



RAPPORT D'ACTIVITÉS | 2015

SITURV

Syndicat mixte issu de la fusion
du Syndicat Intercommunal
des Transports Urbains de la
Région de Valenciennes et du
Syndicat Intercommunal pour
la Promotion de l'Enseignement
Supérieur conformément à
l'arrêté Préfectoral du 15 mai 2014
approuvant les statuts

SOMMAIRE

Historique et présentation	4
Le SITURV, syndicat mixte issu de la fusion	4
Le Comité Syndical	4
Le Bureau Exécutif	6
Les commissions	6
Les participations dans les organismes extérieurs	7
Les services	8
Les données financières	10
Les relations contractuelles	10
Les travaux et réalisations	14
La ligne T2	14
Le marché de maîtrise d'oeuvre pour la création d'une zone de retournement à la station Vosges	14
Les installations générales	14
Le service public	16
Le fonctionnement du réseau	17
La tarification	18
Le transport à la demande	20
Le fonctionnement	20
Le service SESAME	22
Pour qui ?	22
un service certifié NF	22
le fonctionnement	23
La sécurité autour du tramway et du bus	24
Les aménagements pour renforcer la sécurité	24
Le suivi de la sécurité	24
Les accidents	25
Le SCoT du Valenciennois	26
Deux missions principales : accompagner la mise en oeuvre et assurer le suivi	27
Faire évoluer le SCoT	30
Les CDAC	30
Les recours à l'encontre du SCoT	30
Le plan de déplacements urbains	31
Les modalités de suivi du PDU	31
Le comité restreint	32
L'étude sur les P+R	32
L'étude sur la faisabilité d'un TCSP entre Valenciennes et Petite-Forêt	34
Le Schéma Directeur Cyclable	35
Le schéma directeur d'accessibilité	38

HISTORIQUE ET PRÉSENTATION

Le SITURV, Syndicat Mixte issu de la fusion

Le Syndicat Mixte issu de la fusion a été créé par un arrêté préfectoral du 31 janvier 2013 modifié par l'arrêté du 17 septembre 2013 qui a fixé la date de fusion au 1^{er} juillet 2014 au lieu du 1^{er} janvier 2015 puis par l'arrêté du 22 avril 2014 qui a avancé la date au 1^{er} juin 2014.

L'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 a approuvé les statuts.

Ses compétences sont les suivantes :

- l'étude, l'organisation, l'exploitation des transports urbains,
- la réalisation des infrastructures nécessaires aux transports collectifs correspondants,
- l'approbation, le suivi, la participation à la mise en œuvre et la révision des dispositions du plan de déplacements urbains,
- l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale.

Les statuts ont fixé un mode de représentation paritaire de 23 délégués titulaires et 12 délégués suppléants pour chaque établissement public de coopération intercommunale membre. Ils ont également réparti également entre les membres la contribution au financement du Syndicat Mixte.



Le Comité syndical

Le Comité syndical, a été mis en place le 2 juin 2014. Sa composition a été modifiée à deux reprises en 2015 en raison de la modification de la composition dans un premier temps de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut puis de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole.



Au 31 décembre 2015, le Comité syndical est composé des 46 délégués titulaires suivants :

VALENCIENNES METROPOLE

BILLOIR Ludivine,
BOURGUIN Alain,
BURY Marc,
CAPPELLE Denise,
CHOTEAU Marie-Andrée,
COQUELET Camille,
DEBACKER Francis,
DEE Alain,
DELMOTTE Gérard,
DORDAIN Joël,
DUBOIS Jean Marie
DUBRULLE José,
DULIEU Jean- Claude,
GIADZ Thierry,
GOZE Anne,
LETARD Valérie,
PIETTE Henri,
RASZKA Alexandre,
RAVEZ Gérard,
THIEME Fabien,
VANHELDER Pascal,
VERFAILLIE Jean-Noël,
ZINGRAFF Raymond.

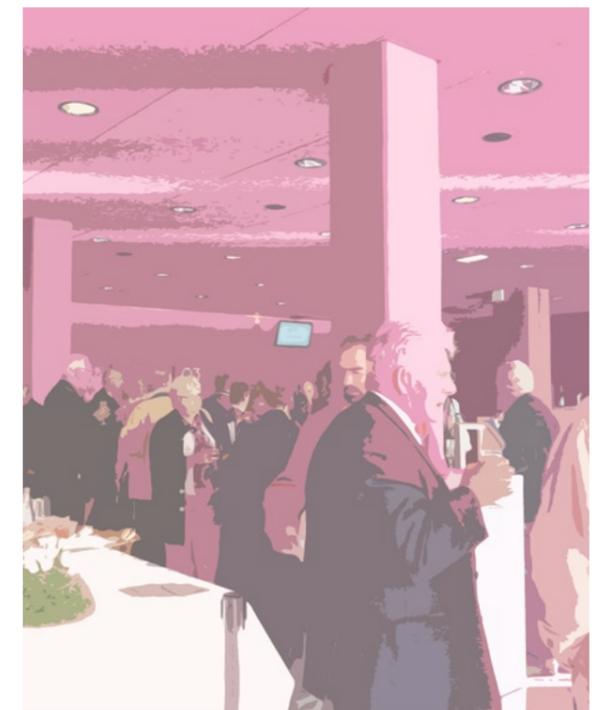
LA PORTE DU HAINAUT

BAILLEUX Marie Claire
BERKMANS Francis,
BLAISE Michel,
CASTIGLIONE Salvatore,
COLIN Clotaire,
COMYN Jean-Paul,
DELATTRE Jean-François,
DEWITTE Michel,
DOMIN Waldemar,
DUFOUR-TONINI Anne-Lise,
LEJEUNE Bruno,
LOUVION Jacques
MESSAGER Jean-Claude,
NELAIN Christine,
RENAUD Éric,
ROBIN Aymeric,
RYCKELYNCK Jean-Paul,
SALIGOT Bruno,
SAUVAGE Daniel,
SOPO Bernadette,
TONDEUR Jean-Marie,
WOJTOWICZ Francis,
ZAWIEJA Isabelle.

En 2015, le Comité s'est réuni à six reprises :

- 26 janvier
- 12 février
- 3 avril
- 15 avril
- 15 juin
- 16 décembre.

Et a procédé à l'examen de 53 délibérations.



Le Bureau exécutif

Le Bureau est composé de 10 membres.

Le poste de 4ème Vice Président rendu vacant suite à l'invalidation des élections municipales de La Sentinelle, a fait l'objet d'une désignation par le Comité Syndical du 15 juin 2015 de manière à compléter le Bureau Exécutif.

Au 31 décembre 2015, le Bureau est composé de :

La Présidente : Anne-Lise DUFOUR-TONINI

Les Vice-Présidents :

Gérard DELMOTTE

DSP, organisation du réseau, relations avec l'exploitant

Eric RENAUD

Finances comptabilité

Pascal VANHELDER

PDU, mise en œuvre et suivi, PDE, modes doux, vélo, schéma piétons, pôles d'échanges et stationnement

Jean-Paul RYCKELYNCK

SDA, mise en œuvre, suivi, transport PMR

Les commissions

Ces groupes de travail élaborent les projets du Syndicat. Le SITURV compte 6 commissions.

*Délégation de Service Public

Membres titulaires : Monsieur Jean Claude MESSAGER, Monsieur Bruno SALIGOT, Monsieur Jean-Paul RYCKELYNCK, Monsieur Gérard RAVEZ, Monsieur Henri PIETTE

Membres suppléants : Monsieur Clotaire COLIN, Monsieur Waldemar DOMIN, Madame Christine NELAIN, Monsieur Thierry GIADZ, Monsieur Alain DEE

*Commission Consultative du Service Public Local de Transports

Membres titulaires : Monsieur Jean Claude MESSAGER, Monsieur Bruno SALIGOT, Monsieur Jean-Paul RYCKELYNCK, Monsieur Gérard RAVEZ, Monsieur Henri PIETTE

Membres suppléants : Monsieur Clotaire COLIN, Monsieur Waldemar DOMIN, Madame Christine NELAIN, Monsieur Thierry GIADZ, Monsieur Alain DEE

Représentants des associations : la FNAUT (fédération nationale des usagers du transport), le CHAT (collectif handicap et accessibilité pour tous), l'association Droit au Vélo, la CLCV (consommation, logement et cadre de vie) Valenciennes, la CLCV (consommation, logement et cadre de vie) Denain.

Joël DORDAIN

Sécurité & Comité Local de sécurité

Salvatore CASTIGLIONE

Grands projets et commission d'appel d'offres

Raymond ZINGRAFF

Suivi du SCoT

Bruno LEJEUNE

Travaux

Henri PIETTE

Commission d'indemnisation et relations institutionnelles

Le Bureau Exécutif s'est réuni à huit reprises :

- 6 janvier 2015
- 22 janvier 2015
- 27 mars 2015
- 18 mai 2015
- 12 juin 2015
- 28 août 2015
- 27 novembre 2015
- 11 décembre 2015.

Et a procédé à l'examen de 34 délibérations.

*Commission d'Appel d'offres permanente

Membres titulaires : Monsieur Clotaire COLIN, Monsieur Alain DEE, Monsieur Gérard DELMOTTE, Monsieur Gérard RAVEZ, Monsieur Jean-Marie TONDEUR

Membres Suppléants : Madame Ludivine BILLOIR, Madame Marie-Andrée CHOTEAU, Monsieur Michel DEWITTE, Monsieur Waldemar DOMIN, Monsieur Joël DORDAIN

*Personnes à Mobilité Réduite

Présidence : Monsieur Jean-Paul RYCKELYNCK

Membres titulaires : Monsieur Jean-Paul COMYN et de Monsieur Jean Marie DUBOIS

Représentants des associations : l'APF, le CHAT
Assistance : médecin conseil en partenariat avec le Centre Hospitalier de Valenciennes

*Indemnisation des professionnels riverains

Présidence : Monsieur Henri PIETTE

Membres à voix délibérative : un représentant de la chambre du commerce et d'industrie, un représentant de la chambre des Métiers, un élu de la commune concernée par les travaux.

Membres à titre consultatif : un représentant de l'union du commerce concernée, un représentant des services du SITURV.

*Comité Restreint et Comité plénier du Plan de Déplacements Urbains

Représentants du SITURV : Messieurs Pascal VANHELDER et Raymond ZINGRAFF

Les participations dans les organismes extérieurs

GART

Le SITURV est membre de l'association GART « Groupement des Autorités Responsables de Transport » dont le but est de :

- assurer les échanges d'informations entre les élus responsables de transports collectifs, des déplacements de personnes et des transports de marchandises ;
- ouvrir le dialogue avec tous les acteurs concernés par les déplacements ;
- être l'interprète des autorités organisatrices de transport pour toutes les questions relatives aux déplacements de personnes et aux transports de marchandises auprès de l'Etat et de l'Union Européenne ;
- développer les échanges sur les transports collectifs, les déplacements de personnes et les transports de marchandises avec les collectivités territoriales au niveau européen et mondial.

Il est représenté par :

Titulaire : Madame Anne-Lise DUFOUR-TONINI

Suppléant : Monsieur Pascal VANHELDER

SMIRT

Le SITURV est adhérent au SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports) dont les compétences sont la :

- coordination des services organisés par les membres du SMIRT,
- mise en place d'un système multimodal d'information à l'intention des usagers,
- recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Les représentants du SITURV sont :

Titulaires : Madame Anne-Lise DUFOUR-TONINI, Madame Valérie LETARD

Suppléants : Monsieur Jean-Claude MESSAGER, Monsieur Francis DEBACKER



LES DONNÉES FINANCIÈRES

Le budget 2015 du Syndicat a été voté le 15 avril 2015 et a fait l'objet d'une décision budgétaire modificative adoptée le 16 décembre 2015.

Les montants ainsi votés (opérations réelles et d'ordres) s'élèvent à 113 890 427,19 € en dépenses et recettes de fonctionnement et 49 767 794,93 € en dépenses d'investissement et 75 175 893,73 € en recettes d'investissement.

L'excédent budgétaire (opérations réelles) au titre de l'année 2015 peut être synthétisées comme suit :

Dépenses de Fonctionnement : 82 833 086,90 €

Recettes de Fonctionnement : 92 259 371,35 €

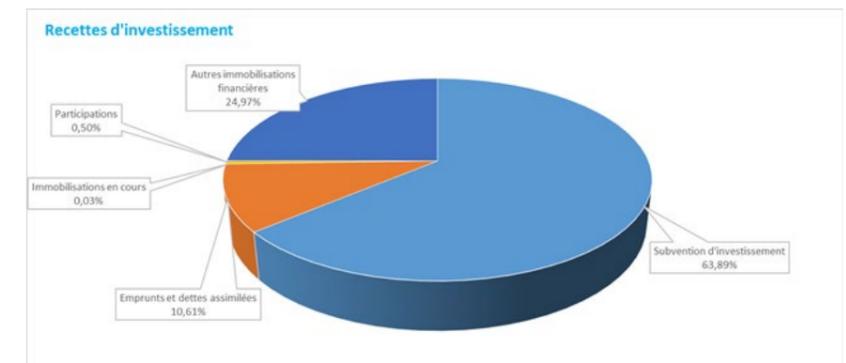
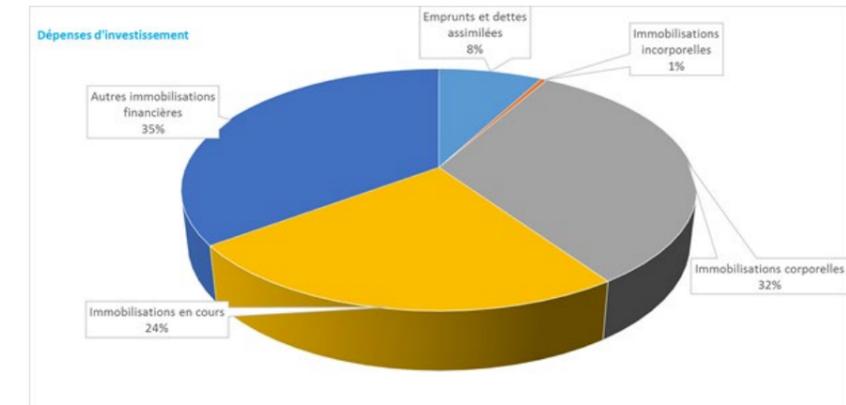
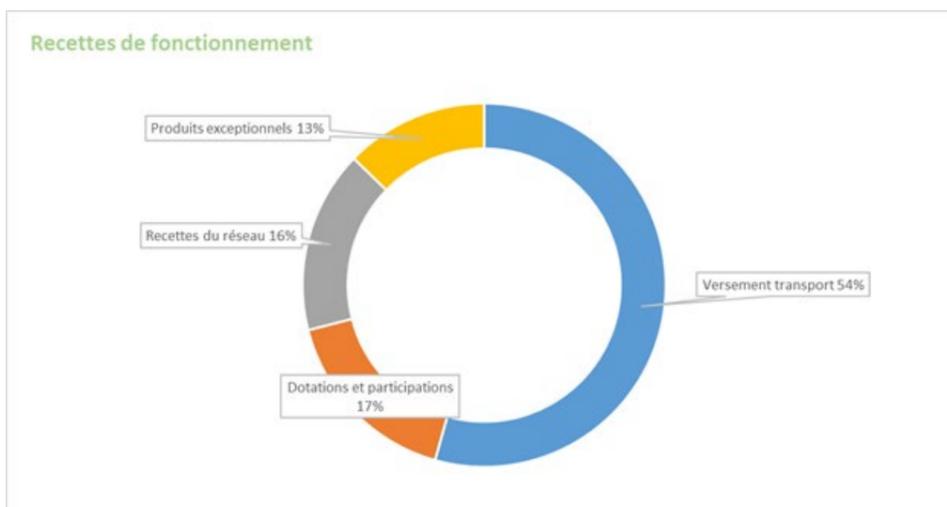
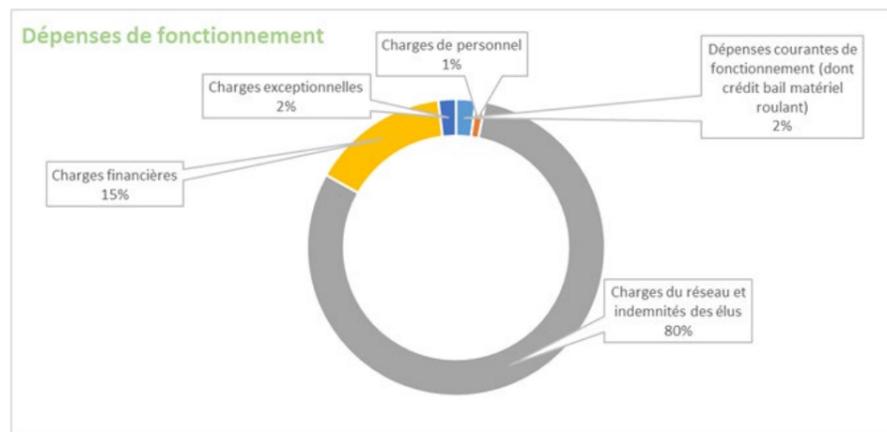
Dépenses d'investissement : 28 136 739,09 €

Recettes d'investissement : 44 118 553,44 €

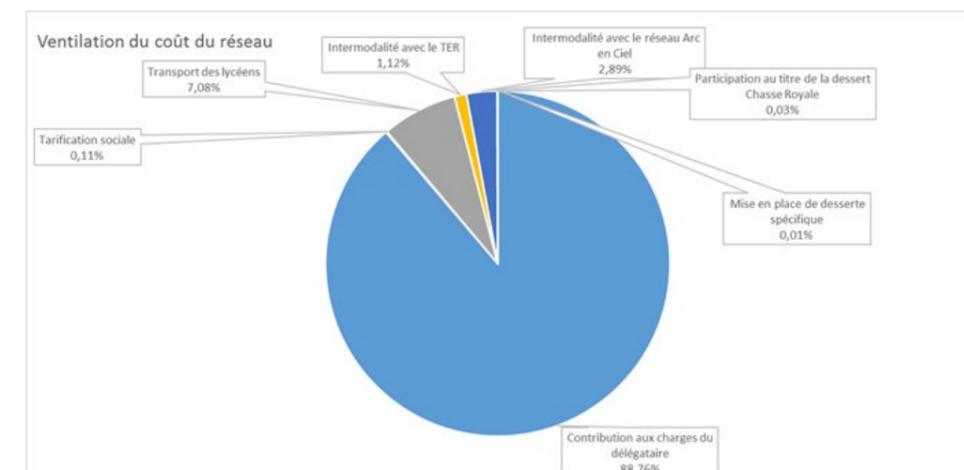
L'ensemble des dépenses et recettes a été exécuté à plus de 99%.

Les représentations graphiques suivantes illustrent ainsi la composition des dépenses et recettes¹ exécutées au titre de l'année 2015.

¹Pour les seules opérations d'ordres



Zoom sur le coût du réseau 2015



Vue d'ensemble des dépenses et recettes du Syndicat (avant et après fusion) 2007/2015

en €	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Ancien SITURV 2014	2014	2015
Investissement										
Dépenses réelles	53 687 773	18 729 003	8 956 088	9 935 237	12 865 718	65 120 314	91 739 153	8 056 526	21 678 016	13 839 248
Dépenses d'ordre	8 674 480	11 167 425	10 923 559	12 711 403	11 371 710	7 437 375	11 722 416	0	19 361 576	21 631 056
Dépenses patrimoniales	10 263 712	4 066 488	1 106 253	1 173 325	755 375	5 604 512	12 215 830	3 658 784	4 126 755	9 883 000
Reprise du déficit n-1	10 876 226	18 489 518	20 543 774	9 738 772	18 193 793	16 129 562	32 736 126	0	26 319 656	25 408 099
Total dépenses	83 502 190	52 452 433	41 529 673	32 958 737	43 182 596	94 291 762	148 413 525	11 715 310	71 486 003	70 761 423
Recettes réelles	38 796 859	4 972 427	13 905 194	4 163 638	7 152 458	44 687 693	62 863 734	7 846 811	25 669 627	38 718 867
Recettes d'ordre	4 309 343	3 823 582	3 356 772	0	89 707	91 077	1 054 760	0	1 748 651	1 629 896
Recettes patrimoniales	11 030 245	4 623 134	1 731 026	1 877 966	755 495	5 604 512	12 293 494	3 658 784	4 127 626	253 465
Affectation au résultat	10 876 226	18 489 518	12 797 910	8 723 941	19 061 374	11 172 354	10 447 181	35 325 777	14 537 999	4 332 565
Total recettes	65 012 673	31 908 659	31 790 902	14 764 945	27 053 034	61 555 636	86 659 169	46 831 372	46 077 904	44 934 793
 Fonctionnement										
Dépenses réelles	38 544 838	38 938 825	39 689 411	46 299 551	42 995 214	41 290 912	54 483 281	11 738 112	42 133 049	82 326 390
Dépenses d'ordre	4 309 343	3 823 582	3 356 772	0	89 707	91 077	1 054 760	0	1 748 651	1 629 896
Dépenses patrimoniales	766 539	545 817	624 773	704 641	121	0	77 665	0	871	253 465
Total dépenses	43 620 720	43 308 223	43 670 956	47 004 193	43 075 041	41 381 989	55 615 706	11 738 112	43 882 571	84 209 750
Recettes réelles	40 825 763	41 132 544	41 470 737	53 998 823	45 931 007	44 759 031	76 043 310	25 388 650	28 618 562	93 128 576
Recettes d'ordre	8 674 480	11 168 329	10 923 559	12 711 403	11 371 710	7 437 375	11 722 416	0	19 361 576	21 631 056
Reprise de l'excédent n-1	16 415 250	3 805 260	0	0	644 660	3 695 982	4 063 218	887 462	234 998	0
Total des recettes	65 915 492	56 106 133	52 394 296	66 710 226	57 947 377	55 892 388	91 828 944	26 276 112	48 215 136	114 759 632
Clôture										
Avant RAR	3 805 254	-7 745 864	-1 015 431	1 512 242	-1 261 226	-18 225 727	-25 541 117		-21 075 535	4 723 252
RAR	-3 197 851	7 745 864	-1 590 078	-867 581	4 957 208	22 288 945	26 428 579		18 534 681	-3 427 873
Après RAR	607 403	0	-2 605 509	644 661	3 695 982	4 063 218	887 462		-2 540 854	1 295 379

Etat de la dette au 31 décembre 2015

Fin 2015, l'encours de dette atteint 158,5 M€.

n° de contrat	CRD	Taux au 31/12/2015	Durée résiduelle	Gissler
VO21180/cc	12 464 319,67 €	5,75%	29	Taux fixe
VO21181/oc	9 983 323,87 €	4,74%	16	Taux fixe
77800992Y	6 462 628,77 €	4,45%	30	Taux fixe
4511813	4 105 835,07 €	1,78%	9	Taux fixe
77800992Y	3 311 203,12 €	4,09%	31	3B
7565808 (ex SIPES)	740 470,78 €	6,56%	13	Taux fixe
99141634101bis	16 456 862,31 €	4,79%	29	Taux fixe
99144249301	14 222 667,43 €	4,98%	29	1B
99141634204bis	8 027 338,42 €	4,45%	30	Taux fixe
99142885529	4 137 934,62 €	4,09%	31	3B
MON239593EUR	24 483 424,06 €	5,75%	29	Taux fixe
MPH258871EUR	11 172 751,39 €	5,23%	31	3B
MPH270407EUR	11 172 751,27 €	4,88%	31	3E
MIN239581EUR	12 367 155,51 €	4,45%	30	Taux fixe
MPH259022EUR	6 344 833,40 €	4,09%	31	3B
362588	13 000 000,00 €	1,75%	38	Taux fixe
Total	158 453 499,69 €			

Projections budgétaires 2016 - 2022

en € - budget HTVA	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dépenses d'investissement	33 997 076	26 969 439	26 914 823	26 963 983	26 958 341	27 711 087	27 047 490
Investissements (HTVA)	0,0%	11 121 102	3 844 002	3 659 002	3 571 048	3 421 048	3 389 927
Remboursement des emprunts		2 875 974	3 125 437	3 255 821	3 392 935	3 691 160	3 657 563
Reprise de subventions		20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Recettes d'investissement	34 060 102	26 907 255	26 918 255	26 960 000	26 960 000	27 710 000	27 050 000
Subventions		2 800 000					
Participation des membres		7 990 774	2 471 255	2 338 255			
Emprunts nouveaux		0					
Amortissements		200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Affectation à l'investissement		23 069 328	24 236 000	24 380 000	26 760 000	27 510 000	26 850 000
Solde annuel	63 026	-62 184	3 432	-3 983	1 659	-1 087	2 510
Report		63 026	843	4 275	292	1 952	865
Solde d'investissement	63 026	843	4 275	292	1 952	865	3 375
Dépenses de fonctionnement	84 871 049	80 705 852	80 630 385	80 770 611	80 456 861	81 218 724	78 133 915
Contribution DSP	2,0%	40 423 287	39 993 709	40 373 493	38 251 030	38 034 247	35 959 375
Crédit bail		1 285 905	1 285 905	1 285 905	1 285 905	1 285 905	1 285 905
Autres charges à caractère général	1,0%	600 670	606 677	612 743	618 871	625 059	631 310
Charges de personnel	1,5%	1 050 000	1 000 000	1 015 000	1 030 225	1 045 678	1 077 284
Charges financières		7 494 440	7 333 561	7 263 243	7 124 579	7 005 972	6 922 439
Intégration TER		200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Intégration Arc-en-ciel		1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Transports scolaires		4 150 000	4 150 000	4 150 000	4 150 000	4 150 000	4 150 000
Convention SNCF transports lycéens		50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Tarifification sociale		100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Protocole TUV		5 247 418	550 000				
Dotation aux amortissements		200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Affectation à l'investissement		23 069 328	24 236 000	24 380 000	26 760 000	27 510 000	26 850 000
Recettes de fonctionnement	83 503 777	80 856 747					
Versement transport	0,0%	46 500 000	46 500 000	46 500 000	46 500 000	46 500 000	46 500 000
Participation des membres du SITURV		12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000	12 000 000
Scolaire CD Nord - DGF		2 356 747	2 356 747	2 356 747	2 356 747	2 356 747	2 356 747
Scolaire CR HdF		1 170 000					
Recettes exceptionnelles contentieux ACS		1 477 030					
Reprise de subventions		20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Solde annuel	-1 367 272	150 895	226 362	86 136	399 886	-361 977	2 722 832
Report		1 295 379	-71 893	79 002	305 364	391 501	791 387
Solde de fonctionnement	-71 893	79 002	305 364	391 501	791 387	429 410	3 152 242
Solde de clôture	-8 867	79 845	309 640	391 793	793 338	430 275	3 155 616

LES RELATIONS CONTRACTUELLES

L'enchaînement des référés précontractuels déposés le 4 décembre 2014 par le groupement VECTALIA TMB puis le 23 décembre 2014 par KEOLIS, dans la procédure de Délégation de Service Public (DSP) avaient empêché la signature de la convention de délégation de service public qui devait commencer le 1^{er} janvier 2015.

Pour trouver une solution en urgence et compte tenu du départ de Veolia-Transdev, l'ancien exploitant, un marché négocié de trois mois a été rédigé à partir du 26 décembre 2014, mis au point et signé avec RATP DEV le 29 décembre 2014 et rendu exécutoire le 31 décembre 2014.

Dès le 1^{er} janvier 2015, le SITURV a organisé la passation des missions entre Veolia-Transdev et RATP DEV, dans des conditions difficiles puisque la totalité de l'encadrement du réseau avait été mutée avant la fin de la convention.

Le Tribunal administratif de Lille par une ordonnance du Juge des référés en date du 14 janvier 2015 ayant annulé la procédure de délégation de service public, les conséquences étaient les suivantes :

- Dépôt d'un pourvoi en cassation devant le Conseil d'Etat mais avec des délais d'instruction incompatibles avec le marché négocié,
- Impossibilité de signer la convention de DSP, conformément à la délibération du 4 décembre 2014,
- Mise en place d'une convention « sui generis » jusqu'au 31 décembre 2015. Cette convention, passée pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre a ainsi permis d'assurer la continuité du service public dans l'attente de la position du Conseil d'Etat et/ou de l'attribution de la nouvelle DSP,
- Impossibilité de mettre en œuvre un réseau d'un coût limité à 37,5 millions d'euros comme le prévoyait la convention votée le 4 décembre 2014,

- Reprise du réseau dans « l'état » laissé par le délégataire précédent avec un coût estimé à 42 millions d'euros,
- Obligation de rachat des biens de retour de 8,7 millions d'euros, alors que dans la convention votée le 4 décembre 2014, le délégataire reprenait la propriété de ces biens.

Compte de tenu de l'annulation de la procédure et vu les délais de procédure du recours devant le Conseil d'Etat, le Comité Syndical par délibération du 26 janvier 2015 a décidé de procéder au lancement d'une nouvelle procédure de délégation de service public et conformément aux articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et a décidé de saisir la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) pour avis sur le projet de délégation de service public.

Après avis de la CCSPL du 3 février 2015, le Comité Syndical, par délibération du 26 janvier 2015 a approuvé le principe d'une nouvelle délégation de service public ainsi que les orientations définies dans le rapport contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Lors de sa séance du 12 février 2015, après avoir pris acte des avis favorables au principe de la délégation de service public émis par le Comité Technique Paritaire Intercommunal (CTPI) et par la CCSPL, le Comité Syndical a décidé à l'unanimité :

- d'approuver le principe de la délégation de la gestion du réseau de transport urbain du Valenciennois,
- de lancer la procédure de délégation de service public pour les années 2016 à 2022 aux fins de désignation du délégataire.

Conformément aux dispositions du CGCT, un avis d'appel à candidatures a été publié sur différents supports de publicité en vue d'une remise des candidatures au plus tard pour le 3 avril 2015 à 12 heures.

Lors de sa réunion du 7 avril 2015, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP), a procédé à l'ouverture des trois candidatures réceptionnées, analysé ces dernières et admis les candidats suivants à présenter une offre :

- Société KEOLIS,
- Société RATP DEVELOPPEMENT,
- Groupement VECTALIA- TMB.

Le dossier de consultation des entreprises a été transmis à ces derniers par courrier recommandé avec accusé de réception en vue d'une remise des offres au plus tard pour le 8 juin 2015 - 12h00.

A ladite date, un unique pli a été réceptionné par les services du SITURV.

Conformément aux dispositions du CGCT, la CDSP s'est réunie le 9 juin 2015 afin :

- De procéder à l'ouverture de l'offre,
- D'examiner la conformité et la complétude des pièces du dossier d'offre du candidat au vu des dispositions du Règlement de Consultation.

Après examen, la Commission a décidé d'admettre le dossier d'offre émanant de la société RATP DEVELOPPEMENT.

Les propositions devaient comprendre obligatoirement deux réponses :

- Une réponse de base, correspondant à l'offre du réseau mis en place le 24 février 2014 à l'occasion de la mise en service de la deuxième ligne de tramway,
- Une réponse présentant un réseau optimisé par le candidat en fonction des éléments de programme, des orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et du SCoT, permettant d'atteindre les limites économiques décrites au dossier de consultation, soit une contribution annuelle du SITURV limitée à 35 millions d'euros (valeur 2015) à un horizon le plus rapproché possible et en tenant compte des contraintes organisationnelles et sociales.

Les candidats devaient en outre présenter des propositions relatives à trois options :

- Option 1 : évolution du système billettique,
- Option 2 : réalisation des opérations de grande révision du tramway,

- Option 3 : renouvellement du parc de matériel roulant (autobus et véhicules de transport des personnes à mobilité réduite).

Les propositions quantitatives des candidats devaient s'inscrire dans un cadre fourni dans le dossier de consultation et détailler :

- Le niveau de l'offre de transport et de la fréquentation pour chacune des années de la convention,
- Le montant de la contribution financière demandée au SITURV,
- La décomposition du montant des charges forfaitaires, faisant apparaître notamment la distinction entre charges fixes et charges variables,
- Le programme des investissements à mettre en place, comprenant notamment :
 - le renouvellement ou l'extension du matériel roulant,
 - les autres investissements, étant précisé qu'il a été demandé au futur délégataire de supporter certains investissements non fournis par l'Autorité organisatrice.

La CDSP s'est réunie une nouvelle fois le 9 juillet 2015 afin d'émettre un avis sur le dossier d'offre de la société RATP DEVELOPPEMENT dans les conditions fixées par l'article L.1411-5 du CGCT.

Après analyse, ladite Commission a émis un avis favorable sur le dossier d'offre et proposé l'engagement par Madame la Présidente des négociations avec la société RATP DEVELOPPEMENT.

Au vu de cet avis, il a été décidé de démarrer les négociations en fonction des objectifs suivants :

- Obtenir de la part du candidat des précisions ou des compléments sur certains points de sa proposition, lorsque cela se révélait nécessaire (par exemple sur la cohérence des données quantitatives de la proposition, l'explicitation de certaines hypothèses financières, le programme de renouvellement du matériel roulant, la faisabilité technique de certains aménagements proposés tel le retournement proposé à la station Vosges du tramway en vue de permettre une exploitation partielle de la ligne T2) ;
- Affiner les projets de réseau optimisé de façon à mieux le faire cadrer avec les objectifs du SITURV ;
- Obtenir une amélioration des conditions financières : engagements de fréquentation, réduction de certains postes de charge ;

- Admettre certaines demandes d'amendements contractuels présentées par le candidat, sous réserve de ne pas accepter les aménagements remettant en cause des principes contractuels affirmés par le SITURV ;
- Plus globalement, demander au candidat de proposer une progressivité dans la mise en œuvre de la rationalisation de l'offre de transport, de façon à éviter le recours à un plan social qui aurait été nécessaire dans l'hypothèse d'une réduction du volume de l'offre en une seule étape.

A l'issue de l'avis formulé par la CDSP, une première série de questions a donc été adressée au candidat par courrier en date du 22 juillet 2015.

Trois réunions de négociations, complétées d'un échange de questions et de réponses avec le candidat, se sont déroulées au siège du SITURV les 27 août, 23 septembre et 12 octobre 2015.

Ces négociations ont permis :

- La levée des interrogations ou ambiguïtés pouvant subsister à l'issue de la phase d'analyse des offres ;
- L'adaptation de la proposition du candidat en fonction des demandes du SITURV, notamment en termes de définition du réseau proposé et de progressivité de la mise en œuvre de la rationalisation de l'offre de transport, ainsi l'offre proposée porte sur trois étapes

n'intégrant plus de plan d'adaptation à l'emploi ;

- Des précisions sur l'organisation de l'entreprise ;
- des conditions plus favorables au SITURV que les propositions initiales en termes techniques et financiers.

Le rapport sur le choix de l'entreprise proposée et l'économie générale de la convention ainsi que le projet de convention prévu à l'article L.1411-5 du CGCT a été transmis le 30 novembre 2015 aux membres du Comité Syndical.

Ce dernier indiquait que l'offre de la société RATP DEVELOPPEMENT se conformait aux critères énoncés par le règlement de la consultation et répondait aux objectifs généraux et particuliers définis par le Comité Syndical.

L'Assemblée délibérante réunie le 16 décembre 2015 a notamment décidé :

- D'approuver le choix de la société RATP DEVELOPPEMENT, située 54 Quai de la Rapée - LAC LA30 - 75012 PARIS, à laquelle se substituera la société dédiée dénommée COMPAGNIE DES TRANSPORTS DU VALENCIENNOIS ET DU HAINAUT, située rue du

Président Lécuyer - ZI n°4 - BP n°1 - 59880 SAINT-SAULVE, à l'exécution de la délégation de service public, comme titulaire de cette délégation ;

- D'approuver la convention de délégation pour la gestion du service public des transports urbains, pour une durée de 7 ans à compter du 1^{er} janvier 2016 pour un montant total de contribution forfaitaire de 265 826 321 € HT (valeur 2015).

La convention de délégation pour la gestion du service public des transports urbains de la Région de Valenciennes a été signée entre le SITURV et la société RATP DEVELOPPEMENT le 17 décembre 2015 et rendue exécutoire le 21 décembre 2015.



LES TRAVAUX ET RÉALISATIONS

La ligne T2

A partir de la mise en service commerciale au 24 février 2014 de la ligne T2, seules des interventions en dehors de la voie tramway ont été effectuées. Elles ont permis progressivement de finaliser les aménagements, les travaux d'effacement des réseaux restant à achever ainsi que des travaux d'accès de voirie depuis les habitations des riverains résidant à proximité de la voie de tramway.

Le marché de maîtrise d'œuvre pour la création d'une zone de retournement à la station Vosges

Afin d'optimiser l'organisation de la desserte tramway du réseau et faisant suite à la mise en place de la seconde ligne, l'implantation d'une zone de retournement tramway est envisagée. L'emplacement de cette zone est prévu à proximité de la station Vosges, site initialement configuré pour l'implantation de ce type d'infrastructure.



L'aménagement consiste en la mise en place d'une zone de manœuvre en voie centrale visant à permettre le stationnement de deux rames en attente entre les intersections de la rue des Alpes et de la rue de la Savoie, permettant de ce fait le retournement

des rames après le tronc commun, en utilisant les emprises existantes.

Le marché de maîtrise d'œuvre a été notifié à la société Ingerop Conseil et Ingénierie au mois de septembre, qui dès lors est en charge de la conception, de l'intégration, de la réalisation et du suivi du programme de création de cette zone de manœuvre sur la première ligne de tramway de Valenciennes.

Les installations générales

Des travaux de remise en état des installations ont été réalisés suite au départ de l'exploitant précédent. Ces travaux sont de différents ordres : réparations dans les bâtiments, réfection de giratoires (Campus Universitaire, Vosges...), réparations sur les lignes de tramway T1 et T2 (feux cassés, poteaux redressés, ...), ou encore reprise de caniveaux au dépôt de Saint-Saulve.



LE SERVICE PUBLIC

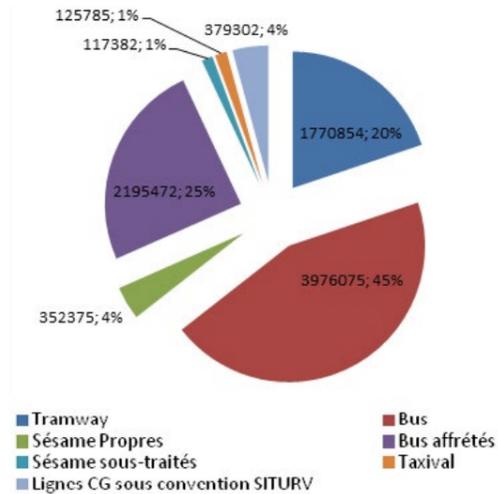
L'événement majeur de cette année 2015 est le changement d'exploitant du réseau du Valenciennois. En effet, suite à la fin de la délégation de service public signée avec Veolia-Transdev, RATP DEV a exploité le réseau du Valenciennois à partir du 1er janvier 2015 (dans le cadre d'un marché négocié de trois mois, puis d'une convention provisoire jusqu'à décembre 2015).

Dès l'installation du nouveau délégataire, des relations de travail ont été mises en place entre les services. Des points mensuels sont réalisés entre les deux structures, afin de pouvoir suivre au mieux la délégation de service public. Lors de ces réunions sont abordées les différents sujets touchant à la gestion du réseau dans son ensemble.

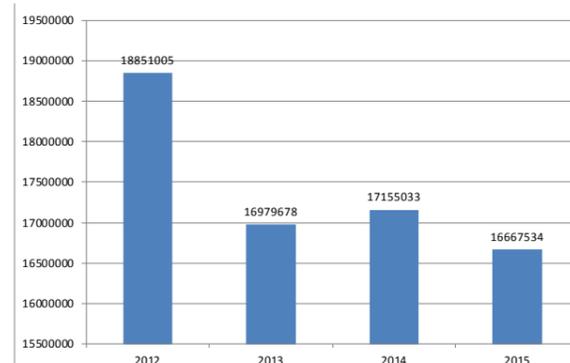
L'année 2015 a connu une augmentation du nombre de kilomètres effectués par le tramway, les bus affrétés et par les services Sésame, tandis que les kilomètres bus réalisés en propre ont diminué. Le nombre de voyages commerciaux a diminué de 5% par rapport à 2014.

Le Rapport du délégataire dont sont extraites les données présentées ci-dessous, est consultable pour plus d'informations concernant le service public de transport.

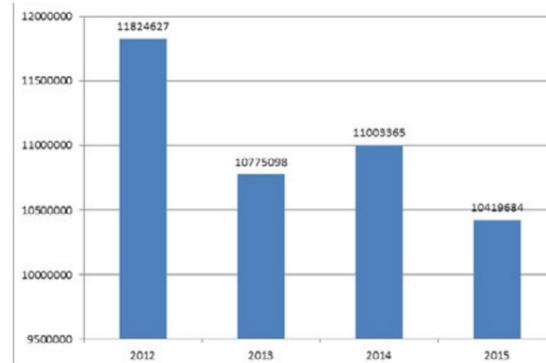
Répartition du kilométrage 2015



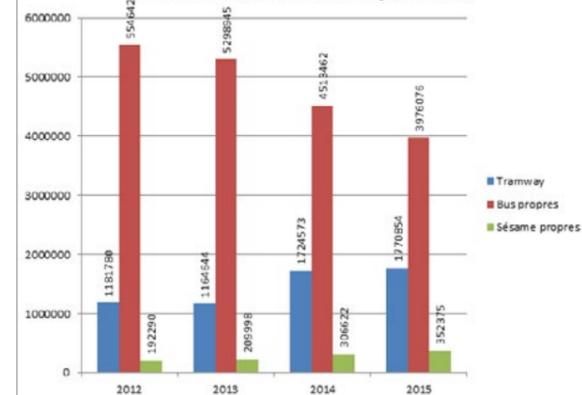
Evolution du nombre total de voyages



Evolution du nombre de voyages commerciaux



Evolution des kilomètres par mode



Chiffres issus du rapport du délégataire 2015

Le fonctionnement du réseau

L'évolution du PTU

Suite à la mise en œuvre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale, et à la fin du protocole d'accord relatif à la gestion de la période postérieure à l'extension du PTU de Valenciennes, le réseau a été amené à évoluer. Au premier janvier 2015, la commune d'Hornaing n'est plus desservie par la ligne 105. La desserte est limitée à l'arrêt « Escaudain Maroc ».

Les lignes Départementales présentes sur le territoire des communes du Nord du territoire ayant rejoint

la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut ont été intégrées à l'offre urbaine. Il est désormais possible aux usagers du réseau Transvilles d'emprunter les lignes 222 (« Saint-Amand Place » - « Rumes Belzannois ») et 224 (« Saint-Amand Place » - « Sars-et-Rosières Le Sars »).

La ligne 223 (« Saint-Amand Gare » - « Saint-Amand Gare »), qui faisait partie de l'offre interurbaine du Département, et dont le tracé était entièrement compris dans le périmètre du SITURV est gérée par le délégataire du réseau Transvilles depuis septembre 2015.



La restructuration du réseau : la création de la ligne 100 Express

Pour répondre au besoin exprimé par les habitants du Pays de Condé, demandant une liaison rapide aux heures de pointe entre Valenciennes et leurs communes, la ligne 100 Express a été créée. Cette ligne propose deux dessertes supplémentaires le matin depuis Hergnies vers Valenciennes, et deux dessertes le soir en retour vers le Pays de Condé. La liaison est effective depuis septembre 2015 et réalisée en 40 minutes.

Aucune autre restructuration importante du réseau n'a eu lieu en 2015.



Les lignes et gares intégrées au réseau Transvilles

L'accès au TER dans les gares internes au Périmètre de Transport Urbain est possible depuis 2007. Cette intégration se poursuit à l'heure actuelle et a été étendue. Il est désormais possible de voyager depuis la rentrée 2015 d'une gare à une autre gare du périmètre avec les titres annuels « Elit » et « Elit + », ainsi qu'avec l'abonnement annuel « Pass Booster » nouvellement créé. Cela vient s'ajouter aux titres qui le permettaient déjà, à savoir le titre Transval Journée, les abonnements Pass Lib et Pass Lib + Mensuel, Pass Jeune Mensuel et Annuel, Pass Booster Mensuel et Pass Senior Annuel. La gare de Rosult, faisant désormais partie du PTU est également accessible depuis septembre 2015 avec les titres Transvilles précédemment cités.

Le SITURV conventionne également avec le Département du Nord afin d'intégrer à l'offre urbaine les lignes du Département traversant le PTU. 3 des 4 périmètres de la délégation de service public transport du Département sont présents sur le réseau du Valenciennois. En plus des lignes 222 et 224 du périmètre 2 intégrées suite à l'évolution du périmètre du SITURV, la ligne 450 (« Valenciennes Esplanade » - « Préseau Mairie ») du périmètre 4 est désormais accessible aux usagers du réseau avec tous les titres de transport de la gamme Transvilles.

Afin de connaître la fréquentation et l'usage des TER et des bus Arc-en-Ciel sur le périmètre du SITURV, en enquête d'intégration a été réalisée. Elle a eu lieu au mois de novembre et décembre pour les bus du Département, et en novembre pour les trains du Conseil Régional.



La tarification

Les titres de transports

L'année 2015 a connu une légère évolution de la gamme tarifaire. Un nouveau titre annuel à destination des collégiens et des lycéens ayant droit à la subvention scolaire a été créé. Ce titre vient compléter la gamme puisqu'il existait déjà un « Pass Booster Mensuel » leur permettant de voyager sur le réseau Transvilles au-delà de l'aller-retour scolaire. Ce Booster annuel est proposé pour la rentrée 2015-2016 au prix de 100€.

Les abonnements annuels ont connu un changement de leur dénomination. Aussi, les abonnements annuels « Pass Lib » et « Pass Lib + » (à destination des entreprises signataires d'un Plan de Déplacement d'Entreprise) deviennent respectivement les abonnements « Elit » et « Elit + ».

De même, les abonnements annuels « Pass Jeune » et « Pass jeune boursier » sont désormais appelés dans l'ordre « Elit Jeune » et « Elit Jeune Boursier ». Un nouveau visuel pour la carte est proposé, se distinguant des autres Transcartes en circulation.



La durée de validité des titres unitaires a également été revue. Elle est passée de 75 à 60 minutes à partir de septembre 2015. En effet, la durée de validité des titres avait été augmentée temporairement afin de compenser la gêne rencontrée par certains usagers durant les travaux de réalisation du tramway.

Les tarifs applicables en 2015 sont les suivants :

	Tarifs 2015 (avant la rentrée)	Tarifs 2015 (pour la rentrée)
Tarifs sans justificatifs pour tous publics		
Ticket Transval 1 voyage	1,60	1,60
Ticket Transval 2 voyages	2,90	2,90
Ticket Transval 10 voyages	11,00	11,00
Abonnement Mensuel	38,50	38,50
Abonnements Annuel (puis Elit)	360,00	360,00
Abonnement Mensuel Pass Lib+	32,70	32,70
Abonnement Annuel Pass Lib+ (puis Elit +)	306,00	306,00
Ticket Journée Transval	3,80	3,80
Ticket Parking – Relais	3,00	3,00
Titres spécifiques		
Abonnement Mensuel Pass Jeune	31,70	31,70
Abonnement Annuel Pass Jeune (puis Elit Jeune)	236,00	236,00
Abonnement Annuel Pass Jeune boursier (puis Elit Jeune Boursier)	177,00	177,00
Abonnement mensuel Pass Booster (complément transport scolaire)	12,50	12,50
Abonnement annuel Pass Booster (complément transport scolaire)		100,00
Abonnement Transval 200	165,00	165,00
Abonnement Soleil	25,70	25,70
Titres sociaux soumis à conditions		
Ticket tarif réduit Transéco 10 voyages	9,40	9,40
Ticket social Mimosa	1,10	1,10
Abonnement Mensuel Pass City niveau 1	13,20	13,20
Abonnement Mensuel Pass City niveau 2	16,50	16,50
Abonnement Mensuel Pass City niveau 3	26,20	26,20
Abonnement Annuel Senior Annuel	75,00	75,00

Les amendes

Le système d'amende a connu une évolution lors de l'année 2015. A compter du 31 août, un premier palier à 5€ a été mis en place pour les abonnements non validés, un second palier à 33 euros pour un titre non validé, et un dernier à 50€ pour l'absence totale de titre. Dans le même temps, par une délibération du 28 août 2015, le SITURV a décidé de classer

l'amende qui sanctionne un usager mettant les pieds sur les sièges à hauteur de 50€, contre 174€ prévus auparavant, et ce afin de rendre cette amende davantage applicable.

Le transport à la demande

Le fonctionnement

En complément des lignes régulières, existe le service de transport à la demande Taxival. Il a pour objectif principal de proposer une desserte des zones peu denses du Valenciennois.

Au sein de 4 zones prédéfinies, les usagers peuvent réserver un taxi affrété par Transvilles qui les transporte :

- Soit entre 2 arrêts situés dans la zone ;
- Soit, entre 1 arrêt de la zone et un arrêt de rabattement en correspondance avec les lignes régulières Transvilles ou le TER.

Ces arrêts sont situés soit à des arrêts de bus existants, soit à des points stratégiques des communes concernées.

Ce service fonctionne de 6h30 à 20h30 du lundi au samedi et est accessible avec tous les tickets (1 à 10 voyages) et les abonnements Transvilles (sauf Arc-en-ciel et Booster) et avec le titre Transval Journée. Les tickets Transval Journée sont aussi en vente à bord des véhicules.

[Le déplacement peut être réservé jusqu'à 1h avant le départ \(sous réserve de disponibilité des véhicules\) en contactant Allô Transvilles au 03 27 14 52 52.](#)

Taxival Amandinois

Le TAXIVAL Amandinois dessert les communes de **Bruille-Saint-Amand, Château-L'Abbaye, Flines-les-Mortagne, Hasnon, Hergnies, Maulde, Millonfosse, Mortagne-du-Nord, Nivelles et Odomez.**

Il dessert également les arrêts « Cubray », « Judo Club », « Espace Santé », « Place Saubois », « Rue du Carme », « Rue de Roubaix » et « Parc Naturel Régional » de Saint-Amand-les-Eaux de Saint-Amand-les-Eaux.

Dans la zone TAXIVAL Amandinois, les usagers peuvent se déplacer :

- soit entre 2 arrêts situés dans la zone
- soit entre 1 arrêt de la zone et les arrêts « Saint-Amand Place », « Saint Amand SNCF », « Saint Amand Centre Commercial », « Saint Amand Thermal », « Saint-Amand Hôpital » et « Le Boulon » (au lieu de « Vieux Condé Place »).

Taxival Sud

Le TAXIVAL Sud dessert les communes d'**Artres, Famars, Monchaux-sur-Ecaillon, Quérénaing et Verchain-Maugré.**

Dans la zone TAXIVAL Sud, les usagers peuvent se déplacer :

- soit entre 2 arrêts situés dans la zone
- Soit entre 1 arrêt situé dans la zone et la station de tramway « Famars Université »

Taxival Est

Le TAXIVAL Est dessert les communes de **Curgies, Estreux, Préseau, Rombies et Sebourg.**

Dans la zone TAXIVAL Est, les usagers peuvent se déplacer :

- soit entre 2 arrêts situés dans la zone
- soit entre 1 arrêt de la zone et les arrêts « Saultain Gare », « Quarouble » et « Monmousseau »

Taxival Ostrevant

Le TAXIVAL Ostrevant dessert les communes d'**Avesnes-le-Sec, Bouchain, Haspres, Hordain, Lieu-Saint-Amand, Marquette-en-Ostrevant, Mastaing, Neuville-sur-Escout, Noyelles-sur-Selle, Wasnes-au-Bac, Wavrechain-sous-Faulx.**

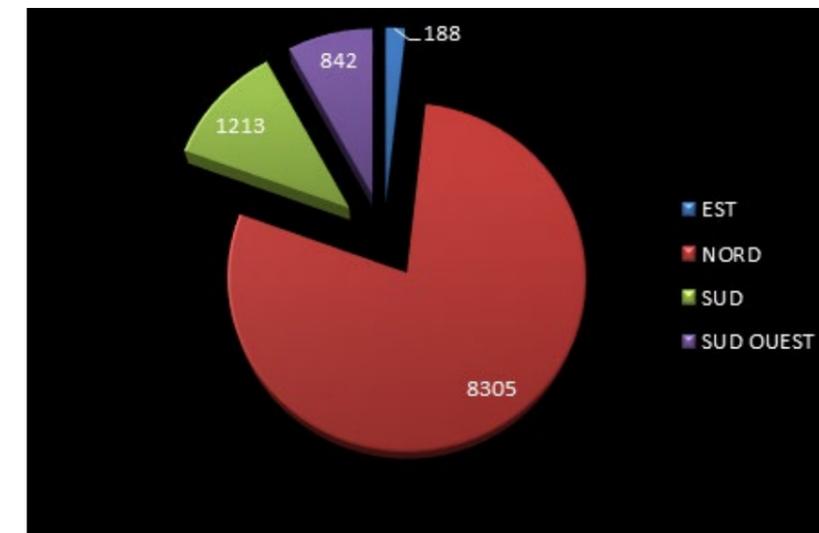
Il dessert également les arrêts « Parrain », « Douchy Nations », « Kennedy », « Barbusse », « Douchy Mairie Annexe », « Joliot Curie » et « Bocca » situés à Douchy-Les-Mines.

Dans la zone TAXIVAL Ostrevant, les usagers peuvent se déplacer :

- soit entre 2 arrêts situés dans la zone
- soit entre 1 arrêt situé dans la zone et les arrêts « Neuville Mairie », « Roelux Roquebrune » et « Eclaireur ».

Entre 2014 et 2015, l'utilisation de Taxival a augmenté de plus de 6%, avec une forte augmentation sur le secteur Sud du territoire par rapport à l'année précédente.

Répartition Taxival par secteur



Le service SESAME

Pour qui ?

Sésame s'adresse aux personnes présentant des handicaps moteurs ou visuels permanents ou temporaires, ne leur permettant pas d'utiliser le réseau Transvilles. La Commission Personnes à Mobilité Réduite du SITURV accrédite les droits et fait procéder, si besoin, à un examen complémentaire par un médecin assermenté.

Le transport est assuré par des minibus spécialement aménagés pour favoriser l'accès des fauteuils roulants ou par des taxis affrétés par nos services. La prise en charge s'effectue à la porte du domicile, et l'arrêt à la destination demandée.

Entièrement au service des voyageurs lors de leurs déplacements, le conducteur aide à la montée et à la descente du véhicule.

Le service Sésame fonctionne du lundi au samedi de 6h00 à 21h00 sur l'ensemble du réseau Transvilles.

Les dimanches et jours fériés (à l'exception du 1er mai), le service fonctionne de 8h à 20h.



Un service certifié NF

Depuis septembre 2007, le service Sésame est certifié NF Service.

Cette marque de qualité a été délivrée par AFNOR CERTIFICATION, organisme certificateur indépendant, après une analyse et une évaluation rigoureuses de ce service et de notre organisation.

La marque NF Service apporte la preuve que les exigences fixées par AFNOR CERTIFICATION en matière de qualité de service sont atteints.

NF Service garantit la fiabilité, la rigueur et le sérieux du service offert par TRANSVILLES à ses clients.

La certification a été renouvelé pour l'année 2015.

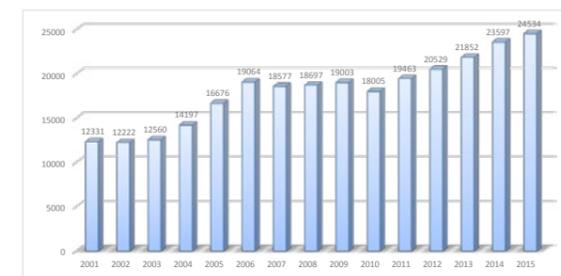
Les bénéficiaires du Service Sésame peuvent appeler le **03.27.14.52.52** du lundi au samedi de 7h à 19h pour réserver leurs déplacements, sous réserve de disponibilités des véhicules.

Le fonctionnement

Sésame est accessible avec les titres de transport suivants chargés sur une Transcarte : Transval, Transéco, abonnements Pass Lib et Pass Lib+ Mensuel, Pass Jeune Mensuel ou Pass Booster Mensuel. La tarification est la même que sur le réseau de bus.

Les titres Pass Senior annuel, Pass Jeune annuel, Arc-en-ciel, Transval P+R, Transval Journée, Mimosa et Pass City mensuel ne sont pas admis sur le service Sésame.

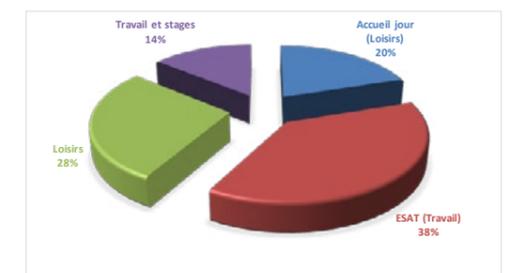
Nombres de voyages



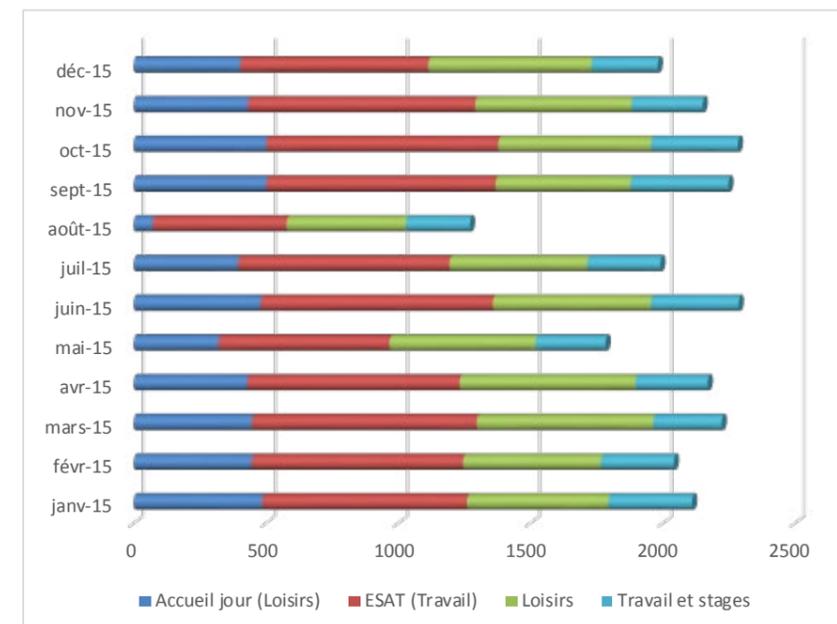
Ayants droits



Ventilation des voyages par motif



Voyages par mois et par motif



La sécurité autour du tramway et du bus

Les aménagements pour renforcer la sécurité

Les mises au point du dossier de sécurité sont organisées avec l'aide des services de l'Etat et du S.T.R.M.T.G. tous les 3 mois pour aborder les problèmes rencontrés sur les voies du tramway et également des problèmes concernant le matériel roulant.

Suite à ces réunions, pour l'année 2015, des aménagements autour des lignes du tramway ont été décidés ou validés :

- Suite aux résultats d'une enquête nationale sur les ruptures de haubans « kevlar », il a été décidé de changer ces haubans au fur et à mesure pour toute nouvelle mise en œuvre de câble.
- Suite à un problème de dégradation des rails dans les courbes de la ligne T1, un plan d'action a été décidé. L'ensemble des rails endommagés doit être repris par l'entreprise.
- Une nouvelle version du dossier a été déposée au service de l'Etat pour la modification du carrefour de l'Europe à Bruay-sur-l'Escaut en raison de multiples problèmes liés au fonctionnement du carrefour.

Les aménagements réalisés en 2015 sont :

- La modification du carrefour Faubourg de Paris à Valenciennes où des feux FLIP-FLOP ont été installés.
- L'installation de poteaux fusibles sur l'ensemble de la ligne T1.



Le suivi de la sécurité

Les services du SITURV sont régulièrement invités aux différentes réunions de sécurité organisées par Monsieur le Préfet et Monsieur le Sous-Préfet de Valenciennes, afin notamment d'intervenir sur les accidents du tramway et le comportement des voyageurs dans les bus et les tramways, mais également pour évoquer les différentes problématiques de sécurité touchant de près ou de loin les transports en commun.

Ces réunions ont eu lieu :

Le 9 février : Préparation de l'exercice cadre de sécurité civile, simulation d'un mouvement de foule lors d'un match à risque. Cette simulation a été prévue le 18 mars 2015 à 14h00.

Le 23 mars : Sécurité dans les transports publics, réunion exceptionnelle suite à la violente agression d'un agent de la SNCF le 21 mars à Valenciennes.

Le 7 avril : Sécurité dans les transports publics, bilan des actions entreprises suite à la réunion du 23 mars

Le 30 juin : Sécurité publique aux abords des collèges de l'arrondissement, une réunion s'est tenue pour évoquer les différentes problématiques touchant à la sécurité aux abords des collèges notamment

concernant le stationnement.

Le 12 octobre : Sécurité publique, problématique d'insécurité dans le secteur de la rue de la Vieille Poissonnerie à Valenciennes

Le 26 octobre : Sécurité publique dans les transports publics, réunion pour faire le point sur les problématiques de sécurité publique au sein du réseau de transport.

Face à la recrudescence des incidents à proximité de l'arrêt « Hôtel de Ville », une permanence sécurité et médiation a été mise en place dans un local situé dans la rue de la Vieille Poissonnerie et ce depuis la fin du mois d'octobre.

Par ailleurs, des actions conjointes entre les forces de l'ordre et les services de contrôle de Transvilles sont régulièrement menées afin d'améliorer la sécurité sur l'ensemble du réseau.

Le Dossier de Sécurité Actualisé

Selon le décret n°2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés, le niveau de sécurité de tout système de transport doit être périodiquement réévalué. En cela, le SITURV doit élaborer un Dossier de Sécurité Actualisé dix ans après l'autorisation de mise en service de la ligne 1 du tramway le 30 juin 2006. Ce dossier permet notamment de faire un point sur les éventuelles modifications apportées au système, et de réaliser un retour sur les événements ayant eu lieu au cours de l'exploitation. Ce document a été déposé dans une première version auprès des services de l'Etat en décembre 2015, et sera complété en 2016.

Les accidents

Les accidents en 2015 :

- 23 accidents tramway, toutes circonstances confondues.
- 83 accidents bus et autres.

LE SCOT DU VALENCIENNOIS

L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Valenciennois a débuté en 2009 et s'est achevé le 17 février 2014 lors de son approbation.

Cette phase d'élaboration a été marquée par une méthode de travail partagée avec les élus et les personnes publiques associées, une équipe technique du SCoT qui s'est renforcée au fur et à mesure de l'avancement du projet et une concertation élargie auprès des élus, des partenaires et de la société civile.

Depuis le 1er juin 2014, le syndicat mixte du SITURV assure l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale.

Le SCoT a une durée de vie légale : 6 ans. En 2020, le SITURV devra à l'issue d'une analyse des résultats de l'application du schéma, délibérer sur son maintien ou sa révision.

Le SCoT est à la fois l'expression d'un projet à l'horizon 2030 et un document d'urbanisme. Il encadre l'aménagement du territoire à travers des orientations prescriptives en matière d'habitat, de transports, d'économie et de commerce, d'environnement et de cadre de vie...

Le document est composé de trois grandes parties qui correspondent aux trois grandes phases d'élaboration du SCoT :

- Un rapport de présentation : diagnostic, choix retenus, évaluation environnementale
- Un PADD – *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*. L'esprit du projet politique voté par les élus s'articule autour de 7 principes fondamentaux :
 - Agir pour les habitants du Valenciennois,
 - Maîtriser l'étalement urbain,



- Protéger et valoriser les espaces et ressources naturels du Valenciennois,
- Satisfaire les besoins en logements pour les habitants actuels et futurs,
- Maintenir, amplifier et diversifier les activités économiques du Valenciennois,
- Réduire les déplacements motorisés,
- Agir contre les émissions de gaz à effet de serre et adapter le territoire au changement climatique.

- Un DOO – *Document d'Orientation et d'Objectifs* qui traduit les objectifs du PADD en 32 mesures réglementaires. Le DOO comprend un Document d'Aménagement Commercial (DAC) défini dans les conditions prévues au chapitre II de l'article L.752-1 du code du commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial.

Les objectifs et orientations « phares » du SCoT :

- Maîtriser l'étalement urbain et structurer le développement urbain
- Promouvoir un nouveau mode d'urbanisation
- Lier urbanisme et transports
- Intensifier le développement urbain dans les DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transport en commun)
- Renforcer l'attractivité économique
- Equilibrer et dynamiser l'armature commerciale.

Deux missions principales : accompagner la mise en œuvre et assurer le suivi

Le SCoT approuvé doit faire l'objet d'un suivi de son application ainsi que d'une évaluation. Le suivi se fera à l'échelle de l'arrondissement afin de garantir la cohérence et l'esprit des orientations voté par les élus. Il se fera auprès des communes, ainsi que dans le cadre de partenariats avec les agglomérations, au travers des documents de sensibilisation, d'information, une analyse de la compatibilité des documents locaux d'urbanisme, et l'analyse des objectifs du territoire.

La vocation principale du syndicat mixte est de suivre la mise en œuvre du SCoT. Comme l'exige la loi Grenelle 2, une démarche minimale est à adopter pour garantir un respect des objectifs du PADD et assurer un suivi permettant l'évaluation du SCoT à 6 ans. Cette démarche devra être menée de manière collective à l'échelle de l'arrondissement.

L'année 2015 a été consacrée à la phase d'application et de suivi du SCoT.

- Accompagner et conseiller les élus lors de l'élaboration des projets et des documents d'urbanisme, étape essentielle à une mise en œuvre réussie.

Le Syndicat accompagne les collectivités dans l'application des orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), partie réglementaire du SCoT. Ce dernier a également un impact sur les politiques publiques d'aménagement du territoire. Il s'impose aux documents d'urbanisme (PLU, PLUi) et documents de programmation (PLH), mais également aux projets de développement urbains (de plus de 5000m² de surface plancher) et commerciaux (CDAC).

A ce titre, le syndicat mixte est associé aux procédures d'élaboration, révision ou modification des documents locaux d'urbanisme en tant qu'établissement porteur de SCoT.

Cela s'est traduit pour l'année 2015 par la participation du SITURV aux réunions relatives à :

- L'élaboration du PLU de Lecelles – Phase diagnostic et PADD
- La révision du PLU d'Aubry-du-Hainaut – phase PADD et Règlement
- L'avis favorable sur le projet arrêté du PLU de Haspres (10/06/2015)
- Le suivi de la modification de l'OAP de la zone du Rôleur à Saint-Saulve
- L'avis sur la modification du PLU de Prouvy.



Suite à une prise de compétence urbanisme en octobre 2015, les communautés d'agglomération de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole ont prescrit respectivement leur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal le 19/10/2015 et le 15/10/2015. Le SITURV est associé à leurs élaborations.

Le SITURV est également sollicité pour rendre un avis sur les Permis de Construire et Permis d'Aménager pour les opérations de plus de 5000m² de surface plancher.

En 2015, le SITURV a procédé à 10 analyses dont 6 projets compatibles avec les orientations du SCoT et 4 incompatibles.

- **Communiquer, informer, sensibiliser sur les enjeux, les orientations et les actions à conduire pour garantir un aménagement durable du territoire**

Que ce soit dans le cadre de la mise en compatibilité ou plus largement dans le cadre de partage d'expérience avec les partenaires, cette phase de communication et d'information est utile pour faire vivre le projet et faire émerger de nouvelles réflexions en termes d'aménagement et d'urbanisme.

Pour l'année 2015, cela passe par :

- La mise à jour régulière du site internet du SCoT dans l'attente du nouveau site du syndicat mixte issu de la fusion en 2014.



- La réalisation d'outil pédagogique pour accompagner la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SCoT : un projet d'outil de compatibilité intitulé « du SCoT au PLUi – mode d'emploi » (en cours d'élaboration), une note précisant les définitions de l'enveloppe urbaine et de la densité nette du SCoT.
- La mise en place d'un comité technique de suivi du SCoT réunissant la DDTM, la CAPH, la CAVM et le SITURV. Ce comité s'est réuni à deux reprises, en mars et juillet 2015.
- Des rencontres avec les partenaires et acteurs du territoire : le PNR Scarpe-Escaut (avril 2015), le Syndicat des Eaux du Valenciennois, le groupe Immochan en préfiguration d'une étude sur le périmètre de la ZACOM de Petite Forêt (avril 2015), l'AULAB pour une présentation de leur outil d'aide à la décision « méthode du point 0 » (mai 2015).
- La présentation du SCoT au sein du séminaire du SAGE Scarpe Aval « Intégrer l'eau dans les documents d'urbanisme » en février 2015.

- **Evaluer et observer**

L'autre grand volet des missions du Syndicat mixte porteur de SCoT est l'analyse des effets produits par le document sur le territoire. La loi impose que le SCoT fasse l'objet d'une analyse des résultats de son application au plus tard dans un délai de 6 ans après son approbation ; « notamment en matière d'environnement, de transports et déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète » (art. L 122-14 du code de l'urbanisme).

Le dispositif nécessaire à cette mission est la création d'observatoires qui auront pour but de définir des indicateurs d'évolution du territoire et d'enrichir des bases de données par l'intermédiaire du SIG. Au vu des besoins en compétence SIG et analyse territoriale, un chargé de mission urbanisme et observatoire a été recruté en juillet 2015.

Dans la continuité des démarches engagées en 2014, le syndicat mixte a été associé à plusieurs démarches d'observation partenariales en 2015 : production partagée d'une base de données occupation du sol Nord-Pas de Calais, réalisation d'une base de données à vocation économique par la PPIGE.

- **Articuler le SCoT avec les autres démarches de projet**

Le syndicat mixte participe à l'ensemble des réflexions, travaux et études menés sur tout ou partie de son périmètre et à l'échelle supra-territoriale afin de garantir une prise en compte mutuelle des enjeux et principes d'organisation définis sur le territoire. Il noue ainsi un dialogue permanent avec ses partenaires : communes et intercommunalités, les Conseils Régional et Départemental, les chambres consulaires, l'Etat, les territoires SCoT voisins, la Mission Bassin Minier, le CAUE du Nord...

En 2015, le SITURV est représenté et/ou associé au titre du syndicat porteur du SCoT :

- Aux démarches de projets et au suivi des procédures des documents d'urbanisme des territoires voisins.
 - Le SCoT de Sambre Avesnois, l'Inter-SCoT Terres du Nord, le SCoT du Cambrésis : échanges techniques.

- Le SCoT de Lille Métropole : suivi de l'élaboration du SCoT – deux rencontres des PPA sur les phases PADD et DOO.

- Aux études menées par la Mission Bassin Minier : l'étude pour la qualification et la protection des paysages miniers remarquables – rapport final novembre 2015.
- Aux actions menées par les agglomérations de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole :
 - Les études « Trame verte et bleue » de la CAPH et de la CAVM
 - L'étude pour la réalisation d'un compte foncier pour chaque commune de la CAPH,
 - L'analyse du potentiel foncier réalisé en interne par la CAVM
 - L'élaboration des PLH de la CAPH et de la CAVM
 - L'étude de définition d'un cadre de référence de valorisation urbaine des abords des axes de transport en commun en site propre sur le territoire de Valenciennes Métropole – phase 1
- Aux réflexions d'aménagement du territoire à grande échelle :
 - Le Plan de Prévention des Risques inondations de la Selle – phase 4 – suivi d'études
 - Le Plan de gestion du risque inondation (PGRI) – avis technique du SITURV en avril 2015
 - Les Stratégies locales de gestion du risque inondation (SLGRI) portée par la DREAL – suivi technique
 - Les ateliers méthodologiques du foncier – EPF (mai 2015)
- Aux travaux et échanges nationaux sur les réflexions concourant au développement durable du territoire : présentation « articulation SCoT et PDU » dans le cadre de formation par l'Ecole des Ponts, session de formation nationale sur le SCoT au centre de formation du ministère (CVRH), participation aux clubs « Mise en œuvre » de la Fédération Nationale des SCoT.

Faire évoluer le SCoT

Le SCoT peut être modifié ou révisé pour s'adapter au contexte législatif ou aux évolutions du territoire. La délibération du 4 décembre 2014, adoptant le DAC a fait l'objet d'une observation au titre du Contrôle de Légalité en janvier 2015. Les services préfectoraux ont ainsi sollicité :

- le retrait d'une des dispositions de la délibération concernant le report des 6 hectares de la ZACOM de Marly prévus en extension, au sein du tableau des surfaces maximales en extension des zones d'activités économiques du DOO
- la correction de l'omission constatée au travers d'une procédure de modification simplifiée du SCoT.

Afin de confirmer la volonté de maintenir cette surface en réserve foncière à vocation économique dans le périmètre de la zone d'activités des Dix-Muids à Marly, les élus du SITURV ont décidé lors du Comité Syndical du 15 juin 2015 de répondre favorablement à la demande du Sous-Préfet.

A l'issue d'une période de consultation, le comité syndical du 16 décembre 2015 approuve la modification simplifiée du Schéma de Cohérence Territoriale du Valenciennois.

Les CDAC

Pour chaque demande de création, ou d'extension de commerce supérieur à 1000m² de surface de vente, le SITURV, syndicat en charge du suivi et de la mise en œuvre du SCoT, est représenté au sein de la CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial) et vote sur le projet d'implantation commerciale soumis pour avis.

Sur l'année 2015, deux projets de centres commerciaux ont été soumis au vote de la CDAC :

- Douchy-les-Mines : demande d'extension du magasin « Intermarché » - avis favorable du SITURV
- Marly : demande d'extension du magasin « Carrefour Market » et Drive - accord tacite de la CDAC

Les recours à l'encontre du SCoT

Plusieurs recours ont été déposés à l'encontre du SCoT durant la période de deux mois à l'issue de l'approbation du SCoT.

Le SCoT a fait l'objet de trois recours contentieux au fond en annulation et une requête référé suspension. Le référé a fait l'objet d'une décision du tribunal administratif (ordonnance du 20 mai 2014) qui suspend la délibération du DAC et celle du SCoT en tant qu'elle intègre le DAC.

Le cabinet Gros, Hicter et Associés a représenté le SIPES puis le syndicat mixte issu de la fusion dans cette affaire.

Afin de répondre au motif retenu dans l'ordonnance du juge du tribunal administratif, un groupe de travail d'élus du SITURV s'est réuni en 2014 afin d'examiner les incidences des contentieux en cours sur le DAC et le SCoT, et notamment la suspension du DAC.

Les conclusions de cette commission ont été présentées au Bureau exécutif du Syndicat Mixte du 17 novembre 2014.

Le 4 décembre 2014, le comité syndical délibère à l'unanimité l'adoption du DAC proposant une réponse au référé suspension.

Le 20 janvier 2015, une ordonnance du juge statue les contentieux au fond sur un non lieu.

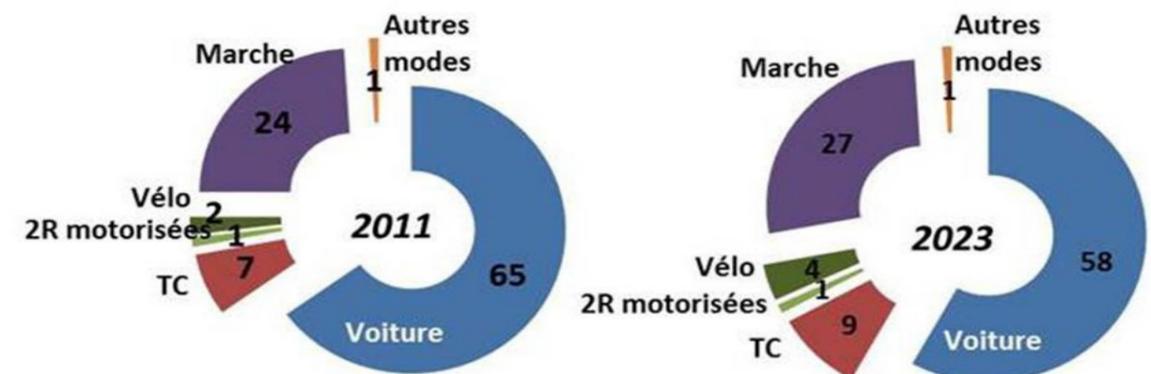


LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document officiel qui définit pour 10 ans l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement pour les 81 communes du périmètre de transport urbain du SITURV.

Le PDU en cours a été adopté le 4 décembre 2014. Les objectifs d'évolution des parts modales sont les suivants :

Evolutions des parts modales entre 2011 et 2023



Les modalités de suivi du PDU

Le 25 septembre 2014, le Comité Syndical a adopté la délibération 2014_09_02 sur la création des comités restreint et plénier du PDU et la désignation de ses représentants.

Celle-ci stipule que le comité restreint PDU (cellule de suivi) sera composé de 10 représentants des structures suivantes :

- Le SITURV, 2 représentants,
- La CAPH, 2 représentants,
- La CAVM, 2 représentants,
- Le Conseil Général du Nord, 2 représentants,
- Le Conseil Région Nord-Pas de Calais, 1 représentant,
- Les services de l'Etat, 1 représentant.

Ce comité a plusieurs rôles, à savoir :

- Organiser la mise en œuvre et le suivi du PDU,
- Mettre à jour les outils de suivi,

- Développer et organiser l'information et la communication,
- Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité.

Le comité restreint doit se réunir au minimum 2 à 3 fois par an afin de suivre de façon permanente l'évolution des actions menées sur le territoire du SITURV.

Le comité plénier se réunira quant à lui au minimum une fois par an afin de présenter le bilan annuel des actions réalisées et du travail effectué sur le PDU 2013-2023.

Le comité restreint

En 2015, deux comités restreints ont été organisés le :

- 26 mars 2015
- 13 octobre 2015

Le premier comité restreint du 26 mars a permis de présenter et d'installer les missions et la composition de celui-ci, de lister les actions de compétence SITURV et celles partagées et enfin d'aborder les aspects de communication sur le PDU.

Le second comité restreint du 13 octobre a permis de lancer une étude sur les P+R du SITURV, une étude sur un nouveau plan vélo et un point sur les différentes stratégies liées à l'électromobilité/autopartage/covoiturage.

En effet, l'un des premiers rôles du Comité Restreint est d'organiser la mise en œuvre du PDU par le biais d'études à réaliser, inscrites dans les fiches actions du PDU.

L'étude sur les P+R

réalisée par EGIS France

En début d'année 2015, le SITURV a lancé un marché de services pour la réalisation d'une étude portant sur les Parkings-Relais du Valenciennois. La présente étude vise à réaliser une analyse approfondie des fonctionnalités et du dimensionnement des parcs relais existants sur le territoire des communautés d'agglomération de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole qui composent le périmètre de Transports Urbains du Valenciennois.

Dans le cadre de sa révision, le Plan de Déplacements Urbains 2013-2023, approuvé le 4 décembre 2014, identifie par le biais de sa fiche action 15, la nécessité de réaliser une étude pour revoir l'implantation des parcs relais en lien avec les transports en commun et ainsi proposer des pistes d'amélioration afin de rendre l'offre plus attractive, plus efficace et plus pertinente en termes de localisation.

Ces réflexions doivent prendre en compte les enjeux de rabattement qui y sont liés, les problématiques de stationnement suite à la mise en service de la seconde ligne de tramway et le projet de BHNS.

L'étude comporte 2 phases, à savoir :

- Une phase d'état des lieux ;
- Une phase de solutions - leviers - coûts.

Le rendu de la phase 1 a lieu lors d'un COPIL organisé en juillet 2015. Celui-ci a permis d'appréhender les caractéristiques des 7 P+R en explicitant :

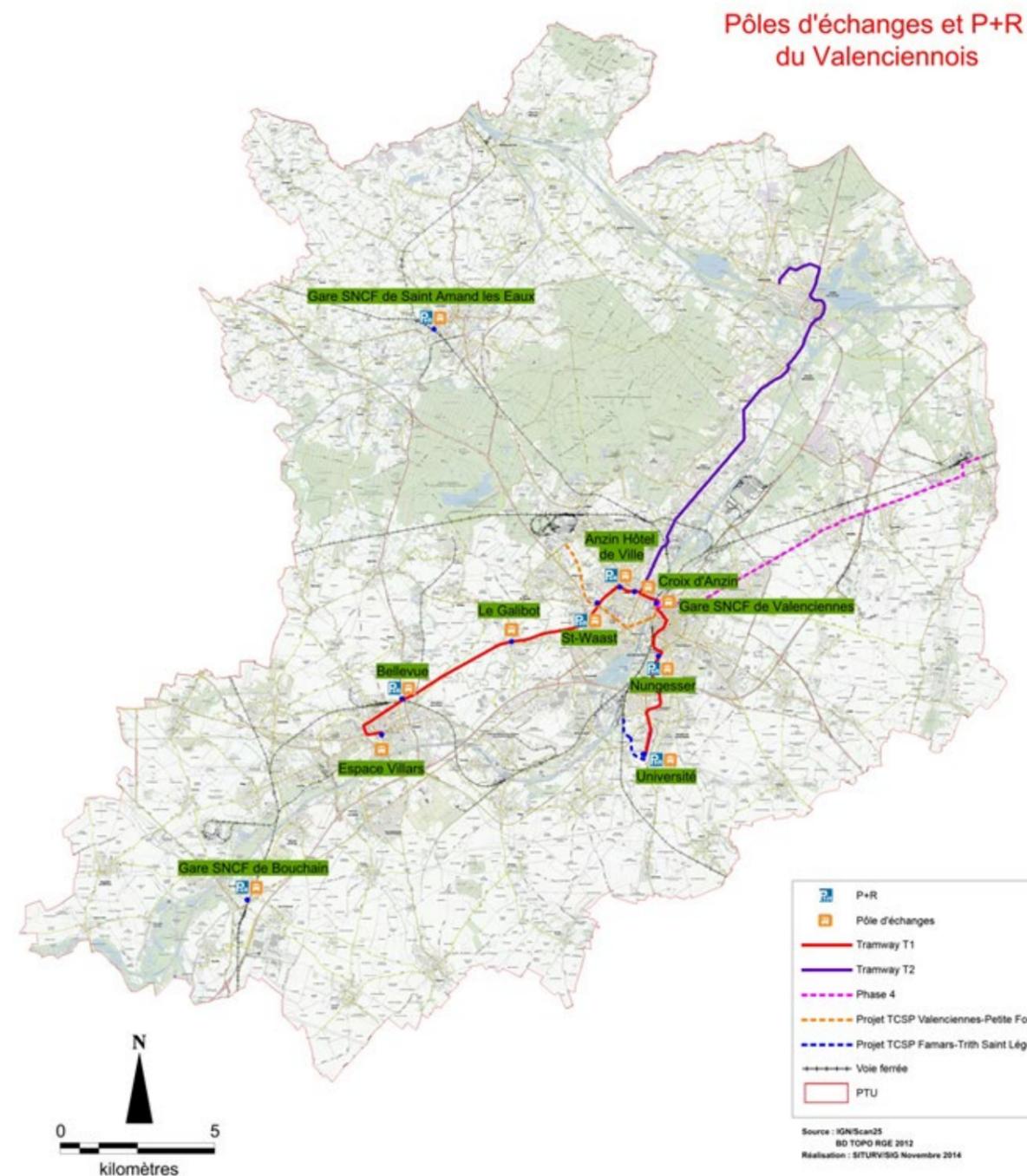
- La localisation
- L'environnement
- La desserte en TC
- La fréquentation du parking
- Les résultats de l'enquête « origines/ destinations ».

Les éléments de conclusion du diagnostic sont qu'il y a :

- Une pratique d'intermodalité sur le Valenciennois
- Une évolution positive de la demande en P+R
- Une multiplication des types de stationnement sur les P+R
- Un surdimensionnement de certains P+R
- Des potentiels différents entre les P+R
- Une demande potentielle sur l'A23 mal captée
- Un manque d'offre en stationnement vélo sécurisé



La phase 2 permettra de définir les leviers et les solutions d'améliorations sur les 7 P+R existants, mais aussi de débattre sur la création de nouveaux P+R si le besoin est justifié.



L'étude sur la faisabilité d'un TCSP entre Valenciennes et Petite-Forêt

réalisée par TTK

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération valenciennoise a développé dans la fiche action n°5 bis le fait que le SITURV a depuis plusieurs années densifié son réseau de transports collectifs urbains.

Le premier PDU s'est focalisé sur la mise en œuvre du tramway (ligne T1). Une seconde ligne (T2) a été mise en service en février 2014, vers le Nord de l'agglomération. Ces deux infrastructures constituent l'armature du réseau urbain. Il reste que de nombreuses lignes de bus ont des fréquences peu attractives (minimum de 20 min d'attente en heure de pointe).

Pour éviter un réseau à deux vitesses, un des objectifs de ce PDU est d'améliorer la rapidité de certaines lignes de bus, notamment pour la desserte de certains pôles primordiaux pour l'agglomération tels que l'hôpital ou la zone d'activités économiques de Petite Forêt.

C'est pourquoi le SITURV a lancé au cours de l'année 2015 un marché de services pour une étude d'opportunité et de faisabilité dans le cadre d'une liaison en transport collectif entre la Gare de Valenciennes et les Zones d'Activités de Petite-Forêt et de Raismes.



L'objectif de la mise en place d'une ligne à haut niveau de service pourrait permettre donc :

- De mettre en œuvre une solution transports collectifs fiable, rapide et de qualité ;
- D'améliorer les liaisons vers le Centre Hospitalier et plus particulièrement l'intermodalité avec le réseau ferré ;
- De mettre en place une solution directe pour la desserte de la zone d'activités de Petite Forêt tenant compte des programmes d'urbanisation commerciale et de la densification de la zone ;
- De limiter les correspondances dans les itinéraires de voyageurs.

La mission s'articule en trois phases :

1. Diagnostic, Opportunité de réalisation
2. Elaboration des scénarios
3. Définition du programme général de l'opération

En novembre 2015, un premier COPIL permettant de présenter les résultats du diagnostic fut organisé. Les éléments de conclusions quant à l'opportunité sont qu'il y a :

- Un potentiel de desserte important
- Une offre de TC à améliorer
- Des contraintes de circulation et de stationnement maîtrisables
- Des opportunités d'amélioration d'insertion des modes doux
- Un faible niveau de demande actuel estimé à environ 2000 voyages/jour.

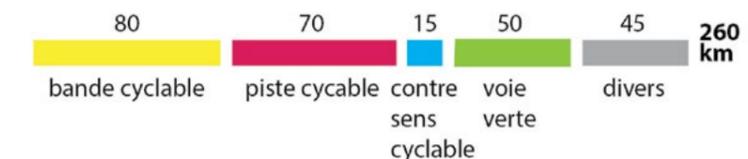
Le Schéma Directeur Cyclable

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération valenciennoise a développé dans la fiche action n°7 le fait que le SITURV doit mettre en place les préconisations du Schéma Directeur Cyclable réalisé par le SIPES en 2013 et inscrit dans le volet transport du SCoT.

Lors du second Comité Restreint du PDU, différents partenaires territoriaux sur cette thématique ont pu exprimer les études en cours. En effet, l'Association Droit au Vélo (ADAV) a été missionné par le Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT) pour réaliser une cartographie interactive des aménagements cyclables existants sur l'ensemble de la région avec un repérage à faire par les adhérents sur le terrain. De plus, la Mission Bassin Minier a réalisé un diagnostic complet de ces aménagements en 2013.



km de voies cyclables sur le Valenciennois



Grâce à ces informations, le SITURV a donc décidé de reprendre ces éléments pour initialiser un nouveau plan vélo.

Le but de ce document est de proposer une nouvelle méthodologie d'analyse de la thématique cyclable pour :

- Préconiser de nouveaux aménagements cyclables (bande, piste)
- Préconiser de nouveaux stationnements cyclables (arceau, abri)
- Préconiser de nouveaux services cyclables (location, réparation).

La finalisation de cette étude est prévue pour le milieu de l'année 2016.



Le schéma directeur d'accessibilité

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport urbain du SITURV répond à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui dispose que l'ensemble des réseaux de transport doivent être rendus accessibles dans les 10 ans, soit avant février 2015. Cette exigence se traduit pour les autorités organisatrices de transport par la mise en œuvre d'un Schéma Directeur d'Accessibilité.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport et indique les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.

Pour le SITURV et son exploitant ainsi que pour les communes et les gestionnaires de voiries, le schéma représente 766 arrêts (soit 1532 points d'arrêts) à mettre aux normes du PDU et plus d'une centaine de véhicules à mettre aux normes PMR ou à renouveler.

Les normes PDU comprennent notamment une surélévation des quais à 18 cm et une circulation libre de tout obstacle au droit de l'arrêt. Cela permet ainsi aux personnes à mobilité réduite (pas seulement les utilisateurs de fauteuils roulants, mais aussi les personnes âgées ou de petites tailles ou avec difficultés de marche ...) d'accéder aisément à un véhicule de transport collectif à plancher bas au moyen d'une palette rétractable.

L'annexe accessibilité du PDU 2013-2023 adopté reprend les grands axes de ce document.

Le SDA du SITURV est un document de programmation qui comprend :

- un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux de transport.
- les modalités d'accessibilité des différents types de transport.
- Les éventuels cas de dérogation.
- la programmation des investissements à réaliser.
- les conditions de mise à jour et les solutions en cas d'impossibilité technique avérée.

Au 31 Décembre 2015, **326 points d'arrêts sont**

accessibles aux normes PMR soit 21% de l'ensemble des arrêts du réseau.

La difficulté de mettre aux normes l'ensemble des points d'arrêts d'un réseau de transport collectif a suscité des débats au sein des différentes collectivités territoriales, des associations et de l'Etat. C'est pourquoi, différents décrets sur l'accessibilité ont été publiés en 2014 afin de poursuivre la mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP) et des arrêts de transport collectif (SDA), au-delà de la date butoir prévue par la loi du 11 février 2005.

Le SITURV a pris acte de cette évolution réglementaire et continue d'accompagner techniquement les communes.

Aussi, le SITURV a décidé de ne pas s'engager dans cette démarche car une étude du réseau est programmée pour l'année prochaine afin de vérifier la pertinence de chaque point d'arrêt du PTU. Cette étude permettra de relever quels arrêts doivent être mis en accessibilité et donc de pouvoir planifier par commune les investissements à réaliser au plus vite.





SITURV

Syndicat mixte issu de la fusion
du Syndicat Intercommunal
des Transports Urbains de la
Région de Valenciennes et du
Syndicat Intercommunal pour
la Promotion de l'Enseignement
Supérieur conformément à
l'arrêté Préfectoral du 15 mai 2014
approuvant les statuts

Zone industrielle n°4 - B.P.12 - 59880 Saint-Saulve
Tél. : 03 27 45 21 25 - Fax : 03 27 45 63 08
E-mail : contact@siturv.fr

www.siturv.fr
www.scot-valenciennois.fr

réalisation : SITURV2015
ISSN : 2271-5894

