

# PLAN DE MOBILITE SIMOUV

TOME 2 - Stratégie

SIMOUV – Janvier 2025

PROJET

**SIMOUV**

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS



# Sommaire

<b>I. La conception de trois scénarios stratégiques en réponse aux enjeux du diagnostic.....</b>	<b>4</b>
Les réponses aux enjeux du territoire .....	4
La démarche d'élaboration des scénarios .....	4
L'évaluation et la comparaison des scénarios.....	7
<b>II. Le plan d'action du PDM .....</b>	<b>13</b>
La déclinaison du plan d'action en 6 orientations .....	13
Le détail du plan d'action.....	15
La compatibilité du projet de PDM avec les documents cadres .....	16

PROJET

# STRATEGIE DU PLAN DE MOBILITE

PRO

# I. La conception de trois scénarios stratégiques en réponse aux enjeux du diagnostic

## Les réponses aux enjeux du territoire

Sur la base du diagnostic multithématique réalisé, les enjeux qui guident l'élaboration du PDM ont été définis et validés par les élus du SIMOUV, puis regroupés en 6 grandes thématiques :

- Gouvernance, financement, suivi et évaluation du PDM et accompagnement aux changements de comportements ;
- Offre de mobilité et organisation du territoire ;
- Social et économie ;
- Aménagement ;
- Transport et logistique ;
- Autres enjeux thématiques (électromobilité, PDME, billettique).

Ces familles d'enjeux traduisent le choix politique d'organisation des mobilités du territoire, pour les 10 années à venir. Elles ont guidé la construction des scénarios d'organisation des déplacements destinés à aider les élus dans la définition de leur politique de mobilité et du plan d'actions associé. Elles forment le socle de l'analyse technique dans l'évaluation des scénarios.

L'ensemble de ces thématiques, fortement liées les unes avec les autres, permet de dessiner un véritable système de mobilités sur le territoire et en lien avec les territoires voisins, tous types d'usagers et tous modes confondus.

## La démarche d'élaboration des scénarios

*Qu'est-ce qu'un scénario d'un PDM ?*

- *Un ensemble d'orientations cohérentes rassemblées dans un schéma de principe.*
- *Une présentation didactique et schématique d'évolution possible du système de déplacements.*
- *Un support de discussion en vue d'affiner les souhaits stratégiques des décideurs.*
- *Une cible à long terme (environ 10 ans).*

Sur la base des enjeux et axes stratégiques validés par le SIMOUV, un travail de développement de scénarios a été réalisé.

Ce travail a consisté dans un premier temps à déterminer la situation la plus probable à l'horizon du PDM :

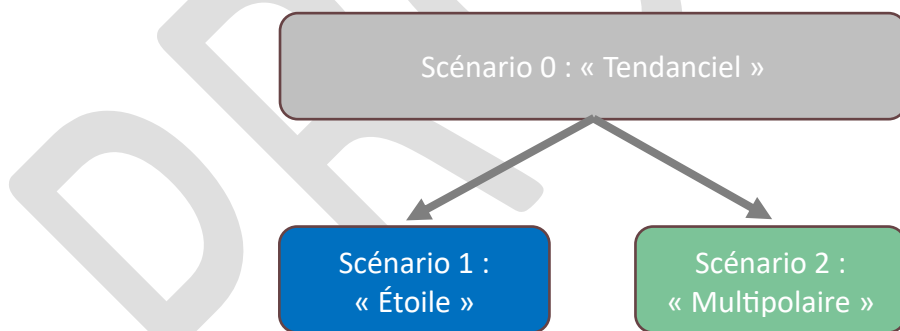
- En termes de population et d'emplois sur le territoire, en lien avec les projets urbains portés par les communautés d'agglomération en intégrant l'inventaires des projets ;
- En termes de projets de transport amenés à se réaliser en dehors du contexte du Plan de Mobilité : il s'agit de projets déjà actés et engagés pour lesquels leur mise en service est inéluctable et interviendra en dehors du cadre du PDM.

Les principaux projets pris en compte sont les suivants :

- Le nouveau réseau de transports urbains du SIMOUV (issu du renouvellement de la Délégation de Service Public) mis en œuvre en juillet 2024 ;
- Le projet ferroviaire Lille-Sambre-Avesnois ;
- Le contournement Nord de Valenciennes ;
- La restructuration de l'entrée nord avec la création d'un nouvel échangeur ;
- Et en s'appuyant sur l'évolution du cadre réglementaire, avec notamment les apports de la LOM et de la loi Climat, et sur l'évaluation du PDU 2013-2023.

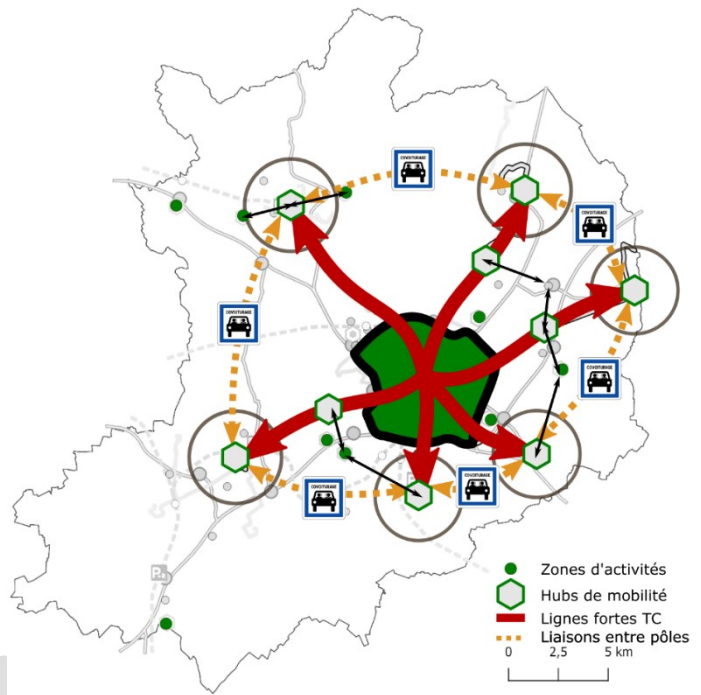
Cette projection constitue le « scénario tendanciel ». Elle permet d'avoir une situation de référence sur la base de laquelle comparer les scénarios envisagés pour le PDM et d'identifier ainsi les impacts et les leviers de ce PDM.

Sur cette base, validée par les élus du SIMOUV, trois scénarios d'organisation des mobilités ont été élaborés :

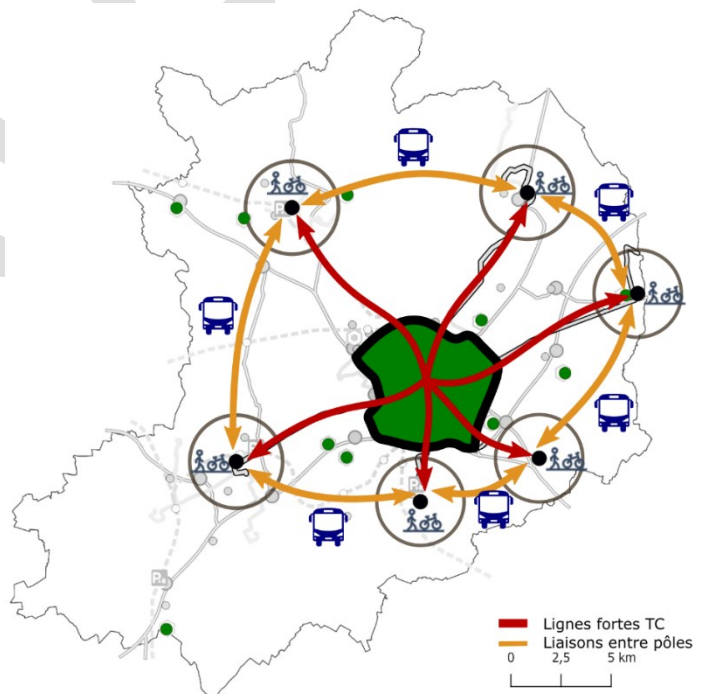


Le **scénario « Tendanciel »** intègre les « coups partis », les projets décidés ou en cours et la poursuite des évolutions actuelles. Il est le socle de comparaison des scénarios.

Le **scénario « Étoile »** accentue la logique du nouveau réseau de transport en commun Transvilles en rendant les lignes fortes radiales vers la centralité Valenciennoise encore plus performantes. Il est complété par le développement de lignes de covoiturage entre pôles, un renforcement de l'intermodalité par la création de hubs et un maintien d'une fonction routière à la « première couronne », réseau constitué du contournement nord et des autoroutes A2 et A23, pour permettre une distribution des flux.



Le **scénario « Multipolaire »** mise sur le développement de lignes de transport en commun entre pôles pour une desserte plus équilibrée du territoire, articulée autour de la centralité Valenciennoise. L'accent est mis sur la hiérarchisation et le maillage de lieux d'intermodalité multi-serviiciels, ainsi que sur des aménagements en faveur des piétons, du vélo au niveau des pôles, faisant d'eux des leviers d'intermodalité. Un fonctionnement plus urbain est recherché sur la « première couronne ».

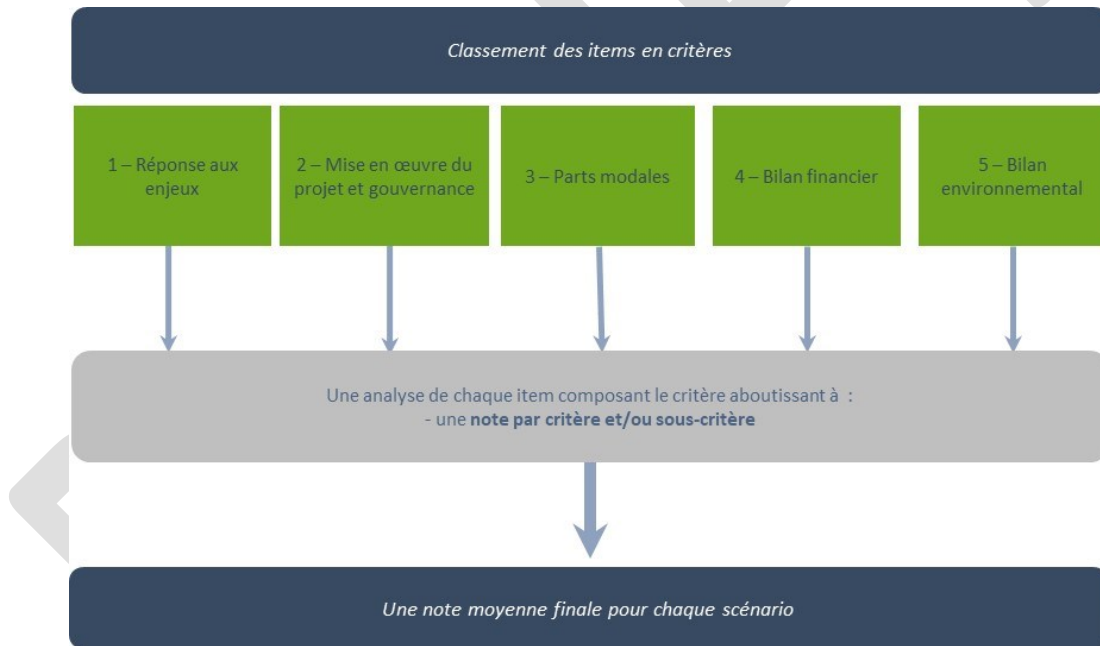


Ces 2 scénarios ont en commun de faire de l'intérieur de la « première couronne » un espace favorable aux modes alternatifs à la voiture. Cette voie marque la frontière d'une zone où la priorité est donnée aux modes alternatifs à la voiture avec le développement de parkings relais en limite et à l'intérieur, l'utilisation du stationnement, des aménagements en faveur des TC, des piétons, du vélo comme levier de report modal.

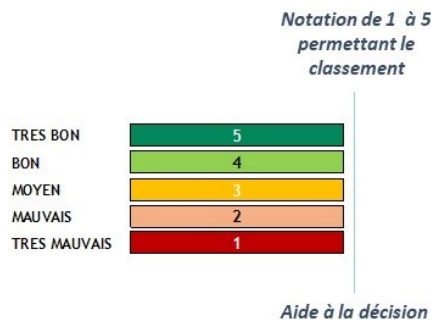


## L'évaluation et la comparaison des scénarios

Ces scénarios ont été comparés sur la base d'évaluation de critères financiers, environnementaux et de réponse aux enjeux identifiés et aux besoins de mobilité. Ils sont présentés dans le schéma ci-dessous :



Chaque critère a été affecté d'une note de 1 à 5 :



Le bilan environnemental et en particulier l'impact sur les émissions de GES et polluants atmosphériques des scénarios se sont appuyés sur l'étude d'évaluation environnementale du PDM menée en parallèle à son élaboration. L'état initial de l'environnement réalisé en phase diagnostic a servi de référence aux analyses multicritère, quantitative et qualitative des scénarios. L'évaluation environnementale est annexée au PDM.

Le résultat de la démarche est synthétisé dans le tableau suivant :

	SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO « ÉTOILE »	SCENARIO « MULTI-POLAIRE »
REPONSE AUX ENJEUX	2,3	4,0	4,1
MISE EN ŒUVRE ET GOUVERNANCE	2,7	4,0	3,7
EVOLUTION DES PARTS MODALES	2,6	4,4	4,3
BILAN FINANCIER	2,0	4,0	4,0
BILAN ENVIRONNEMENTAL	1,0	3,0	3,0
Score moyen	2,1	3,9	3,8

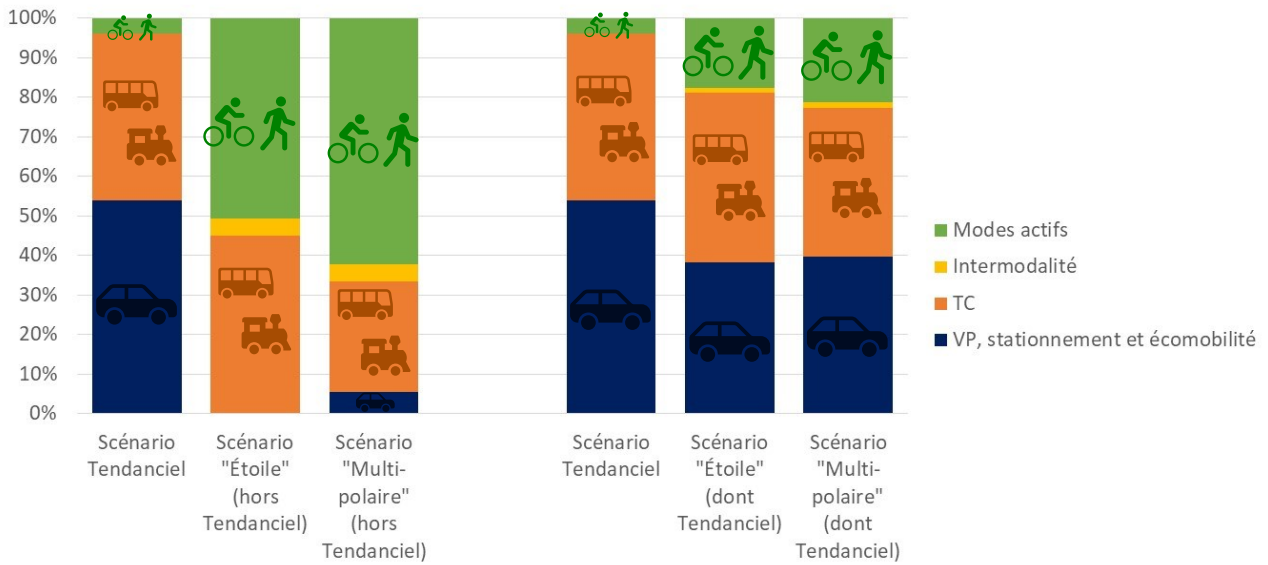
Plusieurs points saillants ressortent de cet exercice d'évaluation. Le premier est que les deux scénarios « Étoile » et « Multipolaire » affichent une nette progression par rapport au scénario « Tendancier ».

Le second est que les deux scénarios ont des scores très proches qui ne permettent pas de réellement les distinguer. Ce résultat peut être expliqué par la méthode de construction des scénarios. En effet, bien que différents dans leur approche, un soin particulier a été apporté lors de leur définition à la réponse aux enjeux et objectifs définis par les élus du SIMOUV.

De la même manière, l'évaluation financière du coût de mise en œuvre du PDM à 10 ans ne fait pas apparaître de différence significative entre les deux scénarios. Tous deux sont évalués à environ 410 M€. Ces montants intègrent les coûts du scénario « Tendancier », évalués à environ 290 M€, soit environ 120 M€ uniquement pour le PDM (Les 120 M€ correspondent au chiffrage estimé au stade de l'élaboration des scénarios, basé sur de grandes hypothèses. Le chiffrage du scénario retenu a été raffiné dans le programme d'action par rapport à la stratégie élaborée en janvier 2024). L'amélioration des deux scénarios par rapport au scénario tendancier est dû à une meilleure orientation des budgets. Ceux du scénario « Tendancier » sont en effet orientés à plus 50% vers le mode routier (voir graphique ci-dessous).



### Répartition des financements par thématique



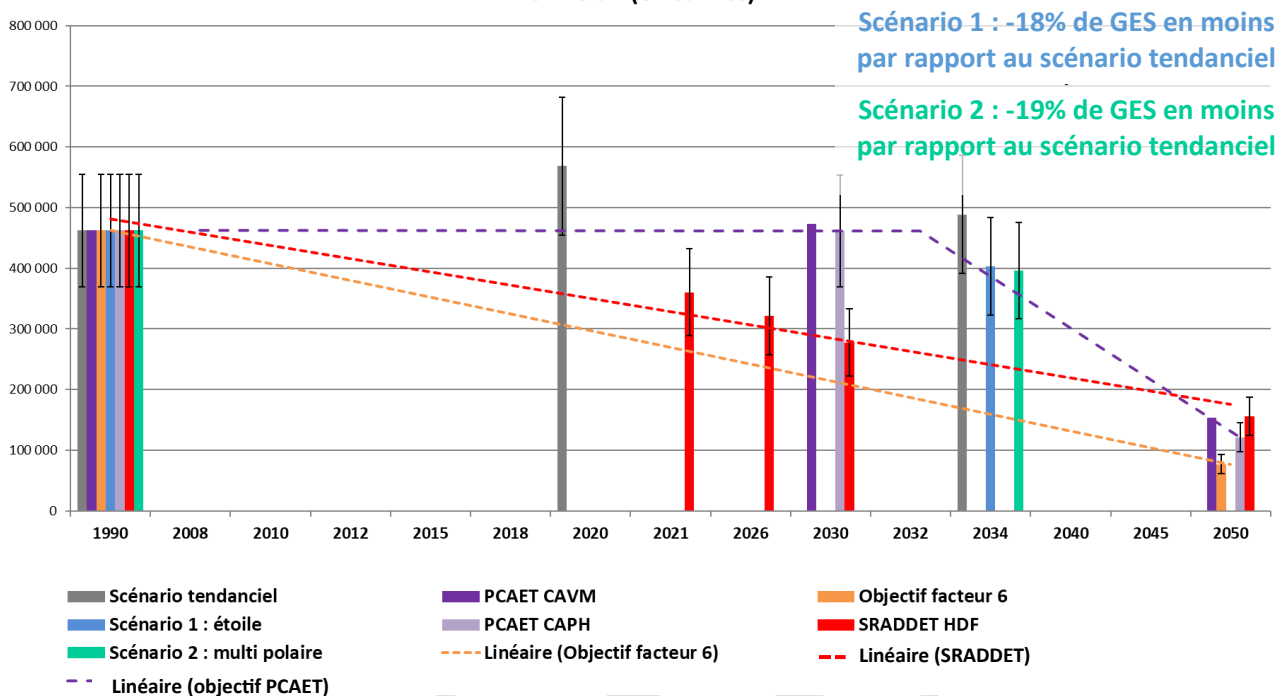
D'un point de vue environnemental, les deux scénarios apportent une plus-value majeure par rapport au scénario « Tendanciel », notamment sur :

- Les émissions de GES et la consommation énergétique ;
- Les nuisances sonores ;
- L'exposition aux risques (principalement routiers).

De légères incidences négatives potentielles apparaissent pour la consommation d'espace et de ressources minérales, les milieux aquatiques. Ce résultat peut s'expliquer par l'accent mis dans les 2 scénarios sur les aménagements au profit du vélo et de la marche (accent également présent dans le scénario « Tendanciel » avec la mise en œuvre des schémas cyclables des 2 agglomérations). **In fine, le scénario « Multipolaire » est celui qui prend légèrement mieux en compte les enjeux environnementaux.**

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.

### Evolution estimée des émissions de CO2 liées au transport de voyageurs sur le territoire du SIMOUV (en tonnes)

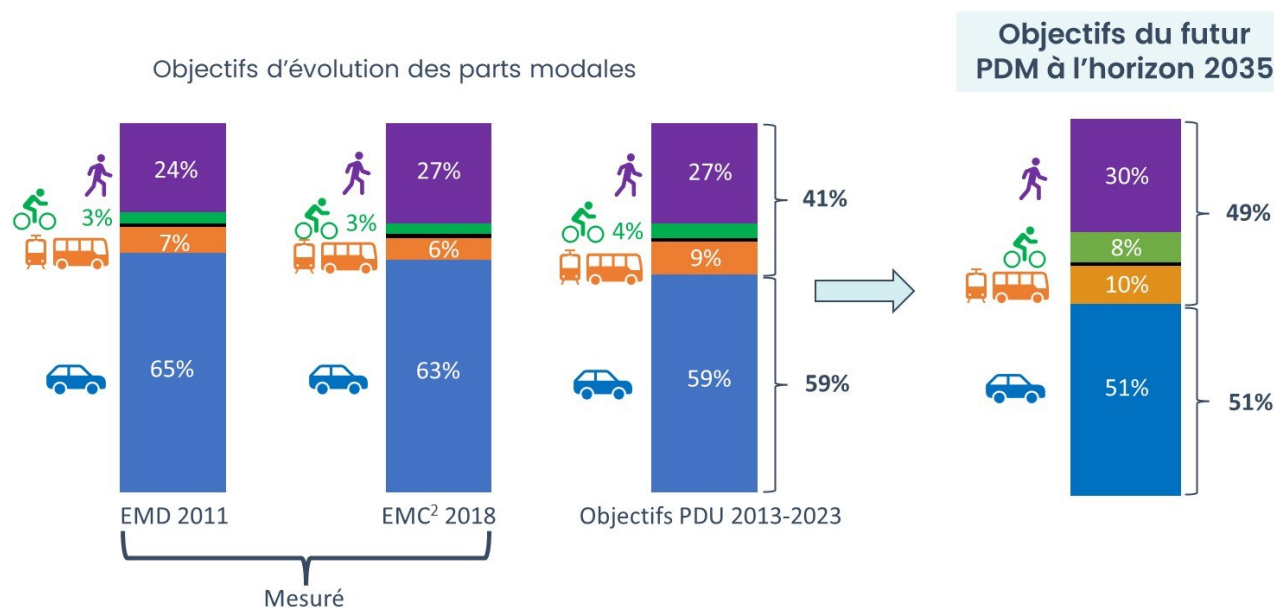


PROJET

## Les objectifs de parts modales

L'évaluation du PDU 2013-2023 de 2019 avait mis en évidence, sur la base de l'Enquête Ménages Déplacements du Cerema (EMC<sup>2</sup> 2018), les points suivants :

- 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.



Mise en perspective avec les objectifs du PDU 2013-2023, elle révélait les tendances positives pour tous les modes sauf les transports en commun :

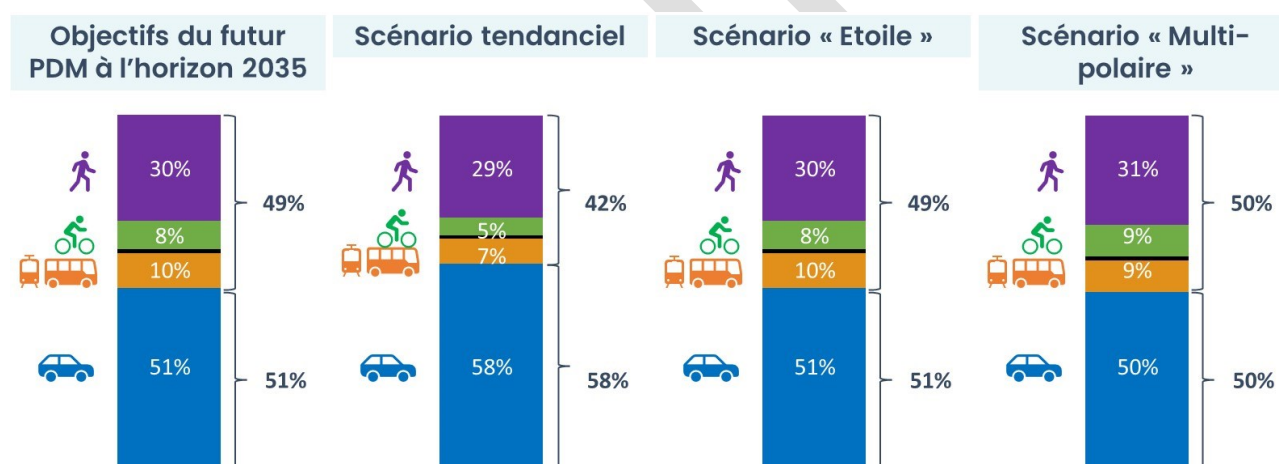
- Les objectifs de part modale pour la marche à pied étaient déjà atteints en 2018 et sont sans doute dépassés si la tendance s'est poursuivie ;
- Compte-tenu de l'essor du vélo des dernières années, porté par les aménagements cyclables réalisés, il est probable que la part modale de ce mode ait progressé et soit proche des objectifs du PDU ;
- L'usage de la voiture est sur une tendance à la baisse mais sans doute pas suffisante pour atteindre l'objectif du PDU ;
- Le seul mode dont la tendance était négative est les transports en commun avec une baisse de part modale entre 2011 et 2018, malgré la mise en service des deux lignes de tramway. Il est toutefois probable que cette tendance se soit inversée avec les renforts d'offres opérés ces dernières années et la mise en œuvre de la nouvelle Délégation de Service Public en juillet 2024.

Même sans nouvelle enquête EMC<sup>2</sup>, il est ainsi hautement probable que les objectifs du PDU 2013-2023 n'aient pas été atteints, à l'exception sans doute de la marche à pied et du vélo. Toutefois, il est important de rappeler que ces précédents objectifs étaient déclinés selon différents secteurs du territoire : *Valenciennes, territoires urbains et territoires ruraux*. Les dynamiques d'évolution varient selon la typologie des secteurs et leur niveau de desserte. En effet, la part modale des véhicules motorisés a diminué plus fortement dans les territoires urbains et à Valenciennes que sur le reste du territoire. La part modale des transports en commun a augmenté

dans les territoires urbains et la part modale marche a fortement augmenté à Valenciennes. Il est probable que ces dynamiques se sont poursuivies depuis la précédente EMC<sup>2</sup>.

Les objectifs du PDM ont été fixés sur la base de ces constats et des ambitions du SIMOUV. En l'absence d'EMC<sup>2</sup> récente et d'un outil de modélisation des déplacements qui aurait permis de simuler les projets du PDM, ils ont été fixés comme suit, de manière à la fois ambitieuse et réaliste :

- L'objectif majeur en termes de parts modales est de faire baisser l'usage de la voiture particulière. Le PDM vise ainsi à un rééquilibrage massif entre les parts modales de la voiture et des modes alternatifs à celle-ci ;
- Au sein de ces modes alternatifs, l'objectif de part modale des modes actifs (vélo et marche à pied) est de 38% contre 30% mesuré en 2018 (EMC<sup>2</sup>) et 31% pour le PDU 2013-2023. Cet objectif traduit la forte volonté des élus du SIMOUV de développer ces modes ;
- L'objectif pour les transports en commun est de les porter à 10% de part modale. Cet objectif ambitieux par rapport à la part modale mesurée en 2018 est toutefois atteignable compte-tenu des offres à disposition (2 lignes de tramway, Lianes déployées avec le nouveau réseau Transvilles) et des performances observées dans des territoires proches des caractéristiques du ressort territorial du SIMOUV.



L'évaluation des scénarios à l'aune de ces objectifs globaux en termes de parts modales fait apparaître les résultats suivants :

- Les 2 scénarios présentent des améliorations significatives par rapport au scénario tendanciel ;
- Les résultats pour les scénarios « Étoile » et « Multi-polaire » sont proches et conformes aux objectifs fixés. Par construction, le scénario « Multi-polaire » a de meilleures performances pour les modes actifs (40% contre 38% pour le scénario « Étoile »).

### Le choix du scénario

Suite à la démarche d'évaluation et de comparaison des scénarios, **les élus du SIMOUV et leurs partenaires ont fait le choix du scénario « Multipolaire »**. Bien que les deux scénarios soient proches dans leur évaluation, ce choix a été motivé par l'accent mis dans ce scénario sur un développement équilibré du territoire et articulé autour de la centralité valenciennoise, en phase avec l'armature territoriale définie dans le SCoT, et faisant la promotion des courtes distances et des modes actifs. Il offre la possibilité d'une augmentation des parts modales des modes actifs plus ambitieuse.

## II. Le plan d'action du PDM

### La déclinaison du plan d'action en 6 orientations

Découlant des enjeux issus du diagnostic, 6 orientations stratégiques ont été retenues et ont guidé l'élaboration du plan d'actions du Plan de Mobilité.

#### Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire

Le PDM s'appuie sur l'armature territoriale définie dans le SCoT pour renforcer les liens et connexions entre les différents pôles urbains et économiques du territoire, dont la centralité principale de Valenciennes, et les pôles secondaires de Saint-Amand-les-Eaux, Denain, et Condé-sur-l'Escaut. Cela implique de maintenir et renforcer les infrastructures de transport alternatives à la voiture individuelle, pour faciliter les déplacements inter-pôles, notamment depuis/vers la centralité Valenciennoise. Également, l'orientation agit en faveur d'une meilleure connexion aux pôles depuis les zones plus rurales. Par ailleurs, le PDM vise à renforcer l'accessibilité au sein de ces pôles pour encourager les déplacements locaux, et permettre le recours aux mobilités actives. Dans cette dynamique, l'orientation retenue met en avant la complémentarité entre les déplacements longs et les trajets de proximité, permettant ainsi de créer un réseau de mobilité cohérent et durable, adapté aux besoins des citoyens et plus respectueux de l'environnement.

#### Orientation 2 : Construire un système de mobilité interconnecté

Cette approche vise à assurer une meilleure articulation entre les différentes offres de mobilité disponibles sur le territoire. Pour cela, elle agit sur l'amélioration des conditions d'intermodalité via la définition d'un maillage et d'une hiérarchisation de hubs de mobilité multi-serviciels, et sur l'amélioration des conditions de rabattement vers ces hubs. Également, elle implique de renforcer l'intégration de l'ensemble des modes de transport au sein d'un seul système (Maas), facilitant ainsi les correspondances et la multi-modalité, la planification des trajets et la gestion des déplacements. Il s'agit de garantir une meilleure lisibilité des offres existantes et une plus grande fluidité de déplacement pour les usagers. Le PDM vise également à réduire la dépendance à la voiture individuelle en offrant des alternatives attractives, par l'amélioration des performances des transports en commun, le développement du covoiturage, ou l'optimisation du stationnement pour libérer de l'espace en faveur des mobilités actives. Cette orientation s'appuie sur la construction d'un système de mobilité fluide, intégré et durable, où chaque mode de transport trouve sa place dans un ensemble cohérent et interconnecté.

#### Orientation 3 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers

L'orientation repose sur l'idée fondamentale que l'accès à la mobilité est un droit pour chaque individu, quels que soient ses moyens financiers, ses capacités physiques ou ses contraintes géographiques. Cette orientation vise à rendre accessible les offres de transports en commun pour les Personnes à Mobilité Réduite. Cela inclut l'adaptation des infrastructures (mise en accessibilité) ou le maintien de solutions de transport adaptées, ainsi que le recensement et la diffusion d'information liées à l'accessibilité.

L'orientation a également pour objectif d'encourager les usagers à adopter des modes de transport plus durables, comme les transports publics, les modes actifs ou les usages partagés de la voiture. Cela passe par des actions de sensibilisation et de communication sur l'ensemble des offres et services disponibles. Cette orientation vise ainsi à garantir une mobilité plus juste et inclusive, en s'assurant que chacune et chacun, quel que soit son profil ou sa situation, puisse bénéficier d'une mobilité de qualité et adaptée à ses besoins.

#### **Orientation 4 : Améliorer la qualité de vie**

Le PDM cherche à améliorer la qualité de vie des usagers en repensant l'aménagement des espaces publics et en limitant les impacts négatifs liés aux circulations motorisées. Cette approche consiste d'une part à réaménager l'espace urbain pour favoriser le recours à une mobilité plus durable, tels que la marche, le vélo ou les transports en commun. Cela inclut la réalisation d'une charte d'aménagement de l'espace public, et de développement des itinéraires cyclables. Également, l'orientation vise une meilleure cohabitation tous modes, par un apaisement de la circulation et de l'espace public. Elle s'accompagne d'actions en faveur du développement de l'électromobilité. Cette orientation cherche à créer un environnement urbain plus agréable, plus sain et plus durable, en maîtrisant la place de la voiture et en renforçant les infrastructures pour les modes de transport alternatifs.

#### **Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises**

L'orientation a pour objectif de favoriser le passage du transport de marchandises routier vers des modes plus écologiques, comme le ferroviaire, le fluvial ou le transport multimodal. Cela passe par la consolidation et le recours au Schéma de desserte fluviale et ferroviaire, et par le pilotage d'une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE. Également, l'orientation vise à accompagner le développement d'une logistique urbaine plus durable et performante, notamment par le suivi de la mise en œuvre des démarches en cours.

#### **Orientation 6 : Faire vivre collectivement la politique de mobilité**

L'orientation met l'accent sur la gestion collaborative et le suivi de la politique de mobilité, afin de garantir sa mise en œuvre et son efficacité. Elle repose sur une gouvernance partagée, impliquant les acteurs clés autour d'une gestion coordonnée, favorisant la concertation et la prise de décision collective pour garantir la pertinence et l'adaptabilité du PDM. Également, l'orientation s'appuie sur la structuration d'une démarche d'observation et de suivi des actions du Plan de Mobilité. Cela inclut la collecte de données, la mesure des progrès réalisés, et l'ajustement des actions en fonction des retours d'expérience et des évolutions des besoins. Un suivi régulier permettra d'ajuster les actions et d'assurer la réactivité et l'efficacité de la politique de mobilité à long terme.

# Le détail du plan d'action

Le plan d'actions présente, pour chacun des thèmes, les actions à caractère opérationnel du Plan de Mobilité. Ces actions sont réparties selon les 6 orientations et déclinées en 14 axes. Le plan d'action, doit permettre de répondre aux orientations et objectifs visés. Celui-ci a été développé en se basant sur :

- Les enjeux relevés en phase de diagnostic et auprès des acteurs locaux ;
- Les phases de concertation et échanges avec les acteurs institutionnels et les acteurs publics ;
- Les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure du plan d'action, chacune des actions envisagées est présentée sous forme d'une fiche action, contenant :

- Un chapeau introductif par axe, intégrant un rappel du diagnostic permettant de saisir la portée de l'action, et des objectifs ;
- Une fiche descriptive pour chaque action, avec la description de l'action, et une identification des conditions de réussite, et des points de vigilance ;
- Un tableau de bord programmatique par axe, avec les incidences environnementales, une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques, le budget et les subventions mobilisables, l'horizon de projet, et les indicateurs de suivi et d'efficacité des actions.

Le plan d'action est détaillé ci-dessous.

<b>Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire</b>
Axe A : Conforter et renforcer les liaisons entre pôles
Axe B : Favoriser un territoire des courtes distances
<b>Orientation 2 : Construire un système de mobilité interconnecté</b>
Axe C : Favoriser l'articulation entre les offres et les services
Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle
Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal
<b>Orientation 3 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers</b>
Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire
Axe G : Accompagner aux changements de comportement
<b>Orientation 4 : Améliorer la qualité de vie</b>
Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture
Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées
<b>Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises</b>
Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises
Axe K : Améliorer les conditions d'accueil et de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activité
Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante
<b>Orientation 6 : Faire vivre collectivement la politique de mobilité</b>
Axe M : Assurer la gouvernance du PDM
Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM

# La compatibilité du projet de PDM avec les documents cadres

## La compatibilité avec le SRADET de la Région Hauts-de-France

Les partis pris et orientations du SRADET sont déclinés en 44 objectifs dont ceux relevant de mobilité peuvent être résumés par ces grandes entrées :

**Affirmer un positionnement de hub logistique.** Derrière cet objectif, il s'agit de :

- Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises ;
- Optimiser l'implantation des activités logistiques ;
- Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces.

L'orientation n°5 du PDM du SIMOUV « Décarboner la mobilité des marchandises » est entièrement consacrée à la mobilité des marchandises. Les 3 axes qui le composent permettent de contribuer à l'atteinte des objectifs associés du SRADET. En particulier, l'axe « Cœuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises » repose sur l'élaboration d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire et d'une stratégie foncière afin de favoriser et d'optimiser le transport de marchandises multimodal. L'axe L « Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante » porte sur la logistique urbaine et l'inscription des deux communautés d'agglomération dans le programme de logistique urbaine durable INTERLUD+ et la mise en œuvre des actions qui en découlent.

**Faire du Canal Seine-Nord Europe un vecteur de développement économique, industriel et un support d'aménités.** Il s'agit de :

Faire du CSNE un maillon structurant du Hub logistique Hauts-de-France en veillant notamment à la complémentarité et la mise en réseau des sites et infrastructures ;

- Optimiser l'usage de la voie d'eau par une mobilisation des terrains nécessaires au développement économique, touristique et récréatif du canal ;
- Tirer parti de la voie d'eau comme ossature des mobilités alternatives et des loisirs, notamment en facilitant l'accès aux berges et aux quais.

En reliant l'Oise à l'Escaut, le Canal Seine-Nord-Europe (CSNE) a pour but de créer une liaison fluviale à haute capacité entre le bassin parisien et les ports du Benelux. Cet aménagement offrira des opportunités pour le territoire du valenciennois. L'axe J « Cœuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises » avec la mise en place d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire et d'une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et des embranchements ferroviaires a pour objectif de tirer profit de la réalisation du CSNE. Ces actions contribuent par la même occasion à l'atteinte des objectifs du SRADET.

**Garantir un système de transport fiable et attractif.** Il s'agit de :

- Proposer des conditions de déplacements soutenables (en transports en commun et sur le réseau routier) ;
- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables ;
- Développer les pôles d'échanges multimodaux ;
- Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts de France ;



- Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires à la voiture individuelle.

Ces objectifs sont au cœur des 4 premières orientations du plan d'actions du PDM. Le PDM du SIMOUV prévoit la mise en place d'un système de mobilité qui repose sur :

- Le développement d'offres : covoiturage, aménagements cyclables, transport en commun avec la mise en place du nouveau réseau Transvilles, et la création de Lianes, de transport à la demande pour les professionnels associée ;
- Le développement de l'intermodalité : il repose sur la mise en place de pôles d'échanges multimodaux au niveau des gares. Par ailleurs, la mise en place de hubs hiérarchisés est inscrite dans le PDM avec, selon leur niveau, des services complémentaires de mobilité ;
- L'intégration des offres : outre les lieux d'intermodalité, le PDM prévoit la mise en place de la mobilité servicielle (MaaS) avec tous les acteurs de la mobilité, locale et régionale ;
- La prise en compte de tous les publics et la desserte des territoires les plus vulnérables : le PDM du SIMOUV intègre des solutions de mobilité pour tous les publics et usagers (personnes en situation de précarité mobilité, scolaires, salariés, personnes en situation de handicap) et pour les territoires les plus vulnérables notamment les quartiers prioritaires de la ville. Les offres de mobilité à disposition et à venir sont également à même d'offrir un panel élargi de solutions pour ces publics et territoires.

Ces offres ont pour but d'offrir des alternatives à la voiture particulière et d'inciter au report modal. En complément des actions d'accompagnement aux changements de comportement sont également inscrites dans le PDM du SIMOUV.

**Encourager la sobriété et organiser les transitions.** Il s'agit de :

- Réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre ;
- Améliorer la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie ;
- Encourager l'usage de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants, dont électriques et/ou gaz.

Les actions du PDM du SIMOUV décrites plus haut sont totalement inscrites dans les 3 premiers leviers permettant de décarboner les mobilités (cf. Stratégie Nationale Bas Carbone) : maîtrise de la demande de mobilité, recherche de report modal, remplissage des véhicules à travers le covoiturage. Il est à noter que ces leviers sont également efficaces pour les émissions de polluants atmosphériques.

En complément, le PDM du SIMOUV intègre des actions sur la mise en œuvre de la ZFE-m du Valenciennois et d'accompagnement à l'électromobilité (Axe I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées »). L'amélioration de la qualité de vie est un enjeu fort pour le PDM puisque l'orientation 4 y est entièrement consacrée. Outre des actions pour lutter contre les nuisances, elle comporte également des actions d'amélioration du cadre de vie regroupées dans l'axe H « Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture ».

## La compatibilité avec le SCoT du SIMOUV

Les interfaces entre le PDM et le SCoT de 2014 (évalué en 2020) sont essentiellement présentes dans le chapitre « Développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements ». Le projet de PDM y répond de la manière suivante :

- **Renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports en commun.** Le PDM vise à favoriser les courtes distances, notamment via une densification urbaine autour des pôles de mobilité, et via une mixité de fonction (Axe B « Favoriser un territoire des courtes distances. ») ;
- **Aménager les abords des gares, lieux stratégiques pour le développement d'une mobilité durable et prévoir l'aménagement et la pérennisation des pôles d'échanges, des parkings relais et des aires de stationnement.** Le PDM vise une hiérarchisation des lieux d'intermodalité, puis un aménagement avec des services et des liaisons de rabattement. Les gares sont identifiées comme des points d'intermodalité structurants du territoire (Axe C « Favoriser l'articulation entre les offres et les services »).
- **Développer l'usage des modes doux** pour les « déplacements courts », et « Organiser le maillage du territoire en infrastructures cyclable ». Le PDM s'inscrit dans la mise en œuvre des plans vélos et schémas modes doux des Communautés d'Agglomération, ainsi que dans une amélioration de la cohabitation des modes en centre-ville (pacification, apaisement, axe H « Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture ». Le PDM favorise également l'intermodalité, par l'aménagement d'itinéraires modes doux de rabattement vers les Hubs de mobilité.
- **Prévoir le stationnement des vélos.** Le PDM vise à créer un véritable système vélo, avec une implantation de services vélos, dont du stationnement adapté à chaque besoin : court, moyen et longue durée (sécurisé et non sécurisé).
- **Organiser la politique de stationnement.** Le PDM identifie le stationnement comme un levier d'action permettant un meilleur équilibre de l'espace public et des usages. Le développement du stationnement est encouragé à proximité du réseau de transport en commun (Axe E « Faire du stationnement un levier de report modal »).
- **Améliorer le management de la mobilité et favoriser l'usage partagé de la voiture.** Le PDM agit en faveur du développement du covoiturage, aussi bien pour les trajets en lien avec le travail, pour les déplacements sur les territoires voisins ou au sein même du SIMOUV. Le PDM vise une forte communication et sensibilisation de tous les publics, sur les offres et services existants, ainsi que sur les enjeux liés à la santé environnementale ou la sécurité (Axes D « Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle » et « Accompagner aux changements de comportement »).

## La compatibilité avec les PCAET des deux communautés d'agglomération

Le PDM du SIMOUV s'applique sur l'ensemble de son ressort territorial qui couvre les deux communautés d'agglomération de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut. Le PDM répond de la manière suivante aux priorités, axes et orientations qui composent leurs PCAET :

- **Accélérer le développement des usages du vélo.** Un axe fort du PDM du SIMOUV est de promouvoir et développer les offres alternatives à la voiture particulière. Parmi celles-ci, un accent particulier est mis sur le développement de l'usage du vélo, avec en perspective la mise en place d'un véritable « système » vélo composé à la fois d'infrastructures dédiées et de services associés. Plusieurs axes y sont consacrés : Axe B « Favoriser un territoire des courtes distances », Axe C « Favoriser l'articulation entre les offres et les

services », Axe E « Faire du stationnement un levier de report modal », Axe H « Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture ».

- **Optimiser la gestion des flux logistiques et du « dernier kilomètre ».** La gestion des flux logistiques et du « dernier kilomètre » ont clairement été identifiés comme des enjeux du territoire. Le projet de PDM y répond en y consacrant une orientation « Décarboner la mobilité des marchandises » et plusieurs axes. Les actions qui les composent comportent entre autres la définition d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire et l'inscription dans la démarche InterLUD+.
- **Développer la transition énergétique des véhicules et l'électromobilité.** L'axe I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées » contient 2 actions qui permettent d'accélérer la transition énergétique des véhicules, une sur le déploiement de la ZFE-m et une autre sur celle de l'électromobilité.
- **Accompagner au changement et sensibiliser à l'impact des transports sur le climat.** L'accompagnement aux changements de comportements est un axe d'action nécessaire à l'atteinte des objectifs du PDM, complémentaire des actions de développement des offres. L'axe G « Accompagner aux changements de comportement » y est ainsi consacré. De la même manière, l'axe I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées » comporte une action relative à la définition de la ZFE-m et des mesures de communication et de sensibilisation aux enjeux de qualité de l'air.
- **Réduire les besoins de déplacement.** La réduction des besoins de déplacement passe notamment par la recherche de courtes distances dans les déplacements et par un meilleur appariement entre lieux d'habitation et lieux visités. Si certains de ces leviers relèvent du SCoT, le PDM peut contribuer à cet objectif de développement d'offres de proximité et à une meilleure coordination entre politiques de transport et politiques d'aménagement (Axe B « Favoriser un territoire des courtes distances »).
- **Offrir un panel large de solutions de mobilité / Expérimenter de nouvelles offres de mobilité et favoriser le report modal.** Le ressort territorial du SIMOUV est déjà richement doté en offres de transport. Le projet de PDM a pour objectif de continuer à offrir un large panel de solutions de mobilité dans une perspective d'une réduction de l'usage de la voiture particulière et de report modal. Les actions associées peuvent relever d'actions de développement d'offres (Axe D « Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle ») mais également d'articulation entre ces offres pour favoriser l'intermodalité (Axe C « Favoriser l'articulation entre les offres et les services »).
- **Limiter la place de la voiture.** Le projet PDM a pour objectif d'offrir un meilleur partage de l'espace public afin de promouvoir les modes alternatifs à la voiture particulière et ainsi de limiter sa place dans l'espace public mais également dans les pratiques.
- **Réduire les émissions de polluants.** Le projet de PDM vise à favoriser les courtes distances, le report modal de la voiture particulière vers les modes alternatifs, le covoiturage et l'électromobilité. Ces leviers, au fondement des politiques de mobilité, et conformes avec les objectifs d'un PDM tels que défini par le code des transports, sont également efficaces pour réduire les émissions de polluants. Le PDM intègre également dans son projet la ZFE-m définie par Valenciennes Métropole (Axe I « Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées »).

The logo for SIMOUV features the word "SIMOUV" in a bold, white, sans-serif font. The letter "O" is replaced by a stylized white leaf or drop shape. The background is a dark blue gradient with abstract, overlapping light blue shapes in the upper right corner.

SIMOUV

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS

540 rue du Président Lécuyer - 59880 SAINT-SAULVER  
Tél. : 03 27 45 21 25 - Fax : 03 27 45 63 08 - E-mail : [contact@simouv.fr](mailto:contact@simouv.fr)

Réalisation : SIMOUV2021. ©SIMOUV, Transvilles et Fotolia. ISSN : 2650-0426