Partie 2

Etat des lieux et diagnostic

La précédente partie du schéma directeur cyclable et piétonnier du SMTUS exposait un contexte politique et juridique désormais favorable au développement de systèmes « vélo » et « marche » au sein des territoires.

Le travail de comptage réalisé par une étudiante du 20 mai au 3 juin 2021, sur une amplitude horaire de 7h30 à 20h, aux principaux pôles générateurs de flux:,établissements scolaires, gares, marchés, sentiers Emeraude, zoo de Maubeuge, donne les résultats suivants.

	Micromobilité		Type de vélo			TOTAL GENERAL
	Trottinette	Autre	VTT	VTC	VAE	
TOTAL	78	6	112	111	19	326

En synthèse, ce sont **326 usagers du vélo ou de micromobilité** qui ont été comptabilisés sur l'ensemble de la période (15 jours). Il s'agit principalement de collégiens.

Ce résultat est intéressant car il montre le potentiel qui existe auprès des jeunes pour une plus grande pratique des modes actifs demain.

On note cependant que la pratique du vélo est encore timide dans le Val de Sambre. L'essor est pour le moment plutôt axé sur les engins de déplacement personnel motorisés.

Dans le ressort territorial du SMTUS : les modes actifs représentent **25% des déplacements quotidiens effectués par les habitants**, parmi lesquels une grande faiblesse du **vélo** qui atteint à peine **1%** des déplacements et une part modale **pédestre** à **24%** qui est à renforcer.

Face à ce constat, même si passer du « tout voiture » au « tout vélo », ou encore au « tout piéton », peut sembler impossible, le PDU de la Sambre définit plusieurs enjeux pour impulser une dynamique cyclable et piétonne dans les pratiques utilitaires :

- Équilibrer le partage modal de la voirie entre chacune des différentes catégories d'usager ;
- Rendre complémentaires les différents réseaux de voiries existants ;
- Mettre en place des aménagements plus performants et attractifs pour les usagers de la marche et du vélo ;
- Introduire de nouvelles dispositions en articulant les déplacements urbains avec le développement durable des territoires.

Pour rappel, le PDU de la Sambre, valable pour une durée de 10 (horizon 2029) à 15 ans (horizon 2034), vise à maîtriser la circulation automobile en incitant les citoyens à se déplacer autrement qu'avec leur voiture individuelle et plus particulièrement sans passager, et à promouvoir les modes de déplacements les moins polluants, les moins énergivores, à l'instar du vélo, de la marche, des engins de micromobilité.

Dans le ressort territorial du SMTUS, il est certain que les élus et à travers eux les habitants sont en attente de la mise en oeuvre d'une dynamique. Cette attente concerne en réalité l'ensemble des mobilités dont celles relatives aux transports collectifs, au covoiturage et pas seulement au vélo ou à la marche. Il existe une prise en conscience de l'importance de la mobilité dans les stratégies d'aménagement et de revitalisation du territoire.

Avant de proposer des interventions et des actions pour encourager, favoriser, développer les modes actifs, il fallait **dresser un état des lieux de ce qui existe et des projets dans le ressort territorial. C'est l'objet de la partie 2 du schéma directeur.**

L'état des lieux balaye chacune des quatre approches.

Il tente de quantifier et de qualifier les aménagements cyclables et/ou piétons existants et en projets **(APPROCHE VOIRIES)**, les équipements de stationnement cyclables **(APPROCHE STATIONNEMENT)**, les services offerts à la population pour pratiquer de façon sécurisée et confortable le vélo et la marche **(APPROCHE SERVICES)**, les éventuelles formations et actions de sensibilisation dont auraient pu bénéficier les habitants et les événementiels autour du vélo ou de la marche **(APPROCHE ANIMATION)**.

En termes de méthode de travail, un questionnaire d'enquête (disponible en annexe) a été adressé aux 45 communes du ressort territorial du SMTUS. Cet important travail de recensement et de cartographie a été nécessaire afin d'inventorier au mieux les aménagements pour les cyclistes et les piétons (voirie et stationnement), les services (locations, associations, commerces ...) ainsi que les formations ou sensibilisation à la pratique du vélo ou de la marche, existants ou en projets dans les 45 communes.

A travers ce questionnaire quantitatif et qualitatif, il s'agissait également d'identifier les éventuels manques (ou besoins), les attentes et les points bloquants à la pratique du vélo et de la marche à l'échelle communale.

Pour rappel, plusieurs thématiques ont été abordées dans le questionnaire d'enquête :

- Identification, description et localisation des aménagements cyclables existants et en projets ;
- Identification de points noirs ou bloquants pour les déplacements à vélo ou à pied dans la commune ;
- Identification et localisation des itinéraires ou des liaisons prioritaires à vélo ou à pied que la commune souhaite développer ;
- Localisation et description (éventuellement par photos) des stationnements vélos existants et en projets ;
- Identification et description des services publics ou privés en lien avec la pratique du vélo ou de la marche, existants ou qui ont existés, ou en projets dans la commune ;
- Recensement des projets d'aménagements de la commune (voirie, quartiers, équipement etc.) ;
- Retours qualitatifs sur la place du vélo et de la marche dans la commune.

Sur les 45 communes du ressort territorial, **32 ont apporté une réponse** (soit le questionnaire, soit la cartographie détaillée, soit les deux), représentant un taux de réponse de **71%**, qui est plutôt correct voire encourageant.

Pour les 14 communes non-répondantes à l'enquête, la cartographie de l'existant a été réalisée avec le concours des bases de données cartographiques de **l'Association Droit au Vélo (ADAV)**, qui définissent les potentialités cyclables des territoires, et celles du **Département du Nord** (réseau irriguant et traversant).

Des relevés et comptages de « terrain » ont été effectués par les bureaux d'études AGECI et ENVU2 au sein des 45 communes du ressort territorial. Cela a permis d'apporter des précisions sur l'existant, que ce soit l'identification de points noirs, la quantification des équipements de stationnement (autour des principaux pôles générateurs de flux), la qualification de l'état des voiries cyclables et/ou piétonnes, ou encore des prestations de services.

L'état des lieux et diagnostic a été présenté en comités techniques du schéma directeur des 6 mai 2021 et 3 juin 2021.

1. CARACTERISTIQUES DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS

1.1. UN SCHEMA DIRECTEUR ÉLABORÉ À L'ECHELLE DES 45 COMMUNES DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS

Le schéma directeur cyclable et piéton du Val de Sambre est élaboré à l'échelle du périmètre de compétence du SMTUS.

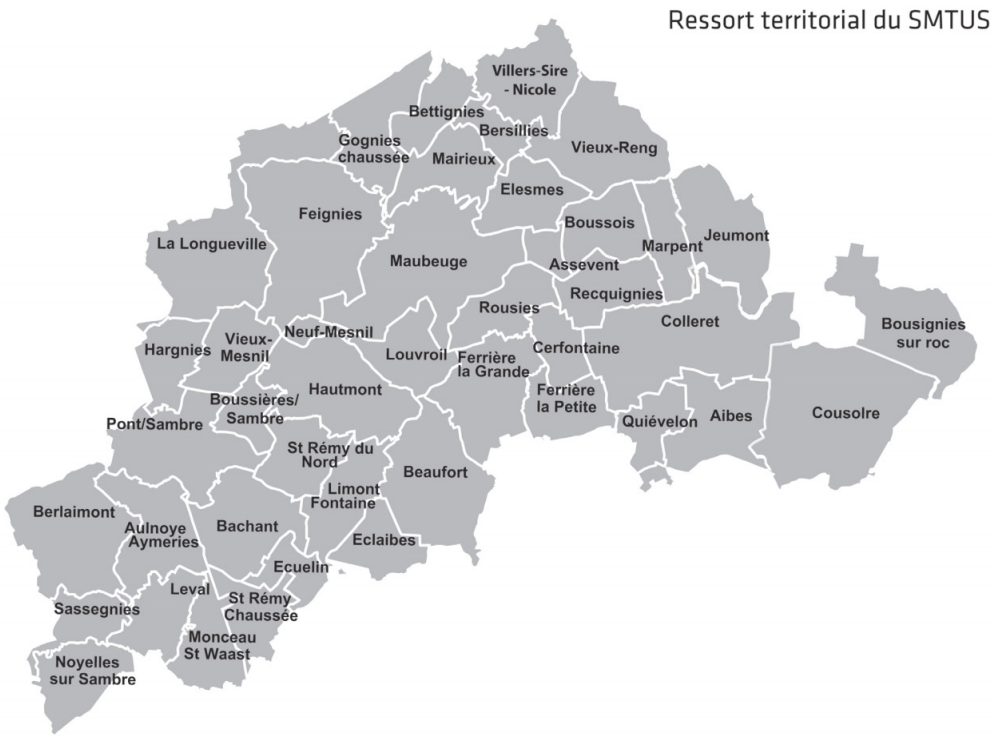


Figure 29 : Le ressort territorial du SMTUS en 2021, périmètre de compétence du SMTUS
(Source : Etude TAD 2021, Kéolis)

Fort de 129 000 habitants (128 355 habitants), le ressort territorial du Val de Sambre compte 45 communes (401 km²), incluant les 43 communes de la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre et deux communes indépendantes La Longueville et Hargnies.

Initialement, le périmètre du SMTUS ne comptait que 29 communes, correspondant à un **territoire majoritairement urbanisé le long de la rivière de la Sambre.** En 2017, il s'est élargi à **45 communes** intégrant des **communes périurbaines et surtout rurales,** organisées autour de villages, de bourgs et, pour deux d'entre elles seulement, La Longueville et Cousolre, de petites villes.

Ainsi, les communes peu denses récemment intégrées au ressort territorial forment une couronne rurale de part et d'autre du fond de vallée urbanisée. Cette dichotomie est à prendre en compte dans la réflexion sur le développement d'une politique en faveur des mobilités actives.

1.2. UN TERRITOIRE LINÉAIRE ET MULTIPOLAIRE

Largement frontalier de la Belgique, le Val de Sambre possède une morphologie atypique qui diffère des classiques agglomérations uni-concentriques. Il s'agit au contraire d'**une agglomération tout en longueur, multipolaire et structurée par la Sambre et la voie ferrée** qui ont également façonné son passé industriel et urbain.

On distingue ainsi 3 centralités principales :

- Celle de **Maubeuge-Hautmont-Louvroil** continuum urbain qui concentre 40% de la population (52 000 hab.) et rayonne sur le territoire sans s'imposer ;
- Celle de **Jeumont** qui polarise l'est du ressort territorial ;
- Celle d'**Aulnoye-Aymeries** ville centre du secteur bien individualisé du sud-ouest.

Le ressort territorial du SMTUS est constellé d'autres pôles plus petits, secondaires :

- Le nord-ouest avec Feignies (7 000 h.) et La Longueville (2 200 h.) qui subissent l'influence historique de Maubeuge et plus récemment celle de Valenciennes ;
- Ferrière-la-Grande (5 300 h.) proche de Maubeuge qui anime le secteur sud ;
- Cousolre (2 300 hab.) plus discrète et excentrée qui focalise sa proche couronne rurale ;
- Les communes du Nord-Maubeuge qui regardent Mons (beaucoup d'habitants travaillent ou étudient en Belgique).

Le territoire se caractérise aussi par une **forte concentration des emplois** : **80% dans 5 communes Aulnoye-Aymeries, Jeumont, Hautmont, Louvroil, Feignies et Maubeuge** qui en concentre à elle seule **38%.** Les 3 pôles urbains majeurs du ressort territorial se distinguent à nouveau à ce titre. Malgré la forte désindustrialisation entre les années 60 et 90, le nombre d'emplois industriels reste important et le territoire abrite de grandes entreprises.

La carte des densités ci-contre fait bien apparaitre la couronne de communes peu denses de part et d'autre du fond de vallée urbanisée et les 3 pôles urbains majeurs (en bleu), dont celui d'Aulnoye-Aymeries un peu à l'écart au sud-ouest.

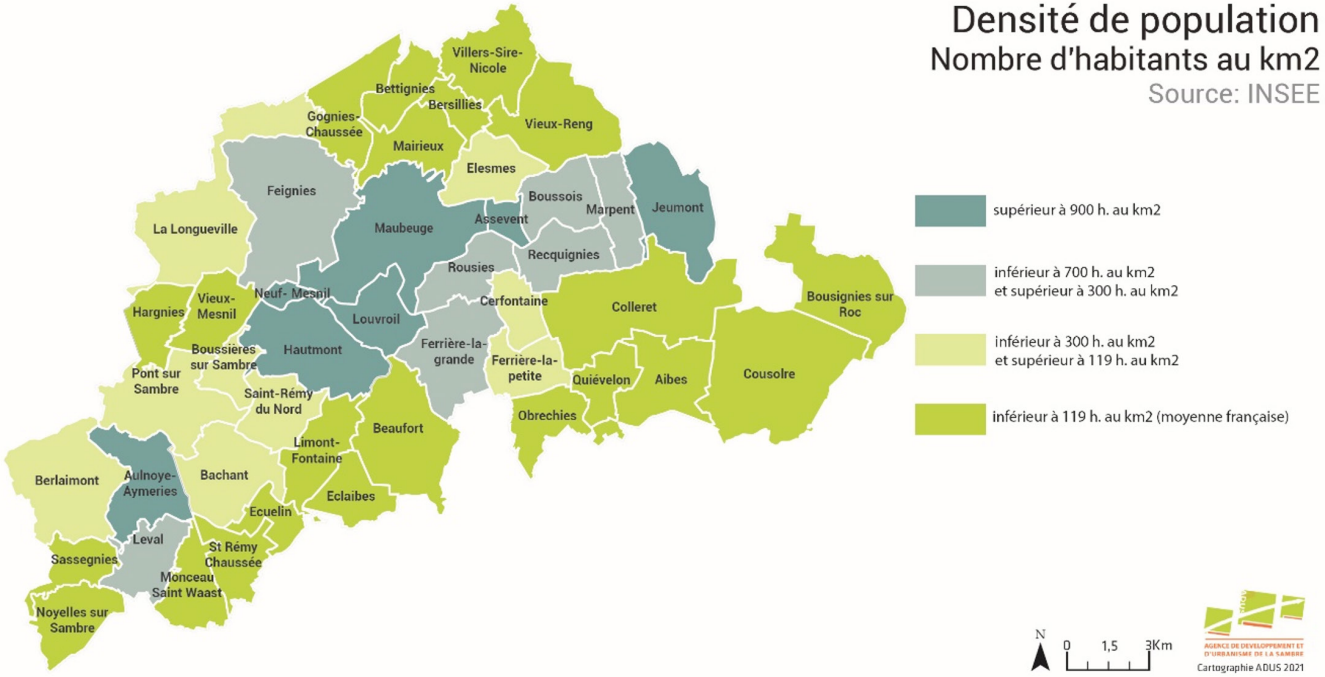


Figure 30 : Répartition par communes des densités du ressort territorial du SMTUS en 2017 (Source : ADUS, INSEE)

1.3. UNE DICHOTOMIE DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO ECONOMIQUE ENTRE LES CENTRES URBAINS HISTORIQUES ET LE MONDE RURAL ET PERIURBAIN

La forte baisse de la population depuis la désindustrialisation des années 70-90 tend à se stabiliser. Pourtant, une forte différence est à noter entre la démographie des communes rurales et périurbaines qui continue de croitre et celle des centres urbains historiques qui continue de décroitre.

Longtemps atypique par sa jeunesse et sa densité, la population du Val de Sambre rejoint rapidement les caractéristiques moyennes françaises et **tend donc à vieillir** (20% de retraités contre 24% en moyenne en France) et à décohabiter avec un **taux élevé de familles monoparentales** (20%). Elle conserve les traces de son passé industriel avec un taux très élevé d'ouvriers (28% de la population active contre 20% en moyenne en France). La part des **employés et des ouvriers représente 58% des actifs** contre 48 % en moyenne en France. A contrario la part des **cadres et professions intellectuelles supérieures est faible** (11% contre 18% pour la moyenne française).

Le taux de chômage de 22,4% en 2020 (catégories A + B) est nettement supérieur au taux moyen français de 13,7% avec là encore une forte dualité entre les communes rurales en cours de résidentialisation où le taux de chômage est proche ou inférieur à la moyenne française et les communes urbaines où il est beaucoup plus élevé (entre 21% et 35% dans les communes des trois grands pôles).

Le revenu moyen fiscal du ressort territorial, qui était de 19 201 € par foyer fiscal en 2018, est très inférieur à celui de la France qui était de 27 780 € la même année. Il est également inférieur à celui de l'arrondissement Sambre-Avesnois qui était de 20 739 € toujours en 2018. A nouveau, une nette disparité est à noter entre le fond urbanisé de la vallée et ses trois centralités où les niveaux de revenus sont en moyenne faibles à très faibles puisque inférieurs même à la moyenne du ressort territorial, et les couronnes rurales moins défavorisées : secteur au nord et à l'ouest de Maubeuge (La Longueville), secteur sud autour de Beaufort.
La carte ci-dessous résume bien cette **dualité socio-économique.**

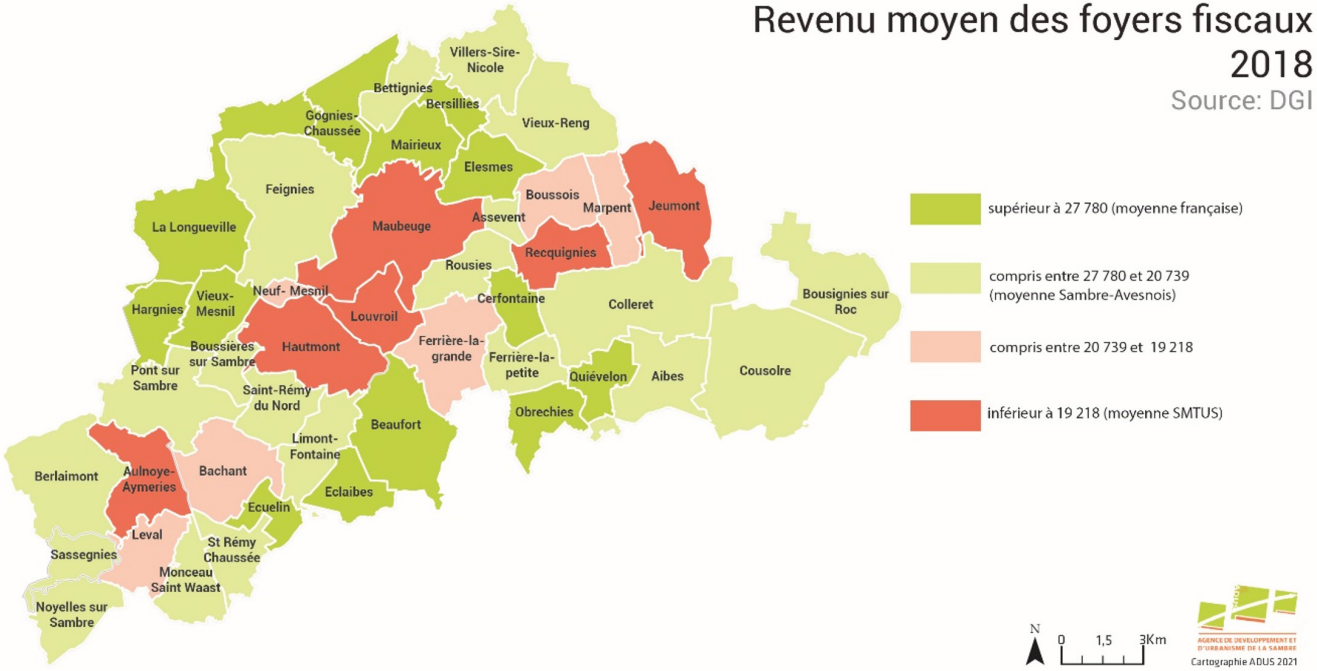


Figure 31 : Répartition par communes du ressort territorial du SMTUS du revenu moyen des foyers fiscaux en 2018 (Source : ADUS, DGI)

1.4. DES TAUX DE MOTORISATION TRES DIFFERENTS ENTRE LES CENTRES URBAINS HISTORIQUES ET LE MONDE RURAL ET PERIURBAIN

Un dernier élément va permettre de caractériser le territoire au regard du potentiel qu'il représente pour le développement d'une stratégie cyclable et piétonne. Il s'agit du **taux de motorisation et de non-motorisation des ménages**.

Depuis toujours, la Sambre s'est caractérisée par des **taux de ménages dépourvus de voiture relativement élevés (21,6% en 2017) et des taux de foyers dotés de plusieurs voitures relativement faibles (Sambre 31,1% - France 34,7% en 2017)** du fait de la faiblesse du pouvoir d'achat, de la proportion réduite de couples composés de deux personnes en emplois mais aussi, à une certaine époque aujourd'hui révolue ou presque, d'une relative proximité de l'habitat et des emplois (industriels).

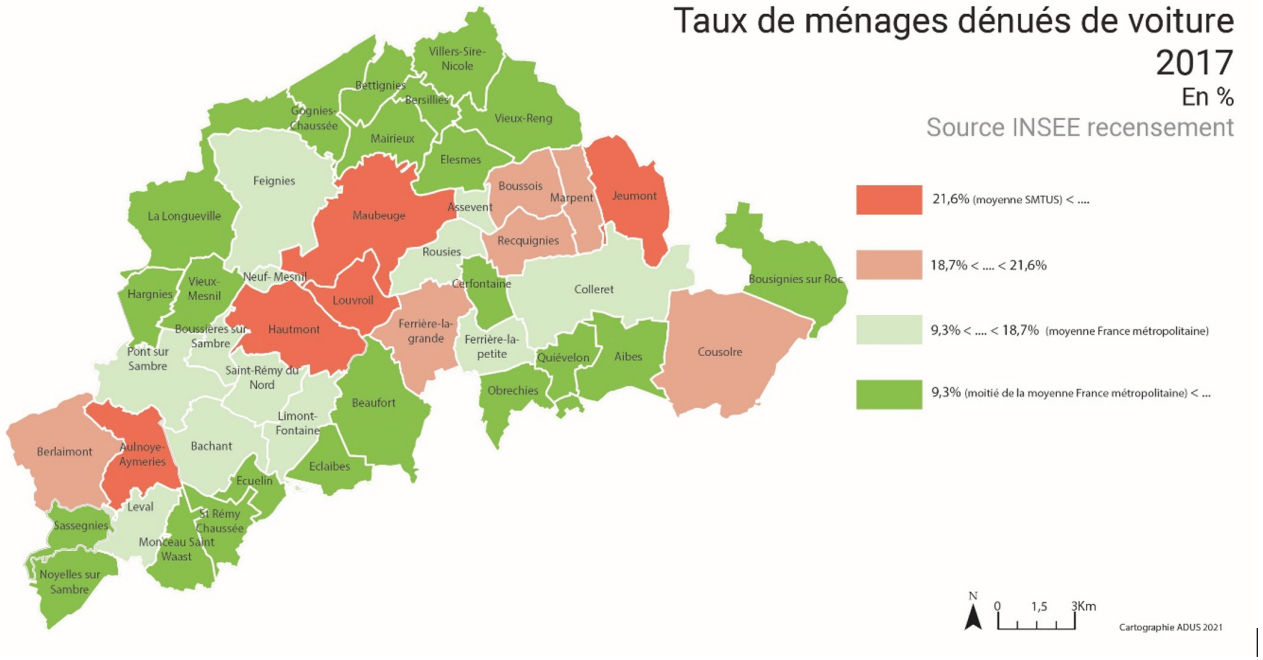


Figure 32 : Répartition par communes du ressort territorial du SMTUS du taux de ménages dépourvus de voiture en 2017 (Source : ADUS, INSEE)

Au fil des décennies, le territoire se rapproche de la moyenne française. Le taux de ménages sans voiture se réduit même plus vite qu'en moyenne en France et la part des ménages pourvus de plusieurs voitures augmente également plus vite qu'à l'échelle nationale.

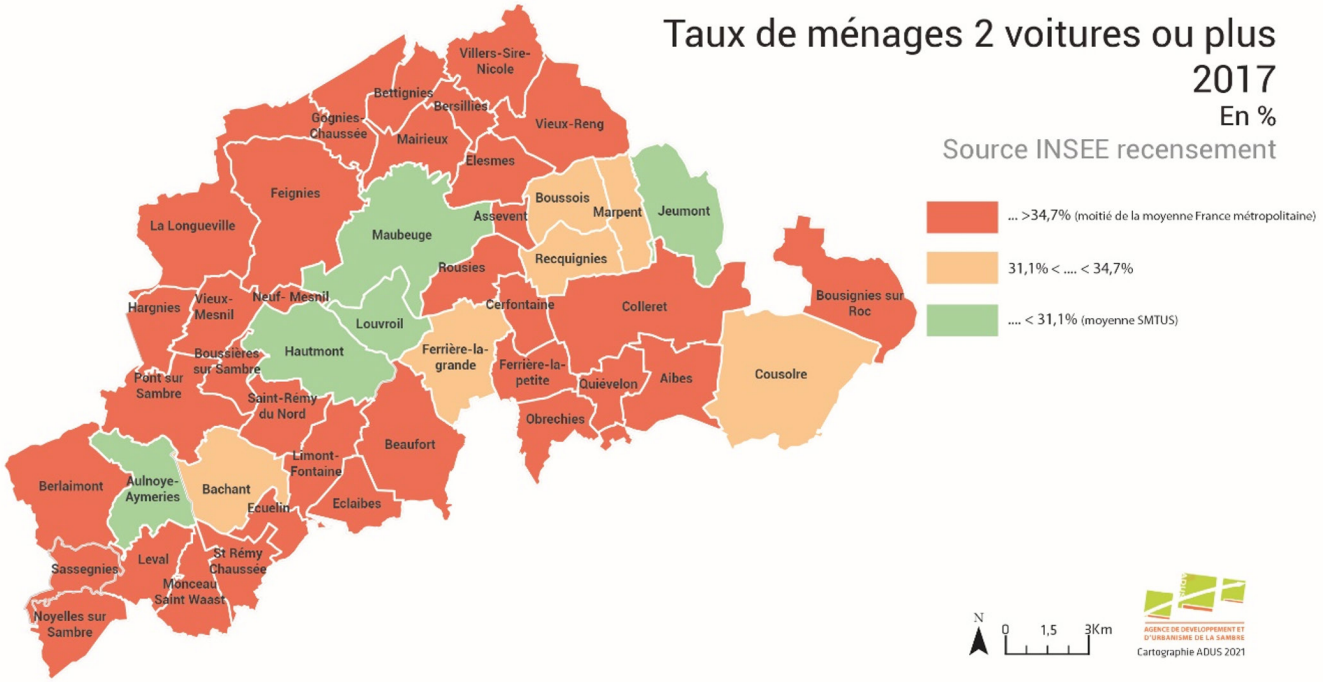


Figure 33 : Répartition par communes du ressort territorial du SMTUS du taux de ménages possédant 2 voitures ou plus en 2017 (Source : ADUS, INSEE)

Malgré ce rattrapage, la situation est très contrastée entre **les communes rurales ou périphériques où le taux de multi motorisation explose**, dépassant les 34,7% de la moyenne française et les **centres urbains historiques où le taux de non-motorisation reste élevé**. Ainsi, dans plusieurs quartiers de Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries, Hautmont et Louvroil, la non-motorisation des ménages atteint des niveaux extrêmement élevés (entre 30 et 60%).

La **configuration notamment linéaire et multipolaire** (3 centralités historiques denses) du ressort territorial, enserré dans un écrin de communes peu denses va **conditionner l'organisation des mobilités notamment actives et orienter les choix d'aménagements** (ce n'est pas la même chose de circuler à vélo ou à pied en pleine ville et en rase campagne). **Le profil socioéconomique des habitants** du ressort territorial va également **conditionner les besoins de mobilités et surtout les réponses possibles notamment en offres de services et offres pédagogiques (approche animations/sensibilisation)**.

Les enjeux en termes de mobilités actives s'évaluent aussi à l'aune de la forte dichotomie du profil démographique et socio-économique entre les communes rurales en relative croissance démographique où le niveau des revenus et le taux de motorisation sont en moyenne plus élevés que dans l'ensemble du territoire, et les centres urbains historiques où les revenus moyens restent faibles à très faibles, le taux de chômage élevé et le taux de non-motorisation (26% en 2017), nettement plus élevé que celui de la moyenne sambrienne (21,6%) déjà plus élevée que la moyenne française (18,7%).

Les particularités tant géographiques, urbaines et socio-économiques du Val de Sambre sont-elles des atouts ou des inconvénients pour promouvoir la pratique des modes actifs?

2. ETAT DES LIEUX - APPROCHE VOIRIES

2.1. UN RÉSEAU CYCLABLE « TOURISTIQUE » STRUCTURÉ ET TRANSFRONTALIER

Sur la base des enquêtes DGE (Abdel Khiati,(2018) et INJEP Crédoc (2018)), on peut estimer que **« 30 millions de Français de plus de 15 ans ont une pratique vélo de loisirs ».**

À partir des enquêtes EuroVelo extrapolées, nous pouvons identifier la part des déplacements de type loisirs. Sur l'ensemble des voies vertes étudiées et sur les seuls excursionnistes (hors pratiques touristiques), la pratique de loisirs est largement dominante (par rapport à une pratique utilitaire du vélo) avec 61% des pratiques sur voies vertes à l'échelle nationale.

La pratique de loisir s'effectue de façon dominante sur les véloroutes et voies vertes. C'est une pratique principalement conviviale, en couple pour 27%, en famille pour 27%, 12% avec des amis. Les solitaires ne sont que 31%. Dans les pratiques observées sur voies vertes, il s'agit principalement d'une pratique en aller-retour sur un itinéraire très protégé pour 68% d'entre eux. L'existence de l'itinéraire est un élément clé du déclenchement de la pratique.

Le ressort territorial (RT) du SMTUS, que ce soit dans le périmètre de la CAMVS ou dans celui de la CCPM (pour les communes de Hargnies et La Longueville), est traversé par deux grands itinéraires Véloroutes.

- **L'Eurovélo N° 3 Trondheim en Norvège à Saint Jacques de Compostelle, aussi appelée Véloroute des Pèlerins (50 km de voies dans le RT du SMTUS) ;**
- **La Véloroute N° 31 reliant la Côte d'Opale à Maubeuge (52 km de voies dans le RT du SMTUS depuis la véloroute de Mormal au Quesnoy) ;**
- **La Véloroute de la Sambre**, portion de l'Eurovélo N°3, qui suit le chemin de halage le long de la Sambre, offrant aux promeneurs cyclistes et pédestres une liaison en toute sécurité de Maubeuge à Jeumont puis vers Erquelinnes (Belgique). Le chemin se raccorde au réseau belge des RAVEL (Réseau Autonome de Voies Lentes).

Le Département du Nord, la CAMVS et la CCPM sont chargés de la bonne sécurisation et de l'entretien de ces voies cyclables et pédestres à travers leurs politiques de développement touristique et économique. Les connexions avec les territoires voisins, en particulier la CCPM, mais également la Wallonie (vers Charleroi notamment), sont évidentes, créant ainsi des possibilités de coopération transfrontalière dans le domaine du tourisme et de la mobilité (signalétique, information, animations).

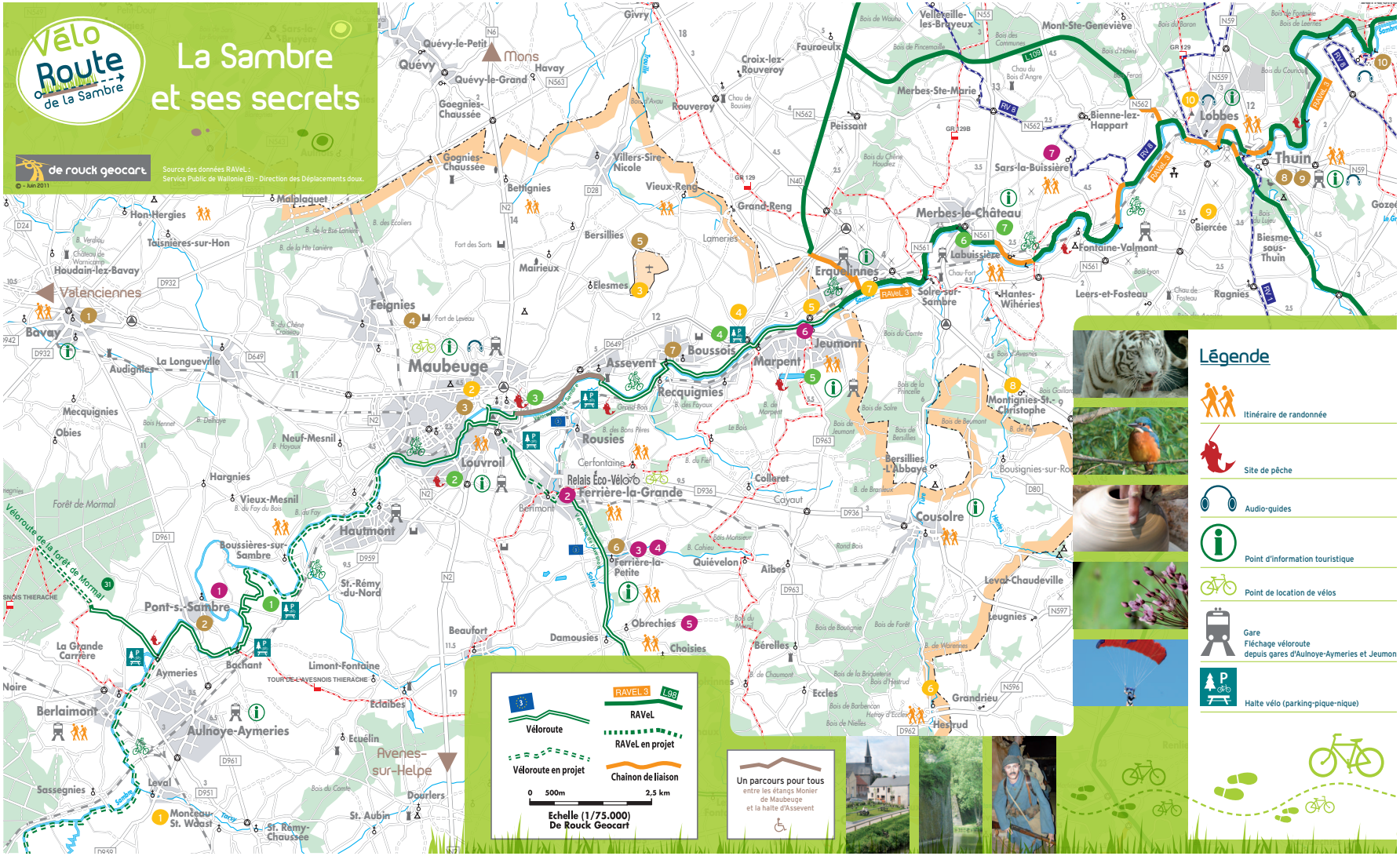


Figure 34 : Véloroutes et voies vertes dans le ressort territorial du SMTUS
(Source : Service public de Wallonie – Direction des Déplacements doux, 2011)

La Véloroute et voie verte qui traverse le ressort territorial du SMTUS doit être considérée comme un **réseau territorial cyclable et pédestre structurant**, et sera fléchée comme tel au sein du programme d'actions du présent schéma.

2.2. LES VOIES DE BUS EN SITE PROPRE AUTORISEES AUX VELOS

2.2.1 La voie de bus en site propre ou TCSP Maubeuge-Louvroil dit, VIAVIL

Depuis son inauguration en 2008, la voie de bus en site propre ou Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de près de 9 kilomètres entre Maubeuge (nouvel hôpital) et Louvroil (centre commercial), réalisé par le SMTUS, dessert 40% de la population du ressort territorial. Il dessert les principaux pôles générateurs de flux du Val-de-Sambre notamment de nombreux établissements scolaires dont les pricipaux lycées, l'université, le centre aquatique Emeraude, l'hypercentre du pôle Maubeuge-Louvroil.
Cet axe est-ouest, sur lequel se déploie la ligne principale de bus, structure le réseau « ***STIBUS*** ». Il est important de savoir et de relayer aux habitants/usagers du territoire que cette chaussée de 7 mètres de large est autorisée à la circulation des deux roues non motorisés, terme employé à l'époque pour désigner les vélos. De plus, le TCSP correspond à une partie du trajet de la Véloroute EV3. Cet axe cyclable et piétonnier est donc déjà directement connecté au réseau cyclable touristique et de loisir.

Les 9 km du TCSP «Maubeuge-Louvroil» constitue alors un premier axe structuré et structurant, véritable «colonne vertébrale» du réseau utilitaire cyclable et piétonnier à construire pour le ressort territorial du SMTUS.

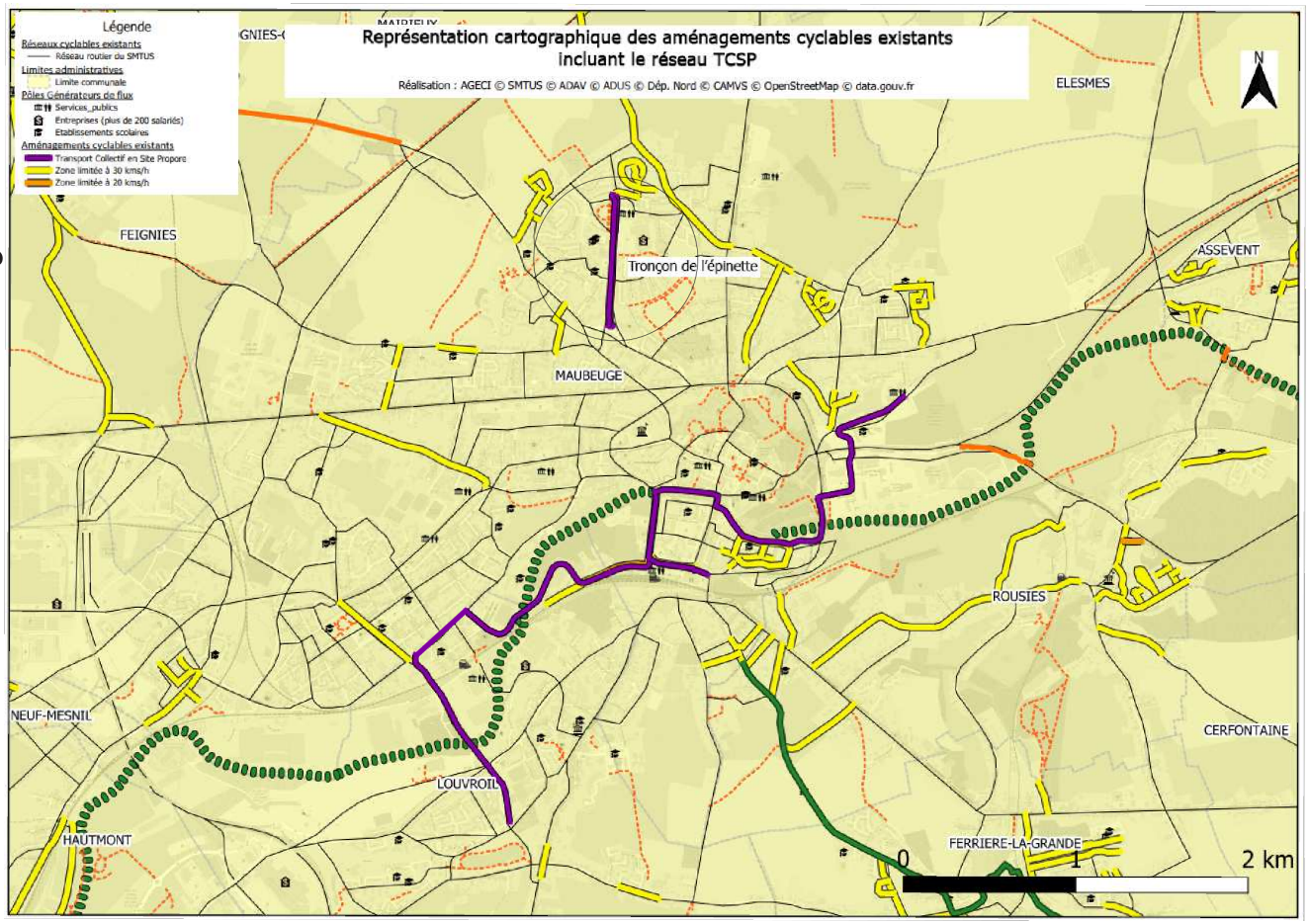


Figure 35 : Les voies cyclables et piétonnes de la commune de Maubeuge – Focus sur les deux voies de bus en site propre TCSP Maubeuge-Louvroil et TCSP de l'Epinette
(Source : ADUS-SMTUS-AGECI-Département du Nord-ADAV, 2021)

Cette carte est présente au format A3 dans l'atlas cartographique

2.2.2 La voie de bus en site propre de l'Epinette à Maubeuge (ou TCSP Epinette)

La voie de bus en site propre ou TCSP qui dessert le quartier de l'Epinette au nord de Maubeuge s'inscrit de part et d'autre du boulevard de Lamartine au cœur de la partie fortement rénovée et dynamisée de ce quartier populaire. Le site propre réalisé en 2012 par le SMTUS fait 1,4 km de long (2 x 700m) et se prolonge boulevard de l'Epinette sur 1.1 kilomètres mais d'un seul coté de la voie dans le sens Maubeuge-Epinette et de 2.5 km sous forme d'un couloir de bus délimité par de la peinture au sol.

Cette voie de bus en site propre est autorisée à la circulation des deux roues non motorisés.

Figures 36a : Exemple de voie de circulation Bus/Vélo Quartier de l'Epinette à Maubeuge (Source : Google Earth, 2021)

2.2.3 La voie centrale réservée aux bus de l'avenue de Ferrière

Une voie réservée aux bus a été réalisée en 2012 par le Département du Nord dans la partie centrale de l'avenue de Ferrière. Cette voie en site propre est malheureusement unidirectionnelle et centrale ce qui obligent les bus à attendre pour se croiser d'une part et à sortir pour se rabattre latéralement vers les stations d'autre part. Les stations sont au nombre de 8 soit 4 de chaque coté des trois kilomètres de cette longue avenue urbaine.

Comme pour les autres voies de bus en site propre, la circulation des vélos y est autorisée mais sa position centrale et les coupures aux carrefours et stations rendent dangereux son utilisation par les vélos. De plus, l'enrobé du revêtement contient des éclats de verre broyé relativement esthétiques mais totalement inadéquate pour les chambres à air des deux roues.

D'ailleurs, des bandes cyclables délimitées par de la peinture ont été ajoutées dernièrement le long des trottoirs. Cet aménagement parait bien insuffisant cependant pour assurer un niveau correcte de desserte à vélo le long de cette axe urbain majeur du ressort territorial.

Une réflexion sur le réaménagement de l'avenue de Ferrière en faveur des modes actifs est à engager.

Figures 36b : Exemple de voie de circulation Bus/Vélo Avenue de Ferrière à Rousies (Source : Google Earth, 2021)

2.2.4 Les vélos sont autorisés à emprunter les voies de bus en site propre

La circulation des vélos dans des couloirs bus représente un atout majeur pour le cycliste, mais également pour la collectivité dans le cadre d'un maillage de son réseau cyclable. Elle lui permet d'éviter de se mesurer à une circulation motorisée parfois intense sur les routes, et de franchir des noeuds de façon sécurisée, à condition que les aménagements soient de qualité, que les chauffeurs de bus aient été formés à la cohabitation des usages, que les cyclistes aient été également sensibilisés aux régles de circulation sur ces voies de bus.

Dans le ressort territorial du SMTUS, l'Association Droit au Vélo (ADAV) a établi une **liste de bonnes pratiques** pour le cycliste qui emprunte la voie bus ou TCSP :

- Bien se positionner dans un couloir bus (emprunter le tracé signalé par le marquage au sol) ;
- Eviter les angles morts pour éviter les accidents corporels et matériels ;
- Garder ses distances avec les bus ;
- Communiquer ses intentions (mettre le bras à gauche ou à droite pour signaler son intention de tourner, contrôle visuel, sonnette).

2.3. LES NIVEAUX DE TRAFIC ROUTIER DANS LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS

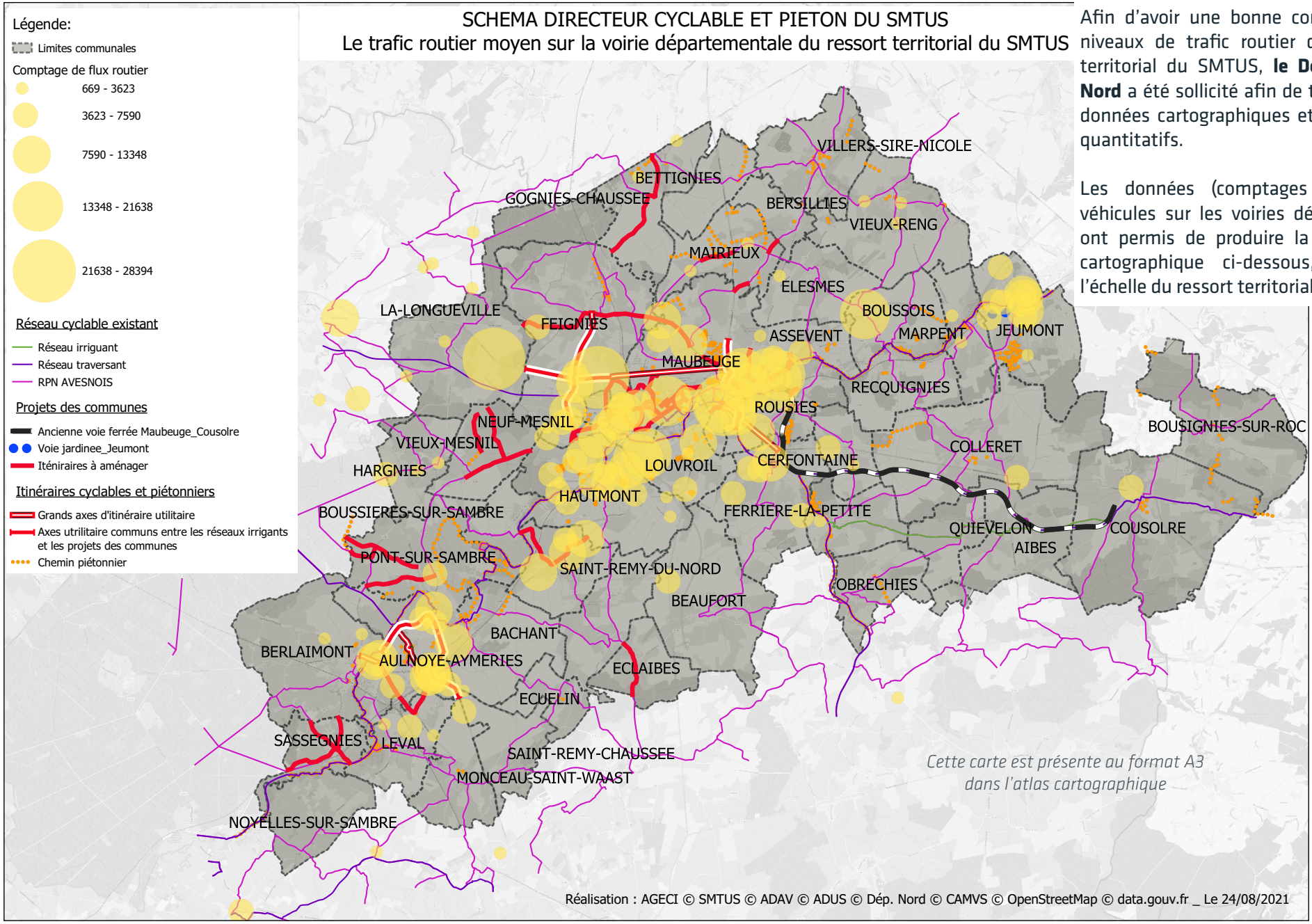


Figure 37 : Le trafic routier moyen sur la voirie départementale du ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-Département du Nord, 2021)

Afin d'avoir une bonne connaissance des niveaux de trafic routier dans le ressort territorial du SMTUS, **le Département du Nord** a été sollicité afin de transmettre ses données cartographiques et de comptages quantitatifs.

Les données (comptages routiers tous véhicules sur les voiries départementales) ont permis de produire la représentation cartographique ci-dessous, effectuée à l'échelle du ressort territorial du SMTUS.

Sans surprise, **les trois principaux pôles urbains du ressort territorial** (Jeumont - Maubeuge/Louvroil/ Hautmont – Aulnoye-Aymeries) **concentrent la majorité des flux routiers**, puisqu'ils regroupent toutes les fonctions économiques, industrielles et administratives du Val de Sambre.

En termes de mobilité cyclable et piétonne, il est à supposer que les routes à trafic moyen ou élevé (supérieur à 7 000 véhicules par jour) du ressort territorial du SMTUS sont les plus accidentogènes et donc les moins confortables pour se déplacer à pied (sauf présence de trottoirs adaptés) et surtout à vélo. La sécurisation de ces voiries ou le développement d'itinéraires parallèles représente sans doute un des objectifs majeurs pour permettre une bonne pratique du vélo et de la marche.

Les voies départementales où **le trafic routier moyen est inférieur à 7 000 véhicules par jour** sont propices au développement d'itinéraires cyclables, sans aménagement spécifique. La seule réduction de la vitesse maximale autorisée des véhicules peut être proposée, dans un souci d'apaisement des quartiers et de la circulation.

A contrario, les voies départementales **où le trafic routier moyen est supérieur à 7 000 véhicules par jour** peuvent être évaluées comme « inadaptées » ou « déconseillées » pour développer le vélo et la marche. Si ce n'est pas encore le cas pour certaines voies départementales, des réflexions sur des aménagements spécifiques à la pratique du vélo (bande ou piste cyclable séparée de la voie routière principale) doivent être proposés. Ces aménagements permettraient ainsi d'intégrer une réflexion « mixité d'usages » de la voirie départementale. De même, au-delà d'aménagements spécifiques, il parait parfois nécessaire de contourner ces voies à fort « trafic routier » par des itinéraires alternatifs, accessibles à la pratique sécurisée et confortable du vélo et de la marche.

Le graphique ci-dessous, proposé par le CEREMA, présente les aménagements cyclables adaptés en fonction du trafic moyen journalier des modes motorisés.

Les propositions d'itinéraires utilitaires cyclables et piétonniers, qui seront présentées dans la partie 3 du schéma directeur, prendront en considération le trafic routier moyen sur la voirie départementale.

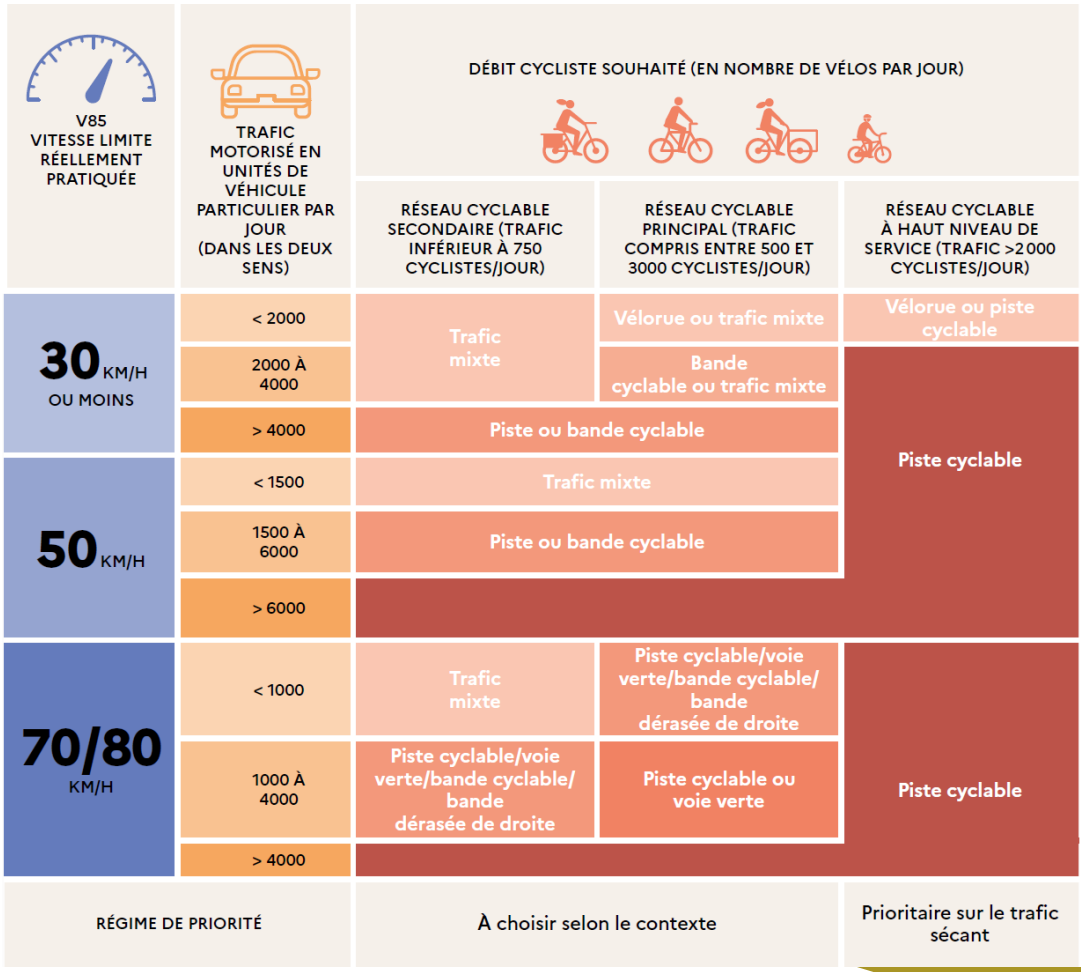


Figure 38 : Schéma d'aide à la décision pour les aménagements cyclables (Source : Boîte à outils des aménagements cyclables, CEREMA, 2019)

2.4. LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

Définition d'un aménagement cyclable :

Un **aménagement cyclable** désigne tout type d'aménagement d'itinéraire où le cycliste va trouver sa place. On les trouve en milieu urbain (pistes, bandes cyclables, voies de bus ouvertes au vélo, contresens cyclable) ainsi qu'en milieu rural, notamment sous forme de véloroute ou de voies vertes.

VELOROUTE

Itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État et de ses établissements publics, et de toute collectivité dotée de la compétence voirie. Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu.

VOIE VERTE

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

PISTE CYCLABLE

Chaussée réservée aux vélos. Les cyclomoteurs peuvent y être autorisés (il faut que la signalisation le précise).

BANDE CYCLABLE

Voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies. Les cyclomoteurs peuvent y être autorisés.

DOUBLE SENS CYCLABLE

Voie à double sens de circulation dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles à deux ou trois roues (article L 411-1 du Code la Route).

VOIE BUS AUTORISEE AUX VELOS

Les voies bus sont sauf en de rares exceptions autorisées aux vélos. Les cyclistes s'en assureront en vérifiant qu'un panonceau avec un vélo est apposé sous le panneau bus

Le relevé des aménagements cyclables du ressort territorial du SMTUS a été réalisé à partir des données quantitatives et qualitatives, obtenues par l'intermédiaire des enquêtes initiées par le SMTUS, auprès des communes, ainsi que des relevés effectués directement sur le terrain, au sein des 45 communes.

Les résultats obtenus ont été synthétisés dans le tableau suivant :
(ml = mètre linéaire)

	VELOROUTE	VOIE VERTE	PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNEL	BANDE CYCLABLE	PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNEL	TCSP	ZONE MIXTE
Aibes	-	-	-	-	-	-	-
Assevent	394 ml	-	-	459 ml	-	-	56 ml
Aulnoye-Aymeries	8 270 ml	-	2 644 ml	741 ml	312 ml	-	-
Bachant	1 607 ml	-	-	107 ml	-	-	-
Berlaimont	822 ml	-	-	-	-	-	-
Boussois	1 993 ml	-	-	-	-	-	59 ml
Feignies	-	-	-	-	-	-	1 030 ml
Ferrière-la-Grande	-	3 150 ml	115 ml	914 ml	-	-	-
Ferrière-la-Petite	-	1 905 ml	-	-	-	-	-
Hautmont	4 534 ml	-	626 ml	1 345 ml	2 362 ml	-	36 ml
Jeumont	2 798 ml	-	-	806 ml	-	-	332 ml
La Longeville	-	-	-	-	-	-	-
Leval	1 408 ml	-	103 ml	-	-	-	-
Louvroil	1 818 ml	-	-	-	-	3 570 ml	-
Marpent	1 814 ml	-	-	-	-	-	47 ml
Maubeuge	5 462 ml	-	4 587 ml	11 464 ml	-	7 930 ml	424 ml
Neuf-Mesnil	-	-	-	-	1 159 ml	-	-
Noyelles-sur-Sambre	1 097 ml	-	-	-	-	-	-
Obrechies	-	1 391 ml	-	-	-	-	-
Pont-sur-Sambre	5 346 ml	-	-	-	-	-	-
Recquignies	1 808 ml	-	-	-	-	-	-
Rousies	713 ml	1076 ml	-	2 332 ml	933 ml	-	-
Saint-Rémy-du-Nord	1 286 ml	-	-	-	-	-	-
Sassegnies	783 ml	-	-	-	-	-	-
TOTAUX	41.9 km	7.5 km	8.1 km	18.2 km	4.8 km	11.5 km	2.0 km
TAUX	44,6 %	8 %	8,6 %	19,4 %	5,1 %	12,2 %	2,1 %
TOTAL GENERAL	94 kms						

Figure 39 : Relevés des aménagements cyclables existants dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2-ADAV, 2021)

A l'échelle du ressort territorial du SMTUS, les données comptabilisées dans le tableau ci-dessus relèvent **94 kilomètres d'aménagements cyclables**. La véloroute représente **45% des aménagements cyclables du ressort territorial**, suivie par les bandes cyclables qui en représentent presque **20%**. A noter que les deux **TCSP Maubeuge-Louvroil représente à lui seul 9.3% des aménagements cyclables existants**.

Communes sans aménagement cyclable : BEAUFORT – BERSILLIES – BETTIGNIES - BOUSIGNIES SUR ROC – BOUSSIERE SUR SAMBRE – CERFONTAINE – COLLERET – COUSOLRE – ECLAIBES – ECUELIN – ELESMES – GOGNIES CHAUSSEE – HARGNIES – LIMONT FONTAINE – MAIRIEUX – MONCEAU SAINT WAAST – QUIEVELON – SAINT REMY CHAUSSEE – VIEUX MESNIL – VIEUX RENG – VILLERS SIRE NICOLE.

Le tableau ci-dessous synthétise le linéaire cyclable existant dans le ressort territorial du SMTUS par type d'aménagement :

LINEAIRE D'AMENAGEMENT CYCLABLE		
Type	Km	% du total
AMENAGEMENT EN SITE PROPRE		
Vélo route	41.9	**44.6%**
Voie verte	7.5	**8%**
Piste cyclable unidirectionnel	8.1	**8.6%**
Piste cyclable bidirectionnel	4.8	**5.1%**
Zone mixte	2.0	**2.1%**
AMENAGEMENT SUR CHAUSSEE		
Bande cyclable	18.2	**19.4%**
TCSP	11.5	**12.2%**
TOTAL	94 km	100%

Cette carte est présente au format A3 dans l'atlas cartographique

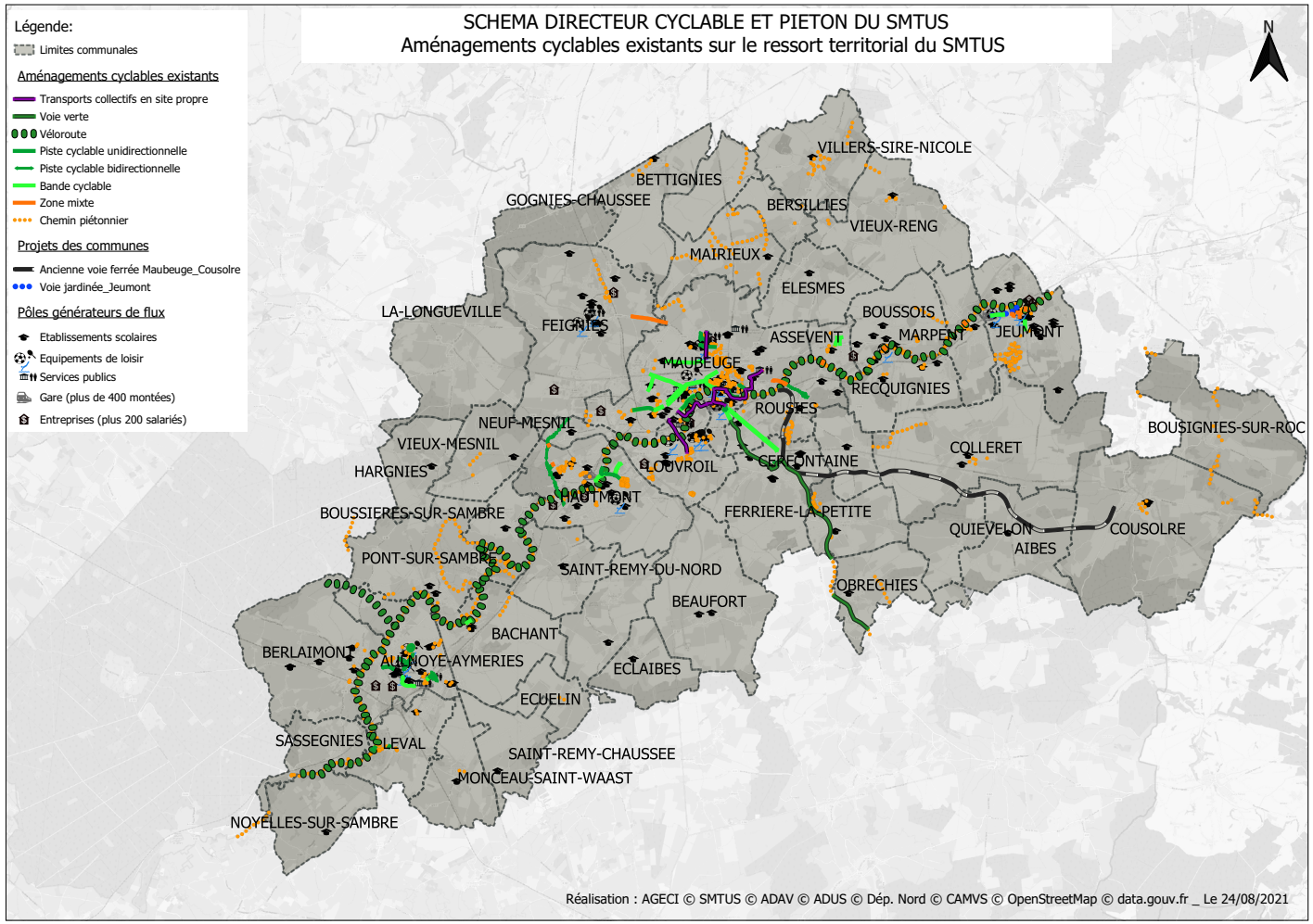


Figure 40 : Synthèse des aménagements linéaires cyclables existants dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2-ADAV, 2021)

2.5. EVALUATION DE LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

L'évaluation de la qualité des aménagement cyclables existants inclut la **capacité à circuler à vélo, de manière aisée, pratique et sécurisée**. Elle dépend de divers facteurs.

- De la présence et de la nature de l'aménagement cyclable (pistes, bandes, etc.) ;
- De la qualité de cet aménagement cyclable (largeur, revêtement, présence ou non de mobilier urbain sur la section courante, etc.) ;
- De l'intensité du trafic des véhicules ;
- De la vitesse et de la présence de dispositif de pacification/réduction des vitesses.

Elle peut être caractérisée selon 3 niveaux :

- **Bonne :** l'aménagement permet une pratique aisée et sécurisée du vélo à destination de tous les publics notamment les enfants (accompagnés ou non) ;
- **Correcte ou moyenne :** l'aménagement dispose de quelques points durs nécessitant sur certaines sections une attention particulière du cycliste. Il se veut à destination de tous les publics mais peut toutefois être déconseillé aux enfants et cyclistes débutants ;
- **Mauvaise voire très mauvaise :** l'aménagement ne permet pas une pratique aisée et pleinement sécurisée du vélo. Sur certaines sections, la circulation à vélo peut être dangereuse voire déconseillée.

DES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS « BONS »

D195 Maubeuge Neuf- Mesnil sécurisée

Rue Parmentier Aulnoye-Aymeries

Piste cyclable Hautmont- Neuf Mesnil

Figures 41 : Exemples d'aménagements cyclables existants « bons » dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

Un aménagement cyclable « bon » se caractérise ainsi par :

- Une bande ou piste cyclable matérialisée et séparée de la voirie avec signalétique verticale et horizontale adaptée ; visible et en bon état
- Un revêtement en bon état et adapté aux cyclistes (béton / enrobés / pavés béton).

Points de vigilance : le traitement des intersections.

DES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS « CORRECTS OU MOYENS »

Maubeuge devant Hôpital

D195 Maubeuge Neuf Mesnil

Intersection piste cyclable Hautmont Neuf-Mesnil

Avenue de Ferrière

Figures 42 : Exemples d'aménagements cyclables existants « corrects ou moyens » dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

DES AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS « MAUVAIS »

Entrée/sortie collège à Louvroil

Chemin de halage à Maubeuge

Figures 43 : Exemples d'aménagements cyclables existants « mauvais » dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

Un aménagement cyclable « correct ou moyen » se caractérise ainsi par :

- Une bande matérialisée mais sans séparation physique de la partie de chaussée circulée par les véhicules motorisés avec signalétique verticale et horizontale adaptée, visible et en bon état ;
- Une cohabitation des modes vélos et bus ;
- Un revêtement en état correct (faïençage, légères fissurations…) et adapté aux cyclistes (béton / enrobés / schiste / pavés grès) ;

Points de vigilance : le traitement des intersections et les traversées de routes départementales.

Un aménagement cyclable «mauvais » se caractérise ainsi par :

- L'absence de signalétique verticale et horizontale adaptée ;
- Un revêtement en mauvais état (nid de poule, flash…) et moyennement adapté aux cyclistes (herbe, cailloux).

Les résultats obtenus auprès des 31 communes du ressort territorial ayant répondu à l'enquête, indiquent que **30% des aménagements cyclables existants sont jugés de bonne qualité, 30% sont à améliorer et 40% sont mauvais ou dangereux**.
Pour le classement mauvais ou dangereux, plusieurs raisons ont été relevées :

- Largeur de voirie insuffisante ;
- Aménagement inadapté ;
- Revêtement dégradé ;
- Absence de trottoir.

De manière complémentaire, toujours par l'intermédiaire des retours de questionnaires, on peut retenir que **le niveau de sécurité est jugé moyen par les répondants**.

2.6. LES PROJETS DE VOIRIES CYCLABLES ET/OU PIÉTONNES

ANCIENNE VOIE FERRÉE MAUBEUGE/COUSOLRE

Aujourd'hui abandonnée, l'ancienne voie ferrée Maubeuge-Cousolre est considérée par la CAMVS comme une voie verte potentielle pour compléter son offre de voiries cyclables. Cette ligne qui relie huit communes du ressort territorial du SMTUS, toutes incluent dans le périmètre de la CAMVS (Maubeuge, Rousies, Ferrière-la-Grande, Ferrière-la-Petite, Colleret, Quiévelon, Aibes et Cousolre) fait l'objet d'échanges et de discussions pour créer un nouvel itinéraire cyclable structurant qui desservirait tout le secteur Est du territoire en lieu et place de la longue route nationale dangereuse et onéreuse à équiper de pistes cyclables véritablement sécurisées, à la fois à des fins touristiques et utilitaires.

AVENUE DE FERRIERE
Un axe à réaménager en faveur des vélos

Longue de 3,32 kilomètres, l'avenue de Ferrière (Maubeuge-Rousies), suivie par l'avenue du Maréchal Foch et l'Avenue Clémenceau (Rousies), constitue une voirie potentiellement très intéressante pour la pratique du vélo car elle permet de relier le centre-ville de Maubeuge à Cerfontaine. Cette large avenue urbaine est actuellement équipée d'une voie de bus en site propre centrale unidirectionnelle autorisée à la circulation des vélos. Récemment, des bandes cyclable sont été ajoutées le long des bordures des larges trottoirs de part et d'autre de la chaussée. Cet aménagement démontre que l'utilisation de la voie de bus centrale par les vélos n'est peut-être pas la bonne solution et qu'il faudrait développer une réflexion de fond sur le réaménagement de cet axe en faveur des mobilités actives.

LIAISON CYCLABLE ET PIÉTONNE gare - centre-ville de Jeumont dite «allée jardinée»

Dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare ferroviaire de Jeumont porté par le SMTUS ainsi que dans le cadre de la restructuration du centre-ville par la municipalité, de l'opération communautaire du «pôle gare-centre-ville» et des opérations de rénovation urbaine des quartiers prioritaires (ANRU et NPRNU), existe un projet de création d'une liaison douce cyclable et piétonne reliant la gare au centre-ville (l'hôtel de ville de Jeumont). D'une longueur à terme d'environ 900 mètres, bordée d'habitations, de services et de vergers à réaliser qui lui donnent son nom «d'allée jardinée», cette liaison douce rejoint également le réseau utilitaire cyclable en construction dans le centre ville de Jeumont, la véloroute EEV3 le long de la Sambre ainsi que le RAVEL en Belgique. Ce projet sera réalisé par tranches entre 2023 et 2026.

Les projets évoqués précédemment ont été intégrés dans la représentation cartographique ci-après.

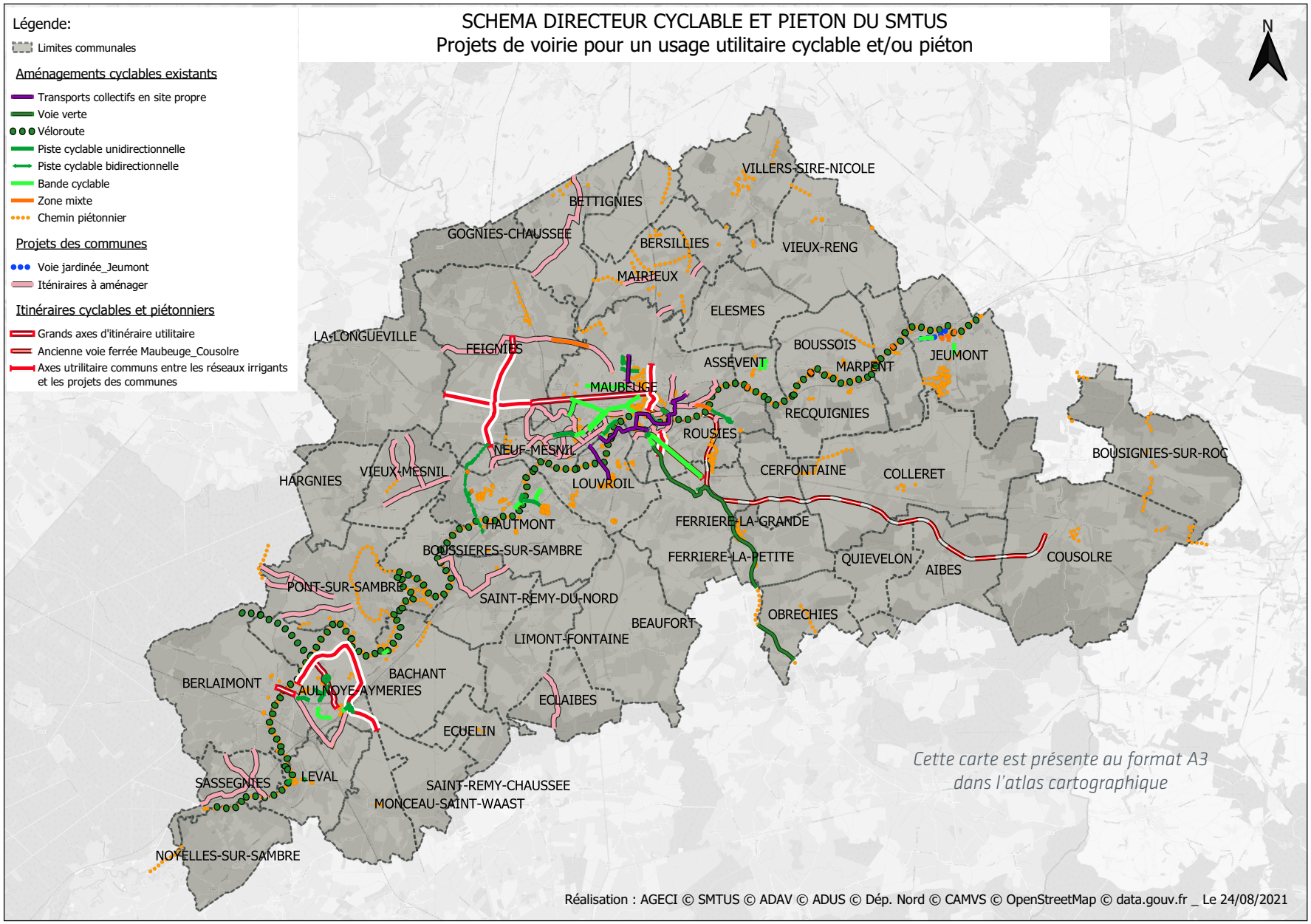


Figure 44 : Les projets de voirie en cours ou en réflexion pour un potentiel usage cyclable et/ou piétonnier utilitaire (Source : AGECI-ENVU2-ADAV, 2021)

2.7. LES BESOINS ET LES ATTENTES DES ELUS LOCAUX DU RESSORT TERRITORIAL

Parmi les résultats obtenus au travers des questionnaires adressés aux 45 communes du ressort territorial, **18 communes** ont formulé des demandes, des attentes, des besoins ou annoncé des projets, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous.

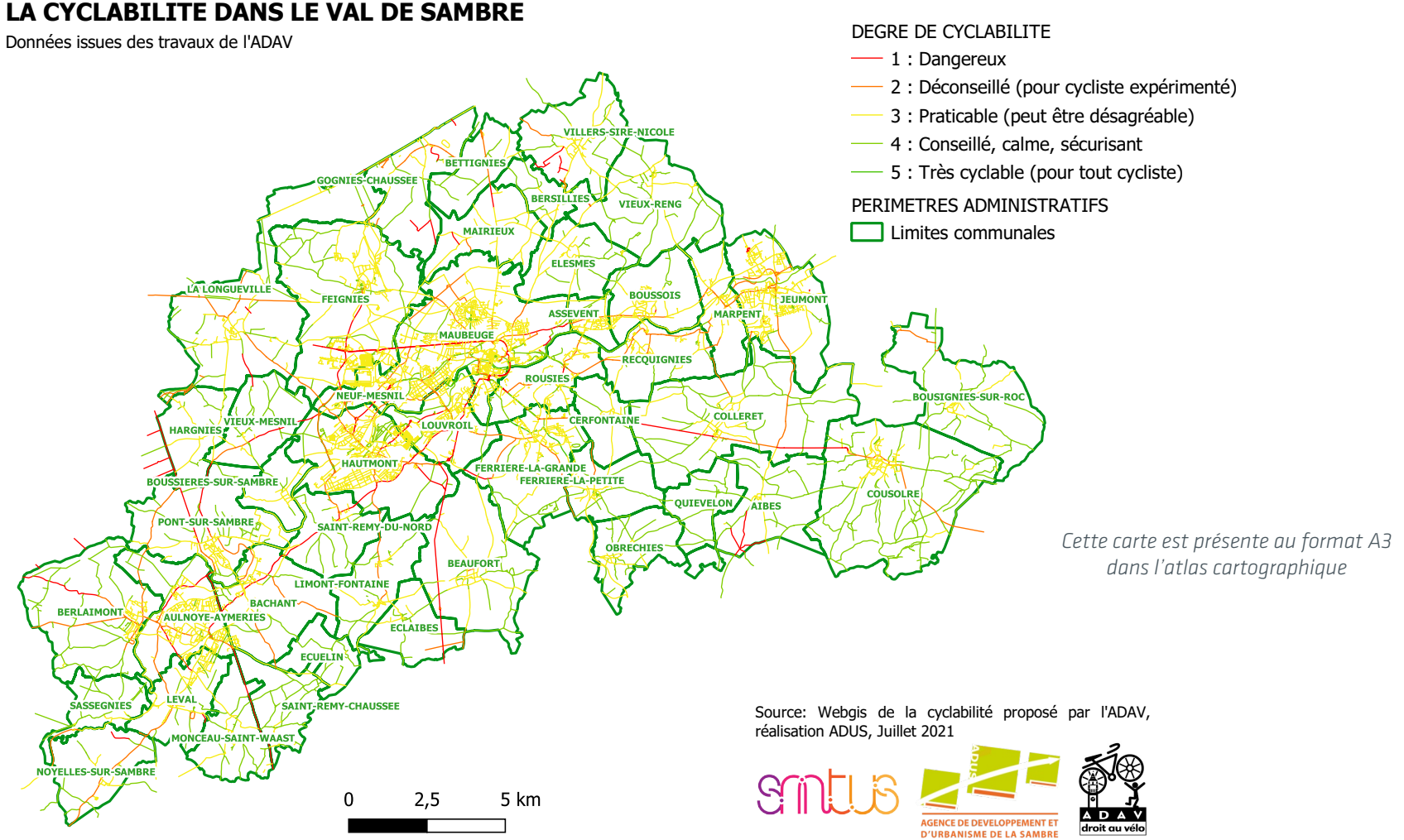
Concernant les projets « piétons », il s'agit essentiellement de rénovations de trottoirs ou de liaisons piétonnes à aménager.

Concernant les projets « cyclables », les communes souhaitent davantage de stationnements à proximité de leurs équipements, sur leurs places, ainsi que des liaisons cyclables aménagées et sécurisées.

Ces besoins d'aménagements exprimés par les communes constituent ainsi une base de données concrètes sur laquelle s'appuyer pour mettre en œuvre le programme d'actions du schéma directeur cyclable et piétonnier, proposé en troisième partie.

COMMUNES	PROJETS PIETONS	PROJETS CYCLABLES
BEAUFORT	Ruelle Joyeuse	Stationnement vélo future école
BERSILLIES	Rue piétonnière	Stationnement vélo place Degueldre
BETTIGNIES		RN2
ECLAIBES	Trottoirs le long de la RD	
ECUELIN	Trottoirs rue de Beaufort, rue du moulin, rue de calvaire	
FEIGNIES		Piste bidirectionnelle CD 405, CD505
Piste cyclable CD1°5	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
Stationnement vélo place du 8 mai	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
Arceaux place Charles de Gaulle	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
Coulée verte	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
FERRIERE-LA-GRANDE		Stationnement vélo église
FERRIERE-LA-PETITE		Stationnement vélo place de la gare + musée
HARGNIES	Liaisons piétonnes vers Vieux-Mesnil	Aménager de nouveaux
Bande piétonne rue de la fontaine	Liaisons cyclables vers Vieux-Mesnil	Aménager de nouveaux
	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
HAUTMONT		V31 + pont de Sambre
Pôle gare	Faciliter la découverte	Aménager de nouveaux
JEUMONT	Venelles	Voie jardinée
Liaisons vélos		
LOUVROIL	Trottoirs place Ammel	
MAIRIEUX	Création de trottoirs	
MARPENT	Zone 20 rue Barbusse	Stationnement vélo + projet de location de vélo
NEUF-MESNIL		Stationnement vélo
ROUSIES	Création de trottoirs chemin d'Hautmont + rue P.CURIE	Stationnement vélo place F.MITTERAND
SASSEGNIES	Création de trottoirs	
VIEUX-RENG	Aménagement de trottoirs rue de Maubeuge, rue de Grand Reng	

2.8. LES POTENTIELS DE CYCLABILITÉ DANS LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS (ADAV)



Cette carte est présente au format A3 dans l'atlas cartographique

Source: Webgis de la cyclabilité proposé par l'ADAV, réalisation ADUS, Juillet 2021

Figure 45 : La cyclabilité dans le ressort territorial du SMTUS (Source : ADAV, 2021)

Au regard de la représentation cartographique ci-dessus, le ressort territorial du SMTUS semble assez praticable par les cyclistes (tracés jaune), plus particulièrement dans les pôles urbains. Pour l'ADAV, une voie praticable peut être désagréable pour le cycliste, que ce soit en termes de sécurité, de franchissement ou encore de confort de pratique. La trame viaire principale du Val de Sambre est quant à elle jugée dangereuse (tracés rouge) : manque d'aménagements cyclables et important trafic routier. Enfin, les communes périurbaines voire rurales présentent un bon degré de cyclabilité (tracé vert clair). Les routes sont en effet jugées comme calmes, sécurisantes et conseillées pour la pratique du vélo (surtout à des fins touristiques et de loisir). A noter l'absence de voies « très cyclable » dans le Val de Sambre.

2.9. LES AMÉNAGEMENTS PIETONNIERS EXISTANTS

Définition d'un aménagement pédestre ou piétonnier (www.voiriepourtous.cerema.fr) :

Un aménagement pédestre ou piéton est un endroit où les piétons peuvent déambuler en toute sécurité, se rendre quelque part, à l'école, au travail, au marché, se promener, flâner, se reposer, regarder les vitrines des magasins, se rencontrer, bavarder, observer, jouer, assister à un spectacle de rue, etc.

CHEMIN PIETONNIER

Les chemins piétonniers sont des liaisons réservées aux piétons. Ils peuvent être aménagés de manière indépendante ou être séparés de la chaussée par une bande végétale. Les chemins indépendants sont particulièrement appréciés des piétons. À proximité ou à l'intérieur des localités, ils ont idéalement une largeur d'au moins 3 mètres. Les chemins plus étroits complètent cependant aussi le réseau piétonnier et augmentent sa densité.

TROTTOIR

Le trottoir se situe directement à côté de la chaussée, dont il est séparé physiquement en général pour une bordure plus ou moins haute, et est réservé aux piétons. Le trottoir fait également partie des espaces latéraux d'une rue, accueillant de multiples fonctions et pouvant être aménagés de diverses manières, équipés de toutes sortes d'éléments : candélabres, panneaux de signalisation, bancs publics, fontaines, panneaux publicitaires etc. Un trottoir le long d'une route principale devrait mesurer au moins 2,5 mètres de large, même dans les centres de villages. Pour être accessible aux PMR et PSH, un trottoir doit faire 1,40m de large au minimum Sur les trottoirs, les piétons sont prioritaires. Une route principale en agglomération doit en règle générale être bordée de trottoirs des deux côtés.

SURFACE PARTAGÉE VELO-PIETON

L'aménagement de surfaces partagées vélos-piétons devrait être évité à l'intérieur des localités, car la probabilité que le différentiel de vitesse entre ces deux groupes d'usagers soit source de conflits, est élevée. Si elles devaient malgré tout être réalisées, il est essentiel de les planifier avec le plus grand soin et de les aménager de manière à garantir une cohabitation détendue et sans conflits.

SURFACE PARTAGÉE AVEC LE TRAFIC MOTORISÉ (OU ZONE DE RENCONTRE)

Dans certaines zones d'habitation ou quartiers peu circulés, les véhicules et les piétons ont la possibilité de cohabiter au sein d'espaces publics sans trottoirs. Cependant, afin de garantir un déplacement confortable et sécurisé, il faut que la vitesse des véhicules soit réduite. Des mesures de modération du trafic pour une bonne cohabitation de ces deux modes doivent être imposées.

De la même manière que pour les aménagements cyclables existants, le relevé des aménagements piétonniers existants a été réalisé à partir des données quantitatives et qualitatives, obtenues par l'intermédiaire des enquêtes auprès des 45 communes du ressort territorial.

Les résultats obtenus ont été synthétisés dans le tableau suivant.

(ml = mètre linéaire)

A l'échelle du ressort territorial du SMTUS, les données ci-dessus comptabilisent presque **387 kilomètres (336,8 km) d'aménagements pédestres ou piétonniers.**

	TROTTOIRS
Aibes	11 514 ml
Assevent	3 773 ml
Aulnoye-Aymeries	6 096 ml
Bachant	12 178 ml
Beaufort	2 924 ml
Berlaimont	7 316 ml
Bersillies	2 747 ml
Bettignies	5 119 ml
Bousignies-sur-Roc	16 418 ml
Boussières-sur-Sambre	687 ml
Boussois	6 888 ml
Cerfontaine	1 107 ml
Colleret	26 508 ml
Cousolre	32 691 ml
Eclaibes	3 721 ml
Ecuélin	472 ml
Elesmes	6 132 ml
Feignies	14 635 ml
Ferrière-la-Grande	6 892 ml
Ferrière-la-Petite	8 673 ml
Gognies-Chaussée	9 074 ml
Hargnies	4 639 ml
Hautmont	13 211 ml
Jeumont	11 042 ml
La Longeville	20 322 ml
Leval	4 505 ml
Limont Fontaine	512 ml
Louvroil	5 291 ml
Mairieux	7 113 ml
Marpent	7 177 ml
Maubeuge	17 555 ml
Monceau-Saint-Waast	2 104 ml
Neuf-Mesnil	201 ml
Noyelles-sur-Sambre	3 218 ml
Obrechies	7 203 ml
Pont-sur-Sambre	26 029 ml
Quiévelon	5 816 ml
Recquignies	4 379 ml
Rousies	6 610 ml
Saint-Rémy-Chaussée	3 030 ml
Saint-Rémy-du-Nord	8 370 ml
Sassegnies	7 300 ml
Vieux-Mesnil	6 046 ml
Vieux-Reng	12 598 ml
Villers-Sire-Nicole	16 917 ml
TOTAL	387 kms ml

Extrait du PLUi de la CAMVS :

« Les centres villes n'accordent que peu de place au piéton (peu de rues piétonnes). 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 nombreux véhicules sont stationnés de façon illicite sur les trottoirs des villes, ce qui gêne la circulation des piétons, et notamment des Personnes à Mobilité Réduite. En dehors des pôles urbains, le territoire est plutôt rural, peu propice aux déplacements à pied ».

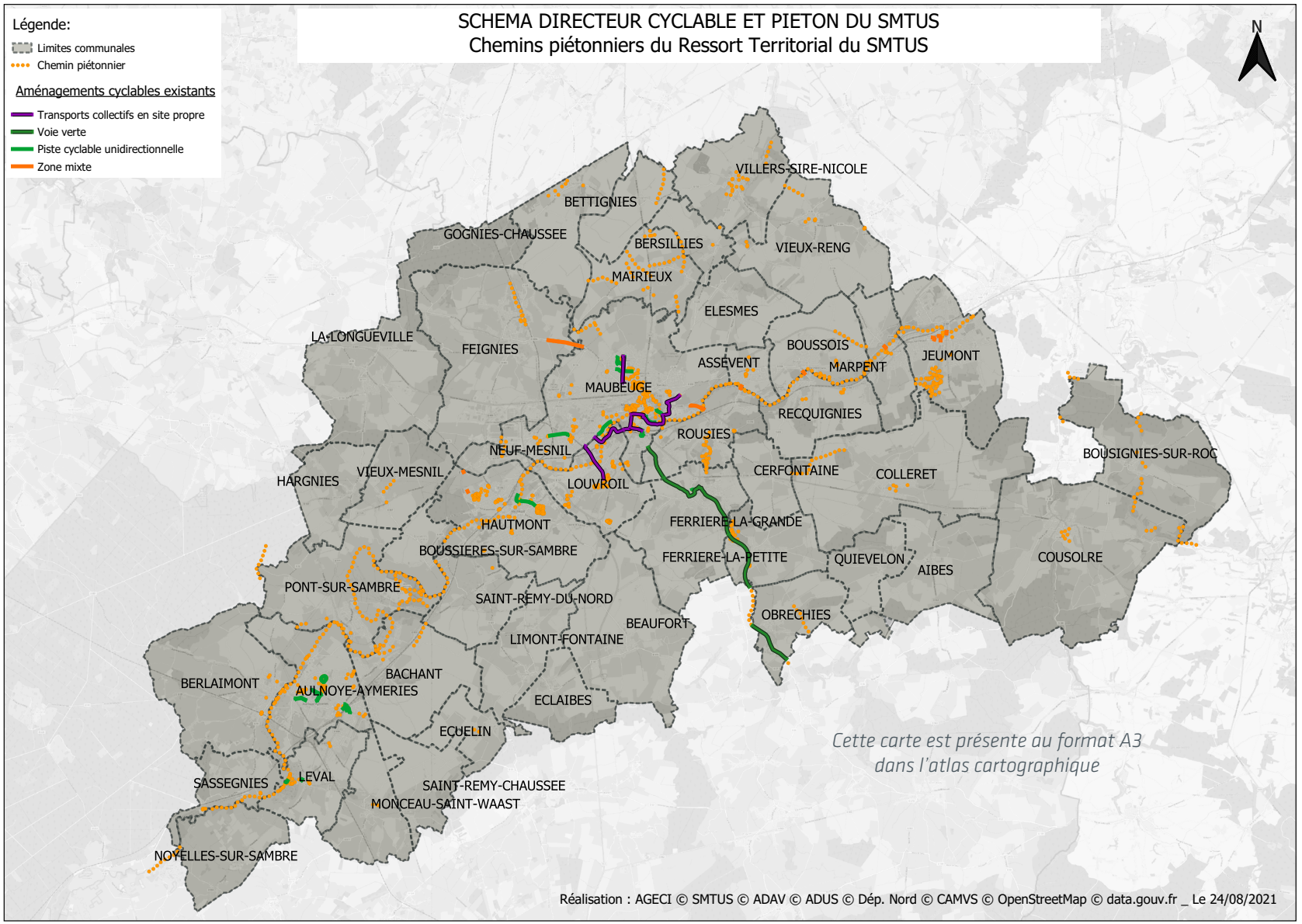


Figure 46 : Les chemins piétonniers du ressort territorial du SMTUS
(Source : AGECI-ENVU2, 2021)

2.10. EVALUATION DE LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS PÉDESTRES OU PIETONNIERS

L'analyse des questionnaires a permis de mettre en exergue les avis des communes du ressort territorial sur la qualité des aménagements pédestres ou piétonniers.
Ce sont les **discontinuités piétonnes qui sont le plus souvent mentionnées, avant les discontinuités cyclables.**

En milieu rural, il est fait état de l'**absence de trottoirs**, avec une volonté d'y remédier rapidement pour sécuriser la pratique de la marche au sein des communes.

D159 - Rue Pasteur à Gognies-Chaussée

D107 - Route de Vieux-Mesnil à Vieux-Mesnil

Figures 47 : Exemples d'aménagements pédestres existants « bon » et « mauvais » dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

2.11. LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉES EXISTANTES (PACIFICATION DES QUARTIERS)

La pacification de la circulation dans les quartiers, et de surcroît de la circulation, permet une meilleure cohabitation des usagers et améliore notablement la circulation des piétons et des cyclistes, notamment en termes de sécurité. Il est important de prendre en compte la vitesse de circulation pour les aménagements afin d'assurer leur praticabilité.

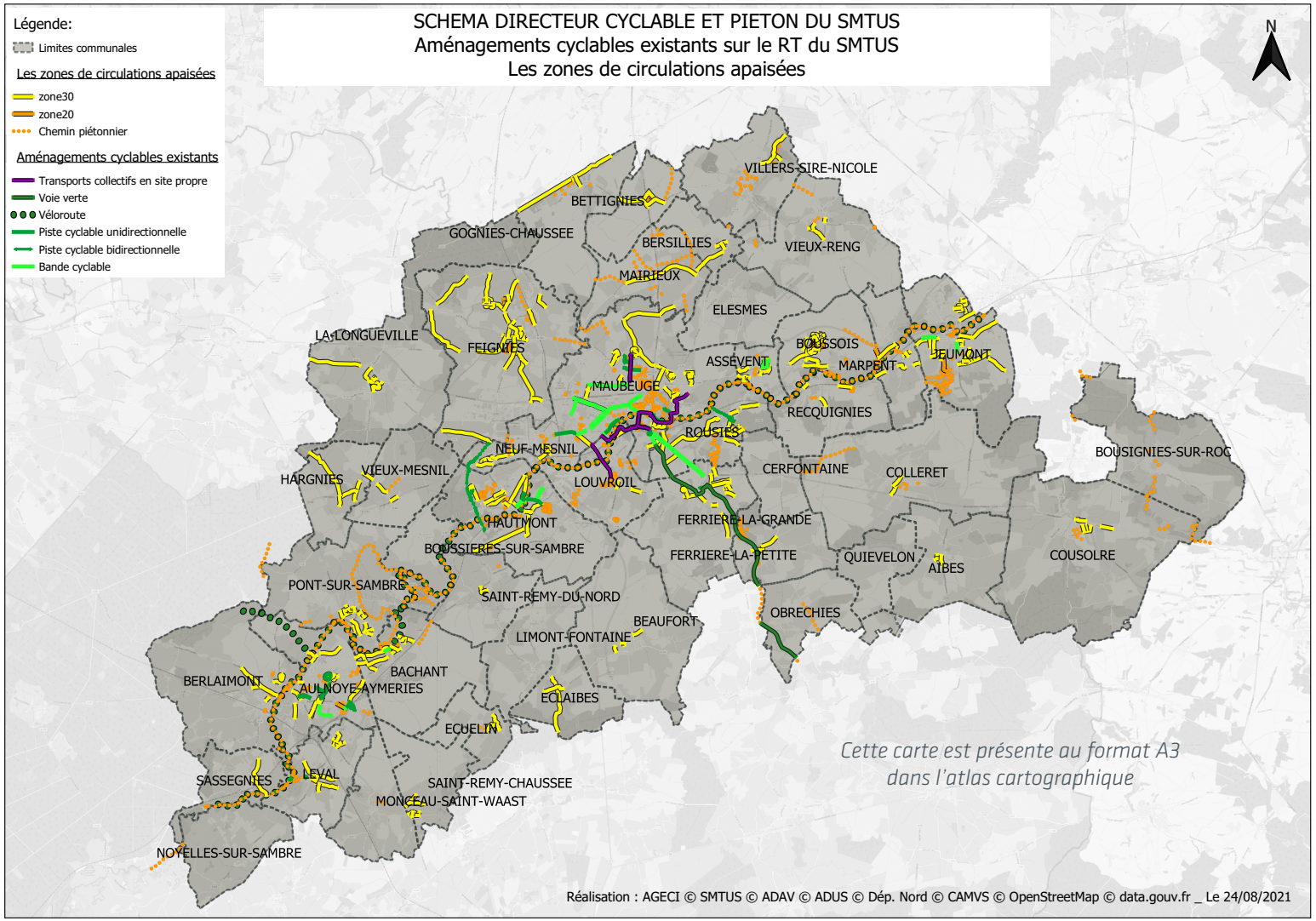


Figure 48 : Les zones de circulation apaisées du ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI, 2021)

En témoigne la représentation cartographique ci-dessus, **15% des voies sont favorables aux cyclistes, grâce à des aménagements spécifiques :** des **zones de rencontres,** au sein desquelles la vitesse est limitée à 20 km par heure et qui donnent la priorité aux piétons; ainsi que **des zones 30** qui restent un moyen peu coûteux pour apaiser la circulation dans certains quartiers à enjeux en termes de sécurité.

Zone de rencontres : Place des Mimosas
Commune de BETTIGNIES

Zone de rencontres :
Résidence les Bouquets d'Or Rue Jules Hu
Commune de ROUSIES

Figure 49 : Exemples de zones de rencontres du ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

Au sein du ressort territorial du SMTUS, ce sont **114 km de voiries** qui sont réglementées en zone de modération de vitesse.

En termes de typologie, il s'agit essentiellement de zones 30. Les zones de rencontres sont plus exceptionnelles : Aulnoye-Aymeries, Bettignies, Boussois, Feignies, Jeumont, Marpent, Maubeuge et Rousies.

Figure 50 : Exemples de zones 30 du ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

Zone30 :
Rue Victor Hugo
Commune de FEIGNIES

Zone30 :
Rue Georges Clémenceau
Commune de BEAUFORT

LINEAIRE DE ZONE PACIFIÉE

TYPE	LINEAIRE (KM)
Zones de rencontres	3.1 km
Zone 30	110.9 km
Total	114 km

Figure 51 : Linéaires existants de zones pacifiées dans le ressort territorial du SMTUS (Source : AGECI-ENVU2, 2021)

2.12. LES POINTS NOIRS

Pour rappel, le baromètre de la ville cyclable est un outil d'enquêtes qualitatives et quantitatives permettant d'évaluer la cyclabilité des communes. Proposé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), d'abord en 2018, puis en 2019, cette enquête est effectuée à l'échelle de la France. Seuls les résultats des communes ayant obtenu une participation à l'enquête supérieure à 50 répondants, sont rendus publics.

Au sein du ressort territorial du SMTUS, **15 communes** ont fait l'objet d'une analyse approfondie des résultats des enquêtes du baromètre de la ville cyclable. Il s'agit des communes suivantes : **Assevent, Aulnoye-Aymeries, Bachant, Boussois, Cousolre, Elesmes, Feignies, Ferrière-la-Grande, Hautmont, Jeumont, Louvroil, Marpent, Maubeuge, Rousies, Saint-Rémy-du-Nord.**

A noter que les trois principaux pôles urbains du ressort territorial et leurs communes périphériques périurbaines font parties de cet échantillon (33%) .

Deux données qualitatives très intéressantes ont pu être analysées pour ces 15 communes :
- les principaux points noirs à la pratique cyclable positionnés par les répondants locaux de l'enquête ;
- les tronçons d'aménagement prioritaires sélectionnés par les répondants locaux de l'enquête.

La représentation cartographique ci-dessous identifie les principaux points noirs et tronçons prioritaires pour la pratique cyclable, à l'échelle du ressort territorial du SMTUS. Une focale par commune est proposée ensuite.

NB : le baromètre de la ville cyclable concerne uniquement la pratique du vélo. Dans la même idée, la Fédération Française de la Randonnée Pédestre (FFRandonnée) souhaite proposer un « baromètre de la ville marchable ».

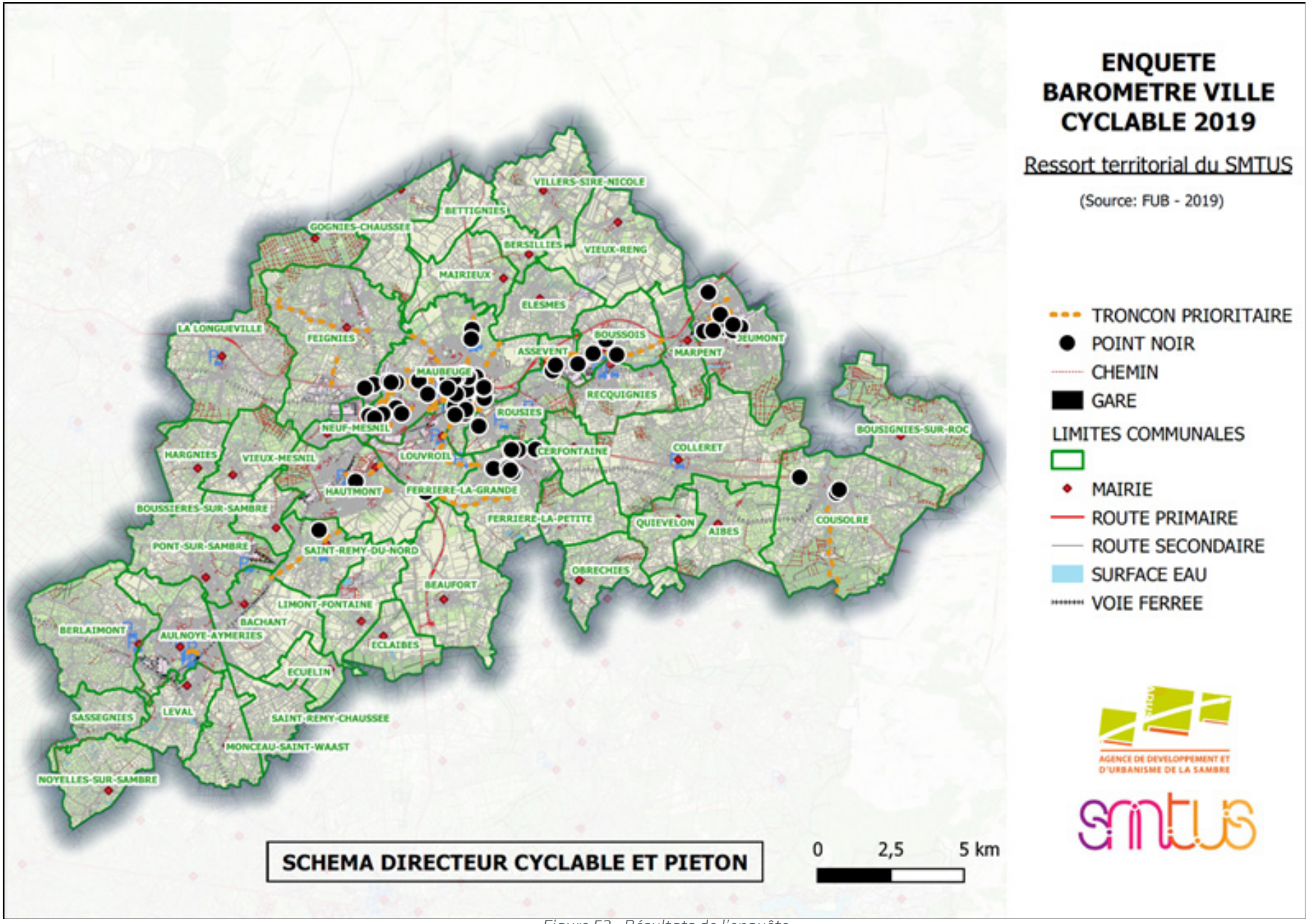


Figure 52 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » RT du SMTUS (Source : FUB, 2019)

Les cartes «Baromètre de la ville cyclable» sont présentes au format A3 dans l'atlas cartographique

FOCALE SUR LA COMMUNE D'ASSEVENT

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	87 rue du Général de Gaulle	Route de Boussois
2	105, rue Maurice Willot	Voie Georges Despret

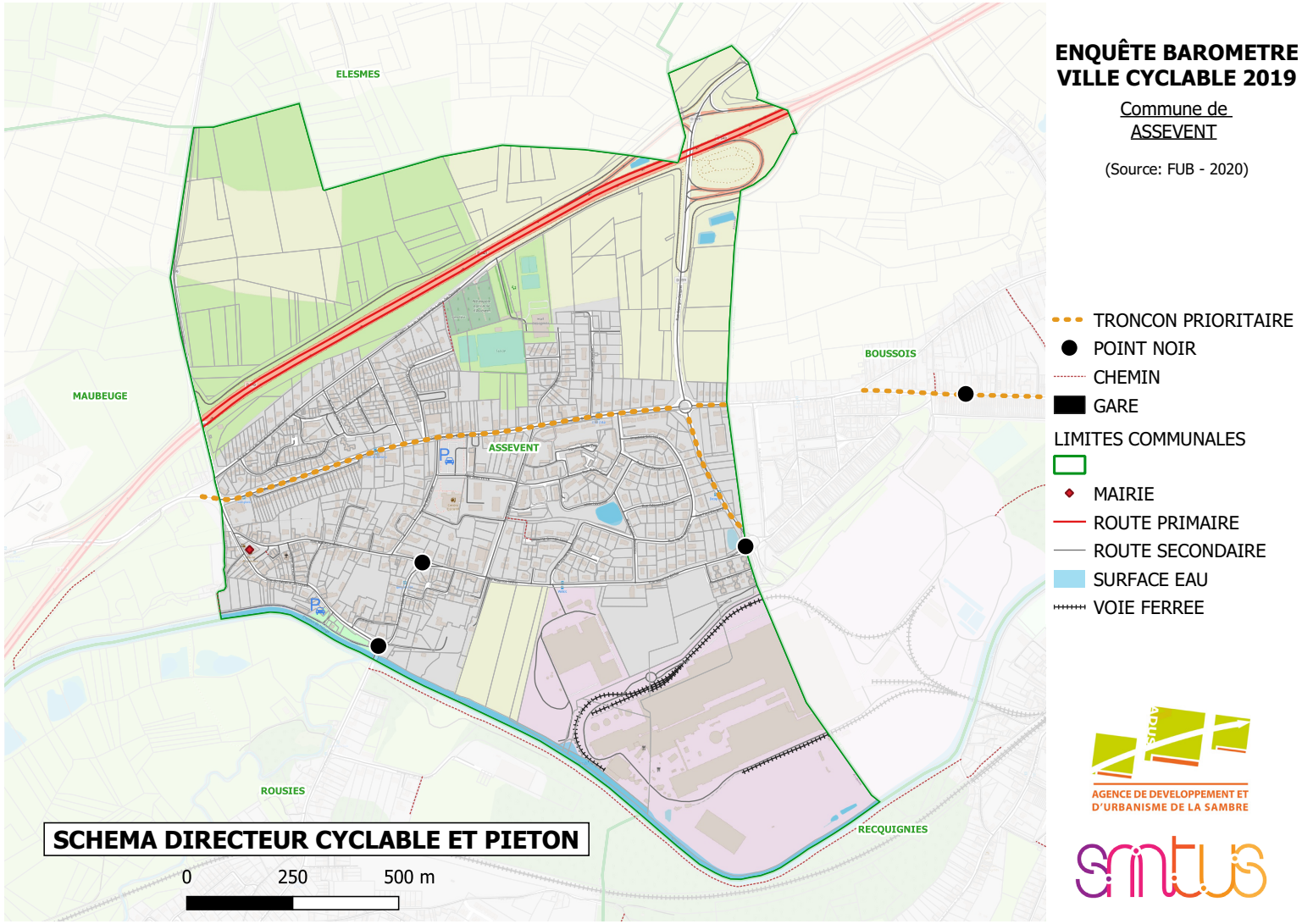


Figure 53 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Assevent (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE D'AULNOYE-AYMERIES

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	NS	Rue Jean Jaurès
2	NS	Rue de l'Hôtel de Ville

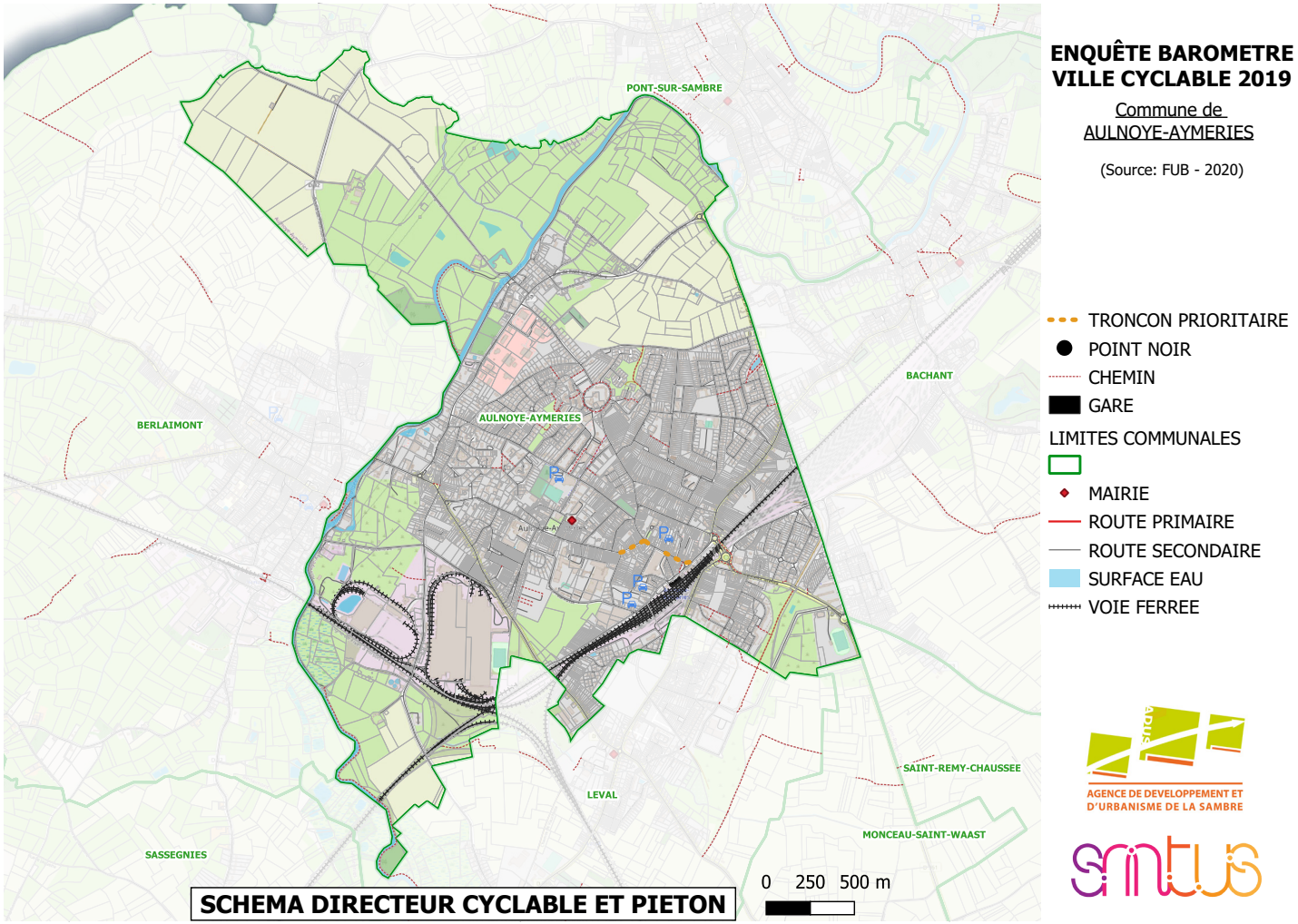


Figure 54 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Aulnoye-Aymeries (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE BACHANT

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	NS	Rue d'Aulnoye

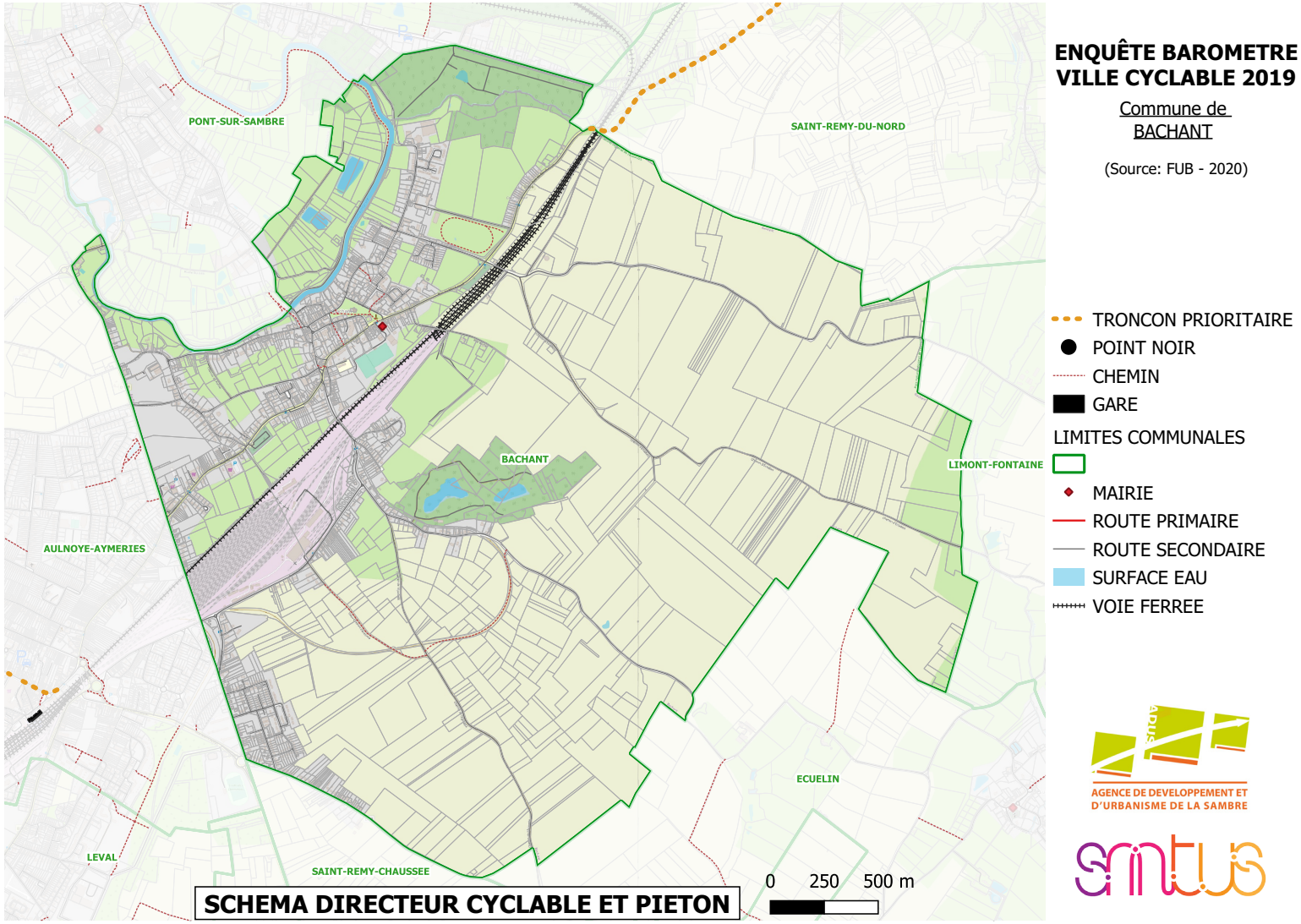


Figure 55 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Bachant (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE BOUSSOIS

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	17 Résidence Les Loges – Rue Maurice Willot (limite Assevent/ Boussois)	Rue Anatole France
2	85 rue Anatole France	Rue Eugène Chimot
3	105 rue Eugène Chimot	Voie Georges Despret

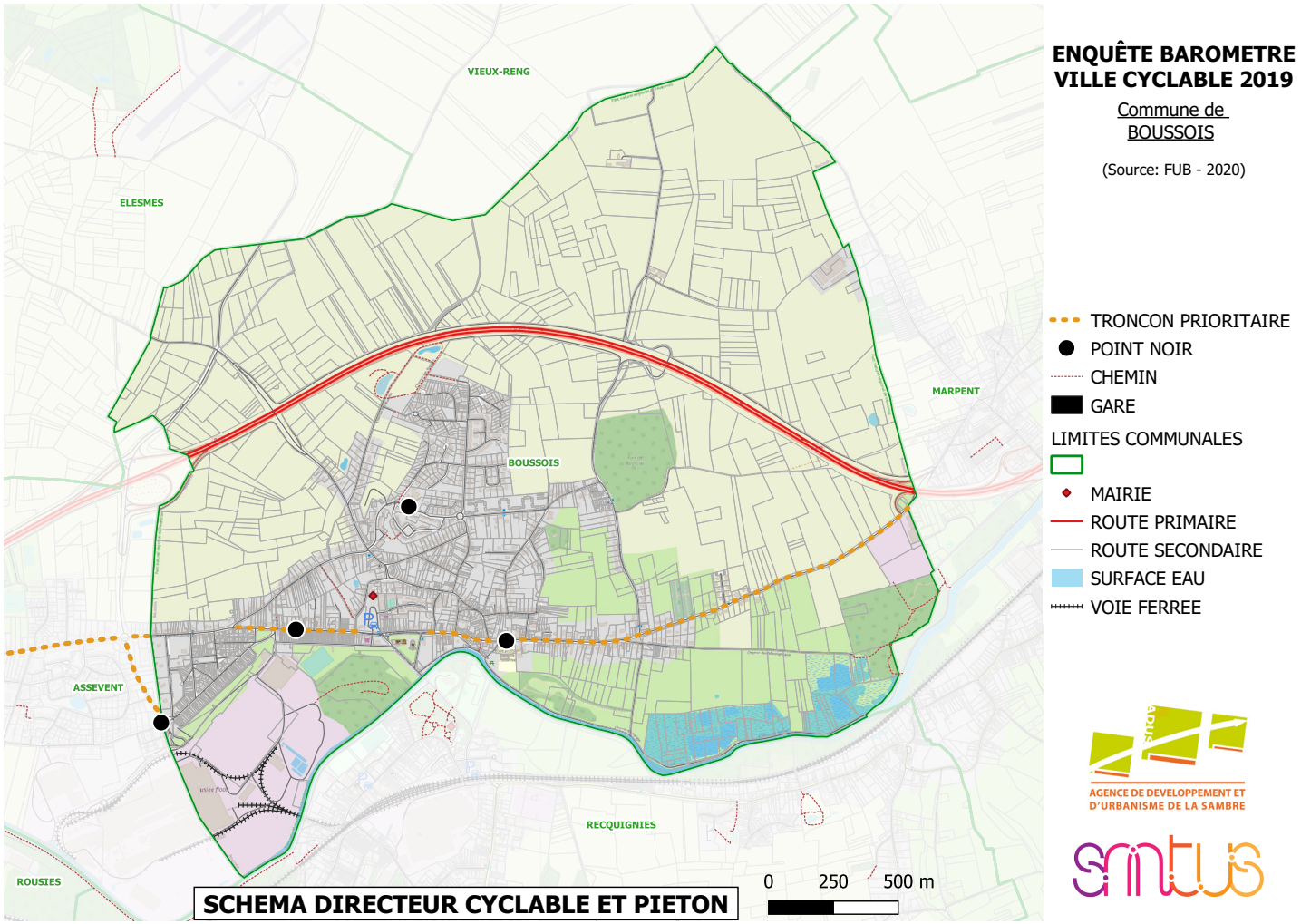


Figure 56 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Boussois (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE COUSOLRE

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	4 rue Eloi Cougneau	Route nationale
2	5 Route nationale	Route d'Hestrud
3	13 rue Joffroy	Rue Eloi Cougneau

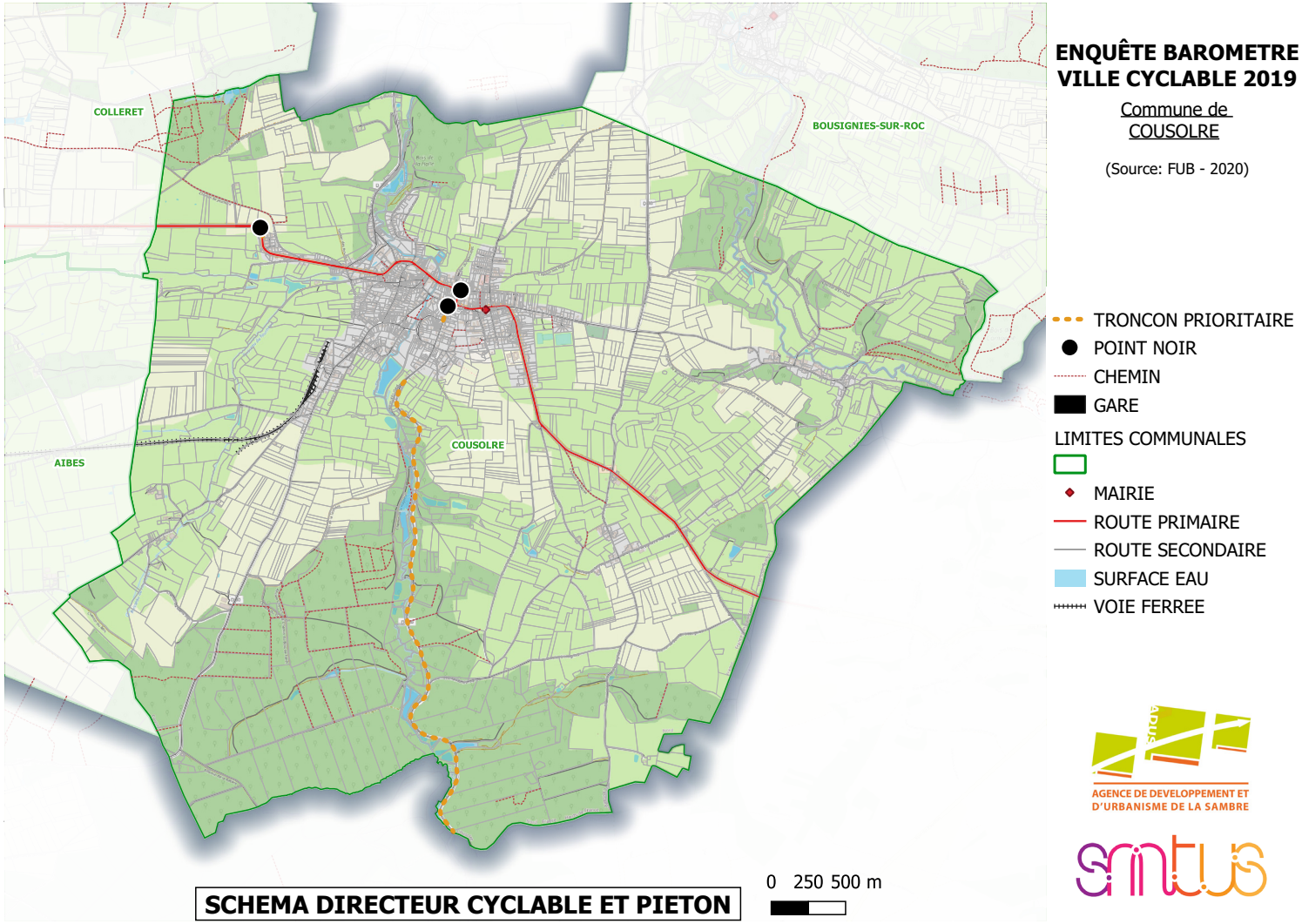


Figure 57 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Cousolre (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE D'ELESMES

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1		Route d'Elesmes

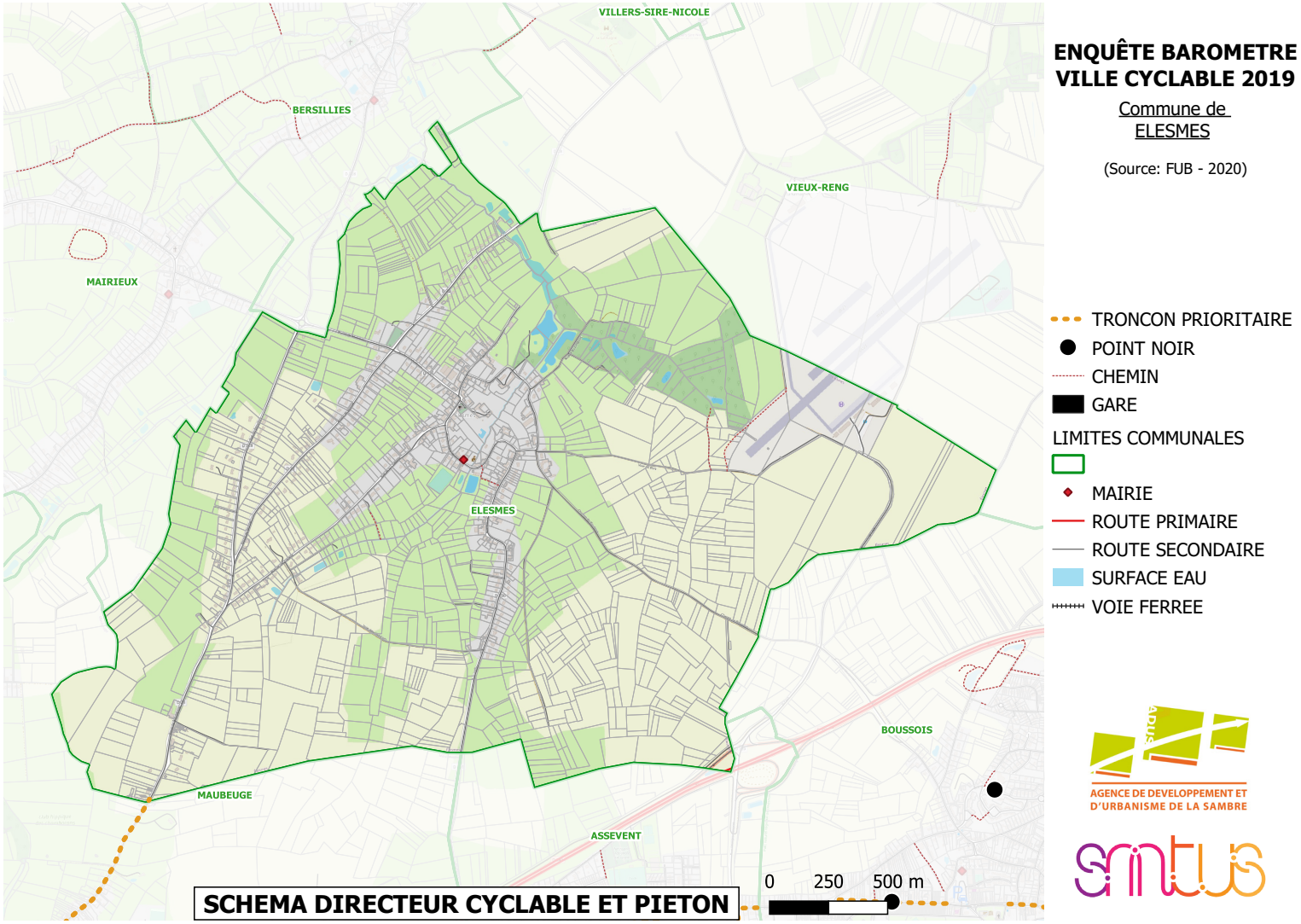


Figure 58 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Elesmes (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE FEIGNIES

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	47 Route de Valenciennes	Rue Jean Jaurès
2	Rue Lempereur	Route de Valenciennes
3		Rue de Keyworth
		Rue de Neuf-Mesnil

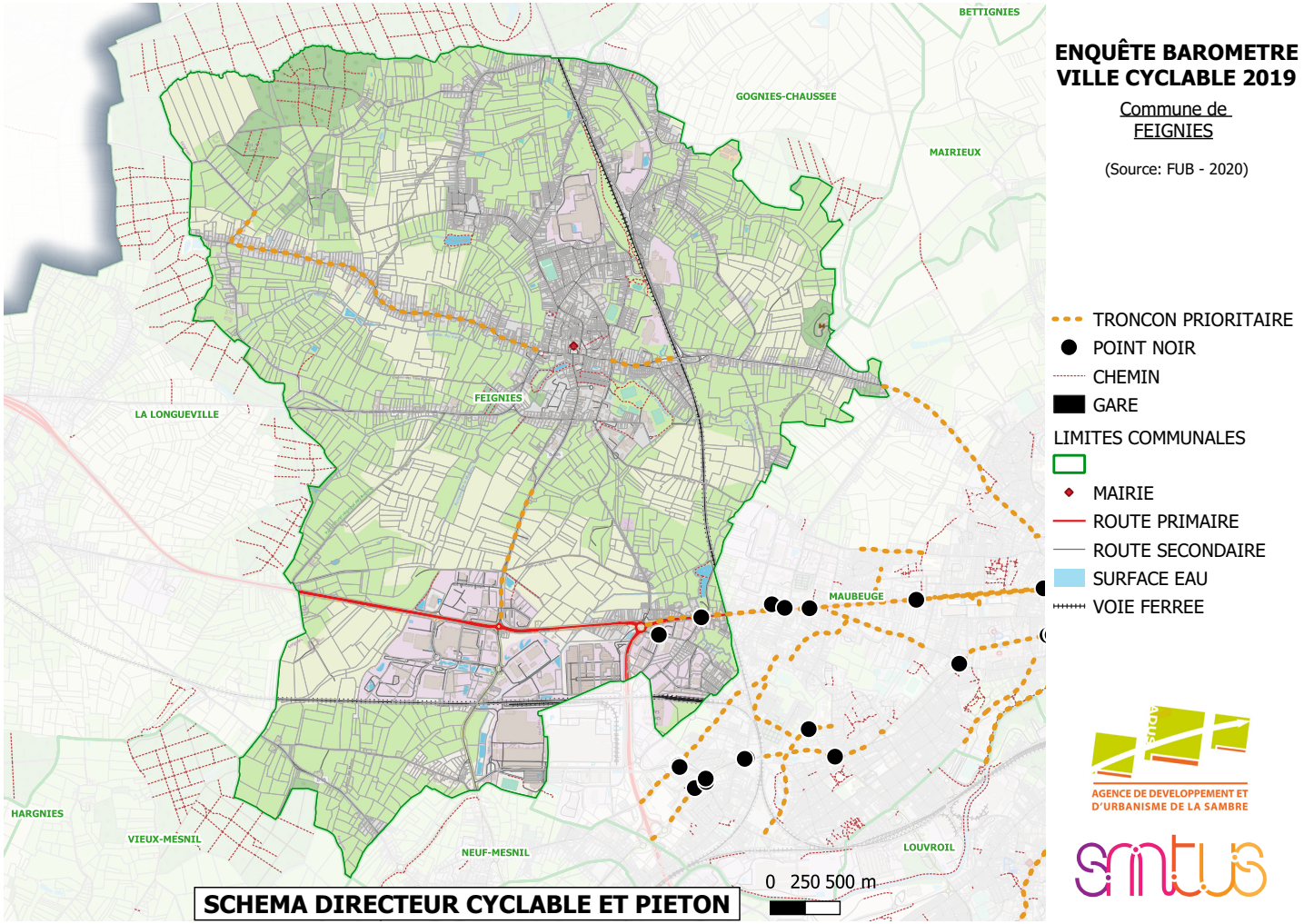


Figure 59 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Feignies (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE FERRIERE-LA-GRANDE

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	40 rue Pierre François Dumont	Chemin stratégique
2	2 Rue du Général de Gaulle	Rue Alphonse Splingard
3	51 Rue Victor Hugo	Rue Casimir Fournier
4	121 Rue du Général de Gaulle	Rue Renée Vicaine
5	45 Rue du Chemineau	Rue Victor Hugo
6	24 Rue Alphonse Splingard	Rue du fort
7	7 Rue Victor Hugo	Rue du Général de Gaulle
8	31 Rue Victor Hugo	

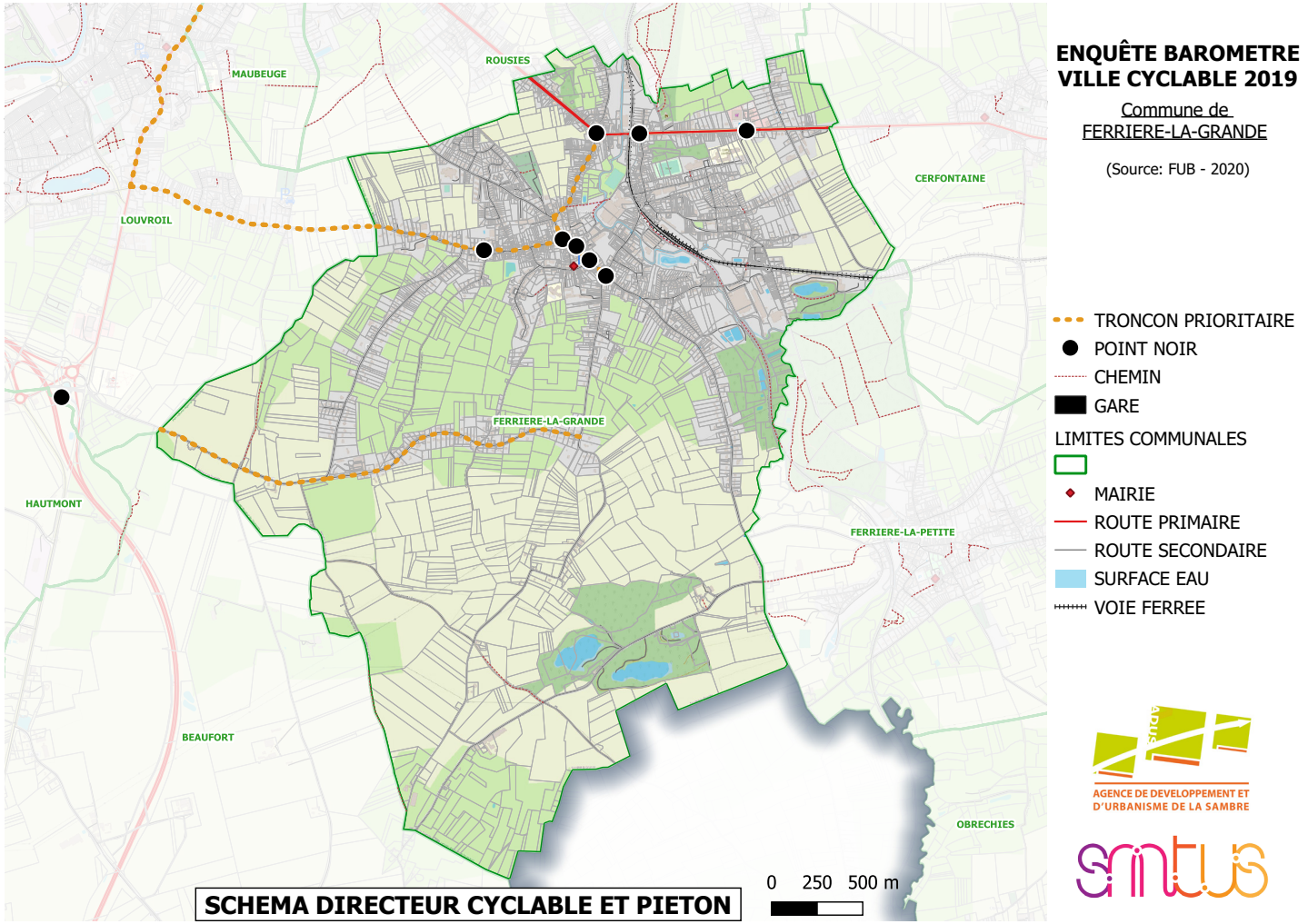


Figure 60 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Ferrière la Grande (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE D'HAUTMONT

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	7 bis Place du Général de Gaulle	Avenue Marcel Aimée
2		Route de Landrecies
3		Rue de Louvroil
4		Rue du fort

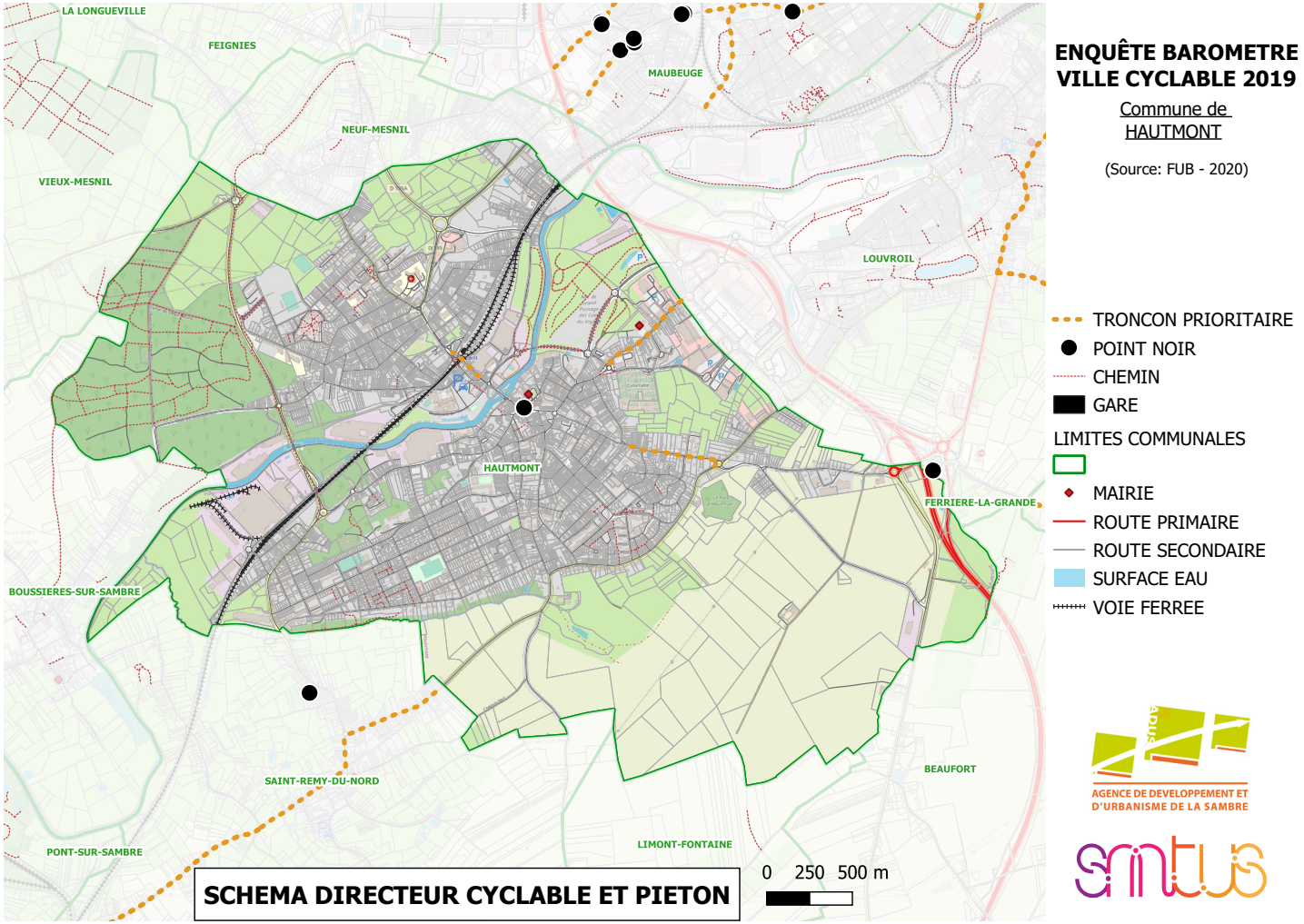


Figure 61 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Hautmont (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE JEUMONT

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	272 rue Hector Despret	Avenue du Général de Gaulle
2	4 rue Faidherbe	D 959
3	10 rue de la Renaissance	Rue Faidherbe
4	9 rue des Roquelles	Rue Hector Despret
5	420 rue Léon Blum	Rue Jean Jaurès
6	91a avenue du Général de Gaulle	Rue Léon Blum
7	95 rue Léon Blum	Rue Marx Dormy
8	256 rue Faidherbe	Ruelle du Curé
9	60 rue de Lessines	

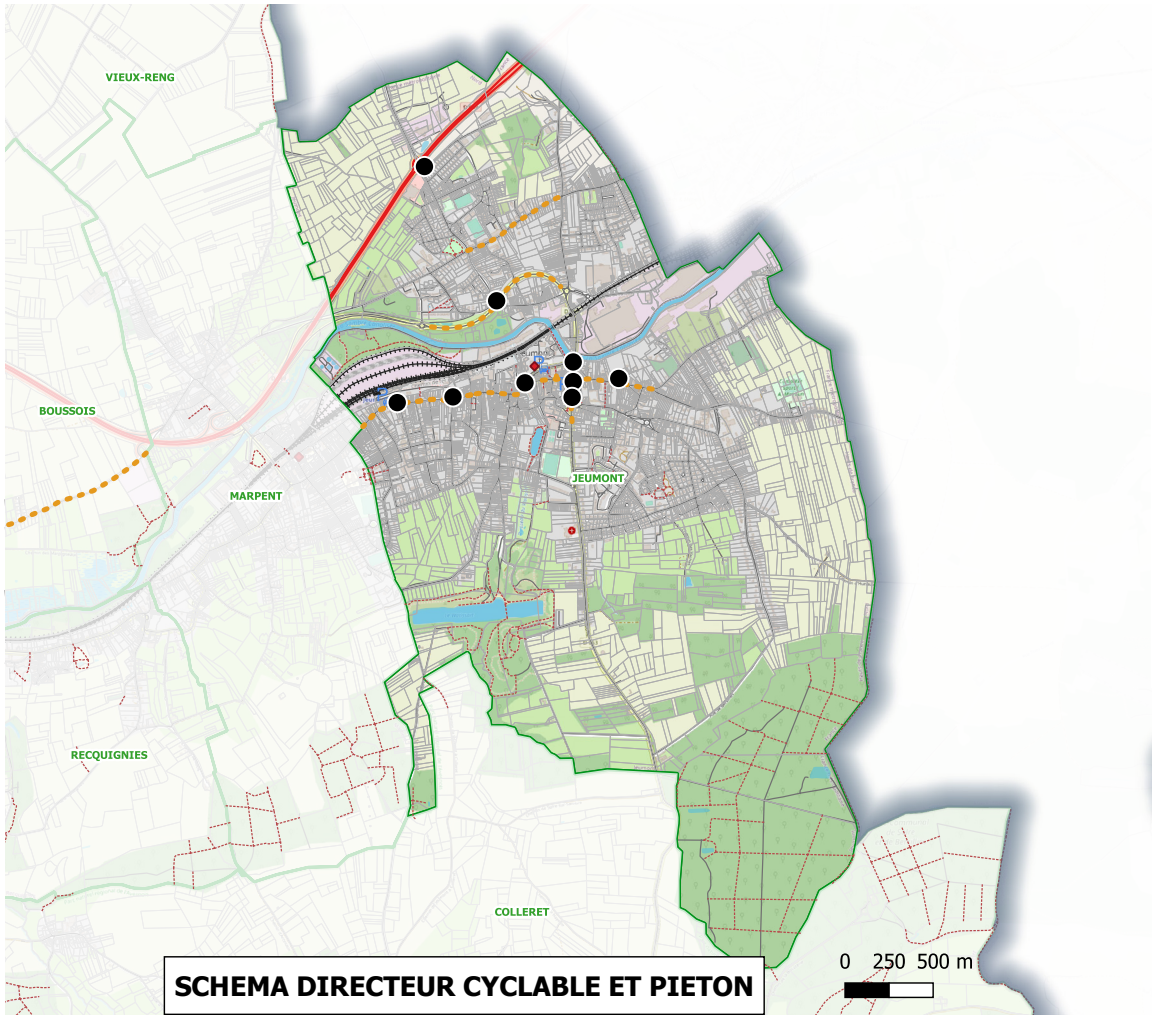


Figure 62 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Jeumont (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE LOUVOIL

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	42 chemin de la Justice (Hautmont-Louvroil)	Chemin de halage
2		Route d'Avesnes
3		Rue Renée Vicaine
4		Rue de Louvroil
5		Rue du Fort

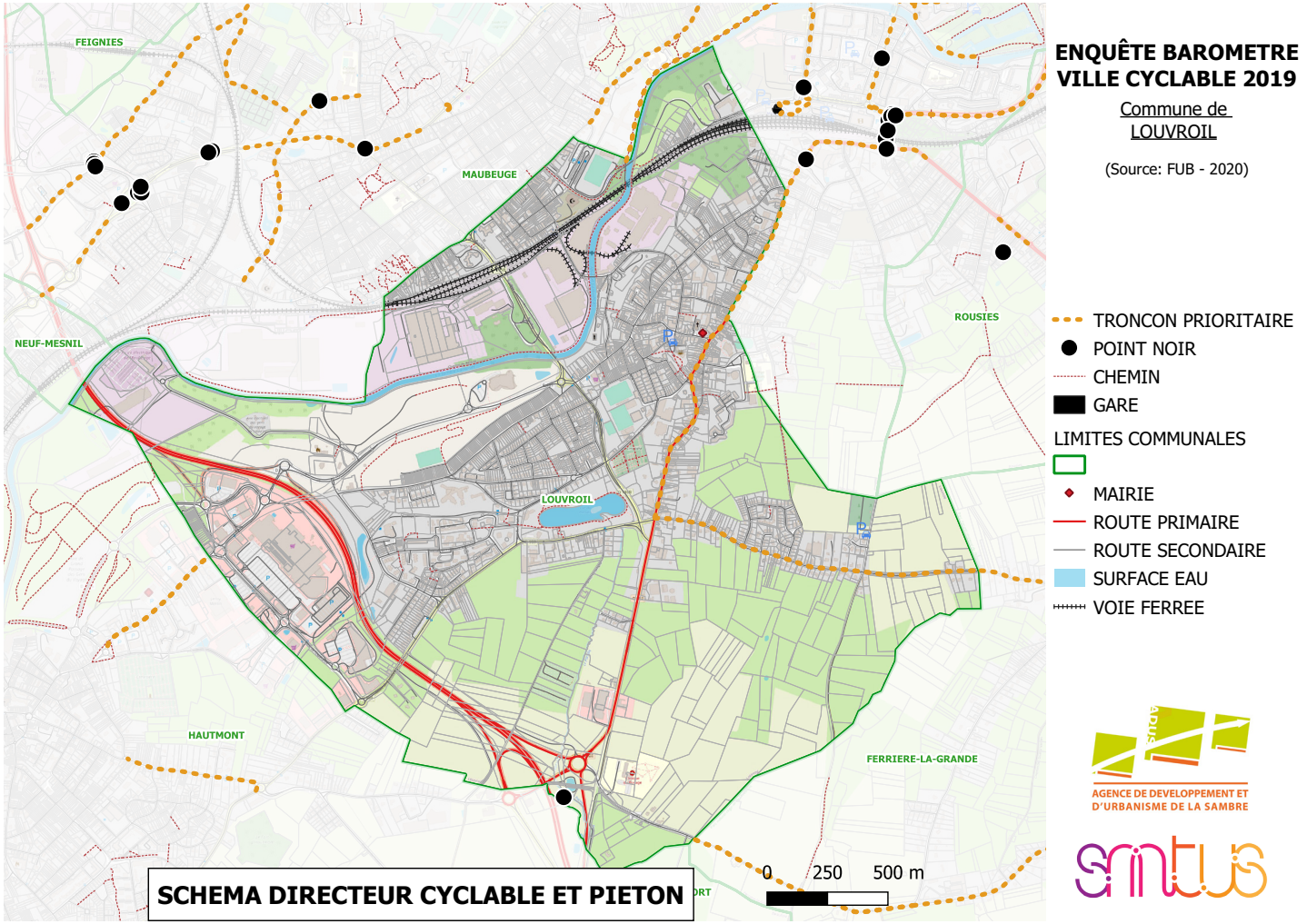


Figure 63 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Louvroil (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE MARPENT

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1		Rue Léon Blum

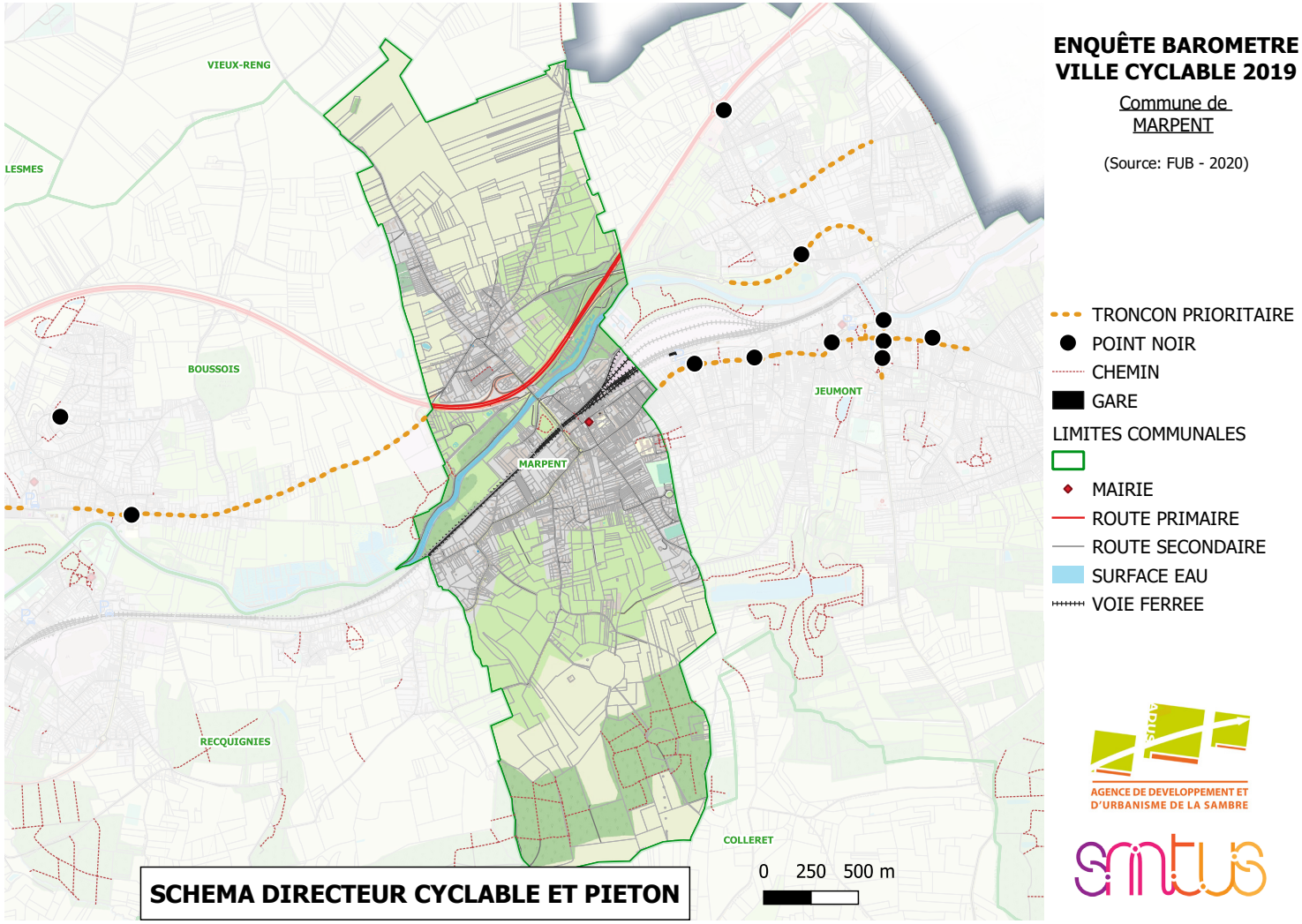


Figure 64 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » sur Marpent (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE MAUBEUGE

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	2 Avenue André Chausson	Avenue Jean Jaurès
2	25 rue Dauge	Avenue Jean Mabuse
3	2 boulevard Louis Pasteur	Avenue de Ferrière
4	2 route de Valenciennes	Avenue de France
5	42 rue de la Flamenne	Avenue de la Gare
6	Résidence Antoine Marchant, Place Mabuse	Avenue de la porte de Bavay
7	32 Avenue Jean Mabuse	Boulevard Louis Pasteur
8	2 Rue Casimir Fournier	Boulevard de l'Europe
9	34 Boulevard de l'Europe	Boulevard de l'Epinette
10	2 Les Hirondelles - Boulevard de l'Europe	Chemin de halage
11	39 Rue du Trieu Mouton	D195
12	D602	D28
13	Place de la Gare	D602
14	75 rue Gréveaux	D902
15	37 rue de Montplaisir	Mail de la Sambre
16	58 rue de Montplaisir	N2
17	20 rue Coutelle	Place Mabuse
18	32 route de Valenciennes	Place de la Gare
19	115 rue de l'ancien Pont Rouge	Route d'Avesnes
20	11 Porte de Paris	Route d'Elesmes
21	Avenue de France	Route de Boussois
22	3 place des Nations	Route de Feignies
23	2 route d'Elesmes	Route de Mons
24	Rue de l'Ermitage (rond-point)	Route de Valenciennes
25	316 bis avenue Jean Jaurès	Rue Arthur Berteaux
26	291 Avenue Jean Jaurès	Rue Gréveaux
27	1 impasse Guilick	Rue Victor-Hugo
28	314 Avenue Jean Jaurès	Rue d'Hautmont
29	1 rue du Chemin Vert	Rue de l'Ermitage
30	6 Avenue Jean Jaurès	Rue de la Couturelle
31	40 Avenue Jean Jaurès	Rue de la Croix
32	50 Avenue Jean Jaurès	Rue de la Flamenne
33	256 Route de Mons	Rue de la Liberté
34	47 Avenue Jean Jaurès	Rue des Hêtres
35	1 Avenue des Provinces Françaises	Rue du Corbeau
36	7 Boulevard de Jeumont	Rue du Pont de Pierre
37	8 Route de Valenciennes	
38	17 Porte de Paris	
39	15 Avenue Jean Jaurès	
40	17 Avenue Jean Jaurès	
41	10 bis Route d'Avesnes	
42	194 Route de Mons	
43	173 Avenue Jean Jaurès	
44	114 rue de la liberté	

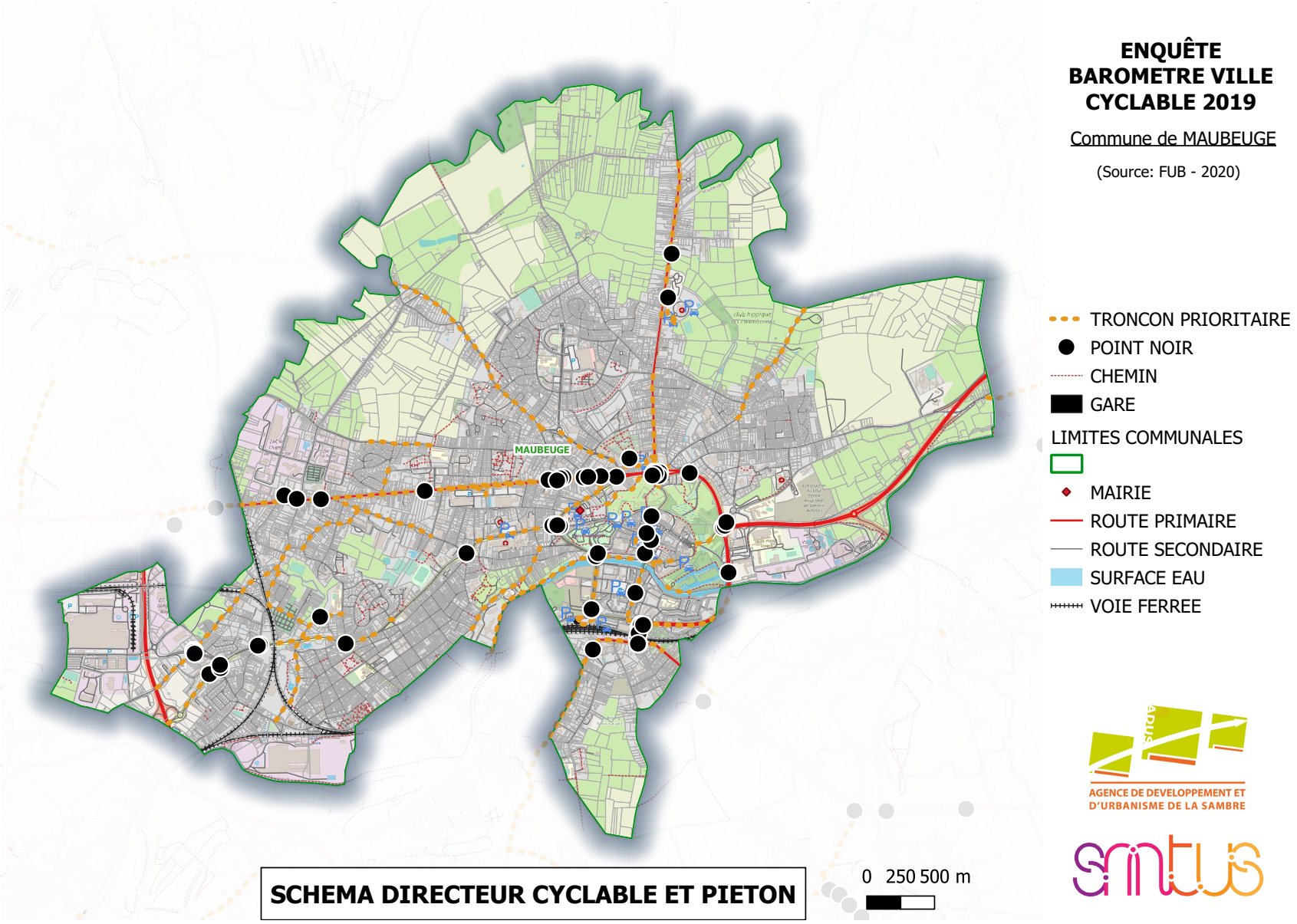


Figure 65 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Maubeuge (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE ROUSIES

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	Rue Pasteur	Avenue de Ferriere
2		D602
3		Place de l'Abreuvoir

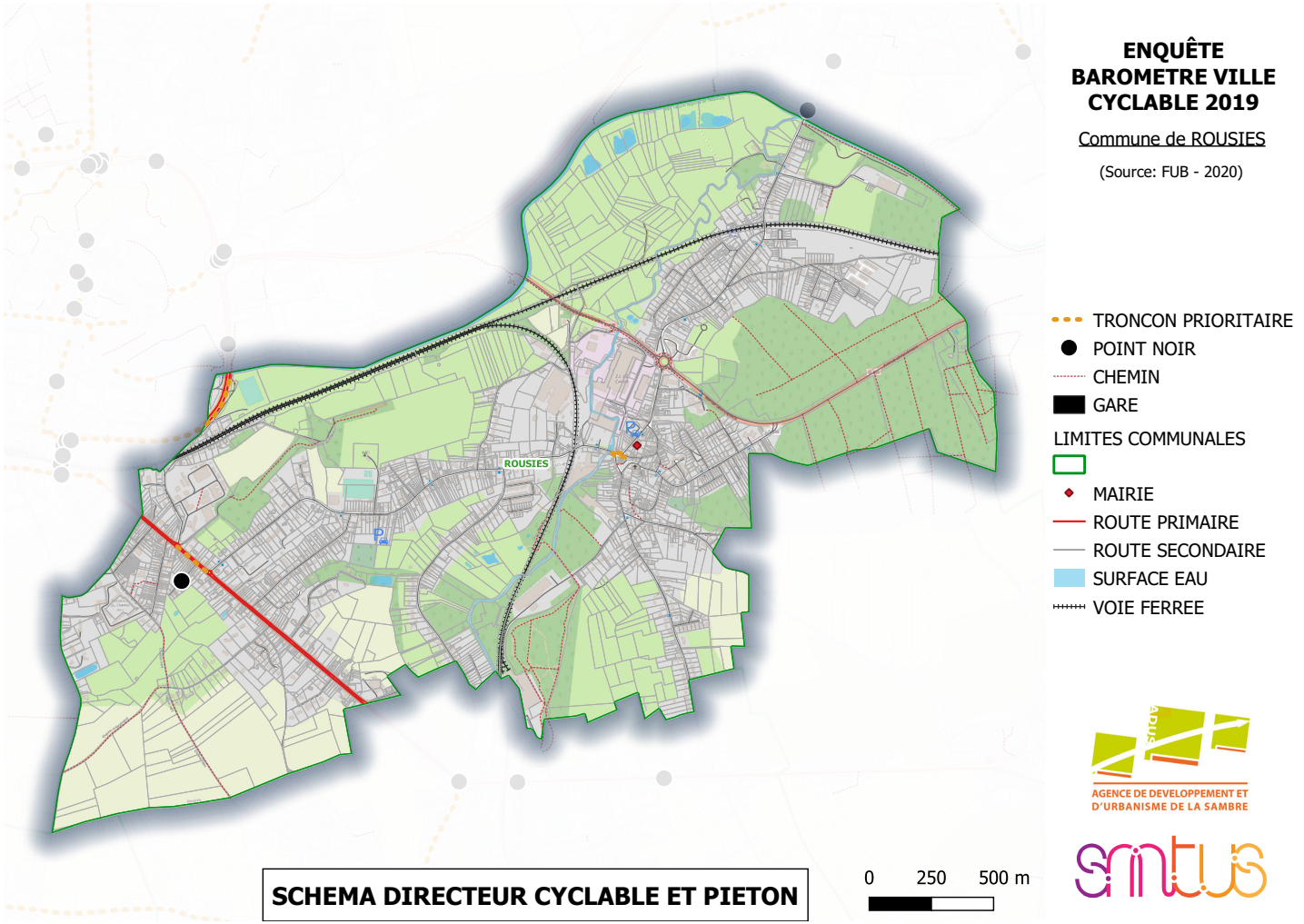


Figure 66 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Rousies (Source : FUB, 2019)

FOCALE SUR LA COMMUNE DE SAINT-REMY-DU-NORD

N°	POINT NOIR IDENTIFIE	TRONCON PRIORITAIRE IDENTIFIE
1	Fonderie, rue Saint Germain-Huftier	Grand Rue
2		Rue d'Aulnoye
3		Rue d'Hautmont

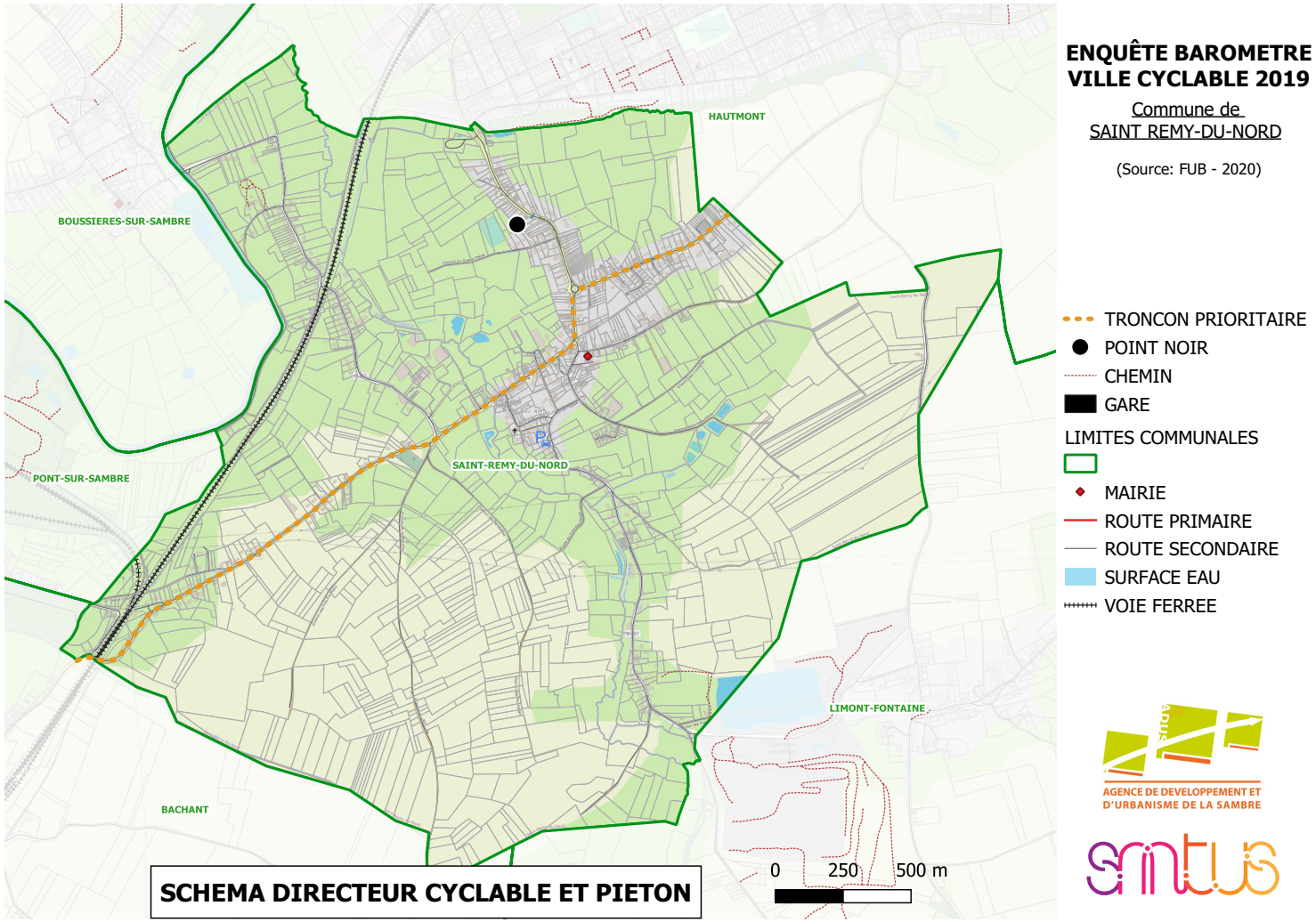


Figure 67 : Résultats de l'enquête « Baromètre de la ville cyclable » à Saint-Rémy-du-Nord (Source : FUB, 2019)

Les résultats de l'enquête « baromètre de la ville cyclable » sont issus de remontées d'observations qualitatives, relevant directement des pratiques réelles dans le ressort territorial du SMTUS.

En somme, ce sont **76 points noirs qui ont été recensés** et qui devront faire l'objet de traitements à court, moyen et long termes par les gestionnaires de voirie. Il s'agit notamment de proposer des aménagements cyclables sécurisés pour les pratiquants, cohérents avec la structure urbaine locale, attractifs d'un point de vue « confort » mais aussi « visuel ». Chaque point noir doit être traité de façon unique : les enjeux peuvent être différents d'un tronçon de route à un autre selon les problèmes relevés par les usagers.

2.13. LES TRONÇONS PRIORITAIRES VIA LE BAROMETRE DES VILLES CYCLABLES

83 tronçons prioritaires ont également été relevés par l'intermédiaire du baromètre de la ville cyclable. Ces tronçons prioritaires constituent des points d'intérêts pour développer la pratique du vélo utilitaire. Les résultats permettent ainsi d'identifier des voies potentiellement cyclables à créer, conforter ou restaurer au sein des communes répondantes.

Rappelons que ces résultats concernent seulement 15 communes du ressort territorial du SMTUS qui en compte 45, mais on y retrouve les principaux pôles urbains du Val de Sambre. Les données doivent être complétées pour les 30 autres communes afin d'avoir une vue globale des zones à enjeux cyclables et des itinéraires utilitaires potentiellement réalisables dans le ressort territorial.

CONCLUSION DE L'APPROCHE « VOIRIES » :

Avec 94 kilomètres d'aménagements cyclables dont 50 kilomètres de Véloroute / Voie Verte soit plus de 50% du total (52,6%), le ressort territorial du SMTUS est davantage équipé pour une pratique ludique du vélo que pour une pratique utilitaire. Cependant les itinéraires Véloroute et Voie Verte peuvent, bien évidement, être utilisés à des fins utilitaires et participer ainsi à étoffer et structurer le futur réseau cyclable et piétonnier du territoire. Voir les cartes en annexe. Par ailleurs, il a été recensé 76 points noirs à traiter.

En ce qui concerne les trottoirs et les cheminements piétonniers, leur absence et les discontinuités marquent surtout les zones rurales tandis que partout, on déplore la gêne occasionnée par le stationnement des voitures sur les trottoirs.

3. ETAT DES LIEUX - APPROCHE STATIONNEMENT

3.1. LES EQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT CYCLABLES EXISTANTS

Le travail de recensement de l'existant réalisé à partir des questionnaires d'enquêtes auprès des communes, ainsi que les relevés de terrain a permis d'identifier que 17 communes sur 45 sont équipées de stationnements cyclables ; en témoigne la représentation cartographique ci-dessous :

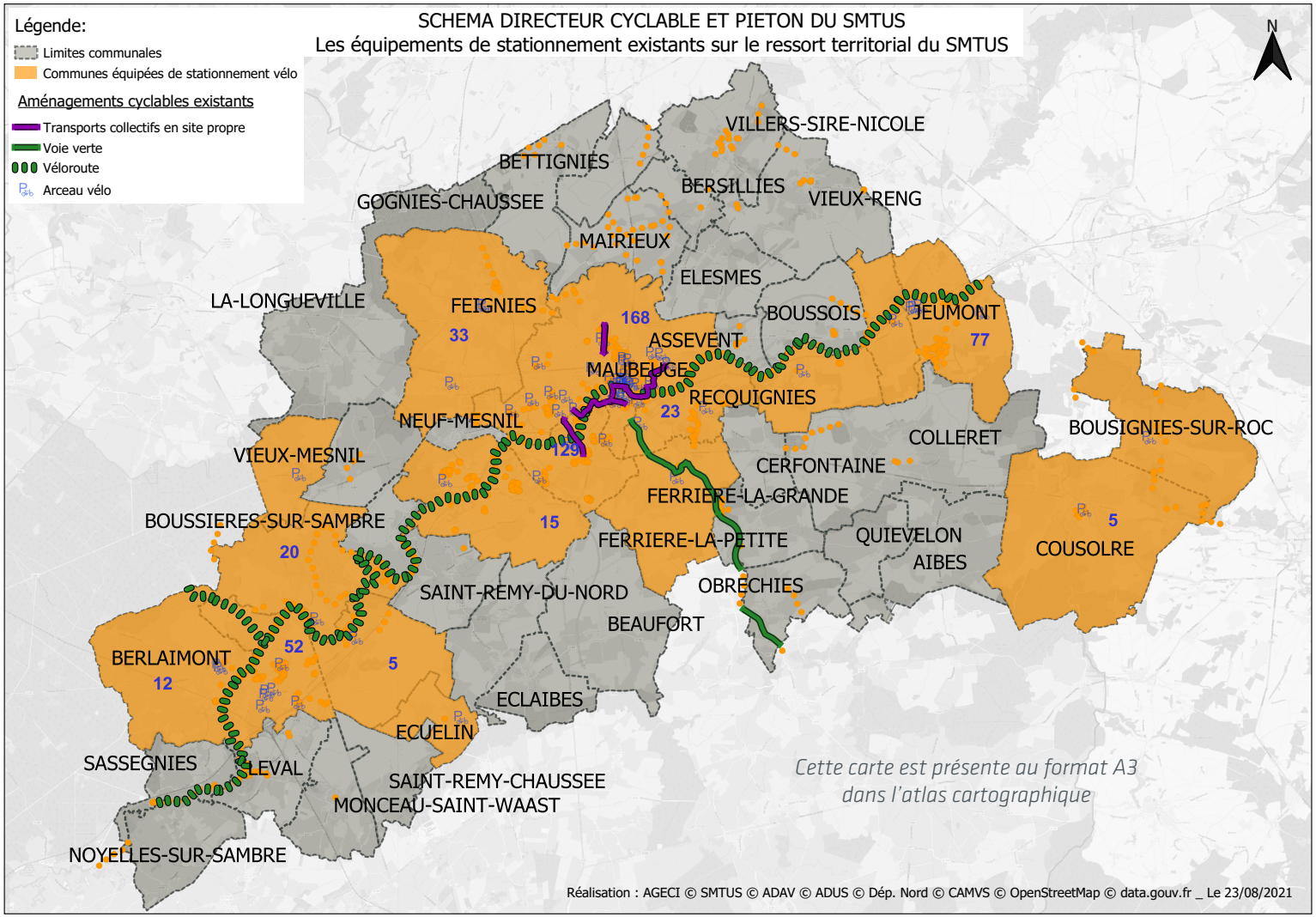


Figure 68 : Les équipements de stationnements cyclables dans le ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

Le tableau de recensement ci-dessous identifie les communes équipées de stationnements cyclables.
Ces derniers peuvent être de courte, moyenne ou longue durée.

	Stationnement sur l'espace public	Places d'initiative privée sur espace public ou espace non clôturé	Places privées clôturées	Box sécurisé
AULNOYE-AYMERIES	8 Abris vélo	RN2	10 (Vallourec) 12 (école J. Curie) Collège Lycée	18
BACHANT	5	-	-	NC
BERLAIMONT			12 (salle de sport)	
BOUSIGNIES-SUR-ROC	Arceaux	-	-	NC
COUSOLRE			5 (école)	
ECUELIN	Arceaux	-	-	NC
FERRIERE-LA-GRANDE	9		-	NC
FEIGNIES	11	5	17	
HARGNIES	Arceaux			NC
HAUTMONT	2		15 (Decathlon/ Intersport)	
JEUMONT	15	-	Collège	-
LOUVROIL		4	50 (collège J. BREL)	
MARPENT	Arceaux	-	-	NC
MAUBEUGE	100	8	Collèges	-
PONT-SUR-SAMBRE			20 (salle de sport)	NC
RECQUIGNIES	Rateliers	-	-	NC
ROUSIES	17	-	6 (école)	

De même, le tableau ci-dessous recense le nombre d'arceaux installés au sein des communes du ressort territorial.

COMMUNES	NOMBRE ARCEAUX
AULNOYE-AYEMERIES	52
BACHANT	5
BERLAIMONT	12
BOUSIGNIES-SUR-ROC	NC
COUSOLRE	5
ECUELIN	NC
FEIGNIES	33
FERRIERE-LA-GRANDE	9
HARGNIES	NC
HAUTMONT	15
JEUMONT	77
LOUVROIL	129
MARPENT	NC
MAUBEUGE	168
PONT-SUR-SAMBRE	20
RECQUIGNIES	NC
ROUSIES	23
VIEUX-RENG	NC
TOTAL GENERAL	548

Arceaux vélo véloroute Aulnoye-Aymeries

Box vélo Gare Aulnoye Aymeries

Gare de Jeumont

Zoo de Maubeuge

Arceau vélo – commune de Hautmont

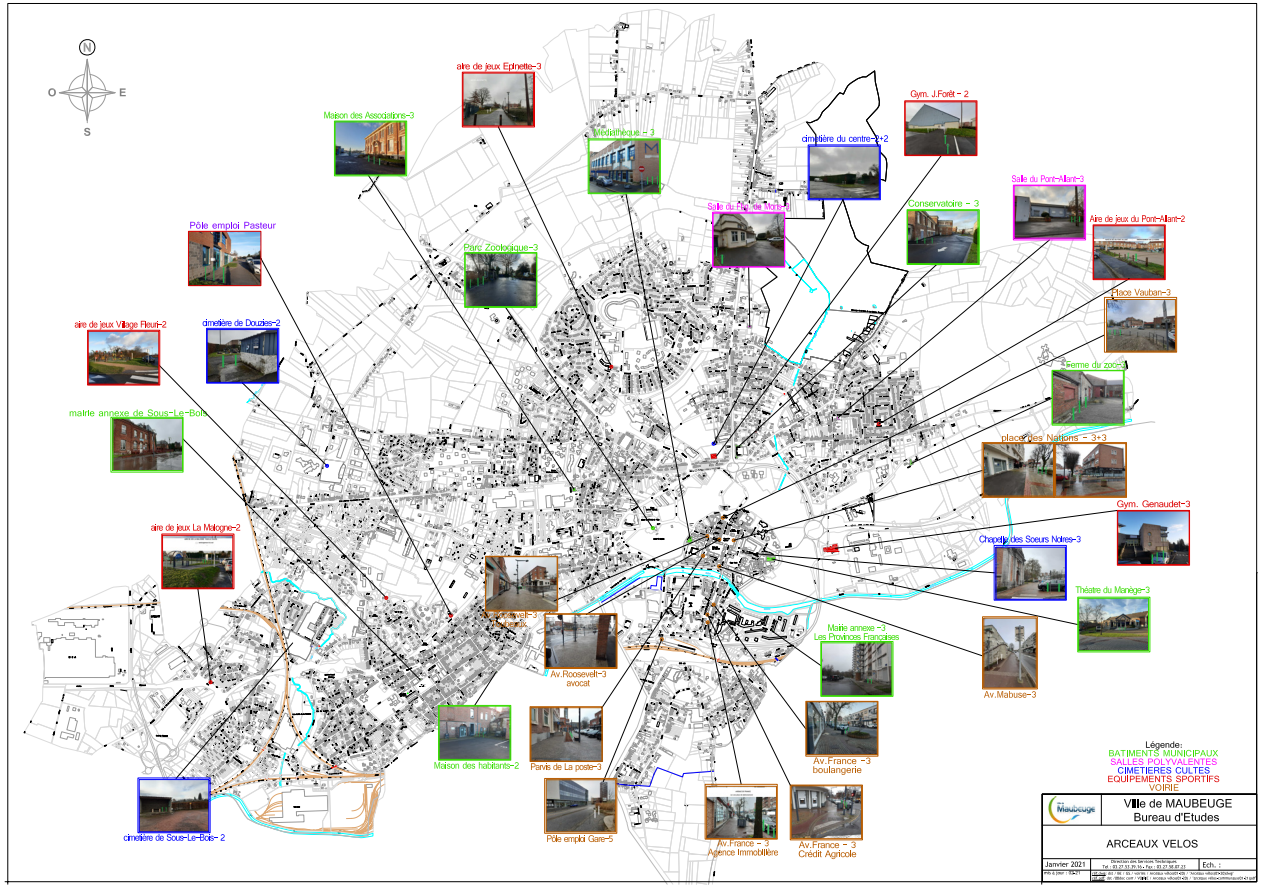
Râteliers à Ferrière-la-Grande

Pour les 17 communes on compte un total de **548 équipements de stationnements cyclables de type appuis ou arceaux.**

La majorité des équipements sont adaptés à du s**tationnement cyclable de courte durée** c'est à dire uniquement pour des arrêts ponctuels. Il s'agit principalement d'arceaux (appuis) et parfois de rateliers dont on déconseille désormais l'utilisation et la pose (risque de voilage de la roue avant, pas de support fixe pour cadenasser le cadre du vélo etc.).

Figures 69 : Exemples d'équipements de stationnement cyclables existants dans le ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

Il est à noter qu'en avril 2021, la commune de Maubeuge a installé **100 arceaux vélo sur son territoire,** dans le cadre de son Plan Vélo approuvé le 28 juin 2021.

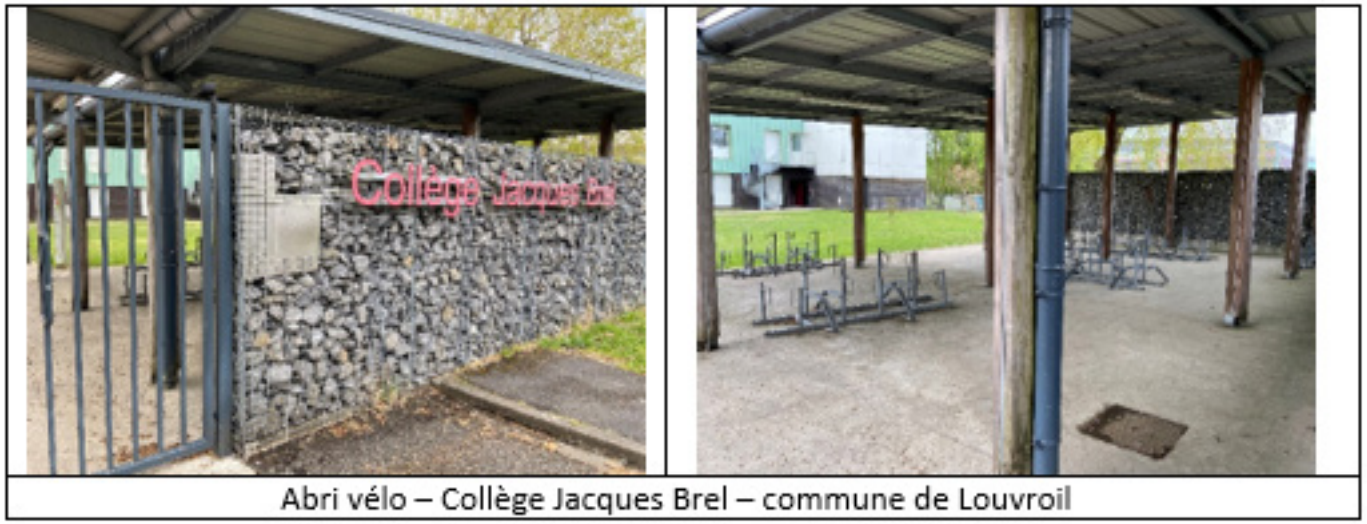


Figures 70 : Plan d'aménagement d'arceaux vélo au sein de la commune de Maubeuge et photos d'illustrations des appuis vélos choisis par la Ville.

Ainsi sur les 548 places inventoriées dans le territoire, **100 sont des aménagements extrêmement récents** ne concernant que la ville principale Maubeuge qui au total propose ainsi 168 places soit 31% de l'offre actuelle.

Outre les appuis ou arceaux vélos, il a été recensé des équipements spécifiques de stationnement moyenne ou longue durée, plus particulièrement dans les établissements scolaires, les équipements sportifs ou encore le relais éco-vélo de Ferrière-la-Grande, dont la finalité est de proposer aux cyclistes un espace complet de services pour la pratique du vélo.

Cependant, à l'exception du relais éco-vélo de Ferrière, la plupart de ces abris vélos proposent des arceaux à l'ancienne, c'est-à-dire où le cycle est retenu par sa seule roue avant ce qui n'est plus aujourd'hui préconisé. En effet, outre les risques de voilage de la roue, de mauvais maintien du vélo qui peut chuter, la protection contre les vols n'est pas optimum puisque le cadre du vélo et les roues ne peuvent pas être vérouillés.



Figures 71 : Exemples d'abris vélo «à l'ancienne» du ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

Dans leurs commentaires, les communes répondantes jugent que l'offre en stationnement cyclable est insuffisante.

3.2. EVALUATION DE LA QUALITE DU STATIONNEMENT CYCLABLE EXISTANT

L'évaluation de la qualité des équipements de stationnement cyclable existants inclut l**a capacité à stationner son vélo de manière pratique et sécurisée**.

La qualité de ce type d'équipements dépend de divers facteurs :

- De la capacité d'accueil globale de vélos en fonction du nombre moyen d'usagers ;
- De la qualité de l'emplacement de l'équipement de stationnement ;
- Du type de support utilisé (points d'attache du vélo, stabilité du vélo, solidité du système, commodité du système, universalité du système pour tout type de vélo).

Elle peut être caractérisée selon 3 niveaux :

- **Bonne** : l'aménagement permet un stationnement aisé et sécurisé du vélo, une bonne solidité de l'équipement, pouvant facilement mettre en confiance le cycliste ;
- **Correcte ou moyenne** : l'aménagement est bon mais présente quelques faiblesses sur des facteurs précités :
- **Mauvaise voire très mauvaise** : l'aménagement ne permet pas un stationnement aisé et pleinement sécurisé du vélo, n'est pas adapté aux différentes pratiques cyclables et ne permet pas de mettre en confiance l'utilisateur.

DES EQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT CYCLABLES EXISTANTS « BONS »

Zone Auchan - Louvroil

Box vélo gare d'Aulnoye-Aymeries

Gare de Jeumont

Zoo de Maubeuge

Figures 72 : Exemples d'équipements de stationnement cyclable «bons» dans le ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

DES EQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT CYCLABLES EXISTANTS « CORRECTS OU MOYENS »

Arceaux vélo véloroute Aulnoye-Aymeries

Figure 73 : Exemple d'équipements de stationnement cyclable «corrects ou moyens » dans le ressort territorial du SMTUS
(Source: AGECI-ENVU2, 2021)

DES EQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT CYCLABLES EXISTANTS « MAUVAIS »

Abri vélo Aulnoye-Aymeries

Salle des fêtes de Rousies

Figures 74 : Exemple d'équipements de stationnement cyclable «mauvais » dans le ressort territorial du SMTUS
(Source: AGECI-ENVU2, 2021)

3.3. LA PRISE EN COMPTE DES CYCLISTES DANS LES GARES

Extrait de l'Etude Mobilités de l'Avesnois – DDTM 59 -2018 :

« La Sambre-Avesnois est traversée par deux axes ferroviaires se croisant à Aulnoye-Aymeries, gare pivot :

- ***Le premier axe dessert Fourmies, Avesnes-sur-Helpe, Aulnoye-Aymeries, Le Quesnoy et permet de rejoindre Valenciennes et Lille au nord-ouest et Hirson au sud-est ;***
- ***Le deuxième axe dessert Landrecies, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Jeumont et permet de rejoindre Saint-Quentin puis Paris, au sud-ouest, via une correspondance.***

Avec 20 points de desserte sur le territoire, 5 ont été identifiés comme pôle gare par le SCOT s'agissant des gares stratégiques pour les besoins en déplacement des habitants (gares de Fourmies, Avesnes-sur-Helpe, Aulnoye-Aymeries, Le Quesnoy et Maubeuge ».

Depuis plusieurs années, le SMTUS est engagé dans la réalisation de pôles d'échanges multimodaux (PEM) ferroviaires autour des gares de son ressort territorial. La création de PEM constitue un acte majeur pour améliorer l'intermodalité et la multimodalité interne au territoire mais aussi l'inclusion du Val de Sambre dans les Hauts-de-France et l'Europe du Nord. Par ailleurs, les PEM, avec la prise en compte systématique des modes actifs sont également d'excellents points d'ancrage pour le développement d'une politique cohérente en faveur du vélo et de la marche.

Chaque PEM ferroviaire se doit d'être un espace ouvert sur la ville et relié au centre-ville et comprend :

- Des aménagements (quais de bus ou gare routière) facilitant les correspondances entre les différents transports collectifs : bus, cars, navettes de centre-ville, transport à la demande (TAD) et train ;
- De l'information multimodale en temps réel sur des panneaux à affichage dynamique ;
- Du stationnement pour les vélos dont au moins un garage à vélos sécurisé par PEM ferroviaire ;
- Des cheminements piétons sécurisés et accessibles ;
- Un P+R (parking-relais), un dépose-minute et un point de rencontre pour le covoiturage.

Actuellement, le SMTUS est engagé dans **la réalisation de 3 PEM ferroviaires à Aulnoye-Aymeries, à Maubeuge et à Jeumont.**

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ne sont pas réservés aux secteurs des gares ferroviaires mais peuvent être aménagés partout où il y a des enjeux d'intermodalités, c'est-à-dire des noeuds de correspondances entre plusieurs modes de transports ou de déplacements à valoriser.

La prise en compte des cyclistes dans les gares

Actuellement, seule la gare ferroviaire d'Aulnoye-Aymeries est équipée d'un abri vélo ou garage à vélo offrant une capacité de stationnement sécurisé et abrité de 18 places aux titulaires d'un abonnement SNCF. L'accès est géré par la carte régionale intermodale PASS PASS.

Les 3 autres gares ferroviaires du Val de Sambre, celle de **Maubeuge, Jeumont et Hautmont** ne possèdent pas encore d'équipement pour le stationnement longue durée sécurisé des vélos.

Cependant, le SMTUS dans le cadre des projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des gares ferroviaires de Maubeuge, Aulnoye-Aymeries et Jeumont prévoit d'**équiper les abords de chacune de ces trois gares de stationnements sécurisés pour les vélos.**

Pour les sites de Aulnoye-Aymeries et de Maubeuge, ces équipements vont parfaitement répondre à une première **obligation réglementaire de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui prévoit dans son article 53 de « renforcer le niveau d'équipement des gares et des pôles d'échanges multimodaux en stationnements vélos sécurisés », avec un minimum de 10 places par équipement.**

A ce sujet, le SMTUS, dans son courrier de réponse du 8 septembre 2020 au ministère chargé des transports sur le plan « Vélo et mobilités actives », a **présenté ses trois projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM)** qui tous comprennent un parking clos et couvert sécurisé pour le stationnement des vélos.

Figure 75 : Le stationnement sécurisé intermodal de la gare d'Aulnoye-Aymeries (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

Ainsi :

- Le **PEM de Maubeuge (place de la Gare)** inclut la pose d'un parking vélo sécurisé de 22 places (dont trois avec bornes de recharge VAE) et un emplacement pour 10 trottinettes, ainsi que, en extérieur à proximité de la gare, 20 appuis vélos. Echéance 2021.

- Le **PEM d'Aulnoye-Aymeries (place de la Gare)** incluera un parking vélo sécurisé de 20 places (avec bornes de recharge VAE) et emplacement pour trottinettes et vélos cargo. Echéance 2022-2023. Cet équipement sera ouvert à tous les publics et pas seulement réservé aux usagers du train comme le parking à vélo existant.

- Le **PEM de Jeumont** comprendra la pose d'un garage à vélos sécurisé non encore dimensionné, et la réalisation d'une liaison douce de 900 mètres entre la gare et le centre-ville de Jeumont.

CONCLUSION DE L'APPROCHE « STATIONNEMENT » :

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT CYCLABLE TRES INSUFFISANTE...

Avec moins de 600 arceaux pour 45 communes dont 30% pour la seule ville principale de Maubeuge qui vient d'en poser 100 en avril 2021 dans le cadre de son Plan vélo, quelques abris vélo mais obsolètes en général dans des établissements scolaires, et au relais éco-vélo de Ferrière, on peut affirmer que l'offre de stationnements vélo est très largement insuffisante.

En termes de stationnements vélos sécurisés ou garage à vélos, seule la gare d'Aulnoye-Aymeries offre 18 places mais réservées aux usagers du train. Les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) ferroviaires portés par le SMTUS vont prochainement offrir : 22 places dont 3 avec recharge pour VAE à Maubeuge, 20 places à Aulnoye-Aymeries et probablement une dizaine ou une quinzaine à Jeumont. Les projets de PEM ruraux ou périurbains vélos-bus complèteront une partie des besoins d'intermodalité du ressort territorial.

La réussite du schéma directeur cyclable repose en partie sur la quantité et la qualité du stationnement pour les vélos qui sera déployé dans le ressort territorial du SMTUS. Cet élément est en effet un des maillons les plus indispensables du système vélo.

4. ETAT DES LIEUX - APPROCHE SERVICES

L'insuffisance, voire le manque de « services » au sein d'un territoire peut entraîner une réduction significative de la pratique du vélo et de la marche et surtout une absence totale de progression du nombre de cyclistes et de marcheurs.

Si à l'échelle nationale, le manque de services en faveur du vélo est fortement décrié par les cyclistes, le ressort territorial du SMTUS ne fait pas exception.

Comment se caractérise le manque de services ?

- L'utilisation de vélos non adaptés à la ville : un « vélo tout terrain » ou un BMX sont moins confortables qu'un « vélo de ville » ou « un vélo tout chemin » ;
- L'utilisation de vélos mal équipés en accessoires de première nécessité : sacoches, sonnettes, écarteurs de danger, catadioptres, lumières avant/arrière ;
- Le faible nombre de réparateurs de vélos : une profession peu qualifiée et dépendante des conjonctures économiques ; souvent spécialisés dans la pratique sportive ;
- L'absence ou la rareté d'un service de location de vélos (durée courte, longue ou libre-service) ;
- L'absence ou la rareté de gardiennage des vélos, pour éviter les vols ;
- L'impossibilité ou la limitation du transport des vélos dans les transports en commun y compris le train.

4.1. LES SERVICES «VELO ET MARCHE» EXISTANTS DANS LE RESSORT TERRITORIAL

Si les aménagements cyclables sont essentiels à la bonne pratique du vélo, ils restent néanmoins insuffisants pour inciter un automobiliste à troquer sa voiture individuelle contre un mode actif.

Les services « vélo » font partie intégrante du système vélo car ils participent à l'amorce d'un changement de comportement puis, contribue à pérenniser les premières tentatives et à éviter les découragements, etc.

Les principaux services « vélo » sont (extrait de l'étude d'évaluation sur les services vélos, ADEME, 2016) :

- La location de courte, moyenne et longue durée de vélos classiques, VAE ou vélos spécifiques (vélo cargo etc.) ;
- Le vélo en libre-service ;
- Les systèmes d'aide à l'achat de vélos classiques utilitaires ou VAE voire d'accessoires ;
- La revente de vélos ;
- Les ateliers de réparation de vélos mais aussi la présence localement de revendeur / réparateurs ;
- Le stationnement sécurisé intermodal en gare ;
- Le stationnement sécurisé intermodal en milieu urbain voire en milieu rural (point d'intermodalité cars-vélos-P+R-covoiturage) ;
- Les services vélos en entreprises.

Les vélobus sont également des services ainsi que les Pédibus pour la marche.

Au sein du ressort territorial du SMTUS, ont été inventoriés les services suivants :

Aulnoye-Aymeries	NOM DU SERVICE	TYPE DE SERVICE
Jeumont	Garage solidaire - Synergie	Location de VAE
Berlaimont	Cycles Pagliccia	Vente et réparation réservé à un public particulier en insertion
Cousolre	Les 2 roues de Cousolre	Vente de vélos (activité commerciale)
Ferrière-la-Grande	Relais écovélo	Accueil vélo (activité commerciale)
Ferrière-la-Grande	AGIIE	Location de VAE et de rosalies électriques (service public)
Hautmont	Décathlon	Location de VAE et de rosalies électriques (réservé à un public particulier)
Intersport	Vente et réparation	Aménager de nouveaux activité commerciale
Louvroil	Vreck	Vente et réparation
Maubeuge	Atelier vélo – Vélo école ADAV	Réparation et animation (activité associative)
Pont-sur-Sambre	DUAT-MAG	Réparation et animation activité commerciale

La représentation cartographique ci-dessous localise les principaux services vélos existants dans le ressort territorial du SMTUS

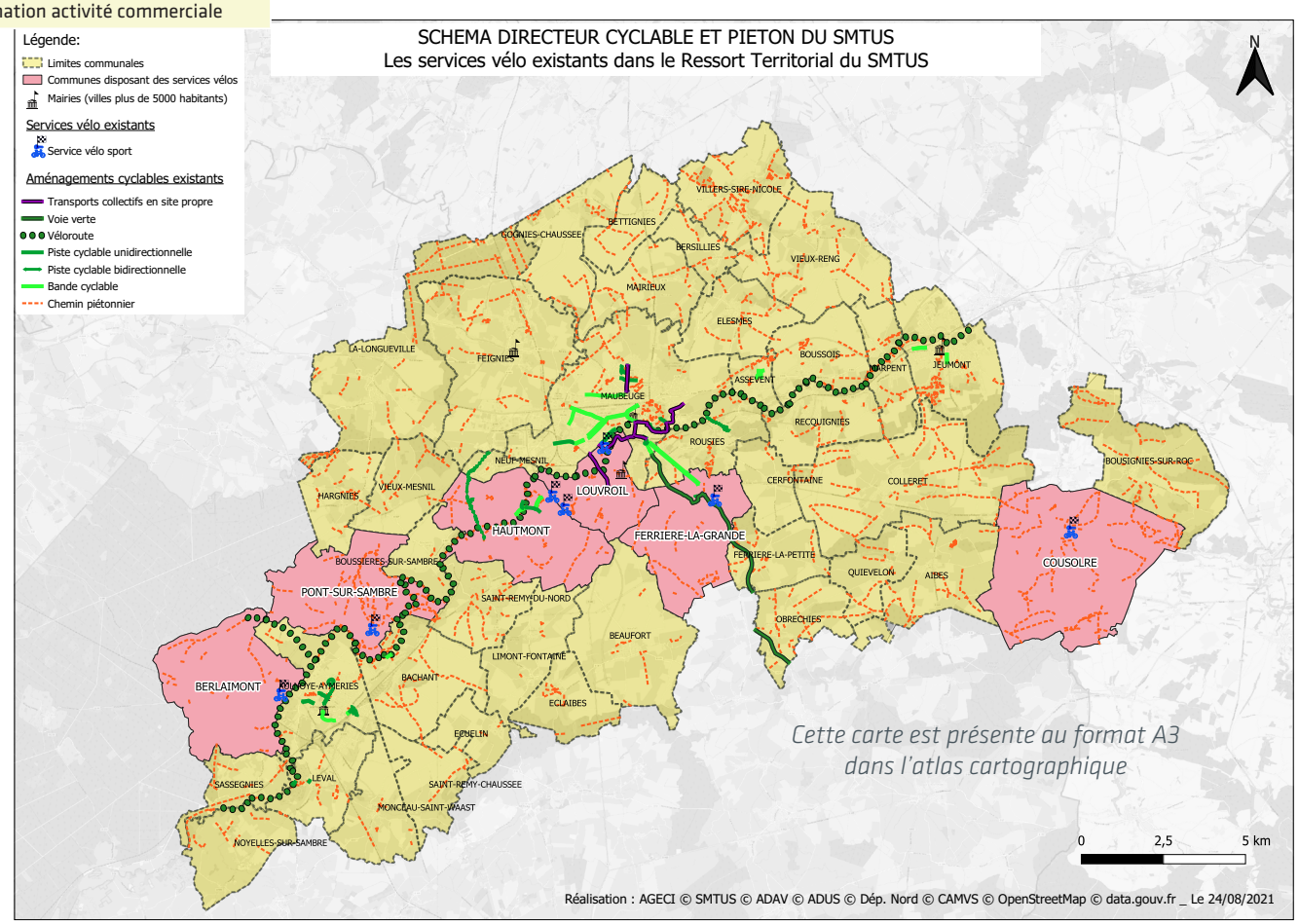


Figure 76 : Les services «vélo» existants dans le ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

Sur les 45 communes du ressort territorial du SMTUS, seules 8 communes proposent des services « vélo ».

4.2. LE RELAIS ECO-VELO DE FERRIERE-LA-GRANDE, UN EXEMPLE DE POINT D'ACCUEIL VELO TOURISTIQUE DANS LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTUS

Aménagé dans l'ancienne gare de Ferrière-la-Grande, le relais éco-vélo est un équipement en lien avec l'Eurovélo n°3 mais également situé à l'entrée de la voie verte de l'Avesnois. Il est également situé au point de départ de l'ancienne voie ferrée Ferrière - Colleret - Cousolre dont la transformation en piste cyclable permettrait de desservir tout le secteur Est du ressort territorial en alternative à la route nationale beaucoup trop dangereuse sans un aménagement lourd de piste cyclable.

C'est aussi une base VTT labellisée par la Fédération Française de Cyclotourisme qui propose :

- Un point d'accueil ;
- Un hébergement (16 lits) labelisé Gîte de France, dont une chambre PMR ;
- Une station de lavage et un atelier de réparation des vélos ;
- Une salle de réunion.

Figure 77 : Le relais éco-vélo de Ferrière-la-Grande (Source: Gites de France)

Chiffres de fréquentation

2016	2017	2018
1 216 nuitées	1 281 nuitées	1 768 nuitées

Les chiffres ci-dessus indiquent une évolution positive de la fréquentation du relais éco-vélo de Ferrière-la-Grande à hauteur de **45,4%.**

QUELQUES INITIATIVES MAIS...

Malgré quelques initiatives, l'offre de services vélo et marche est quasi inexistante dans le ressort territorial.

- Absence complète de service public de location de vélos (sauf associatif et solidaire : AGIEE pour les personnes en situation de handicap, et SYNERGIE pour les publics en situation de précarité) ;
- Très peu de Pédibus
- Seulement cinq commerces de vente et de réparation ;
- Un atelier de réparation solidaire assuré par l'ADAV ;
- Pas de Maison du Vélo.

5. ETAT DES LIEUX - APPROCHE ANIMATION

5.1. QUELQUES INITIATIVES GRÂCE À DES ASSOCIATIONS TRES IMPLIQUEES

L'**Association Droit Au Vélo (ADAV)** est présente sur le territoire par l'intermédiaire d'une antenne locale.
Elle vise à promouvoir la pratique et le développement du vélo, soutient et propose diverses actions telles que :

- Des ateliers vélo participatifs et solidaires :
- Des animations auprès des collectivités et des établissements scolaires autour de la pratique du vélo ;
- Des démarches de sensibilisation dans les établissements scolaires (écoles, collèges), ainsi que dans des centres de loisirs ;

Il existe également :

- Une vélo-école adulte proposée par l'ADAV ;
- Une seule vélo école labellisée à Hautmont.

Le tableau suivant établi à partir des questionnaires aux communes, répertorie les animations existantes dans le ressort territorial.

	SENSIBILISATION	COMMUNICATION	EVENEMENTIEL	AUTRE
AIBES	X			
AULNOYE-AYMERIES	X	X		
ECLAIBES				Chemin de Compostelle
FEIGNIES	X			
FERRIERE-LA-GRANDE	X	Voie verte		Service sportive VTT Ecole cyclo Cyclos Rand Ferrierois
FERRIERE-LA-PETITE	X			
HARGNIES	X			XTER Mormal
HAUTMONT	X			Vélo-école : club Cycl'hautmontois Sport Santé Loisirs
JEUMONT	X			Club cyclo
LOUVROIL	X			
MAIRIEUX	X			Chemin de Compostelle
MARPENT	X			Cyclos rando Marpentois Groupe de marche Piste d'éducation routière
MAUBEUGE	X	X	X	ADAV Club cyclo maubeugeois
NEUF-MESNIL				Club cyclo Neuf-Mesnil + marche
PONT-SUR-SAMBRE				VTT pontois
ROUSIES	X			Team Rousies Club VTT Le celerifere
SAINT-REMY-DU-NORD	X			S.A.R.S.
SASSEGNIES				Traçeux
VIEUX-MESNIL				Club de marche Club de cyclotourisme

On compte **19 communes (42%) bénéficiant d'actions d'animation et de sensibilisation à la pratique du vélo et à son bon entretien.**
Les clubs cyclistes et cyclotouristes constituent également de véritables leviers pour enseigner le vélo aux jeunes (vélo-école). Cependant, les actions de communication menées à l'échelle du territoire concernent uniquement l'approche « touristique » de la pratique cyclable et non l'approche « utilitaire ».

En termes d'événementiel, l'offre est quasi inexistante, hormis l'initiative de la **CAMVS**, récompensée à deux reprises dans le cadre du Challenge de la Mobilité Hauts de France et de l'application de son **plan de mobilité « employeur ».**

5.2. DES PDES, MAIS ENCORE TROP PEU DE PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

Quelques initiatives sont à souligner du côté des établissements scolaires puisque **quatre collèges du ressort territorial sont engagés dans des « plan de déplacement d'établissement scolaire » (PDES)**. Il s'agit :

- Du Collège Jacques Brel à LOUVROIL ;
- Du Collège Eugène Thomas à JEUMONT ;
- Du Collège Jules Verne à MAUBEUGE ;
- Du Collège Pierre de Ronsart à HAUTMONT.

Aucun lycée du ressort territorial n'est engagé dans un PDES.

A noter qu'aucune entreprise supérieure à 100 salariés du ressort territorial n'est engagée dans un « plan de déplacement entreprise » (PDE).

En revanche, la CAMVS forte de ses **400 agents territoriaux** aux profils et aux métiers extrêmement diversifiés s'est engagée depuis 2019 dans la mise en place d'un Plan de Déplacement Administration (PDA) aujourd'hui dénommés **Plan de Mobilités Employeur**.

La CAMVS a été lauréate du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France **en 2019** (entreprises de 250 à 499 salariés) :

- De la catégorie « Meilleur taux de covoiturage» ;
- Prix coup de coeur du jury ;

Pour un total de 13 456 km parcourus en modes de déplacement alternatifs soit l'équivalent d'un aller-retour Paris-Chicago et 1,5 tonne de CO^2 non-émis.

Et **en 2020**:

- De la catégorie « Meilleur taux de covoiturage» ;

Au-delà de la crise sanitaire, cet EPCI majeur pour le territoire poursuit sa démarche et veut l'amplifier. La CAMVS se propose comme site pilote dans le cadre du schéma directeur cyclable et piétonnier du Val de Sambre.

Figure 78 : Remise du prix « Challenge de la mobilité Hauts-de-France» en 2019 (Source: site officiel de la CAMVS)

5.3. DES CAFES RANDO MAIS EXCLUSIVEMENT TOURNÉS VERS LA RANDONNEE PEDESTRE

Toujours en termes de sensibilisation, les cafés rando favorisent les rencontres entre les randonneurs et facilitent les échanges sur les bonnes pratiques. Véritables relais de l'information à destination des randonneurs et des touristes de passage, les cafés rando proposent :

- Un accueil des randonneurs en groupe ou individuel dont la qualité est évaluée et répond à une charte ;
- Une grande souplesse dans le service: repas tirés du sac, petite restauration sur réservation ;
- Des locaux qui accueillent les randonneurs en toute saison ;
- Une connaissance du secteur et des informations sur la randonnée: curiosités touristiques, visites guidées, possibilités d'hébergement, circuits fléchés, état des chemins, associations de randonneurs.

Trois Cafés Rando, espaces de services et d'animation, sont labellisés dans le ressort territorial du SMTUS :

- Le Sulky à Berlaimont ;
- Le café de la place et le Canari à Cousolre ;
- Le Vol au vent à Elesmes.

Cette carte est présente au format A3 dans l'atlas cartographique

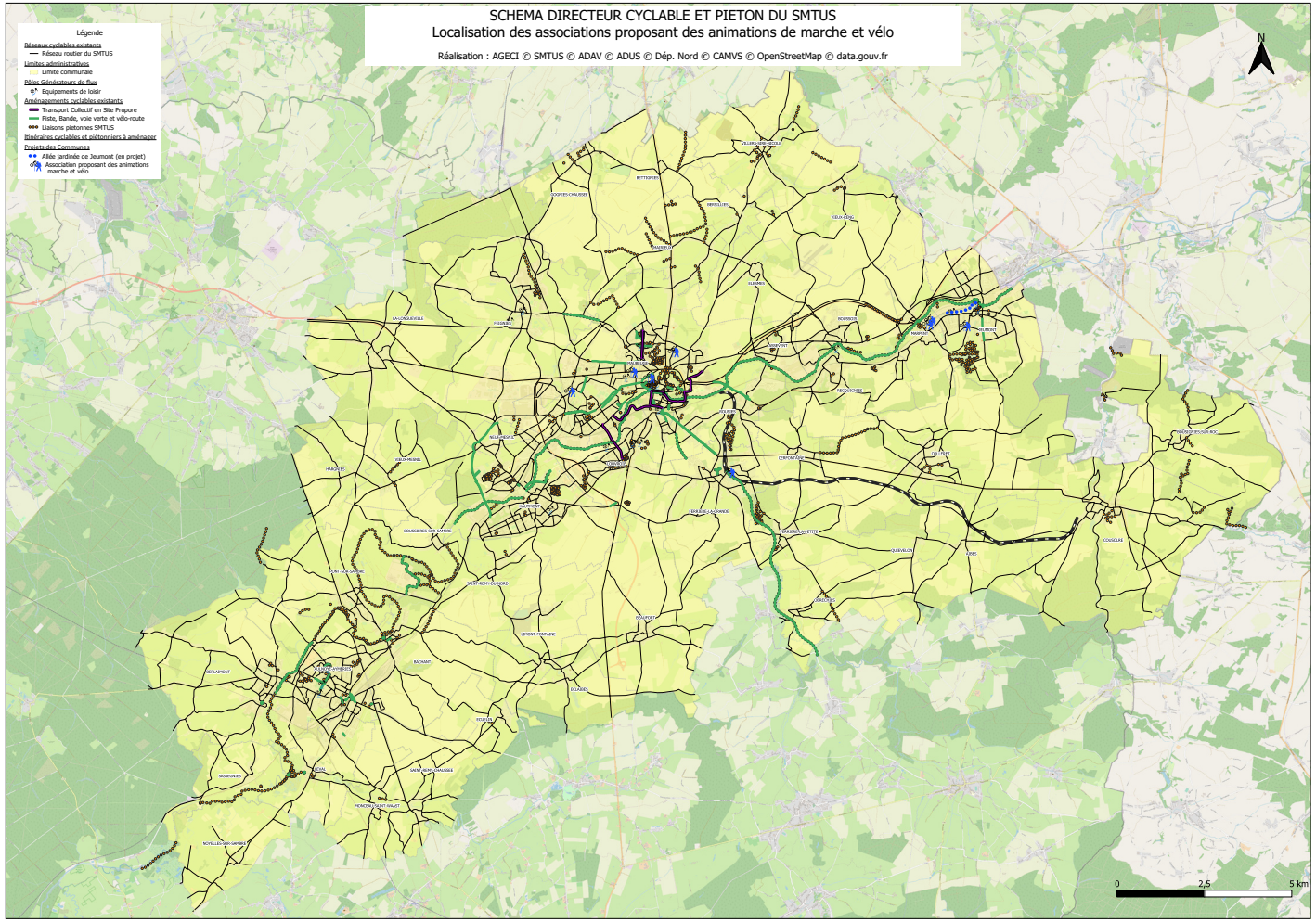


Figure 79 : Les associations d'animations pédestres et piétonnes du ressort territorial du SMTUS (Source: AGECI-ENVU2, 2021)

5.4. PAS D'EVENEMENTIEL MALGRÉ UNE OFFRE NATIONALE DIVERSIFIÉE

Les événements prévus pour l'année 2021, voire 2022, sont les suivants :

- Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège – 17 au 21 mai 2021 ;
- Mai à vélo du 1er mai au 30 juin 2021 ;
- Journée mondiale de la bicyclette – 3 juin 2021 ;
- Fête du vélo ;
- Semaine de la mobilité ;
- Journées nationales des voies vertes ;
- Challenge mobilité Hauts-de-France, dont la CAMVS a été lauréate par deux fois ;
- Vel'Europe – 22 août au 3 octobre 2022.

Challenge de la mobilité 2021

Mai à Vélo - Maubeuge

Tour à vélo - du champ à

CONCLUSION DE L'APPROCHE « ANIMATION » : DES ANIMATIONS MAIS TRES PONCTUELLES ET PLUTOT A VOCATION LUDIQUE OU SPORTIVE...

Dans le ressort territorial du SMTUS, l'offre de sensibilisation et d'animation en faveur du vélo et de la marche est principalement orientée vers le **ludique et le sportif**. En dehors des initiatives ponctuelles de l'Association Droit au Vélo (ADAV), **aucun programme public n'existe** pour développer une culture cycliste et piétonne et une pratique utilitaire du vélo et de la marche en Val de Sambre.

La loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place d'un programme annuel d'apprentissage du vélo pour tous, **le dispositif « Savoir rouler à vélo »**, « afin de permette à chaque enfant de maitriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public ». Cet outil de sensibilisation serait à intégrer le plus largement possible dans les programmes scolaires primaires.

6. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

APPROCHE VOIRIES

- Les enquêtes comptent 9 kilomètres d'aménagements cyclables de voirie.
- Il existe un réseau véloroute voies vertes structuré autour de l'EVV3 et qui fait l'objet, depuis longtemps, de projets portés par la CAMVS et le Département.

Il existe également deux voies de bus en site propre le TCSP Maubeuge-Louvroil (9 km) et le TCSP Epinette (2,4 km) autorisés à la circulation des vélos et des piétons qu'il faut promouvoir et qui pourraient structurer un futur réseau utilitaire cyclable et piétonnier.

Mais, à l'exception de ces axes, le réseau utilitaire notamment intra urbain de type pistes ou bandes cyclables, zones 30 ou zones 20 est insuffisant et reste à développer. Quant aux trottoirs, ils sont absents en milieu rural et trop souvent impraticables car encombrés par du stationnement automobile.

APPROCHE STATIONNEMENT

- Les enquêtes dénombrent un peu moins de 600 arceaux vélo (548) dans 17 des 45 communes du ressort territorial dont 30% à Maubeuge. Seule la gare ferroviaire d'Aulnoye-Aymeries propose 18 places dans un garage à vélo sécurisé mais réservé aux usagers du train.

Malgré les projets de garages à vélos sécurisés des projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) ferroviaires portés par le SMTUS et les 100 arceaux vélos (comptés parmi les 600 de l'inventaire) installés par la ville de Maubeuge, l'offre en stationnement pour les vélos apparait comme sensiblement insuffisante à l'échelle d'un ressort territorial de 129 000 habitants.

APPROCHE SERVICES

- Il existe des commerces, des clubs et quelques services tournés vers l'insertion de publics fragiles mais surtout vers la pratique ludique et sportive du vélo et de la marche, dont le relais éco-vélo de Ferrière-la-Grande.

Mais absence totale d'offre de services publics: location de vélos, pédibus, Maison du vélo, aide à l'achat etc.

APPROCHE ANIMATION

- Il existe des animations ponctuelles et un vélo-école portés par l'ADAV, des PDES en cours, de trop rares plans de mobilité employeur en cours, des cafés rando.

Mais globalement, absence de programme structuré et systématique pour développer une culture du vélo et de la marche dans le ressort territorial du SMTUS.

Le diagnostic est également synthétisé sous la forme d'une matrice **« AFOM »**, qui constitue un outil d'aide à la décision permettant par la suite de définir un programme d'actions en matière de mobilité active qui soit adapté au contexte territorial et vise l'opérationnel.

ATOUTS	FAIBLESSES
• Près de 50 km de Véloroute (EVV3) Voie Vertes ; • Des continuités avec le Ravel belge ; • Existence du Relais Eco vélo ; • Une forte dynamique touristique et ludique en faveur des modes actifs ; • Presque 12 km de voie de bus en site propre ouverte à la circulation des vélos et des piétons dont 9 pour le TCSP Maubeuge-Louvroil ; • Présence d'associations motivées voire militantes - d'associations d'insertion -d'associations de randonneurs et de clubs cyclistes ; • Des commerces spécialisés dans la vente et la réparation de vélo (VRECK, Décathlon, Intersport, DUAT-MAT) ; • Des PDES et la CAMVS engagée dans un PDA (PME aujourd'hui) ; • Déjà des démarches de sensibilisation dans les écoles ; • Des pratiques spontanées de déplacement vélo.	• Nombreuses discontinuités ; • Nombreux points noirs (76 recencés) ; • Peu de projets d'aménagements piétonniers et cyclables hormis les Véloroutes, les PEM (stationnements sécurisés) et la liaison cyclable et piétonne dite « allée jardinée » de Jeumont ; • Absence de services publics notamment de locations et de sensibilisations.
OPPORTUNITÉS	**MENACES**
• Le déploiement du réseau point nœud et l'EV31 Maubeuge-Forêt de Mormal ; • L'étude de requalification de l'ancienne voie ferrée Ferrière-Cousolre ; • Le projet de liaison cyclable et piétonne dite « Allée Jardinée» à Jeumont ; • Les projets de pôles d'echanges multimodaux (PEM) ferroviaires et de points d'intermodalités vélo:bus(notamment en milieu rural) portés par le SMTUS ; • La démarche volontaire de la Ville de Maubeuge avec son Plan Vélo municipal ; • La volonté de la CAMVS de promouvoir les mobilités alternatives à automobilisme ; • La forte prise de conscience et dynamique développée à l'échelle nationale et la multiplicité des aides tant financières que conceptuelles qui en découle ; • Le projet du contournement routier de Maubeuge pour une requalification de voies urbaines (avenue de Ferrière – Avenue Jean-Jaurès etc.).	• Le ressort territorial du SMTUS partagé entre le rural et l'urbain ; • Une population qui voit encore la voiture comme le signe de la réussite sociale et économique ; • Peu de congestion automobile et aucune tension en matière de stationnement.