

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE A LA RÉVISION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) EN PLAN DE MOBILITÉ (PDM) DU VALENCIENNOIS

Préambule

La présente note a pour objet d'établir le bilan de la concertation préalable à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM) du Valenciennois.

Cette dernière se compose des trois points suivants :

- Déroulement de la concertation préalable
- Synthèse des observations et propositions émises
- Evolution du plan résultant de la concertation préalable

Déroulement de la concertation préalable :

Par délibération en date du 13 décembre 2022, le Comité Syndical du SIMOUV a décidé de prescrire la révision du Plan de Déplacements Urbains du Valenciennois en vue d'élaborer un Plan de Mobilité pour les années 2024-2034.

A ce titre, il est ressorti la nécessité de lancer la concertation préalable relative à cette procédure, telle que prévue au I de l'article L.121-17 du Code de l'Environnement. Conformément au I, de cet article, le SIMOUV a pris l'initiative de fixer librement les modalités la concertation préalable, sans garant, dans le respect des dispositions prévues à l'article L.121-16 du code de l'environnement.

Les modalités correspondantes étaient les suivantes :

- Mise à disposition du public d'un registre au siège du SIMOUV afin de permettre à chacun d'apporter sa contribution ;
- Mise à disposition du dossier de concertation au siège du SIMOUV et sur le site internet: <https://www.simouv.fr/la-mobilite/le-pdu-les-pde/le-pdu-du-valenciennois-en-revision> ;
- Mise en place d'une boîte mail dédiée : pdm@simouv.fr ou possibilité d'écrire au SIMOUV par voie postale (540 rue du Président Lécuyer - 59880 Saint-Saulve).

Sur la période allant du 13 janvier 2025 au 28 janvier 2025 à 12h00.

Les publicités de l'avis portant sur le lancement de la concertation ont été opérées sur le site internet du SIMOUV, la Voix du Nord, l'Observateur du Valenciennois et au siège du SIMOUV à la date du 27 décembre 2024, soit 15 jours avant l'ouverture de la concertation.

A la date du 28 janvier 2025 à 12h00, sept contributions portant sur la révision du PDU avaient été transmises au SIMOUV :

- ✓ Deux administrés ;
- ✓ Le Centre Hospitalier de Valenciennes, l'Association Hospitalière Nord Artois Cliniques, l'Union pour la Gestion des Etablissements des Caisses de l'Assurance Maladie ;
- ✓ L'association Maison du Vélo ;
- ✓ Le groupe Europe Ecologie les Verts ;
- ✓ L'Association Droit Au Vélo ;
- ✓ L'Université Polytechnique Hauts de France.

Une réponse individuelle, reprenant les points soulevés dans leur contribution, a été envoyée à chacun des répondants le 04 mars 2025. L'analyse des contributions et les réponses associées sont annexées à cette note (*annexe 1 – page 5*).

Synthèse des observations et des propositions émises :

Les contributions recueillies ont été regroupées autour de 6 thématiques principales :

- **Compléments à apporter aux documents**

Il a été relevé que le diagnostic pourrait être complété par des données d'accidentologie, de flux voyageurs et marchandises, ou encore de bilan budgétaire.

Par ailleurs, une coquille a été indiquée par plusieurs répondants au sujet de la fiche action C5 – Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité. La carte des lieux d'intermodalité potentiels en page 22 du tome 3 (Plan d'Actions) est effectivement incomplète et sera corrigée.

- **Stratégie adoptée**

Il a été indiqué par certains répondants que le scénario et la stratégie adoptée par le PDM n'étaient pas assez ambitieux, notamment au regard des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et sur la part modale du vélo.

Il est à rappeler que le projet de PDM a pour objectif de mettre en place tous les mécanismes à même de limiter la place de la voiture dans le système de mobilité du SIMOUV : amélioration de la performance des transports en commun, de l'intermodalité, meilleur partage de l'espace public au profit des modes actifs, meilleure gestion du stationnement au profit du report modal, maîtrise de la circulation automobile, etc.

Dès lors, l'ambition du PDM à l'horizon 2035 est de faire fortement baisser la part modale de la voiture au profit des transports en commun, du vélo et de la marche et de mettre ainsi le système de mobilité du ressort territorial du SIMOUV sur une trajectoire à même de répondre aux enjeux futurs.

Par ailleurs, le projet de PDM a tenu, dans la formulation de ses objectifs, à être à la fois ambitieux et réaliste. La part modale du vélo est actuellement de 2%. La porter à 8% dans 10 ans est ambitieux, en sachant que le PDM porte également un objectif ambitieux de faire progresser significativement la part modale des transports en commun.

- **Aménagement des espaces publics**

La question de la qualité de l'aménagement des espaces publics et du partage de la voirie a été mis en avant par plusieurs contributeurs.

Il a notamment été rappelé l'importance de la libération de l'espace public en faveur des modes actifs, mais également la bonne prise en compte de l'ensemble des usagers dans les référentiels d'aménagement : vélos cargo, longtail, vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite, accès aux fauteuils roulants...

- **Transports collectifs**

Dans le cadre de l'amélioration de la desserte en transports collectifs, il a été évoqué la mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui ne doit néanmoins pas profiter uniquement à la ville-centre de Valenciennes, mais bien répondre aux objectifs d'un scénario multipolaire. Cela passe par une optimisation du réseau de transports collectifs afin que les deux systèmes se complètent (correspondance adaptée, élargissement des horaires, aménagements réservés...).

- **Communication / formation**

Plusieurs contributeurs ont relevé l'importance de la communication sur le PDM, en particulier pour le lien avec les PDMe et les employeurs.

En complément, la bonne formation des usagers de l'espace public apparaît comme une nécessité pour plusieurs contributeurs : cohabitation des différents modes, sécurité routière, lutte contre les violences sur la route, développement des formations au « savoir rouler à vélo » pour tous les âges.

- **Mise en œuvre et suivi du Plan De Mobilité**

La mise en œuvre et le suivi effectif du PDM ont fait l'objet de nombreuses remarques, notamment dans le cadre de la création d'un observatoire des mobilités, et des indicateurs à lui associer afin de suivre efficacement les actions du PDM sur le territoire. Par ailleurs, plusieurs administrations et associations répondantes ont exprimé leur intérêt à intégrer les instances de suivi de ce PDM.

Evolution du Plan de Mobilité résultant de la concertation préalable :

Suite à la concertation préalable, il est proposé de prendre en compte et d'intégrer dans le Plan de Mobilité les éléments suivants :

1. Diagnostic :

- Complément de données du diagnostic sur les volets accidentologie et flux voyageurs et marchandises ;
- Le compte mobilité, réalisé dans le cadre de cette démarche, sera également intégré au PDM ;

2. Action A2 – Compléter les liaisons entre les pôles :

- Ajout d'une étude relative à l'élargissement des horaires du réseau TC ;

3. Action C5 – Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité :

- Correction de la carte relative aux lieux d'intermodalité potentiels ;

4. Action F12 – Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers :

- Ajouter l'offre de services de la Maison du Vélo de Valenciennes dans les dispositifs existants ;

5. Action G14 – Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité

- Complétée par des dispositions sur :
 - Les bonnes pratiques et règles à adopter par tous les usagers ;
 - Le développement des formations au savoir rouler à vélo pour tous les âges ;
 - La lutte contre les violences sur la route ;
 - La mise à disposition de supports de formation ;

6. Action H17 – Libérer de l'espace public au profit des modes actifs :

- Préconisations à intégrer dans le guide d'aménagement :
 - prise en compte des vélos « gros gabarit » notamment adaptés à la cyclologistique ;
 - prise en compte des Zones à Trafic Limité (ZTL) ;

7. Action N30 – Créer un observatoire des mobilités :

- Intégrer des indicateurs relatifs à la santé publique, et à la pollution de l'air.

ANNEXE 1





SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

Prise en compte des contributions reçues par le SIMOUV dans le cadre de la concertation préalable à la révision du Plan de Déplacements Urbains du Valenciennois

Ordre de réception	Date de réception	Contributeur	Pièces- jointes
1	23.01.2025	Administré	non
2	27.01.2025	Centre Hospitalier de Valenciennes (CHV)+ Association Hospitalière Nord Artois Cliniques (AHNAC) + Union pour la gestion des établissements des caisses de l'Assurance Maladie (UGECAAM)	oui
3	27.01.2025	Association Maison du Vélo	oui
4	27.01.2025	Groupe Europe Ecologie les Verts	oui
5	28.01.2025	Association Droit au Vélo (ADAV) du Valenciennois	oui
6	28.01.2025	Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF)	oui
7	28.01.2025	Administré	non

1. Administré :

Repris également dans les réponses à l'ADAV en point 5 (action D8)

D8	<p>Priorité aux bus, d'accord, mais aussi aux vélos aux intersections ! À l'image de ce qui est proposé pour les bus dans l'action D8 (priorité aux bus aux intersections), comme il est écrit dans l'action H16, page 65 : "priorité aux modes alternatifs", et comme le préconise le CEREMA dans la fiche Véloroutes et intersections de 2019, nous demandons qu'il soit inscrit que « la priorité des aménagements cyclables aux intersections sera un objectif à atteindre rapidement. Et à moyen terme, les axes structurants vélo devront être prioritaires aux intersections. » • Exemple : Actuellement des sorties de domaines privés sont prioritaires sur les pistes cyclables ce qui est illégal, et lors de la création de sorties de nouvelles constructions on en arrive même à supprimer les pistes cyclables existantes. Illustration avenue Ada-King à Anzin (le long de la cité des congrès) : Avant: une piste continue</p>  <p>Après: plus de piste... une nouvelle discontinuité dangereuse...</p>  <p>En théorie, la piste cyclable doit avoir le même régime de priorité que la voie qu'elle longe. Ce n'est pas toujours le cas :</p>	<p>Pris en compte dans les fiches H17-H18 Les actions H.17 « Libérer de l'espace public au profit des modes actifs » et H.18 « Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d'Agglomération » ont pour but de définir les règles et préconisations à suivre pour la réalisation d'aménagements pour les vélos. Ces points seront donc intégrés à la mise en œuvre de ces actions.</p>
----	---	--



La piste cyclable sur trottoir pavé n'est pas prioritaire sur la sortie du parking car la priorité à droite semble s'appliquer ici. Un double stop ou une continuité du revêtement pavé du type trottoir traversant pourrait corriger ce problème.

2. CHV + AHNAC + UGECAM :

Mobilité et santé publique		
	<p><i>La qualité de l'air nous concerne particulièrement car la pollution atmosphérique est responsable de 40 000 morts prématurées en France (source Santé Publique France). Ainsi, le document mis en concertation est comparé avec les documents de portée supérieure, notamment sur la qualité de l'air. Nous notons que la compatibilité du plan de mobilité est analysé au regard d'un document obsolète (plan de protection de l'air Nord-Pas-de-Calais 2014-2019 et qu'elle ne concerne que les gaz à effet de serre.</i></p> <p><i>Or les seuils de référence de l'OMS ont été revus en 2021 et concernent des polluants ayant des impacts plus significatifs sur la santé que le CO2. L'analyse des autres polluants avec des seuils actualisés permettrait d'avoir une vision plus réaliste de la cohérence du plan de mobilité et notamment de son impact sur la santé. Les mesures de réduction de la vitesse sur le 'périphérique' de Valenciennes contribuera probablement à l'amélioration de la qualité de l'air et nous suggérons que la communication sur ce sujet se fasse avec la participation de nos professionnels de santé, ce qui pourrait rendre plus acceptable cette mesure.</i></p>	<p>Le PPA 2014-2019 est le dernier approuvé. Il est actuellement en phase de révision, plus précisément au stade de l'enquête publique. Pour autant, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique est une préoccupation majeure du PDM.</p> <p>En effet, l'amélioration de la qualité de vie est une des 6 orientations du plan d'actions du PDM. Au sein de cette orientation, l'Axe I « <i>Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées</i> » comporte spécifiquement des actions sur l'amélioration de la qualité de l'air telle que la ZFE-m, le soutien à l'électromobilité....</p> <p>Par ailleurs, au-delà de la stricte action sur les motorisations des véhicules, le PDM contient plusieurs dispositions à même de limiter les émissions de polluants atmosphériques : recherche de report modal de la voiture vers les transports en commun, le vélo, la marche à pied, le covoiturage, la limitation des distances de déplacements. Ces dispositions sont au cœur du projet de PDM et contribuent, par la réduction des déplacements en voiture particulière attendus, à limiter les émissions de polluants atmosphériques mais également de GES.</p> <p>En termes de santé publique, d'autres effets positifs sont également attendus avec la progression de l'usage du vélo, et de la marche.</p>
Transports en commun		
	<p>Sur ce sujet, il nous semble que le plan de mobilité ne va pas assez loin sur les transports en commun pour permettre aux professionnels de santé de les emprunter. Les soignants assurent la continuité des soins mais n'ont pas la possibilité de venir/repartir du site lorsqu'ils sont postés du matin ou d'après-midi. (Dernière Lianes à 20h16). Par ailleurs, une grande partie du personnel médical de nos établissements réside en métropole lilloise. Or le temps de trajet</p>	<p>La performance des lignes de transport en commun a été identifiée en phase de diagnostic. Le résultat de la démarche de scénarisation, d'élaboration de la stratégie et du plan d'actions ont abouti à l'identification d'une action</p>

	<p>entre la gare et l'hôpital ne rend pas attractif les transports en commun et il nous semble Important de fluidifier les trajets, via la priorisation des bus et du tram aux abords du site et la cohérence des correspondances, en gare, à Saint-Waast et à Anzin Hôtel-de-ville. En cumulé, nos organisations emploient plus de 5800 professionnels, concentrés sur un secteur restreint proche du centre-ville. Le levier des transports en commun pourrait représenter un véritable facteur de changement dans les habitudes de trajet, et apporter un bénéfice pour l'ensemble de notre zone géographique à la fois en termes de circulation, mais également de santé publique, et d'attractivité pour nos établissements.</p>	<p>spécifique, à savoir l'action D.8 – « <i>Améliorer les temps de parcours des transports en commun</i> ». L'élargissement des horaires du réseau est également une mesure à même d'augmenter l'attractivité du réseau, d'autant plus dans le contexte du SERM. Ce point sera ajouté au contenu de l'action A.2 - « <i>Compléter les liaisons entre les pôles</i> », comme un point à étudier.</p>
Sécurisation cyclable		
	<p>Nos établissements accueillent tous les jours des professionnels et des patients dont une partie sont valides et/ou pour lesquels l'activité physique est un moyen d'être en meilleure santé. En 2024,25% des vélo-taiffeurs du territoire étaient des professionnels de nos établissements de santé. Pourtant les abords du site sont particulièrement dangereux pour les cyclistes et nécessitent d'être sécurisés. Ainsi nos établissements identifient le carrefour Dampierre comme un point noir dont la sécurisation est à réaliser en priorité et souhaiteraient que le plan vélo de Valenciennes Métropole priorisent la sécurisation de l'axe cyclable passant par l'avenue Désandrouin.</p> <p>En attendant la complète sécurisation, il nous semble qu'une manière de protéger les cyclistes est également de former les automobilistes à la conduite à tenir vis-à-vis des nouveaux aménagements, des cyclistes (et trottinettes) plus nombreux et des nouvelles signalétiques déployées. A ce titre, l'échelle du SIMOUV nous semble pertinente pour diffuser un support en toutes boîtes. Nous vous informons que le site sera bientôt équipé de 150 places de parkings sécurisés supplémentaires à destination des professionnels de santé et le besoin est estimé à 750 places à horizon 2029.</p>	<p>La sécurisation des itinéraires cyclables est une condition essentielle à la pratique du vélo. Les actions H.17 – « <i>Libérer de l'espace public au profit des modes actifs</i> » et H.18 – « <i>Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d'Agglomération</i> » ont pour but de définir des référentiels communs d'aménagements pour notamment des déplacements sûrs à vélo. La mise en œuvre de ces principes relève des aménageurs que sont les communes et les communautés d'agglomération. La formation des automobilistes est également un vecteur de meilleure cohabitation entre les modes. L'action G.14 « <i>Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité</i> » pourra ainsi être utilement complétée par des dispositions sur les bonnes pratiques, ainsi que la mise à disposition de supports de formation.</p>
Covoiturage		
	<p>La répartition des adresses des professionnels de santé étant particulièrement adaptée aux lignes de covoiturage régulières présentées dans ce schéma, nos établissements souhaitent être associés dans les groupes de travail sur leur déploiement et la communication associée.</p>	<p>Le SIMOUV est tout à fait disposé à échanger avec le CHV, l'AHNAC et l'UGECAM sur ce sujet.</p>

Communication employeur		
Action	Détails des propositions	Réponse
	Le relai employeur semble en effet adapté et nous comptons sur les engagements du plan de mobilité pour disposer d'outils de communication adaptés et adaptables tout au long de sa mise en œuvre. Il nous semble néanmoins nécessaire de rappeler que la communication ne fait pas tout et que la tenue des engagements de ce plan d'actions est une condition sine qua non au report modal.	L'importance des employeurs comme relais de promotion des offres alternatives à la voiture particulière (et en particulier solo) a clairement été identifiée. Il s'agit de l'objet de l'action G.15 « <i>S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives</i> » qui vise à mettre en place une véritable politique de définition de PDM-e, PDM-ec dans les entreprises.
A1	Le CHV salue la mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain qui va permettre d'apporter un service encore plus qualitatif aux professionnels venant de la métropole lilloise, particulièrement les médecins et les internes. Néanmoins, cette amélioration ne sera optimale qu'à la condition de proposer des services complémentaires pour permettre à ces professionnels de relier la gare à l'hôpital via grâce à des transports en commun (Transvilles) cadencés et avec des amplitudes horaires similaire et via des infrastructures sécurisées pour les piétons et cyclistes	Voir réponse plus haut « <i>Transports en commun</i> »
	L'UGE CAM (Le Val Bleu) salue la mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain qui va permettre d'apporter un service encore plus qualitatif aux professionnels venant de la métropole lilloise. Néanmoins, cette amélioration ne sera optimale qu'à la condition de proposer des services complémentaires pour permettre à ces professionnels de relier la gare à l'hôpital via grâce à des transports en commun (Transvilles) cadencés et avec des amplitudes horaires similaire et via des Infrastructures sécurisées pour les piétons et cyclistes	
B4	Le CHV envisage pour ses transports urgents entre sa plateforme logistique (avenue de Duren) et le site principal, du transport avec des vélos cargo ou remorques sécurisés. Il semble important que les aménagements cyclables routiers soient adaptés au gabarit de ces vélos utilitaires.	Le développement de la cyclo-logistique est en effet un phénomène qui prend de plus en plus d'ampleur. Il est proposé de reprendre cette réflexion à l'action H.17 « <i>Libérer de l'espace public au profit des modes actifs</i> » afin d'intégrer ces véhicules dans la conception des aménagements.
C5	Le P+R de Saint-Waast n'apparaît pas dans la liste des P+R étudié. Dans la perspective du Schéma Directeur Immobilier du CHV où une partie du foncier aujourd'hui occupé par des parkings seront dédiés à l'augmentation de l'offre de soin, ce parking peut-être une solution transitoire. C'est pourquoi le CHV s'interroge sur l'avenir de cet espace.	La carte des P+R comporte en effet des erreurs. Elle sera corrigée.

C6	<p>Le CHV partage la nécessité d'augmenter le nombre de places dédiées aux vélos dans les TER. En effet 10% des professionnels arrivent de métropole lilloise (500 professionnels), particulièrement les médecins et les internes, qui combinent le vélo pour optimiser le temps de trajet. Cette action complète parfaitement le travail engagé avec la ville de Valenciennes pour la sécurisation de l'itinéraire gare de/vers le CHV.</p>	Dont acte.
	<p>L'UGECAM (Le Val Bleu) partage la nécessité d'augmenter le nombre de places dédiées aux vélos dans les TER. Les professionnels qui arrivent de métropole lilloise combinent le vélo pour optimiser le temps de trajet. Cette action complète parfaitement le travail engagé avec la ville de Valenciennes pour la sécurisation de l'itinéraire gare de/vers l'avenue Désandrouin.</p>	
D8	<p>Si le diagnostic souligne la spécialisation de la clientèle des transports en commun (scolaire et moins de 25 ans), les actions proposées ne semblent pas suffisantes pour sortir de cette spécialisation. Le CHV rappelle ici qu'il a contribué à hauteur de 3,5 millions d'euros en 2023 soit l'équivalent des recettes commerciales de Transvilles. Pourtant seuls 156 professionnels bénéficient du remboursement de l'abonnement de transports en commun pour des trajets venant de Lille pour la grande majorité. Les professionnels de l'Hôpital apportent une offre de soins large permise par des horaires de travail étendus. Ainsi, 25% des agents sont postés, 13% des agents badgent entre 5h00 et 7h00 et 11% entre 20h00 et 22h00 (weekends inclus). Pour sortir de la spécialisation de la clientèle, le CHV suggère que le plan de mobilité prenne en compte la nécessité d'étendre les horaires de services des transports en commun en apportant un service régulier sur ces créneaux horaires, ce qui permettrait également de s'aligner avec l'offre TGV et TER en gare de Valenciennes. Par ailleurs, les professionnels se rendant à la plateforme logistique (installation d'ici 2027 avenue de Düren, sur du foncier libéré par les travaux de l'entrée nord) bénéficieront de la proximité immédiate de l'arrêt Dutemple. Pour rendre les trajets gare/hôpital ou plateforme plus attractifs en tramway, nous suggérons que le tram devienne prioritaire aux intersections de la Croix d'Anzin et de Saint Waast. Le CHV suggère également que soient suivi des indicateurs complémentaires tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le temps moyen de correspondance/attente ; - la part de population active dans les usagers des transports en commun - le nombre de plainte pour correspondance non assurée. <p>Pour rendre les trajets gare de/vers l'avenue Désandrouin ou plateforme plus attractifs en tramway, EUGECAM (Le Val Bleu) suggère que le tram devienne prioritaire aux Intersections de la Croix d'Anzin et de Saint Waast. Nous suggérons également que soient suivi des indicateurs complémentaires tels que : - le temps moyen de correspondance/attente ; - la part de population active dans les usagers des transports en commun - le nombre de plainte pour correspondance non assurée.</p>	<p>Comme vu plus haut, l'amélioration de la performance des transports en commun fait l'objet d'une action du spécifique du projet de PDM. Il est également proposé d'ajouter au contenu de l'action A.2 - « <i>Compléter les liaisons entre les pôles</i> », un point sur l'étude de l'élargissement des horaires du réseau. Le SIMOUV prend bonne note des propositions d'indicateurs qui relèvent cependant plus du délégataire du réseau que du PDM. Il est ainsi proposé d'enrichir les données du rapport du Délégué à présenter au Comité des Partenaires.</p> <p>Il est par ailleurs à noter que le niveau de recettes commerciales de Transvilles est bien supérieur à 3,5 millions d'€ par an.</p>
D9	<p>Le CHV a également intégré le covoiturage dans les priorités de son plan de mobilité employeur. Il pourra partager le potentiel sur certains trajets dans le cadre des études d'implantation de lignes de covoiturage. Compte-tenu de la répartition territoriale des adresses des professionnels,</p>	

	<p>le CHV pourrait être associé aux réflexions sur les opportunités de développement des lignes de covoiturage pour les corridors Valenciennes-Lille, Cambrai-Valenciennes et Maubeuge-Valenciennes.</p> <p>L'UGECAM (Val Bleu) a intégré le covoiturage dans les priorités de son plan de mobilité. Il pourra partager le potentiel sur certains trajets dans le cadre des études d'implantation de lignes de covoiturage. Compte-tenu de la répartition territoriale des adresses des professionnels, l'UGECAM (Le Val Bleu) pourrait être associé aux réflexions sur les opportunités de développement des lignes de covoiturage pour les corridors Valenciennes-Lille, Cambrai-Valenciennes et Maubeuge-Valenciennes à son échelle.</p>	<p>Le SIMOUV est tout à fait disposé à échanger avec le CHV et UGECAM sur ce sujet.</p>
E11	<p>41% des professionnels du CHV vivent à moins de 30 min à vélo de leur lieu de travail. L'enjeu du stationnement vélo sécurisé est pris en compte dans le plan de mobilité employeur avec, à l'horizon 2029, 750 places nécessaires sur le site. Néanmoins il est à noter qu'une partie des professionnels n'ont pas la possibilité de stationner leur vélo à domicile ce qui pourrait être un frein à leur report modal. Ainsi, il serait pertinent que le besoin des agents du CHV soit étudié en superposant par exemple, la cartographie des adresses anonymisées et le type d'habitat de manière à proposer des stationnements sécurisés dans les zones répondants au besoin de ces professionnels</p> <p>27% des professionnels de l'UGECAM (Le Val Bleu) vivent à moins de 20 kms de leur lieu de travail, 35% entre 20 kms et 40 kms. L'enjeu du stationnement vélo sécurisé doit être un axe prioritaire. Néanmoins il faudra étudier si les professionnels ont la possibilité de stationner leur vélo à domicile, car dans le cas contraire cela pourrait être un frein à leur report modal. Ainsi, il serait pertinent que le besoin des agents de l'UGECAM (Le Val Bleu) soit étudié en superposant par exemple, la cartographie des adresses anonymisées et le type d'habitat de manière à proposer des stationnements sécurisés dans les zones répondants au besoin de ces professionnels</p>	<p>Il s'agit en l'espèce d'un travail à mener dans le cadre d'élaboration de PDM-e, PDM-ec, d'où l'importance de l'action Action G.15 « <i>S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives</i> »</p> <p>Le stationnement vélo à domicile relève des propriétaires, des bailleurs et en termes de réglementation de dispositions du PLUi. Pour le stationnement sécurisé sur voirie, l'action E.11 « <i>Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé</i> » porte spécifiquement sur ce point et comporte par exemple des mesures de mise en place de Box collectifs sécurisés ou de Parkings sécurisés en ouvrage.</p>
G14 et 15	<p>Un plan de communication récurrent sur les sujets de la mobilité est approprié. Le Centre hospitalier de Valenciennes suggère que les supports de communication soient mis à disposition en version personnalisable pour permettre leur relais dans les établissements.</p> <p>Un plan de communication récurrent sur les sujets de la mobilité est approprié. L'UGECAM (Le Val Bleu) suggère que les supports de communication soient mis à disposition en version personnalisable pour permettre leur relais dans les établissements.</p>	<p>Le SIMOUV, en lien avec Transvilles pour la promotion des transports collectifs, est tout à fait disposé à collaborer avec le CHV et UGECAM sur ce sujet.</p>
H16	<p>Le CHV propose que ces actions comprennent également des objectifs relatifs à la santé publique puisque l'abaissement des vitesses contribue à une moindre pollution (particules fines) et donc à réduire les risques pour la population (la pollution de l'air est responsable de 40 000 morts prématurées par an en France). Ainsi, un suivi des indicateurs de pollution de l'air semble pertinent et une communication en ce sens permettrait de rendre acceptable cette évolution.</p>	<p>L'observatoire des mobilités à construire pourra très bien intégrer des indicateurs fournis par</p>

	L'UGECAM (Le Val Bleu) propose que ces actions comprennent également des objectifs relatifs à la santé publique. Le plan de mobilité a pour objectif d'optimiser et d'augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des gaz à effet de serre, des émissions de polluants atmosphériques.	Atmo Hauts-de-France afin de les mettre en regard des indicateurs mobilité.
H18	Le Centre Hospitalier de Valenciennes répond aux 3 critères énoncés soit : - être un pôle générateur de mobilité - être au barycentre de 4 quartiers politiques de la ville (Chasse-Royale, Saint-Waast, Rives de l'Escaut, la Verrerie) - est positionné sur un axe structurant du plan vélo de Valenciennes Métropole, Par ailleurs, 25% des vélo-taiffeurs de la CAVM sont des professionnels du CHV Il semble judicieux pour l'UGECAM (Le Val Bleu) de prioriser les aménagements cyclables sécurisés avenue Désandrouin et Pyramide Dampierre - qui sont catégorisés comme déconseillé à fortement déconseillé dans les cartographies de Droit au vélo (2024)	Le SIMOUV prend note de ces éléments. Ils seront à étudier en lien avec le plan vélo de la CAVM et le schéma cyclable de Valenciennes.
M27	Le CHV souhaite continuer à être partie prenante des Instances de suivi de la politique mobilité du territoire L'UGECAM (Le Val Bleu) souhaite être associé dans les Instances de suivi de la politique mobilité du territoire	Le SIMOUV est tout à fait disposé à échanger avec le CHV sur ce sujet.
M28	le CHV suggère que la communication sur le plan de mobilité du territoire intègre des éléments de santé publique de manière à améliorer l'acceptabilité de certaines mesures L'UGECAM (Le Val Bleu) suggère que la communication sur le plan de mobilité du territoire intègre des éléments de santé publique de manière à améliorer l'acceptabilité de certaines mesures	Comme pour la pollution atmosphérique, l'observatoire des mobilités à construire pourra très bien intégrer des indicateurs de santé publique.

3. Association Maison du Vélo :

Action	Détails des propositions	Réponse
B4 E11 Axe F	Tout d'abord, nous souhaitons attirer votre attention sur la nécessaire prise en compte des besoins des vélos de gros gabarit au sein des aménagements cyclables mentionnés dans le plan (notamment B4 et E11), venant ainsi appuyer le déploiement de la logistique à vélo tout en facilitant les déplacements des personnes à mobilité réduite (axe F).	Comme évoqué plus haut, les vélos de gros gabarit sont à intégrer dans la définition des aménagements. Ils doivent également l'être dans les schémas cyclables communaux, intercommunaux et départementaux.
B4 Axe G	Par ailleurs, le SIMOUV propose de faciliter l'accès et la cohabitation de tous les modes de transport au sein des pôles (B4). Ce point nous apparaît comme particulièrement essentiel en matière de sécurité et mérite une attention renforcée. En effet, certains de nos salariés ont déjà été mis en danger par des automobilistes, et bien que ces incidents n'aient pas eu de conséquences dramatiques, le meurtre de Paul à Paris nous rappelle tragiquement l'importance de sensibiliser les automobilistes au partage de la voie publique. Nous suggérons donc d'ajouter dans l'axe G, portant sur l'accompagnement des changements de comportement, des actions de communication sur les nouvelles infrastructures, afin de mieux les faire comprendre, et donc accepter, à tous les usagers.	Comme vu plus haut, l'action G.14 « <i>Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité</i> » pourra être également complétée de dispositions sur les nouveaux équilibres induits par les infrastructures cyclables et les bonnes pratiques et règles à adopter par tous les usagers.
F12	Ensuite, l'action "Promouvoir les nouvelles offres de mobilité" (F12) a attiré notre attention, puisqu'elle coïncide avec les missions de la Maison du Vélo, en particulier en direction des personnes précaires. A ce titre, nous proposons qu'elle puisse être citée et son investissement valorisé en mentionnant son travail autour de la vente de vélos à des tarifs accessibles et de l'accompagnement à la réparation, proposé à des tarifs avantageux. De plus, grâce à un partenariat avec la SIGH, nous mettons en place des ateliers B-Cyclades à Douchy-les-Mines et dans le quartier prioritaire de la Chasse Royale, contribuant ainsi activement à l'écosystème de mobilité solidaire.	L'objectif de la politique vélo traduite dans le PDM est de construire un véritable système comprenant à la fois des infrastructures et des services. À ce titre la Maison du Vélo peut effectivement être citée dans l'action F.12.
	Le développement de la pratique du vélo, que vous portez dans ce plan, ne saurait être parfaitement achevé sans l'accompagnement à son apprentissage. Nous appuyons fortement la promotion du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) comme un incontournable à l'appropriation de cette solution de mobilité au sein du plus grand nombre. Nous considérons ainsi qu'il est crucial d'intégrer cet aspect dans le plan de mobilité, avec des engagements clairs sur le nombre d'élèves formés à chaque niveau, ainsi que sur les personnes remises en selle. La Maison du Vélo se propose d'être un acteur clé dans ce déploiement et nécessite le soutien des acteurs institutionnels (SIMOUV, collectivités locales, Éducation Nationale) pour mener à bien cette action. Par ailleurs, nous soulignons qu'un budget spécifique devrait être attribué à cette initiative, avec le soutien du SIMOUV pour obtenir des financements publics, afin d'amplifier notre dynamique.	Les objectifs du PDM ne peuvent être réalisés qu'à l'échelle du territoire du SIMOUV. Les actions liées à la gouvernance impliquent également la capacité à chercher les bons acteurs en fonction des thématiques.

	<p>Le SIMOUV identifie les employeurs comme des relais essentiels de sa politique de mobilité. À ce titre, la Maison du Vélo propose déjà des ateliers pour former à la pratique du vélo et pour offrir des services de maintenance et réparation sur site. Nous proposons également un développement ciblé vers les employeurs. Il nous semblerait pertinent que la Maison du Vélo figure parmi les partenaires dans cette démarche, et nous sommes tout à fait disposés à participer à une réunion pour présenter notre offre aux autres partenaires, en invitant le SIMOUV à relayer nos prestations.</p>	<p>L'action G.15 « <i>S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives</i> » vise à mettre en place des PDM-e, PDM-ec dans les entreprises afin de notamment promouvoir les modes alternatifs à la voiture dont le vélo. Le SIMOUV est tout à fait disposé à associer la Maison du Vélo sur cette thématique.</p>
	<p>Enfin, forte de l'expertise de ses salariés, la Maison du Vélo se tient prête à participer activement aux réflexions sur la logistique urbaine, afin d'apporter ses compétences dans ce domaine.</p>	<p>Le SIMOUV est tout à fait disposé à associer la Maison du Vélo sur cette thématique.</p>

4. Groupe Europe Ecologie les Verts :

Action	Détails des propositions	Réponse
Diag : compléter	<ul style="list-style-type: none"> - Les chiffres d'accidents par mode de transport, et l'identification des usagers victimes de ces accidents, afin de les relier à la part modale de chaque mode de déplacement. - Le bilan budgétaire du PDU 2014-2024. - Une comparaison des chiffres de la population globale avec ceux des répondants à l'enquête publique, afin d'évaluer la représentativité de l'échantillon. - Une cartographie dynamique des flux de déplacements et de marchandises. - Des données sur la logistique, car le plan d'action inclut des mesures à ce sujet 	<p>Le diagnostic sera complété. En particulier, un compte mobilité a été établi dans le cadre de la démarche d'élaboration du projet de PDM. Ses conclusions seront intégrées au diagnostic.</p>
Stratégie	<p>Les deux scénarios proposés diffèrent peu sur les cinq critères d'analyse étudiés. Nous soutenons le choix du scénario multipolaire, en faveur d'une plus grande équité territoriale. Cependant, nous jugeons vraiment insuffisante la note de 3/5 attribuée à ce scénario du point de vue environnemental, au regard des enjeux climatiques actuels, mais aussi au regard de ceux concernant la sauvegarde de la biodiversité. Cette note reflète un manque d'ambition de la part des responsables. Certaines actions supplémentaires, détaillées dans la suite de ce courrier, peuvent améliorer cette évaluation, si les élus en responsabilité ont le courage de les mettre en œuvre.</p> <p>D'une manière générale, les deux scénarios proposés ne permettront pas d'atteindre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), car ils ne prévoient qu'une réduction des émissions de CO2 de 18% ou 19% d'ici 2050, date à laquelle la France vise la neutralité carbone. Ces objectifs sont pourtant classés « prioritaires ». Cela devrait inciter les porteurs locaux du PDM à des objectifs de réduction bien plus ambitieux dès 2030. Ce manque d'ambition envoie un mauvais signal en donnant le sentiment de repousser le problème à plus tard, d'autant que, de ce fait, la trajectoire d'accélération des réductions très marquée après 2030 sera très difficile à tenir. Pour bien faire, il faudrait déjà avoir atteint des réductions de 18 ou 19 % des émissions dès 2030. Enfin en tant que territoire urbain dense, il est impératif que le valenciennois se montre exemplaire, afin de laisser un peu plus de marge de manœuvre à la transition des territoires ruraux, qui auront plus de difficultés à atteindre des objectifs similaires.</p>	<p>Le projet de PDM a pour objectif de mettre en place tous les mécanismes à même de limiter la place de la voiture dans le système de mobilité du SIMOUV : amélioration de la performance des transports en commun, de l'intermodalité, meilleur partage de l'espace public au profit des modes actifs, meilleure gestion du stationnement au profit du report modal, maîtrise de la circulation automobile, etc.</p> <p>Dès lors, l'ambition du PDM à l'horizon 2035 est de faire fortement baisser la part modale de la voiture au profit des transports en commun, du vélo et de la marche et de mettre ainsi le système de mobilité du ressort territorial du SIMOUV sur une trajectoire à même de répondre aux enjeux futurs.</p>
Evaluation du PDM au regard des documents supérieurs	<p>Nous estimons que la comparaison du PDM avec le SCOT de 2014, qui est en cours de mise à jour, est inappropriée. Il serait plus pertinent de comparer le PDM avec la stratégie mise à jour par le SIMOUV.</p>	<p>Le PPA Nord-Pas-de-Calais 2014-2019 est en effet celui utilisé car sa révision est en cours et au stade de l'enquête publique. Le SCOT est également en cours de révision, au stade</p>

	<p>Concernant le PPA, qui date également de 2014, sa mise à jour s'avère nécessaire. De plus, il convient de souligner que la comparaison ne concerne que les émissions de CO2, alors que d'autres polluants liés à la mobilité ont des effets beaucoup plus importants sur la santé.</p> <p>Nous proposons d'aborder la question de la qualité de l'air en référence aux seuils recommandés par l'OMS sur les polluants liés aux déplacements</p>	<p>des échanges sur le projet d'aménagement stratégique définissant notamment les orientations politiques du futur SCoT. Les seuils recommandés par l'OMS ne sont pas encore traduits en droit européen. Pour autant, ce sont les seuils qu'il faudra respecter à terme. Le projet de PDM consacre une partie importante de ses actions à la baisse des émissions de GES. Les actions sur la ZFE-m et le développement de l'électromobilité ont pour but de faire baisser directement les émissions. En complément, un nombre conséquent d'actions porte sur la maîtrise de la demande, la recherche de report modal et d'amélioration du taux d'occupation des véhicules. Ces dernières s'inscrivent dans les 3 premiers leviers de la SNBC. Il est à noter qu'ils sont efficaces pour les émissions de polluants mais également de GES. L'enjeu est d'inscrire les émissions sur une trajectoire de baisse durable et à même de répondre aux objectifs.</p>
A1	<p>La mise en place d'un service express régional reliant la gare de Valenciennes nécessite une extension de l'amplitude horaire des transports en commun locaux. Sinon, cette action profitera uniquement à la ville-centre, ce qui va à l'encontre de l'objectif de multipolarité du PDM.</p>	<p>La mise en place d'un SERM ne doit en effet pas aller à l'encontre du scénario multipolaire retenu. L'élargissement des horaires du réseau est un point qui sera ajouté au contenu de l'action A.2 -« Compléter les liaisons entre les pôles », comme un point à étudier.</p>
A2	<p>Il faut certes envisager la création de nouvelles lignes de transport mais sans pour autant créer de nouvelles routes, ni même élargir des routes existantes</p>	<p>Le développement d'infrastructures doit évidemment se faire en lien avec le SRADDET et décliné dans le futur SCoT.</p>
C5	<p>Nous remarquons l'absence du projet pour le P+R de Bellevue, à Denain. Pour quelle raison abandonner cet équipement ?</p>	<p>La carte des P+R comporte en effet des erreurs. Elle sera corrigée.</p>
D8	<p>Nous suggérons les ajouts suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Dédier le pont Jacob aux transports en commun et à la mobilité douce. o Réserver une voie aux bus sur les boulevards de Valenciennes. 	<p>La réalisation d'aménagements réservés aux transports en commun fait partie du plan d'actions du PDM, notamment à travers l'action D.8 « Améliorer les temps de</p>

	<p>o Aménager les voiries adaptées pour un bus à haut niveau de service, notamment sur la D630 et la D169</p> <p>Nous soulignons également la nécessité d'élargir l'amplitude horaire des transports en commun, en particulier en soirée et tôt le matin. Le diagnostic indique que 49% des personnes souhaitant utiliser davantage les transports en commun réclament une extension des horaires. Ce point doit absolument être pris en compte dans le plan d'action, qui ignore cette question cruciale.</p>	<p><i>parcours des transports en commun</i> ».</p> <p>Au stade de l'action il est prévu un diagnostic des sites d'aménagements potentiels. Comme vu plus haut, l'élargissement des horaires du réseau est un point qui sera ajouté au contenu de l'action A.2 - « <i>Compléter les liaisons entre les pôles</i> », comme un point à étudier.</p>
Orientation E	<p>Nous soutenons l'idée d'utiliser le stationnement comme levier du report modal. Nous suggérons de mettre en œuvre une stratégie de respect des espaces publics dédiés aux mobilités douces, au-delà de leur simple gestion. Réguler les P+R pour éviter qu'ils soient occupés par des riverains habitants alentour, effectuer des contrôles réguliers concernant les stationnements automobiles.</p>	<p>L'action C.5 « <i>Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité</i> » intègre bien la problématique de la potentielle régulation d'accès aux P+R.</p>
F13	<p>La question de l'accessibilité doit être abordée de manière plus urgente, notamment en lien avec les aménagements cyclables qui pourraient être empruntés par les personnes en fauteuil. Une attention sur les trottoirs est également essentielle pour les personnes en situation de handicap ou les parents avec enfants.</p> <p>Nous préconisons aussi la création de Zones à Trafic Limité (ZTL) en commençant par étendre les rues aux écoles déjà mises en œuvre par certaines communes et en élargissant le périmètre tout au long du plan de mobilité.</p> <p>Au-delà des questions d'accessibilités, le SIMOUV pourrait s'inspirer des tarifications solidaires mises en place dans certaines communes en France (Rennes et son agglomération par exemple depuis 2017) et destinées à élargir le nombre d'utilisateurs pouvant prétendre à la gratuité des TC, ou à des tarifs très bas non plus en fonction des statuts sociaux (chômeurs/ses, bénéficiaires du RSA, bénéficiaires du CCAS, de bourses ou autres), mais en fonction des situations fiscales des foyers dont certains sont modestes mais ne sont pas pour autant allocataires de prestations sociales.</p>	<p>Les ZTL sont en effet un outil intéressant pour l'accessibilité, la sécurité, la qualité de vie. Son principe sera intégré à l'action H.17 « <i>Libérer de l'espace public au profit des modes actifs</i> ».</p> <p>Pour rappel, concernant la tarification solidaire, trois titres spécifiques ont été créés dès 2007 en lien avec le niveau de ressources :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Pass City mensuel, accessible en fonction du revenu annuel net imposable selon le nombre de personnes composant le foyer (et non pas uniquement sur des critères de statut social) ; - le titre Mimosa, sous condition de revenus - le Pass Senior annuel, réservé aux plus de 65 ans non imposables.
H16	<p>Nous soutenons la réduction de la vitesse sur la ceinture, et suggérons une limitation de la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble de son périmètre pour en simplifier la communication, avec une mise en place dès 2025.</p>	

H17	La libération de l'espace public en faveur des modes actifs est essentielle. Nous soulignons que l'insuffisance des moyens internes au SIMOUV entrave la réussite de cette action. Nous recommandons donc le recrutement de technicien·ne·s et ingénieur·e·s qualifié·es pour accompagner les communes	Cela est prévu dans le cadre de l'observatoire des mobilités et son animation, ainsi que pour le pilotage du PDM.
Actions complémentaires	Nous proposons également des actions complémentaires : <ul style="list-style-type: none"> • Développer des formations au "savoir rouler à vélo" pour tous les âges. • Lutter contre les violences sur la route, notamment envers les cyclistes 	L'action G.14 « Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité » sera complétée par des dispositions sur ces points.
Financement	Nous constatons que le financement du PDM ne détaille pas suffisamment les recettes. Pour être efficace et répondre à des objectifs ambitieux, le PDM doit être suffisamment financé. Or le niveau d'endettement du SIMOUV ne lui permet pas d'avoir actuellement davantage recours à l'emprunt. C'est l'avis de la Cour Régionale des Comptes dans son rapport de février 2023. - Nous suggérons que la CAPH et la CAVM augmentent significativement leur participation pourtant déjà fixée à 8 millions par an. Cela pour trois raisons au moins : 1) le versement « mobilité » payé par les entreprises locales est déjà fixé à son taux maximum de 2 %, et fluctue suivant la situation économique locale et générale ; 2) le contrat du nouveau délégataire prévoit une baisse de 7 millions de reversement par an ; 3) la Région HDF a supprimé son aide de plus d'1 million d'euros à la gratuité des transports des lycéens. - Nous suggérons aussi d'instaurer des péages urbains, qui pourraient s'appliquer aux accès à la première couronne et aux zones commerciales, avec une tarification progressive en fonction du poids de la voiture, et qui contribueraient entièrement à l'augmentation de l'efficacité des transports en commun et à la mise en accessibilité. Notre proposition concerne le poids du véhicule sans distinction de motorisation car celle-ci représente aujourd'hui 40% de la pollution émise par les voitures. Les 60% restant provenant de l'usure des pneus et des freins, directement corrélée avec le poids de la voiture.	Les orientations et actions du PDM ne peuvent être réalisées sous la seule initiative du SIMOUV. En effet, les actions inscrites dans le PDM sont en lien avec les compétences des différents acteurs (<i>Cf Orientation 6 : « Faire vivre collectivement la politique de mobilité »</i>) à charge pour le SIMOUV d'animer cette gouvernance transversale. A ce titre, le SIMOUV ne dispose pas de la capacité de déterminer pour chaque acteurs publics et privés les capacités financières afin de contribuer au financement du PDM. Par ailleurs, et dans la continuité des différents Rapports d'Orientations Budgétaires et en lien avec le dernier rapport de la Chambre Régionale de Comptes, différents scénarios budgétaires traduisant notamment les ambitions portées par le PDU sont présentés. Les échanges constructifs menés avec notamment les deux agglomérations membres ont toujours conduit à un accompagnement financier fort afin de répondre aux dites ambitions.
	Nous sollicitons une place au Comité des Partenaires pour participer activement aux discussions et enrichir les débats.	Les instances siégeant au Comité des Partenaires sont définies par la loi LOM. Vous pourrez cependant participer dans le cadre de la concertation publique à venir.

5. ADAV du Valenciennois :

Action	Détails des propositions	Réponse
Indicateurs environnement aux (tome 5)	<p>Augmenter les déplacements actifs suppose de revoir la partition de l'espace public dévolu aux différents modes de déplacement et donc de prendre des objectifs tels que :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réduction du stationnement sur les trottoirs (pour ne pas décourager les déplacements piétons) 2. Réduction du stationnement sur les espaces cyclables : pistes, bandes, voies vertes, trottoirs partagés 3. Rendre la voirie accessible aux PMR (veiller à la mise en application des PAVE par les collectivités locales. 4. Diminuer la part de l'espace public dévolu à l'automobile au profit des mobilités actives <p>Nous proposons en conséquence d'ajouter aux indicateurs du PDM ceux qui permettent de quantifier de manière sensible les évolutions en matière de gêne à la circulation des piétons et cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La verbalisation des véhicules en stationnement gênant (polices nationales et municipales, SPL Stationnement, gendarmerie) • Les signalements fait sur certaines applications (Géovélo, suricate) ou via les portails internet des communes <p>Par ailleurs, au regard d'une certaine forme de « facilité » à classer en aménagement cyclable un peu tout et n'importe quoi (comme les zones de rencontre qui ne sont pas des aménagement cyclables), nous préconisons de détailler l'indicateur « longueur d'aménagements cyclables créés » par types d'aménagements : Piste cyclable, bande cyclable, voie verte, double-sens cyclable, trottoir partagé piéton-cyclistes.</p> <p>De même pour les places de stationnement pour les vélos qui doivent être détaillées par type : arceaux extérieurs, arceaux abrités non sécurisés, places en parkings couverts et sécurisés.</p> <p>L'indicateur « nombre d'employeurs ayant mis en place un PDME et nombre de salariés concernés », serait avantageusement complété d'un indicateur « Nombre de salariés bénéficiaires du Forfait Mobilités Durables ».</p> <p>Il serait par ailleurs judicieux pour le SIMOUV de se doter d'outils permettant de comptabiliser l'évolution du trafic en temps réel (et au moins une fois par semestre) en analysant les différents modes de transports (automobiles, 2 roues motorisés, cyclistes). Il existe des compteurs ou caméras intelligent(e)s pour ce faire...</p>	<p>L'action N.30 « <i>Créer un observatoire des mobilités</i> » a pour objet de suivre l'évolution de la mise en œuvre du PDM et de ses effets. Il comportera en première approche les indicateurs identifiés pour le suivi et d'efficacité des actions. Pour autant, cette liste n'est pas figée et pourra être complétée par d'autres indicateurs pouvant être jugés plus pertinents.</p> <p>L'action I.19 « <i>Réguler les mobilités</i> » définit dans ses objectifs le recueil et le traitement des informations sur les conditions de circulation en temps réel.</p>

	Si une offre de véhicules en autopartage devait se développer (elle existe mais à titre expérimental), il serait judicieux qu'un indicateur en tienne compte (nombre de trajets en autopartage par exemple.)	
B4 (lien avec E11)	Le nombre des pôles cités pour les mesures d'apaisement de la circulation proposées est par trop limitatif. C'est l'ensemble des centres villes et centres bourgs qui devraient être concernés. Tous les secteurs résidentiels devraient être à moyen terme classés en zone 30, et seuls les grands axes urbains doivent pouvoir rester à vitesse limités à 50km/h. En ce qui concerne le stationnement de moyenne durée des vélos, il faudrait également équiper les équipements culturels et socio-culturels du territoire, dont très peu sont dotés de dispositifs adéquats : Le Phénix, Le Boulon, Les Théâtres d'Anzin et de Denain, médiathèques, etc.. Et effectivement, les arceaux doivent de préférence être abrités (les 3 arceaux de la Patinoire de Valenciennes auraient pu être mieux positionnés par exemple) L'ADAV tient à alerter également sur le développement des vélos familiaux (cargo, longtail, ...) et sur l'électrification des vélos qui nécessitent des courbes de giration plus larges et des stationnements adaptés en largeur et longueur, et avec des dispositifs de recharge. Aussi, il semble important que les recommandations d'aménagements prennent en compte ces évolutions.	La mesure « Ville à 30 km/h » est déjà largement développée à l'échelle du ressort territorial du SIMOUV. L'action I.21 « <i>Etendre la ville à 30</i> » propose d'aller encore plus loin. Il est proposé d'intégrer à l'action H.17 « <i>Libérer de l'espace public au profit des modes actifs</i> » la question des vélos familiaux dans la conception des aménagements.
C6	Il faut imaginer qu'un cycliste va avoir besoin d'emmener son destrier dans le bus, le tram, ou le train et pas seulement le stationner dans un hub de mobilité ! Nous préconisons donc d'ajouter les actions suivantes : Poursuivre l'autorisation pour les vélos d'embarquer dans le tramway et l'étendre aux bus en période creuse (attente des utilisateurs Cf enquête EMC2 2018-2019). Equiper de racks d'attache de vélos à l'arrière des bus (cf photos ci-dessous en France !)	Le SIMOUV prend note de l'existence d'équipements rack bus en vue d'une étude à venir, et en fonction de la réglementation en vigueur.
D8	Priorité aux bus, d'accord, mais aussi aux vélos aux intersections ! À l'image de ce qui est proposé pour les bus dans l'action D8 (priorité aux bus aux intersections), comme il est écrit dans l'action H16, page 65 : "priorité aux modes alternatifs", et comme le préconise le CEREMA dans la fiche Véloroutes et intersections de 2019, nous demandons qu'il soit inscrit que « la priorité des aménagements cyclables aux intersections sera un objectif à atteindre rapidement. Et à moyen terme, les axes structurants vélo devront être prioritaires aux intersections. » • Exemple: Actuellement des sorties de domaines privés sont prioritaires sur les pistes cyclables ce qui est illégal, et lors de la création de nouvelles constructions on en arrive même à supprimer les pistes cyclables existantes. Illustration avenue Ada-King à Anzin (le long de la cité des congrès)	Pris en compte dans les fiches H17-H18 Les actions H.17 « <i>Libérer de l'espace public au profit des modes actifs</i> » et H.18 « <i>Mettre en œuvre les schémas vélos des Communautés d'Agglomération</i> » ont pour but de définir les règles et préconisations à suivre pour la réalisation d'aménagements pour les vélos.

:Avant: une piste continue



Après: plus de piste... une nouvelle discontinuité dangereuse...



En théorie, la piste cyclable doit avoir le même régime de priorité que la voie qu'elle longe. Ce n'est pas toujours le cas :



Ces points seront donc intégrés à la mise en œuvre de ces actions.

	La piste cyclable sur trottoir pavé n'est pas prioritaire sur la sortie du parking car la priorité à droite semble s'appliquer ici. Un double stop ou une continuité du revêtement pavé du type trottoir traversant pourrait corriger ce problème.	
E11	<p>Il serait judicieux que le plan de mobilité définisse la trajectoire du nombre de stationnement sécurisés résidentiels, ceci afin de créer un cadre pour les deux communautés d'agglomération et une cohérence des PLUi en la matière.</p> <p>La sécurisation du stationnement dans les gares et hub est fondamentale. La surveillance par caméra ou mieux par du personnel présent sur place est la seule à même de répondre à cette exigence. L'implantation de services vélo sur ces espaces pourrait répondre à cet objectif. L'exemple du parking de la gare de St Amand doit donner à réfléchir sur le rapport coût/efficacité du service rendu : aucune surveillance et tout le monde peut y avoir facilement accès avec une carte pass-pass.</p>	Le stationnement sécurisé résidentiel est un enjeu pour le développement du vélo. Il est toutefois difficile d'établir à ce stade une trajectoire du nombre de places nécessaires. Cela nécessite des approfondissements et la mise en place d'une stratégie. La sécurisation en gare soulève la question de la gouvernance et de la position de la SNCF sur le sujet.
F13	Il nous semble ici important de rappeler que les aménagements cyclables sont également un bon moyen de rendre l'espace public accessible aux personnes à mobilité réduite. L'ADAV rappelle ici que tout équipement empêchant l'accès à certains espaces (exemple des voies vertes), empêche également l'accès aux fauteuils et qu'ils sont, par conséquent, à proscrire. Il revient aux forces de l'ordre de faire respecter les interdictions d'accès aux engins motorisés.	Dont acte.
H18	Il est important de préciser que les aménagements cyclables doivent être adaptés aux vélos de grand gabarit (vélos cargo, longtail, vélos adaptés PMR) L'indicateur « linéaire d'aménagements cyclables réalisés par Communauté d'Agglomérations » est insuffisant pour mesurer l'impact sur l'ensemble du territoire. Le « système vélo » revendiqué nécessite un maillage du territoire qui met à contribution l'ensemble des collectivités territoriales: département, communes, EPCIs. L'indicateur doit donc permettre de mesurer les évolutions à l'échelle infra-communautaire, voire infra-communale pour les « grandes » communes	L'action N.30 « <i>Créer un observatoire des mobilités</i> » aura pour objectif de définir les indicateurs nécessaires au suivi de la mise en œuvre du PDM et de son efficacité. Il s'appuiera sur ceux définis dans les actions et les affinera au besoin. Typiquement, le linéaire d'aménagements cyclables est une information qui sera géolocalisée et donc exploitable à toutes les échelles d'analyse.

6. UPHF :

Action	Détails des propositions	Réponse
Stratégie	<p>Evaluation des scénarios — page 10 « L'évaluation des émissions de GES fait apparaître que le PDM ne permet pas à lui seul d'atteindre les objectifs des documents de portée supérieure {SNBC, SRADDET). En revanche, les résultats atteints sont proches de ceux portés par les PCAET. » Remarque : Notre établissement est soumis par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche à des objectifs de réduction de ses émissions de GES à hauteur de 5%/an dans le cadre de la SNBC. De ce fait, nous nous interrogeons quant à la possibilité de réduire de manière plus conséquente nos émissions si des solutions de décarbonation sur le territoire ne sont pas disponibles.</p>	<p>Le projet de PDM vise à limiter l'impact du poids des transports sur les émissions de GES et à décarboner les mobilités. De nombreuses solutions existent déjà. L'objectif du PDM est de développer ces solutions pour aller plus loin : amélioration de la performance des transports en commun, accent mis sur les modes actifs, le covoiturage, etc.</p> <p>Le développement d'offres est nécessaire mais cependant pas suffisant. C'est la raison pour laquelle le PDM comporte également un volant d'actions pour accompagner aux changements de comportements.</p>
Axe B	<p>Axe B : Favoriser un territoire des courtes distances</p> <p>Remarque générale : il est d'importance de noter que cette action fait écho au Plan de Mobilité de l'UPHF pour la période 2022 — 2025. En effet, l'action 4.3 de ce plan que nous pourrions vous communiquer est « Rendre le logement étudiant plus attractif ». Une part conséquente de nos étudiants choisissant de résider chez leurs parents dans des zones peu desservies par les transports en commun sont alors contraints d'utiliser un véhicule thermique. La mise en œuvre de cet axe, si elle prend en compte le logement étudiant dans ses contraintes peut être un atout majeur dans la décarbonation de notre activité.</p>	<p>Le SIMOUV est preneur de cette étude pour alimenter les réflexions en cours.</p>
D9	<p>Si l'action en elle-même est en effet d'intérêt pour l'ensemble de nos usagers et agents, le point suivant retient notre attention : « La poursuite des réflexions menées par Hauts-de-France Mobilités sur l'implantation de lignes de covoiturage sur les corridors suivants (cf. action A.1) : — Cambrai — Valenciennes {via la RD630 et / ou f'A2) — Maubeuge - Valenciennes (via la RD649 et / ou la RD2649) — Lille- Valenciennes (via l'A23 et la RD953) » Les axes prioritairement identifiés nous semblent redondants avec l'offre de transport imaginée à horizon 2030 dans le cadre de SERM. Seul l'axe Cambrai — Valenciennes ne serait pas couvert.</p>	<p>L'offre TER Lille/Valenciennes est aujourd'hui déjà conséquente (plus de 50 AR par jour), tout comme le trafic sur autoroute. La position du SIMOUV est que toute action qui permet de limiter l'usage de la voiture, ici la voiture solo, est à prendre en considération.</p> <p>La mise en place de lignes de covoiturage est ainsi vue comme</p>

		complémentaire et non pas concurrente de l'offre ferroviaire.
F13	Notre établissement est doté d'équipes de recherche traitant particulièrement des questions d'accessibilité et travaille particulièrement en partenariat avec l'association APF France Handicap. Nous nous tenons à votre disposition afin de vous accompagner dans cette démarche.	Le SIMOUV remercie l'UPHF pour cette proposition et prendra attache avec vos services afin de travailler sur cette thématique.
G15	L'établissement est doté depuis 2022 d'un PDM-a. Avec plus de 800 personnels sur les sites du Valenciennois, nous mettons en œuvre une stratégie de communication à destination des personnels, un contact dédié nous serait précieux afin de communiquer le plus efficacement possible avec le SIMOUV.	Le SIMOUV n'a pas eu connaissance du document final. En cas d'accord de votre part, ce dernier pourrait faire l'objet d'une présentation par vos services lors d'un prochain Comité des Partenaires.
I19 et I20	<p>Le projet de réduction de la pollution atmosphérique sur le territoire du Valenciennois est pertinent. « Gérer les épisodes de pics de pollution : o Mesures : Inciter à privilégier des modes de transport moins polluants par la mise en œuvre de la gratuité des transports en commun lors de pics de pollution. Les critères permettant le déclenchement de la gratuité seront définis en cohérence avec l'étude de mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions mobilité (cf. action 1.20) ».</p> <p>La mise en œuvre de cette action nécessitera pour notre établissement un besoin direct d'anticipation en cas de réduction drastique de la circulation. Des modifications de l'organisation des enseignements ou de la venue de nos personnels peuvent être anticipées sous réserve d'une communication efficiente.</p>	<p>Les objectifs de ces actions sont bien de définir les dispositions à même d'accompagner la gestion des pics de pollution. Leur communication doit permettre à tous acteurs du territoire d'anticiper, autant que de possible, la gestion de ces pics.</p> <p>La mise en œuvre d'actions spécifiques en cas de pics de pollution est en cours avec le Délégué Transvilles et sera engagée en 2025.</p>
I22	L'UPHF a ouvert cette année une formation spécialisée dans l'électromobilité et, de par ses laboratoires de recherche, peut fournir une expertise technique quant aux technologies d'électromobilité et leur mise en œuvre à l'échelle du territoire. Nos campus sur le territoire de la CAVM seront prochainement équipés de leurs bornes de recharge.	Le SIMOUV prend bonne note de cette information.
Orient 5	L'établissement possède des équipes de recherche dont la spécialité est orientée vers la logistique durable. En témoigne la chaire TEC-LOGd (Transport, l'Économie Circulaire et les Chaînes Logistiques Durable) actuellement portée avec la Communauté d'agglomération de Cambrai. Nous pouvons vous apporter notre expertise afin de tenir les objectifs ambitieux de cet axe.	Le SIMOUV remercie l'UPHF pour son aide future sur la thématique.
M27	<p>« La sollicitation du comité des partenaires</p> <p>o Rôle : Informer le comité des partenaires de l'avancement et de l'efficacité des actions de mobilité. Le bilan des actions de mobilité (cf. action M.28) sera présenté au comité des partenaires.</p> <p>o Fréquence de rencontre : Au minimum une fois par an</p> <p>o animateur : Animation par le / la référent(e) politique du SIMOUV</p> <p>o Composition : Membres du comité des partenaires »</p>	<p>Le SIMOUV est tout à fait disposé à échanger avec l'UPHF sur la mise en œuvre du PDM.</p> <p>Concernant le Comité des Partenaires, la loi LOM prévoit son rôle comme tel :</p>

	<p>Le pôle Développement Durable et Responsabilité Sociétale de l'établissement suit les statistiques de mobilité afin de connaître l'empreinte carbone de l'université. De ce fait, étant dotés d'un PDM, nous souhaiterions pouvoir échanger sur la mise en œuvre du PDM du SIMOUV afin d'être force de proposition dans une démarche d'amélioration continue. Le terme « Informer » ci-dessus, nous semble réducteur quant à la définition du comité :</p> <p>« Réunion de personnes déléguées par une assemblée, par une autorité, constituant un organe collégial de gestion, de consultation, de décision, etc. ; réunion de particuliers pour l'étude de certaines questions, l'examen d'un projet, d'une idée, etc. » — Dictionnaire Larousse</p>	<p><i>« Chaque AOM consulte le comité des partenaires, au moins une fois par an. Il est consulté de plus avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité (par exemple : création ou suppression de lignes, modification d'itinéraires ; renforcement de la fréquence, etc), de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place.</i></p> <p><i>L'AOM le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption d'un plan de mobilité. »</i> <i>(article L. 1231-5 du Code des Transports)</i></p>
N30	<p>« Un observatoire de la mobilité permet la collecte, la production, et la diffusion de connaissances sur les déplacements et la mobilité, au sein d'un périmètre défini. Il offre une centralisation des données et informations au sein d'une même plateforme. Outre le suivi et l'évaluation des actions du PDM, un observatoire permet également d'alimenter les études d'aménagement portées par les collectivités. »</p> <p>Comme expliqué précédemment, l'université déploie de nombreuses compétences dans le domaine de la mobilité et peut mettre à disposition du SIMOUV des compétences pour la création de cet observatoire qui pourra être une interface entre le monde de l'enseignement supérieur, la recherche et le grand public.</p>	<p>Le SIMOUV est tout à fait disposé à échanger avec l'UPHF sur la mise en œuvre de l'observatoire du PDM.</p>

7. Administré :

Action	Détails des propositions	Réponse
Stratégie	A l'aube de l'ère de l'intelligence artificielle et à l'ère du « Big Data » et du numérique, il est plus que regrettable de voir les auteurs du projet de PDM du SIMOUV se priver de tels outils dans l'établissement de ses objectifs (Tome 2, page 12). Il est tout aussi surprenant de constater que le SIMOUV ne juge pas nécessaire de procéder à une enquête EMC pour établir les faits, mais se contente de données établies au doigt mouillé qu'il juge « probable »	Une EMC ² a été réalisée en 2018/19. Elle a constitué une grande source d'informations et d'analyses pour l'établissement du projet de PDM. Elle a également servi de base à l'établissement du modèle construit pour l'établissement de la ZFE-m. La prochaine enquête est envisagée pour 2026/2027.
	Comme pour la modélisation, il y a des sujets dont la maîtrise ne semble pas atteinte par le SIMOUV et le sujet du vélo en fait malheureusement parti. Lorsque les auteurs du projet de PDM s'intéressent à sa compatibilité avec les documents cadres, ils ne citent pas la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. De cette loi découle pourtant un objectif de part modale pour le vélo de 9% (neuf pourcent) à atteindre en 2024. En fixant comme objectif dans le projet du PDM une part modale de 8% à l'horizon de 2035, les auteurs semblent vouloir constater d'ores et déjà le retard en matière de développement de la mobilité à vélo ou alors ils se placent en dehors de la loi.	La loi LOM ne constitue pas un document cadre au même titre que les SRADDET, PCAET, SCoT, PPA... Elle est toutefois au cœur de la démarche puisqu'elle a notamment fait évoluer le PDU en PDM. Le projet de PDM répond ainsi aux objectifs fixés par ladite loi.
	Il convient peut-être d'aligner l'objectif du PDM à l'horizon 2035 pour la part modale du vélo en suivant les orientations de la loi et celle-ci prévoit une part de 12 à 15% à cette échéance.	La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) fixe un objectif de part modale vélo à 12% en 2030 : il ne s'agit pas d'une obligation légale. Le projet de PDM a tenu, dans la formulation de ses objectifs, à être à la fois ambitieux et réaliste . La part modale du vélo est actuellement de 2%. La porter à 8% dans 10 ans est ambitieux. Sachant que le PDM porte également un objectif ambitieux de faire progresser significativement la part modale des transports en commun.