SIMOUV

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

RAPPORT D'ÉVALUATION

SIMOUV / Décembre 2019

Évaluation du Plan de Déplacements Urbains du Valenciennois

Évaluation du PDU

CITADIA CONSEIL even CONSEIL TRANSITEC

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Validé par	Relu par	Rédigé par
0931_191-rap-tic-1-Evaluation_PDU_SIMOUV.docx	1	06.12.19	Version 1	F. Garcia	E. Laforge F. Garcia	C. Claudon E. Laforge F. Garcia
0931_191-rap-tic-2-Evaluation_PDU_SIMOUV.docx	2	12.12.19	Version 2	F. Garcia	E. Laforge F. Garcia	C. Claudon E. Laforge F. Garcia
0931_191-rap-tic-3-Evaluation_PDU_SIMOUV.docx	3	13.12.19	Version 3	F. Garcia	E. Laforge F. Garcia	C. Claudon E. Laforge F. Garcia
0931_191-rap-tic-4-Evaluation_PDU_SIMOUV.docx	4	29.01.20	Version 4	F. Garcia	E. Laforge F. Garcia	C. Claudon E. Laforge F. Garcia

TRANSITEC

Contact : Fabien GARCIA

Transitec Ingénieurs-Conseils
75, rue de la Villette · FR 69003 LYON
T +33 (0)4 72 37 94 10 P +33 (0)6 66 41 36 37
fabien.garcia@transitec.net ·

CITADIA CONSEIL

Contact : Amina NAÏM

Citadia Conseil
71, rue du Faubourg Saint-Martin – FR 75010 PARIS
T + 33 (0)1 53 46 65 05
anaim@citadia.com· www.citadia.com

Table des matières

Page

1. Introduction 9
1.1 Contexte 9
1.2 Présentation du PDU 2014-2024 9
1.3 Objet de l'évaluation 10
1.4 Démarche d'évaluation 10
2. Analyse de l'avancement par grand axe 11
2.1 Axe 1 - Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité 11
2.1.1 Desservir les principaux pôles générateurs en transports collectifs 11
2.1.2 Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transports collectifs 12
2.1.3 Synthèse de l'axe 1 : articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité 13
2.2 Axe 2 - Renforcer la mobilité pour tous 14
2.2.1 Prendre en compte la mobilité des séniors et des publics cibles 14
2.2.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR 15
2.2.3 Synthèse de l'axe 2 : renforcer la mobilité pour tous 16
2.3 Axe 3 - Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés 17
2.3.1 Améliorer l'accessibilité "voyageurs" au Valenciennois depuis les territoires voisins 17
2.3.2 Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et moins coûteux 18
2.3.3 Améliorer l'intermodalité 20
2.3.4 Inscrire et accompagner le projet de liaison douce et TC entre le terminus de tramway de Famars et la gare du Poirier-Université 20
2.3.5 Favoriser la pratique du vélo par l'aménagement d'infrastructures cyclables 20
2.3.6 Développer une politique de déploiement du stationnement vélo 22
2.3.7 Aménager un réseau de continuités piétonnes 23
2.3.8 Synthèse de l'axe 3 : développer un système de mobilité à coûts maîtrisés 24
2.4 Axe 4 - Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles 25
2.4.1 Hiérarchiser le réseau viaire 25
2.4.2 Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération 26
2.4.3 Étudier la faisabilité d'implantation des outils de gestion des sillons autoroutiers 26
2.4.4 Inscrire et accompagner le contournement routier Nord de Valenciennes 26
2.4.5 Aménager les entrées de ville et les boulevards 27
2.4.6 Améliorer et rendre lisible le partage de la voirie 28
2.4.7 Traiter les points d'insécurité routière 28
2.4.8 Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobiles de rabattement sur les TC 28
2.4.9 Adapter les dispositions du stationnement payant au centre de Valenciennes 30
2.4.10 Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération 32
2.4.11 Redéfinir le stationnement privé dans les PLU 33
2.4.12 Synthèse de l'axe 4 : une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des "outils" disponibles 34

2.5 Axe 5 - Confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique....35
2.5.1 Valoriser les alternatives modales à la route....35
2.5.2 Mettre en place un schéma d'accessibilité pour toutes les ZAC....35
2.5.3 Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés....35
2.5.4 Synthèse de l'axe 5 : confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique....36
2.6 Axe 6 - Favoriser les changements de comportement de mobilité....37
2.6.1 Sensibiliser les transporteurs de marchandises....37
2.6.2 Favoriser les modes de déplacements innovants et écomobiles....37
2.6.3 Proposer de nouvelles formes de services....38
2.6.4 Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques....39
2.6.5 Synthèse de l'axe 6 : favoriser les changements de comportements de mobilité....40
2.7 Gouvernance et suivi de mise en œuvre....41
2.8 Synthèse de l'avancement global....41
3. Analyse des effets sur la mobilité....42
3.1 Évolution du territoire....42
3.2 Évolution de la mobilité....45
3.2.1 Mobilité des habitants du Valenciennois....45
3.2.2 Déplacements domicile-travail....47
3.3 Analyse de l'atteinte des objectifs du PDU 2014-2024....48
3.3.1 Diminution du trafic et de la part des déplacements effectués en voiture....48
3.3.2 Augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs....52
3.3.3 Augmentation de 2 % de l'usage du vélo....54
3.3.4 Augmentation de 3 % de la marche à pied....55
3.3.5 Diminution de la part du transport de marchandises sur route....56
3.3.6 Augmentation du trafic de marchandises par voie d'eau et ferrée....57
3.3.7 Diminution de la pollution atmosphérique liée aux déplacements....58
3.3.8 Augmentation de l'espace public affecté aux modes alternatifs à l'automobile....60
3.4 Synthèse....61
4. Conclusion....62
5. Annexes....64

Liste des figures

Page

Figure 1 : Couverture spatiale du réseau TC Transvilles 11
Figure 2 : principales densités et évolutions de population confrontées au réseau TCSP du Valenciennois 12
Figure 3 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 1 : Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité 13
Figure 4 : itinéraire de la Navette Cordon, Valenciennes. Source : www.valenciennes.fr 14
Figure 5 : Radar d'avancement des actions des axes 1 et 2 du PDU de 2014 16
Figure 6 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 3 : Améliorer l'accessibilité au Valenciennois depuis les territoires voisins 17
Figure 7 : Réseau de transport actuel - tramway, lignes essentielles et principales 18
Figure 8 : réseau cible du PDU 2014-2024 19
Figure 9 : évolution des charges d'exploitation par km et par voyage entre 2011 et 2016 .. 19
Figure 10 : Longueurs de voies par typologie d'aménagement cyclable, source : Schéma Directeur Cyclable 2016 21
Figure 11 : Réseau vélo cible du PDU 2014-2024 21
Figure 12 : État des lieux des aménagements cycles 2019, source : ADAV 2016 et Boucle Un'Escaut 22
Figure 13 : Préconisations de stationnement cyclable au niveau des gares, source : extrait du SDIC 22
Figure 14 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 3 : Favoriser la pratique du vélo et déployer son stationnement 23
Figure 15 : Radar d'avancement des actions de l'axe 3 du PDU de 2014 24
Figure 16 : Réseau viaire cible du PDU 2014-2024 25
Figure 17 : État du réseau viaire en 2019 25
Figure 18 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 4 : Une maitrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles 27
Figure 19 : Localisation des P+R existants, source : Rapport de l'étude P+R, phase 1, Egis, juillet 2015 29
Figure 20 : Taux d'occupation des P+R, source : Rapport de l'étude P+R, phase 1, Egis, juillet 2015 29
Figure 21 : Évolution de l'offre en stationnement par zone tarifaire sur la commune de Valenciennes, source : observatoire du stationnement 30
Figure 22 : Évolution de l'occupation du stationnement selon la zone tarifaire sur le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement 31
Figure 23 : Évolution du taux de rotation en semaine et le week-end sur le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement 31
Figure 24 : Évolution du taux de respect en fonction de la zone tarifaire dans le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement 32
Figure 25 : Norme maximum de stationnement pour les bureaux, source : PDU 2014-2024 33

Figure 26 : Localisation des bornes de recharge électriques, source : brochure Valenciennes Métropole 37

Figure 27 : Plateforme de covoiturage, source : www.passpasscovoiturage.fr.....39

Figure 28 : Campagne de communication Transvilles, source : www.transvilles.com 39

Figure 29 : Évolution de la population du Valenciennois par zone de tirage entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018).....42

Figure 30 : Pôles d'emploi du Valenciennois (source : SIRENE 2019).....43

Figure 31 : Ratio Emplois/Population active en 2018 par zone de tirage (sources : SIRENE 2019 et EMC² 2018).....44

Figure 32 : Ratio Emplois/Population active en 2009 (source : diagnostic PDU 2014).....44

Figure 33: Mobilité quotidienne dans le Valenciennois depuis 1997 (sources : diagnostic PDU 2014, EMD 2010, EMC² 2018) 45

Figure 34 : Part modale des déplacements tous motifs des habitants du Valenciennois 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018) 46

Figure 35 : Répartition modale des km parcourus tous motifs par les habitants du Valenciennois en 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018).....46

Figure 36 : Evolution de la motorisation des ménages du Valenciennois depuis 1985 (sources : diagnostic PDU 2014, EMD 2010 et EMC² 2018).....47

Figure 37 : Parts modales pour les déplacements domicile-travail des habitants du Valenciennois 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018).....48

Figure 38 : Part des déplacements tous motifs effectués en voiture par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018).....49

Figure 39 : Motorisation des ménages 2018 par zone de tirage D30 (source : EMC² 2018) 50

Figure 40 : Évolution du trafic cumulé sur 18 postes de comptages permanents du CD59 (TMJA) 50

Figure 41 : Évolution moyenne du TMJA par poste permanent en valeur absolue (source : CD59) 51

Figure 42 : Part des déplacements tous motifs effectués en transports en commun par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018) 52

Figure 43 : Évolution du nombre de validations (Source : rapports du délégataire Transvilles) 53

Figure 44 : Évolution des voyages par mode, comparativement à l'offre en PKO (Source : Valenciennes_Cerema-annuaire_tcu-2011-2016).....53

Figure 45 : Part des déplacements tous motifs effectués à vélo par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018).....54

Figure 46 : Part des déplacements tous motifs effectués en marche à pieds par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018).....55

Figure 47 : évolution cumulée du trafic PL journalier sur 18 postes de comptages permanents du CD59 56

Figure 48 : voies navigables de la région Hauts de France 57

Figure 49 : Évolution des trafics fluviaux des ports du Valenciennois (source : VNF).....57

Figure 50 : Emissions de polluants par secteur d'activité (source : PCAET en cours d'élaboration de la CAVM).....59

Figure 51 : Evolution des moyennes annuelles des polluants réglementés (source : PCAET en cours d'élaboration de la CAPH)....59

Figure 52 : aménagement du boulevard Pater en 2017-2018....60

Figure 53 : Répartition modale des déplacements tous motifs des habitants du Valenciennois : objectifs et évolutions mesurées (PDU 2014 et EMC² 2018) 61

Liste des annexes

Annexe 1 – Liste de entretiens réalisés en décembre 2019

Annexe 2 – Évaluation détaillée de l'avancement du plan d'actions du PDU 2014-2024

Annexe 3 – Population et densité de population du Valenciennois par zone de tirage en 2018 (source : EMC² 2018)

Annexe 4 – Évolution des parts modales des déplacements entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2011 et EMC² 2018)

Annexe 5 – Évolution des parts modales des distances parcourues entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2011 et EMC² 2018)

Annexe 6 – Motorisation des ménages du Valenciennois par zone de tirage D30 en 2011 (source : EMD 2011)

Annexe 7 – Part des déplacements tous motifs effectués en voiture par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)

Annexe 8 – Part des déplacements tous motifs effectués en transport en commun par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)

Annexe 9 – Part des déplacements tous motifs effectués à vélo par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)

Annexe 10 – Part des déplacements tous motifs effectués en marche à pieds par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)

Glossaire

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADAV	Association Droit Au Vélo
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAPH	Communauté d'Agglomération des Portes du Hainaut
CAVM	Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DIVAT	Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMC²	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête Ménages Déplacements
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
PCET	Plan Climat – Energie Territorial
P+R	Parking relais
PDA	Plan Déplacements d'Administration
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PTU	Périmètre des Transports Urbains (devenu ressort territorial)
SAEMVS	Société d'Economie Mixte Valenciennes Stationnement
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIMOUV	Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SITURV	Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes
SMIRT	Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SRWT	Société Régionale Wallonne du Transport
TAD	Transport à la Demande
TCSP	Transport Collectifs en Site Propre
TCU	Transports Collectifs Urbains
TER	Train Express Régional
ZA	Zone d'activité
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

1. Introduction

1.1 Contexte

En 2001, les Communautés d'Agglomération de La Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole ont transféré leur compétence « transports urbains» au SITURV. Suite à la promulgation de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, le SITURV, devenu SIMOUV au 1er janvier 2017, est devenu l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le Valenciennois. Ses compétences se sont ainsi élargies aux thématiques suivantes :

- l'autopartage et le covoiturage ;
- les modes actifs : marche et vélo (dont les services de location de vélo) ;
- l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine ;
- l'approbation, le suivi, la participation à la mise en œuvre et la révision des dispositions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
- l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

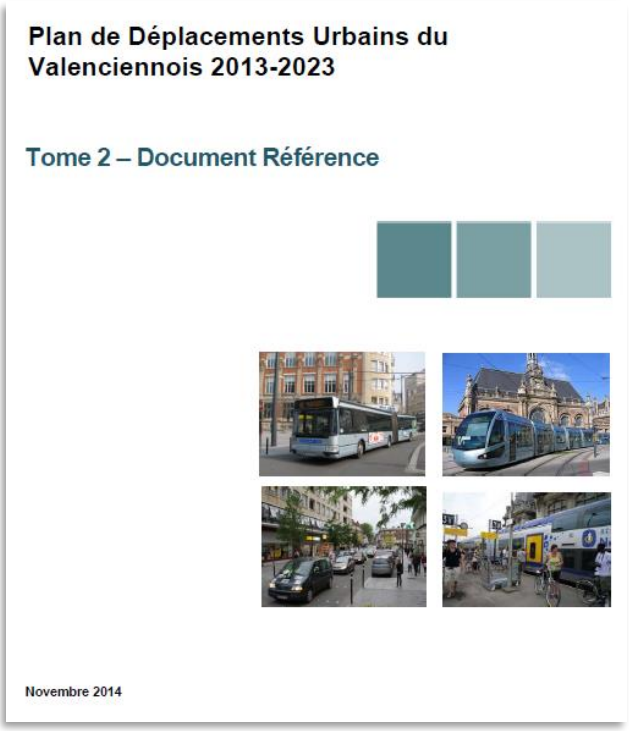
Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification et de programmation qui guide la politique territoriale des transports, des déplacements et du stationnement sur une période de 10 ans. Il concerne aussi bien le transport des personnes que celui des marchandises. Son objectif premier est la promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans une optique de lutte contre les gaz à effet de serre.

Le PDU en cours d'application a été adopté le 4 décembre 2014, en conformité avec la réglementation imposant une révision tous les 10 ans, sur le périmètre de transports urbains du SITURV, composé alors de 81 communes. Le ressort territorial du SIMOUV actuel est de 82 communes. Au 1er janvier 2019, la commune d'Émerchicourt a intégré la Communauté d'Agglomération de La Porte du Hainaut, et par voie de conséquence, le ressort territorial du SIMOUV.

1.2 Présentation du PDU 2014-2024

Définis suite à une démarche de diagnostic amorcée en 2011, les objectifs fixés dans le PDU en vigueur à l'horizon 2024, échéance des 10 ans, sont les suivants :

- Diminution du trafic et de la part des déplacements effectués en voiture ;
- Augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs ;
- Augmentation de 2 % de l'usage du vélo ;
- Augmentation de 3 % de l'usage de la marche à pied ;
- Diminution de la part du transport de marchandises sur route ;
- Augmentation du trafic de marchandises par voie d'eau et ferrée ;
- Diminution de la pollution atmosphérique liée aux déplacements ;
- Augmentation de l'espace public affecté aux modes alternatifs à l'automobile.



Le PDU en vigueur s'appuie sur trois fondements inhérents à l'organisation du ressort territorial valenciennois :

- 1. Renforcer la densité urbaine et la mixité fonctionnelle ;
- 2. Inscrire les déplacements dans une armature territoriale multipolaire et interconnectée ;
- 3. Sensibiliser, informer, communiquer pour favoriser la prise de conscience des enjeux d'une mobilité durable et encourager de nouvelles pratiques de déplacements.

Afin d'atteindre ces objectifs, le PDU a permis de définir un programme d'actions qui s'articule autour de 6 axes majeurs :

- A - Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité ;
- B - Renforcer la mobilité pour tous ;
- C - Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés ;
- D - Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles ;
- E - Confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique ;
- F - Favoriser les changements de comportement de mobilité.

1.3 Objet de l'évaluation

La loi impose au SIMOUV de faire le bilan du PDU 5 ans après son approbation, et d'envisager ou non sa révision. Les enjeux de cette évaluation du PDU du Valenciennois, arrivé à mi-vie, sont :

- de répondre au cadre réglementaire du code du transport, imposant une évaluation de ce document,
- de permettre au SIMOUV de faire un point d'étape sur l'application des actions inscrites, mais également sur les évolutions réglementaires, territoriales, économiques et le contexte du Valenciennois en 2019.

La finalité de cette étude est de juger si le PDU doit continuer d'être appliqué dans les mêmes termes, ou nécessite d'être révisé de manière partielle ou totale.

1.4 Démarche d'évaluation

Cette évaluation s'articule autour de 2 axes :

- Une analyse de l'avancement de la mise en œuvre des actions, par grand axe du PDU ;
- Une analyse des évolutions de la demande de déplacements, et donc des effets du PDU sur la mobilité.

Cette évaluation s'appuie sur le suivi de différents indicateurs inscrits au PDU, sur la période 2014-2019. Elle s'appuie par ailleurs sur les résultats de l'Enquête Ménage Certifiée CEREMA (EMC²) menée en 2019, nécessairement comparée à celle menée en 2011, 3 ans avant l'approbation du PDU en vigueur, et ayant servi à son élaboration.

Ann. 1 Elle a par ailleurs été menée en concertation avec les services et élus du SIMOUV, de la CAVM et de la CAPH, notamment pour ce qui relève de l'avancement de la mise en œuvre des actions (liste des entretiens en Annexe 1).

2. Analyse de l'avancement par grand axe

Ann. 2 Le détail de l'avancement des actions et sous-actions est présenté en Annexe 2.

2.1 Axe 1 - Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

2.1.1 Desservir les principaux pôles générateurs en transports collectifs

Le PDU de 2013 a identifié un certain nombre de pôles générateurs existants qui ne bénéficiaient pas ou peu de desserte en transport en commun efficace : le pôle économique de Raismes-Petite Forêt, le parc d'activité de la Vallée de l'Escaut d'Onnaing (Toyota), la zone d'activité de l'aérodrome, la zone d'activités de Sars et Rosière et la Zone d'activités de Lieu-St-Amand.

L'absence d'alternatives à l'automobile pour les nombreux chalands de ces zones implique une utilisation importante des modes de transports motorisés individuels, ce qui est à l'encontre de l'objectif fixé dans le PDU en vigueur à l'horizon 2024 « *diminution du trafic et de la part des déplacements effectués en voiture* ». Peu d'actions ont été réalisées à ce jour. En effet, des études d'opportunité et de faisabilité ont remis en question la pertinence d'une ligne de bus rapide entre Raismes-Petite Forêt et la gare de Valenciennes (étude TTK-2016) et d'un BHNS entre Valenciennes et Quiévrechain (étude 2014). Ces deux projets ont ainsi été abandonnés. Par ailleurs, comme préconisé dans le PDU de 2013, l'aérodrome bénéficie toujours de la desserte directe avec Valenciennes avec la ligne 110, dont le niveau de service reste limité. Quelques projets n'ont à ce jour pas encore été étudiés, tels que l'accompagnement de la desserte des zones d'activités de Sars et Rosière et de Lieu-Saint-Amand : la pertinence de la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise avait été soulignée.

Dans cette même logique, le Plan de Déplacements Urbains de 2013 incitait les collectivités à prévoir en amont des constructions des nouveaux projets urbains leur accessibilité multimodale. Les résultats sont ici contrastés avec la mise en place de navettes pendulaires en lien avec le Pôle Image de Wallers-Arenberg ou encore le centre de formation des apprentis à Bruay-sur-l'Escaut, mais aussi l'absence de mesures d'accompagnement pour la zone d'activités économiques de Marly.

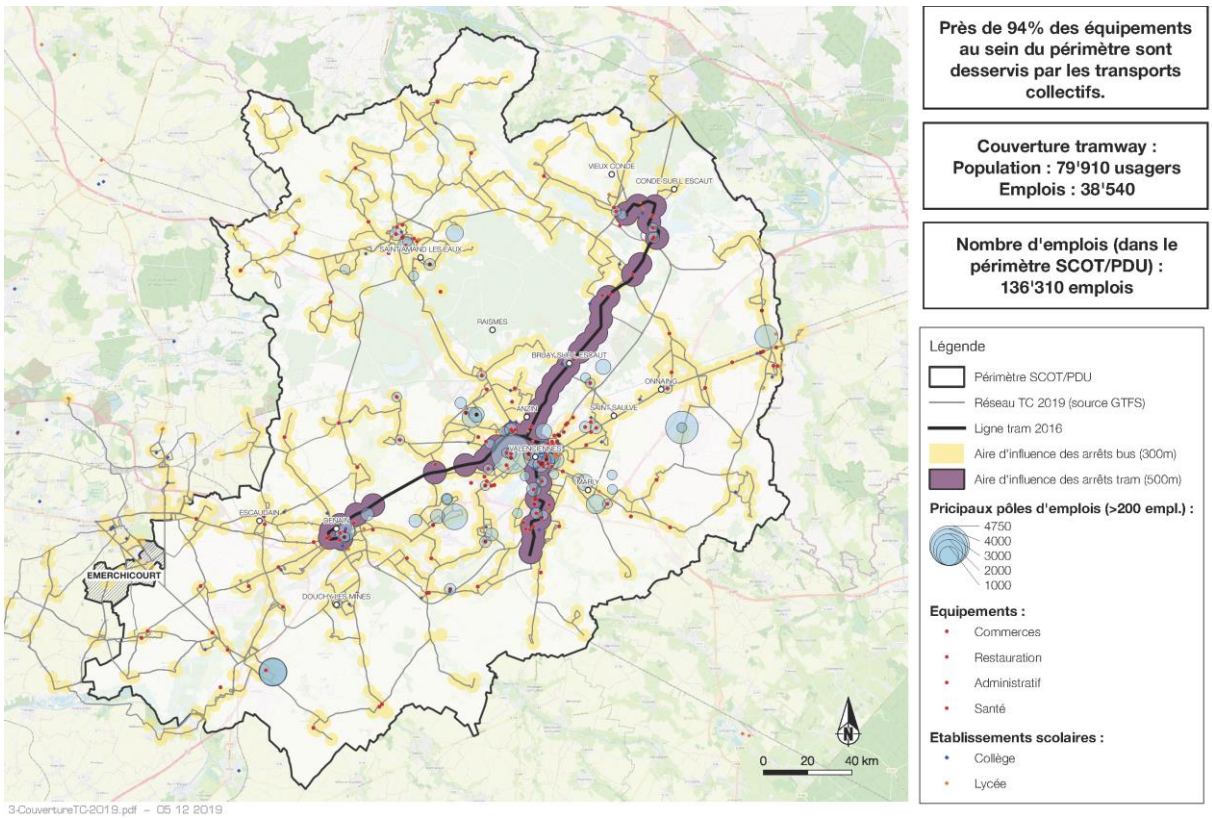


Figure 1 : Couverture spatiale du réseau TC Transvilles

En substance, il peut être noté qu'en 2019, 94% des équipements du territoire sont dans la zone d'attractivité des transports en commun. Cependant, seuls 28% des emplois et 25% de la population sont couverts par le tramway.

2.1.2 Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transports collectifs

Pour favoriser les déplacements en transports collectifs et minimiser la place de la voiture individuelle dans les secteurs urbains denses, il est nécessaire de densifier les pôles urbains et de mettre en place un système de transports en commun efficace. En ce sens, des DIVAT, Disques de Valorisation des Axes lourds de Transports ont été identifiés dans le DOO du Scot de Valenciennes.

En l'état il apparait que de nombreux projets économiques ou résidentiels se sont développés dans ces dites zones, tel qu'autour de l'axe du tramway T2, avec notamment les projets PRU de Vieux-Condé et d'Anzin.

Cependant, certains projets de nouvelles polarités, ou de densification, sont engagés dans des secteurs peu ou pas desservis par les transports en commun tels que le projet de réhabilitation d'une centaine de logements dans la cité ouvrière Kuhlmann à Saint Odomez. La Figure 1 explicite les zones de couverture du réseau de transport actuel. Il apparait que près de 94% des équipements au sein du périmètre sont desservis par les transports collectifs, mais ce fort taux est à nuancer au vu de la fréquence et donc de l'attractivité des lignes de bus non essentielles ou non principales.

La figure 2 met par ailleurs en évidence une plus forte densité de population en 2018 dans le corridor du tramway, mais une évolution contrastée de la population entre 2011 et 2018 sur ce périmètre :

- densification de la population dans le centre de Valenciennes ;
- perte de population sur des communes pourtant desservies par le tramway telles que Vieux-Condé, Bruay-sur-l'Escaut, Denain, Marly,…

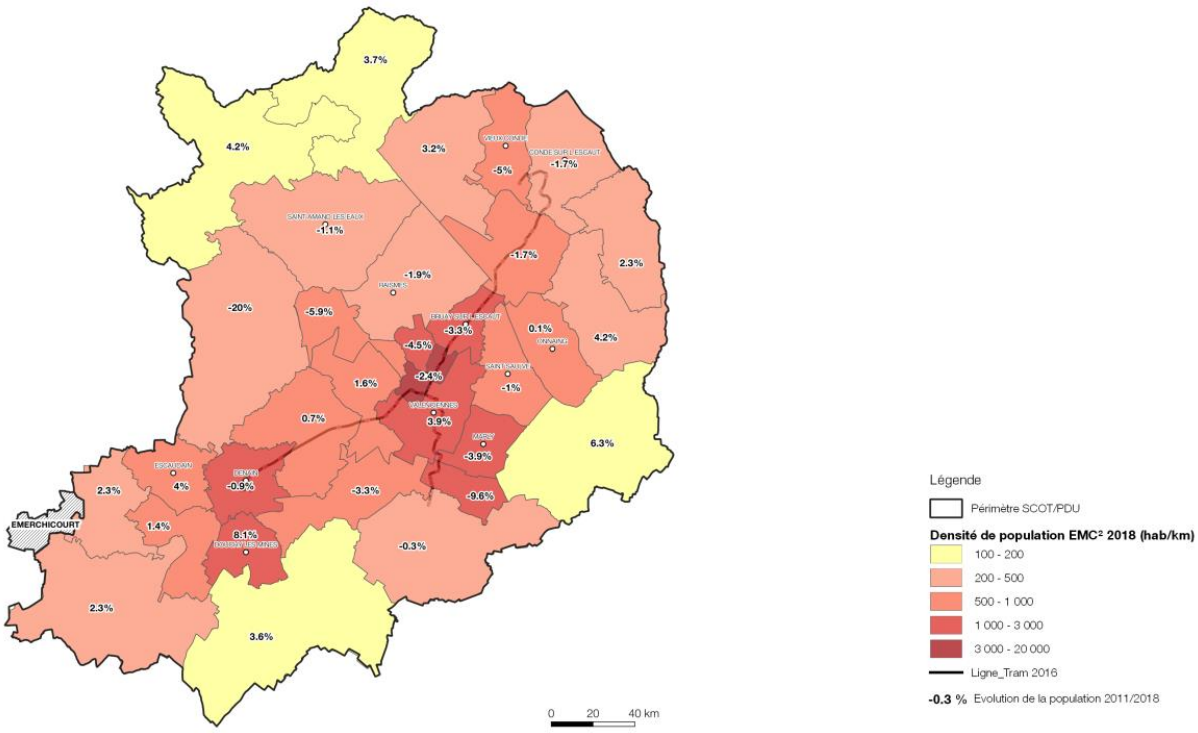


Figure 2 : principales densités et évolutions de population confrontées au réseau TCSP du Valenciennois

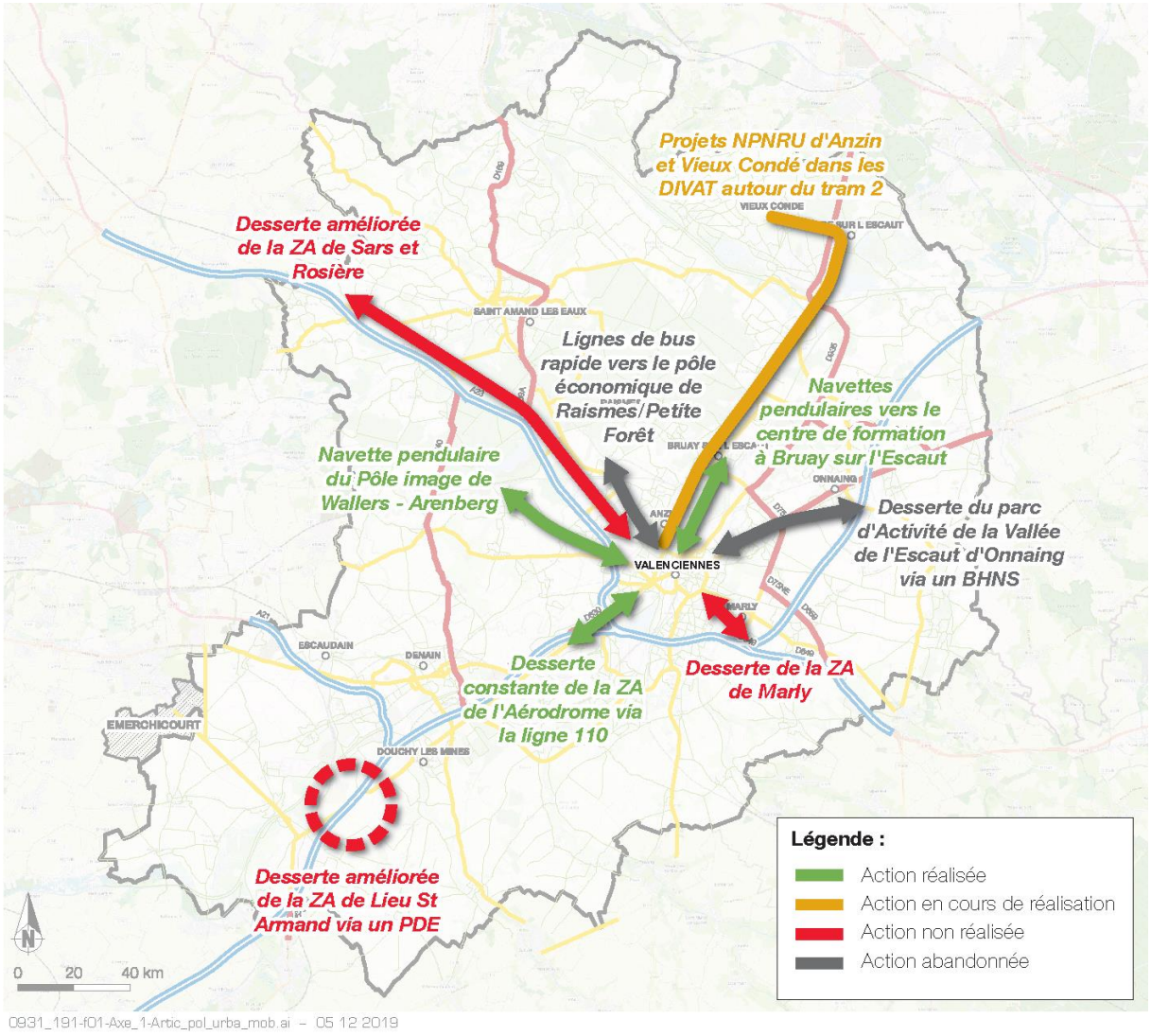


Figure 3 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 1 : Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

2.1.3 Synthèse de l'axe 1 : articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité

Parmi les liaisons de desserte à étudier et/ou créer proposées par le PDU de 2014 pour répondre à une desserte sectorielle en transport en commun nulle ou peu attractive, nombreuses sont celles qui n'ont pas vu le jour.

Les causes sont doubles : la remise en question de la pertinence de certains projets et la non-appropriation d'autres problématiques par le SIMOUV.

Ainsi, de nombreux usagers du Valenciennois sont aujourd'hui contraints à prendre leur voiture pour se rendre notamment sur leur lieu de travail.

La réalisation de l'axe 1 a rencontré des difficultés depuis 2014. En effet, les projets à venir ne semblent pas s'implanter systématiquement au plus proche des infrastructures de transports existantes et les projets de transport visant à mieux desservir les projets existants peinent à voir le jour.

2.2 Axe 2 - Renforcer la mobilité pour tous

2.2.1 Prendre en compte la mobilité des séniors et des publics cibles

Dans un objectif d'insertion de la population dans la vie sociale et professionnelle, cette action vise à aider les séniors et les publics cibles à dépasser leur difficulté de déplacement au quotidien.

Une navette Cordon, gratuite et de fréquence de 15 minutes a été mise en service pour répondre aux besoins de mobilité interne à la Ville de Valenciennes et principalement sur des petites distances. Sa réalisation n'était pas inscrite au PDU.

Ce service gratuit s'accompagne d'une démarche plus globale de la gratuité pour les moins de 25 ans depuis septembre 2019 (anciennement pour les moins de 18 ans) et d'une réflexion pour l'étendre aux plus de 65 ans.

Cependant, aucune campagne visant à sensibiliser ces publics à l'utilisation des réseaux de transports en commun ou à développer des actions de formation à la mobilité n'a été enclenchée.

Figure 4 : itinéraire de la Navette Cordon, Valenciennes. Source : www.valenciennes.fr

Selon l'EMC², la mobilité des séniors est en hausse, passant de 1,92 déplacement/personne/jour en 2011 à 2,33 déplacements/personne/jour en 2018.

L'usage des transports en commun est en augmentation de 2 points chez les 5-17ans (hausse de 4 points pour les transports en commun urbains). On constate donc une hausse de l'attractivité des transports en commun urbain, conséquence probable de la gratuité du service depuis 2018, mais une baisse de la fréquentation des autres transports en commun, type TER.

La mobilité des jeunes a quant à elle diminuée, passant de 3,46 déplacements/personne/jour à 3,23 déplacements/personne/jour.

On note donc sur les publics cibles :

- Une augmentation de l'usage des TC chez les 5-17 ans, mais une baisse de leur mobilité de 7% : Les jeunes se déplacent moins, mais se déplacent davantage en transport en commun.
- Une hausse de la mobilité des séniors de 40%, mais pas de changement dans leur usage des transports en commun.
- Une augmentation de 83% du nombre de kilomètres parcourus par la navette Sésame (service de transport à la demande des PMR) entre 2011 et 2016 (source : Transvilles)
- Une nette répercussion de la gratuité des transports pour les jeunes sur leur mobilité en transport en commun

2.2.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR

Pour accompagner les besoins en mobilité des personnes à mobilité réduite, soit environ 30% de la population, les communes et le SIMOUV sont associés en tant que copilotes à cette action de mise en accessibilité. En ce sens, une campagne de renouvellement de la flotte des bus urbains a été initiée en 2016 : sur les 120 bus urbains et 50 cars actuellement en exploitation, une quarantaine de nouveaux bus ont été renouvelés, et une trentaine mis aux normes, l'intégralité du nouveau matériel roulant répondant aux normes PMR. De même, tout nouveau projet d'aménagement ou d'aménagement de parc relais prend en compte l'accessibilité PMR.

La démarche de mise aux normes des arrêts s'avère par ailleurs plus difficile à mener, avec l'absence d'identification de quais prioritaires à réaménager par le SIMOUV ou les communautés d'agglomération. Les arrêts de bus sont en effet exclusivement mis aux normes PMR au gré des requalifications des voiries par les communes ou le département, à un rythme non maîtrisé par le SIMOUV.

Dans le PDU de 2014, la mise en accessibilité du réseau de transport en commun du réseau de transport en commun s'articulait aussi autour des mises en œuvre par les communes de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). Or, la communication entre les communes et le SIMOUV semble aujourd'hui peiner sur certains points, menant à une difficulté pour le SIMOUV de faire une synthèse des actions menées localement.

2.2.3 Synthèse de l'axe 2 : renforcer la mobilité pour tous

La mise en gratuité des transports en commun urbains pour les moins de 25 ans a permis d'augmenter légèrement la part de ces usagers de 11% en 2011 à 13% en 2018. La part des séniors (+65 ans) stagne, elle, à 3%.

Par ailleurs, les efforts de mise en accessibilité du réseau sont concentrés sur le matériel roulant. La mise aux normes des quais dépend des requalifications progressives des voiries et prend ainsi plus de temps. La compétence voirie n'ayant pas été transférée par les communes et le département, le SIMOUV et les communautés d'agglomérations ne peuvent agir efficacement sur l'accessibilité des espaces publics.

La réalisation des actions de l'axe 2 est en retard par rapport au planning établi dans le PDU 2014-2024, particulièrement en ce qui concerne la mise en accessibilité des quais de bus.

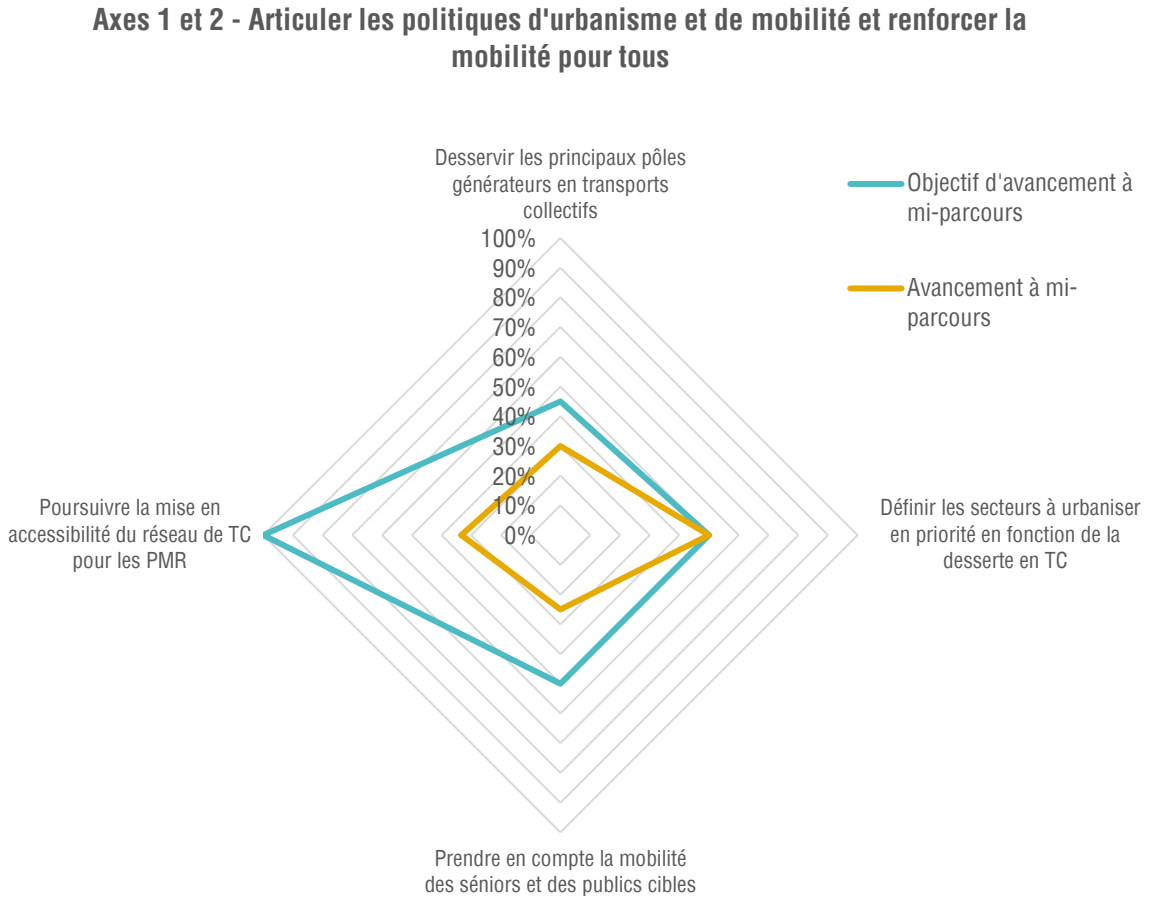


Figure 5 : Radar d'avancement des actions des axes 1 et 2 du PDU de 2014

2.3 Axe 3 - Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

2.3.1 Améliorer l'accessibilité "voyageurs" au Valenciennois depuis les territoires voisins

Le diagnostic du PDU de 2014 mettait en évidence l'existence de plus de 60'000 pendulaires, soit plus de 120'000 déplacements en lien avec les territoires extérieurs à l'arrondissement du Valenciennois. Les données de l'EMC² 2018 ne sont pas directement comparables avec celles de 2010, mais l'articulation entre le Valenciennois et les territoires limitrophes est toujours d'actualité avec plus de 49'000 déplacements quotidiens, tous motifs, depuis l'arrondissement vers l'extérieur.

Pour contrer un usage de la voiture massif par ces navetteurs (86% des déplacements), plusieurs liaisons de transports vers les principales agglomérations voisines et la Belgique ont été identifiées dans le Plan de Déplacements Urbains de 2014. Ces actions sont pilotées par le Conseil Départemental du Nord et le Conseil Régional des Hauts-de-France, en partenariat avec l'exploitant Transvilles, les collectivités locales, la SNCF, mais aussi les cellules décisionnelles et opérationnelles belges telles que les TEC et le SRWT.

Aujourd'hui, peu d'actions ont été menées pour répondre à ces besoins. La liaison transfrontalière entre Vieux-Condé et Péruwelz a été améliorée avec le prolongement de la ligne 14 depuis le terminus du tramway de Vieux-Condé vers la gare de Péruwelz et la liaison Valenciennes <> Quiévrain a été renforcée avec la prolongation de la ligne 5 de bus.

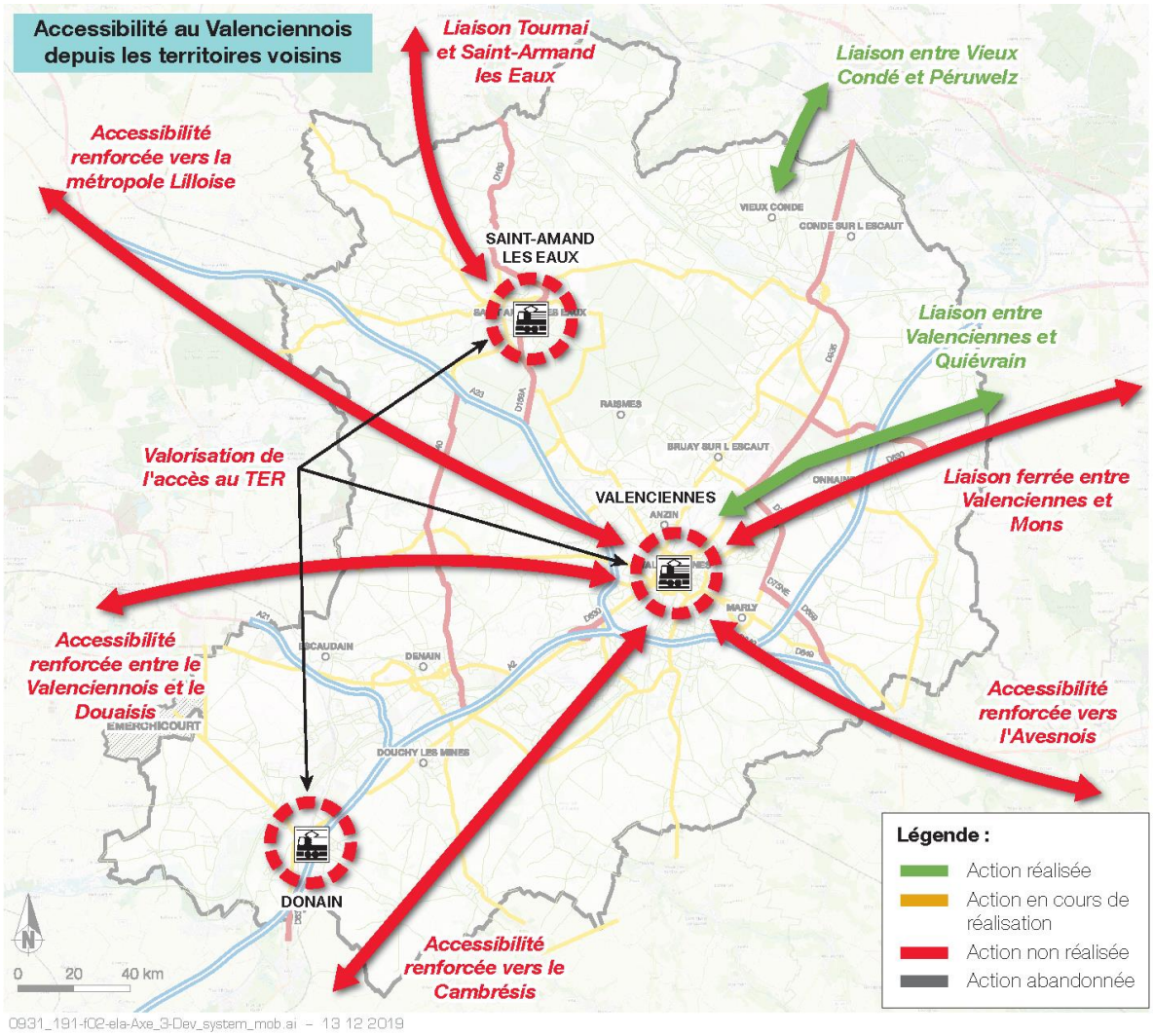


Figure 6 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 3 : Améliorer l'accessibilité au Valenciennois depuis les territoires voisins

Par ailleurs, et par rapport aux préconisations exprimées dans le PDU 2014 vis-à-vis de l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers la Belgique, aucune action n'a été menée entre Tournai et Saint-Amand-les-Eaux ni entre les gares de Valenciennes et de Mons (projet de liaison ferrée). De même, l'accessibilité entre le Valenciennois, le Douaisis, le Cambrésis, l'Avesnois et la Métropole Lilloise n'a pas été améliorée depuis 2014. À noter toutefois qu'une extension du P+R de la gare SNCF de Saint-Amand-les-Eaux a été menée en 2018 afin de valoriser l'accès au TER (sa capacité reste néanmoins toujours insuffisante). Aucune étude d'identification de « portes d'entrée stratégiques » à l'échelle de l'arrondissement n'a été menée.

2.3.2 Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et moins coûteux

Cette action du PDU de 2014, pilotée par le SIMOUV, a pour objectif de renforcer l'armature du réseau TC en proposant une véritable hiérarchie du réseau compréhensible pour les usagers.

La hiérarchie du réseau s'articule notamment autour de la valorisation des deux lignes de tramway, dont la ligne T2 mise en service en 2014. Le réseau structurant vu en plan est globalement conforme avec les ambitions inscrites au PDU 2014, à l'exception de la ligne de BHNS vers la Belgique, dont l'absence de mise en œuvre est compensée par 2 lignes essentielles.

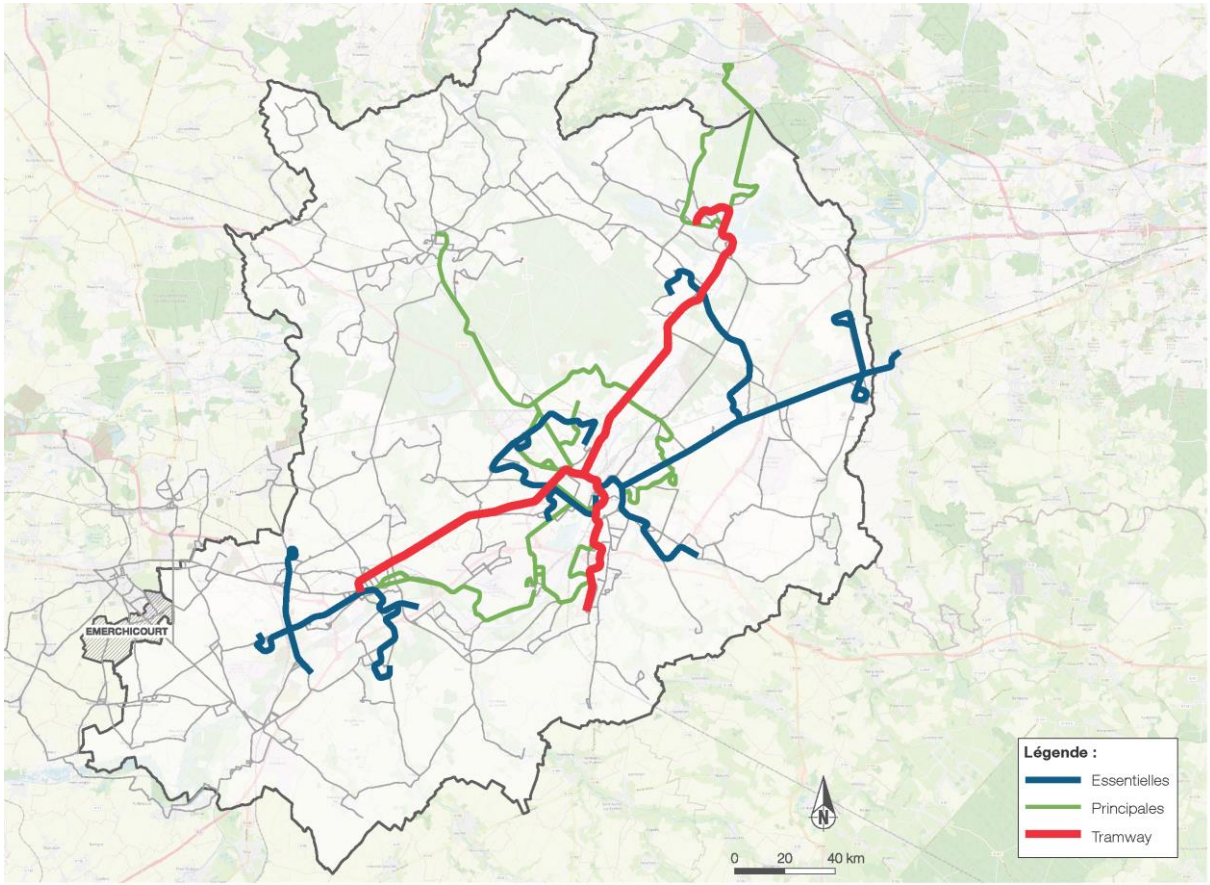


Figure 7 : Réseau de transport actuel - tramway, lignes essentielles et principales

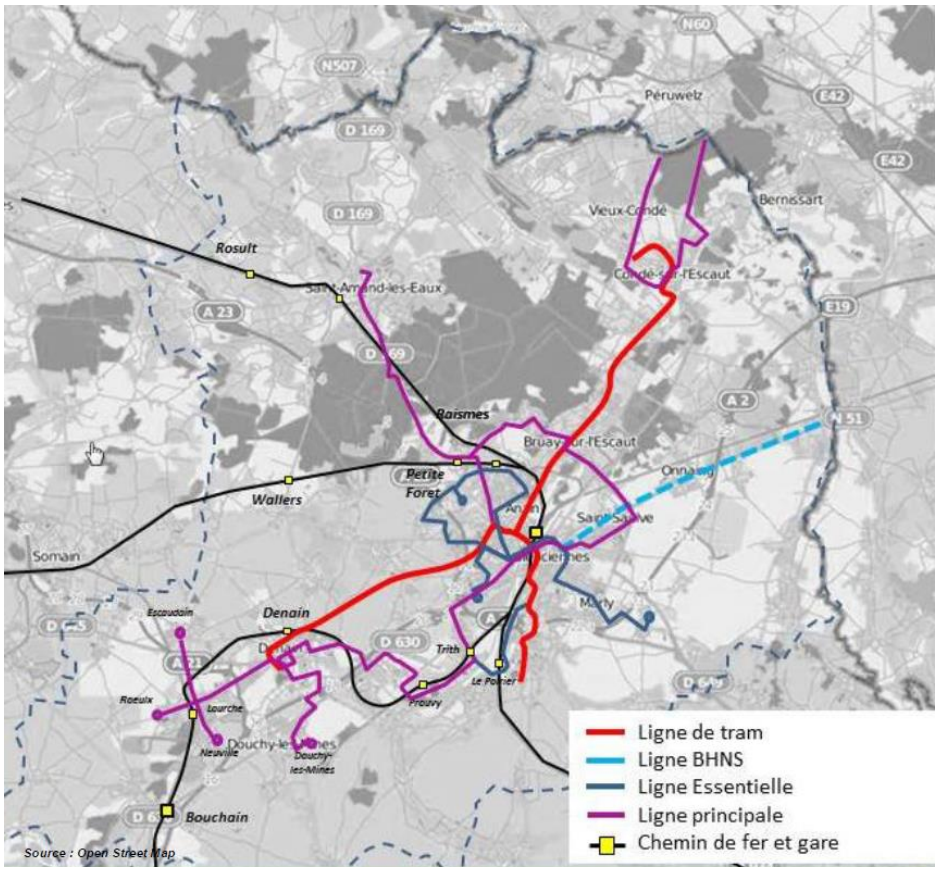


Figure 8 : réseau cible du PDU 2014-2024

Aucune valorisation (couloirs bus et priorité, renforcement de cadence) des lignes essentielles et principales n'a cependant été menée aujourd'hui : le projet de BHNS vers Crespin a été jugé non opportun, tout comme la liaison La Sentinelle <> Valenciennes et Petite-Forêt <> Valenciennes (étude TTK). La mise en service de la seconde ligne de tramway n'a pas donnée lieu à une réorganisation du réseau de bus visant à renforcer la fréquentation globale et le niveau de service du réseau dans son ensemble

Toutefois, la maitrise des couts est un objectif atteint, dans le sens où :

- les charges d'exploitation par km parcouru et par voyage sont stables ;
- le montant de la compensation d'équilibre de la DSP liant le SIMOUV à Transvilles est programmé à la baisse.

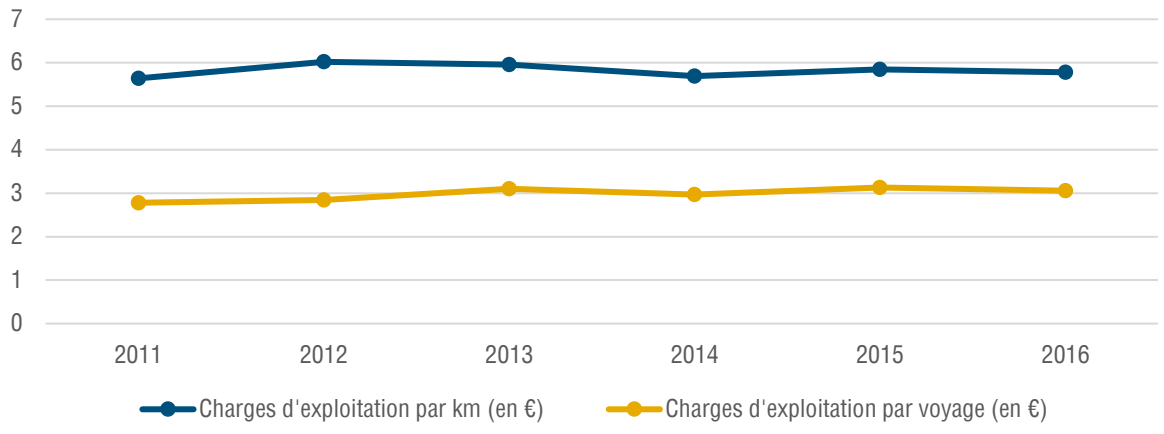


Figure 9 : évolution des charges d'exploitation par km et par voyage entre 2011 et 2016

2.3.3 Améliorer l'intermodalité

L'enjeu d'amélioration de l'intermodalité à l'échelle de l'arrondissement du Valenciennois découle des contraintes de circulation routière et d'une complexité croissante des chaines de déplacements, rendant difficile de répondre aux besoins des usagers par une unique ligne.

Ainsi, une des mesures de cette action pilotée par le SIMOUV, en partenariat avec, entre autres, l'exploitant Transvilles et les collectivités locales consistait à aménager le pôle d'échanges du Poirier Université afin d'y valoriser les interconnexions modes doux-tramway, modes doux-train ou tramway-train. Aujourd'hui, une extension du P+R est à l'étude, tandis que depuis 2014, certaines lignes anciennement en terminus à l'Université desservent la gare SNCF.

Malgré son usage largement tourné vers le tramway, la requalification en P+R du parking de la station de tramway *Le Boulon* est en réflexion.

La centrale d'information passpass.fr a été mise en ligne en 2015 par le Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités.

2.3.4 Inscrire et accompagner le projet de liaison douce et TC entre le terminus de tramway de Famars et la gare du Poirier-Université

Cette action est directement liée avec l'action précédente d'intermodalité. Pilotée par le SIMOUV, elle se déclinait en trois mesures multimodales :

- la création d'une nouvelle voirie au niveau de l'Université ;
- l'aménagement et le jalonnement de la rue Delory pour sécuriser les modes actifs ;
- la réalisation d'une voirie avec un tronçon en site propre entre la RD40 et la gare du Poirier.

Aujourd'hui, seuls la nouvelle voirie pour les déplacements cycles et piétons et le P+R du Poirier sont en projet.

2.3.5 Favoriser la pratique du vélo par l'aménagement d'infrastructures cyclables

Un des objectifs de l'antépénultième PDU était d'augmenter de 10% l'usage des deux-roues. Afin de contrer une forte tendance à la baisse entre 1997 et 2011, le PDU 2014-2024 a émis comme objectif de doubler la part modale en passant de 2 à 4%.

Dans ce but, le SIMOUV a mis à jour le Schéma Directeur Cyclable en 2016. Largement diffusé auprès des communes, il explicite rue par rue les besoins d'aménagements cycles dans un souci de cohérence avec les axes prioritaires à aménager dans le PDU 2014-2024 (Figure 11). Le Schéma Directeur Cyclable remplace la charte vélo.

Cependant, aujourd'hui, un unique itinéraire de priorité 1 a été livré depuis le PDU de 2014. La boucle Un'Escaut de 35km de long entre le port de plaisance de Valenciennes et l'étang de Chabaud-Latour a été livrée en avril 2019. Ce manque d'investissement notable induit l'absence de hiérarchisation du réseau cyclable autour des axes de l'Escaut et de la Scarpe.

Sur les 260 km d'aménagements cyclables recensés dans le Schéma Directeur Cyclable de 2016, 70km sont de type « pistes cyclables », notamment autour de la commune de Saint-Amand-les-Eaux, et l'unique site propre bus, aux abords de la gare SNCF de Valenciennes, est mutualisé avec la circulation cycle.

Bande cyclable	80 Km
Piste cyclable	70 Km
Contre sens cyclable	15 Km
Voies vertes	50 Km
Divers	45 Km
Total	260 Km

Figure 10 : Longueurs de voies par typologie d'aménagement cyclable, source : Schéma Directeur Cyclable 2016

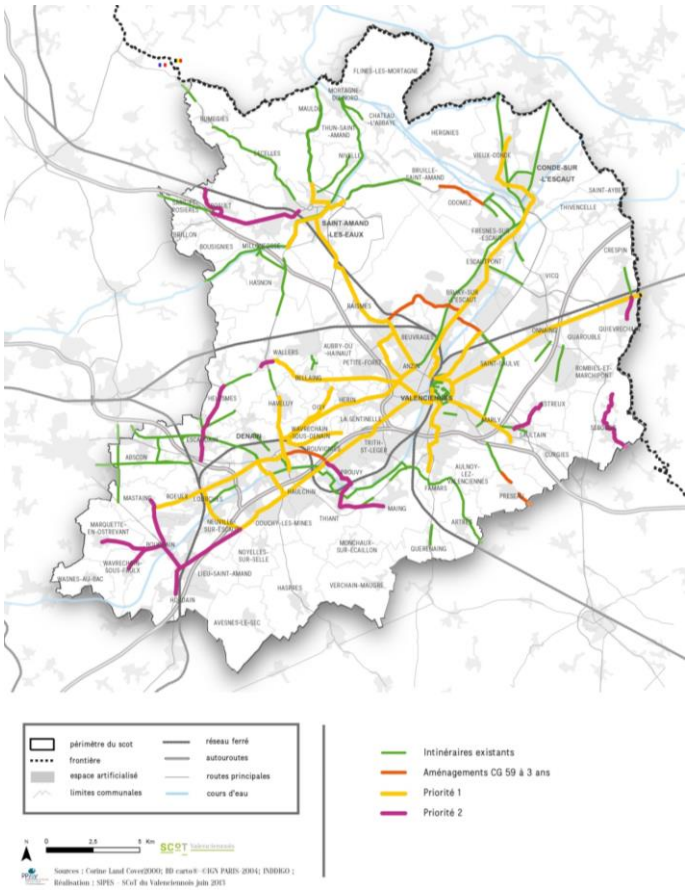


Figure 11 : Réseau vélo cible du PDU 2014-2024

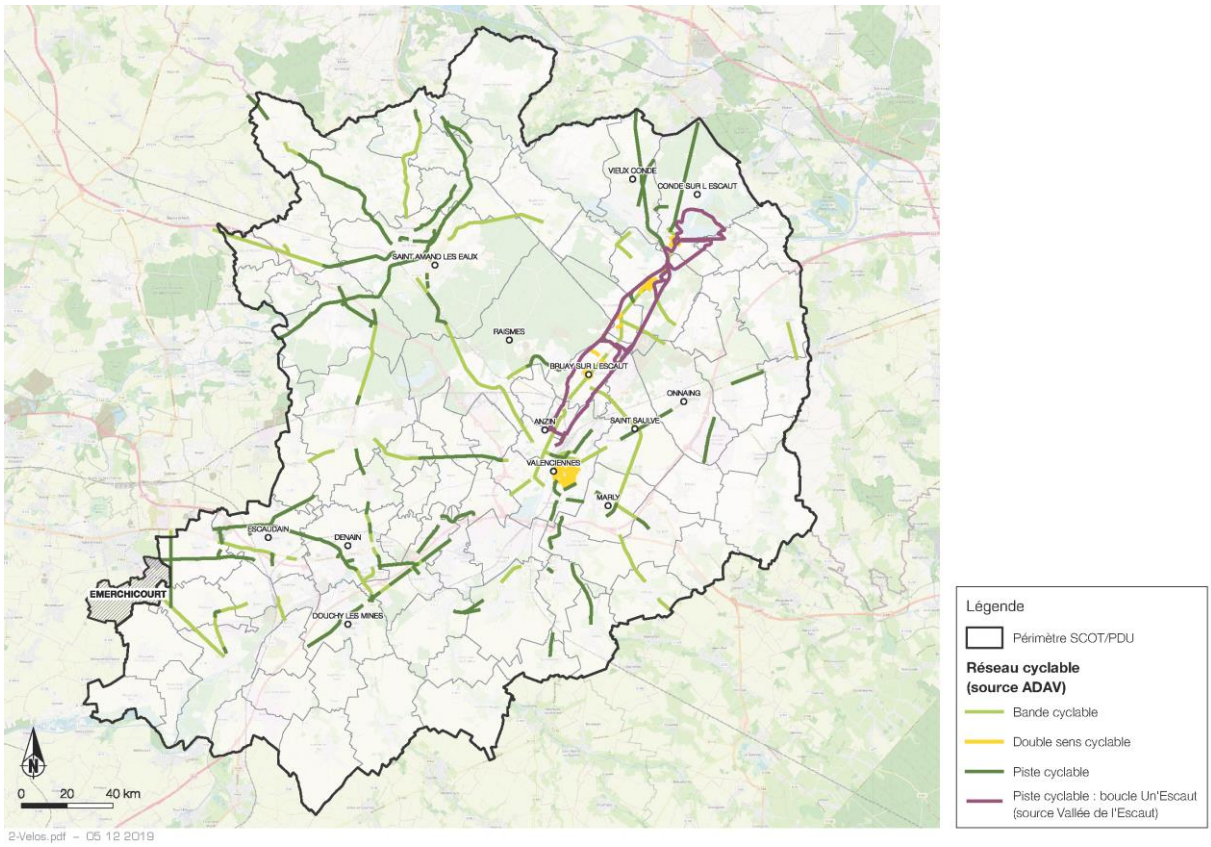


Figure 12 : État des lieux des aménagements cycles 2019, source : ADAV 2016 et Boucle Un'Escaut

2.3.6 Développer une politique de déploiement du stationnement vélo

Face au constat d'un manque important d'infrastructures de stationnement cycle dans les centres bourgs du Valenciennois et de son sous-dimensionnement dans le centre de Valenciennes, plusieurs actions ont été préconisées par le PDU. Ainsi, il a été proposé d'implanter une consigne collective sur les gares de Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux, du Poirier et au niveau du terminus tramway du technopole. Les besoins locaux ont été identifiés et quantifiés au sein du SDC, cependant aucune consigne n'a vu le jour. La consigne de Saint-Amand-les-Eaux est antérieure au PDU 2014-2024. De même, le Vélopôle de Valenciennes (location, gardiennage, entretien de vélo …) a été un projet partagé par les collectivités, mais qui n'a jamais abouti.

Par ailleurs, le Schéma Directeur Cyclable a explicité les endroits stratégiques à l'échelle des communes auxquels il serait pertinent d'aménager des arceaux vélos. Malgré sa communication, il semble que très peu d'arceaux aient été installés. Les stationnements « pince -roue » sont progressivement remplacés par des arceaux plus sécuritaires et idéalement abrités.

Emplacement	Nombre de stationnements
ANZIN HOTEL DE VILLE	22
UNIVERSITE	14
DUTEMPLE	16
LE BOULON	24
LES TERRILS D'ANZIN	14
SOLANGE TONINI	12
GARE	30
JEAN DULIEU	40

Figure 13 : Préconisations de stationnement cyclable au niveau des gares, source : extrait du SDIC

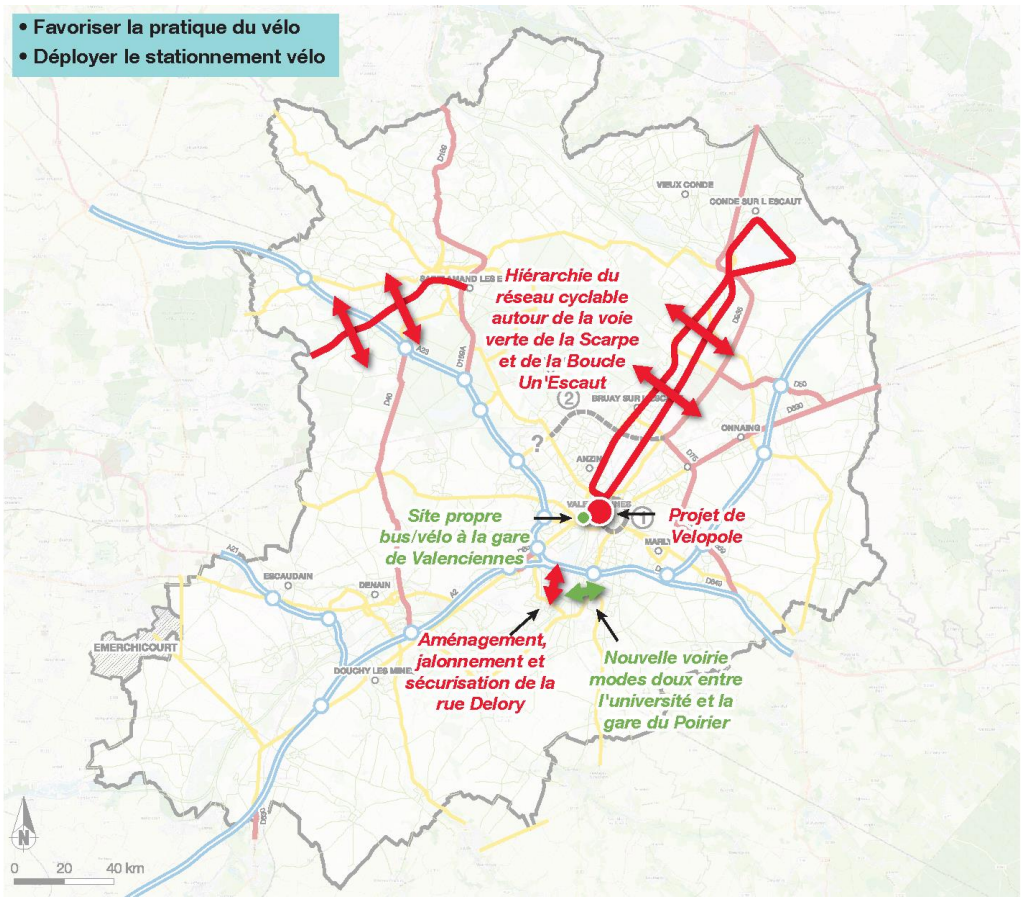


Figure 14 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 3 : Favoriser la pratique du vélo et déployer son stationnement

2.3.7 Aménager un réseau de continuités piétonnes

En 2011, et ce malgré les nombreux investissements réalisés en la matière, seuls 6% des déplacements domicile<>travail sont effectués à pied et 24% des déplacements tout motif. Le PDU précédent a identifié un potentiel de report modal vers la marche à pied important au vu du nombre important de déplacements inférieurs à 3km réalisés en voiture.

Aussi, l'élaboration d'un plan de continuités piétonnes a été inscrite au PDU 2014-2024. Aucun plan de la sorte n'a été rédigé, mais le SIMOUV mène, non sans grande difficulté, un travail de recensement des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) auprès des communautés d'agglomération de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut.

Cependant, en l'absence d'un tel plan, aucune coupure ou discontinuité telles que les voies ferrées, l'Escaut ou même l'autoroute n'a été résorbée. L'abandon du projet de BHNS Crespin a mené à l'avortement du projet de contrat 1% piétons qui visait à promouvoir les cheminements et le rabattement des piétons sur les stations de transports en commun. De plus, aucune expérimentation de zones piétonnes temporaires sur certaines rues n'a été menée.

2.3.8 Synthèse de l'axe 3 : développer un système de mobilité à coûts maîtrisés

Comme développé dans ces différentes actions, le système de mobilité n'est pas un système monomodal, mais s'articule autour de la marche à pied, des cycles, des transports en commun, de l'automobile, mais surtout et principalement autour de l'intermodalité.

Le PDU 2014-2024 a initié la rédaction de documents clés tels que le Schéma Directeur Cyclable ou les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces public. Cependant, la concrétisation des actions qui y sont développées est laborieuse.

L'organisation du réseau de transport en commun s'est depuis le précèdent PDU concentrée sur le réseau de tramway, garantissant notamment des coûts d'exploitation constants. Par ailleurs, si les coûts apparaissent effectivement modérés, la desserte des zones secondaires via les lignes non principales et non essentielles s'est vue dégradée.

L'avancement de ce troisième axe depuis la rédaction du PDU de 2014 est faible, notamment pour toutes les actions ne concernant pas directement le réseau Transvilles et son évolution.

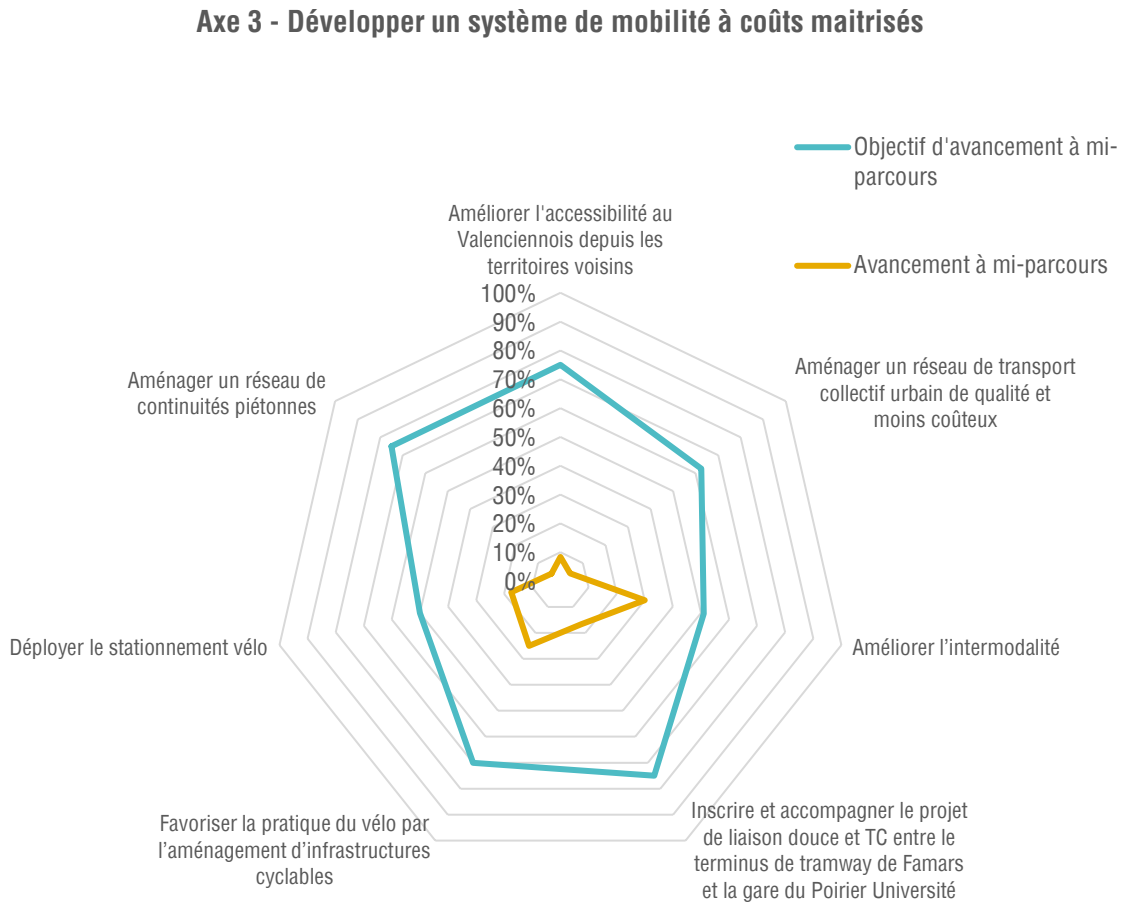


Figure 15 : Radar d'avancement des actions de l'axe 3 du PDU de 2014

2.4 Axe 4 - Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles

2.4.1 Hiérarchiser le réseau viaire

L'arrondissement du Valenciennois dispose d'un bon maillage viaire qui s'organise autour des boulevards de Valenciennes, d'une ceinture de contournement quasi complète qui s'articule autour de l'A23, l'A2 et la RD75 et d'un réseau autoroutier qui accueille notamment du grand transit international.

Lors de l'élaboration du PDU de 2014-2024, les projets du contournement Nord de Valenciennes, du demi-échangeur A2 > A23 près de la Sentinelle et de la requalification des boulevards ont mené à la réflexion sur une nouvelle hiérarchie viaire.

Aujourd'hui, le contournement Nord est en cours de travaux et sera livré en son intégralité en 2024.

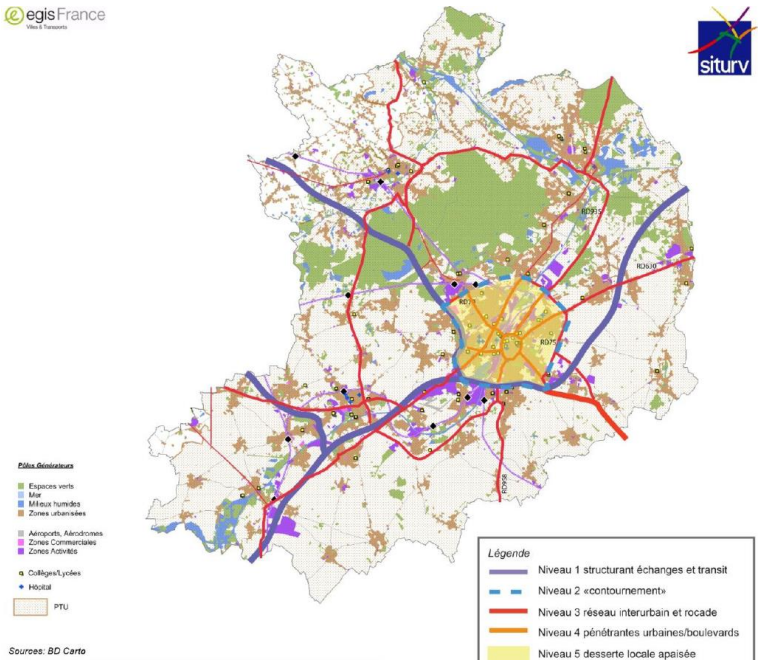


Figure 16 : Réseau viaire cible du PDU 2014-2024

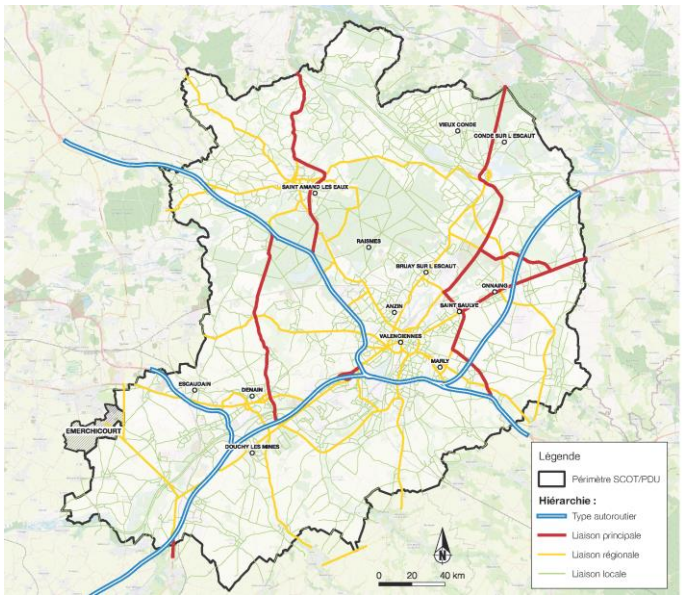


Figure 17 : État du réseau viaire en 2019

En complément, depuis 2014, une étude visant à définir l'organisation viaire et les itinéraires de délestage appropriés lors d'une gestion de crise (accidents, incidents …) a été menée. Aucune étude de mise à jour n'a été cependant menée quant aux itinéraires de transports exceptionnels.

Lors de la sortie de terre d'un projet, les guides du CEREMA sont consultés pour définir la fonction, la vitesse et le profil des voiries le desservant.

2.4.2 Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération

Le PDU 2014-2024 fait le constat d'un jalonnement peu visible et peu lisible sur l'arrondissement du Valenciennois. La compétence signalisation appartient aux gestionnaires de la voirie tels que les communes, le Conseil Départemental et l'État, mais une mise en cohérence territoriale des aménagements et de la signalétique est nécessaire, notamment en lien avec la hiérarchie du réseau viaire.

Peu d'actions ont été mises en place. En effet, le plan de jalonnement du réseau viaire n'a pas été actualisé suite aux nouveaux projets, et les échanges avec les fournisseurs de cartes pour les outils GPS n'ont pas été initiés. Par ailleurs, la DIR Nord a mis en place une gestion dynamique et une interdiction de dépassement pour les poids lourds sur une portion de l'A2, conformément à une fiche action du PDU (IDPL).

2.4.3 Étudier la faisabilité d'implantation des outils de gestion des sillons autoroutiers

Afin de minimiser les aléas et les perturbations sur le réseau structurant, plusieurs grandes agglomérations se sont dotées d'outils de gestion de trafic sur leur réseau autoroutier. Le PDU préconisait ainsi la mise en œuvre d'une stratégie évènementielle. Lors de la coupe du monde féminine de football, durant laquelle des matches se sont déroulés à Valenciennes, l'Etat a pris les devants sur l'organisation des circulations. Il semble pour autant que cette organisation ne se soit pas faite à l'aide de l'outil de gestion ALLEGRO.

En dehors de l'action menée par l'État sur une portion de l'A2, aucune action de stratégie de temps de parcours ou d'interdiction de dépassement des poids lourds n'a été menée.

2.4.4 Inscrire et accompagner le contournement routier Nord de Valenciennes

Le contournement routier Nord est un projet d'une route à 2X1 voies sur 5,2 km. Les trafics attendus sont de l'ordre de 25'000 véhicules par jour. Des modélisations ont été réalisées et ont mis en exergue les reports de trafic, positifs ou négatifs, sur l'ensemble du réseau routier. En ce sens, l'augmentation du trafic prévue sur la RD70 (+4'000 véhicules par jour) s'est concrétisée par son élargissement à 2x2 voies. Par ailleurs, aucune requalification en faveur des modes doux (ou des transports collectifs) des voiries départementales qui seront délestées du trafic de transit n'a été prévue (exemple de la RD375).

L'insertion d'un BHNS sur le contournement avait été évoqué, avec pour action d'accompagnement son élargissement à 2X2 voies. N'ayant pas abouti, le doublage des voies n'a pas été mis en œuvre.

Pour assurer la hiérarchie du réseau et éviter les trafics de fuites, le PDU 2014-2024 a préconisé un jalonnement fin dans le secteur ; aucune action n'a été cependant menée. Cependant, bien qu'aucune étude spécifique à l'échelle du territoire n'ait été menée, le contournement pourra accueillir les itinéraires de transports exceptionnels.

2.4.5 Aménager les entrées de ville et les boulevards

La Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole a entrepris en 2017-2018 le réaménagement des boulevards Watteau et Pater sur lesquels d'importantes opérations de voirie et d'amélioration relatives au cadre de vie se sont imposées.

Ce grand projet visait à mieux partager la chaussée entre tous les modes de circulation. Aujourd'hui, grâce à des trottoirs élargis à 4,50 mètres (contre 1,30 mètre auparavant), des pistes cyclables unidirectionnelles ont pu être créées tandis que les piétons bénéficient désormais d'un bel espace entièrement pavé. Les études de requalification des boulevards de Saly et de Beauneveu vont être lancées en 2020.

Trois entrées de ville ont été identifiées dans le précédent PDU afin de les requalifier. Ainsi, la RD630 (côté Belge et vers la Sentinelle) et la RD958 (au sud, avenue Georges Pompidou à Valenciennes) ont été requalifiées. Aucune action n'a été cependant menée sur la RD13 (Av. Desandrouins à Valenciennes).

Aucune campagne de communication ponctuelle ou récurrente sur le changement de comportement des usagers de la route à adopter sur les axes de traversée de zone urbanisée n'a été lancée.

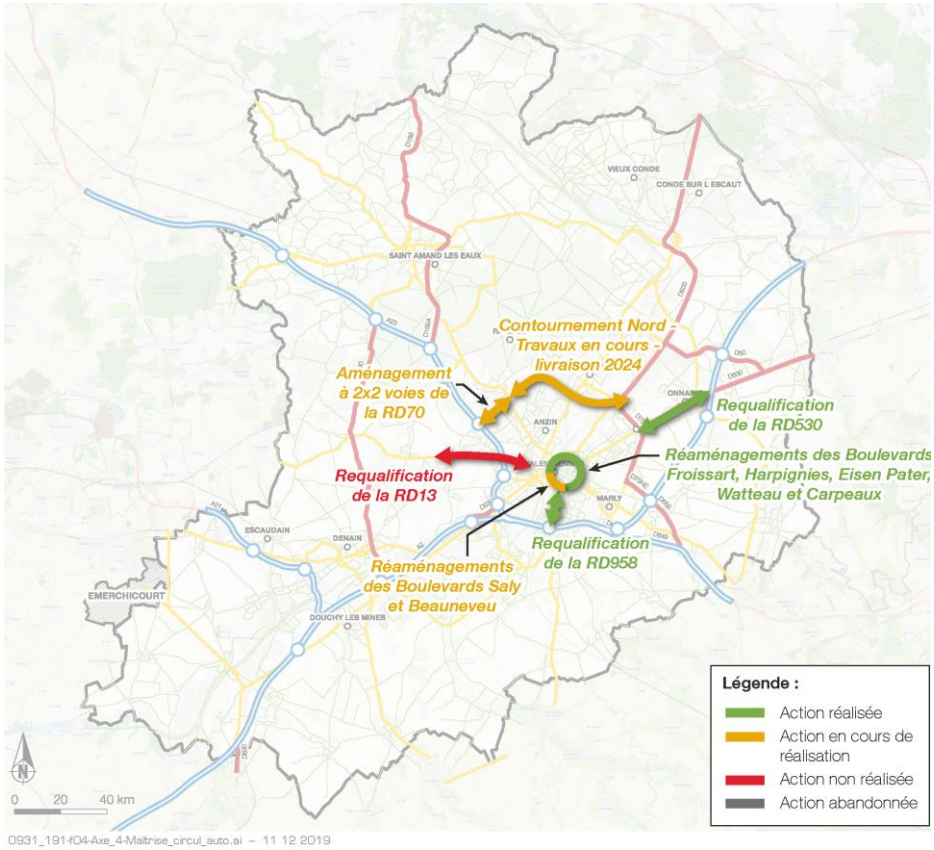


Figure 18 : Bilan des actions PDU 2014 – Axe 4 : Une maitrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles

2.4.6 Améliorer et rendre lisible le partage de la voirie

La sécurité routière étant un enjeu important du PDU, la mixité des modes de déplacement doit se faire dans les meilleures conditions possibles, et sa réussite est conditionnée par la maîtrise de la vitesse du mode le plus lourd.

Ainsi, il est préconisé de mettre à jour la charte d'aménagement de la version antérieure du PDU en y intégrant les recommandations du CEREMA. Cette charte a été abandonnée au profil d'une utilisation directe des guides du CEREMA. Il en est de même du guide d'aménagement des voies apaisées (zones 30, marquages des intersections …).

Aucune rue à apaiser dans des secteurs dits « prioritaires » (écoles, collèges, centre-bourgs …) n'a été identifiée et aménagée. Il n'y a donc pas eu de campagnes de communication ou de sensibilisation associées. Les aménagements à l'échelle du territoire sont réalisés progressivement et de manière homogène, sur la base des recommandations du CEREMA.

2.4.7 Traiter les points d'insécurité routière

En 2010, près de 90% des accidents de l'arrondissement valenciennois ont eu lieu en agglomération. C'est face à ce constat que le PDU 2014-2024 accentuait la nécessité et la pertinence de requalifier en priorité les axes urbains. Deux tiers des personnes impliquées dans ces accidents sont des deux-roues motorisés.

Plusieurs actions ont ainsi été préconisées dans un objectif de juguler l'insécurité routière et viser un objectif de 0 tué parmi les usagers vulnérables.

Depuis 2014, les traversées piétonnes de la RD630 ont été mises aux normes. Cet axe avait été identifié comme particulièrement accidentogène. À l'échelle du territoire, aucune autre action visant à réaménager les carrefours dangereux ou accidentogènes n'a été menée.

À l'échelle communale, des campagnes de sensibilisation visant à encourager les automobilistes à réduire leur vitesse ont été menées (zones 30, zones de circulation apaisée, radars pédagogiques …).

La séparation des circulations sur les voiries pénétrantes a été jugée non pertinente au vu des usages actuels de ces voiries.

2.4.8 Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobiles de rabattement sur les TC

En 2014, les sept parcs relais (5 dédiés au tram, 2 au TER) disposaient chacun de 100 à 250 places. Leur niveau d'occupation était jugé faible.

Aujourd'hui, il apparait que les taux de remplissage de certains parkings relais « tramway » demeurent globalement bas. Ces taux découlent notamment de leur implantation géographique et du tissu urbain voisin.

Ainsi, le P+R d'Anzin, non barrièré, fonctionne aujourd'hui plus comme un parking de centre-ville, tandis que le P+R de Valenciennes St-Waast, certes proche de l'autoroute, ne bénéficie pas d'un accès direct et subit d'une certaine manière sa proximité avec le centre-ville, peu contraint en termes de stationnement. Les parkings de Nungesser et de l'Université semblent être en concurrence. La localisation du P+R de Denain Bellevue est à questionner par rapport à l'urbanisation.

Le succès du P+R « TER » de Saint-Amand résulte de l'attractivité du temps de parcours vers le centre de Valenciennes : 25 minutes en voiture contre 15 minutes en train. Cette gare TER assure aussi la liaison avec Lille.

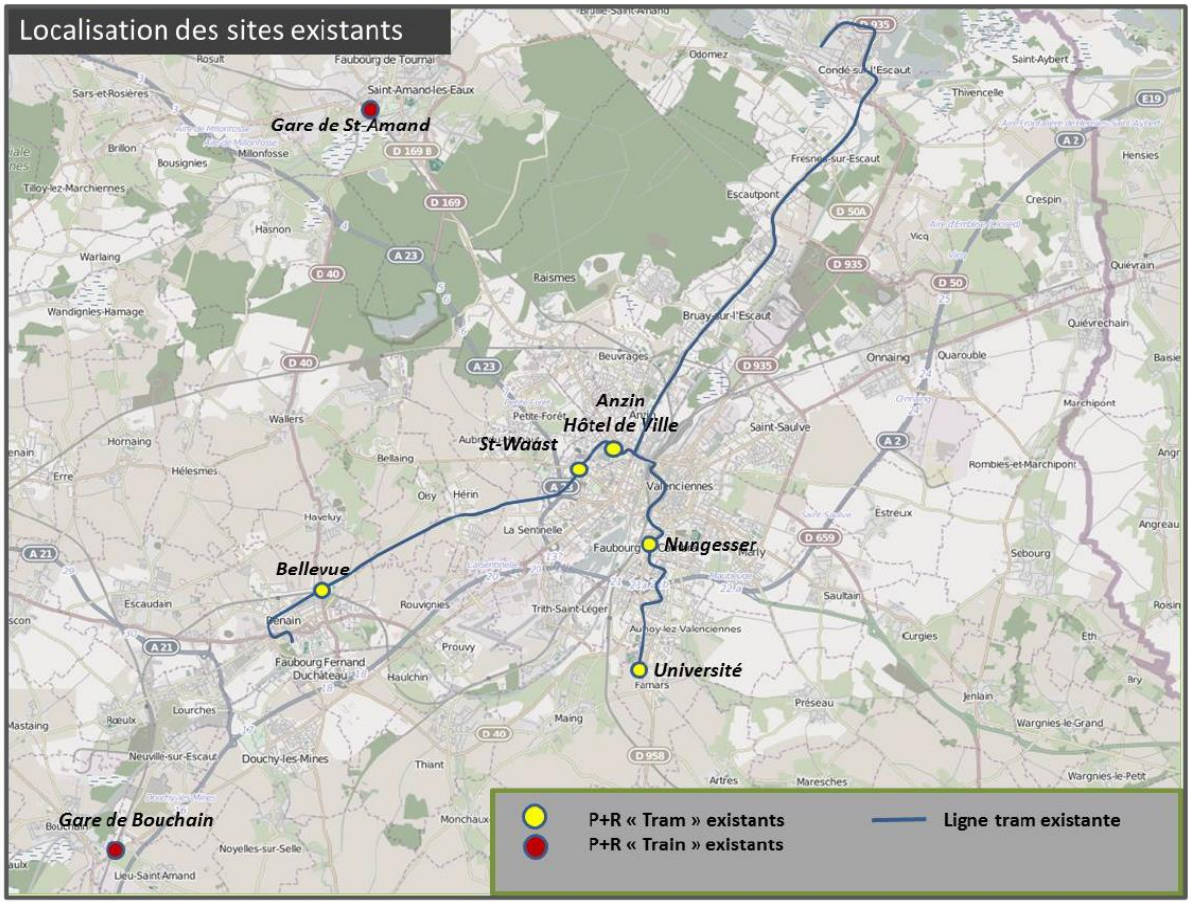


Figure 19 : Localisation des P+R existants, source : Rapport de l'étude P+R, phase 1, Egis, juillet 2015

Offre	Mode principal	Capacité VP	Usage maxi	Taux de remplissage	Tendance depuis 2010
Anzin Hôtel de Ville	Tramway	120	80	67%	65%
Valenciennes Nungesser	Tramway	262	104	40%	80%
Valenciennes St-Waast	Tramway	105	48	46%	0%
Famars Université	Tramway	225	42	19%	-50%
Denain Bellevue	Tramway	250	18	7%	-30%
Saint Amand	TER	200	203	102%	
Bouchain	TER	40	19	48%	
TOTAL		**1202**	**514**	**43%**	

Figure 20 : Taux d'occupation des P+R, source : Rapport de l'étude P+R, phase 1, Egis, juillet 2015

Par ailleurs, une étude a été menée par EGIS en 2016 sur la pertinence et le potentiel de développement de nouveaux parcs relais sur le territoire en intégrant notamment les articulations avec un éventuel futur service d'autopartage et les réflexions sur le covoiturage. Suite à cette étude, la CAVM réfléchit à la création d'un P+R au niveau de la prison de Valenciennes.

Aucune campagne de communication en faveur des parcs relais n'a été lancée.

2.4.9 Adapter les dispositions du stationnement payant au centre de Valenciennes

Un des objectifs du PDU 2014-2024 est de réduire l'usage de l'automobile sur l'arrondissement du Valenciennois. Pour cela, une action forte sur le stationnement automobile au centre de Valenciennes est nécessaire.

Depuis 2011, la politique de stationnement payant sur Valenciennes est restée stable jusqu'à la dépénalisation en 2018, tant en termes de volume d'offre que de tarification. L'offre payante est en nette hausse depuis 2017 (Figure 21) avec 800 places règlementées complémentaires depuis 2017, soit une augmentation de 25%. Les tarifs sont restés globalement stables. Le zonage est ainsi cohérent, comme préconisé dans le PDU. Cependant, il n'y a pas eu d'études réalisées en amont de l'extension afin d'appréhender les impacts sur les zones limitrophes.

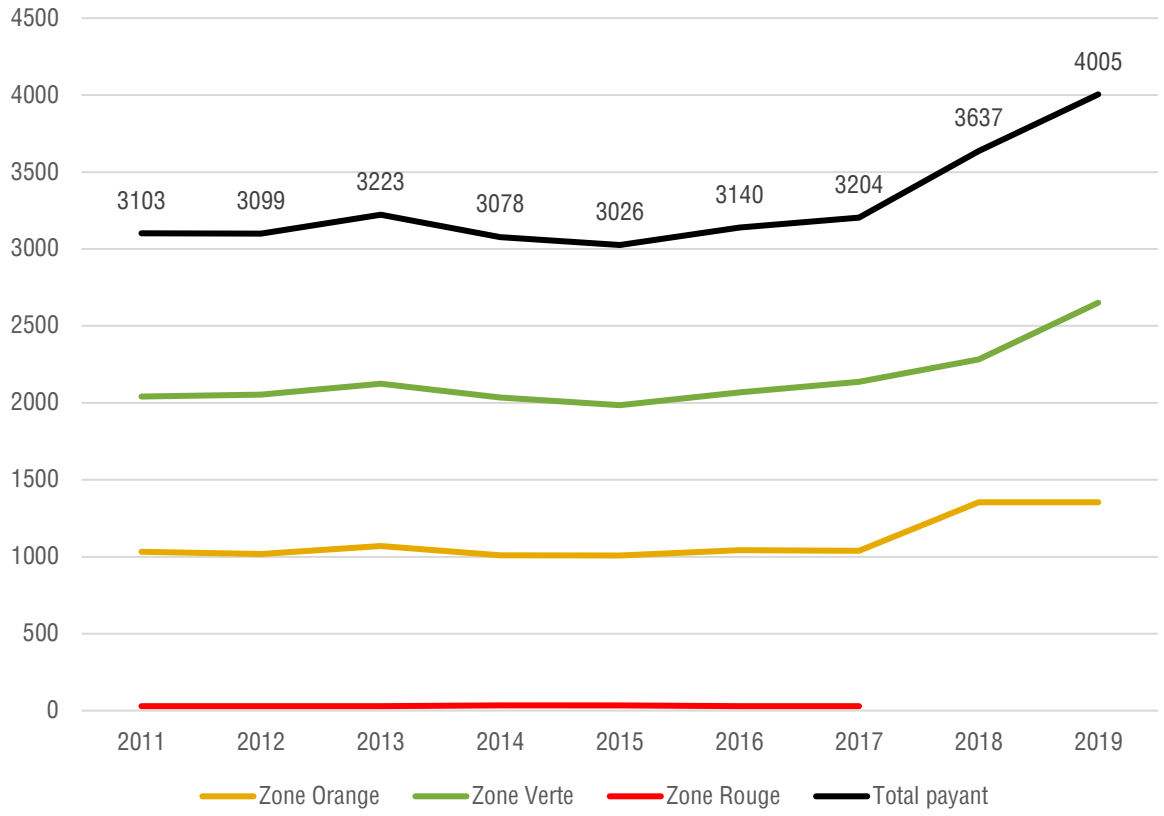


Figure 21 : Évolution de l'offre en stationnement par zone tarifaire sur la commune de Valenciennes, source : observatoire du stationnement

Afin d'optimiser l'offre en stationnement tout en garantissant une accessibilité aisée aux chalands, des objectifs de réserves de capacité de 15 à 20% étaient fixés dans le PDU. La Figure 22 met en exergue l'augmentation du taux d'occupation sur les zones oranges et vertes, atteignant des réserves de capacités respectives de 15 et 30%. Le taux d'occupation global en 2019 sur l'offre est de 80%.

Cependant, il est à noter que l'offre en stationnement ayant nettement augmenté depuis 2017, et ce avec une demande identique au vu des analyses territoriales extraites de l'EMC², le nombre de places disponibles et lui en hausse : environ 900 places disponibles en 2017 et 1'000 aujourd'hui. Les réserves de capacité n'ont donc été que fictivement réduites.

Aucune action n'a été menée pour améliorer l'utilisation des parcs en ouvrage pour les visiteurs. En 2014, 55% des usagers étaient des abonnés.

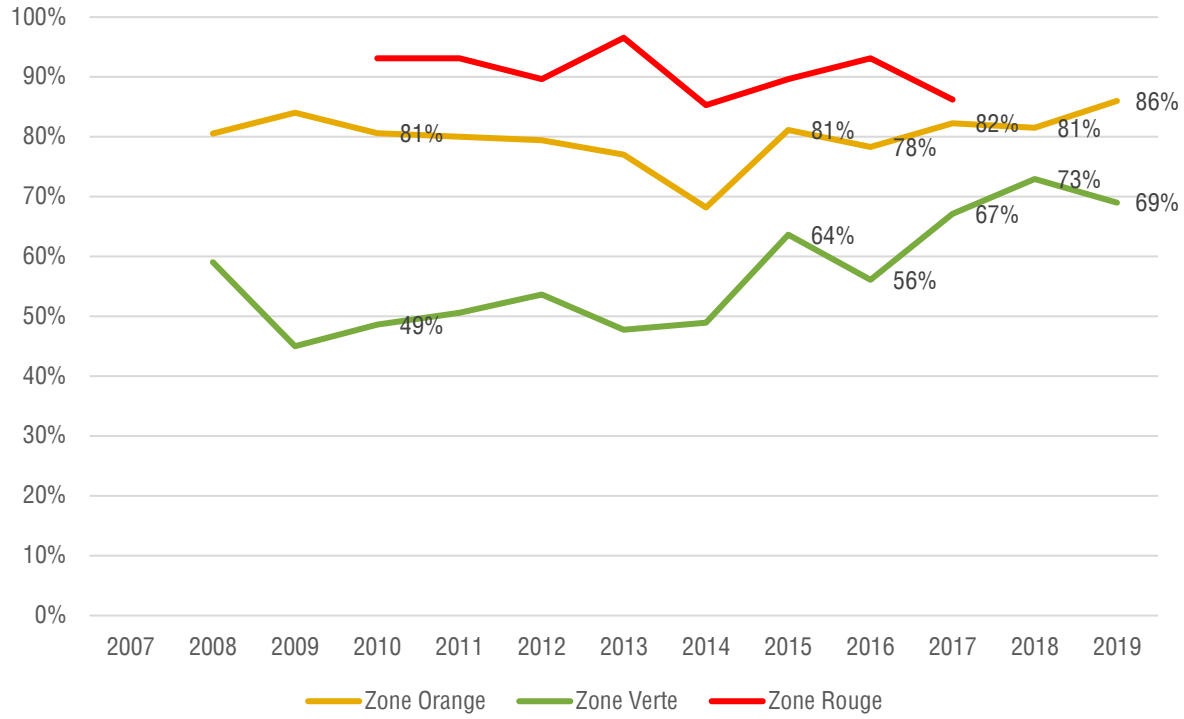


Figure 22 : Évolution de l'occupation du stationnement selon la zone tarifaire sur le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement

La Figure 23 explicite l'évolution du taux de rotation sur le centre de Valenciennes. Il apparait qu'après une chute en 2017, les taux sont revenus proches de 6 véhicules/jour/place, soit un taux de rotation cohérent avec un tissu de centre-ville dynamique et commercial.

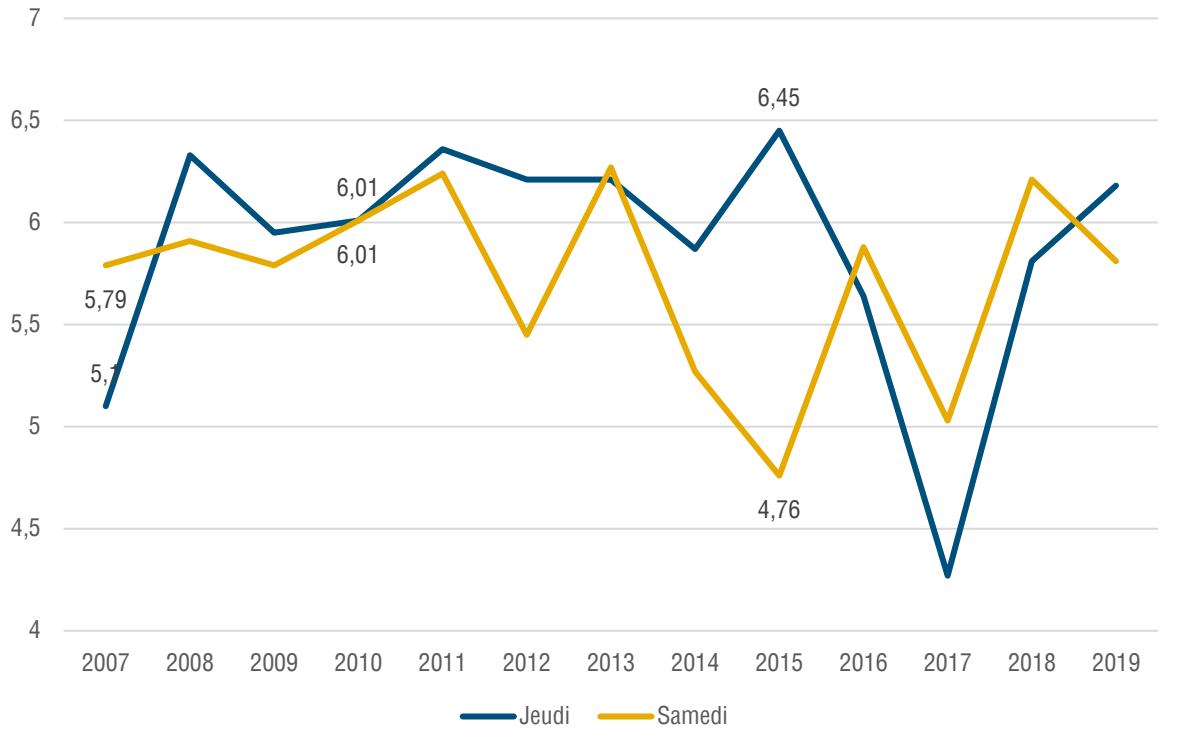


Figure 23 : Évolution du taux de rotation en semaine et le week-end sur le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement

Les tarifs pratiqués étant assez bas, le respect est important et effectif (Figure 24). Cependant, cela ne permet pas d'inciter au report modal, notamment pour les pendulaires.

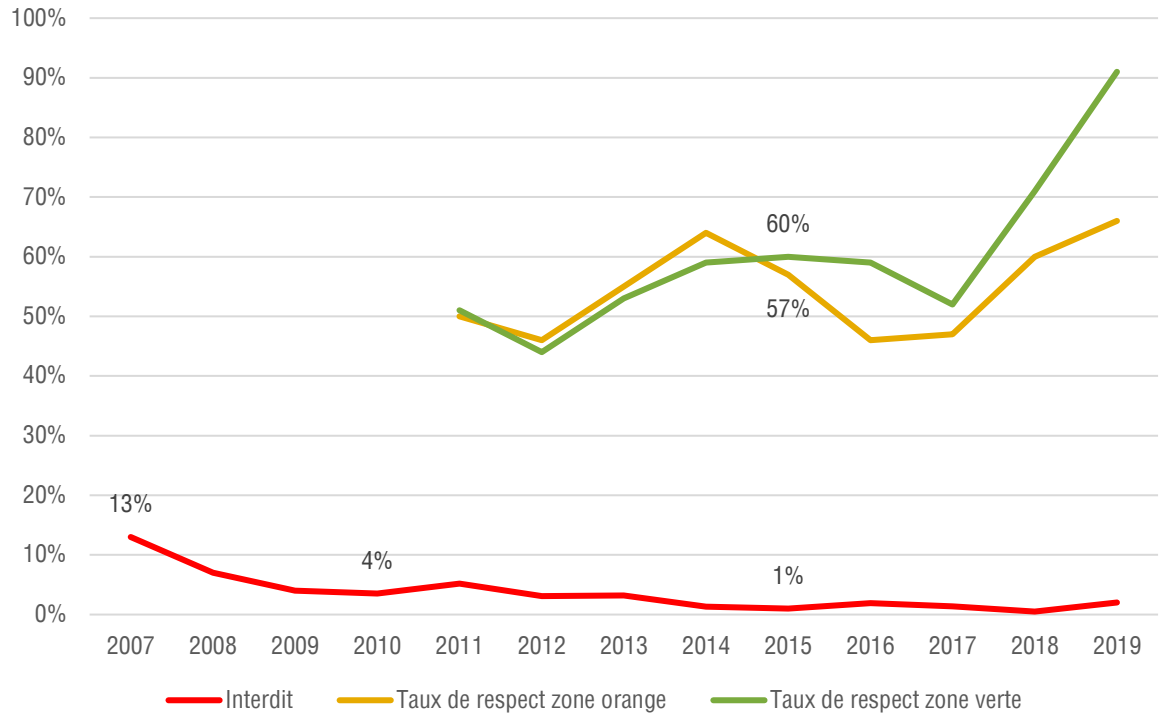


Figure 24 : Évolution du taux de respect en fonction de la zone tarifaire dans le centre de Valenciennes, source : observatoire du stationnement

La cohérence entre le coût unitaire d'un ticket de transport collectif urbain et une heure de stationnement n'est aujourd'hui toujours pas effective : l'abonnement trimestriel pendulaire revient moins cher que l'abonnement trimestriel au réseau Transvilles.

Par ailleurs, aucune expérimentation de capteurs sans fils sur des places de stationnement très centrales ou de courte durée n'a été menée.

2.4.10 Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération

Les problématiques de stationnement ne sont pas propres à Valenciennes. Pour cela, la SAEMVS et la SPL ont été créées afin d'élargir le champ de compétences à d'autres quartiers, notamment au secteur du centre hospitalier. Ces deux entreprises sont actuellement codétenues par la Ville de Valenciennes et la CAVM, la CAPH n'est pas encore partie prenante. Malgré quelques réflexions en cours, la réglementation du stationnement sur le secteur hospitalier est demeurée inchangée.

Les villes principales de Saint-Amand-les-Eaux, Denain et Condé-sur-l'Escaut ont mis en place avec l'aide de la SPL des zones bleues dans leur centre-ville. Aucune autre réglementation n'est en vigueur sur le territoire.

Aucune politique de stationnement incitative le long de certains arrêts du tramway ou aux abords des gares n'a été mise en place par le SIMOUV ou les communautés d'agglomération, qui ne sont pas gestionnaires de voirie et ne disposent pas du pouvoir de police en termes de stationnement.

2.4.11 Redéfinir le stationnement privé dans les PLU

Le PDU de 2014 a défini des normes maximums de stationnement pour les bureaux situés dans les DIVAT tram et gare ainsi qu'autour du BHNS (plus d'actualité). Ces dispositions sont applicables au PLUi.

Ces normes semblent aujourd'hui largement contestées avec des ratios faibles d'offre en stationnement par m² de surface, impactant l'évaluation des permis notamment.

	Divat 1 tram et gare*	Divat 2 BHNS (Valenciennes -Crespin)
	surface en m² de plancher	
Valenciennes intra-Muros	1pl/200m²	1pl/150m²
Secteurs de continuité urbaine de Valenciennes (Anzin, Bruay/Escaut, Escautpont, Aulnoy-lez-Valenciennes, Beuvrages, Saint-Saulve, La Sentinelle, Marly, Petite Forêt, Trith-Saint-Léger, faubourgs de Valenciennes)	1pl/80m²	1pl/80m²
Villes Pôles de l'arrondissement de Valenciennes (Denain, Saint Amand, Condé/Escaut-Fresnes/Escaut-Vieux Condé)	1pl/80m²	
Reste de l'arrondissement (Famars, Hérin, Onnaing, Quarouble, Quiévrechain, Crespin)	1pl/70m²	1pl/60m²
*** les gares reprises sont celles de Valenciennes, Saint-Amand, Le Poirier Université et Denain**		

Figure 25 : Norme maximum de stationnement pour les bureaux, source : PDU 2014-2024

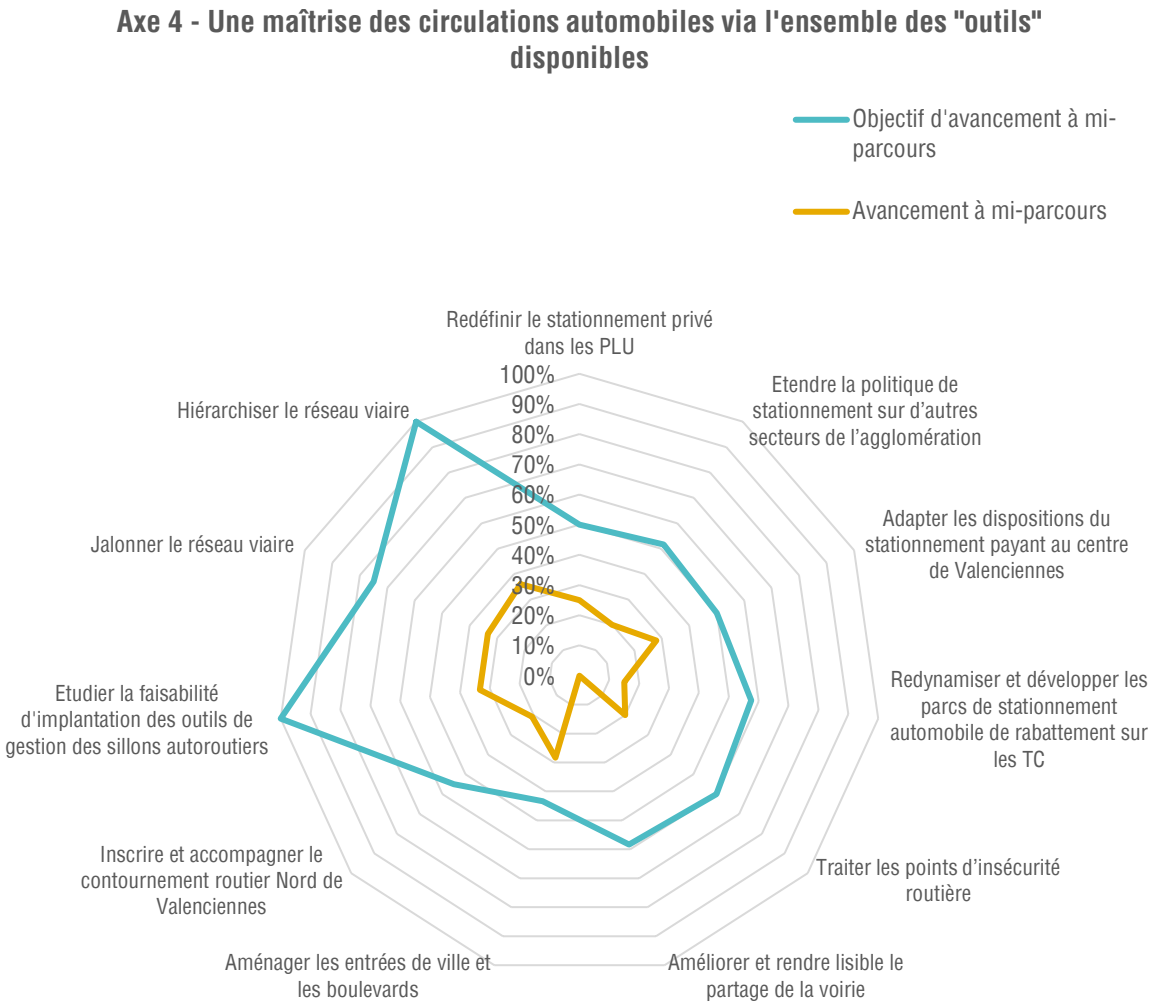
2.4.12 Synthèse de l'axe 4 : une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des "outils" disponibles

La maitrise des circulations automobiles nécessite des actions coordonnées sur le stationnement automobile privé et public, la hiérarchie du réseau viaire, la valorisation de l'intermodalité et le rabattement sur les transports en commun.

L'avancement des actions est globalement en retard par rapport aux préconisations de planning du PDU.

Le projet de contournement Nord de Valenciennes (livraison 2024) incarne cependant une occasion privilégiée de réorganiser les circulations automobiles et donc de valoriser les autres modes de transport. Il ne faut pas que ce projet soit pour autant vu comme un projet coup de poing isolé, mais comme une action dont la réussite dépend de la réalisation des autres actions (jalonnement, P+R, réglementation du stationnement automobile …).

La mise à jour de la fiche 18 « Redéfinir le stationnement privé dans les PLU » est préconisée.



2.5 Axe 5 - Confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

2.5.1 Valoriser les alternatives modales à la route

Le transport de marchandises s'organise aujourd'hui autour de :

- l'aérodrome de Prouvy-Rouvignies pour le fret ;
- la plateforme trimodale du port de Saint-Saulve, du centre de transport international sur l'A2, des ports de Denain, d'Haulchin, de Valenciennes, de Bouchain et de Prouvy pour le transport par voie d'eau.

Outre le doublement du tonnage du port de Saint-Saulve, le transport de marchandises reste très tourné vers le mode routier. En effet, le projet de liaison ferrée entre Mons et Valenciennes n'a pour le moment pas abouti, mais est actuellement en gestation entre les mains de l'État.

Plus localement, aucune action visant à accompagner les acteurs intéressés à effectuer un changement de comportement n'a été engagée (rencontre « groupe marchandises » avec les chargeurs-opérateurs, la CCI Grand Hainaut, le SIMOUV, les communautés d'agglomération …).

2.5.2 Mettre en place un schéma d'accessibilité pour toutes les ZAC

Les flux de marchandises en lien avec les Zones d'Activités du Valenciennois se concentrent sur le réseau routier, ce qui induit des trafics de poids lourds importants sur l'arrondissement.

Pour limiter les phénomènes de congestion et les nuisances sonores, plusieurs actions ont été identifiées dans le PDU, mais aucune d'entre elles n'a été menée. Il reste ainsi à :

- identifier et communiquer des itinéraires continus et cohérents pour les poids lourds ;
- créer des centralités de transports en commun, des aires de covoiturage et services au sein des plus grandes ZA ;
- réaliser une étude d'adéquation entre les aires de repos disponibles et les besoins de chauffeurs de poids lourds ;
- faire en sorte de spécialiser les ZA en fonction de leur profil (réalisation d'étude « filières ») ;
- étudier la faisabilité de la création d'un itinéraire bis poids lourd, notamment sur le secteur de Millonfosse.

2.5.3 Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés

L'enjeu d'une meilleure organisation de la logistique urbaine afin de garantir l'attractivité économique de la ville a été identifié dans le PDU 2014-2024.

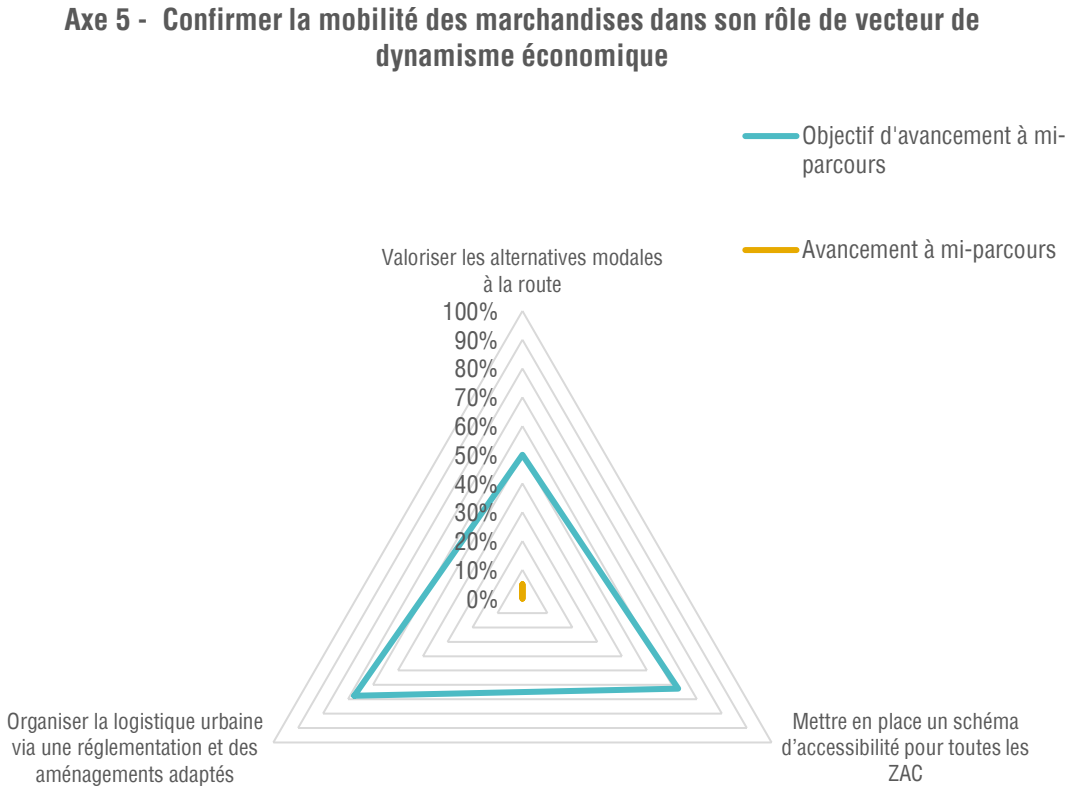
Ce volet n'a pas été approfondi depuis 2014, et les actions à mener restantes sont :

- Définir une règlementation marchandises homogène sur l'arrondissement valenciennois, la diffuser et en assurer le contrôle (horaires de livraisons, tonnage et hauteur des véhicules…) ;
- Exploiter le potentiel du transport combiné pour la logistique ;
- Réaliser une étude sur la mise en place d'un schéma de logistique urbaine ;
- Élaborer un projet logistique de territoire : localisation des équipements, fonctions, cohabitations desserte… : diffuser une « charte des bonnes pratiques concernant la logistique urbaine » à destination des transporteurs, commerçants et usagers de la voirie ;
- Expérimenter l'utilisation de vélos-cargo pour les petites livraisons au centre-ville ou au moins inciter à l'utilisation de véhicules propres ;

- Prendre en compte les nouveaux comportements d'achat et de distribution tels que le retour de la grande distribution dans les centres et le développement de l'e-commerce (éviter la multiplication des points relais) ;
- Rationaliser le transport de marchandises (étude pour la mutualisation des flux et pour un centre d'accueil multiservice) ;
- Mettre en place une réflexion sur les aires urbaines de livraison dans les centres denses du Valenciennois.

2.5.4 Synthèse de l'axe 5 : confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique

L'axe 5 n'a pas été approfondi ni mis en œuvre depuis l'approbation du PDU en 2014.



2.6 Axe 6 - Favoriser les changements de comportement de mobilité

2.6.1 Sensibiliser les transporteurs de marchandises

Cette action découle du constat d'un manque de structuration et de concertation dans le monde de la mobilité des marchandises. Aujourd'hui, aucune des sous-actions préconisées n'a été menée :

- créer une instance de concertation ou désigner un référent marchandises au sein de la CAVM, de la CAPH et du SITURV, qui veillera à l'application des bonnes pratiques des transporteurs et qui diffusera les informations sur les nouvelles règlementations… ;
- élaborer un document de communication à destination des transporteurs avec une « feuille de route » à suivre ;
- réaliser un suivi des mesures prises (réunion 1 à 3 fois par an) en mettant en place un groupe de travail marchandises (avec des représentants de commerçants, des transporteurs et les collectivités concernées). Le groupe pourra proposer des expérimentations ou des aménagements (comme la création de nouvelles aires de livraison) ;
- favoriser la mutualisation des transports sur une base géographique et économique ;
- inciter les transporteurs à adhérer à la charte élaborée par le MEEDDAT « Objectifs CO2, les transporteurs s'engagent » qui vise à diminuer de 20% les émissions de CO2 d'ici 2020.

2.6.2 Favoriser les modes de déplacements innovants et écomobiles

Cette action s'intègre dans les actions du Plan Climat des communautés d'agglomération, et vise à réduire l'usage de la voiture particulière, et des nuisances associées.

Ainsi, depuis 2014, trente-huit bornes de recharge publiques ont été installées sur le territoire de Valenciennes Métropole, la compétence électromobilité étant prise en main par les deux agglomérations depuis le PDU de 2014. Le SIMOUV garantit lui le rôle de suivi et de coordination.

Figure 26 : Localisation des bornes de recharge électriques, source : brochure Valenciennes Métropole

Afin de favoriser ces modes innovants, une mesure tarifaire préférentielle pour les véhicules écologiques dans les parcs de stationnement avait été recommandée. Depuis 2016, la tarification est réduite de 50% pour ces véhicules sur l'intégralité de la zone payante de Valenciennes pour les résidents et les actifs, et le stationnement sur les trente-huit bornes de recharge est gratuit.

Cette mesure concerne aussi la flotte des bus urbains. Aucun bus n'est aujourd'hui électrique, mais une grande partie de la flotte répond aux normes EURO6. Une étude « énergie » est actuellement en cours. Par ailleurs, les conducteurs n'ont pas bénéficié de stages d'écoconduite.

Aujourd'hui, le SIMOUV éprouve des difficultés à contacter les établissements pour encourager la réalisation de Plans de Mobilité Scolaire. Le Schéma Directeur Cyclable a cependant identifié dans ces zones les aménagements et stationnements nécessaires.

La promotion des Plans de Déplacements Entreprises est gérée par le SIMOUV. Certaines entreprises ont ainsi été identifiées comme prioritaires et contactées, mais peu de PDE ont réellement vu le jour. Le suivi de ces actions auprès des petites structures qui n'ont aucune obligation à engager ce type de démarche est d'autant plus compliqué.

2.6.3 Proposer de nouvelles formes de services

Selon l'objectif de réduire la part de l'automobile, le covoiturage et l'autopartage sont deux nouveaux services de transport que le SIMOUV a abordé. L'autopartage a fait l'objet d'une étude d'opportunité par la CAVM en 2015. Les conclusions indiquent que la demande n'est pour l'instant pas suffisante pour que le modèle soit rentable.

En ce sens, le SIMOUV a délégué la gestion du covoiturage au syndicat mixte Haut-de-France Mobilités via sa plateforme passpass.fr un outil mutualisé de réservation de covoiturage à l'échelle de la région.

Les enquêtes ménages déplacements de 2010 et 2018 nous permettent de comparer la part des usagers motorisés en tant que passager par rapport à l'ensemble des usagers motorisés. L'échantillon étudié se compose des résidents de l'arrondissement du Valenciennois sur leur trajet domicile > travail. La notion de covoiturage est considérée dès lorsqu'il y a deux personnes dans le véhicule. Ainsi :

- En 2019, sur les 55'400 personnes motorisées, 2'650 (4,8%) sont passagers. Le taux de remplissage des véhicules est de 1,05 personne/véhicule ;
- En 2010, sur les 54'100 personnes motorisées, 4'100 (7,6%) sont passagers. Le taux de remplissage des véhicules est de 1,08 personne/véhicule ;

  ⇨ Bien que ces déplacements ne soient pas exclusivement liés aux plateformes de covoiturage et concernent en partie des personnes de la même cellule familiale, les résultats ne traduisent pas une réussite nette de ces nouveaux services.

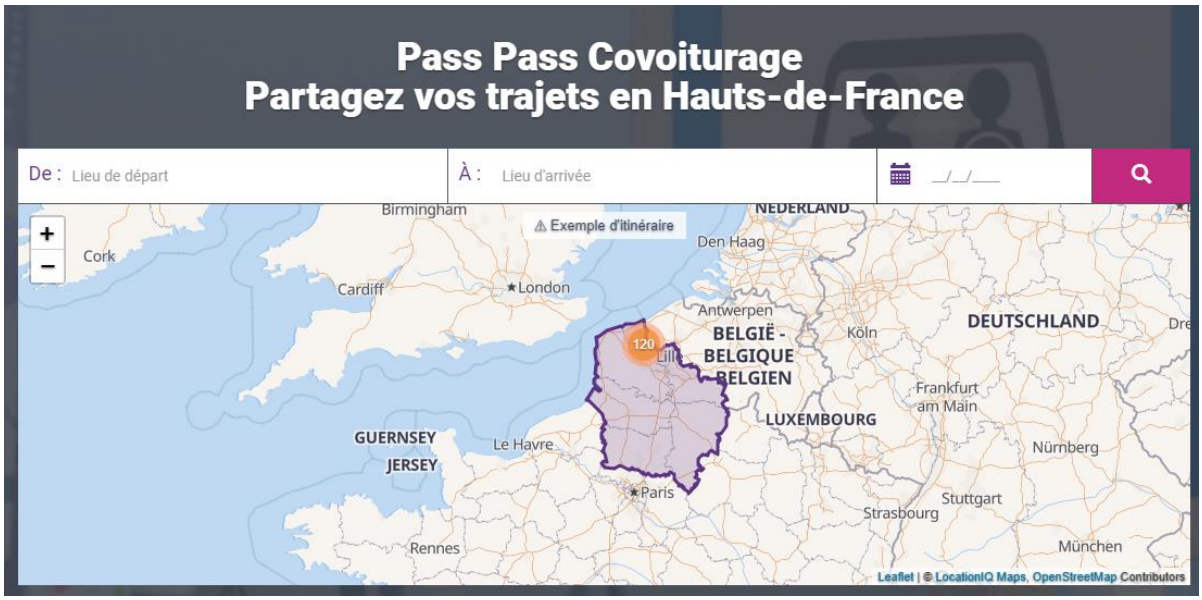


Figure 27 : Plateforme de covoiturage, source : www.passpasscovoiturage.fr

Aucune aire de covoiturage, actuellement « sauvage », n'a été formalisée. Certains lieux avaient été identifiés tels que les échangeurs de Sars et Rosière et d'Hordain, le parking du centre commercial de Petite-Forêt, le rond-point de Saultain-Curgies. Les collectivités locales et services de l'Etat identifient ces interventions comme prioritaires à court terme.

Le sujet de l'autopartage a de même été le sujet d'une étude spécifique afin d'évaluer la faisabilité et l'éventuelle échelle pertinente d'action. La CAVM a en effet missionné en 2016 le bureau d'étude GREENOVIA, mais le projet n'a pas été jugé opportun.

2.6.4 Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques

Cette action s'intègre directement dans le Plan Climat et a pour objectif d'améliorer l'image des transports en commun et des modes doux en favorisant le report modal dans le but de lutter contre la sédentarité des habitants du Valenciennois.

Pour cela, l'exploitant Transvilles met en œuvre régulièrement des campagnes de communication et de marketing afin de faire connaitre son réseau.

Figure 28 : Campagne de communication Transvilles, source : www.transvilles.com

Aucune campagne de valorisation de la marche à pied comme mode « plaisir » et facteur de bien-être et de lutte contre l'obésité et le diabète n'a été menée. La considération de la place de la marche à pied dans l'intermodalité pour le rabattement vers les transports en commun est inchangée depuis 2014.

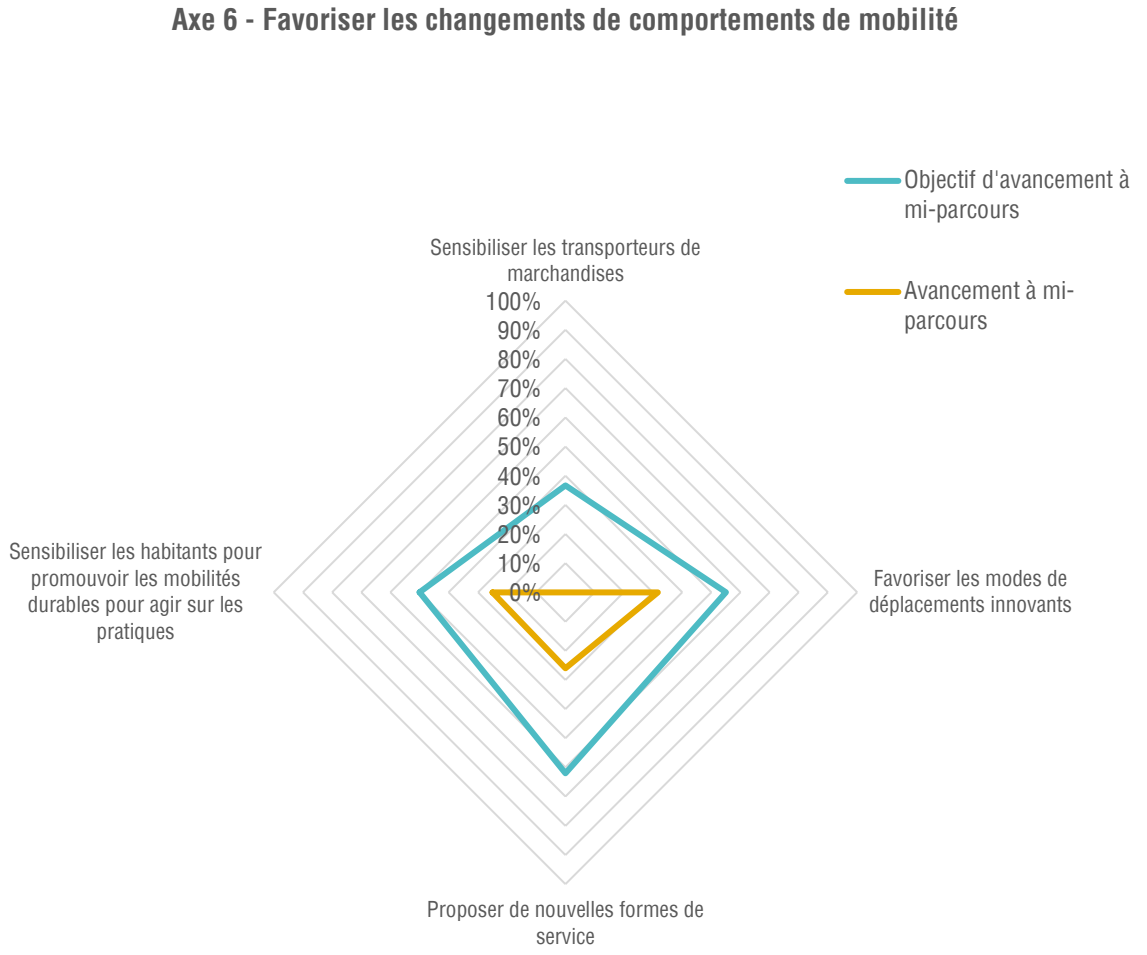
De même, il semble que la sensibilisation à l'usage vélo développé dans le Schéma Directeur Cyclable n'ait pas été relayée localement auprès des usagers.

2.6.5 Synthèse de l'axe 6 : favoriser les changements de comportements de mobilité

La problématique du transport de marchandises n'a été que très peu abordée depuis 2014, comme évoqué dans l'axe 5.

La valorisation des modes de transports innovants et/ou durables est un sujet dont se sont emparées les communautés d'agglomération, le département et le SIMOUV.

Pour autant très peu d'actions concrètes ont été effectivement mises en œuvre. L'automobiliste seul dans son véhicule demeure l'usager le plus fréquents sur le réseau de l'arrondissement du Valenciennois.



2.7 Gouvernance et suivi de mise en œuvre

Le PDU approuvé en 2014 identifiait déjà très justement le PDU comme le début, et non la conclusion d'une démarche. Il soulignait par ailleurs un risque de non-appropriation de sa mise en œuvre, lié à son portage par le SIMOUV, et non par les Communautés d'Agglomérations. Aussi, le PDU préconisait :

- la constitution d'un **outil de gestion** de la mise en œuvre du PDU, et d'un **outil d'évaluation** a posteriori afin de rendre objectifs les débats et d'apporter une aide à la décision aux différents partenaires ;
- la constitution d'une **cellule de suivi** associant le SIMOUV, la CAPH, la CAVM, le Conseil Régional et le Conseil Départemental, organisant la mise en œuvre et le suivi du PDU, l'information et la communication et assurant une compétence de « service-conseil » pour les entreprises et les services publics ;
- la mise en place d'un **comité de suivi** se réunissant deux à trois fois par an, où siègeraient les représentants de l'ensemble des partenaires.

5 ans après son approbation, et 8 ans après l'engagement de la démarche de révision (en 2011), le suivi technique et politique de la mise en œuvre du PDU est principalement mené de manière informelle par les élus et services :

- Constitution d'une cellule de suivi par délibération en comité restreint (3 fois par an) : la cellule de suivi n'existe que par l'animation engagée par le SIMOUV, qui a perdu ses interlocuteurs spécialisés en charge de la mobilité au sein des services des agglomérations, compétence répartie entre les services en charge de l'aménagement du territoire et du développement durable ;
- Constitution d'un comité de suivi par délibération en comité plénier (1 fois par an) : le comité de suivi continue de se réunir périodiquement, mais ne semble pas impacter les décisions prises et projets portés par les partenaires du SIMOUV.

Le PDU, dont la caducité en termes de contenu n'a nullement été évoquée, semble confronté à des difficultés de gouvernance et de suivi. Elles sont mises en évidence par les services et respectivement les élus rencontrés lors de cette démarche d'évaluation à 5 ans. Les agglomérations font toujours référence au PDU, mais il n'est plus le catalyseur, le fil conducteur des projets touchant de près ou de loin à la mobilité.

Cette carence dans l'animation, le portage et le suivi de mise en œuvre nous semble être le principal facteur expliquant le moindre avancement des actions « partenariales » inscrites au PDU.

Si l'objet de cette évaluation n'est pas de rentrer dans le détail de la gouvernance, des jeux d'acteurs, ou des ressources allouées au suivi de mise en œuvre du PDU, il nous semble indispensable de creuser les perspectives d'amélioration envisageables sur ces points pour redynamiser le PDU.

À ce propos, aucune révision de PDU n'est nécessaire pour en permettre une meilleure gouvernance, celle-ci n'étant que le cadre soutenant et permettant au document de planification de s'exprimer, et non son « fond ».

2.8 Synthèse de l'avancement global

Le niveau d'avancement global de la mise en œuvre du plan d'actions du PDU peut être considéré comme faible à mi-vie.

Le PDU 2014-2024 n'est pas obsolète, mais rencontre des difficultés majeures de mise en œuvre, notamment du fait de l'absence de maîtrise de l'ensemble du domaine public par le SIMOUV et par les communautés d'agglomération, et de la faible animation politique et technique autour de sa mise en œuvre.

3. Analyse des effets sur la mobilité

3.1 Évolution du territoire

Le Valenciennois compte, d'après les données de la dernière enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2018/2019, 344 665 habitants, dont 321 056 de plus de 5 ans. **La population est en légère baisse par rapport à 2011, d'environ 0.5%**.

Le territoire a globalement conservé le même profil de densité par rapport à 2011. La densité est plus élevée dans le corridor reliant Denain à Vieux-Condé, en passant par Valenciennes.

Ann. 3

L'évolution de la population n'est cependant pas uniforme sur les 3 pôles majeurs du territoire. Les communes de Denain et de Saint-Amand-Les-Eaux ont perdu respectivement 0,9% et 1,1% de leur population par rapport à 2011, alors que la commune de Valenciennes a gagné 3,9% de poids de population. Il est par ailleurs à noter que de nombreuses communes en frange du ressort territorial, et globalement hors des polarités urbaines, voient leur population nettement augmenter (jusqu'à +6%), marquant ce qui peut être qualifié de tendance à la périurbanisation.

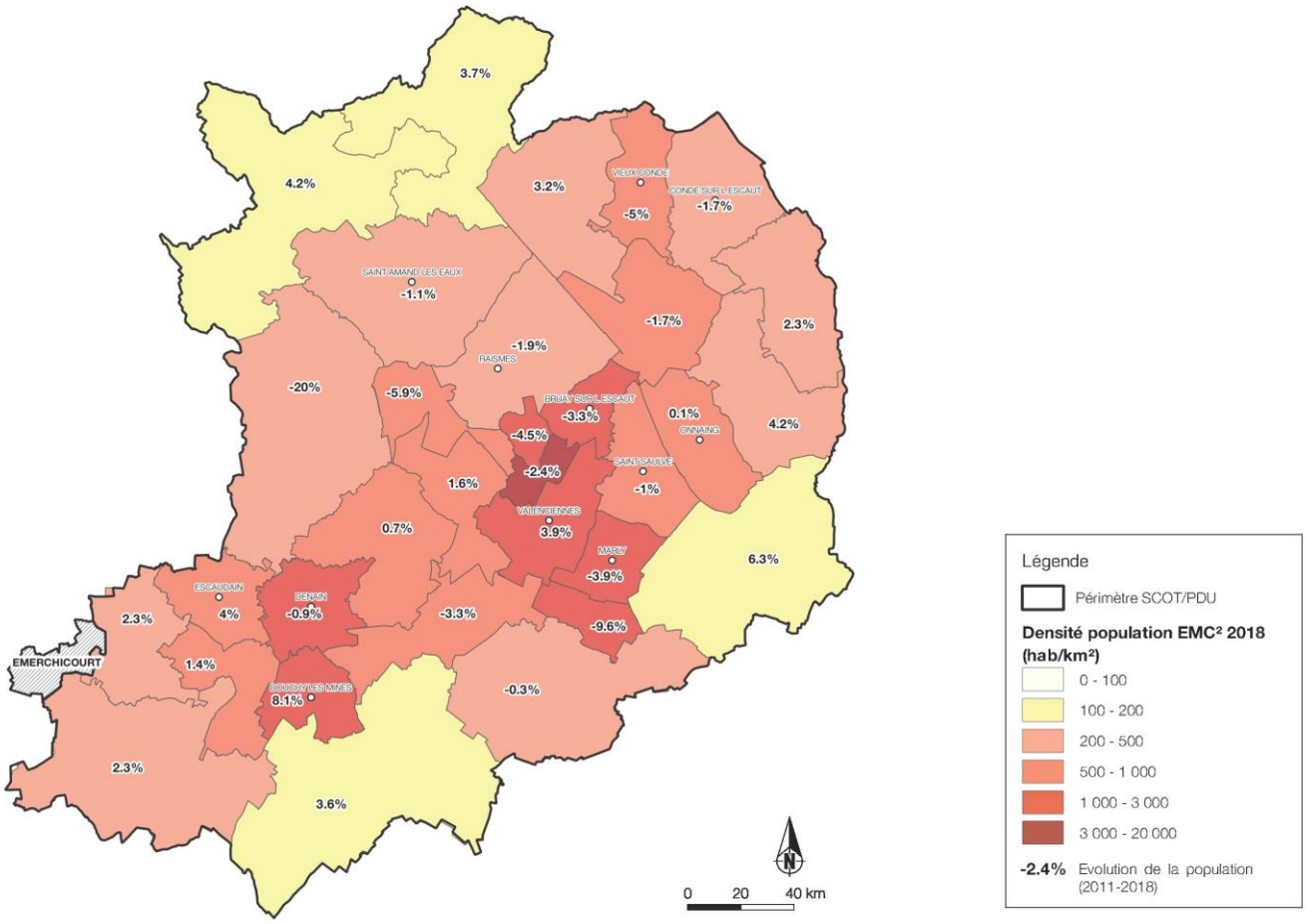


Figure 29 : Évolution de la population du Valenciennois par zone de tirage entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018)

Le territoire offre d'après la base de données SIRENE 2019 environ 136 310 emplois, soit une augmentation de **+9% par rapport à 2011** (125 000 d'après le diagnostic du PDU 2014). Parallèlement à cette forte augmentation du nombre d'emplois, le nombre d'actifs a diminué sur le Valenciennois de **4.6% par rapport à 2011** (données EMD2010 et EMC² 2018).

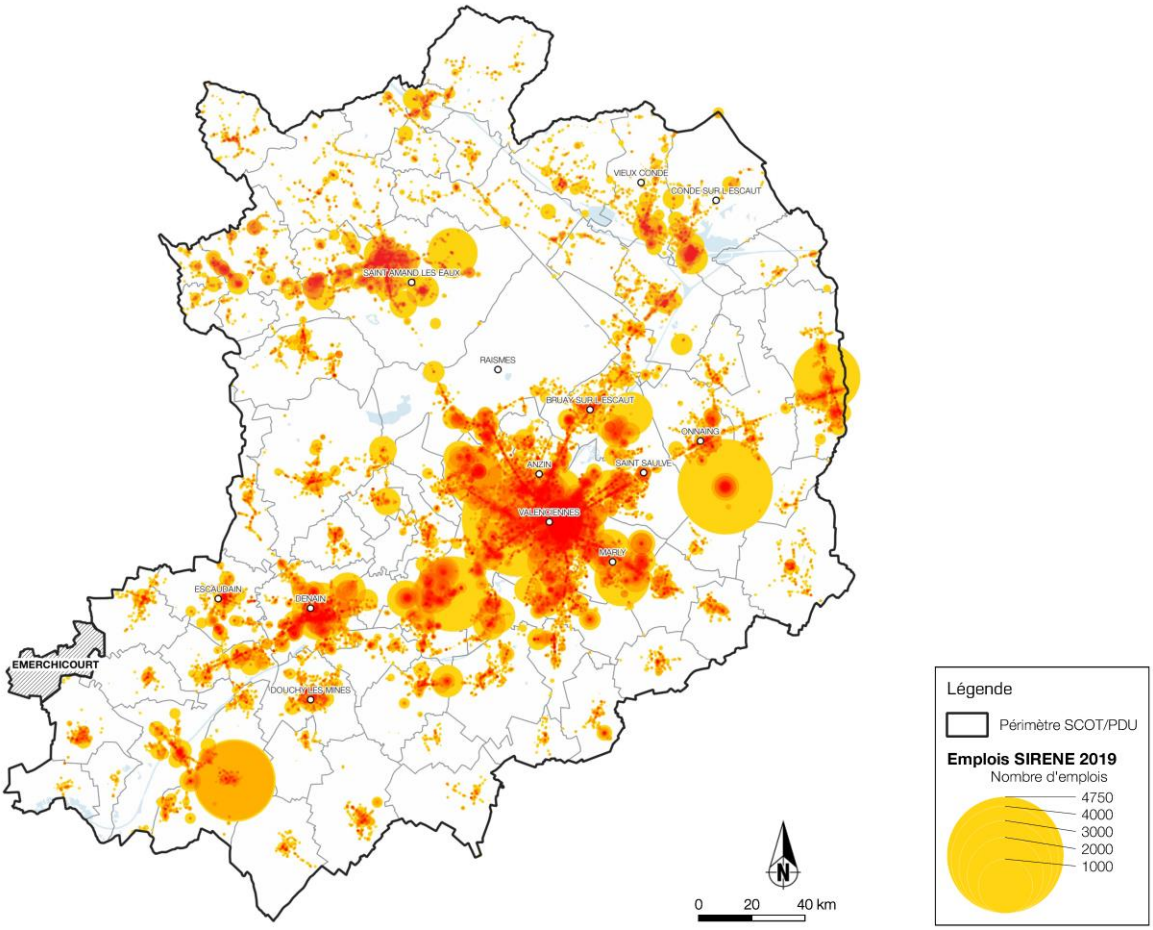


Figure 30 : Pôles d'emploi du Valenciennois (source : SIRENE 2019)

Les principaux bassins d'emplois sont, outre la « ville-centre » de Valenciennes et sa première couronne, les communes de Denain, Onnaing (Automobile), Lieu-Saint-Amand/Hordain (Sevel Nord), Crespin/Saint-Aybert (Bombardier) et Sars-les-Rosières.

Les principales zones d'activités et d'emplois sont sises dans des secteurs périurbains.

Une augmentation du ratio emplois/population active est à relever sur les zones suivantes :

- Saint-Amand-Les-Eaux ;
- Pays de Condé (Vieux-Condé, Condé-sur-Escaut) ;
- Corridor entre Denain et Valenciennes.

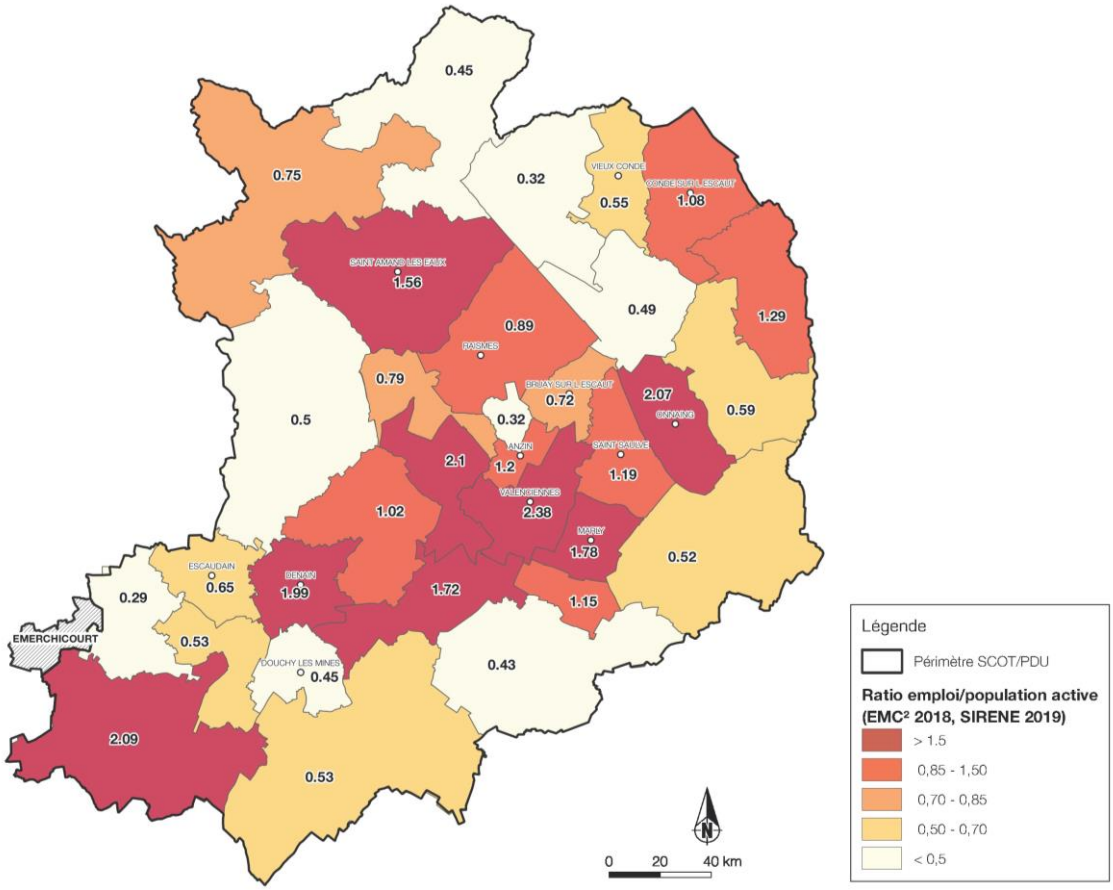


Figure 31 : Ratio Emplois/Population active en 2018 par zone de tirage (sources : SIRENE 2019 et EMC² 2018)

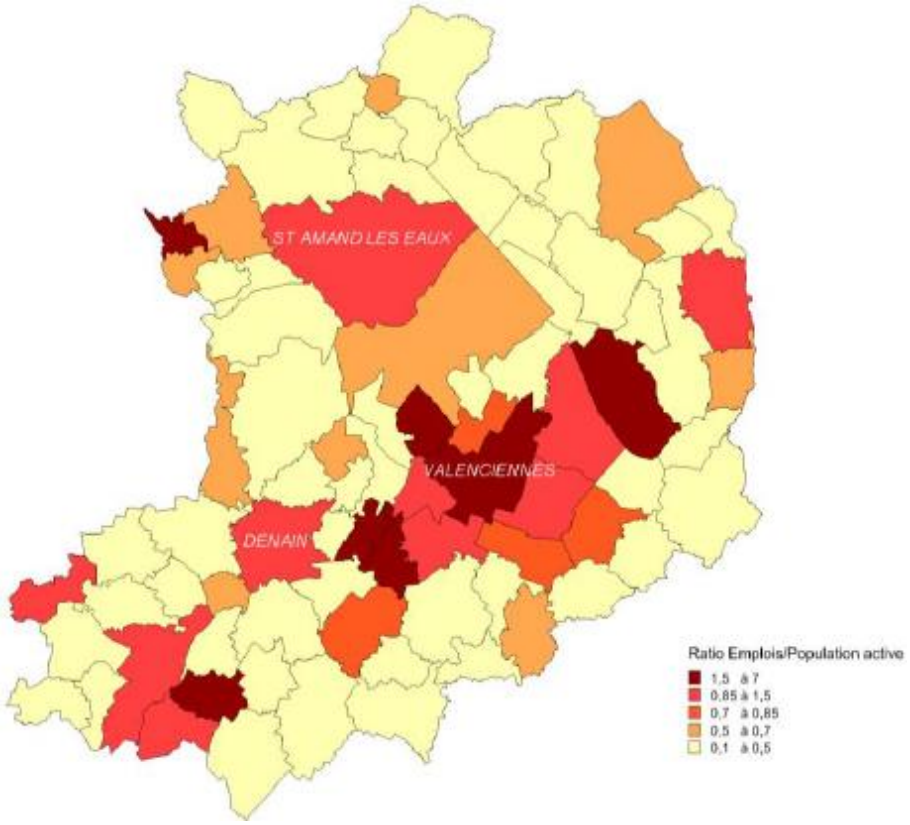


Figure 32 : Ratio Emplois/Population active en 2009 (source : diagnostic PDU 2014)

L'analyse de l'évolution du territoire depuis la situation de référence de la précédente EMD, à savoir 2010/2011, ne permet pas de mettre en évidence de modifications majeures pouvant justifier une impossibilité de comparer les résultats des 2 enquêtes déplacements.

Toutefois, le renforcement des pôles d'emplois de périphérie, et la tendance à la hausse de population dans les zones non denses pourraient avoir une incidence sur les mobilités.

3.2 Évolution de la mobilité

Les éléments qui composent ce chapitre sont issus de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2018/2019 qui vient actualiser celle de 2010/2011. L'enquête a été réalisée sur 81 communes, 41 secteurs de tirage, et auprès de 1521 ménages en face à face et 3280 personnes par téléphone.

Le périmètre de l'EMC² 2018 a évolué par rapport à celui de l'enquête ménage déplacements (EMD) 2011. Par souci de comparabilité, 2 zones du découpage DTIR ont été fusionnées (DTIR_27 et DTIR_33), les découpages sont ainsi identiques entre 2011 et 2018. Pour le découpage D30, sensiblement différent, le même exercice n'a pu être réalisé. Ainsi les évolutions de données ne sont calculées que pour le découpage DTIR, ou sur l'ensemble du territoire. Seule la mobilité des personnes de plus de 5 ans sera analysée.

3.2.1 Mobilité des habitants du Valenciennois

Le nombre de déplacements est en légère baisse sur le territoire. En 2018, on compte dans le périmètre du Valenciennois environ 1,09 million de déplacements par jours, contre 1,1 million de déplacements en 2011, soit une diminution de 1%.

Le nombre de déplacements moyen par personne et par jour est également en baisse et atteint 3,41 en 2018, contre 3,44 en 2011.

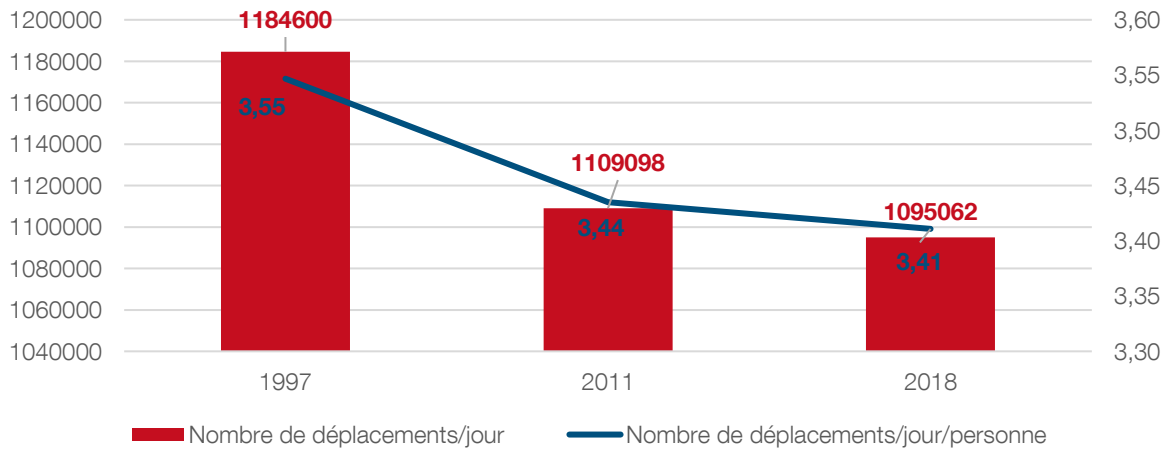


Figure 33: Mobilité quotidienne dans le Valenciennois depuis 1997 (sources : diagnostic PDU 2014, EMD 2010, EMC² 2018)

Seuls les déplacements internes et d'échanges sont ici comptabilisés pour pouvoir procéder à la comparaison avec 2011. En 2018, près de 25 000 déplacements recensés dans l'EMD sont des déplacements extérieurs au ressort territorial (origine et destination extérieures).

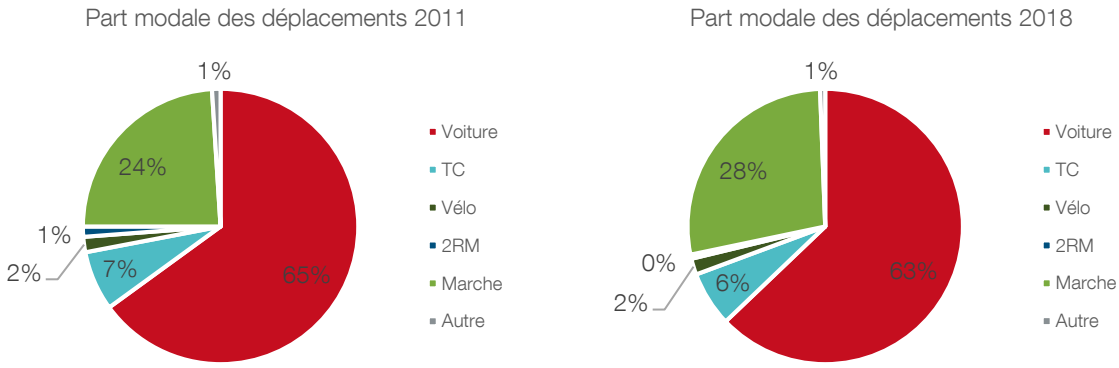


Figure 34 : Part modale des déplacements tous motifs des habitants du Valenciennois 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018)

Le mode de transport prépondérant reste la voiture : en 2018, **63% des trajets sont réalisés en voiture**, soit 2 points de moins qu'en 2011.

Ann. 4 Les modes actifs (vélo et marche à pied) sont les seuls à voir leur nombre de déplacements augmenter en valeur absolue par rapport à la précédente enquête ménage déplacement (respectivement +3% et +12%). Les déplacements réalisés en voiture diminuent de 4% et ceux en transports en commun de 2% (Annexe 4)

Ces évolutions sont différentes si on l'on compare les distances parcourues en km. Contrairement au nombre de déplacements qui a baissé, **les distances parcourues en moyenne par jour ont augmenté de 5%** : les déplacements sont en moyenne plus longs en distance en 2018 qu'en 2011.

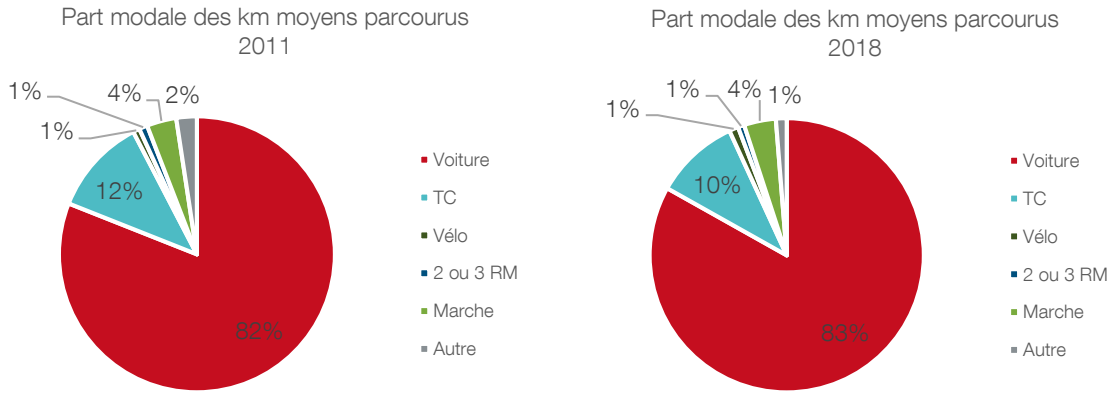


Figure 35 : Répartition modale des km parcourus tous motifs par les habitants du Valenciennois en 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018)

Ann. 5 Les distances parcourues en voiture ont augmenté de 6%, celles à vélo de 45% et en marche de 12%. En ce qui concerne les transports en commun, les distances parcourues ont baissé, cette fois de 9%, malgré la mise en circulation de la deuxième ligne de tramway (Annexe 5).

Au regard des distances parcourues, le mode de transport prépondérant est toujours la voiture, mais il représente cette fois **83% des distances parcourues en 2018, soit 1 point de plus qu'en 2011**.10% des distances sont parcourues en transports en commun, ce qui en fait le 2ème mode le plus utilisé en termes de distance, mais ce chiffre est en baisse de 2 points par rapport à 2011(Figure 35).

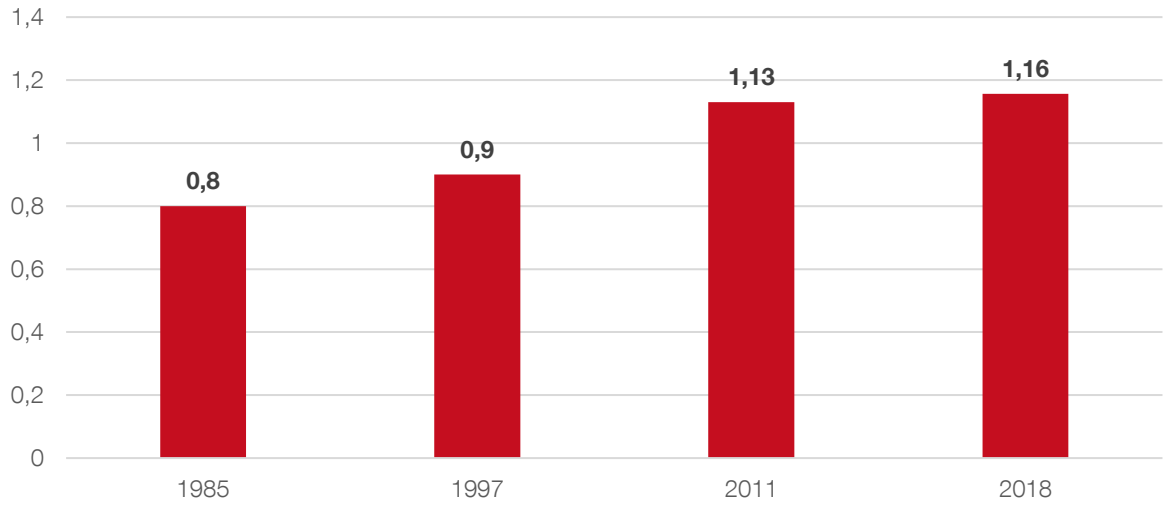


Figure 36 : Evolution de la motorisation des ménages du Valenciennois depuis 1985 (sources : diagnostic PDU 2014, EMD 2010 et EMC² 2018)

Ann. 6 La progression des distances parcourues en voiture s'accompagne de l'augmentation du taux de motorisation des ménages (nombre moyen de véhicules par ménage) qui est passé **de 1,13 véhicule par ménage en 2011 à 1,16 véhicule par ménage en 2018**.

L'analyse comparative et évolutive des enquêtes déplacements sur le territoire met en évidence :

- Une stabilisation de la mobilité des personnes ;
- Une diminution de la part modale de la voiture individuelle, tendance positive, qui masque toutefois le renforcement de sa part dans les km parcourus ;
- Une stabilité de l'usage du vélo, et une hausse intéressante de la marche à pied ;
- Une baisse préoccupante de la mobilité en transports collectifs.

3.2.2 Déplacements domicile-travail

Le Valenciennois compte près de 114 000 actifs en 2018 d'après l'EMC² 2018, soit près de 5% de moins qu'en 2011. 77% des déplacements domicile-travail sont réalisés dans le territoire. (23% des actifs travaillent à l'extérieur du ressort territorial, dont 18% vers le reste du département du Nord et 4% vers la Belgique).

Les flux domicile-travail ne sont pas majoritaires en termes de motif, mais conditionnent le choix du mode de déplacements sur d'autres motifs. Leur analyse est en ce sens particulièrement intéressante. Ces déplacements sont effectués majoritairement en voiture, et **cette part a augmenté depuis 2011, passant de 80% à 82%**.

La part de la marche à pied dans les déplacements domicile travail a également augmentée de 2 points par rapport à 2011. La part des transports en commun est, comme pour les déplacements tous motifs, en diminution de 1 point par rapport à 2011.

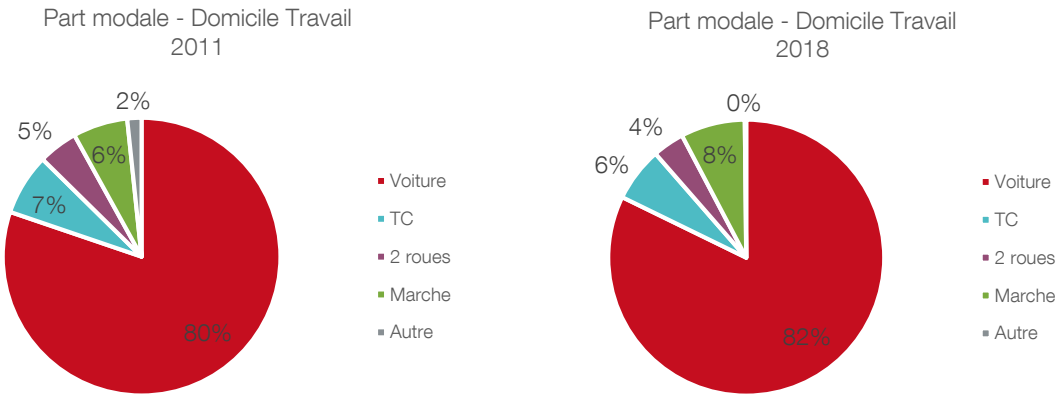


Figure 37 : Parts modales pour les déplacements domicile-travail des habitants du Valenciennois 2011 et 2018 (sources : EMD 2010 et EMC² 2018)

L'analyse comparative des enquêtes déplacements met en évidence :

- Une utilisation prépondérante de la voiture pour les déplacements domicile-travail en hausse par rapport à 2011 ;
- Une diminution de l'utilisation des transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail, malgré une couverture importante des bassins d'emploi par les transports en commun ;
- Une part encore plus prépondérante de la voiture pour les déplacements vers l'extérieur du territoire :
  - 99% en voiture et 1% en transport en commun vers la Belgique
  - 86% en voiture et 13% en transports en commun vers le reste du département du Nord

3.3 Analyse de l'atteinte des objectifs du PDU 2014-2024

Ce chapitre vise à analyser, sur la base des données disponibles, la tendance permettant d'atteindre ou non chacun des objectifs inscrits au PDU 2014-2024.

3.3.1 Diminution du trafic et de la part des déplacements effectués en voiture

L'atteinte ou non de cet objectif peut être analysé par le biais de différentes sources. Les résultats de de l'EMC² permettent notamment d'affirmer que la part des déplacements effectués en voiture est bien en baisse, tendance qu'il convient de relativiser au regard :

- de la hausse des distances parcourues avec ce mode ;
- de la hausse de son usage pour le motif domicile-travail, induisant des flux pendulaires dimensionnant pour la fluidité du réseau viaire ;
- de l'inégalité d'usage de la voiture sur le territoire, reprise ci-dessous, et soulignant les divergences de recours à la voiture entre les pôles urbains et les territoires périphériques.

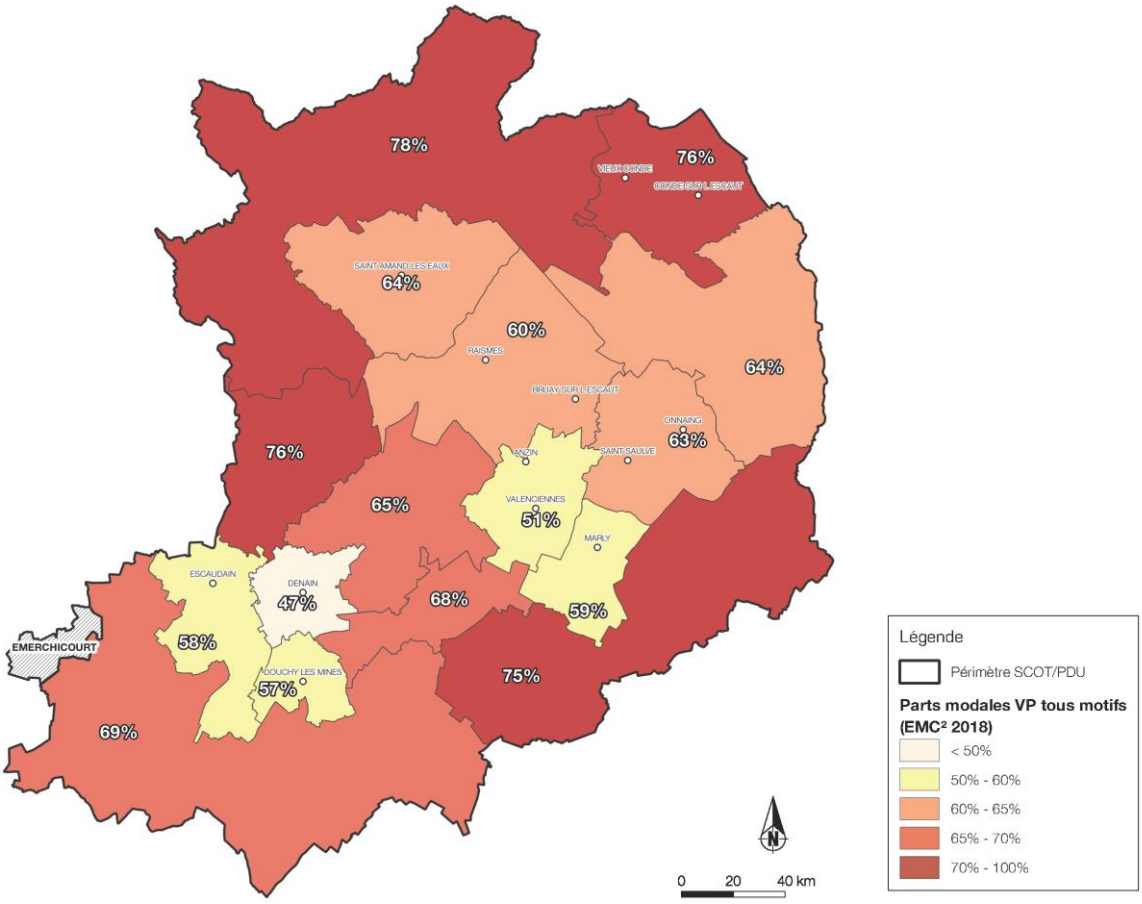


Figure 38 : Part des déplacements tous motifs effectués en voiture par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018)

Ann. 7 Il est ici à noter :

- une diminution de la part des déplacements réalisés en voiture sur les 3 pôles urbains et leur première couronne (Valenciennes, Denain et Saint-Amand-Les-Eaux).
- un maintien, voire une augmentation de l'usage (déjà élevé) de la voiture pour les déplacements dans les zones périphériques du territoire (zones rurales).

Ann. 6 Cette tendance est en corrélation avec l'évolution des taux de motorisation des ménages, qui faute d'évoluer de manière forte depuis 2011 attestent d'un fort taux de motorisation en périphérie (Annexe 6). Seul le Pays de Condé, sur ce territoire périurbain, voit son taux de motorisation diminuer.

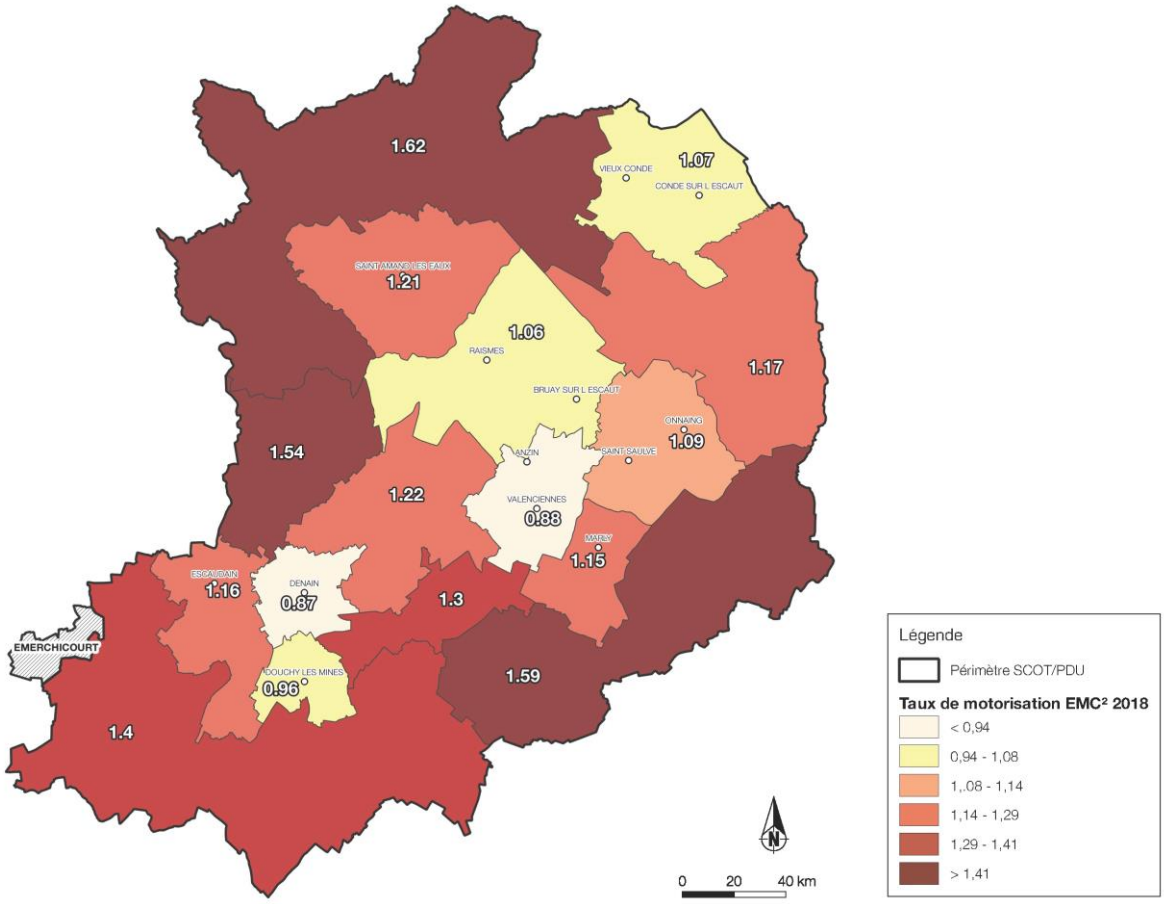


Figure 39 : Motorisation des ménages 2018 par zone de tirage D30 (source : EMC² 2018)

L'analyse des données de comptages permanents sur les routes départementales du territoire a mis en évidence **une hausse du trafic global (TMJA) sur la période de l'ordre de 5.6%.**

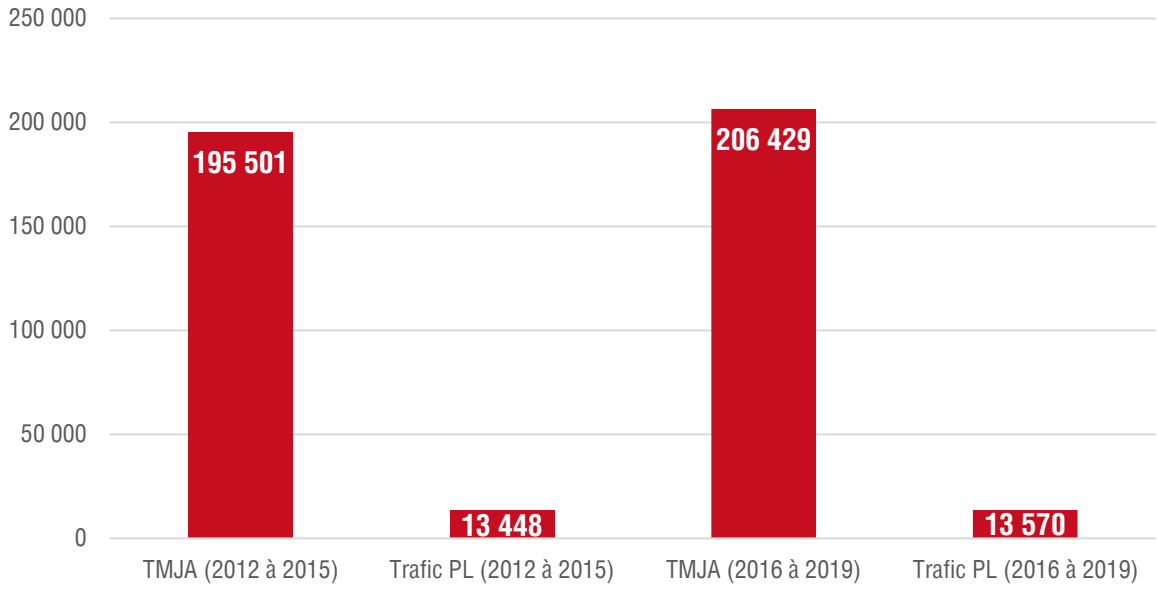


Figure 40 : Évolution du trafic cumulé sur 18 postes de comptages permanents du CD59 (TMJA)

Cette évolution globale masque bien évidemment de fortes disparités selon les secteurs, sans toutefois que des réductions de trafic puissent être identifiées massivement sur un secteur en particulier.

Les hausses les plus importantes, en valeur relative, sont relevées :

- à la frontière belge, au nord de Condé-sur-l'Escaut, sur la RD935 (+6.4%/an en moyenne) ;
- entre Denain et Valenciennes, sur la RD630 (+5.6%/an en moyenne) ;
- entre Emerchicourt et Bouchain, sur la RD943 (+4.6%/an en moyenne) ;
- entre Saint-Amand-les-Eaux et Valenciennes, sur la RD169A (+2.8%/an en moyenne).

La représentation ci-dessous, par poste de comptage permanent, atteste de la diversité des situations relevées.

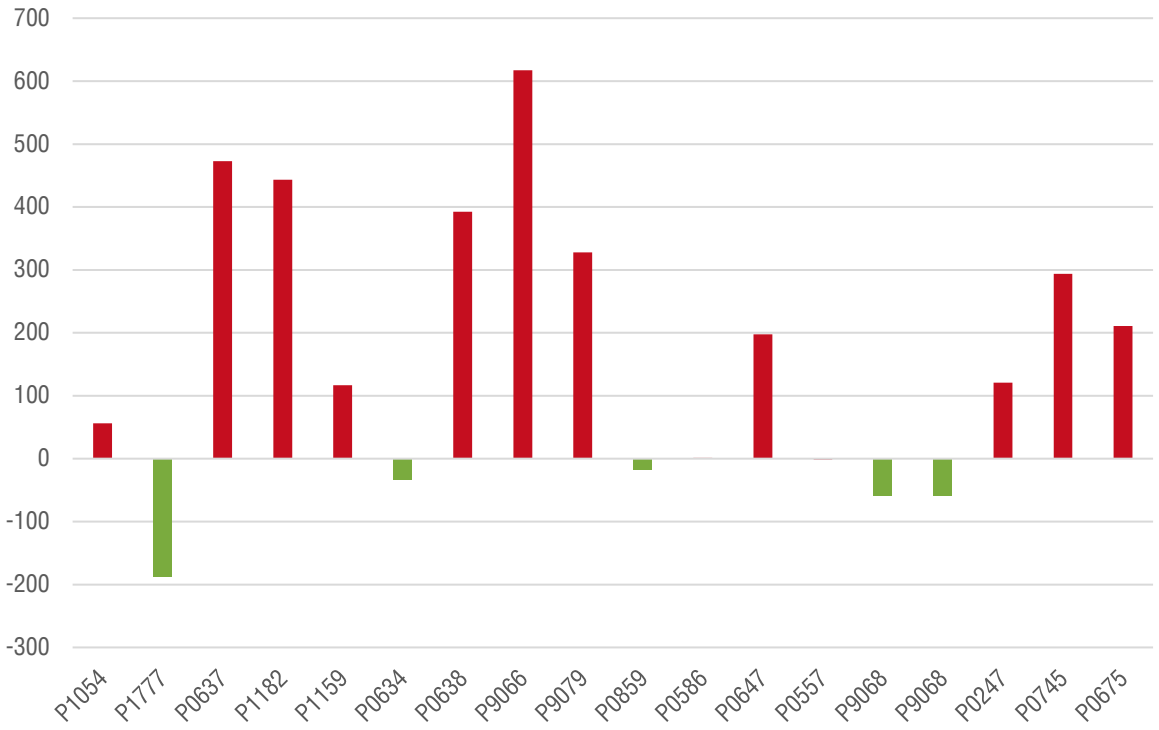


Figure 41 : Évolution moyenne du TMJA par poste permanent en valeur absolue (source : CD59)

L'analyse détaillée de l'évolution du trafic et de la part modale de la voiture aboutit à un bilan contrasté à mi-vie du PDU :

- une baisse de 4% du nombre de déplacements effectués en voiture *(objectif à 10 ans de -11%)*
- une hausse de 6% du nombre de kilomètres parcourus en voiture
- une baisse de la part modale de la voiture pour l'ensemble des déplacements de 2 points *(objectif à 10 ans de -5 points)*
- une hausse de la part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail de 2 points
- une hausse du trafic sur les routes départementales, composant le réseau local structurant.

L'objectif du PDU d'une **diminution de la part des déplacements effectués en voiture est amorcé** par la diminution observée des déplacements effectués en voiture.

L'objectif du PDU d'une **diminution de trafic n'est pas en bonne voie d'atteinte** sur l'ensemble du territoire.

L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture et la hausse du taux de motorisation restent préoccupantes pour atteindre les objectifs d'ici 2024.

3.3.2 Augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs

De manière globale, l'EMC² a permis de mettre en évidence une baisse de 1 point de la part modale des transports collectifs depuis 2010.

Ann. 8 On observe **une diminution de l'utilisation des transports en commun sur la périphérie du territoire** et entre les villes de Denain et Valenciennes. Néanmoins, une forte hausse sur la commune de Saint-Amand-Les-Eaux (de 3 à 8%) est à souligner, permettant à cette commune de tendre vers les valeurs observées, par exemple, à Valenciennes.

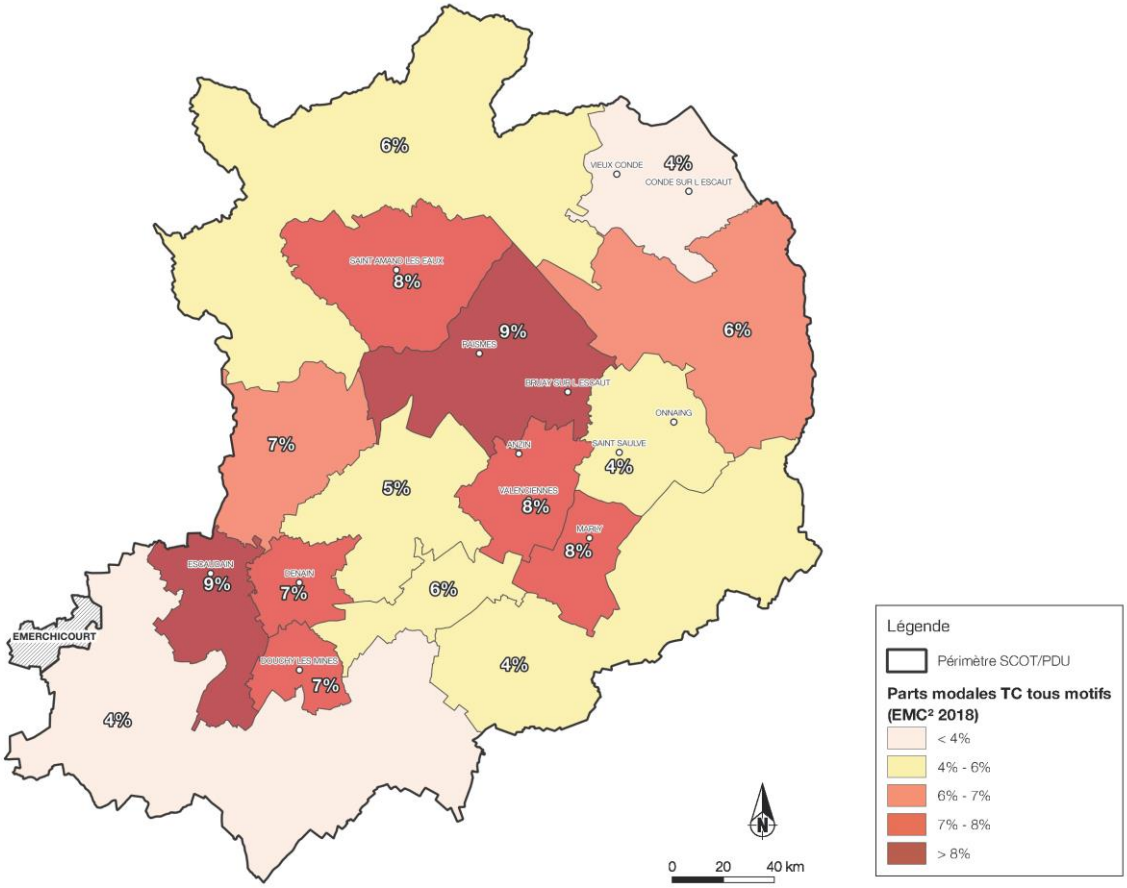


Figure 42 : Part des déplacements tous motifs effectués en transports en commun par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018)

Cette diminution de la part modale se traduit parallèlement par une baisse de la fréquentation sur le réseau Transvilles, ce malgré la mise en service en 2014 de la seconde ligne du réseau tramway. Le graphique présenté ci-après illustre le passage de 18.5 millions de validations par an en 2011/2012 à environ 12 millions depuis 2015. Les valeurs de l'année 2018, marquée par le renouvellement du système billettique et la mise en place de la gratuité pour les moins de 18 ans (avec comme effet associé une moindre validation des bénéficiaires), ne sont pas considérées comme fiables.

Le taux de fraude sur le réseau est élevé (environ 15% en 2017), notamment en raison de la non-validation (qui représente les 2/3 de la fraude mesurée).

Cette baisse de fréquentation peut s'expliquer par la faible attractivité du réseau comparativement à l'usage de la voiture particulière. Avec des lignes de bus au mieux cadencées à 15 minutes, une amplitude horaire de service limitée, des problèmes d'exploitation rencontrés sur la ligne T2, le réseau manque de compétitivité.

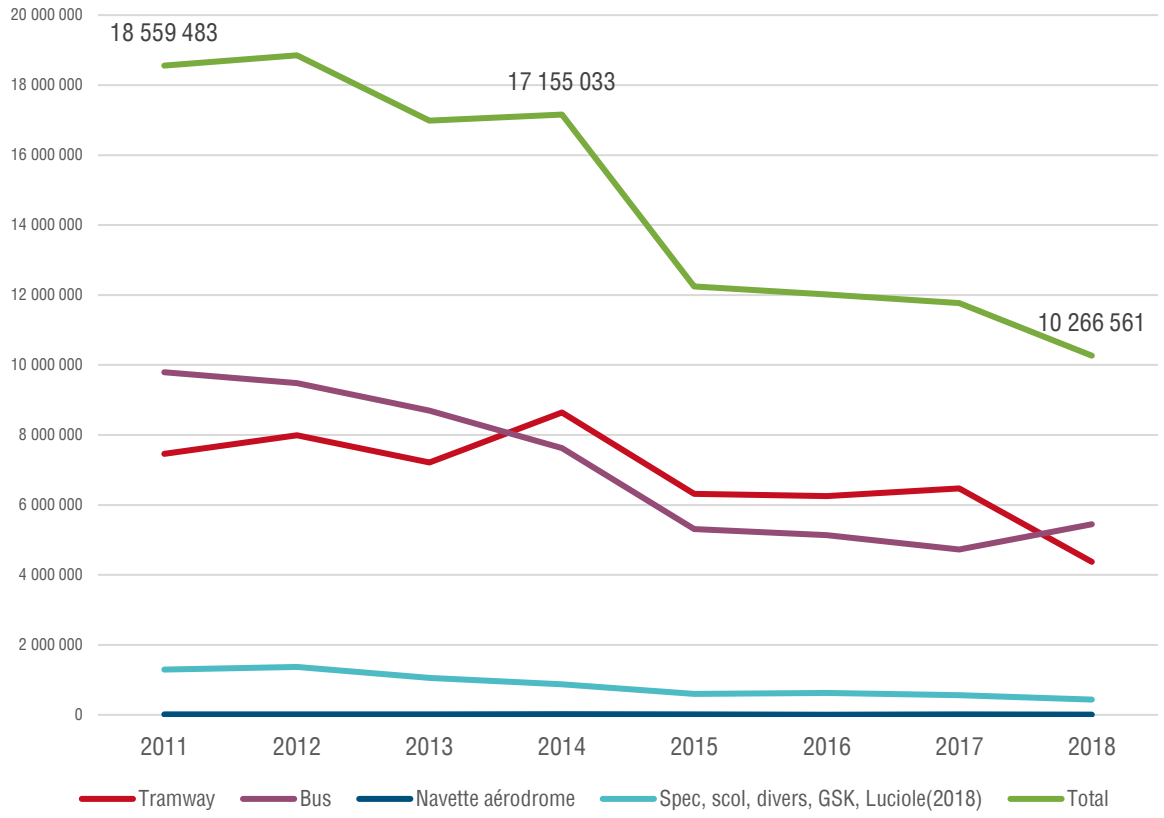


Figure 43 : Évolution du nombre de validations (Source : rapports du délégataire Transvilles)

Avec la mise en service de la seconde ligne de tramway en 2014, l'accent a été mis sur l'offre tramway avec une augmentation de 48% de PKO/habitant entre 2013 et 2016. Cette augmentation s'est faite aux dépens de l'offre de bus, en baisse sensible depuis 2013 : diminution de 29% des PKO/habitants entre 2013 et 2016 sur le réseau en moyenne. La recherche d'économies se traduit par un réseau un deux vitesses, mettant en exergue le tramway, contradictoire avec la volonté affichée dans le PDU.

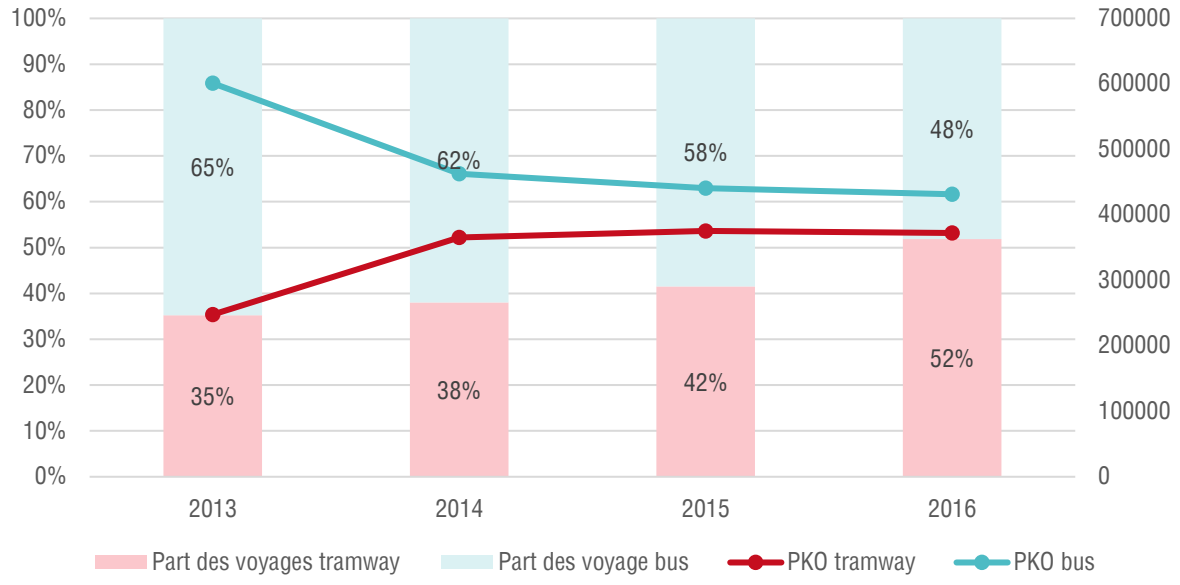


Figure 44 : Évolution des voyages par mode, comparativement à l'offre en PKO (Source : Valenciennes_Cerema-annuaire_tcu-2011-2016)

L'analyse traduit une baisse générale de l'usage des transports en commun, marquée par :

- Une baisse de 2% du nombre de déplacements *(objectif de +2% à 10 ans), et* de 9% du nombre de kilomètres parcourus
- Une baisse de 1 point de la part modale *(objectif de +2 points à 10 ans)*

L'augmentation de l'offre tramway, aux dépens de l'offre bus, dans un souci de maîtrise des coûts aboutit à **une tendance opposée à la trajectoire recherchée par le PDU** en ce qui concerne les transports en commun.

3.3.3 Augmentation de 2 % de l'usage du vélo

Ann. 9

Si la part modale du vélo est globalement stable depuis 2011, la part du nombre de déplacements à vélo sur l'axe Valenciennes/Saint-Saulve/Onnaing/Condé-sur-l'Escaut est en augmentation. Cette hausse peut être une conséquence de l'aménagement du la boucle Un'Escaut.

A contrario, l'usage du vélo dans les zones Nord-Ouest du territoire connait une forte diminution.

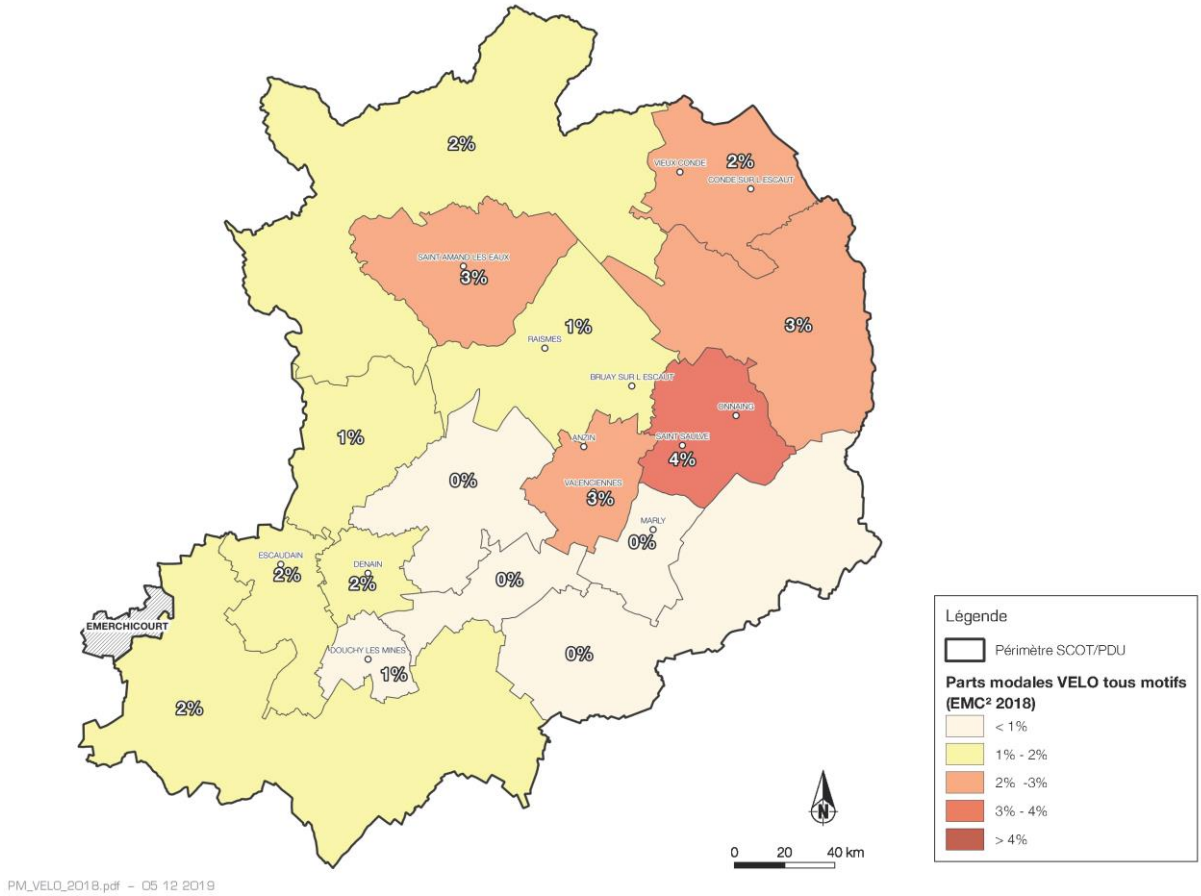


Figure 45 : Part des déplacements tous motifs effectués à vélo par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018)

Aucun autre indicateur que l'EMC² ne permet de retracer l'évolution de la demande depuis 2014.

L'analyse de l'évolution des pratiques du vélo à mi-vie du PDU met en évidence :

- Une augmentation de 3% du nombre de déplacements *(objectif de +105% à 10 ans) ;*
- Une hausse de 45% du nombre de kilomètres parcourus ;
- Une stabilité de la part modale *(objectif de +2 points à 10 ans) ;*

- Une baisse du nombre de vélos à disposition des ménages qui passe de 1,23 vélo en 2011 à 1,20 vélo en 2018.

Il est à noter une hausse positive du nombre de déplacements et du nombre de kilomètres effectués à vélo. Cependant, cette hausse ne se répercute pas sur la part modale du vélo.

Les discontinuités du réseau cyclable et le manque de stationnements ne favorisent pas le développement de la pratique du vélo, **la tendance à mi-vie du PDU ne prenant pas l'orientation souhaitée initialement**.

3.3.4 Augmentation de 3 % de la marche à pied

Ann. 10 La part de la marche dans le nombre de déplacements effectués a augmenté sur l'ensemble du territoire, sauf dans le pays de condé (analyse potentiellement biaisée par le changement de découpage).

L'usage de la marche est le plus fort dans les zones urbaines de Valenciennes et Denain.

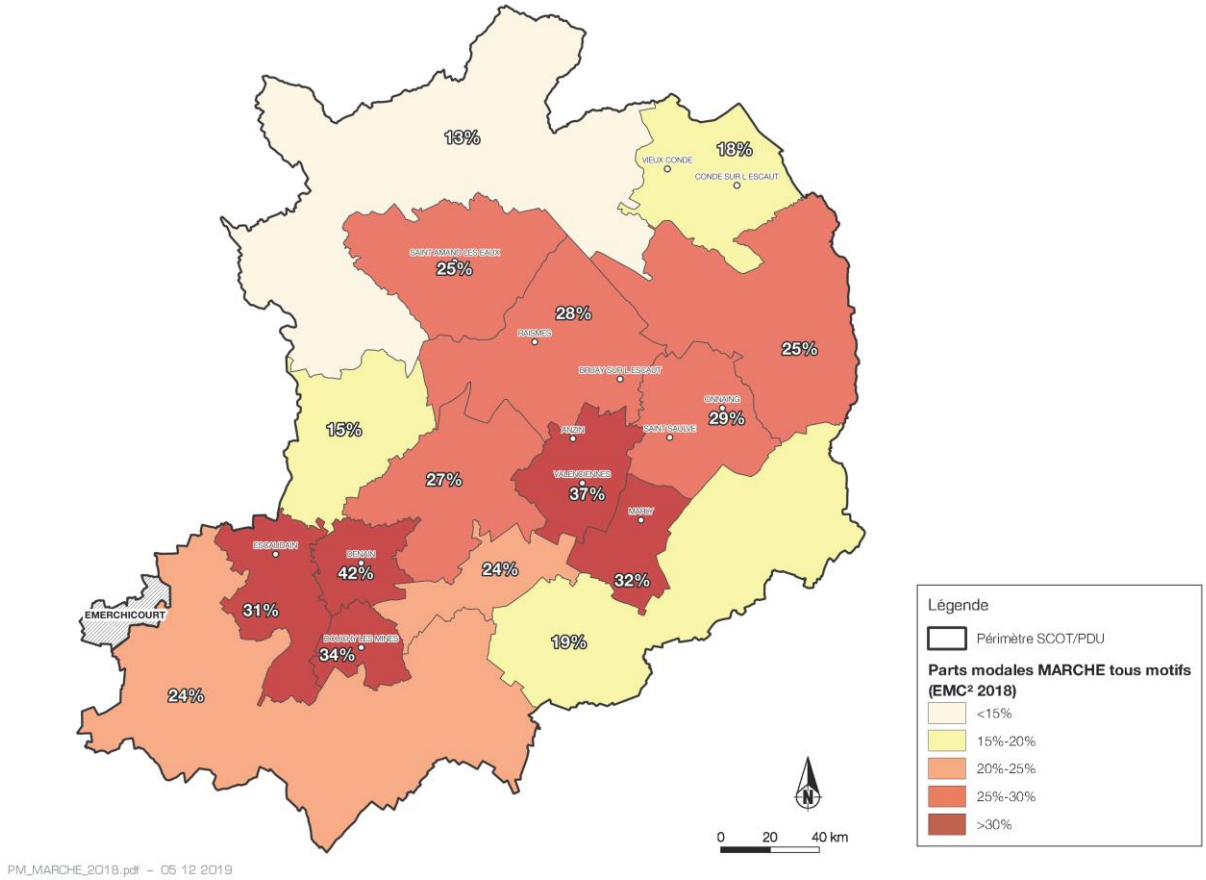


Figure 46 : Part des déplacements tous motifs effectués en marche à pieds par les habitants des zones de tirage D30 (EMC² 2018)

Aucun autre indicateur que l'EMC² ne permet de retracer l'évolution de la demande depuis 2014.

L'analyse traduit une hausse générale de la marche à pied, marquée par :

- Une hausse de 12% du nombre de déplacements et du nombre de kilomètres parcourus *(objectif de +17% à 10 ans)*
- Une hausse de 3,3 points de la part modale de la marche à pied *(objectif de +3 points à 10 ans)*

L'objectif fixé dans le PDU de 27% de part modale de la marche sur le territoire est déjà atteint à mi-vie du PDU.

3.3.5 Diminution de la part du transport de marchandises sur route

Dans le cadre du diagnostic du PCAET, la CAVM a procédé à une analyse de l'évolution du transport de marchandises par voie routière. La base SITRAM utilisée en situation de référence en 2011 correspondait cependant aux données 2004 du transport de marchandises régional. Une actualisation a donc été faite sur la base du transport de marchandises 2016, mettant en évidence **une baisse de 25% pour les expéditions et de 23% pour les réceptions**.

Les comptages de trafic permanents disponibles sur le réseau départemental structurant traduisent une tendance relativement stable, avec **une hausse sur la période d'évaluation inférieure à 1%** du trafic poids lourds (hors autoroutes)

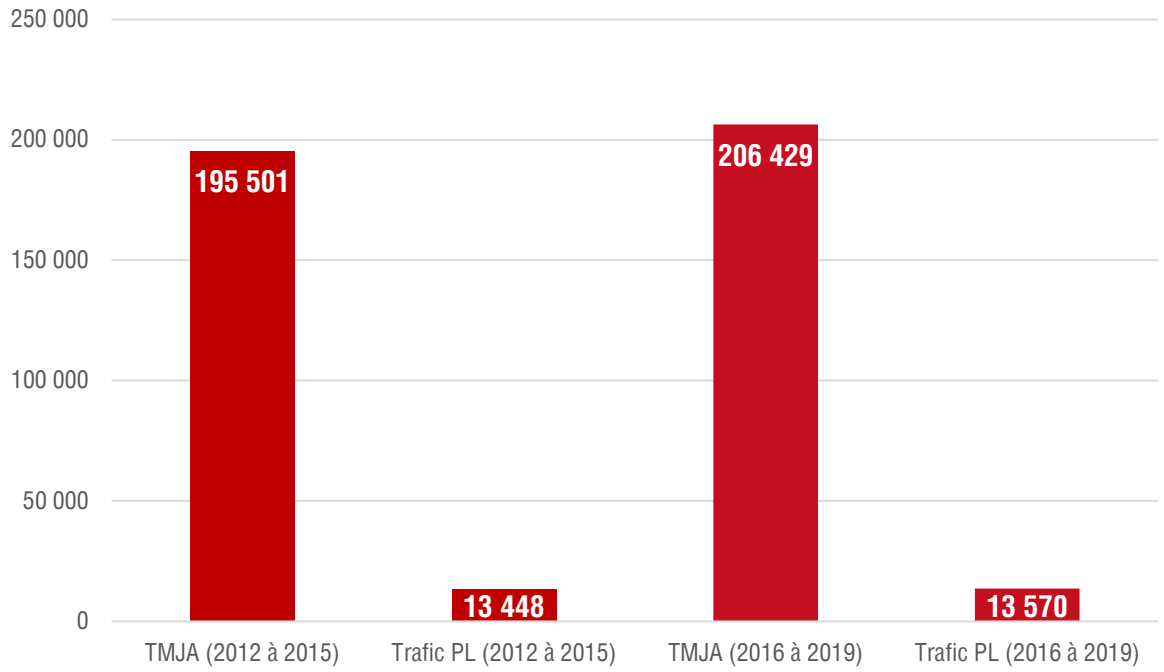


Figure 47 : évolution cumulée du trafic PL journalier sur 18 postes de comptages permanents du CD59

L'analyse des quelques données disponibles sur le transport de marchandises routier tend à attester d'une stabilité, voire de baisse des opérations locales, ne se traduisant cependant pas par une baisse observable du trafic poids lourds sur les axes structurants du territoire.

Cette vision n'est cependant que partielle, car le réseau autoroutier, et les voiries urbaines, particulièrement sensibles au flux de PL, ne sont pas pris en compte dans cette analyse.

Il est à ce stade impossible d'analyser l'atteinte ou non de l'objectif fixé dans le PDU.

3.3.6 Augmentation du trafic de marchandises par voie d'eau et ferrée

Le Valenciennois est desservi par une Voie à grand gabarit (l'Escaut) gérée par VNF. Les plateformes conteneurs de Saint-Saulve et Anzin servent à assurer le transbordement fluvial de marchandises en lien avec la route et le fer.

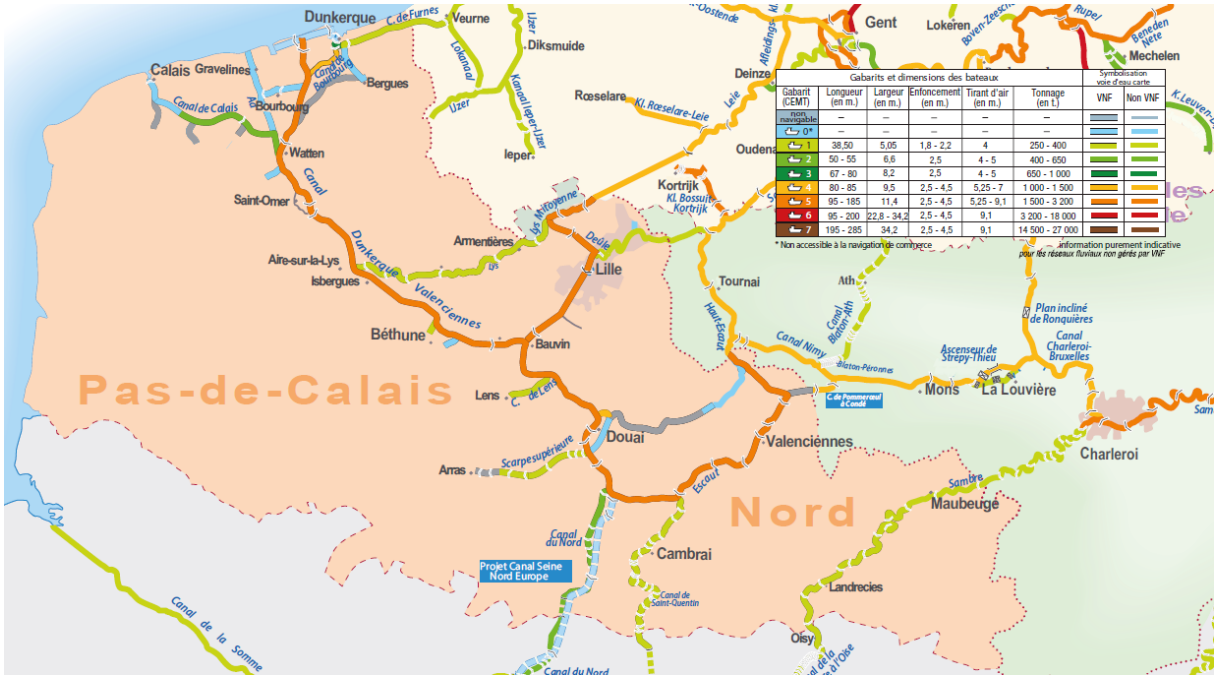


Figure 48 : voies navigables de la région Hauts de France

En 2018, les **trafics fluviaux** du bassin de navigation Nord - Pas-de-Calais se sont élevé à **9.1 MT** hors transit, et à 11,5 MT avec le transit.

L'axe Escaut, sur la traversée du Valenciennois, est devenu en 2018 le 1er axe en termes d'activité et de trafics pour le bassin de navigation régional avec plus de 5 millions de tonnes annuelles (2018)

Le premier port fluvial intérieur de la Région est depuis 2018 le « **port de Valenciennes** » avec une progression notable de + 46 % (+ 456 kt) pour atteindre un volume manutentionné de 1,4 MT.

Les plus de 5 millions de tonnes de marchandises circulant sur voie d'eau au travers du Valenciennois ont permis d'éviter le passage de 265'000 camions sur les routes (soit environ 1'000 par jour ouvrable). Le port de Valenciennes a contribué à hauteur de 15% du trafic régional (hors transit) et permis un transbordement équivalent à 75'000 camions sur les routes.

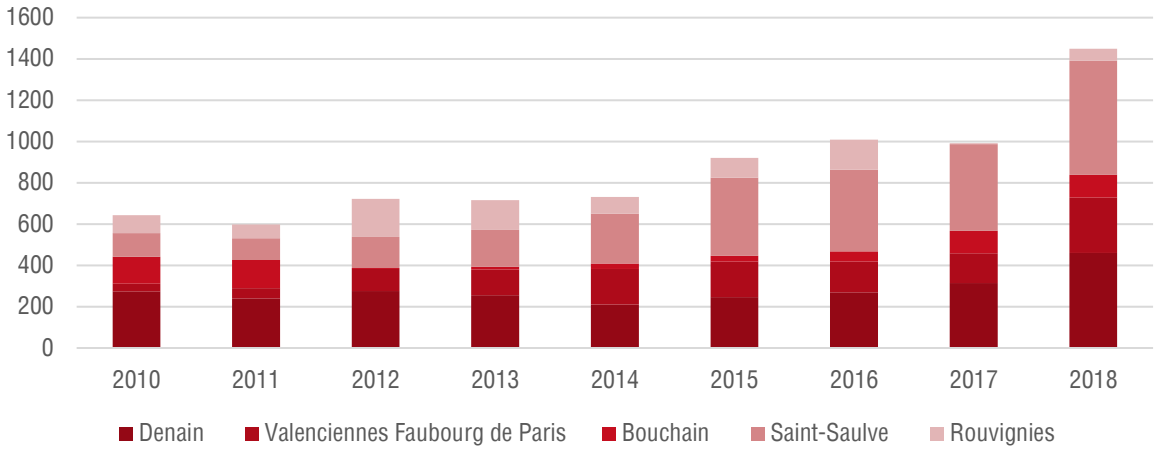


Figure 49 : Évolution des trafics fluviaux des ports du Valenciennois (source : VNF)

Le canal Seine Escaut, composante majeure des politiques de transport de marchandises européennes, nationales, et régionales, reliera dans les années à venir le bassin fluvial de la Seine et du nord de l'Europe (entrée en service prévue fin 2024).

Aucune donnée n'est par ailleurs disponible sur l'évolution du transport de marchandises par voie ferrée sur le territoire.

L'analyse des données disponibles sur le transport de marchandises par voie d'eau est particulièrement positive, notamment en lien avec le développement des activités du Port de Valenciennes. Les perspectives à l'horizon 2024 sont par ailleurs très positives. **Cet objectif du PDU peut être considéré comme atteint.**

Parallèlement, il est impossible à ce jour de mesurer les évolutions du fret ferroviaire sur le territoire. **Il est à ce stade impossible d'analyser l'atteinte ou non de l'objectif fixé dans le PDU.**

3.3.7 Diminution de la pollution atmosphérique liée aux déplacements

Le type d'énergie des véhicules particuliers

	2011	2018	Évolution
Sans Plomb	43'587	46'615	+7%
Super	12'630	4'925	-61%
Diesel	105'708	109'923	+4%
Gaz	1'511	1'536	+1,7%
Électrique	136	535	+293%
Hybride	243	1'430	+488%
Autres	231	1'889	+718%
Ensemble	163936	166853	+2%

Le nombre de véhicules est en hausse globale sur le territoire : seuls les véhicules qui roulent au Super ont vu leur nombre diminuer (-462, soit -0,3%), au profit des véhicules électriques (+399, soit +293% ou hybrides (+1'187, soit +488%).

L'écomobilité est en progression globalement sur la zone. L'installation de 38 bornes de recharge électrique payantes sur la communauté d'agglomération de Valenciennes métropole a pu favoriser l'acquisition de véhicules électriques.

Du côté des transports en commun, la consommation de gazole de 32% des transports en commun a diminué de 32% entre 2011 et 2016.

Modes de déplacements innovants :

- Baisse du nombre de véhicules à énergie fossile et hausse significative du nombre de véhicules à énergie électrique ou hybride.
- Installation de bornes de recharge électrique sur le territoire de la CAVM.

➔ Attractivité de l'écomobilité sur le territoire du Valenciennois.

Les émissions de polluants

D'après l'analyse des émissions de polluants atmosphériques issue des diagnostics PCAET en cours d'élaboration, les territoires de la Porte du Hainaut et de Valenciennes Métropole se situent globalement dans la moyenne départementale.

Le transport routier apparaît comme un secteur relativement émetteur sur le territoire. A titre d'exemple, sur l'ensemble du territoire de la CAVM, les transports routiers constituent le deuxième secteur d'émissions de polluants après l'industrie. Parmi les polluants issus des transports routiers, les émissions de dioxyde d'azote paraissent particulièrement élevées sur les territoires. En effet, près de 80% des émissions sont attribuées au dioxyde d'azote. Les Composés Organiques Volatils et les particules fines (PM2,5 et PM10) complètent les émissions liées aux transports.

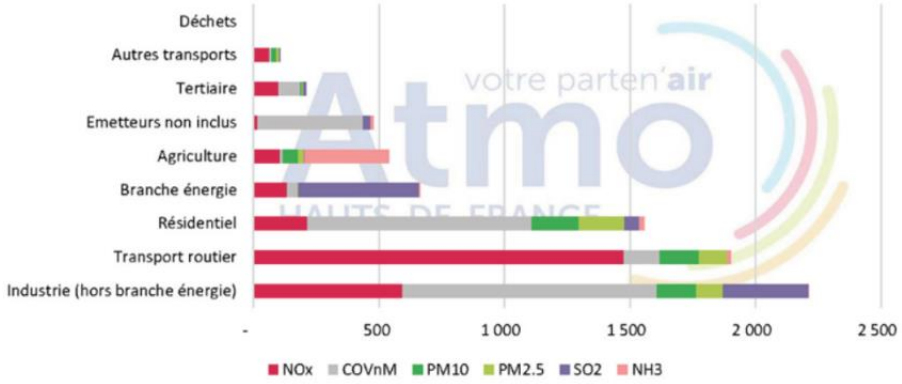


Figure 50 : Emissions de polluants par secteur d'activité (source : PCAET en cours d'élaboration de la CAVM)

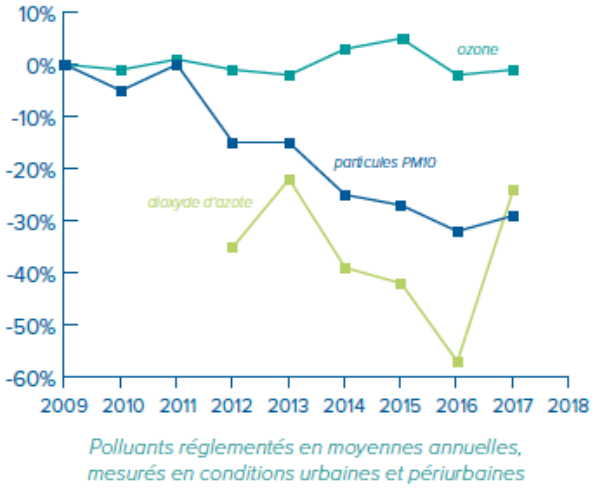


Figure 51 : Evolution des moyennes annuelles des polluants réglementés (source : PCAET en cours d'élaboration de la CAPH)

Malgré les hausses du nombre de véhicules sur le territoire et les distances parcourues, **les niveaux de concentration des PM10 et dioxyde d'azote s'orientent vers une baisse relative**. Elle peut notamment s'expliquer par une baisse des véhicules « super » au profit des véhicules électriques et hybrides, moins émetteurs de polluants.

Cette baisse s'inscrit néanmoins **dans les tendances nationales** et les enjeux en lien avec le changement climatique se sont renforcés. En effet, la protection et la limitation de la vulnérabilité des populations les plus sensibles constituent un des enjeux majeurs sur le territoire compte-tenu de l'impact sanitaire des émissions de polluants (maladies respiratoires, asthme, infections pulmonaires …).

3.3.8 Augmentation de l'espace public affecté aux modes alternatifs à l'automobile

Cet objectif ne serait mesurable à l'échelle du Valenciennois que par la mise à disposition de données géographiques et de surfaces dédiées aux différents modes. Ces données n'étant pas répertoriées, il est impossible de procéder à l'évaluation de l'atteinte de cet objectif.

Différents projets mis en œuvre depuis l'approbation du PDU, notamment l'aménagement des boulevards de Valenciennes, tendent cependant à illustrer qualitativement la diminution de l'espace alloué à la voiture dans le cœur de ville.

Figure 52 : aménagement du boulevard Pater en 2017-2018

3.4 Synthèse

L'analyse prospective des tendances mesurées entre 2014 et 2019 et antérieurement est présentée de manière graphique ci-dessous.

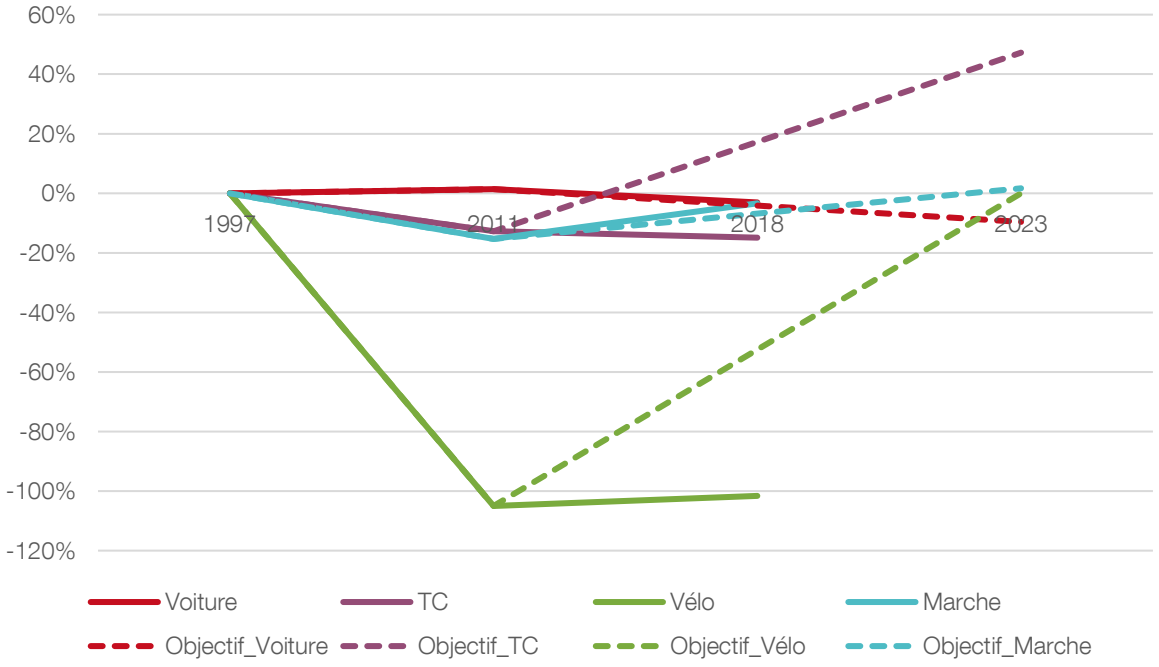


Figure 53 : Répartition modale des déplacements tous motifs des habitants du Valenciennois : objectifs et évolutions mesurées (PDU 2014 et EMC² 2018)

Pour l'unique critère de l'évolution de la répartition modale des déplacements :

- Les tendances sont dans la lignée des objectifs 2024 pour l'usage de la voiture et la marche à pied ;
- Les tendances sont mauvaises pour ce qui concerne les transports en commun et le vélo.

4. Conclusion

L'évaluation du PDU à mi-parcours permet de dresser un bilan contrasté, d'une part de l'avancement de sa mise en œuvre, d'autre part de ses potentiels effets sur la mobilité à l'échelle du Valenciennois.

Des points positifs sont à mettre en évidence, notamment dans l'atteinte de certains objectifs, ou tout du moins la tendance amorcée à mi-parcours. Par exemple, la diminution de la part modale de la voiture individuelle à l'échelle du Valenciennois, et la hausse notable de la marche à pied marquent symboliquement l'amorce d'un rééquilibrage souhaitable des modes.

Toutefois, différentes tendances observées sont à ce stade préoccupantes :

- L'augmentation des kilomètres parcourus en voiture et du taux de motorisation des ménages traduit par une évolution à la hausse du trafic mesuré in situ ;
- La baisse de l'usage des transports publics, tant en valeur relative qu'absolue, sur une période qui devrait pourtant mettre en exergue les effets positifs de la mise en service de la seconde ligne de tramway ;
- La stagnation de l'usage du vélo, alors même que le PDU faisait de ce mode une composante prioritaire du report modal sur courte/moyenne distance

Sur un territoire qui depuis l'année de référence de l'évaluation, à savoir 2014, a évolué de manière peu sensible en termes de structure démographique et économique, les raisons de cette non-évolution sont en partie à rechercher dans la mise en œuvre trop partielle du plan d'actions :

- de manière non exhaustive, le contournement Nord de Valenciennes, la réalisation de la ligne 2 du tramway, la rédaction du Schéma Directeur Cyclable sont des actions emblématiques du PDU et aujourd'hui en projet ou déjà réalisées ;
- en contrepartie, la ligne de BHNS entre Valenciennes et Crespin a été abandonnée, car jugée non opportune, certains projets de zones d'activités ou résidentielles sont implantés dans des zones peu ou pas desservies par les transports en commun, les difficultés à intervenir sur les infrastructures routières, les points noirs d'insécurité routière, les aménagements cyclables, les aires de covoiturage, les aménagements en faveur des transports publics sont notables.

Il est dès lors logique que le trafic automobile ne soit pas en baisse conséquente sur le Valenciennois, et que les modes actifs et les transports publics n'évoluent pas de manière spectaculaire en termes d'usage. Il ne s'agit pas là d'un défaut de pertinence des actions proposées dans le PDU, mais bien d'un défaut de mise en œuvre, en partie lié aux difficultés de gouvernance évoquées par ailleurs dans ce rapport.

Le PDU est en effet globalement connu et respecté par les communautés d'agglomérations et sert ponctuellement de base à différentes actions mises en œuvre (politique cyclable, électromobilité …). Cependant, son appropriation par l'ensemble des nombreux acteurs concernés n'est pas garantie, voire pas possible, sans un dispositif d'animation et de suivi politique et technique. Le SIMOUV, par ses attributions, ne peut être le seul pilote de la mise en œuvre du PDU et ceci avait bien été identifié en 2014. Il doit cependant être le mécanisme entrainant l'ensemble des rouages des partenaires et maîtres d'ouvrages et permettant au plan d'actions d'avancer.

Les effets des actions non ou très partiellement mises en œuvre ne peuvent être mesurés et les actions en tant que telles obtiennent toujours l'adhésion des acteurs concernés.

Il ne nous semble pas alors justifié de procéder à une révision globale du Plan de Déplacements Urbains 2014-2024, cependant, la fiche 18 « Redéfinir le stationnement privé dans les PLU » nécessitant une mise à jour, une révision partielle du document sera nécessaire. Il reste néanmoins opportun de s'appuyer sur cette échéance de mi-parcours pour relancer fortement l'animation et le suivi de sa mise en œuvre.

TRANSITEC

F. Garcia	E. Laforge	C. Claudon
Directeur d'étude	Cheffe de projet	Chargée d'étude

CITADIA CONSEIL (sous-traitant)

A. Naïm	C. Bonpain	Silien Hwang
Directrice d'étude adjointe	Cheffe de projet	Chargée d'étude

even CONSEIL (sous-traitant)

	E. Marais	C. Mayaux
	Cheffe de projet	Chargée d'étude

5. Annexes

Annexe 1 – Liste de entretiens réalisés en décembre 2019

- SIMOUV - Anne-Lise Dufour-Tonini - Présidente
- SIMOUV – Raymond Zingraff – Vice-président en charge du SCoT
- SIMOUV – Pascal Vanhelder - Vice-président en charge du PDU
- CAPH - Aymeric Robin, Vice-président Environnement, développement durable, transition énergétique et aménagement de l'espace communautaire
- CAPH – Jean-Francois Delattre, Vice-président Innovation, recherche, territoire numérique et nouvelles technologies, transports et mobilité, finances et élaboration du budget
- CAVM – Jean-Marcel Grandhamme – Vice-président Habitat, renouvellement Urbain er Urbanisme
- CAVM - Hervé Brouillard – Conseiller délégué Plan Climat territorial
- CAVM – Jean-Pierre Donnet - Conseiller délégué Urbanisme commercial et membre du Comité de suivi du PDU
- CAVM – Eric-Dominique Deburge – Vice-président Développement économique, emploi, innovation, infrastructure
- CAPH - Elise Bonnel - Direction Aménagement du Territoire, Urbanisme
- CAPH - Sebastien Touzé et Agnes Fontier - Direction du Développement Durable et de l'Environnement
- CAVM - Cécile Mattioli – Directrice de l'Urbanisme
- CAVM – Helene Singez – Chef de projet Plan Climat
- DDTM – Camille Beauvois – Chargée d'études aménagement, économie, mobilité et foncier
- SAEMVS / SPL Stationnement - Olivier Turbelin, Directeur
- Transvilles – Arnaud Meunier, Directeur Marketing

Annexe 2 – Évaluation détaillée de l'avancement du plan d'actions du PDU 2014-2024

ACTION		Court terme 2014-2017	Moyen terme 2018-2021	Long terme 2022-2024	Avancement théorique à 5 ans	Avancement réel à 5 ans	Taux avancement	Avancement - code couleur	Commentaires TRANSITEC	Coordination des actions
AXE 1 : Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité										
1	Desservir les principaux pôles générateurs en transports collectifs				45%	30%	67%			
1.1	Améliorer la desserte du pôle économique de Raismes - Petite Forêt par la création d'une ligne de bus rapide avec un rabattement vers la gare et une desserte de l'hôpital	Etude	Etude		75%	0%			À la suite d'une étude d'opportunité et de faisabilité menée par TTK en 2016, le projet a été considéré comme non pertinent.	Voir action 5 bis
1.2	Améliorer la desserte du Parc d'Activités de la Vallée de l'Escaut d'Onnaing via le BHNS		x	x	25%	0%			Une étude de faisabilité d'un transport en commun lourd de type tram ou BHNS entre Valenciennes et Quiévrechain a été abandonné à la suite des études de faisabilité « Phase 4 » menées en 2014-2015.	Voir action 5 bis
1.3	Maintenir la desserte de la Zone d'Activités de l'aérodrome	x	x	x	50%	100%			La zone d'activité bénéficie toujours de la desserte de la ligne 110 à niveau de service constant. La ligne A permet en complément la desserte depuis l'arrêt de tram *Le Galibot*.	
1.4	Améliorer la desserte de la Zone d'Activités de Lieu-Saint-Amand via un PDE		Etude	x	25%	0%			Aucune action n'a été menée à ce jour. Des réflexions en interne des services du SIMOUV sont prévues pour 2020 afin d'accompagner le développement de cette zone d'activité dont les derniers projets seront livrés avant 2023.	
1.5	Prévoir l'accessibilité des futurs pôles générateurs	x	x	x	50%	50%			Le Pôle Images de Wallers-Arenberg : une navette pendulaire de 2 allers-retours aux heures de pointes du matin et du soir a été mise en service en 2019, en liaison avec l'arrêt Famars Université du tram A La Zone d'Activités économiques de Marly : aucune action menée Le centre de formation des apprentis à Bruay-sur-l'Escaut – une navette pendulaire de 2 allers-retours aux heures de pointes du matin et du soir a été mise en service en 20XX en liaison avec la gare SNCF de Valenciennes.	
1.6	Améliorer la desserte de la Zone d'Activités de Sars et Rosière	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune étude n'a été menée sur le sujet. L'intégration tardive en 2014 de la commune de Sars et Rosière au périmètre de la Porte du Hainaut a ralenti les éventuelles réflexions sur ce sujet. Aujourd'hui, le secteur n'est desservi que par une unique ligne régionale. Les réflexions sur ce sujet et notamment la desserte seront à l'ordre du jour du SIMOUV en 2020	
1.7	Inciter les Zone d'Activités à développer des PDIE ou des PDZ avec l'outil Mobiparcs pour améliorer l'accessibilité des salariés	NC	NC	NC	NC	0%			Depuis le 1er janvier 2018 et la parution de la loi MAPTAM, les plans de mobilités, obligatoire pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, ont remplacé les Plan de Déplacement (inter)Entreprises.Aujourd'hui, aucun accompagnement n'a été mené.	
2	Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en TC				50%	50%	100%			
	Implanter en priorité les nouveaux projets d'urbanisation dans les DIVAT et y promouvoir les commerces de proximité	x	x	x	50%	50%	100%		Seuls les DIVAT le long de l'axe du tramway T2 ont été densifiés dans cette logique : NPNRU de la commune d'Anzin, de Vieux Condé … De nombreuses nouvelles polarités se sont implantées dans des zones peu ou pas desservies par les transports en commun.	
AXE 2 : Renforcer la mobilité pour tous										
3	Prendre en compte la mobilité des séniors et des publics cibles	action continue			50%	25%	50%			
3.1	La sensibilisation à l'utilisation des réseaux	x	x	x	50%	0%			Aucune action visant à lever les freins psychologiques à la mobilité, à développer des actions de formation à la mobilité ou à fournir des documents de sensibilisation aux enseignant n'a été menée.	
3.2	Une mise en place d'une information plus ciblée	x	x	x	50%	0%			Les relais locaux n'ont pas été sollicités pour informer sur l'offre de transport existante. L'exploitant du réseau de transport a communiqué sur la gratuité pour les moins de 25 ans. Une réflexion est en cours pour la gratuité pour le public des plus de 65 ans.	
3.3	Une adaptation aux besoins des publics cibles	x	x	x	50%	75%			Une navette Cordon a été mise en service dans le centre de Valenciennes, pour répondre notamment à la demande des séniors dans le secteur.	
4	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR				100%	33%	33%			
4.1	Faire un échéancier des travaux à mener sur les 5 prochaines années	x			100%	0%			Aucun échéancier n'a été élaboré.	
4.2	Remplacer au fur et à mesure les autobus non accessibles par des autobus accessibles (à plancher bas, munis d'élévateurs) ;	x			100%	50%			Une campagne de renouvellement a été initiée en 2016 : sur la flatte actuelle de 120 bus urbains et 50 cars, environ une quarantaine de bus ont été achetés et trentaine mis aux normes	
4.3	Prévoir systématiquement dans les nouveaux autobus des places spécifiques pour les fauteuils/poussettes	x			100%	50%			Les nouveaux bus répondent à ces exigences PMR.	
4.4	Prioriser les arrêts d'autobus du réseau à aménager : largeur de cheminement suffisante (1,40m), hauteur des trottoirs (lorsqu'ils existent), possibilité de stationnement des véhicules à quai (hauteur du quai), passage piétons, présence d'informations visuelles et sonores, hauteur des panneaux d'information, etc.	x			100%	25%			Les arrêts de bus sont mis à aux normes PMR aux grés des requalifications des voiries par les communes, ou le département.	
4.5	Dans tout nouveau projet d'aménagement ou d'aménagement de parc relais, prendre en compte d'accessibilité PMR ;	x			100%	50%			L'accessibilité PMR est prise en compte pour ces nouveaux projets.	
4.6	Inciter les communes à terminer leur PAVE et d'une manière générale, à élargir leurs trottoirs et à rendre accessibles leurs traversées piétonnes en ville (abaissé, bandes podotactiles, pente…).	x			100%	25%			La communication entre les agglomérations de Valenciennes/Porte du Hainaut et le SIMOUV sont peu efficientes et une synthèse des PAVE effectivement élaborés est délicate à mener par le SIMOUV.	

AXE 3 : Développer un système de mobilité à coûts maitrisés									
5	Améliorer l'accessibilité au Valenciennois depuis les territoires voisins				75%	8%	11%		
5.1	Améliorer l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers la Belgique	Etude			100%	50%		Entre Tournai et Saint-Amand-les-Eaux : aucune action menée Entre la gare de Péruwelz et le terminus tramway Vieux-Condé : prolongement effectif de la ligne 14 vers la Belgique Entre la gare de Valenciennes et la gare de Mons : une liaison étudiée par la TEC, côté belge. Aujourd'hui, la rupture de charge sur Quiévrain est obligatoire.	
5.2	Améliorer l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers le Douaisis	Etude			100%	0%		Le SIMOUV est devenu AOM de la ligne 211 entre Valenciennes et Douai suite au refus de la Région Haut-de-France de la conserver dans son giron lors du renouvellement de sa DSP. La liaison a ainsi été pérennisée, mais pas renforcée.	
5.3	Améliorer l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers le Cambrésis		Etude		50%	0%		Aucune action n'a été menée	
5.4	Améliorer l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers la métropole Lilloise : renforcer l'attractivité de la gare SNCF de Saint-Amand-les-Eaux comme lieu de rabattement		Etude		50%	0%		Une extension du P+R a été réalisée en 2018. Aucune mesure concernant le rabattement vélo n'a été mise en place. La pertinence d'organiser un rabattement TC n'a pas été prouvée.	
5.5	Améliorer l'accessibilité des voyageurs du Valenciennois vers l'Avesnois		Etude		50%	0%		Aucune action n'a été menée	
5.6	Valoriser l'accès au TER à l'agglomération par du rabattement vers les « portes d'entrées stratégiques » de l'arrondissement	Etude	x	x	100%	0%		Aucune réflexion d'indentification de « portes d'entrée stratégique » n'a été menée. Les besoins de rabattement en transport en commun sur les gares TER n'ont été globalement pas prouvés. Des mesures d'extension des parkings aux abords de certaines gares sont cependant effectives, notamment avec l sécurisation du parking en gare de Denain.	
5 bis	Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et moins coûteux				63%	4%	7%		
5 bis.1	Valoriser et intensifier les lignes de tramways	x	x	x	50%	30%		Le coût de la DSP est en diminution. Des réflexions annuelles ont lieu pour optimiser le réseau.	
5 bis.2	Mettre en œuvre le BHNS vers Crespin	Etudes+travaux	x		75%	0%		la ligne vers Crespin n'a pas été jugée pertinente.	
5 bis.3	Améliorer les vitesses commerciales des principales lignes de bus	Liaison Petite-Forêt	x	x	75%	0%		Aucune étude n'a été lancée pour étudier la faisabilité et l'opportunité de la liaison Bouchain-Valenciennes n'ont pas été étudiées. Lignes principales : aucune nouvelle liaison n'a été mise en service pour desservir la zone commerciale de Marly.	
5 bis.4	Etudier la faisabilité d'une liaison rapide entre La Sentinelle et le centre ville de Valenciennes	Etudes + mise en œuvres	x		75%	0%		La liaison Sentinelle-Valenciennes n'a pas été jugée pertinente par la ville de Valenciennes.	
5 bis.5	Créer une nouvelle ligne bus vers les futurs pôles commerciaux		x		50%	0%		Aucune action n'a été menée	
5 bis.6	Renforcer la communication	x	x	x	50%	0%		Aucune action n'a été menée	
5 bis. 7	Etudier la faisabilité d'une liaison rapide entre Petite-Forêt et la gare de Valenciennes	NC	NC	NC	NC	0%		Cette liaison a été étudiée par le bureau d'étude TTK et jugée non pertinente.	
6	Améliorer l'intermodalité				51%	30%	59%		
6.1	Aménager le pôle d'échanges du Poirier Université pour favoriser les interconnexions modes doux-tramway ou modes doux-train ou entre tramway-train via une connexion en bus ;	Etudes+travaux	x		75%	50%		L'extension du P+R est en cours de réflexion tandis que depuis 2014, à la demande du SIMOUV dans le cadre d'un appel à projet, certaines lignes départementales initialement en terminus à l'université ont été prolongées jusqu'à la gare.	Voir action 6 bis
6.2	Développer d'autres pôles d'échanges (réflexion à mener sur la ligne T2 de tramway et vers la future phase 4) dans une logique de rabattement pour les zones non desservies par les transports collectifs ;		x	x	30%	25%		Une étude menée par EGIS en 2016 consistait à identifier le potentiel d'éventuels futurs pôles d'échange. La mise en service du tramway 2 s'est accompagné de la création du pôle d'échange de Vieux-Condé. Aucun autre site n'a été identifié.	
6.3	Optimiser les liaisons TC + vélos et TC + marche d'une manière générale sur le Périmètre des Transports Urbains	x	x	x	50%	25%		Le projet de Vélopôle de Valenciennes a été étudié mais jamais mis en exécution pour des sujets de gouvernance. Le projet d'un service mobile en rotation s'est arrêté au stade de discussion avec une association locale. Le SIMOUV accompagne les communes, via le schéma directeur des itinéraires cyclable, à aménager des arceaux vélos sur leur territoire : une proposition d'aménagement sur l'intégralité du territoire a été cartographiée. Le SIMOUV rencontre des difficultés à recueillir les PAVE développé par les communautés d'agglomération. Aucun schéma piéton n'a alors été élaboré.	
6.4	Optimiser l'intermodalité entre les 3 réseaux de transport collectif	x	x	x	50%	25%		Des échanges annuels ont lieu en ce sens.	
6.5	Participer à la mise en place de la centrale d'information régionale portée par le SMIRT et sa déclinaison à l'échelle métropolitaine transfrontalière.	x	x	x	50%	25%		La centrale a été mise en ligne en 2015 (pasppass.fr)	
6 bis	Inscrire et accompagner le projet de liaison douce et TC entre le terminus de tramway de Famars et la gare du Poirier Université	Etudes+travaux			75%	17%	22%		
6 bis. 1	Créer et aménager la nouvelle voirie au niveau de l'Université pour sécuriser les déplacements doux ;	NC	NC	NC	75%	50%		La nouvelle voirie est en cours de projet	
6 bis. 2	Réaliser une voie en partie en site propre pour le bus, de la RD40 à la gare du Poirier, avec priorité aux feux tricolores ; communiquer sur l'offre existante ;	NC	NC	NC	75%	0%		Aucune action n'a été menée.	
6 bis. 3	Aménager et jalonner la rue Delory pour sécuriser les déplacements doux	NC	NC	NC	75%	0%		Aucune action n'a été menée.	

7	Favoriser la pratique du vélo par l'aménagement d'infrastructures cyclables				70%	25%	36%		
7.1	Actualiser la charte vélo avec les nouveaux décrets concernant le double sens cyclable (2008), le tourne à droite au feu rouge pour certains carrefours pour les cyclistes (2010), etc.	x			100%	0%		Le principe de charte vélo a été abandonné en faveur du SDIC.	
7.2	Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable	x	x	x	50%	50%		Le schéma directeur cyclable a été mis à jour en 2016.	
7.3	Communiquer davantage sur l'offre existante, sur les avantages des aménagements spécifiques qui existent (zones 30, contresens cyclable…) ;	x	x	x	50%	25%		Aucune action n'a été menée	
7.4	Hiérarchiser le réseau cyclable avec la Véloroute comme axe structurant le long de l'Escaut et la voie verte le long de la Scarpe (nécessité de superposition de gestion sur les chemins de halage).	x			100%	0%		Aucune réflexion globale n'a été menée	
7.5	Lors des aménagements des transports en commun en site propre sur voirie, favoriser les aménagements de couloirs bus avec mixité pour les vélos ;	NC	NC	NC	50%	50%		Une seule ligne de bus bénéficie d'un site propre (aux abords de la gare de Valenciennes, sur une cinquantaine de mètre). Ce tronçon est en mixité avec les vélos.	
7 bis	Déployer le stationnement vélo				50%	18%	35%		
7 bis 1	Implanter une consigne collective sur les gares de Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux, la gare du Poirier et le terminus Tramway du technopole)	NC	NC	NC	50%	0%		La consigne collective de St-Amand est antérieure à 2014. Bien que le besoin soit validé pour les autres consignes, aucune d'entre elles n'a été réalisée.	
7 bis 2	Implanter, à proximité de la gare de Valenciennes, un vélopôle (location, gardiennage, entretien de vélos…)	NC	NC	NC	50%	0%		Le sujet a été étudié et partagé par les collectivités. La réalisation n'est pour autant pas d'actualité.	
7 bis 3	Aménager des places de stationnement (arceaux) sur l'espace public	NC	NC	NC	50%	20%		Les emplacements stratégiques à l'échelle des communes ont été identifiés au sein du SDIC. Peu d'actions ont cependant été menées malgré sa communication auprès des communes.	
7 bis 4	Améliorer la qualité des types de stationnement	NC	NC	NC	50%	50%		Le stationnement de type "pince-roue" sont remplacés progressivement. Le SIMOUV a ainsi remplacé et abrité le stationnement existant en gare de Valenciennes	
8	Aménager un réseau de continuités piétonnes				75%	4%	5%		
8.1	Elaborer un plan des continuités piétonnes avec pour objectif de mettre en œuvre dès 2014 un projet pilote exemplaire dans une commune de chaque agglomération (CAVM et CAPH) : réflexion de la mission PDU pour le choix de la commune ;	Etude			100%	20%		Le SIMOUV est en difficultée pour centraliser les informations auprès de la CAVM et la CAPH. Il apparait cependant qu'un certains nombres de PAVE aient été effectivement menés sur ces territoires.	
8.2	Résorber les coupures et discontinuités (voie ferrée, Escaut, Autoroute…) en proposant des alternatives (passerelles, itinéraire de substitution…)	x	x	x	50%	0%		Aucune étude à l'échelle du territoire n'a été menée	
8.3	Créer des « contrats 1% piétons » lors de la réalisation de lignes de TCSP pour promouvoir les cheminements et le rabattement des piétons sur les stations de TC (nouvelles perméabilités, sécurisation des traversées, jalonnement des arrêts…) : le coût de l'étude pour améliorer l'accessibilité au « DIVAT » ne doit pas être inférieur à 1% du budget moyen du TCSP ;	x			100%	0%		Aucune action menée suite à l'abandon de la ligne de BHNS vers Crespin.	
8.4	Expérimenter des zones piétonnes temporaires sur certaines rues (modulables selon les événements comme cela se fait rue de Gand à Lille pour sortir les terrasses des restaurants l'été) ;		x	x	25%	0%		Aucune action n'a été menée.	
8.5	Inciter les communes à réaliser leurs Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.	x			100%	0%		Aucun suivi n'est aujourd'hui mené.	

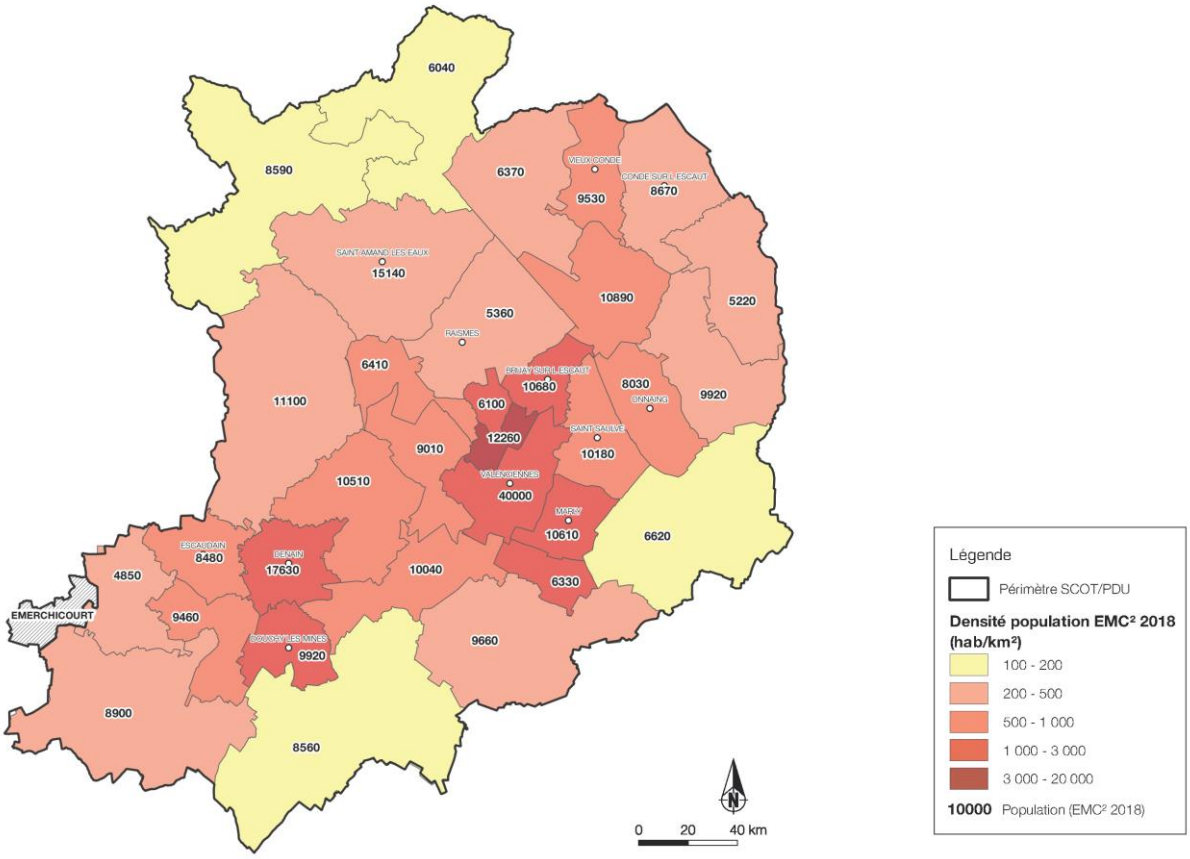
AXE 4 : Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des "outils" disponibles										
9	Hiérarchiser le réseau viaire				100%	36%	36%			
9.1	Définir une nouvelle hiérarchisation de la voirie qui impliquera des aménagements de voirie spécifique et mettra en valeur les continuités indispensables	NC	NC	NC	100%	30%			Le contournement Nord est en cours de travaux et sera intégralité livré avant 2024.	
9.2	Etudier et définir l'organisation viaire et les itinéraires de délestage appropriés lors d'une gestion de crise (accidents, incidents,…)	NC	NC	NC	100%	100%			Oui	
9.3	Définir les fonctions des voiries en fonction des nouveaux projets	NC	NC	NC	100%	25%			Aucune étude n'a été menée. Les guides du CEREMA sont consultés.	
9.4	Définir la vitesse et le profil souhaitable pour chaque voie	NC	NC	NC	100%	25%			Aucune étude n'a été menée. Les guides du CEREMA sont consultés.	
9.5	Réaliser une étude de mise à jour des itinéraires de transport exceptionnel	NC	NC	NC	100%	0%			Aucune étude n'a été menée	
10	Jalonner le réseau viaire				75%	33%	44%			
10.1	Plan de jalonnement du réseau viaire à actualiser, notamment avec les nouveaux projets	x			100%	0%			Aucune étude supplémentaire n'a été menée.	
10.2	Parallèlement, travail à réaliser avec les fournisseurs de cartes pour les outils GPS.		x	x	25%	0%		NC	NC	
10.3	Gestion dynamique de l'autoroute : pour re-routage des poids-lourds, interdiction de dépasser sur autoroute pour les poids-lourds, proposition d'itinéraire « bis » en cas d'incident… ;	NC	NC	NC	100%	100%			La SDIR a mis en place une gestion dynamique et une interdiction de dépassement pour les PL sur une portion de l'A2.	
10 bis	Etudier la faisabilité d'implantation des outils de gestion des sillons autoroutiers	Etude			100%	33%	33%			
10 bis. 1	La mise en œuvre d'une stratégie évènementielle	NC	NC	NC	100%	75%			Lors de la coupe du monde feminime de football, l'Etat a pris les devants pour l'organisation des déplacements sur le territoire. Lors des autres évènements, la Ville de Valenciennes prend en charges les modifications du plan de circulation	
10 bis. 2	Stratégies des temps de parcours	NC	NC	NC	100%	0%			Aucune action n'a été menée	
10 bis .3	Stratégie d'Interdiction de dépassement des Poids Lourds (IDPL)	NC	NC	NC	100%	25%			Une action a été menée par l'Etat sur un tronçon de l'A2	
11	Inscrire et accompagner le contournement routier Nord de Valenciennes				55%	21%	38%			
11.1	Intégrer le nouvel axe routier dans la hiérarchie du réseau viaire : lui donner un profil en rapport avec sa fonction	Travaux	x		75%	75%			Le profil est cohérent avec sa fonction	
11.2	Prévoir le jalonnement qui accompagne le projet pour éviter les trafics de fuites ;	x	x		75%	0%			Aucune action n'a été menée	Voir action 10
11.3	Envisager l'élargissement à 2x2 voies pour permettre le passage d'un BHNS sur le contournement			x	25%	0%			Aucune mesure compensatoire n'a été considérée.	
11.4	Aménager la RD70 à 2x2 voies pour permettre de supporter les nouveaux trafics ;		x		50%	50%			L'aménagement a été étudié, les plans d'aménagement édités. Le département doit lancer les travaux en 2020.	
11.5	Requalifier les voiries départementales qui seront délestées du trafic de transit (comme la RD375 par exemple) en favorisant les déplacements des modes doux (piétons et cyclistes) pour améliorer le cadre de vie		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée	
11.6	Dans le cadre d'une analyse d'optimisation des itinéraires de transport exceptionnels dans le valenciennois, on s'interrogera sur les potentiels du contournement Nord d'absorber une partie des ITE	NC	NC	NC	75%	0%			Aucune étude spécifique n'a été menée. Les aménagements du contournement Nord peuvent accueillir les transports exceptionnels	
12	Aménager les entrées de ville et les boulevards				43%	23%	54%			
12.1	Aménager de véritables entrées de ville par un effet de porte pour marquer l'entrée dans l'agglomération (en gardant une compatibilité pour les routes à grande circulation) et faire ralentir les automobilistes sur la plupart des communes du Valenciennois, et notamment, de manière prioritaire		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée sur la RD13. La RD630 a été requalifiée, ainsi que la RD958 (boulevard urbain à 2x2 voies)	Voir action 5 bis
12.2	Aménager les boulevards (Watteau, Carpeaux…) à Valenciennes de manière plus « urbaine », avec prise en compte des bus et des modes doux	x	x	x	50%	70%			Les boulevards de Valenciennes, hors ceux de Saly et de Beauneveu, ont été réaménagés et livrés entre 2016 et 2018. Les études pour le réaménagement de ces deux derniers seront lancées en 2020.	
12.3	Développer une campagne de communication récurrente sur le changement de comportement des usagers de la route à adopter sur les axes de traversée de zone urbanisée	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée	
13	Améliorer et rendre lisible le partage de la voirie				58%	0%	0%			Action liées
13.1	Mettre à jour la charte d'aménagement du premier PDU avec les recommandations du CEREMA (littérature abondante sur le sujet) ;	NC	NC	NC	100%	0%			La charte d'aménagement a été abandonnée en faveur de l'utilisation des guides CEREMA	
13.2	Identifier et aménager de nouvelles rues à zones apaisées dans des secteurs dits « prioritaires » et n'ayant pas d'aménagements : près des écoles, collèges, dans les centre-bourgs et les lotissements (anciens ou nouveaux) ;	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée	
13.3	Communiquer et sensibiliser après la mise en place de zones à trafic apaisé ;	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée	
13.4	Etablir un guide d'aménagement des voies apaisées pour améliorer leur lisibilité (pas seulement panneau « zone 30 » mais aussi aménagements physiques : effet de porte, marquage des intersections, etc.) ;	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée. Les guides du CEREMA servent de référence.	
13.5	Jouer sur la perception du réseau viaire pour gérer les conflits d'usages ;	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée	
13.6	Harmoniser les aménagements à l'échelle de l'arrondissement pour permettre une meilleure lisibilité	NC	NC	NC	50%	0%			Aucune action n'a été menée. Les guides du CEREMA servent de référence.	

14	Traiter les points d'insécurité routière				60%	20%	33%		Action liées
14.1	Remettre en œuvre l'observatoire des accidents du SITURV	NC	NC	NC	100%	0%		L'observatoire est aujourd'hui tenu par l'Etat sur le territoire régional.	
14.2	Sécuriser les traversées piétonnes, notamment sur la RD630 ;	x	x	x	50%	50%		Les traversées piétonnes de la RD630 sont aux normes	
14.3	Réaménager les carrefours dangereux ou accidentogènes (éviter les emprises trop larges, le manque de visibilité aux carrefours et être cohérent dans les régimes de priorité : ne pas alterner priorité à droite et cédez le passage ou stop) ;	x	x	x	50%	0%		Aucune action n'a été menée	
14.4	Sensibiliser les automobilistes à réduire leurs vitesses dans les cœurs de ville ou près des établissements scolaires (en aménageant des zones 30, zones de circulation apaisée, radars pédagogiques, ou encore des feux intelligents…) ;	x	x	x	50%	50%		Les communes ont menées des actions locales	
14.5	Séparer les circulations en fonctions des possibilités et de l'environnement sur les pénétrantes ;	NC	NC	NC	50%	0%		Aucun conflit n'est identifié sur les pénétrantes	
15	Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC				58%	15%	26%		Action liées avec les FA
15.1	Mettre en œuvre une étude pour revoir l'implantation des parcs relais en lien avec les TC ;		x		100%	30%		Une étude a été menée par EGIS en 2016. Aucune action n'a été menée pour le moment. La CAVM porte aujourd'hui des réflexions sur la création d'un P+R à la Prison de Valenciennes	
15.2	Accompagner les futurs axes de TCSP (ligne T2 de tramway et BHNS vers Crespin) en réfléchissant à la création de nouveaux parcs relais à proximité de ces lignes structurantes ;		x	x	30%	20%		Un parking relai a vu le jour à Vieux-Condé lors de la mise en service du tramway	
15.3	Prendre en considération l'implantation d'un futur service d'autopartage et les réflexions sur le covoiturage dans le choix du positionnement des parcs relais ;		x		50%	10%		Ces réflexions sont exposées dans l'étude EGIS 2016	
15.4	Réaliser une campagne de communication en faveur des parcs relais pour relancer leur utilisation (relais local dans les pôles, les agglomérations et les communes) et indication sur les Panneaux à Messages Variables (PMV) (cf. fiche 10) ;	x	x	x	50%	0%		Aucune action n'a été menée	
15.5	Poursuivre l'application de la charte de qualité des parcs d'échanges établie dans le précédent PDU (stationnement sécurisé, y compris des vélos, évaluation annuelle du niveau de service offert…) ;	NC	NC	NC	NC	NC		NC	
16	Adapter les dispositions du stationnement payant au centre de Valenciennes				50%	28%	56%		
16.1	Revoir la cohérence dans la continuité du zonage : toutes les rues à l'intérieur des boulevards doivent être payantes sans exception	x			100%	100%		La SAEMSV a la compétence sur ces sujets. La situation actuelle semble cohérente en termes de zonage	
16.2	Maintenir des réserves de capacité de 15 à 20% afin de ne pas faire fuir le chaland (actuellement 35%)	x	x	x	50%	40%		Les taux d'occupation varient entre 70 et 85% selon la zone.	
16.3	Améliorer la cohérence entre le coût unitaire d'un ticket de transport collectif urbain et une heure de stationnement afin que le premier soit moins onéreux que le second ;	x	x	x	50%	0%			
16.4	Mieux utiliser les parcs en ouvrage pour les visiteurs (actuellement 55% d'abonnés) ;	x	x	x	50%	0%		Aucune action n'a probablement été menée	
16.5	Expérimenter la mise en œuvre de capteurs sans fils sur certaines places de stationnement très centrales ou de courte durée (contrôle via un PC à distance) : exemple à Courtrai en Belgique.			Etude	0%	0%		Rien, voulu sur les zones rouges	
16.6	Lors de l'extension de la zone règlementée, réaliser une étude spécifique pour bien appréhender les impacts de ces extensions ;	NC	NC	NC				Pas vraiment, forcement évoqué.	
17	Etendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération				52%	20%	39%		
17.1	Elargir le champ de compétences de la SAEMVS à d'autres quartiers : centre-hospitalier notamment où le stationnement est parfois compliqué ;	x	x		75%	40%		Création de 2 sociétés : SAEMVS et SPL stationnement, actuellement codétenue par la Ville de Valenciennes et Valenciennes Métropole. La CAPH n'est pas encore partie prenante. La SAEM peut intervenir sur tout l'arrondissement. Pas d'évolution de réglementation sur le centre-hospitalier. En réflexion.	
17.2	Instaurer une règlementation dans les autres pôles urbains : Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut (au moins sur les rues commerçantes) ;		x		50%	20%		A priori aucune réglementation mise en place, mais désormais facilité avec la création de la SPL Stationnement. Les Villes ont toutes des secteurs en zone bleue.	
17.3	Mettre en place une politique de stationnement incitative le long de certains arrêts du tramway (à Anzin par exemple) mais aussi à proximité de certaines gares : opportunité pour le SITURV de prendre la compétence stationnement depuis le Grenelle II ;		x	x	30%	0%		Non rien de particulier. Compétence SITURV pas d'actualité, compliqué	
17.4	Instaurer une réglementation spécifique pour le stationnement « à destination ».	NC	NC	NC	NC	NC		NC	

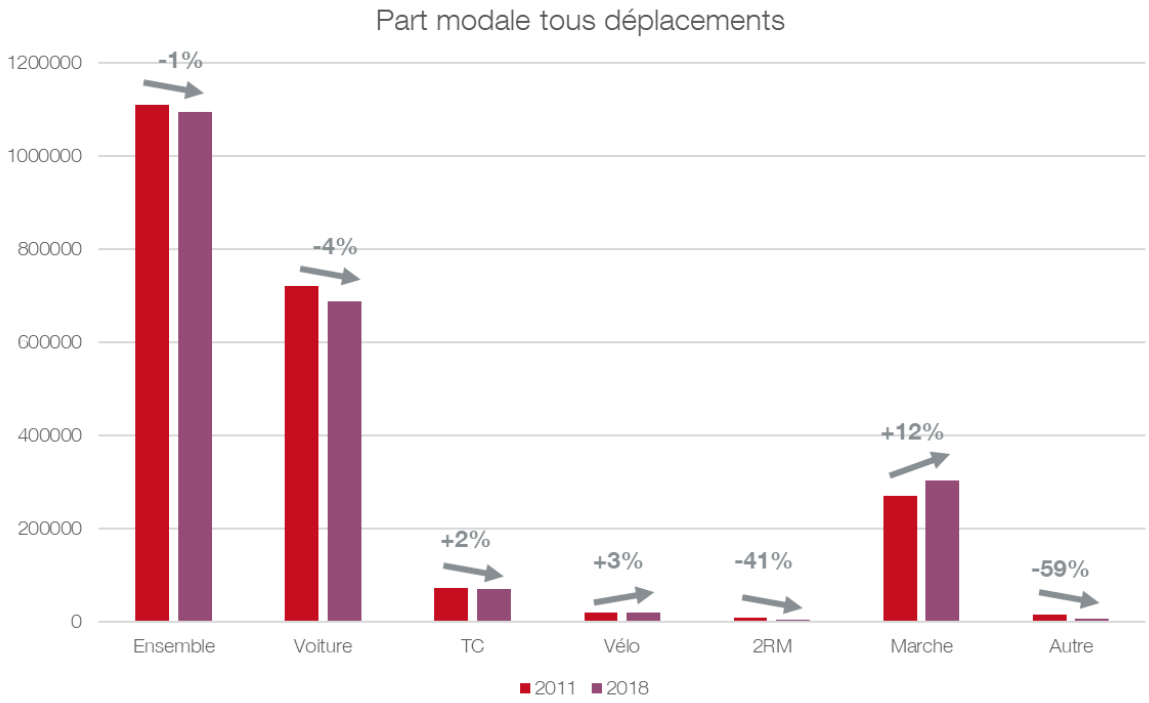
17	Etendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération				52%	20%	39%		
17.1	Elargir le champ de compétences de la SAEMVS à d'autres quartiers : centre-hospitalier notamment où le stationnement est parfois compliqué ;	x	x		75%	40%			Création de 2 sociétés : SAEMVS et SPL stationnement, actuellement codétenue par la Ville de Valenciennes et Valenciennes Métropole. La CAPH n'est pas encore partie prenante. La SAEM peut intervenir sur tout l'arrondissement. Pas d'évolution de réglementation sur le centre-hospitalier. En réflexion.
17.2	Instaurer une règlementation dans les autres pôles urbains : Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-l'Escaut (au moins sur les rues commerçantes) ;		x		50%	20%			A priori aucune réglementation mise en place, mais désormais facilité avec la création de la SPL Stationnement. Les Villes ont toutes des secteurs en zone bleue.
17.3	Mettre en place une politique de stationnement incitative le long de certains arrêts du tramway (à Anzin par exemple) mais aussi à proximité de certaines gares : opportunité pour le SITURV de prendre la compétence stationnement depuis le Grenelle II ;		x	x	30%	0%			Non rien de particulier. Compétence SITURV pas d'actualité, compliqué
17.4	Instaurer une réglementation spécifique pour le stationnement « à destination ».	NC	NC	NC	NC	NC			NC
18	Redéfinir le stationnement privé dans les PLU				50%	0%	0%		
18.1	Introduire les normes dans les PLU	x	x	x	50%	0%			Norme 2016-968 PLUi.
18.2	Introduire les préconisations dans les PLU	x	x	x	50%	0%			
18.3	Inciter les actifs au report modal vers les modes alternatifs, et en particulier vers les transports collectifs ;	NC	NC	NC					
18.4	Réduire l'offre de stationnement public gratuite et/ou de longue durée dans les secteurs urbains denses, bien desservis par les transports en commun (centre-ville, axes tramway, axes BHNS...) ;	NC	NC	NC					
18.5	Economiser l'espace (respect de la loi SRU) pour l'utiliser à d'autres fins (opération d'aménagements/densification, espace public, site propre de bus, pistes cyclables, etc.) ;	NC	NC	NC					
18.6	Pour les zones d'activités, développer une politique progressive ;	NC	NC	NC					
18.7	Les résidents doivent, dans certains cas, pouvoir bénéficier d'un tarif privilégié afin de pouvoir laisser leur voiture plusieurs jours au même endroit et ainsi emprunter un autre mode ;	NC	NC	NC					
18.9	Favoriser l'accès aux commerces et aux services.	NC	NC	NC					
AXE 5 : Confirmer la mobilité des marchandises dans son rôle de vecteur de dynamisme économique									
19	Valoriser les alternatives modales à la route				50%	5%	10%		
19.1	Valoriser la desserte fluviale et ferroviaire pour inciter au report modal dans le transport des marchandises (moins consommateurs de CO2) :	x	x	x	50%	10%			Un doublement du tonnage du port est dorénavant effectif. Le SIMOUV va s'approprier le projet de liaison ferré pour le fret entre Valenciennes et Mons. En l'état, le SIMOUV n'a pas les compétences nécessaires pour faire avancer le projet
19.2	Accompagner les acteurs qui envisagent un changement de comportement : rencontres « groupe marchandises » avec chargeurs-opérateurs, CCI Grand Hainaut, SITURV, Agglomérations…	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
20	Mettre en place un schéma d'accessibilité pour toutes les ZAC				63%	0%	0%		
20.1	Identifier et communiquer des itinéraires continus et cohérents pour les poids-lourds ;	x			100%	0%			Aucune action n'a été menée
20.2	Créer des centralités TC, aires de covoiturage et services (crèche, restaurant d'entreprises, garage automobile…) au sein des plus grandes ZA ;	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
20.3	Réaliser une étude pour évaluer l'adéquation entre les aires de repos disponibles et les besoins des chauffeurs de poids-lourds ;		x		50%	0%			Aucune action n'a été menée
20.4	Faire en sorte de spécialiser les ZA en fonction de leur profil : réaliser des études « filières » (par secteur : automobile, BTP, sidérurgie, …).	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
20.5	Etudier la faisabilité de la création d'itinéraire « bis » PL, notamment sur le secteur de Millonfosse ;	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune action n'a été menée
21	Organiser la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés				68%	0%	0%		
21.1	Définir une règlementation marchandises homogène sur l'arrondissement Valenciennois, la diffuser et en assurer le contrôle (horaires de livraisons, tonnage et hauteur des véhicules…) ;	x	x		75%	0%			Aucune action n'a été menée
21.2	Exploiter le potentiel du transport combiné pour la logistique ;	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
21.3	Réaliser une étude sur la mise en place d'un schéma de logistique urbaine ;	Etude			100%	0%			Aucune action n'a été menée. Le sujet est inscrit au STRADDET
21.4	Elaborer un projet logistique de territoire : localisation des équipements, fonctions, cohabitations desserte… : diffuser une « charte des bonnes pratiques concernant la logistique urbaine » à destination des transporteurs, commerçants et usagers de la voirie ;		Etude		50%	0%			Aucune action n'a été menée
21.5	Expérimenter l'utilisation de vélos-cargo pour les petites livraisons au centre-ville ou au moins inciter à l'utilisation de véhicules propres ;		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée malgré une volonté locale d'une association de les mettre en action
21.6	Prendre en compte les nouveaux comportements d'achat et de distribution tels que le retour de la grande distribution dans les centres et le développement de l'e-commerce (éviter la multiplication des points relais) ;	x	x	x	100%	0%			Aucune action n'a été menée
21.7	Rationaliser le transport de marchandises (étude pour la mutualisation des flux et pour un centre d'accueil multiservices) ;	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune action n'a été menée
21.8	Mettre en place une réflexion sur les aires urbaines de livraison dans les centres denses du valenciennois	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune action n'a été menée

AXE 6 : Favoriser les changements de comportements de mobilité									
22	Sensibiliser les transporteurs de marchandises				37%	0%	0%		
22.1	Créer une instance de concertation ou désigner un référent marchandises au sein de la CAVM, de la CAPH et du SITURV, qui veillera à l'application des bonnes pratiques des transporteurs et qui diffusera les informations sur les nouvelles règlementations… ;	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
22.2	Elaborer un document de communication à destination des transporteurs avec une « feuille de route » à suivre ;		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée
22.3	Réaliser un suivi des mesures prises (réunion 1 à 3 fois par an) en mettant en place un groupe de travail marchandises (avec des représentants de commerçants, des transporteurs et les collectivités concernées). Le groupe pourra proposer des expérimentations ou des aménagements (comme la création de nouvelles aires de livraison) ;		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée
22.4	Favoriser la mutualisation des transports sur une base géographique et économique ;	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune action n'a été menée
22.5	Inciter les transporteurs à adhérer à la charte élaborée par le MEEDDAT « Objectifs CO2, les transporteurs s'engagent » qui vise à diminuer de 20% les émissions de CO2 d'ici 2020.	NC	NC	NC	NC	0%			Aucune action n'a été menée
23	Favoriser les modes de déplacements innovants				55%	32%	58%		
23.1	Soutenir le développement de toutes les formes de véhicules électriques (voiture particulière, vélos et scooters…) en implantant sur le territoire du SITURV des bornes et lieux de recharge : plan de déploiement des bornes (voirie, relais territoriaux, aires de covoiturage, pôles d'échanges…) ;	x	x	x	50%	50%			Depuis 2014, 38 bornes de recharge publiques ont été installées sur le territoire par Valenciennes Métropole. La compétence électromobilité est prise par les deux agglomérations depuis le PDU de 2013. Le SIMOUV concerne le rôle de suivi et de coordination.
23.2	Mettre en place une tarification préférentielle pour les véhicules écologiques dans les parcs de stationnement : 30% à 50% de réduction en fonction de la période : en journée et pendant la nuit ;		x	x	100%	100%			La tarification est réduite de -50% pour les véhicules propres depuis 2016 (habitants et actifs) quid Turbelin. Le stationnement sur borne de recharge est gratuit.
23.3	Renouveler la flotte de bus urbains		x	x	30%	30%			Il n'y a aujourd'hui aucun bus électrique. Ils répondent cependant tous aux normes EURO6. Une étude "énergie" est en cours.
23.4	Encourager les Plans de mobilité scolaire	x	x	x	50%	0%			Le SIMOUV éprouve des difficultés à joindre les établissements scolaires. Le Schéma Directeur Cyclable explicite les manques en stationnement cycle ponctuels aux abords des établissements.
23.5	Poursuivre la promotion des Plans de Déplacements Entreprises / Administrations :	x	x	x	50%	10%			Il y a une personne référente au sein du SIMOUV. Aucune communication ou promotion a été menée mais une identification des entreprises prioritaires a été menée. Le suivi des petites structures n'est pas facile.
23.6	Proposer des stage d'écoconduite pour les conducteurs	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée
24	Proposer de nouvelles formes de service				62%	26%	42%		
24.1	Définir un plan d'aménagement des aires de covoiturages en articulation avec les travaux menés par le Conseil Général du Nord, le SMIRT et le PNR Scarpe-Escaut ;	x			100%	0%			Aucune action n'a été menée
24.2	Expérimenter des aires de covoiturage clairement identifiées et jalonnées aux endroits où l'on a pu observer des comportements spontanés : abords des autoroutes (échangeurs de Sars et Rosières, Hordain), sur certains parkings de centres-commerciaux (exemple Petite Forêt) et au sein des parkings relais éventuellement et sur certaines ZA (à définir), sur la commune de Vicq, et près du rond-point de Saultain-Curgies… ;		x		50%	0%			Aucune action n'a été menée.
24.3	Développer un outil mutualisé de réservation de covoiturage par internet (à l'échelle de l'arrondissement de Valenciennes au moins, voire de la Région via le SMIRT) ;		x	x	30%	30%			Le SMIRT a développé l'outil. Le service est disponible sur la plateforme passpass.fr
24.4	Accompagner les nouveaux services à la mobilité par un peu plus de communication, de lisibilité et une animation pour inciter à se déplacer de cette manière		x	x	30%	0%			Aucune action n'a été menée.
24.5	Faire une étude spécifique sur l'autopartage afin d'évaluer la faisabilité et d'établir l'échelle pertinente avant d'amorcer ce genre d'actions et promouvoir/expérimenter l'auto-partage dans les lieux d'intermodalité ;	NC	NC	NC	100%	100%			La CAVM a missionné en 2016 le bureau GREENOVIA. Le projet n'a pas été jugé opportun
25	Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques				50%	25%	50%		
25.1	Poursuivre les actions de communication et marketing pour faire connaître le réseau Transvilles :	x	x	x	50%	50%			
25.2	Valoriser la marche à pied comme mode « plaisir » et facteur de bien-être et de lutte contre l'obésité et le diabète	x	x	x	50%	0%			Aucune action n'a été menée.
25.3	Renforcer la sensibilisation et l'incitation d'un public large à l'usage du vélo, via la mise en œuvre du Schéma Directeur cyclable et une campagne de communication ;	NC	NC	NC	NC	25%			Un courrier a été fait aux communes lors de la diffusion du Schéma Directeur Cycle de 2016
25.4	Faire reconsidérer la place de la marche à pied dans l'intermodalité pour le rabattement vers les TC	NC	NC	NC					Aucune action n'a été menée.

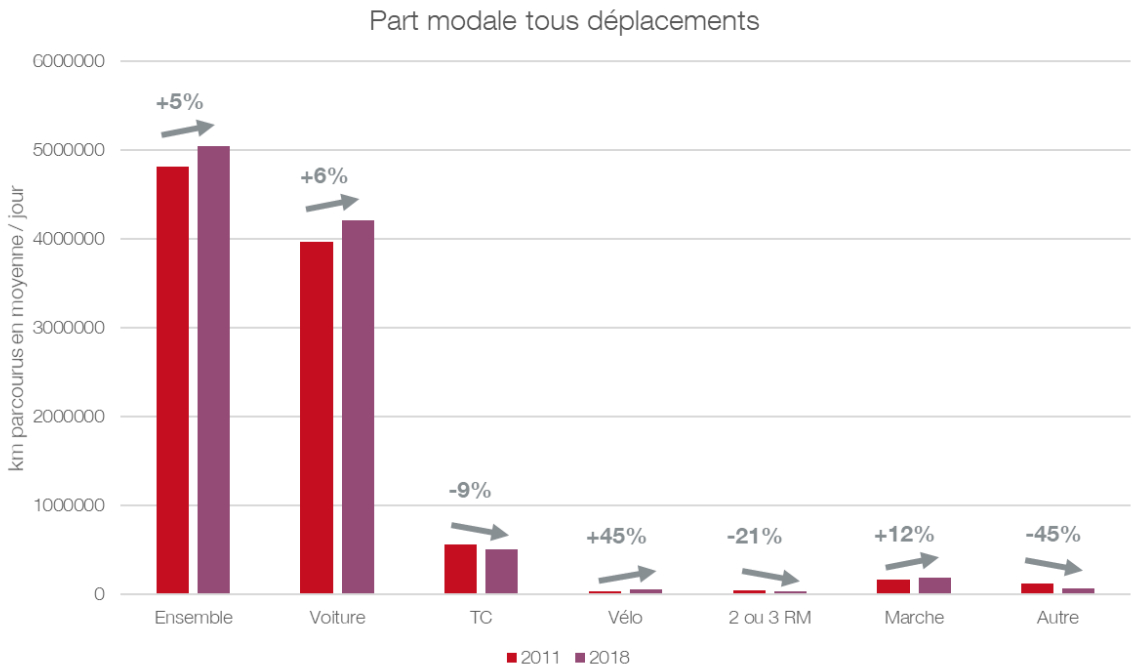
Annexe 3 – Population et densité de population du Valenciennois par zone de tirage en 2018 (source : EMC² 2018)



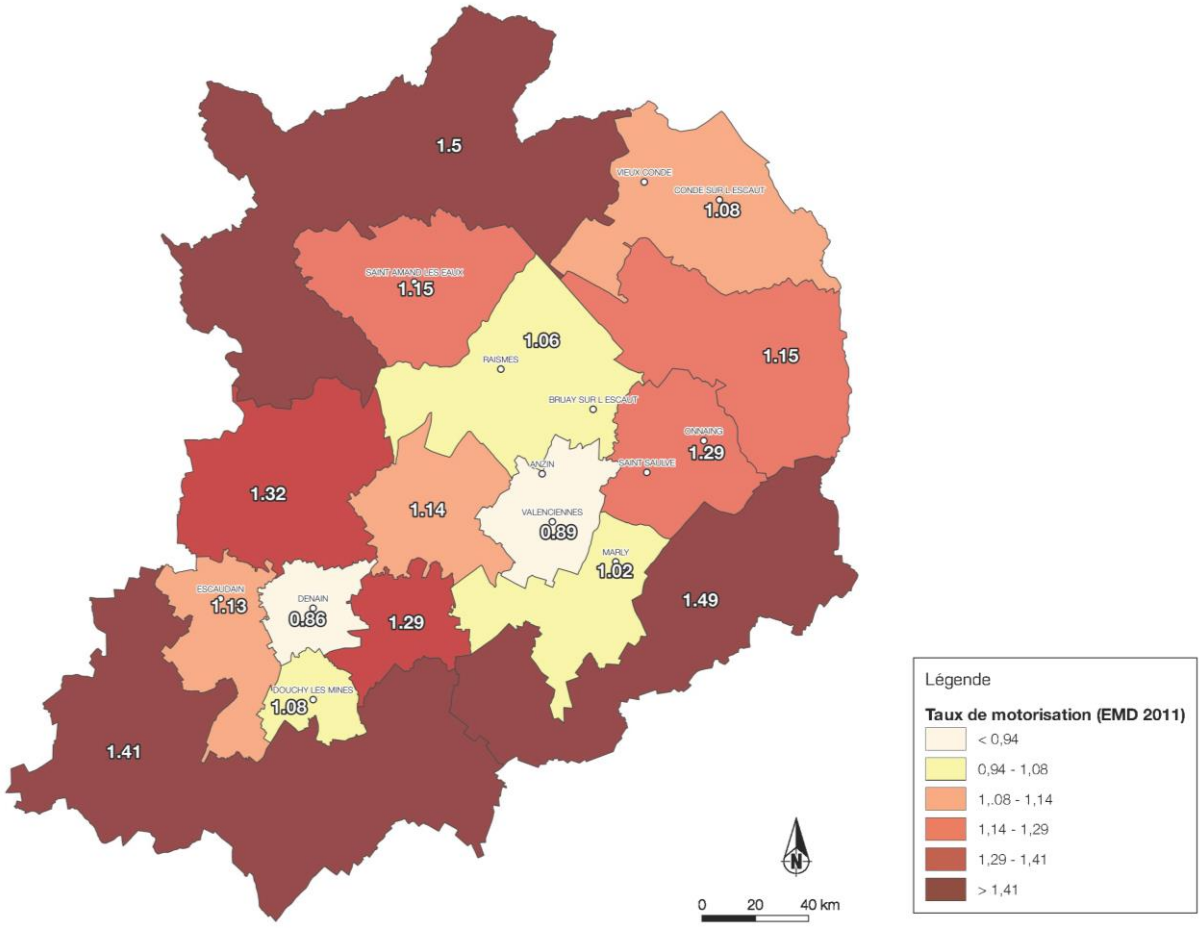
Annexe 4 – Évolution des parts modales des déplacements entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2011 et EMC² 2018)



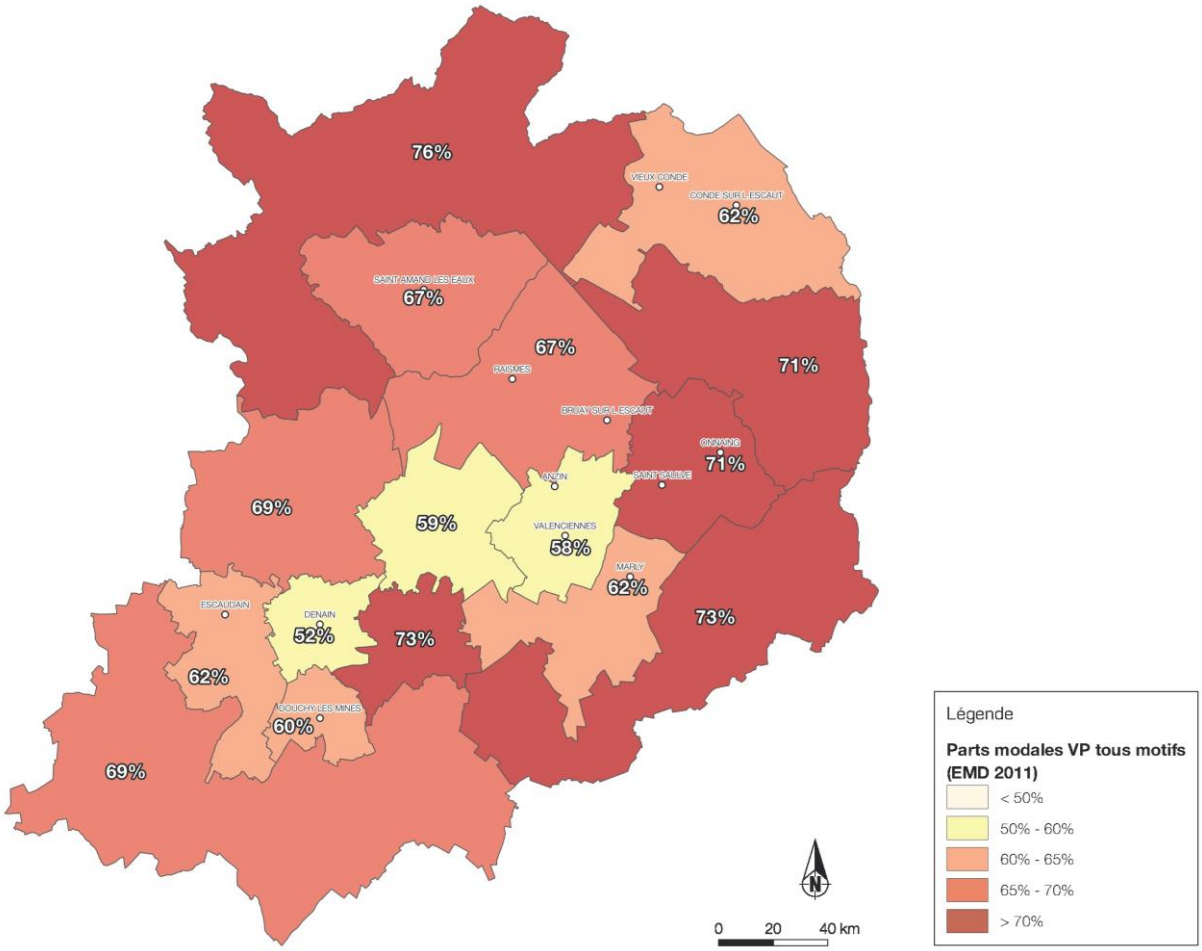
Annexe 5 – Évolution des parts modales des distances parcourues entre 2011 et 2018 (sources : EMD 2011 et EMC² 2018)



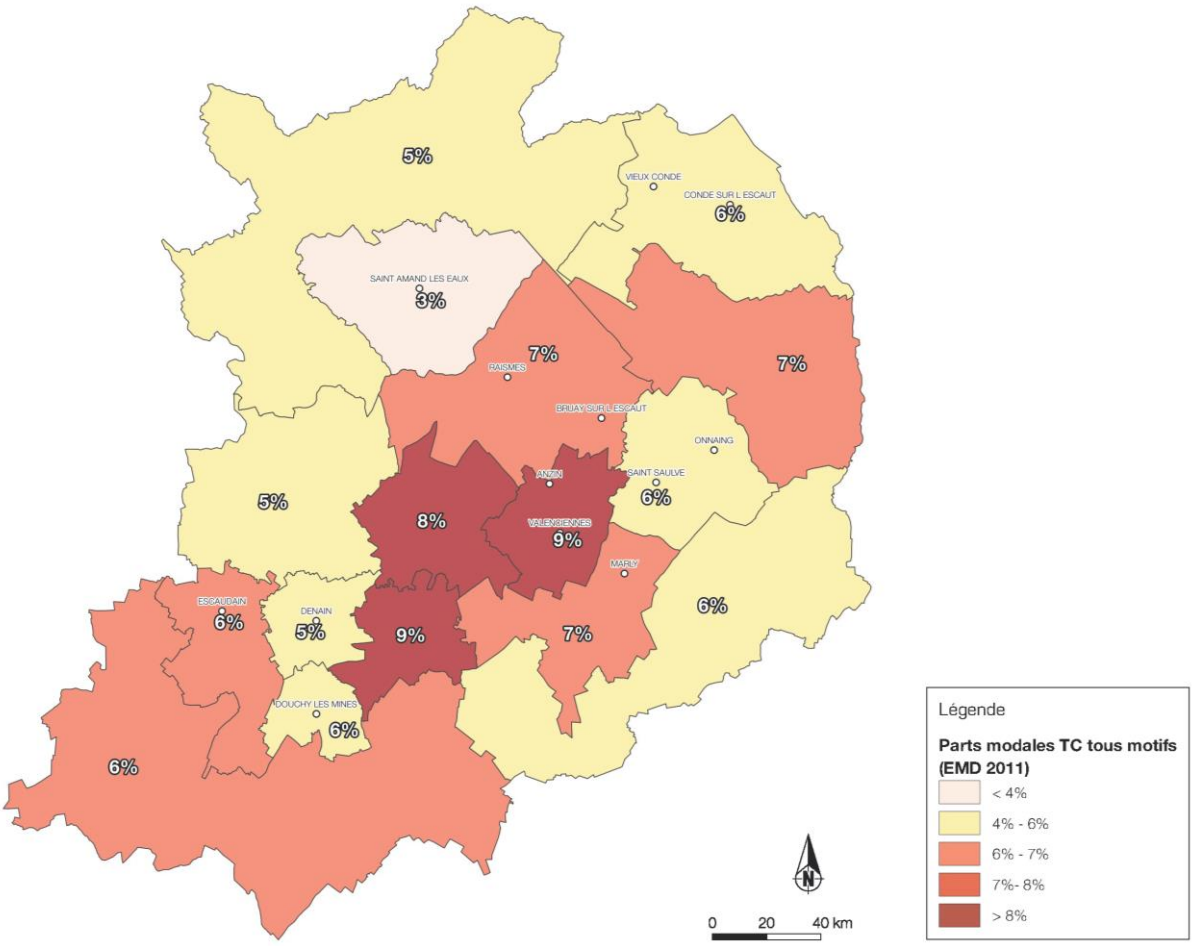
Annexe 6 – Motorisation des ménages du Valenciennois par zone de tirage D30 en 2011 (source : EMD 2011)



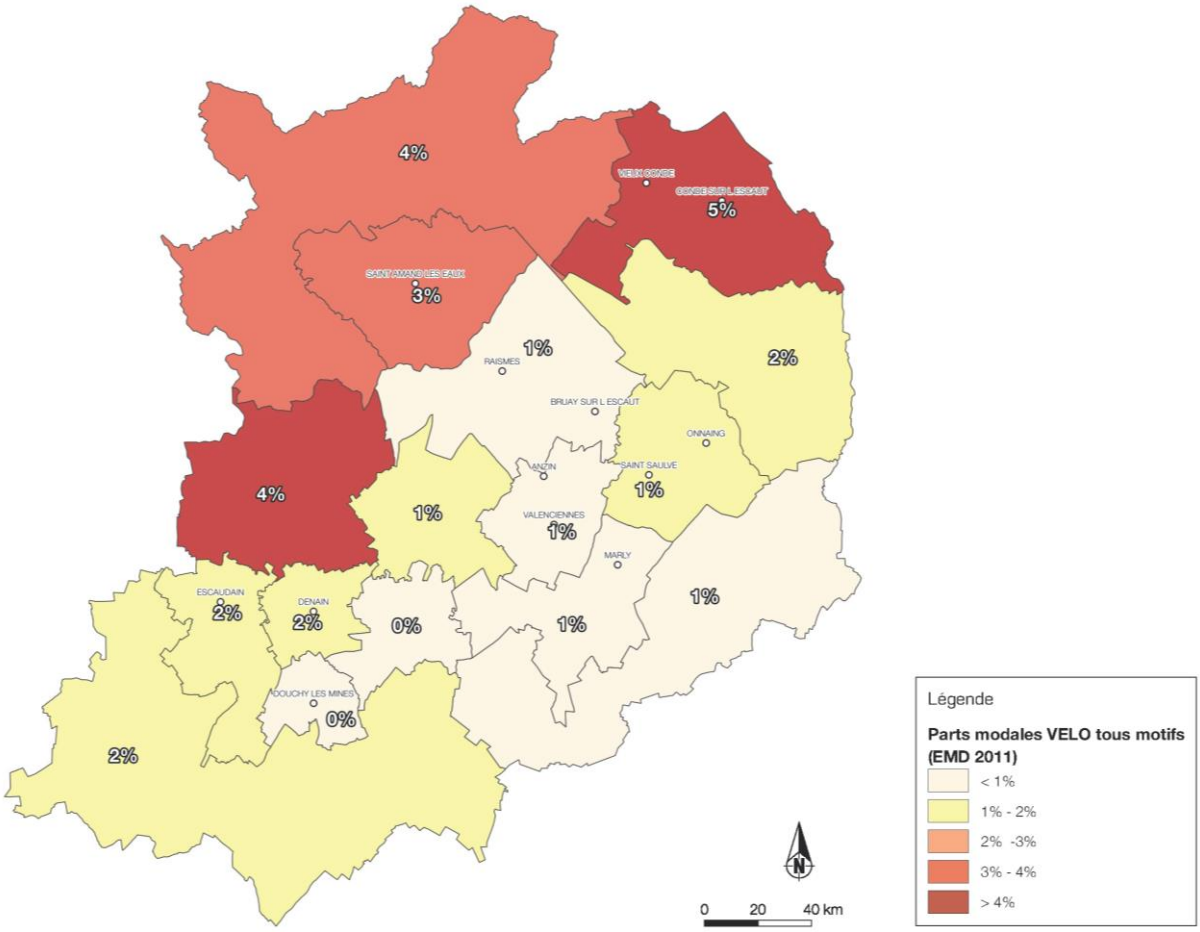
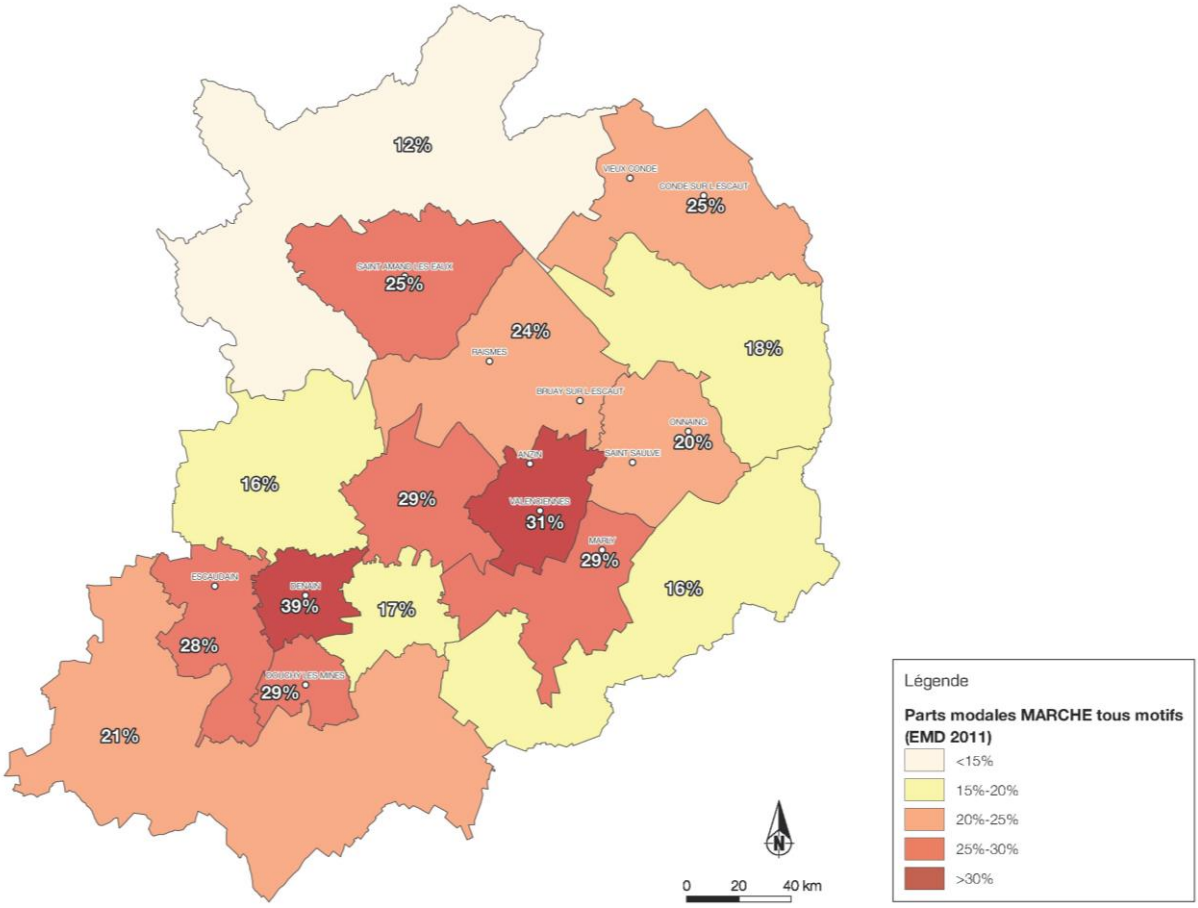
Annexe 7 – Part des déplacements tous motifs effectués en voiture par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)



Annexe 8 – Part des déplacements tous motifs effectués en transport en commun par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)



Annexe 9 – Part des déplacements tous motifs effectués à vélo par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)



Annexe 10 – Part des déplacements tous motifs effectués en marche à pieds par les habitants des zones de tirage D30 en 2011 (EMD 2011)