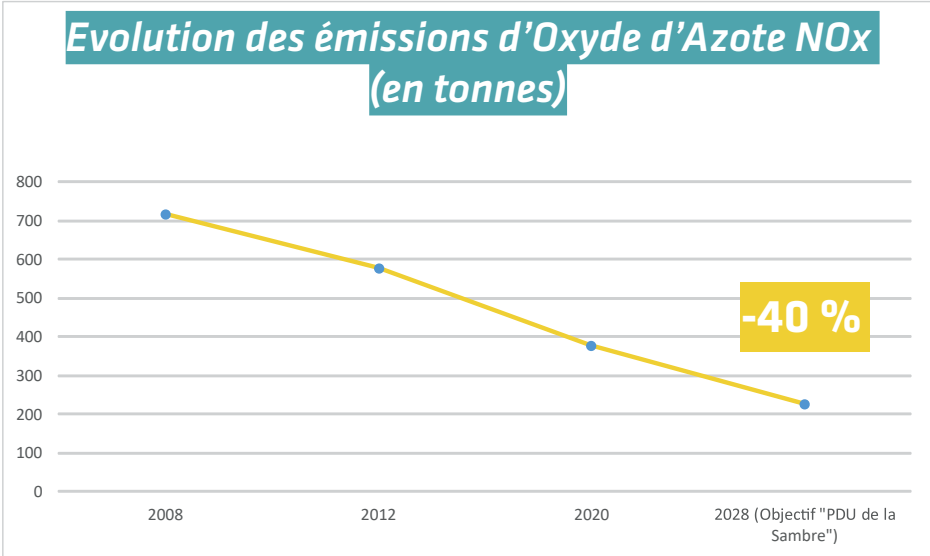
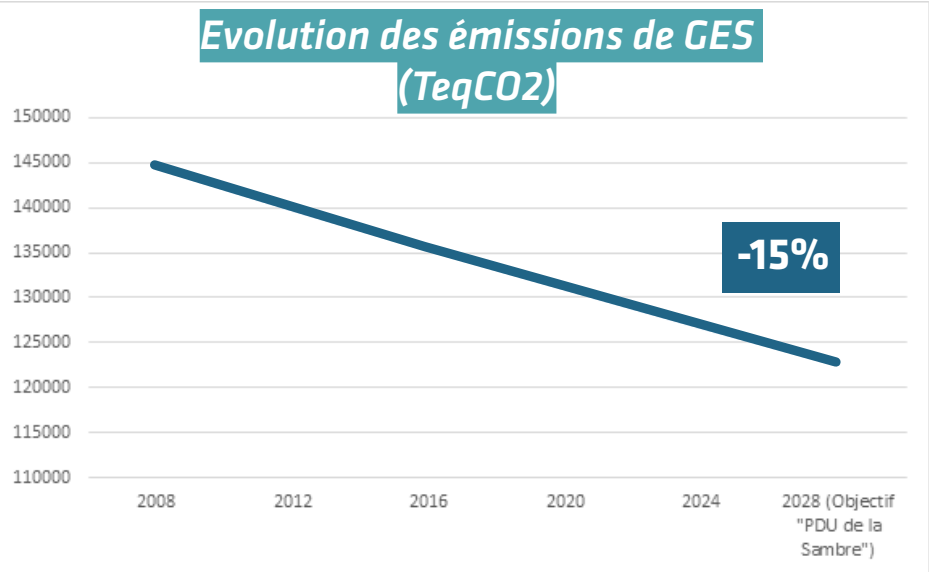
LA FINALITÉ DE L'AMBITION : LES OBJECTIFS QUANTITATIFS DE LA DYNAMIQUE DE MOBILITÉ

Les objectifs quantitatifs traduisent l'ambition politique vers laquelle souhaite tendre le territoire à l'horizon 2029. Les cinq objectifs précédemment énoncés devraient ainsi avoir pour conséquence de :

- ◇ réduire les émissions de polluants atmosphériques ;
- ◇ rééquilibrer les parts modales ;
- ◇ diminuer la part de la population qui est immobile.

Ces objectifs ne pourront être atteints que si toutes les actions du PDU sont menées à bien et que les études projetées sont concrétisées par des opérations après l'évaluation à mi-parcours.

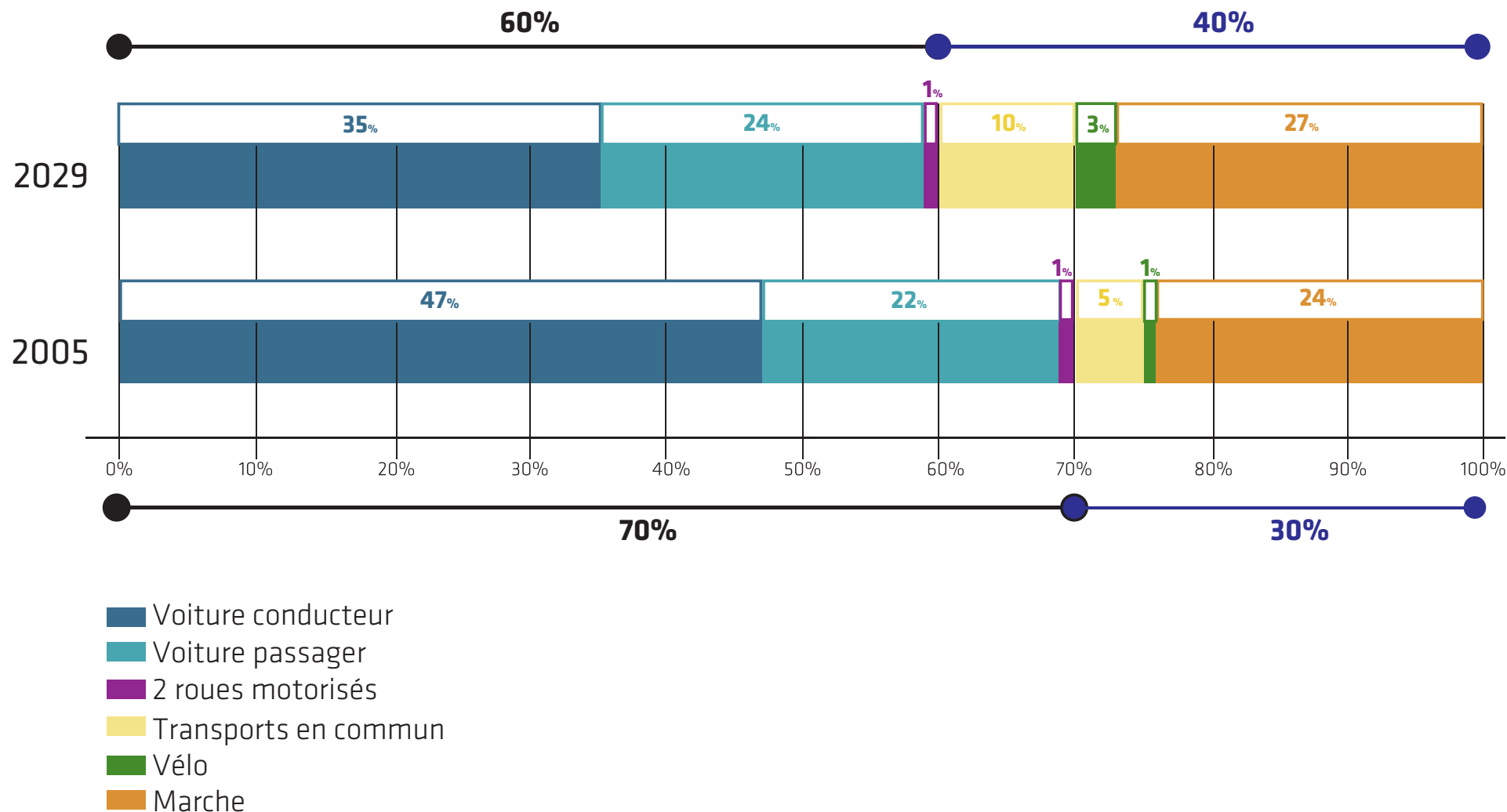
LES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES //



LES OBJECTIFS D'ÉQUILIBRE DES PARTS MODALES //

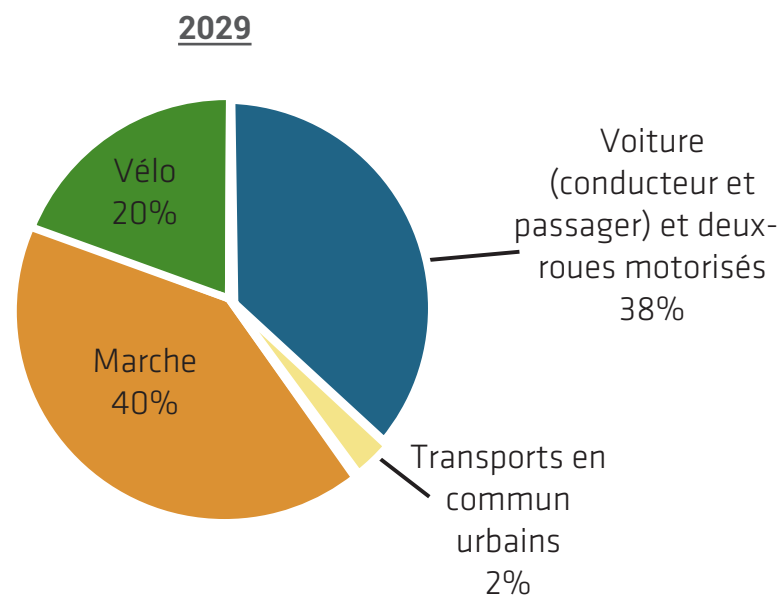
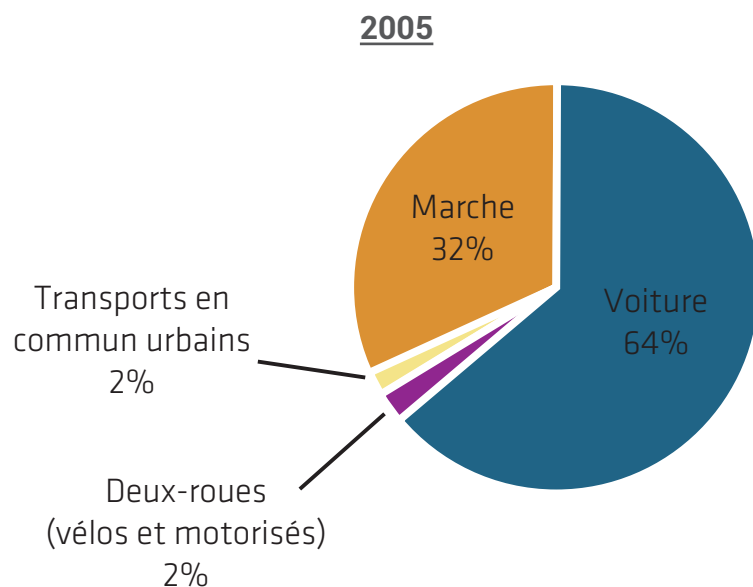
03

Répartition modale de tous les déplacements



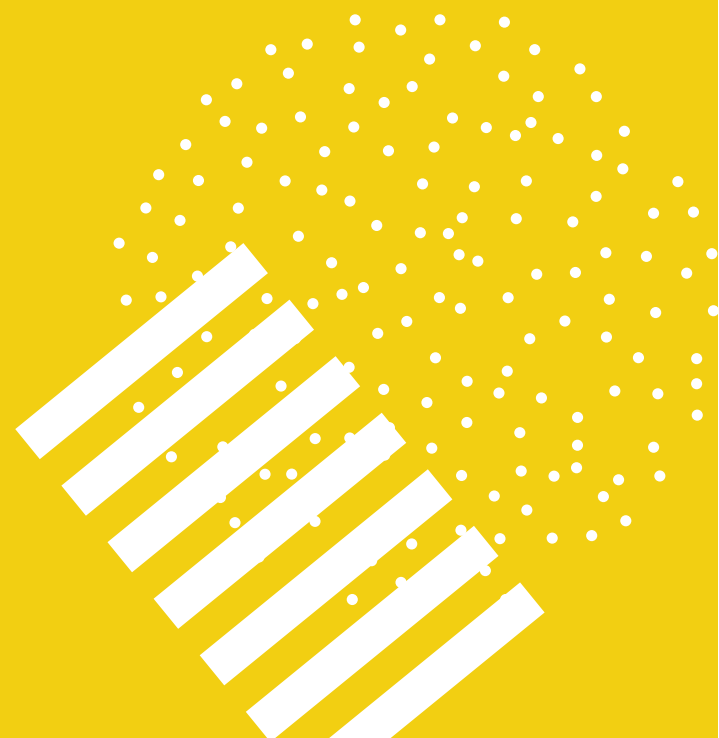
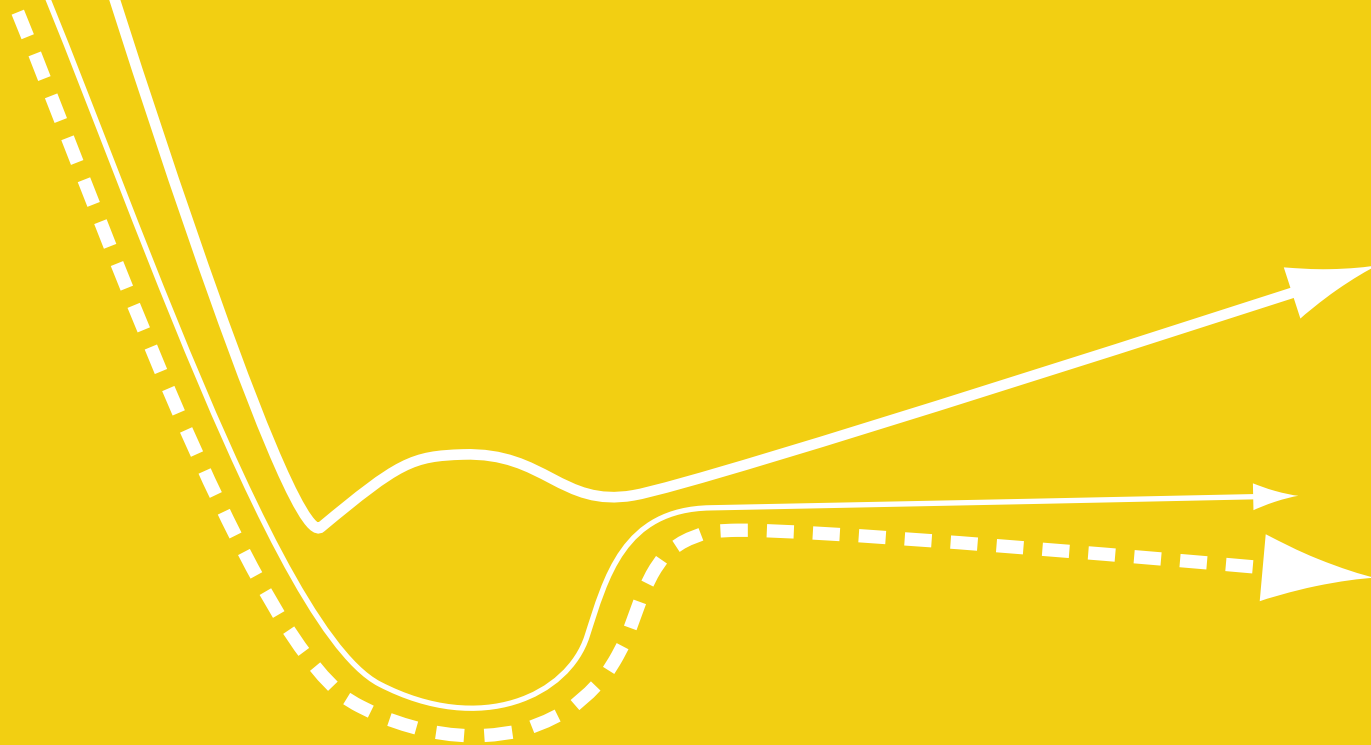
LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS POUR LES DÉPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES //

Répartition modale des déplacements inférieurs à 3 kilomètres



04

LE PLAN D'ACTIONS 2019–2029



CONTENU ET ORGANISATION DES FICHES ACTIONS

Le PDU de la Sambre est composé de 15 fiches-actions, réparties entre les 5 objectifs. Ces fiches-actions sont subdivisées en mesures, qui sont à mettre en œuvre à horizon 2029.

D'une part, chaque fiche-action rappelle :

- ◇ **LES AMBITIONS DU TERRITOIRE ;**
- ◇ **LES CONSTATS (LES ELEMENTS MARQUANTS DE L'ÉTAT DES LIEUX) ;**
- ◇ **LES DÉFIS À RELEVER (LES OBJECTIFS VISÉS).**

D'autre part, chaque fiche-action présente l'ensemble des mesures poursuivies et leurs caractéristiques de mise en œuvre :

◇ **LES MESURES :**

- Les mesures prescriptives sont obligatoires. Elles ont un caractère opposable.
- Les mesures d'intention sont facultatives. Elles peuvent directement être mises en œuvre ou devenir prescriptives suite de l'évaluation à mi-parcours du PDU.

◇ **LA CATÉGORIE :**



- **Etude**, qui consiste en la réalisation d'études d'opportunité, de propositions de services ou d'aménagements, d'analyses prospectives ou encore d'observatoires ;



- **Planification**, qui vise la transversalité entre les documents de planification du territoire (PDU, PLUi, SCoT) à travers des règles en faveur de la mobilité ;



- **Opération**, qui engage l'exécution concrète d'aménagements, d'ouvrages, de services, de politiques (guide, schéma, expérimentations, ...), d'actions de communication et de sensibilisation.

◇ **LE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE**

◇ **LES PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS**

♦ LE DÉLAI :

Il s'agit du délai imparti pour engager la mesure :



- **Court terme** : dès l'approbation du PDU



- **Moyen terme** : à 5 ans



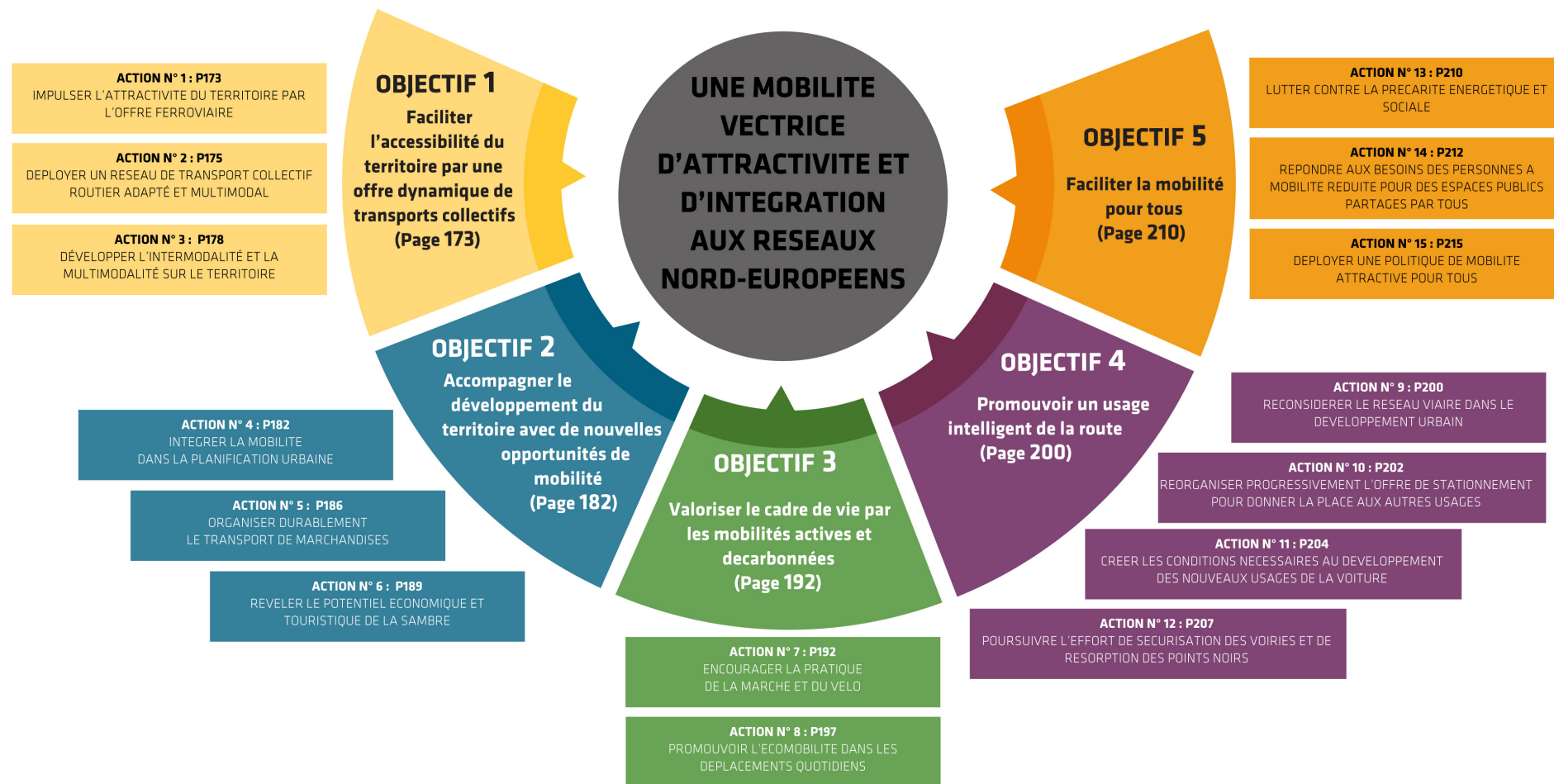
- **Long terme** : à plus de 5 ans.

Enfin, chaque-fiche-action énumère **les indicateurs de suivi** - qui permettront d'évaluer les mesures à mi-parcours et à échéance du PDU - ainsi que quelques **repères financiers** à titre indicatif. Ces derniers ne représentent pas des budgets, les montants précis seront décidés et votés au fur et à mesure par les maîtres d'ouvrage conformément aux procédures légales.

Le PDU de la Sambre comprend 15 mesures d'étude. Celles-ci ont une portée pré-opérationnelle et fondent le socle de la stratégie de mobilité qui sera menée à long terme sur le territoire. Une fois finalisées, ces études auront pour vocation d'aboutir à la mise en œuvre d'opérations précises et adaptées aux enjeux locaux, soit à mi-parcours du PDU, soit à son échéance. Au fur et à mesure, elles viendront ainsi compléter les opérations et la planification.

LES CATEGORIES DES MESURES PAR OBJECTIF (en nombre de catégories)

	ETUDE	OPERATION	PLANIFICATION	TOTAL
OBJECTIF 1 Faciliter l'accessibilité du territoire par une offre dynamique de transports collectifs	8	9	0	17
OBJECTIF 2 Accompagner le développement du territoire avec de nouvelles opportunités de mobilité	5	6	5	16
OBJECTIF 3 Valoriser le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonnées	1	14	1	16
OBJECTIF 4 Promouvoir un usage intelligent de la route	1	13	0	14
OBJECTIF 5 Faciliter la mobilité pour tous	0	8	0	8
TOTAL	15	50	6	71



FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE PAR UNE OFFRE DYNAMIQUE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

// ACTION N° 1 :

IMPULSER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR L'OFFRE FERROVIAIRE

Les liaisons ferroviaires sont particulièrement adaptées pour parcourir des moyennes et longues distances. Elles représentent un moyen efficace d'intégrer un territoire dans une échelle territoriale beaucoup plus vaste et participent ainsi à l'attractivité de celui-ci. Elles constituent à ce titre une alternative à la voiture, à condition que l'offre en transport ferroviaire soit suffisante, adaptée à la demande et accessible au plus grand nombre.

CONSTATS :

- ♦ 15% des déplacements quotidiens sont à destination du Nord et du Pas-de-Calais, tandis que 5% des flux sont à destination d'autres territoires dont une très grande majorité à destination de la Belgique (source : Enquête Mobilité Déplacements, 2005).
- ♦ Des déplacements intermodaux encore peu nombreux (1% du total des déplacements), effectués en grande partie sur le réseau SNCF (43%), puis sur le réseau STIBUS (28%) (source : Enquête Mobilité Déplacements, 2005).
- ♦ Des Pôles d'Echanges Multimodaux sur le territoire : Maubeuge ; Aulnoye-Aymeries ; Jeumont (en projet) ; Hautmont (en projet).
- ♦ Un territoire traversé par deux axes ferroviaires offrant des liaisons avec les territoires voisins (français et bleges) et la métropole lilloise.
- ♦ 10 gares ou haltes ferroviaires permettant à une grande partie de la population de disposer d'un accès au transport ferroviaire à proximité de son domicile.
- ♦ Aulnoye-Aymeries, la gare « pivot » du réseau, classée d'intérêt régional ; Maubeuge, une gare excentrée du réseau ferroviaire.
- ♦ Une faible desserte des haltes ferroviaires.
- ♦ Une offre majoritairement tournée vers Lille (et non en direction du territoire du PDU) et fragilisée vers Paris ; des liaisons vers l'Avesnois discontinues ; une disparition des liaisons avec la Belgique.

DÉFIS À RELEVER

- ♦ Remédier au manque de trains et surtout à la dissymétrie des temps d'accès dans le sens Lille-Sambre, qui pénalise fortement les migrations pendulaires vers le territoire sambrien.
- ♦ Répondre aux besoins du Val de Sambre y compris dans une optique transfrontalière (Paris-Charleroi).
- ♦ Faciliter la mobilité sur le Val de Sambre et vers l'extérieur dans toutes les directions, pour rendre le territoire plus accessible et attractif.

CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 1.1	ETUDIER LES ATTENTES DES USAGERS ET LES POSSIBILITÉS D'AMÉLIORER L'OFFRE FERROVIAIRE AUX TROIS ECHELLES SUIVANTES : ◇ pour les mobilités internes au territoire ; ◇ vers le territoire sambrien, depuis Valenciennes et Lille ; ◇ en direction et depuis Paris. (diminution des temps de parcours, réduction du nombre de correspondances, nouvelles liaisons, opportunités de renforcement de l'existant, étude de marché sur les besoins et les coûts, tarifications, ...)	MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SMTUS - Région Hauts de France DÉLAI 
CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 1.2	MENER DES ÉTUDES DE MARCHÉ, TECHNIQUES ET DE TERRAIN POUR ÉVALUER LES COÛTS, LES CONTRAINTES ET LES OPPORTUNITÉS DE RÉTABLIR LES LIAISONS FERROVIAIRES PARIS - BELGIQUE VIA LA SAMBRE	MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Région Hauts de France DÉLAI 

CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 1.3	UTILISER LES RÉSULTATS DE CES ÉTUDES DANS LE CADRE D'UN NOUVEAU CADENCEMENT	MAÎTRISE D'OUVRAGE Région Hauts de France
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - SNCF DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des études.
- Nombre, fréquence, destination/origine des liaisons ferroviaires sur le Val de Sambre.
- Nombre de voyageurs en gares sambriennes.
- Nombre d'abonnés (travail et études) et leurs communes de résidence.
- Part modale du transport de voyageurs ferré.
- Evolution des migrations alternantes.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

Etude de flux ferroviaire : 30 000€ à 40 000€.

FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE PAR UNE OFFRE DYNAMIQUE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

// ACTION N° 2 :

DÉPLOYER UN RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER ADAPTÉ ET MULTIMODAL

Les transports collectifs routiers (cars, bus, transport à la demande) sont des moyens de transport efficaces pour compléter l'offre ferroviaire et proposer une alternative pertinente à la voiture, tant sur des longues que sur des courtes distances. Ils répondent ainsi à des préoccupations de régulation des trafics automobiles et de réduction des gaz à effet de serre et pollutions atmosphériques. Ils offrent aussi des opportunités de mobilité à tous les publics sur tout le territoire. Pour répondre aux besoins de mobilité actuels, ce réseau doit être coordonné aux autres moyens de déplacements (train, modes actifs, covoiturage, ...).

CONSTATS :

- ♦ Une bonne couverture STIBUS des secteurs denses surtout depuis la mise en service de la ligne de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) ;
- ♦ Mais un réseau de bus parfois sous-fréquenté.
- ♦ Une voie de bus en site propre (TCSP) Maubeuge-Louvroil qui augmente la vitesse commerciale et la qualité du service en cœur d'agglomération, qu'il convient de préserver ;
- ♦ Une bonne mutualisation des lignes ARC-EN-CIEL, dans les secteurs ruraux mais sans doute encore trop peu de TAD et d'offre en écomobilité ;
- ♦ La remise en service de la ligne internationale Maubeuge-Mons en septembre 2016 ;
- ♦ Des lignes de cars express et des lignes touristiques gérées par le Département ;
- ♦ Pas de liaisons avec l'aéroport de Charleroi, ni avec celui de Lille.

DÉFIS À RELEVER

- ♦ Proposer une offre STIBUS adaptée à la nouvelle configuration du ressort territorial, notamment dans les secteurs à faibles densités.
- ♦ Renforcer voire développer les liaisons transfrontalières et internationales avec la Belgique.
- ♦ Saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour réinterroger et valoriser la desserte en transports en commun.

CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 2.1 POURUIVRE LA RESTRUCTURATION OPTIMISÉE DU RÉSEAU STIBUS PAR : ♦ la refonte de l'offre de bus ; ♦ l'intégration à STIBUS des lignes de cars issues du réseau Arc-En-Ciel et la ligne internationale Maubeuge-Mons ; ♦ la réorganisation des spéciaux scolaires.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - CAMVS - Hargnies - La Longueville DÉLAI 	CATÉGORIE 1.  2.  MESURE PRESCRIPTIVE 2.2	ÉTUDIER LA MISE EN SERVICE DE TRANSPORTS À LA DEMANDE (TAD) ET DE MODES ÉCO-MOBILES DANS LES SECTEURS À FAIBLES DENSITÉS : ♦ évaluer l'intérêt d'usage et économique de développer l'une ou l'autre des différentes formes de TAD (TAD zonal, de ligne, à thème, scolaire) dans les secteurs à faibles densités du territoire ; ♦ mettre en service ces TAD le cas échéant ; ♦ étudier les possibilités de compléter l'offre en collectif par des modes éco-mobiles (covoiturage, autopartage, liaisons cyclables et piétonnes, ...) ; ♦ mettre en place le cas échéant cette offre éco-mobile, éventuellement de façon expérimentale.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - CAMVS - Hargnies - La Longueville DÉLAI 1.  2. 
CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 2.3 PÉRENNISER LA LIAISON INTERNATIONALE MAUBEUGE-MONS PAR : ♦ sa promotion, son optimisation et la recherche d'un mode d'exploitation moins coûteux. ♦ l'étude de l'opportunité et de la faisabilité d'autres liaisons en collectif routier vers la Belgique.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - SMTUS - Région Wallonne PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Opérateurs de transport du SMTUS - TEC HAINAUT DÉLAI 	CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 2.4	ÉTUDIER LA FAISABILITÉ DE RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES CENTRALITÉS URBAINES	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - CAMVS - Communes DÉLAI 

CATÉGORIE 	ÉTUDIER LA FAISABILITÉ DE CRÉER OU DE COMPLÉTER LES AMÉNAGEMENTS DONNANT LA PRIORITÉ AUX BUS (exemple : voies en site propre, feux prioritaires, emplacements réservés, ...)	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS	CATÉGORIE 	ÉTUDIER L'OPPORTUNITÉ ET LA FAISABILITÉ DE NAVETTES EN DIRECTION DES AÉROPORTS : ◇ vers l'aéroport de Charleroi pour les liaisons aériennes low-cost ; ◇ vers l'aéroport de Lesquin-Lille pour l'activité économique ; ◇ utiliser tous les ressorts législatifs et réglementaires sur le transport pour organiser ces dessertes.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 2.5		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - CAMVS - Gestionnaires de voiries	MESURE PRESCRIPTIVE 2.6		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - Nouveaux opérateurs de transports privés - CCI
		DÉLAI 			DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Evolution de la part modale des transports en commun.
- Evolution de la fréquentation des transports en commun.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Ligne Maubeuge-Mons : 200 000 € par an en fonctionnement.
- Etude sur les navettes vers les aéroports : 25 000 €.
- Réalisation de navettes vers les aéroports, en cas de gestion publique : de 100 000€ à 150 000 € par navette et par aéroport.

FACILITER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE PAR UNE OFFRE DYNAMIQUE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

// ACTION N° 3 :

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE

Face à un éloignement croissant des lieux de résidence des lieux de travail, l'intermodalité et la multimodalité sont primordiaux dans la réponse apportée aux besoins de mobilité de la population. De plus, elles représentent un réel atout pour penser les nouvelles mobilités sereines et durables. Il est donc nécessaire de mener une politique performante en la matière en développant un bouquet de services de mobilité qui permettra d'assurer l'ensemble des déplacements et de connecter le Val de Sambre aux autres territoires.

CONSTATS :

- ♦ Un réseau STIBUS qui propose une bonne couverture générale du territoire, notamment des secteurs les plus denses ;
- ♦ Une voie de bus en site propre (TCSP) et une ligne de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) structurante de Jeumont à Hautmont ;
- ♦ Des lignes de cars départementales express performantes et des lignes touristiques estivales gérées par le Département ;
- ♦ Un territoire maillé de pôles gares et de haltes ferroviaires dont le potentiel multimodal et intermodal est sous-valorisé ;
- ♦ Un Pôle d'Echanges Multimodal en cours de réalisation à Aulnoye-Aymeries ; trois en projet : Maubeuge (étude de faisabilité et libération du foncier autour de la gare en cours), Jeumont (étude en lien avec le projet du centre-ville) et Hautmont (en réflexion) ;
- ♦ Un parking-relais en activité à Aulnoye-Aymeries ;
- ♦ Une information intermodale embryonnaire, une sous-utilisation des outils numériques pour informer et promouvoir ;
- ♦ Pas de billettique dans les bus, empêchant l'accès à la politique régionale de Hauts-de-France Mobilités en matière d'intermodalité, d'intégration tarifaire (carte PASS-PASS) et de tarification unique.

DÉFIS À RELEVER

- ♦ Moderniser l'accès à l'information intermodale et multimodale ainsi que les moyens de sa promotion ;
- ♦ Mieux connaître la fréquentation du réseau STIBUS afin d'ajuster l'offre à la demande et de la coordonner avec les autres modes de déplacement ;
- ♦ Promouvoir les transports collectifs ;
- ♦ Poursuivre les projets de PEM avec ou sans parkings-relais ;
- ♦ Valoriser le potentiel multimodal des nœuds d'échanges autour de la ligne BHNS structurante et du TCSP.

CATÉGORIE 	VALORISER LE TERRITOIRE AUPRÈS DES INSTANCES RÉGIONALES EN PROPOSANT UN OBSERVATOIRE PROSPECTIF SUR LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ DU TERRITOIRE	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS	CATÉGORIE 	ÉTUDIER LA FAISABILITÉ TECHNIQUE ET FINANCIÈRE D'UNE BILLETTIQUE COMPATIBLE AVEC LES OUTILS D'INTÉGRATION TARIFAIRE ET DE TARIFICATION UNIQUE DE HAUTS-DE-FRANCE MOBILITÉS AFIN : ◇ de donner accès à la carte PASS-PASS et par la suite à une tarification intégrée voire unique ; ◇ d'équiper les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et les parkings-relais ; ◇ d'améliorer la connaissance de la fréquentation du réseau STIBUS pour un ajustement de l'offre à la demande.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 3.1		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Region Hauts de France - Hauts-de-France Mobilités - ADUS	MESURE PRESCRIPTIVE 3.2		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS Hauts-de-France Mobilités
		DÉLAI 			DÉLAI 

CATÉGORIE		PARTICIPER ACTIVEMENT À LA CENTRALE DE MOBILITÉ PASS-PASS POUR BÉNÉFICIER DE TOUS SES ATOUTS, NOTAMMENT L'INFORMATION INTERMODALE ET MULTIMODALE : ◇ fournir régulièrement les données STIBUS qui alimentent la centrale de mobilité notamment son calculateur d'itinéraire ; ◇ permettre la fourniture de données en temps réels afin d'offrir aux habitants les services d'une information STIBUS en temps réel ; ◇ équiper de puces NFC ou de QR-codes, les arrêts de transports collectifs, les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), les parkings-relais voire d'autres sites ; ◇ promouvoir et permettre l'accès pour les usagers aux services offerts par la centrale de mobilité ; ◇ bénéficier des outils que propose déjà ou proposera la centrale (analyse des données billettique, vente de titres numérisée etc.) ; ◇ intégrer les réseaux de la région.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 3.3			PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Hauts-de-France Mobilités - Opérateurs de transport du SMTUS
			DÉLAI 

CATÉGORIE



MESURE PRESCRIPTIVE 3.4

METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE OFFENSIVE DE COMMUNICATION ET DE MARKETING POUR FAIRE CONNAÎTRE L'OFFRE STIBUS ET ARC-EN-CIEL EN :

- ◇ coordonnant les horaires ;
- ◇ assurant une mise à jour régulière et fiable du site internet STIBUS ;
- ◇ s'appuyant sur le numérique et les nouvelles technologies de communication et d'information (centrale de mobilité PASS-PASS).

MAÎTRISE D'OUVRAGE
- SMTUS
- Région Hauts de France

PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS

- Département du Nord
- Opérateurs de transport du SMTUS
- Hauts-de-France Mobilités

DÉLAI

1. Coordonner les horaires et mettre à jour du site internet



2. S'appuyer sur le numérique et les nouvelles technologies



CATÉGORIE



MESURE PRESCRIPTIVE 3.5

INSTALLER DES ÉCRANS INTERMODAUX DANS LES GARES

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SNCF

PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS

- Hauts-de-France Mobilités
- Région Hauts de France

DÉLAI


CATÉGORIE



MESURE PRESCRIPTIVE 3.6

CRÉER DES INTERFACES DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENTS GRÂCE AUX PEM :

- ◇ finaliser et promouvoir le PEM d'Aulnoye-Aymeries ;
- ◇ réaliser les PEM de Maubeuge et de Jeumont ;
- ◇ étudier la faisabilité d'un PEM à Hautmont et sur tout autre point à fort potentiel (notamment autour de la ligne BHNS).

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SMTUS

PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS

- CAMVS
- SNCF
- Hauts-de-France Mobilités
- Région Hauts de France
- Communes
- Gestionnaires de voiries

DÉLAI


CATÉGORIE



MESURE PRESCRIPTIVE 3.7

POURSUIVRE L'ÉQUIPEMENT DES PARKINGS-RELAIS EXISTANTS ET IDENTIFIER D'ÉVENTUELS BESOINS EN LA MATIÈRE EN :

- ◇ établissant un retour d'expérience sur le parking-relais d'Aulnoye-Aymeries ;
- ◇ réussissant le transfert du parking-relais de la gare de Maubeuge vers le parking en silo de l'Horloge Fleurie, notamment en ce qui concerne les circulations de ce secteur en tension ;
- ◇ poursuivant l'équipement des parkings-relais : bornes électriques, accès à l'information intermodale et multimodale ainsi qu'aux données en temps réels etc. ;
- ◇ identifiant d'éventuels besoins de stationnement relais, notamment autour de la ligne BHNS ou en entrées de villes.

MAÎTRISE D'OUVRAGE
SMTUS

PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS

- Département du Nord
- Communes
- CAMVS
- Gestionnaires de voiries

DÉLAI


INDICATEURS DE SUIVI

- Création de l'observatoire.
- Réalisation des études.
- Nombre de sites équipés en NFC ou QR-Codes.
- Evolution de la fréquentation des PEM et parking-relais.
 - Mise en service de la carte PASS-PASS.
 - Mise en service d'une billettique STIBUS.
- Nombre d'utilisateurs sambrien de la plateforme intermodale de Hauts-de-France Mobilités.
- Evolution des habitudes de déplacements (parts modales) et des migrations alternantes.
 - Evolution des habitudes de déplacement (parts modales).
 - Evolution des émissions de polluants atmosphériques.
 - Nombre d'écrans intermodaux installés.
- Nombre d'usagers des transports collectifs (train et bus).
- Evolution de la fréquentation des transports collectifs à Maubeuge.
- Evolution des habitudes de déplacements (parts modales) et des migrations alternantes.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Observatoire de la mobilité (coût incluant les observatoires de l'accidentologie et des flux prévus à l'Action 12) : 35 000 € par an.
 - Réalisation du PEM de Maubeuge : 1 million d'euros.
 - Etude de faisabilité relative à un PEM : 100 000 €.
- Achat et installation d'un outil billettique : 300 000 à 1 million d'euros suivant la technologie.
 - Fonctionnement et maintenance de la billettique : 30 000€ à 80 000€.
 - Ecrans intermodaux : 8000 € à 12 000 €/écran.

// ACTION N° 4 :

INTÉGRER LA MOBILITÉ DANS LA PLANIFICATION URBAINE

Trop longtemps sous-estimée en France, la mobilité est désormais un maillon essentiel de la planification urbaine. Elle représente un moyen de valoriser les territoires, quels que soient leurs enjeux, et donne un sens aux dynamiques sociales et économiques. La planification urbaine est un outil majeur pour définir les interconnexions passées et à venir entre les territoires mais aussi pour dessiner les contours d'un nouveau cadre de vie. Il s'agit ainsi de donner de la cohérence et de la souplesse aux espaces dans lesquels s'opèrent les déplacements.

CONSTATS :

- ♦ Un territoire marqué par des coupures urbaines et cyclables qui freinent les déplacements en modes actifs.
- ♦ Un phénomène de para-urbanisation et d'étalement urbain de plus en plus important.
- ♦ Des déplacements majoritairement effectués en voiture, y compris pour les courtes distances.
- ♦ Un SCOT approuvé par délibération du Conseil syndical le 03 Juillet 2017.
- ♦ Des PLUi en cours d'élaboration (CAMVS et CCPM).
- ♦ Des projets de renouvellement urbain en cours.

DÉFIS À RELEVER

- ♦ Privilégier l'urbanisation des secteurs desservis par les transports collectifs.
- ♦ Intégrer les consignes relatives aux modes actifs dans les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi).
- ♦ Réglementer le stationnement automobile et inciter au déploiement du stationnement cyclable.

CATÉGORIE 	AU TRAVERS DES PLUi, PRIVILÉGIER L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTS PAR QUATRE MOYENS :	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - CCPM
MESURE P RESSCRIPTIVE 4.1	♦ tenir compte du niveau d'offre de services de transports en commun comme l'un des critères prioritaires dans le choix de la localisation des zones AU ; ♦ densifier les secteurs proches des principales lignes de transport urbain et des gares (Bus à Haut Niveau de Services, pôles d'échanges multimodaux, ...) ; ♦ intégrer la desserte avec les centres-villes, les PEM, les zones industrielles les zones d'activités économiques (y compris La Marlière et La Transfrontalière) ; ♦ afficher ou créer les liaisons piétonnes et cyclables rejoignant les services de transports collectifs.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois - Région Hauts de France - SMTUS et ses opérateurs de transport - ADUS
		DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - CCPM
MESURE PRESCRIPTIVE 4.2	DANS LES PLUi, INTÉGRER LA DESSERTE EN MODES ACTIFS DES SECTEURS DE PROJETS D'URBANISATION, NOTAMMENT POUR LEURS LIAISONS AVEC LES SECTEURS D'EMPLOIS (CENTRES-VILLES, ZONES INDUSTRIELLES, ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, PEM)	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois - SMTUS et ses opérateurs de transport - Région Hauts de France - Département du Nord - ADUS
		DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - CCPM
MESURE PRESCRIPTIVE 4.3	DANS LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ET/OU LE RÈGLEMENT ÉCRIT DES PLUi, FIXER DES NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVEAUX LOGEMENTS RELATIVES : ◇ au stationnement automobile ; ◇ éventuellement au stationnement dédié aux véhicules électriques ; ◇ au stationnement des vélos ; ◇ dans les zones mixtes, au stationnement dédié aux livraisons.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois - SMTUS et ses opérateurs de transport - ADUS - ADAV DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - CCPM
MESURE PRESCRIPTIVE 4.4	LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACE, ÉVITER L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE PUBLIC ET ENCOURAGER L'ÉCOMOBILITÉ EN RÉGLEMENTANT LE STATIONNEMENT À VOCATION ÉCONOMIQUE, GRÂCE AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION ET/OU AU RÈGLEMENT ÉCRIT DES PLUi, EN APPLIQUANT CINQ RÈGLES : ◇ Pour toute activité, inscription d'une règle d'incitation à la mutualisation des stationnements et à la création de liaisons piétonnes et cyclables ; ◇ Pour toute entreprise à vocation non commerciale, obligation de prévoir sur l'emprise de ses bâtiments l'intégralité du stationnement nécessaire à la logistique de son activité, et ce, préalablement à sa création ou à son extension ; ◇ Pour toute création ou extension de commerce, inscription d'un plafond, non en nombre d'emplacements de stationnements mais en emprise au sol par rapport à la surface bâtie du commerce (densité de stationnement commercial) ; ◇ Pour toute activité commerciale, inscription de règles incitatives en matière de stationnements dédiés à l'autopartage, au covoiturage ou encore à l'alimentation des véhicules électriques (exemple : soustraction de ces surfaces du calcul de la densité de stationnement commercial).	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois - ADUS - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat - SMTUS et ses opérateurs de transport DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS
MESURE D'INTENTION 4.1 :	INTÉGRER LES POSSIBILITÉS DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANS LES PLUi EN : ◇ localisant les voies et embranchements ferrés au PLUi ; ◇ prenant en compte les opportunités de connexion actuelles ou futures avec les activités économiques (localisation des zones d'activités économiques, maintien d'accès, ...) au PLUi.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SNCF - ADUS
		DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Part des logements prévus à proximité des transports collectifs.
- Part modale des transports en commun et des modes actifs.
- Nombre d'usagers des transports en commun.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

Sans objet (budget des PLUi).

// ACTION N° 5 :

ORGANISER DURABLEMENT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les modèles économiques actuels tendent à privilégier les infrastructures routières pour le transport de marchandises. Pourtant, d'autres solutions existent sur le territoire, et répondraient aux enjeux relatifs à la circulation, aux pollutions atmosphériques, ou encore à la sécurité et la fluidité en ville. Bien que des initiatives privées se développent ponctuellement, celles-ci restent minoritaires. Des opportunités de transport durable nécessitent d'être valorisées pour compléter le réseau routier et améliorer l'attractivité du territoire.

CONSTATS :

- ◆ Un transport de marchandises essentiellement routier.
- ◆ Des flux concentrés sur les grands axes mais générant également des contraintes dans les centres-villes.
- ◆ Un territoire bien maillé par les réseaux ferrés et traversé par l'autoroute ferroviaire Calais – Le Boulou.
- ◆ Un réseau fluvial inexploité depuis la fermeture du pont-canal de Vadencourt mais au potentiel encore préservé.
- ◆ Des dysfonctionnements de stationnement liés aux livraisons motorisées dans les centres-villes.

DÉFIS À RELEVÉ

- ◆ Inciter au report modal relatif au transport de marchandises.
- ◆ Valoriser les infrastructures ferroviaires.
- ◆ Rétablir la navigation sur la Sambre afin de lui rendre sa vocation économique.
- ◆ Soutenir et valoriser les initiatives visant à développer des systèmes de livraison non motorisés.
- ◆ Soutenir le développement d'une flotte de véhicules électriques de livraison.

CATÉGORIE		
MESURE PRESCRIPTIVE 5.1	ÉTUDIER L'OPPORTUNITÉ DE METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE PUBLIQUE DE GESTION DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES, EN LIEN AVEC LES ÉTUDES DE HIÉRARCHISATION ET DE JALONNEMENT DU RÉSEAU VIAIRE (exemple : étude portant sur l'opportunité de réaliser un Schéma directeur de la mobilité des marchandises) DANS CE CADRE, EXAMINER LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SMTUS - Communes - Gestionnaires de voiries - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat DÉLAI 

CATÉGORIE		
MESURE PRESCRIPTIVE 5.2	ÉTUDIER L'ORGANISATION DES LIVRAISONS COMMERCIALES ET ARTISANALES DANS LES CENTRALITÉS	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Communes - Gestionnaires de voiries - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat DÉLAI 

CATÉGORIE		
MESURE PRESCRIPTIVE 5.3	SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FLOTTE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES DE LIVRAISON EN : ◇ sensibilisant les entreprises ; ◇ valorisant les expérimentations, les bonnes pratiques.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat - Gestionnaires de voiries - Etat - Région Hauts de France - ADEME - Constructeurs automobiles DÉLAI 

CATÉGORIE		
MESURE PRESCRIPTIVE 5.4	PRÉALABLEMENT À LEUR IMPLANTATION OU EXTENSION, INCITER LES COMMERCE SITUÉS EN CENTRE-VILLE À ÉTUDIER LES POSSIBILITÉS DE STATIONNEMENT (À VOCATION LOGISTIQUE OU DE CLIENTÈLE) QUI ÉVITERONT L'ENCOMBREMENT DE L'ESPACE PUBLIC	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de voiries - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS
MESURE PRESCRIPTIVE 5.5	RÉALISER UNE ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ RELATIVE AU TRANSPORT FERRÉ ET FLUVIAL A TRAVERS : ◇ une étude sur l'opportunité de créer une plateforme intermodale dédiée au transport de marchandises, avec un accès au réseau ferré et/ou fluvial ; ◇ l'analyse des débouchés économiques transfrontaliers ; ◇ la sensibilisation des entreprises ; ◇ des propositions d'essais ; ◇ au besoin, le soutien financier des projets.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CCI - SNCF - VNF - Etat - ADUS - Région Wallonne DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE D'INTENTION 5.1	SOUTENIR ET VALORISER LES INITIATIVES VISANT À DÉVELOPPER DES SYSTÈMES DE LIVRAISON NON MOTORISÉS : ◇ étudier les outils les mieux adaptés ; ◇ sensibiliser les entreprises ; ◇ procéder aux éventuels aménagements publics nécessaires.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS CCI DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS
MESURE D'INTENTION 5.2	ÉTUDIER L'OPPORTUNITÉ DE TRANSPORTER LES MARCHANDISES EN VRAC PAR VOIE FERRÉE OU VOIE D'EAU	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CCI - Région Hauts de France - SNCF - VNF DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des études.
- Trafic de poids lourds (par volume, par jour et par lieu de desserte).
- Trafic de livraison, problématiques de circulation.
- Nombre de places de livraison.
- Nombre de places de livraison équipées de bornes de rechargement pour véhicules électriques.
- Nombre et objet des systèmes de livraison non motorisés développés sur le territoire.
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Etude d'opportunité relative à la mobilité des marchandises : 25 000 € à 35 000 €.
- Réalisation d'un Schéma directeur de la mobilité des marchandises : 70 000 € à 100 000 €.
- Etude relative au fret : 10 000 € à 20 000 €

// ACTION N° 6 :

REVELER LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DE LA SAMBRE

Au-delà de leur rôle dans la mise en valeur du cadre de vie, les liaisons fluviales représentent des opportunités de transport intéressantes dans le cadre des politiques environnementales. Elles offrent l'occasion de repenser l'organisation économique, touristique et sociale d'un territoire, ainsi que de limiter l'usage des modes routiers. La Sambre dispose des atouts nécessaires pour répondre à ces préoccupations globales, dans la mesure où elle jouait un rôle économique déterminant par le passé, dont elle conserve encore le potentiel aujourd'hui. De plus, elle traverse actuellement une diversité de paysages à l'échelle communautaire et supra-communautaire qui lui confère un véritable atout touristique. Or les reconstructions du Pont-canal de Vadencourt et de l'écluse de Macquigny, inscrites au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) d'ici 2020, offrent de nouvelles perspectives pour la Sambre ; dans un premier temps concernant la plaisance mais aussi, à plus long terme, concernant le trafic de marchandises.

CONSTATS :

- ♦ Un territoire traversé de part en part par la Sambre canalisée de gabarit Freycinet, qui relie l'Oise et la Seine à l'Escaut.
- ♦ Une traversée ponctuée d'une dizaine de haltes nautiques disposant de divers services permettant le stationnement et la plaisance.
- ♦ Des potentialités en matière de transport de marchandises avec des activités économiques historiquement implantées le long de la Sambre et l'attractivité des coûts de transport (comparativement aux modes routiers et ferrés).
- ♦ Un trafic de plaisance qui tend à ré-augmenter depuis 2011.
- ♦ La fermeture du Pont-canal de Vadencourt (Aisne), qui a fortement perturbé la navigation de plaisance sur une Sambre devenue sans issue mais dont le projet de reconstruction offre de nouvelles opportunités.
- ♦ Une localisation au cœur d'un bassin de navigation transfrontalier, attractif pour le Nord de l'Europe, tant en direction de la Belgique que vers l'Île de France.

DÉFIS À RELEVER

- ♦ Accompagner la réouverture à la navigation de la Sambre (conformément à l'engagement des collectivités riveraines de la Sambre à travers la signature du protocole de gestion partagée de la voie d'eau).
- ♦ Intégrer la Sambre dans une politique de développement durable du territoire.
- ♦ Rétablir la navigation sur la Sambre pour activer ses atouts économiques et touristiques à une échelle nationale et transfrontalière.
- ♦ Considérer la Sambre dans les besoins de transport de marchandises des collectivités.
- ♦ Améliorer et renforcer les conditions de circulation fluviale de la Sambre.
- ♦ Faire de la Sambre un levier touristique.

CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 6.1 POURSUIVRE LA MISE EN VALEUR ET LA PROMOTION DES PORTS D'HAUTMONT EN : ◇ étudiant les débouchés vers et en provenance de la Belgique et des ports néerlandais (fret et tourisme) ; ◇ aménageant le port à sec ; ◇ communiquant sur la plaisance et le fret ; ◇ élaborant des projets touristiques.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - Ville d'Hautmont - CAMVS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - VNF - Région Hauts de France - Offices de tourisme - Région Wallonne DÉLAI 	CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 6.2 DÉVELOPPER UNE POLITIQUE D'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE AUTOUR DE LA SAMBRE EN LIEN AVEC LA STRATÉGIE « PARCOURSAMBRE » GRÂCE À : ◇ la valorisation des haltes fluviales (entretien, signalétique) ; ◇ l'aménagement des berges ; ◇ la création (superpositions d'affectation) et l'entretien des cheminements le long de la Sambre ; ◇ la création et l'entretien de boucles touristiques entre les bords de Sambre et les sites culturels et de loisirs du territoire ; ◇ la création et l'entretien d'une signalétique ; ◇ la promotion et la communication à large échelle.	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - VNF - Région Hauts de France - Département du Nord - Communes - ADAV - Associations liées au tourisme - Offices de tourisme DÉLAI 
CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 6.3 EXAMINER L'OPPORTUNITÉ D'UN TRANSPORT COLLECTIF FLUVIAL À VOCATION TOURISTIQUE	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - VNF - Région Hauts de France - Offices de tourisme - SMTUS DÉLAI 	CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 6.4 EN CAS D'INTÉRÊT ET D'ENGAGEMENT DES ACTEURS ÉCONOMIQUES POUR UNE UTILISATION DE LA SAMBRE, ÉTUDIER ET ACCOMPAGNER LA RÉUTILISATION, LE RÉAMÉNAGEMENT ET LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS FLUVIAUX ET DES QUAIS PUBLICS	MAÎTRISE D'OUVRAGE VNF PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS CAMVS DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des études.
- Fréquentation des haltes et ports concernant le fret (en nombre de bateaux et en tonnage).
- Fréquentation de plaisance (en nombre de bateaux et d'usagers).
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Remise en état des équipements fluviaux : environ 200 000 € d'ici 2020.
- Service de bateau de promenade sur la Sambre : 250 000 € à 270 000€ par an.
 - Etude et communication : 50 000€ par an.
 - Jalonnement piéton et cyclable : 1 à 2 € le mètre linéaire.

VALORISER LE CADRE DE VIE PAR LES MOBILITÉS ACTIVES ET DÉCARBONNÉES

// ACTION N° 7 :

ENCOURAGER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

En complément d'une offre de services en transports en commun de bonne qualité, la promotion de la pratique des modes actifs (marche, vélo, ...) est une réponse pertinente aux besoins de mobilité actuels. Ces modes sont parfaitement adaptés aux déplacements de courte distance (c'est-à-dire inférieurs à 3 kilomètres) ou intermodaux. Ils ont par ailleurs l'avantage de s'adapter facilement aux pratiques intermodales.

CONSTATS :

- ◇ Une voie de bus en site propre entre Maubeuge et Louvroil autorisée aux cyclistes.
- ◇ Un territoire traversé par la voie verte de l'Avesnois et la Véloroute de la Sambre.
- ◇ Des potentialités touristiques (la Sambre, les continuités avec le reste de l'Avesnois, le réseau belge RAVEL, ...).
- ◇ Un manque de continuités cyclables et piétonnes dans les secteurs urbains.
- ◇ Des coupures urbaines importantes (voie ferrée, Sambre, voie rapide, relief vallonné, ...).
- ◇ Des modes actifs relativement peu utilisés dans les déplacements quotidiens.
- ◇ 29% des déplacements font moins de 1 kilomètre, 63% moins de 3 kilomètres, 77% moins de 5 kilomètres et 91% moins de 10 kilomètres (EMD 2005).

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Aménager un réseau structurant d'itinéraires cyclables utilitaires, de loisirs et touristique qui soit continu et sécurisé.
- ◇ Développer des boucles cyclables à vocation touristique (en lien avec les sites de loisirs).
- ◇ Améliorer l'image de la marche et du vélo : mettre en œuvre et promouvoir leurs facilités de circulation sur tout le territoire.
- ◇ Faciliter l'intermodalité par la valorisation de la marche et du vélo en centre-ville.
- ◇ Saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour valoriser les modes actifs en centre-ville.

CATÉGORIE 	RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE À L'ÉCHELLE DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS (EN LIEN AVEC LE SCHÉMA RÉGIONAL VÉLOROUTES VOIES VERTES) ET COMMUNIQUER SUR LES PROJETS RETENUS	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS	CATÉGORIE 	LUTTER CONTRE LES DISCONTINUITÉS CYCLABLES : ◇ entretenir les liaisons cyclables existantes ; ◇ compléter le maillage cyclable existant par des rabattements vers les centralités et les pôles d'échanges, ainsi qu'en direction des établissements scolaires et des équipements publics ; ◇ aménager les grands axes de circulation pour sécuriser les déplacements cyclables (bandes ou pistes cyclables, réglementation, signalisation, ...) ; ◇ étudier et résorber les coupures urbaines qui font obstacle aux modes actifs et rechercher leurs solutions de résorption.	MAÎTRISE D'OUVRAGE Gestionnaires de voiries
MESURE PRESCRIPTIVE 7.1		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Région Hauts de France - Département du Nord - ADAV - ADEME DÉLAI 	MESURE PRESCRIPTIVE 7.2		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Région Hauts de France - Département du Nord - ADAV - Région Wallonne DÉLAI 
CATÉGORIE 	CRÉER DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES DE LOISIR ET TOURISTIQUES, PIÉTONS ET CYCLABLES, NOTAMMENT PAR LA RÉAFFECTATION EN VOIES VERTES DES ANCIENNES VOIES FERRÉES (À L'EXEMPLE DES VOIES ENTRE MAUBEUGE ET COUSOLRE ET ENTRE MAUBEUGE ET BAVAY) : ◇ créer des emplacements réservés au PLUi ; ◇ après acquisition, aménager les itinéraires.	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS	CATÉGORIE 	FACILITER LE STATIONNEMENT DES VÉLOS EN DÉPLOYANT DES ARCEAUX ET DES PARKINGS SÉCURISÉS À PROXIMITÉ DES PEM, DES PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS, DES COMMERCES ET SERVICES	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 7.3		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Région Hauts de France - ADAV - Associations de randonneurs - Associations liées au tourisme - SNCF - Offices de tourisme - Parc Naturel Régional de l'Avesnois DÉLAI 1.  2. 	MESURE PRESCRIPTIVE 7.4		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Communes - Région Hauts de France - Administrations publiques - Bailleurs sociaux - Entreprises/commerces - Établissements scolaires - Établissements hospitaliers - ADAV - SNCF DÉLAI 

CATÉGORIE		MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 7.5	SENSIBILISER LA POPULATION À LA MOBILITÉ ACTIVE : ◇ encourager et accompagner les initiatives de pédibus et vélobus ; ◇ mener des actions de sensibilisation sur les bienfaits de la marche et du vélo sur la santé ; ◇ organiser des opérations de promotion et d'apprentissage du vélo (retours d'expériences, sécurité routière, stationnement, ...), notamment auprès des jeunes et des néo-usagers ; ◇ sensibiliser les salariés et les employeurs à l'intérêt de l'indemnité kilométrique vélo.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Communes - CAMVS - Etablissements scolaires - Associations de parents d'élèves - ADEME - ADAV - Centre Ressource Régional en Ecomobilité - Parc Naturel Régional de l'Avesnois - Organismes et professionnels de la santé - Police nationale et gendarmerie - ADUS - Conseils de quartiers
		DÉLAI
		

CATÉGORIE		MAÎTRISE D'OUVRAGE	CATÉGORIE		MAÎTRISE D'OUVRAGE
1. 	UNE MAISON DU VÉLO POUR FAMILIARISER LE GRAND PUBLIC À LA PRATIQUE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS : ◇ étudier l'opportunité de créer une maison du vélo à proximité d'un pôle gare ; ◇ en fonction des conclusions de l'étude, créer une maison du vélo pour proposer des services, des conseils et des actions de sensibilisation en vue d'encourager la pratique utilitaire du vélo.	SMTUS			CAMVS
2. 		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SNCF - ADAV - Gestionnaires de voiries		MESURE PRESCRIPTIVE 7.7	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Offices de tourisme - SNCF - ADAV - Nord tourisme
MESURE PRESCRIPTIVE 7.6		DÉLAI 1.  2. 			DÉLAI 

CATÉGORIE 	MESURE D'INTENTION 7.1 RÉALISER ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHÉMA DIRECTEUR PIÉTON	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS	CATÉGORIE 	MESURE D'INTENTION 7.2 CRÉER UNE CHARTE PIÉTONNE DE PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS À RESPECTER SUR LA VOIRIE	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Communes - Monde associatif (ADAV, Rue de l'Avenir, ...) - ADEME			PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Communes - Monde associatif (ADAV, Rue de l'Avenir, ...) - Opérateurs de transport du SMTUS
		DÉLAI 			DÉLAI 

CATÉGORIE 	MESURE D'INTENTION 7.3 PROPOSER UNE OFFRE ATTRACTIVE DE LOCATION DE VÉLOS (COURTE OU LONGUE DURÉE)	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Région Hauts de France - ADAV - Offices de tourisme
		DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des études.
- Réalisation du Schéma directeur cyclable.
- Réalisation du Schéma directeur piéton.
 - Réalisation de la charte piétonne.
 - Création de la maison du vélo.
- Kilomètres de pistes et bandes cyclables.
 - Kilomètres en zones 30.
 - Parts modales de la marche et du vélo.
- Evolution de la fréquentation des aménagements cyclables des PEM.
- Nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Nombre de circuits touristiques créés cyclables et piétons (en nombre de boucles et en nombre de kilomètres).
 - Fréquentation des sites culturels, de loisir et touristiques.
- Nombre, qualité et emplacement des stationnements cyclables aménagés.
 - Nombre de vélos loués.
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Réalisation du Schéma Directeur Cyclable et/ou piéton : 60 000 € à 90 000 €.
 - Communication : 50 000 € par an.
- Etude technique relative à la maison du vélo : 30 000€ à 60 000€.
 - Charte piétonne : 50 000 €.
 - Piste cyclable : 120 à 150 € le mètre linéaire.
 - Bande cyclable : 15 à 30 € le mètre linéaire.
 - Arceau vélo : 20 à 30 € par vélo.
 - Box collectif : 150 à 600 € par vélo.
 - Jalonnement : 1 à 2 € le mètre linéaire.
 - Vélo de ville : 300€ par vélo.
 - Vélo à assistance électrique : 1200€ par vélo.

VALORISER LE CADRE DE VIE PAR LES MOBILITÉS ACTIVES ET DÉCARBONNÉES

// ACTION N° 8 :

PROMOUVOIR L'ÉCOMOBILITE DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Les initiatives collectives publiques et privées doivent impulser la dynamique de la transition énergétique. L'objectif est d'aider les acteurs à réduire les impacts négatifs - d'ordres sociaux, économiques, et environnementaux - liés aux transports, et en particulier à l'utilisation de la voiture individuelle générée par leurs activités. Ces actions sont également un excellent moyen incitatif et de sensibilisation de la population aux nouvelles formes de mobilité éco-responsables.

CONSTATS :

- ◇ Des déplacements quotidiens (principalement liés au travail et aux études) aujourd'hui majoritairement effectués en voitures individuelles.
- ◇ Des activités concentrées dans les pôles urbains.
- ◇ Un phénomène marqué de para-urbanisation.
- ◇ Des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques encore trop élevées (une baisse d'environ 3%, très insuffisante au regard des objectifs du paquet Energie-Climat de 2008).

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Intégrer l'écomobilité dans les habitudes des déplacements quotidiens.
- ◇ Améliorer l'accessibilité des sites d'emploi, de scolarité et plus généralement d'activité.
- ◇ Sensibiliser la population et augmenter l'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture : les transports en commun, le vélo, la marche et les autres services ou pratiques de déplacements (covoiturage, auto-partage, information ...).

CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 8.1 ANIMER DES ATELIERS DE SENSIBILISATION POUR ENGAGER UN PASSAGE À UNE MOBILITÉ DÉCARBONNÉE, DANS LE CADRE DE LA DÉMARCHE « TERRITOIRE À ÉNERGIE POSITIVE POUR LA CROISSANCE VERTE » DONT LE TERRITOIRE SAMBRE-AVESNOIS EST LAURÉAT	MAÎTRISE D'OUVRAGE - Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois - Parc Naturel Régional de l'Avesnois
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SMTUS - CAMVS - ADEME - Etat - ADAV - Centre Ressource Régional en Ecomobilité - ADUS - Offices de tourisme
		DÉLAI 
CATÉGORIE 	MESURE PRESCRIPTIVE 8.2 INVITER LES ACTEURS DE LA VIE PUBLIQUE ET ÉCONOMIQUE À MONTRER L'EXEMPLE DE L'ÉCOMOBILITÉ PAR LA RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ, SOIT PAR RESPECT DES SEUILS RÉGLEMENTAIRES SOIT DE FAÇON VOLONTARISTE	MAÎTRISE D'OUVRAGE - SMTUS - Administrations - Entreprises - Etablissements scolaires
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Région Hauts de France - Département du Nord - ADEME - Etat - ADAV - Centre Ressource Régional en Ecomobilité - CCI - Opérateurs de transport du SMTUS
		DÉLAI 

CATÉGORIE			CATÉGORIE		
					
MESURE PRESCRIPTIVE 8.3	EXPÉRIMENTER L'ÉCOMOBILITÉ AUTOUR DES CENTRES COMMERCIAUX A TRAVERS : ◇ le covoiturage (mise en relation, parking, etc.) ; ◇ un service d'autopartage (location de véhicules à la demande) ; ◇ la promotion du vélo (aide à l'acquisition, stationnement sécurisé, etc.) ; ◇ la valorisation de la marche (chemins sécurisés entre les commerces, signalétique, ...).	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CCI - SNCF - ADAV - Centre Ressource Régional en Ecomobilité - ADEME - Etat DÉLAI 	MESURE PRESCRIPTIVE 8.4	ORGANISER DES FORMATIONS D'ÉCO- CONDUITE À DESTINATION : ◇ des transporteurs routiers ; ◇ des salariés d'entreprises ; ◇ des salariés des collectivités ; ◇ de la population.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - Hargnies - La Longueville PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CCI - Centre Ressource Régional en Ecomobilité - ADEME - Ecoles de conduite - Etat DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des études.
- Nombre de PDA, PDIA, PDE, PDIE et PDES signés.
- Nombre d'administrations, d'entreprises et d'établissements scolaires ne respectant pas les obligations réglementaires de réalisation de Plans de déplacements.
- Evolution des pratiques de déplacements des salariés, des parents d'élèves, des élèves et des étudiants (parts modales, migrations pendulaires).
- Trafics routiers aux abords des sites concernés.
- Nombre d'événements autour de la mobilité durable organisés sur le territoire.
- Nombre de formations à l'éco-conduite organisées.
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Realisation de PDE, PDA, PDES : 20 000 € à 60 000 € selon le périmètre du projet (nombre de salariés, nature des trajets étudiés, ...) et le contenu de la mission souhaitée.
- Promotion, organisation et animation d'un atelier de sensibilisation : 500 € à 1 000 € pour une demi-journée d'animation.
- Piste cyclable : 120 à 150 € le mètre linéaire.
- Bande cyclable : 15 à 30 € le mètre linéaire.
- Arceau vélo : 20 à 30 € par vélo.
- Box collectif : 150 à 600 € par vélo.
- Vélo de ville : 300€ par vélo.
- Vélo à assistance électrique : 1200€ par vélo.
- Jalonnement : 1 à 2 € le mètre linéaire.

PROMOUVOIR UN USAGE INTELLIGENT DE LA ROUTE

// ACTION N° 9 :

RECONSIDÉRER LE RÉSEAU VIAIRE DANS LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

La route est le moyen de déplacement le plus privilégié sur le territoire, aussi bien en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises. En complément d'une offre efficace en solutions alternatives à la route (transports collectifs, report modal du transport de marchandises, ...), il est nécessaire de mener une réflexion sur les voiries et leurs usages. Ceci en vue d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants, la fluidité du trafic et l'attractivité du territoire.

CONSTATS :

- ◇ Des déplacements majoritairement effectués en voitures individuelles et principalement pendulaires.
- ◇ Un trafic de marchandises essentiellement routier.
- ◇ Un réseau structurant incomplet malgré un maillage secondaire efficace.
- ◇ Un manque de lisibilité et de hiérarchie dans le réseau routier local.
- ◇ Des trafics de transit concentrés sur les grands axes.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Redéfinir le rôle des routes et la signalisation afin d'améliorer la circulation sur l'ensemble du territoire sambrien.
- ◇ Saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour réinterroger et valoriser les voies urbaines ainsi que les centres-ville.
- ◇ Tenir compte de l'influence des projets routiers limitrophes au territoire.

CATÉGORIE 	HIÉRARCHISER LE RÉSEAU VIAIRE EN VEILLANT À : ◇ mettre en évidence les différents niveaux du réseau en intégrant la problématique de transit ; ◇ anticiper le projet de contournement Nord de Maubeuge ; ◇ étudier et anticiper les aménagements urbains (entrées de ville) ; ◇ partager, diffuser et mettre en œuvre cette hiérarchisation afin qu'elle serve de cadre de référence pour toute intervention et tout projet d'aménagement.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - Hargnies - La Longueville	CATÉGORIE 	RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT, EN LIEN AVEC L'ÉTUDE DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - Hargnies - La Longueville - Gestionnaires de voiries
MESURE PRESCRIPTIVE 9.1		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de voiries - Etat - SMTUS et ses opérateurs de transport	MESURE PRESCRIPTIVE 9.2		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Etat - SMTUS et ses opérateurs de transport
		DÉLAI 			DÉLAI 

CATÉGORIE 	ÉTUDIER LES REPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES, COMMERCIALES ET SOCIALES DES PROJETS ROUTIERS DES TERRITOIRES LIMITOPHES POUR MIEUX LES APPRÉHENDER (LIAISON ERQUELINNES-CHARLEROI ET MISE À 2X2 VOIES DE LA RN2)	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS
MESURE PRESCRIPTIVE 9.3		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Hargnies - La Longueville - Gestionnaires de voiries - Etat - Région Wallonne - ADUS
		DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI
- Réalisation des plans de hiérarchisation et de jalonnement du réseau viaire. - Réalisation de l'étude prospective. - Evolution des flux et trafics routiers. - Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.
REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)
- Etude de hiérarchisation du réseau : 100 000 €. - Plan de jalonnement : 20 000 € à 30 000 €. - Etude prospective sur les projets routiers des territoires limitrophes : 20 000 € à 30 000 €.

PROMOUVOIR UN USAGE INTELLIGENT DE LA ROUTE

// ACTION N° 10 :

RÉORGANISER
PROGRESSIVEMENT
L'OFFRE DE
STATIONNEMENT POUR
DONNER LA PLACE AUX
AUTRES USAGES

Les rues sont le support de nombreux flux (automobilistes, motards, cyclistes, piétons, livreurs, ...) et de nombreux usages (stationnement, livraisons, terrasses, arrêts de bus, ...), en particulier en centre-ville. Un meilleur partage de la voirie est gage d'amélioration du cadre de vie, de sécurisation des usagers et d'attractivité.

CONSTATS :

- ◇ Une offre de stationnement publique exclusivement gratuite.
- ◇ Des véhicules majoritairement stationnés sur les emplacements gratuits et dans les parkings ouverts gratuits, générant une forte occupation de l'espace public (au détriment des modes actifs).
- ◇ Des problématiques de stationnement sur les trottoirs.
- ◇ Des parkings-relais à Maubeuge et Aulnoye-Aymeries.
- ◇ Des modes de livraison qui induisent des dysfonctionnements de stationnement en centre-ville.
- ◇ 60% du stationnement est dû au stationnement résidentiel, 11% au travail.
- ◇ Un faible taux de motorisation.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Diversifier et optimiser l'offre de stationnement.
- ◇ Définir une nouvelle politique de stationnement (payant et/ou temporaire), en vue d'améliorer la fluidité de la circulation en ville, de sécuriser les cyclistes et piétons et d'apporter une autre définition du cadre de vie.
- ◇ Proposer une offre de stationnement adaptée au cadre de vie et aux besoins des habitants.
- ◇ Communiquer auprès des utilisateurs pour un meilleur usage des stationnements.
- ◇ Valoriser les parkings-relais.

CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 10.1	PROFITER DE LA RÉFORME RELATIVE À LA DÉCENTRALISATION DU STATIONNEMENT POUR MENER UNE NOUVELLE POLITIQUE DE STATIONNEMENT EN : ◇ valorisant les modes actifs et les nouveaux usages de la voiture ; ◇ réorganisant et rationalisant le stationnement automobile et de livraisons ; ◇ poursuivant et valorisant l'outil « zone bleue » pour améliorer la rotation du stationnement dans les secteurs congestionnés et les zones de commerces ; ◇ tenant compte des projets urbains en cours et à venir ; ◇ réalisant des plans de stationnement communaux ou intercommunaux.	MAÎTRISE D'OUVRAGE Communes
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Gestionnaires de voiries - CCI
		DÉLAI 

CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 10.2	LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT ANARCHIQUE, EN PARTICULIER CELUI SUR LES TROTTOIRS, NOTAMMENT POUR LIBÉRER LES CHEMINEMENTS PIÉTONS (SENSIBILISATION, PLANS DE STATIONNEMENT, CONTRÔLES, ...)	MAÎTRISE D'OUVRAGE Communes
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Services de Police - Gendarmerie - CAMVS - Etat Département du Nord
		DÉLAI 
CATÉGORIE  MESURE PRESCRIPTIVE 10.3	OPTIMISER ET VALORISER LE RÉSEAU DE PARKINGS-RELAIS PAR TROIS MOYENS : ◇ réaliser un schéma d'implantation des parkings-relais, en lien avec le travail de hiérarchisation des voiries et de restructuration des réseaux STIBUS et ARC EN CIEL, les aménagements donnant la priorité aux transports collectifs et les liaisons piétonnes et cyclables ; ◇ s'appuyer sur les retours d'expériences des parkings-relais en silo d'Aulnoye-Aymeries et de Maubeuge pour optimiser les réalisations et projets à l'étude (atouts à dupliquer, inconvénients à éviter, conditions de réalisation) ; ◇ communiquer sur la localisation des parcs et parkings-relais et sensibiliser la population à leur utilisation.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de voiries - Opérateurs de transport du SMTUS - Etat - Région Hauts de France
		DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du schéma d'implantation des parkings-relais.
Part modale des modes actifs.
- Nombre de contraventions liées au stationnement gênant et très gênant.
- Evolution de l'accidentologie.
- Nombre de liaisons en transports collectifs et modes actifs aux abords des parkings-relais, et leurs lieux desservis.
- Nombre de stationnements cyclables implantés à proximité des parcs ou parkings-relais.
- Evolution des émissions de GES et de polluants atmosphériques.
- Evolution des pollutions au bruit.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Réalisation d'un schéma d'implantation des parkings-relais : 50 000 €.
- Création de stationnement : de 4 000 € à 20 000 € par place, selon la nature de l'opération.

// ACTION N° 11 :**CRÉER LES CONDITIONS
NÉCESSAIRES AU
DÉVELOPPEMENT DES
NOUVEAUX USAGES DE
LA VOITURE**

La voiture garde de nombreux atouts pour répondre aux besoins de mobilité des habitants (flexibilité, temps de parcours, coût, ...). Dans une logique de rationalisation de l'usage de la voiture, le covoiturage et l'autopartage sont des solutions de plus en plus séduisantes pour les usagers. Le territoire a également beaucoup à y gagner, puisque ces nouveaux modes de transport répondent aux nécessités de réduction des pollutions atmosphériques, de fluidité du trafic et de liaisons supplémentaires avec les communes rurales (en complément des transports collectifs et des modes actifs).

CONSTATS :

- ◇ Un phénomène de para-urbanisation et d'étalement urbain de plus en plus important.
- ◇ Des déplacements majoritairement effectués en voitures individuelles.
- ◇ Des déplacements essentiellement pendulaires.
- ◇ Des espaces publics fortement occupés par le stationnement automobile.
- ◇ Des pratiques de covoiturage en plein essor.
- ◇ Un élargissement du ressort territorial du STMUS sur des secteurs à faible densité.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Soutenir et développer le covoiturage.
- ◇ Sensibiliser la population à l'électromobilité.
- ◇ Contribuer au développement de véhicules propres.

CATÉGORIE			CATÉGORIE		
					
MESURE PRESCRIPTIVE 11.1	PROMOUVOIR LE COVOITURAGE : ◇ poursuivre l'identification des lieux de pratique du co-voiturage et des lieux à fort potentiel ; ◇ intégrer le réseau de covoiturage PASS-PASS ; ◇ étudier les besoins de création de nouvelles aires de co-voiturage ; ◇ communiquer auprès de la population sur les avantages du covoiturage ; ◇ mener des campagnes de communication spécifiques et des expérimentations auprès des actifs dans les entreprises et dans les zones d'activités.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS	MESURE PRESCRIPTIVE 11.2	PROMOUVOIR L'AUTO-PARTAGE : ◇ étudier l'intérêt et la faisabilité d'un service d'auto-partage, définir des lieux d'implantation possible, puis anticiper l'aménagement de ces lieux ; ◇ communiquer auprès de la population sur les avantages de l'auto-partage ; ◇ mener des campagnes de communication spécifiques et des expérimentations auprès des actifs dans les entreprises et dans les zones d'activités.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Hauts-de-France Mobilités - Gestionnaires de voiries - SPLTISA (dans des fonctions autres qu'exploitant STIBUS) - Région Hauts de France - CCI - Etablissements scolaires - Collectivités - ADEME		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Hauts-de-France Mobilités - Gestionnaires de voiries - SPLTISA (dans des fonctions autres qu'exploitant STIBUS) - Région Hauts de France - CCI - Etablissements scolaires - Collectivités - ADEME	
		DÉLAI 		DÉLAI 	

CATÉGORIE			CATÉGORIE		
					
MESURE PRESCRIPTIVE 11.3	POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS	MESURE PRESCRIPTIVE 11.4	ENCOURAGER LE RENOUVELLEMENT VERTUEUX DES FLOTTES DES COLLECTIVITÉS	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS
		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de voiries - Région Hauts de France - ADEME		PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SMTUS et ses opérateurs de transport - Région Hauts de France - Etat - Collectivités	
		DÉLAI 		DÉLAI 	

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation de l'étude.
- Nombre d'usagers du co-voiturage et de l'autopartage.
- Nombre de voitures individuelles transportant une seule personne dans les déplacements quotidiens.
- Nombre de bornes de rechargement installées.
- Nombre de bus propres.
- Nombre de collectivités disposant de véhicules électriques.
- Nombre de parcs ou places d'appariement pour le covoiturage.
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Bus électrique : 600 000 € à l'achat.
- Stationnement : de 4 000 € à 20 000 € par place, selon la nature de l'opération.

// ACTION N° 12 :

POURSUIVRE L'EFFORT
DE SECURISATION
DES VOIRIES ET DE
RÉSORPTION DES
POINTS NOIRS

La voirie absorbe une part importante des déplacements. Sans empêcher la circulation automobile, l'objectif est de garantir une meilleure fluidité du trafic et de sécuriser les déplacements. Au sein de cette problématique, une attention particulière est apportée à la circulation en ville, dans la mesure où elle concentre de nombreux modes de déplacement différents en un seul endroit (automobile, marche, vélo, transports collectifs, livraisons, ...) et accueille les principaux points d'intermodalité (gares, arrêts de bus, stationnements automobiles et cyclables, etc.)

CONSTATS :

- ◇ Un nombre d'accident constant depuis 2012.
- ◇ Des véhicules légers majoritairement impliqués, avec une part d'accidents chez les deux-roues motorisés encore importante.
- ◇ Des accidents principalement concentrés sur Maubeuge et sur Louvroil.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Allier sécurité et partage de la voirie.
- ◇ Apaiser la circulation en centre-ville.
- ◇ Œuvrer pour la diminution du nombre d'accidents (tous impliqués confondus).
- ◇ Saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour sécuriser et valoriser les voies urbaines.

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE - Communes - CAMVS	CATÉGORIE 	MAÎTRISE D'OUVRAGE Gestionnaires de voiries
MESURE PRESCRIPTIVE 12.1	LUTTER CONTRE L'ACCIDENTOLOGIE ◇ mettre en place un observatoire de l'accidentologie ; ◇ traiter prioritairement les points accidentogènes ; ◇ établir un guide d'aménagement type des voies à circulation apaisées pour améliorer leur perception et rendre les aménagements cohérents à l'échelle de l'agglomération ; ◇ pérenniser et développer les actions de sensibilisation (signalétique, communication, radars pédagogiques).	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de la voirie - Etat - Services de Police et Gendarmerie - ADUS - SMTUS et ses opérateurs de transport DÉLAI 	MESURE PRESCRIPTIVE 12.2 CRÉER LES CONDITIONS NÉCESSAIRES AU PARTAGE SÉCURISÉ DE LA VOIRIE (ZONES 30, ZONES DE RENCONTRE, CIRCULATION LIMITÉE, AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES, SIGNALISATION, RÉGLEMENTATION, ...)	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - SMTUS et ses opérateurs de transport DÉLAI 

CATÉGORIE 		MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - Hargnies - La Longueville	CATÉGORIE 	MAÎTRISE D'OUVRAGE - Gestionnaires de voiries - SNCF
MESURE PRESCRIPTIVE 12.3	METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DES FLUX ROUTIERS EN VUE DE RÉGULER LES TRAFICS EN : ◇ recensant et suivant les études de comptage menées (ponctuellement ou régulièrement) par les acteurs publics et privés ; ◇ créant un outil de modélisation des trafics routiers.	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Gestionnaires de voiries - Département du Nord - Etat DÉLAI 	MESURE PRESCRIPTIVE 12.4 TRAITER LES PASSAGES À NIVEAU (SÉCURISATION, SIGNALISATION, RÉGLEMENTATION, AMÉNAGEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES, MATÉRIAUX DE VOIRIE, ...)	PARTENAIRE TECHNIQUE ET/OU FINANCIER CAMVS DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation du guide.
- Création de l'observatoire et de l'outil de modélisation.
- Nombre et nature des arrêtés de circulation édités par les communes dans le cadre des pouvoirs de police des Maires.
 - Nombre et nature des contraventions routières.
- Evolution de l'accidentologie (nombre, impliqués et gravité).
 - Parts modales des modes actifs et de la voiture.
- Kilomètres de voies en circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, circulation limitée, ...).
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Observatoires de l'accidentologie et des flux (coût incluant l'observatoire de la mobilité prévu à l'Action 3) : 35 000 € par an.
 - Coût d'une traversée piétonne sécurisée : 5 000 €.
 - Mise en place d'une bande podotactile : 115 €.
 - Création de trottoir (bordure et enrobé) : 200 €/m².
 - Mise en place d'un plateau surélevé : environ 15 000 €.
 - Création d'un mini-giratoire : 200 000 €.
- Eclairage : environ 290 € le mètre linéaire (comprenant le génie civil, le câblage, les mâts et luminaires).
 - Coût moyen d'une zone 30 aménagée : environ 1 000 € le mètre linéaire.
- Mise en place d'un jalonnement : entre 250 à 350 € par panneau de signalisation.
 - Radar pédagogique : 700 € à 1 000 € par radar.

FACILITER LA MOBILITÉ POUR TOUS

// ACTION N° 13 :

LUTTER CONTRE
LA PRÉCARITÉ
ÉNERGETIQUE ET
SOCIALE

La précarité énergétique ne s'analyse pas uniquement par le prisme du logement. La vulnérabilité face à la mobilité participe à ce phénomène. Elle est potentiellement plus forte au fur-et-à-mesure de l'éloignement des services et de la diminution des solutions de transport. Aussi, le phénomène ne touche pas exclusivement les ménages les plus modestes, mais concerne plus généralement tous ceux qui sont impactés par la hausse du prix du pétrole. Les différentes tensions de vulnérabilité (logement, mobilité, revenus, ...) s'additionnent et conduisent à des situations de précarité énergétique mais aussi de précarité sociale liée à l'isolement. La recherche de solutions pour lutter contre la vulnérabilité face à la mobilité est donc essentielle dans la lutte contre ces formes de précarité.

CONSTATS :

- ◇ Un phénomène de para-urbanisation et d'étalement urbain de plus en plus important, augmentant aujourd'hui la dépendance à l'automobile.
- ◇ Près de 23% de la population du territoire qui ne dispose pas de voiture.
- ◇ Une population urbaine socialement fragilisée.
- ◇ Depuis 2008, le désenclavement de plusieurs quartiers isolés des transports en commun.
- ◇ Une population socialement fragilisée principalement en zone urbaine (quartiers NPNRU) mais bien desservie par les transports urbains.
- ◇ Une population vieillissante, avec des attentes de mobilité et d'accessibilité différentes.
- ◇ Une enquête déplacements effectuée auprès de la population des quartiers en Politique de la ville de la CAMVS, réalisée par l'association pour l'Egalité des chances (2017).

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Pérenniser le dispositif financier autorisant la prise en charge gratuite du transport des scolaires éloignés des établissements.
- ◇ Poursuivre le désenclavement des quartiers isolés.
- ◇ Offrir des solutions de mobilité aux personnes en situation de vulnérabilité (difficultés économiques et sociales, absence de véhicule personnel, éloignement de l'offre de transports collectifs, ...).

CATÉGORIE 	FACILITER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ PAR PLUSIEURS MOYENS : ◇ analyser les sensibilités à la vulnérabilité énergétique (qualification, quantification et localisation) ; ◇ étudier les difficultés d'accès à ces quartiers tous modes de déplacements confondus (en lien avec la politique de la ville) ; ◇ rechercher les solutions d'adaptation des transports collectifs ; ◇ rechercher les solutions d'aménagement des cheminements piétons et cyclables, des coupures urbaines et des espaces publics.	MAÎTRISE D'OUVRAGE CAMVS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - SMTUS et ses opérateurs de transport - Bailleurs sociaux DÉLAI 	CATÉGORIE 	AIDER À LA MOBILITÉ LES FOYERS DÉPOURVUS DE VÉHICULES ET LES PUBLICS FRAGILES EN VEILLANT À : ◇ sensibiliser à l'offre en transports collectifs (tarifs, lignes, horaires, ...) ; ◇ donner accès aux déplacements en modes actifs (exemples : aide à l'achat ou à la location de vélos, sensibilisation, ...) ; ◇ communiquer sur les autres moyens de déplacement (covoiturage et autopartage) ; ◇ soutenir les actions de la plateforme de mobilité solidaire (Syn'Mobilité) ; ◇ étudier les impacts d'une nouvelle tarification voire d'une tarification solidaire ; ◇ éduquer à la mobilité en transports collectifs ; ◇ pérenniser la gratuité du transport pour les scolaires éloignés de leur établissement.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Hargnies - La Longueville - Association Synergie - Opérateurs de transport du SMTUS DÉLAI 
MESURE PRESCRIPTIVE 13.1			MESURE PRESCRIPTIVE 13.2		

INDICATEURS DE SUIVI

- Part de la population qui est immobile.
- Parts modales des modes actifs et de la voiture.
- Migrations alternantes.
- Nombre de bénéficiaires des tarifs sociaux parmi les usagers des transports collectifs.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Etude relative à la vulnérabilité énergétique et aux difficultés de mobilité : 50 000 € à 70 000 €.
- Etude relative à la tarification solidaire : 50 000 €.
- Création de trottoir (bordure et enrobé) : 200 €/m².
- Piste cyclable : 120 à 150 € le mètre linéaire.
- Bande cyclable : 15 à 30 € le mètre linéaire.
- Jalonnement vélo et/ou piéton : 1 à 2 € le mètre linéaire.
- Vélo de ville : 300€ par vélo.
- Vélo à assistance électrique : 1200€ par vélo.

FACILITER LA MOBILITÉ POUR TOUS

// ACTION N° 14 :

RÉPONDRE AUX BESOINS
DES PERSONNES EN
SITUATION DE HANDICAP
ET/OU A MOBILITÉ
RÉDUITE POUR DES
TRANSPORTS ET DES
ESPACES PUBLICS
PARTAGÉS PAR TOUS

Les espaces publics nécessitent de pouvoir être partagés par tous les usagers, et notamment par les personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap. Pour cela, une politique d'accessibilité doit être déployée sur tout le territoire. Bien plus que de respecter la législation en vigueur, la volonté est de résoudre les difficultés rencontrées actuellement par ce public et de s'en prémunir pour les projets à venir, en portant une attention toute particulière aux besoins et aux attentes des citoyens.

CONSTATS :

- ◇ Des transports en commun de plus en plus accessibles (arrêts, quais, véhicules, agences commerciales, ...).
- ◇ Un Agenda d'Accessibilité Programmée élaboré par le SMTUS.
- ◇ Un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics réalisé par la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre.
- ◇ Un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics réalisé par la commune de La Longueville.
- ◇ Une enquête déplacements effectuée auprès de la population des quartiers en Politique de la ville de la CAMVS, réalisée par l'association pour l'Egalité des chances (2017).
- ◇ De nombreux aménagements restant à réaliser pour rendre accessibles les espaces publics et les établissements recevant du public .
- ◇ De nombreux stationnements gênants sur les trottoirs.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Aboutir à un niveau élevé d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap des réseaux de transports collectifs routiers et ferrés.
- ◇ Aménager des espaces publics accessibles, sécurisés et partagés sur l'ensemble du territoire.
- ◇ Adapter l'offre de stationnement.
- ◇ Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite et de celles en situation de handicap dans tous les projets et aménagements, au-delà des normes réglementaires. Aménager des espaces publics apaisés, sécurisés et partagés sur l'ensemble du territoire.
- ◇ Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et de celles en situation de handicap, au-delà de la réglementation en elle-même.

CATÉGORIE 	POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU STIBUS : ◇ réactiver la politique de renouvellement des bus et la mise au rebus des véhicules non accessibles ; ◇ poursuivre l'aménagement des arrêts de bus, notamment en saisissant toutes les opportunités de travaux de voiries ; ◇ mettre en place un transport adapté aux personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite (PSHMR) et plus particulièrement adapter le TAD Filobus aux besoins de ces personnes ; ◇ donner accès aux PSHMR aux informations voyageurs grâce au numérique et à l'équipement des arrêts, des PEM, des parkings-relais etc...	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Opérateurs de transport du SMTUS - Gestionnaires de voiries - Monde associatif DÉLAI 	CATÉGORIE 	POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU FERRÉ : ◇ les trains ; ◇ les gares et haltes ; ◇ l'accès à l'information.	MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS Association(s) de personnes à mobilité réduite DÉLAI 
CATÉGORIE 	FACILITER LE STATIONNEMENT ET LA CIRCULATION DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET/OU EN SITUATION DE HANDICAP AUTOUR DES ACTUELLES ET FUTURES ZONES D'EMPLOI, DE SERVICES, D'ACTIVITÉS ET DE RÉSIDENCE, AINSI QUE DANS TOUS LES FUTURS PROJETS URBAINS EN : ◇ incitant à la création de places de stationnement et de cheminements dédiés ; ◇ sensibilisant la population, les commerçants, les employeurs, les lotisseurs.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - Hargnies - La Longueville - Gestionnaires de voiries PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Etat - Collectivités - CCI - Chambre des Métiers et de l'Artisanat - Association(s) de personnes à mobilité réduite - Bailleurs sociaux - Syndicat National des Aménageurs Lotisseurs - Services de Police et Gendarmerie - Département du Nord DÉLAI 	CATÉGORIE 	ŒUVRER POUR DES ESPACES PUBLICS PARTAGÉS, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP : ◇ recenser les freins à la mobilité ; ◇ créer un guide sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap, à destination des aménageurs d'espaces publics ; ◇ mener les aménagements nécessaires en vue de résorber les freins à la mobilité ; ◇ sensibiliser les structures accueillant du public.	MAÎTRISE D'OUVRAGE - CAMVS - CCPM - Communes PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - Association(s) de personnes à mobilité réduite - Collectivités - Département du Nord DÉLAI 

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de véhicules adaptés aux mobilités réduites.
- Fréquentation du réseau par les personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap.
- Nombre d'arrêts de transports collectifs accessibles.
- Nombre de freins à la mobilité et/ou en situation de handicap pour les personnes à mobilité réduite sur le territoire.
- Mise en place du guide.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Guide : 10 000 €.
- Place de stationnement en surface : de 4 000 € à 20 000 € par place, selon la nature de l'opération.
- Coût d'une traversée piétonne sécurisée : 5 000 €.
- Mise en place d'une bande podotactile : 115 €.
- Création de trottoir (bordure et enrobé) : 200 €/m².
- Mise en accessibilité d'un arrêt de bus STIBUS : 5 000 à 20 000 € suivant la configuration de l'arrêt (hors abri voyageurs).
- Achat d'un bus accessible : 300 000 € (bus standard), 450 000 € (bus articulés), 200 000 € (minibus)

FACILITER LA MOBILITÉ POUR TOUS

// ACTION N° 15 :

DEPLOYER UNE
POLITIQUE DE MOBILITÉ
ATTRACTIVE POUR TOUS

La mobilité constitue un maillon essentiel dans les relations sociales. Elle est un moyen de lutter contre l'isolement et la précarité (sociale, professionnelle, énergétique, scolaire, ...). Il est donc indispensable d'offrir à toute personne - quel que soit son statut social, son lieu d'habitation, son âge, son handicap ou sa déficience - un accès à l'emploi, aux services et aux équipements. Les espaces publics sont par ailleurs vecteurs de lien social et de partage et nécessitent à ce titre d'être soignés pour dynamiser les centres-villes.

CONSTATS :

- ◇ Des centres-villes marqués par la prédominance de l'automobile, rendant peu propice le développement de la marche et du vélo.
- ◇ Une population socialement fragilisée principalement en zone urbaine (quartiers NPNRU) mais bien desservie par les transports urbains.
- ◇ Une population vieillissante, avec des attentes de mobilité et d'accessibilité différentes.
- ◇ Des quartiers résidentiels isolés des transports en commun.

DÉFIS À RELEVER

- ◇ Accompagner les évolutions sociales et sociétales de la mobilité.
- ◇ Convertir les centres-villes en lieux de partage accessibles à tous les usagers.
- ◇ Allier mobilité et vie urbaine : transformer les déplacements en opportunités de services, de rencontres, de loisir.
- ◇ En centre-ville, pacifier la conduite des automobilistes et réduire le bruit de la circulation.
- ◇ Sécuriser la mobilité de chaque usager, amener du confort dans la mobilité.
- ◇ Dynamiser et renforcer l'attractivité des centres-villes par la gestion de la mobilité dans tous les espaces publics.

CATÉGORIE			CATÉGORIE		
	AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR CINQ MOYENS :	MAÎTRISE D'OUVRAGE - SMTUS - Gestionnaires de voiries		S'ENGAGER DANS UNE CHARTE « CODE DE LA RUE » :	MAÎTRISE D'OUVRAGE SMTUS
MESURE PRESCRIPTIVE 15.1	◇ rendre les cheminements plus directs, plus sûrs, plus visibles, plus attrayants ;	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS Opérateurs de transport du SMTUS	MESURE PRESCRIPTIVE 15.2	◇ mettre en place la charte (approche urbaine du Code de la route visant à mieux partager l'espace public en faveur de la sécurisation des modes actifs) ;	PARTENAIRES TECHNIQUES ET/OU FINANCIERS - CAMVS - Gestionnaires de voiries - Monde associatif - Etat
	◇ mettre en place une politique tarifaire STIBUS attractive et adaptée à tous, y compris aux publics fragiles ;	DÉLAI 		◇ communiquer sur la charte et sensibiliser la population ;	- Opérateurs de transport du SMTUS
	◇ porter au débat la question de la gratuité du réseau ;			◇ renforcer la sécurité pour tous pour garantir le respect mutuel de tous les usagers (aménagement, règles de circulation automobile, ...) ;	DÉLAI 
	◇ pérenniser le dispositif financier autorisant la gratuité du transport des scolaires éloignés des établissements ;			◇ favoriser les modes de circulation actifs dans les centres-villes.	
	◇ promouvoir les transports collectifs.				

INDICATEURS DE SUIVI

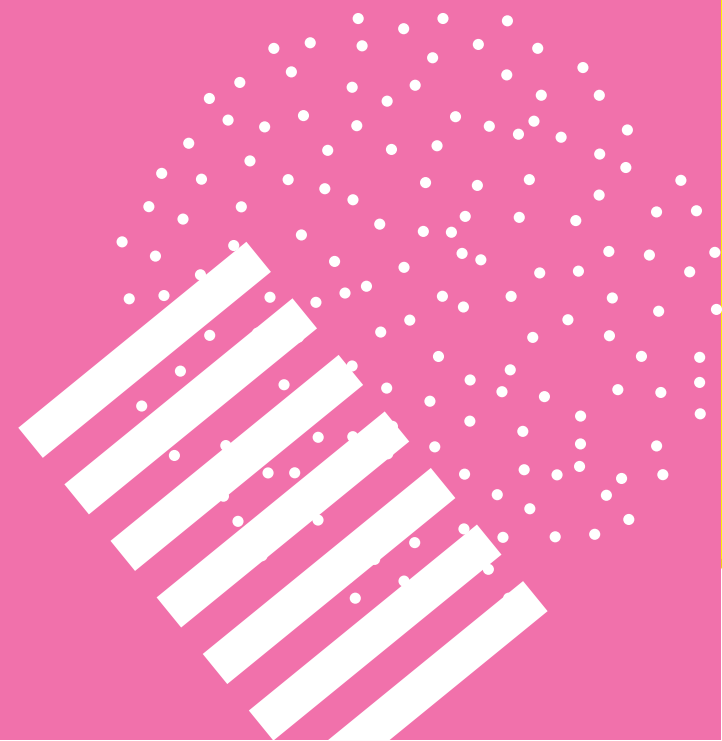
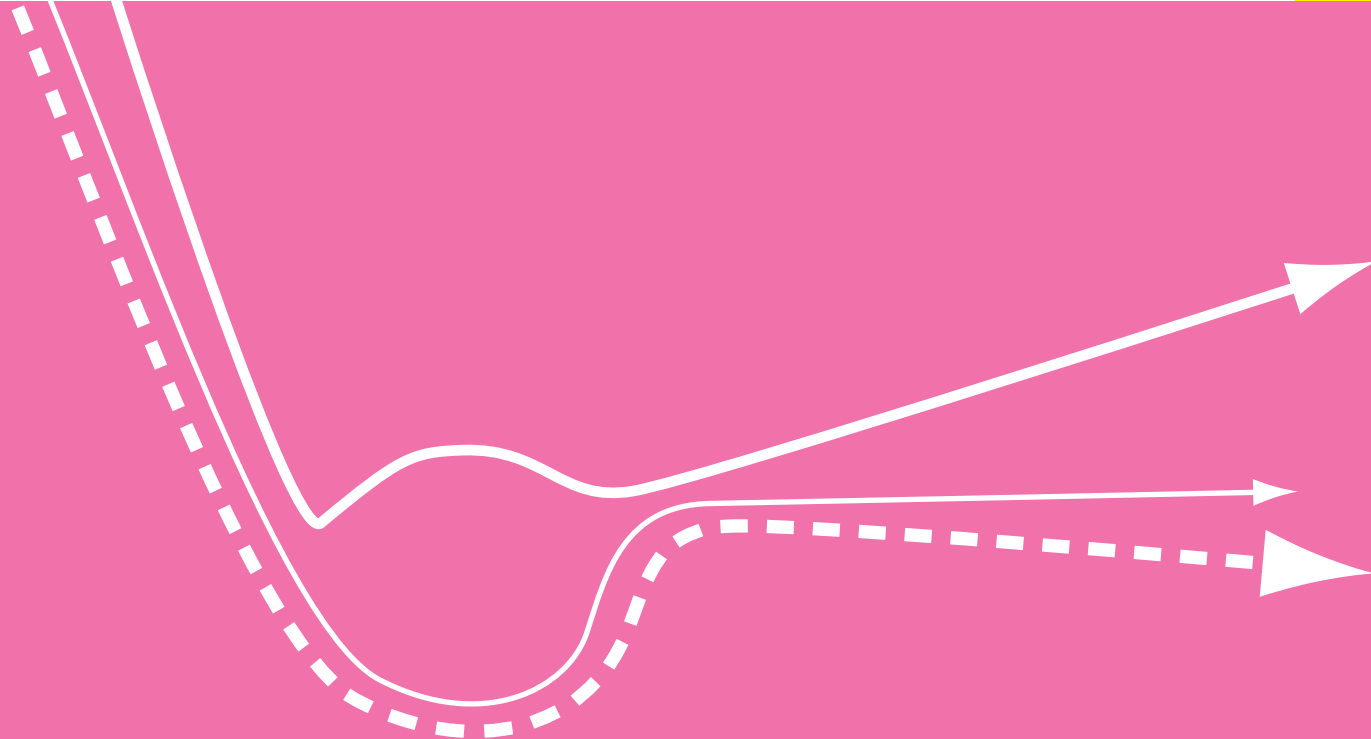
- Nombre d'usagers et d'abonnés, diversité des usagers.
- Parts modales des modes actifs et des transports collectifs.
- Kilomètres de voies en circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, circulation limitée, ...).
- Réduction du bruit lié à la circulation automobile.
- Evolution des émissions de GES et polluants atmosphériques.

REPÈRES FINANCIERS (COÛTS INDICATIFS HORS TAXES)

- Coût d'une traversée piétonne sécurisée : 5 000 €.
- Création de trottoir (bordure et enrobé) : 200 €/m².
- Coût moyen d'une zone 30 aménagée : environ 1 000 € le mètre linéaire.
- Signalisation automobile : entre 250 à 350 € par panneau.
- Création de trottoir (bordure et enrobé) : 200 €/m².
- Jalonnement vélo et/ou piéton : 1 à 2 € le mètre linéaire.

05

LE PILOTAGE DU PDU



LA GOUVERNANCE

Le pilotage du PDU est essentiel pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du plan d'actions. Pour cela, le SMTUS a fait le choix de créer, puis de réunir :

- ♦ **un Comité de pilotage par an** : ce comité a pour objectif de réunir les élus. Sa constitution sera la même que celle du Comité de pilotage de l'élaboration du PDU. Il s'agira, d'une part, de présenter l'avancement des actions, leur bilan, les budgets à venir et, d'autre part, d'assurer le suivi et la mise en œuvre des actions entre les différents maîtres d'ouvrage.
- ♦ **un Comité technique par an** : ce comité présentera aux différents partenaires l'avancement du plan d'actions et les associera dans leur mise en œuvre. Sa composition est la même que celle du Comité technique d'élaboration du PDU.
- ♦ **une conférence de la mobilité tous les deux ans** : cette conférence doit permettre la rencontre des maîtres d'ouvrage, des partenaires, des communes, de la société civile (associations) et des éventuels autres contributeurs, pour échanger sur leurs politiques de mobilité, ainsi que sur la cohérence et la coordination de celles-ci. Dans cette optique, elle visera en particulier l'amélioration de l'intermodalité et l'ajustement de l'offre de mobilité aux besoins des usagers.

Ce pilotage sera assuré en lien avec le suivi et le financement du PDU.

Par ailleurs, le SMTUS a identifié des partenaires privilégiés pour la conception, le suivi et l'évaluation des mesures relevant des missions fondamentales de ceux-ci :

- ♦ L'ADUS, en ce qui concerne :
 - les observatoires de la mobilité, des flux et de l'accidentologie (mesures prescriptives 3.1, 12.1 et 12.3)
 - la planification (action 4)
 - l'animation d'ateliers de sensibilisation pour engager un passage à une mobilité décarbonnée (mesure prescriptive 8.1)
 - l'étude des conséquences des projets routiers des territoires limitrophes (mesure prescriptive 9.3)
- ♦ L'ADAV en ce qui concerne :
 - le suivi du schéma directeur cyclable (mesure prescriptive 7.1) et piéton (mesure d'intention 7.1)
 - le suivi des coupures urbaines qui font obstacle aux modes actifs (mesure prescriptive 7.2)
 - les actions de sensibilisation et d'apprentissage du vélo (mesure prescriptive 7.5 pour partie)
 - l'animation de la maison du vélo et du relais éco-vélo (mesures prescriptives 7.6 et 7.7)
- ♦ L'Association pour l'Egalité des Chances en ce qui concerne :
 - l'étude des freins à la mobilité des personnes à mobilité réduite et aux personnes en situation de handicap (mesure prescriptive 14.4 pour partie)
 - l'animation d'actions de sensibilisation en faveur de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (mesures prescriptives 14.3 et 14.4 pour parties).

L'ÉVALUATION ET LE SUIVI

L'article L. 1214-8 du Code des transports dispose que les PDU doivent faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, être révisés. Dans ce cadre, le suivi et l'évaluation du PDU s'appuieront sur :

- ◇ **Les indicateurs de suivi énoncés dans chaque action ;**
- ◇ **Les résultats des observatoires de la mobilité, des flux et de l'accidentologie ;**
- ◇ **L'évaluation des performances du réseau de bus afin de garantir une offre en adéquation avec les besoins des usagers.**

Les modalités de gouvernance mises en place seront l'occasion d'assurer ce suivi.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le plan d'actions du PDU a été décomposé en objectifs et en actions, qui ont été elles-mêmes été concrétisées en mesures.

Dans un premier temps, chaque mesure se voit préciser ::

- ◇ **son horizon opérationnel** (court terme : mise en place immédiate ; moyen terme : mise en place d'ici 5 ans ; long terme : mise en place au-delà des 5 ans) ;
- ◇ **ses contributeurs** : son maître d'ouvrage et ses partenaires.

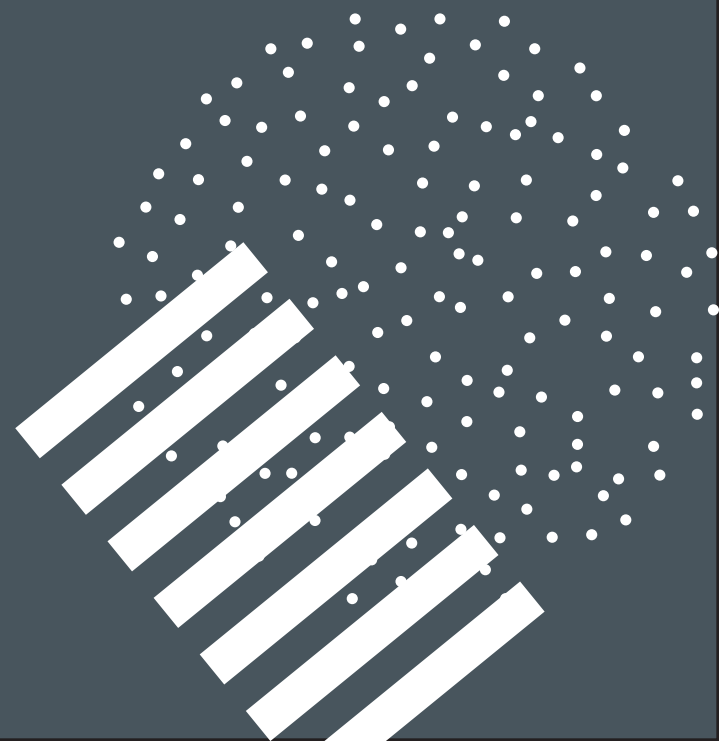
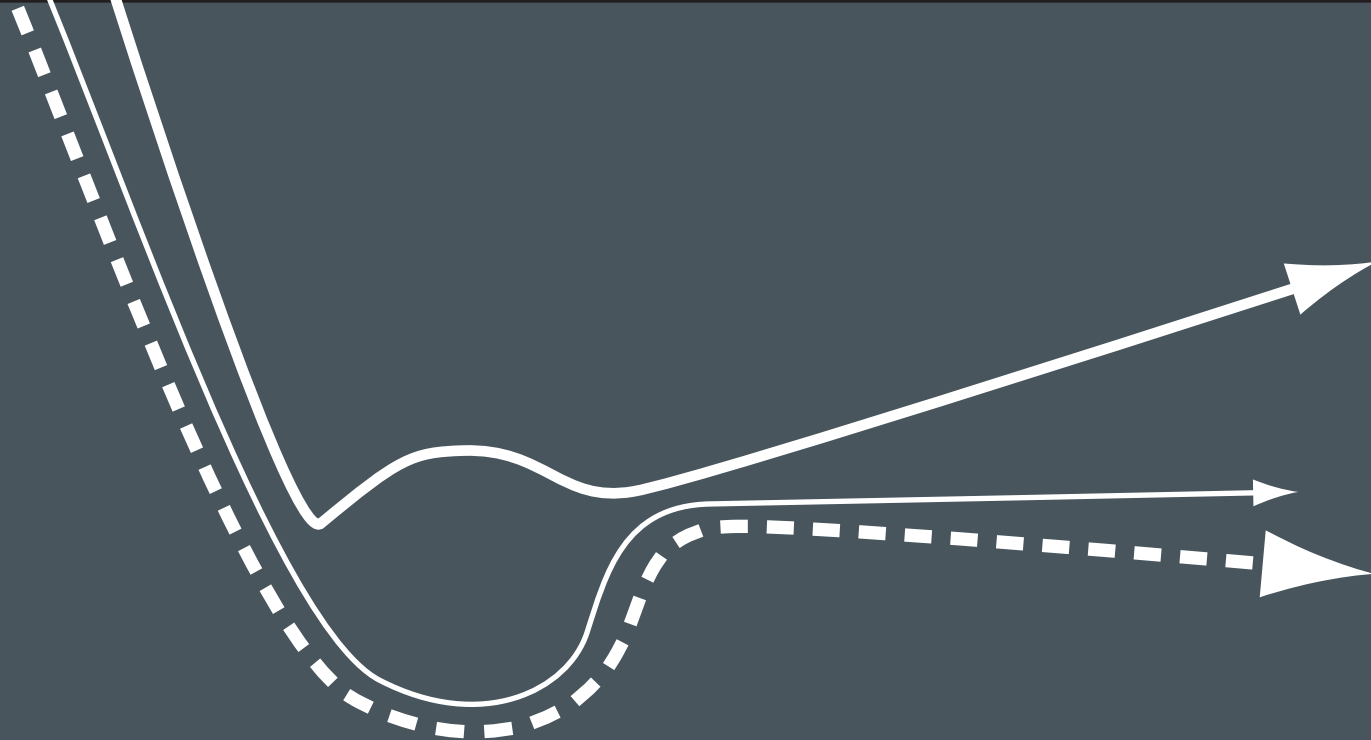
Dans un second temps, chaque action mentionne des repères financiers.

Ceux-ci ont pour objectif d'aiguiller les maîtres d'ouvrage sur les moyens financiers à prévoir pour certaines mesures. Ces repères sont inscrits uniquement à but indicatif. En effet, le coût de la mise en place effective des mesures peut varier en fonction des attentes et du moment où elles sont démarrées. De plus, des études et projets peuvent être fusionnés pour limiter l'impact financier.

La gouvernance et le suivi du PDU permettront de préciser les coûts de chaque mesure tout au long de la mise en œuvre du document.

06

INDEX



ADAV : Association Droit Au Vélo
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADUS : Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOTU : Autorité Organisatrice de Transport urbain
BHNS : Bus à haut Niveau de Service
CAMVS : Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CCPM : Communauté de Communes du Pays de Mormal
EHPAD : Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées
EMD : Enquête Ménages Déplacements
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation
PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PTU : Périmètre de Transport Urbain
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SMTUS : Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre
SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
SNCB : Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRAVE : Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain (loi)
TC : Transport Collectif
TCSP : Transport Collectif en Site Propre
TER : Transport Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
VNF : Voies Navigables de France

GLOSSAIRE

AOM – Autorité Organisatrice de la Mobilité :

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité ont été créées par la loi relative à «la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles» (MAPAM). Elles remplacent les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU). Elles assurent l'organisation des services de transports publics sur son territoire.

Armature urbaine :

L'armature urbaine désigne l'ensemble des villes hiérarchisées et de leurs aires d'influence au sein d'un territoire donné.

Autopartage :

L'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser un véhicule commun à ses utilisateurs ou abonnés. L'article L.1231-14 du Code des transports définit cette activité comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ». Ce système peut être développé par une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle.

Covoiturage :

Le covoiturage consiste à optimiser le transport en voiture et vise à mettre en relation des individus effectuant tout ou partie d'un trajet. Ce système permet de diminuer le nombre de voitures en circulation pour un même déplacement.

Cheminement doux :

Les cheminements doux représentent l'ensemble des voies de circulation dédiées aux piétons et aux cyclistes (chemins de randonnée, trottoirs, pistes et bandes cyclables, voies vertes, véloroutes, ...).

Ecomobilité :

L'écomobilité regroupe tous les modes de déplacement qui limitent les consommations énergétiques et les émissions de Gaz à effet de serre et qui sont moins coûteux. Ils consistent ainsi à éviter le recours systématique à la « voiture solo » pour privilégier les usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage), à utiliser des modes de transport économes (en énergie, en GES et en coût) et à privilégier les transports collectifs et les modes actifs.

GES – Gaz à Effet de Serre :

Les GES sont des constituants gazeux de l'atmosphère, naturels ou artificiels, qui absorbent et réémettent le rayonnement infrarouge terrestre. Ils contribuent à maintenir la chaleur dans l'atmosphère terrestre. Les principaux gaz à effet de serre sont : la vapeur d'eau (H₂O), le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), l'ozone (O₃), les gaz fluorés (HFC, PFC, SF₆).

Intermodalité :

L'intermodalité consiste à se déplacer en utilisant successivement plusieurs modes de transport.

Maison du vélo :

Une maison du vélo a pour objectif de familiariser le grand public à la pratique du vélo. Elle peut proposer différents services, tels que la location de matériel, la formation à la pratique du vélo ou à la réparation de vélos, ou encore l'aide à la réparation de matériel. Elle peut également proposer des conseils à l'achat et à l'entretien des vélos et des accessoires. Une maison du vélo a également pour mission de mener des actions de sensibilisation de la population et d'organiser des événements. Cette structure se distingue du relais éco-vélo par sa vocation plutôt «utilitaire» puisqu'elle a pour but de favoriser la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens.

Modes actifs / modes doux :

La terminologie « modes actifs » désigne les déplacements faisant appel à l'énergie musculaire (marche, vélo, trotinette, rollers, ...). Elle est apparue avec les préoccupations en matière de santé, et notamment d'obésité et de surpoids. Elle remplace peu à peu la première terminologie, les « modes doux », qui s'était caractérisée par opposition aux modes motorisés valorisant ainsi les déplacements qui ne sont pas consommateurs d'énergie autre qu'humaine.

Multimodalité :

La multimodalité représente plusieurs modes de transport différents entre deux lieux.

NOTRe – Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi) :

La loi NOTRe du 7 août 2015 marque un tournant dans la répartition de la compétence transports-mobilité entre les collectivités territoriales. En dehors des transferts de compétence opérés, la loi NOTRe, dans la continuité de la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des métropoles), précise les modalités d'intervention des Autorités Organisatrices de la Mobilité. Elle a aussi défini les services de transport urbain et a substitué la notion de Périmètre de Transports Urbains (qui figurait à l'article L. 1231-2 du Code des transports) par la notion de «ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité ».

Observatoire de l'accidentologie :

L'observatoire de l'accidentologie livre régulièrement les données relatives au comportement des usagers de la route sur le réseau du territoire (nombre d'accidents, secteurs accidentogènes, victimes des accidents, ...). Il permet d'appréhender les effets des actions des pouvoirs publics en matière de sécurité routière et de report modal en analysant les évolutions et en réalisant des comparatifs. Cet observatoire constitue également une base de réflexion pour les futures actions à mener.

Observatoire des flux :

L'observatoire des flux a pour objectif de quantifier et qualifier régulièrement le fonctionnement du réseau viaire (collecte et analyse des données de comptage des acteurs publics et privés, analyse des évolutions dans le temps, ...). Il permet de mieux comprendre le fonctionnement des voiries. Il constitue un outil essentiel pour appréhender les politiques publiques de jalonnement et de hiérarchisation du réseau ainsi que pour gérer les infrastructures routières.

Observatoire de la mobilité :

L'observatoire de la mobilité a pour objectif de livrer régulièrement un panorama de la mobilité des habitants du Val de Sambre (fréquentation et offre des transports en commun, migrations alternantes selon le mode de déplacement, taux d'équipement en voiture, fréquentation du réseau viaire, générateurs de flux, accessibilité PMR, ...). Ces données des dynamiques de déplacements sont susceptibles de constituer un support de réflexion pour l'élaboration des politiques publiques en matière de transports et d'infrastructures.

OAP – Orientation d'Aménagement et de programmation :

Les Orientations d'Aménagements et de Programmation sont une des pièces constitutives du dossier de Plan Local d'Urbanisme. Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager son territoire. Elles peuvent être sectorielles (un quartier, un ensemble de parcelles, ...) ou thématiques (mobilité, environnement, ...).

PAVE – Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics :

Le PAVE est un document visant à assurer la mise en accessibilité de l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire communal ou intercommunal. Sa mise en œuvre est essentielle pour assurer le respect de la chaîne des déplacements. L'élaboration du PAVE est obligatoire et est par défaut une compétence communale. L'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale), quand il existe, peut être chargé de cette élaboration s'il en a explicitement reçu la compétence de la part des communes.

Para-urbanisation :

La para-urbanisation se définit comme étant une périurbanisation d'agglomération, soit un processus conduisant au peuplement d'espaces de morphologie rurale situés au-delà des agglomérations et dont une proportion importante de la population active occupée vient exercer quotidiennement ses activités professionnelles dans l'agglomération (néologisme dû à Gérard-François Dumont, le préfixe « para » signifiant en grec « à côté de ». Cf. Dictionnaire de Géographie, Paris, Éditions Ellipses).

Parking-relais :

Les parkings-relais sont des parcs de stationnement situés à proximité immédiate d'un arrêt de transport collectif et incitant les automobilistes (notamment pendulaires) à finir leur trajet en transport en commun.

PLU – Plan Local d'Urbanisme :

Un Plan Local d'Urbanisme (communal ou intercommunal) est un document de planification qui établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles applicables aux constructions sur le territoire considéré.

PMR - Personne à Mobilité Réduite :

Les Personnes à Mobilité Réduite sont des personnes aux besoins spécifiques temporaires ou permanents (femmes enceintes, personnes âgées, personnes accompagnées d'enfant en bas âge, personnes en situation de handicap, ...).

Pôle d'échanges :

Un pôle d'échanges est un lieu d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. C'est un maillon essentiel de la chaîne de déplacements.

Relais éco-vélos :

Par les services qu'il propose, un relais éco-vélo a pour mission de contribuer à l'attractivité touristique d'un territoire (location de vélos, hébergement, restauration, animations, circuits découverte, réparation de matériel, ...). Il est dédié aux activités de loisir plutôt qu'à la pratique utilitaire du vélo.

Ressort territorial :

Le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité remplace le Périmètre de Transports Urbains (PTU) depuis la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe). Il correspond au territoire sur lequel l'AOM exerce ses compétences d'organisation des transports publics (urbains et non urbains).

SRU – Solidarité et Renouvellement Urbain (loi) :

La Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU, loi n° 2000 - 1028 du 13 décembre 2000) a pour objectif d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.

Territoire à énergie positive pour la croissance verte :

Depuis Février 2016, les Syndicats Mixtes du SCOT Sambre Avesnois et du Parc Naturel Régional de l'Avesnois co-animent la démarche « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEP-CV) » dont le territoire Sambre Avesnois est lauréat. Un territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique. La collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe.

Véloroute :

Une véloroute est un itinéraire cyclable touristique à moyenne ou longue distance, fléché et sécurisé, reliant les villes et régions entre elles. Une véloroute emprunte des petites routes à faible circulation et, autant que possible, des pistes cyclables et autres voies vertes. Contrairement aux voies vertes, les véloroutes sont dans leur intégralité destinées aux cyclistes expérimentés car certains passages dans la circulation réclament une grande vigilance.

Voie verte :

Les voies vertes sont des voies réservées à la circulation non motorisée, destinées aux piétons, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite. Elles peuvent par exemple être aménagées sur des chemins de halage des canaux et rivières, d'anciennes voies ferrées, des routes forestières ou dans les parcs urbains.

Zone 30 :

Selon l'article R110-2 du Code de la Route), « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET
D'URBANISME DE LA SAMBRE

