

SAINT SAULVE, le 04.12.2025

LE PRÉSIDENT

A

MAIRIE DE CONDE SUR L'ESCAUT

1 Place Pierre Delcourt

59163 CONDE SUR L'ESCAUT

A l'attention de Monsieur Grégory LELONG,

Monsieur le Maire

Nos réf. : GM/PRO/MAI/PCA/5087-25

LRAR : 1A 151 886 6750 1

Objet : Transmission du rapport d'enquête publique du Plan de Mobilité du Valenciennois

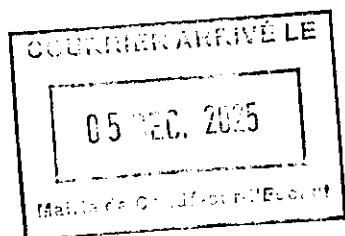
Monsieur le Maire,

Votre commune a accueilli une permanence de la commission d'enquête concernant l'élaboration du Plan de Mobilité du Valenciennois, et je vous en remercie.

A ce titre, vous trouverez ci-joint le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique. Ces documents sont à tenir à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique, soit jusqu'au jeudi 3 septembre 2026.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

SIMOUV
LE PRÉSIDENT DU SIMOUV
Syndicat Intercommunal de Mobilité et
d'Organisation Urbaine du Valenciennois
Zone Industrielle N°4
B.P.12 - 59 880 SAINT SAULVE
Tél : 03 27 45 21 25
Fax : 03 27 45 63 08
Guy MARCHANT
Courriel : contact@simouv.fr



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS



SIMOUV

CONCLUSIONS ET AVIS	Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille N°E25000094/59 du 08 juillet 2025 Arrêté N° 00051 de Monsieur le Président du syndicat Intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois en date du 11 juillet 2025
Objet	Elaboration du plan de mobilité du Valenciennois
Siège de l'enquête	SIMOUV 540 rue du président Lécuyer 59880 SAINT SAULVE
Durée de l'enquête	Du 04 août 2025 à 09h00 au 03 septembre 2025 à 16h30 inclus soit 31 jours consécutifs
Commission d'enquête Président Membres titulaires	Francis LECLAIRE Charles ADRIAN Josiane BROUET Patrick CHLEBOWSKI Maurice NAYE

Table des matières	4
1 – PREAMBULE	4
2 - L'OBJET DE CETTE ENQUETE PDM	6
3 - AVIS AU REGARD DU DOSSIER MIS A L'ENQUETE	6
3-1 La composition du dossier	6
3-2 La concertation préalable	7
3-3 La publicité et la communication	7
3-2-1 Les parutions légales – l’affichage	8
3-2-2 Accès au dossier	8
3-4 Le déroulement des permanences	8
4 - AVIS SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	8
4 -1 Le déroulement de l'enquête	9
4 – 2 La participation du public	9
5 - SYNTHESE DES AVIS DES COLLECTIVITES ET AUTRES ORGANISMES CONTACTES	9
6 - AVIS SUR LES OBSERVATIONS FORMULEES, LES THEMES ABORDES, LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	11
6-1 Les observations formulées	11
6-2 Les thèmes abordés	11
6-2-1 Densité Transports en Commun	12
6-2-2 Cohérence Réseau cyclable	12
6-2-3 Liaison avec la Belgique	12
6-2-4 Adéquation Horaires Bus / Ets scolaires	13
6-2-5 Aménagements Voiries	13
6-2-6 Abonnements Attractifs	13
6-2-7 Point de Contact Unique pour les Transports	13
6-2-8 Etre partie prenante du PDM	13
6-2-9 Incivilités routières	14
6-2-10 Non-respect Horaires de Bus	14
6-2-11 Entente entre modalités de transports	14
6-2-12 Réseau Ferré Circulation	14
6-2-13 Liaisons inter-zones Flex TAD	14
6-2-14 Création Parkings Sécurisé	14
6-2-15 Sécurité Piétons	14
6-2-16 Prolonger Ligne Tramway	14
6-2-17 Accessibilité au réseau	15
6-2-18 Qualité de l'air	15
6-2-19 Anomalies dossier soumis à l'enquête	15
6-2-20 Amélioration Location scooter et vélos électriques	15
6-2-21 Fréquence des lignes	15
6-2-22 Réseau Navettes	15

6-2-23 Bouchons A2	16
6-2-24 Compétence du SIMOUV	16
6-2-25 voie d'eau.....	16
6-2-26 Amélioration Mobilier Urbain.....	16
6-2-27 Zone à Faible Emission.....	16
6-3 Les réponses du maître d'ouvrage	16
7 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	17

1 – PREAMBULE

Un Plan De Mobilité (PDM) est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants. Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements pour les 10 années à venir. Il est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans, pour assurer la mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM doit permettre un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès au territoire, d'une part, et à la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Le PDM définit donc au travers d'un plan d'action une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

2 - L'OBJET DE CETTE ENQUETE PDM

Le contenu et le régime du PDM sont régis par les dispositions du code des transports (Articles L. 1214-1 et suivants et leurs dispositions réglementaires d'application), en application des lois suivantes :

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui crée l'outil de Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui souligne l'équilibre durable entre les besoins en mobilité et la nécessité de protéger l'environnement et la santé ;

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, mettant en cohérence les différentes politiques de la Ville ;

La Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation citoyenne et la citoyenneté des personnes handicapées qui rend obligatoire l'insertion d'une annexe accessibilité au sein des PDM pour garantir la mobilité des personnes handicapées ;

Les Lois Grenelle 1 et 2 (respectivement du 3 août 2009 et 12 juillet 2010) qui rendent obligatoires la réalisation de l'annexe environnementale, exposant notamment les incidences du projet sur l'environnement ;

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, transformant en profondeur la politique des mobilités, dans l'objectif de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres, renommant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM).

Entre autres, le PDM définit au travers d'un plan d'action, une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile, de développement des transports en commun, des usages partagés des véhicules motorisés et des modes actifs, d'organisation du stationnement et des conditions d'approvisionnement, dans un projet de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé, de la sécurité de tous les modes de déplacement, et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

Au regard de la LOM, l'élaboration du PDM s'inscrit dans l'organisation suivante :

La Région devient chef de file en matière de mobilité et élabore une cartographie des bassins de mobilité, et élabore à l'échelle de chaque bassin un contrat opérationnel de mobilité ;

Le PDM est soumis pour avis aux conseils départementaux, régionaux et aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat ;

L'élaboration du PDM se fait désormais en concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transport ;

Un comité des partenaires est associé à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité ;

Le PDM est compatible avec le PCAET s'il recouvre un périmètre égal ou supérieur au périmètre de ressort territorial, sinon il doit être pris en compte ;

Le PDM vise l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires les moins denses ou ruraux, des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. La sécurité des Engins de Déplacements Personnels est également considérée dans les objectifs de sécurité. S'y ajoute également l'amélioration des franchissements des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et pour les véhicules de transport scolaire ;

Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.

Ainsi, la LOM modifie et renforce les compétences des EPCI, avec une possibilité d'action sur l'ensemble des services de mobilité :

Services réguliers de transport public de personnes ;

Services à la demande de transport public de personnes ;

Services de transport scolaire ;

Services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement) ;

Services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement) ;

Services de mobilité solidaire (personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite).

3 - AVIS AU REGARD DU DOSSIER MIS A L'ENQUETE

3-1 La composition du dossier

La composition du dossier est détaillée au paragraphe 1-10 « Composition du dossier » du rapport.

Le dossier est composé des pièces suivantes :

Arrêté N° : 00051 en date du 11-07-2025 de Monsieur le Président du SIMOUV prescrivant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique relative à l'élaboration du Plan De Mobilité du Valenciennois.

- Sous-dossier Plan De Mobilité du SIMOUV

TOME 1 – Diagnostic

TOME 2 – Stratégie

TOME 3 – Actions

Annexe accessibilité

- Sous-dossier rapport environnemental – Rapport de présentation

TOME 1 – Résumé non technique

TOME 2 – Etat initial de l'environnement

TOME 3 – Justification des choix au regard de l'environnement

TOME 4 – Analyse des incidences

TOME 5 – Indicateurs

- Sous dossier délibérations
- Sous dossier bilan de la concertation
- Sous dossier avis des Personnes Publiques Associées
- Sous dossier réponse du SIMOUV à l'avis de la MRAe

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Le dossier présenté à l'enquête publique est conforme aux articles L.1214-1 et suivants et R.1214-1 et suivants du Code des Transports quant à sa composition et aux différentes pièces réglementaires qu'il doit comporter.

Il s'agit d'un dossier clair et didactique moyennement volumineux qui peut être appréhendé assez facilement par le public.

Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, particulièrement bien renseigné et détaillé pour qu'il puisse se faire une opinion sur les enjeux et modalité du Plan de Mobilité du Valenciennois et les objectifs de celui-ci.

3-2 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 de 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, les journaux 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.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

La concertation préalable a été organisée conformément à l'article L121-17 du Code de l'Environnement.

Les moyens mis en place pour le déroulement de cette concertation et une information optimale des habitants sont proportionnés à l'enjeu et l'ampleur du projet.

3-3 La publicité et la communication

3-2-1 Les parutions légales – l'affichage

Conformément à l'article 8 de l'arrêté de Monsieur le Président du SIMOUV du 11 juillet 2025, l'avis annonçant l'ouverture de l'enquête a bien été affiché au siège social du SIMOUV, aux sièges des deux communautés d'agglomérations membres : Valenciennes Métropole et Porte du Hainaut, dans les communes où se sont tenues les permanences : Valenciennes, Saint-Amand les Eaux, Denain, Condé sur l'Escaut et Wallers, ainsi que dans la totalité des communes du périmètre concerné.

L'affichage a été réalisé 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et maintenu durant toute sa durée. Les membres de la commission ont contrôlé la réalisation de cet affichage par les mairies, le 21 juillet 2025 et lors des permanences.

Les parutions légales ont bien eu lieu dans 2 journaux diffusées dans le Nord et le Pas de Calais 15 jours avant l'ouverture et rappelées dans les 8 premiers jours de l'enquête. La commission d'enquête a eu connaissance de l'ensemble de ces parutions.

Dans les mêmes conditions de délai, l'avis était consultable sur les sites internet du SIMOUV, des communautés d'agglomérations de Valenciennes Métropole et Porte du Hainaut.

Un communiqué de presse a été rédigé par le SIMOUV rappelant l'objet de l'élaboration du Plan De Mobilité ainsi que les modalités de déroulement de l'enquête publique et paru dans le journal « La Voix du Nord » édition de Valenciennes le 24-08-2025.

En parallèle, des publications ont été faites sur les réseaux sociaux LinkedIn du SIMOUV et des communautés d'agglomérations de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

La commission d'enquête a constaté que l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable a bien été respecté mais constate toutefois que l'affichage à l'intérieur des collectivités et mairies n'est pas toujours accessible au public.

La publicité légale a été respectée ainsi que d'autres moyens (communiqué de presse, réseaux sociaux) afin d'assurer une diffusion optimale de l'information.

3-2-2 Accès au dossier

La possibilité de consulter le dossier était bien effective.

- Dans les 6 mairies lieu de permanence
- Sur les sites internet du SIMOUV et des communautés d'agglomérations de Valenciennes Métropole et Porte du Hainaut
- Sur la plateforme numérique : <https://www.registre-numerique.fr/plan-de-mobilite-valenciennois>
- Sur un poste informatique dédié au siège du SIMOUV

3-4 Le déroulement des permanences

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté de Monsieur le Président du SIMOUV du 11-07-2025 en prescrivant le déroulement.

L'ensemble des permanences prévues à l'article 7 de l'arrêté a été assuré par les membres de la commission d'enquête à l'exception de la permanence du 13-08-2025 qui s'est terminée à 15H00 au lieu de 16H30 due à la décision de la Mairie de Denain de changer ses horaires en raison des fortes chaleurs. Aucun incident n'a entaché les permanences.

Seules 37 personnes se sont déplacées à ces permanences.

4 - AVIS SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

4 -1 Le déroulement de l'enquête

A l'issue de l'enquête publique d'une durée de 31 jours consécutifs soit du 4 août 2025 au 3 septembre 2025, il apparaît que :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête.
- Les publications légales de l'avis d'enquête ont été faites dans deux journaux quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans la première semaine de l'enquête.

• Le dossier « papier » d'enquête et un registre relatif à ce Plan De Mobilité ont été mis à la disposition du public au siège de l'enquête au SIMOUV à Saint-Saulve ainsi dans les 5 lieux de permanences.

• Le dossier était consultable en ligne sur les sites du SIMOUV www.simouv.fr au sièges des communautés d'agglomérations Valenciennes Métropole www.valenciennes-metropole.fr et de la Porte du Hainaut www.applo-porteduhainaut.fr et sur la plateforme numérique <https://www.registre-numerique.fr/plan-de-mobilite-valenciennois>

• Un registre électronique via un site internet dédié était mis à disposition du public.

• Les membres de la commission d'enquête ont tenu les 30 permanences prévues.

• Des réunions ont eu lieu avec les services du SIMOUV porteur du projet

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Les termes de l'arrêté de Monsieur le Président du SIMOUV du 11 juillet 2025 ayant organisé l'enquête ont été intégralement respectés.

4 – 2 La participation du public

Le public s'est peu manifesté durant l'enquête ; la participation s'est faite presque totalement via le registre dématérialisé :

• Visiteurs sur le site : 1015

• Téléchargements de document : 432

• Observations et courriers déposés : 122 observations dont 10 sur l'adresse internet dédiée, 9 sur registres papiers (Valenciennes, Denain, Saint-Amand les Eaux et Condé sur l'Escaut)).

Au vu du nombre d'observations recueillies, le procès-verbal de synthèse a repris l'ensemble des observations pour les soumettre au maître d'ouvrage le SIMOUV. Toutefois, les membres de la commission ont classé les observations en 28 thèmes principaux correspondants aux préoccupations du public, notons qu'un thème sans objet a été créé.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Le manque de participation du public sur un territoire recouvrant 82 communes ne peut être imputé au manque de publicité et de communication qui a été respecté et bien mené tout au long de l'enquête, le SIMOUV ayant même rédigé un communiqué de presse pour l'ensemble des acteurs concernés.

Cependant la période de l'enquête publique du 4 août au 3 septembre en pleine période de vacances estivales peut, peut-être expliquer ce manque de participation, deux inscriptions au registre dématérialisé en font la remarque (E128, @122)

5 - SYNTHESE DES AVIS DES COLLECTIVITES ET AUTRES ORGANISMES CONTACTES

• Sur les 22 délibérations reçues dont 2 hors délai réputées favorables :

• 17 présentent un avis simple dont 1 hors délai, n'exprimant aucune remarque particulière.

- Parmi les 4 avis avec réserves dont 1 hors délai réputée favorable,
 - 1 évoque le caractère excentré de son territoire réclamant un réseau plus dense,
 - 1 relève l'absence d'écoute des communes rurales,
 - 1 relève l'absence de moyen de la commune pour organiser des déplacements doux ou alternatifs à la voiture,
 - 1 émet deux réserves : compléter le diagnostic sur le volet transports de marchandises ; définir la priorisation des actions et en particulier celles relatives à la mise en place de la gouvernance.
- 1 avis est défavorable au motif que la gratuité pour tous n'est pas abordée

	Favorable dont 2 réputées favorables	Favorable avec réserve	Réservé	Défavorable	Avis non transmis	Total
Communes	16	2	0	1	63	82
EPCI	2	0	0	0	0	2
Préfecture		1	0	0	0	1
total	18	3		1	63	
Répartition des avis des communes selon leur nature	20%	2%	0%	1%	77%	
Répartition des avis transmis selon leur nature	82%	14%	0%	4%		

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

L'absence massive de réponse des communes peut être la marque d'un désintérêt vis-à-vis du sujet ou le fait que l'absence de réponse est considérée comme un avis favorable.

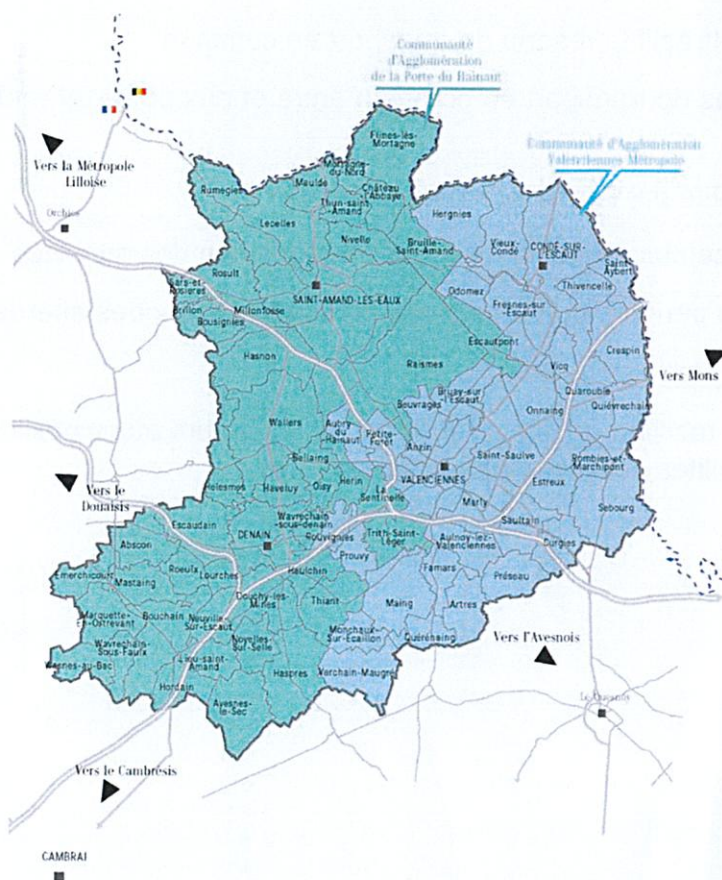
L'absence de réponse de communes favorables au projet par le fait que la non réponse équivaut à un avis favorable ne permet pas d'avoir un résultat fiable puisque lié à la supputation que l'absence de vote est due à cette tendance favorable.

Dans le cadre de l'orientation 5 : décarboner la mobilité des marchandises ; il aurait été utile dans la perspective du développement du report modal pour le transport des marchandises en direction du fret ferroviaire et de l'exploitation de la voie d'eau (Escaut - Futur Canal Seine Nord Europe) dans le cadre de la concertation préalable de consulter notamment la Chambre de Commerce et d'Industrie de Valenciennes, la SNCF ainsi que les Voies Navigables de France directement concernés par cette orientation et à même d'apporter un avis éclairé sur ce sujet

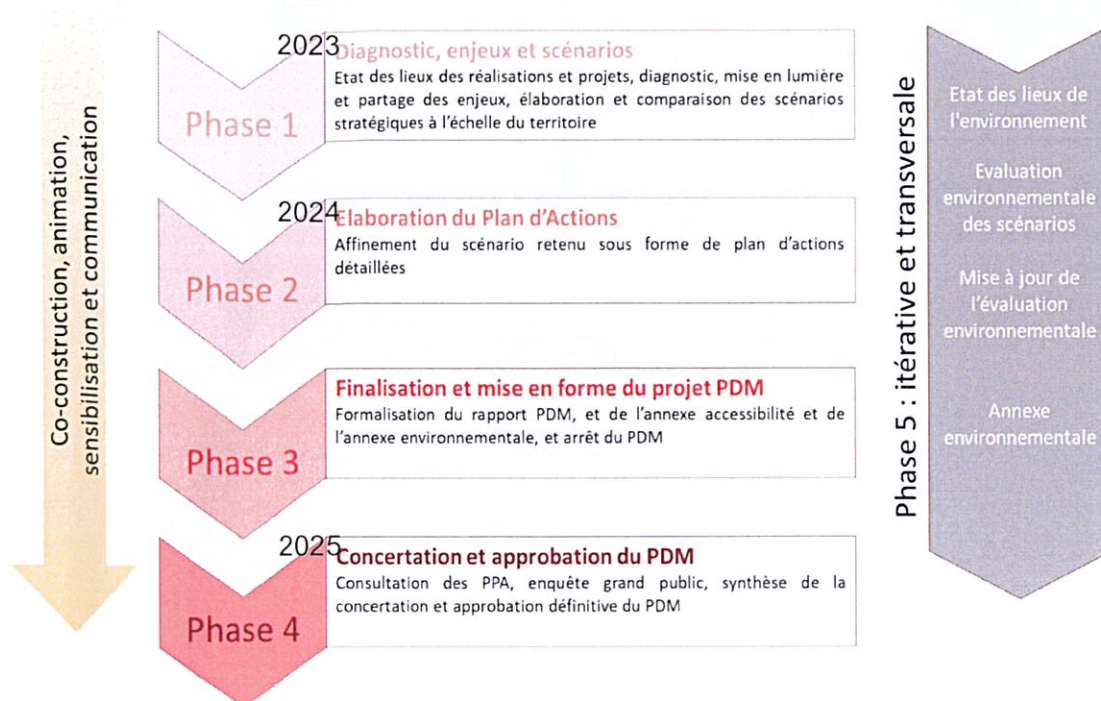


1 – 3 – 1 – 2 – 2 le périmètre du PDM

Le PDM s'étendra sur le territoire des 82 communes constituées par la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut et la communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole.



Source : dossier d'enquête publique



La stratégie retenue :

Scénario 2 –Multipolaires

Les grands principes du scénario retenu

- Conforter et rendre attractif le réseau de transport en commun
- Développer des lignes de transport en commun entre et aux pôles, et renforcer la centralité de Valenciennes
- Favoriser l'intermodalité par l'aménagement
- Intégrer la première ceinture dans le dispositif de régulation des mobilités
- Faire de l'intérieur du périphérique un espace favorable aux modes alternatifs à la voiture

Le scénario «Multipolaire» retenu :

Un scénario qui favorise un meilleur équilibre territorial, et le recours aux mobilités alternatives à la voiture, notamment les mobilités actives (piétons, vélos)

6 - AVIS SUR LES OBSERVATIONS FORMULEES, LES THEMES ABORDES, LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

6-1 Les observations formulées

Le projet du PDM du Valenciennois s'étend sur un périmètre unique et resserré autour des agglomérations de Valenciennes – Condé sur Escaut – Saint Amand Les Eaux – Wallers et Denain. Ce projet concerne 2 communautés d'agglomération : Valenciennes Métropole (35 communes – 200 000 habitants) et Porte du Hainaut (47 communes – 160 000 habitants). Ce périmètre devrait permettre d'impliquer davantage les acteurs dans la gouvernance, favoriser l'appropriation du plan et faciliter sa mise en œuvre et son suivi ; toutefois, comme beaucoup de plans et programmes couvrant un vaste territoire, le public s'est peu mobilisé pour y apporter des observations, propositions et contre-propositions. On relève 134 observations pour 229 occurrences sur un tel territoire et 11 observations de la commission d'enquête.

Si les observations sont peu nombreuses – état de fait que l'on ne peut pas imputer à la publicité de l'enquête qui a été très bien menée – la qualité de ces dernières est à mettre en avant. De nombreux thèmes ont été abordés l'on pouvait remarquer la motivation des propositions et contre – propositions, le thème « densité des transports en commun » est celui qui a été le plus abordé et développé.

La commission d'enquête souligne la réaction du public en constatant le décalage du contenu du dossier présenté à l'avis du public et leurs attentes qui sont toutes autres.

L'incompréhension entre le dossier de Plan en tant qu'outil de planification d'actions soumis à l'enquête et le plan de réseaux de transports que le public pensait découvrir a amené le public à se positionner.

Cette position qui aurait voulu qu'elle soit axée sur l'analyse des avantages et des inconvénients du Projet de Plan de Mobilité s'est orientée plus principalement sur le rappel de ce qui existait et qu'il y aurait lieu de remettre en service. D'une autre manière, il existe aussi une analyse plus terre à terre des carences, des anomalies et des manquements (dans l'esprit des citoyens) liée à l'ensemble des mobilités.

Ces contributions classées par thèmes, que vous trouverez ci-après, sont, pour notre part, le moyen dont s'est servi le public pour apporter son avis sur le projet de Plan de Mobilité. Ces thèmes sont donc une aide effective aux différents groupes de travail qui seront mis en place pour finaliser le Plan de Mobilité.

Certains thèmes peuvent être « hors sujets » mais apparaissent dans ce document afin de conserver la trace de l'expression du contributeur, expression qui tout en étant hors sujet et n'appelant pas de réponse du SIMOUV permettra à ce dernier de diffuser ces « hors sujets » vers les services concernés pour suite à donner.

6-2 Les thèmes abordés

6-2-1 Densité Transports en Commun

La thématique fait l'objet de 58 observations, il s'agit du sujet sur lequel le public s'est le plus exprimé.

Parmi les observations reviennent régulièrement l'absence de liaison inter gare et de transports entre la France et la Belgique, la prolongation de la ligne de tramway, l'établissement de points de contact uniques, les problèmes de liaison pour les communes rurales excentrées de Valenciennes, l'augmentation des cadences des bus et des tramways et la possibilité d'y transporter un vélo, le manque de bus à certaines heures.

Plusieurs usagers font état d'un changement intervenu dans les horaires et les circuits il y a environ un an et estime que la nouvelle règle est plus pénalisante et moins pratique pour eux.

6-2-2 Cohérence Réseau cyclable

Le vélo occupe une place croissante sur le territoire, surtout autour de Valenciennes, Saint-Amand-les-Eaux et Denain. Néanmoins, Valenciennes figure parmi les 10 villes les moins bien notées en France pour le vélo.

Les infrastructures restent fragmentées et manquent de liaisons continues avec les communes voisines.

La majorité des aménagements sont des bandes cyclables, faciles à déployer mais peu sécurisées. Il existe un manque d'infrastructures qui conviennent aux débutants, enfants et usagers occasionnels, favorisant l'initiation et favoriser le changement de comportement.

Il est à noter que 67 % des habitants jugent la pratique du vélo peu ou pas sûre. Les principales difficultés relevées sont l'insécurité (30 %) et l'inadaptation des infrastructures (55 %).

À Valenciennes, on retrouve quelques parkings vélos et un service de location en libre-service (Donkey Republic). Seulement 26 % des arceaux sont couverts, et les gares ne proposent que peu de stationnements sécurisés.

Plusieurs documents de planification existent : schéma régional, départemental, intercommunal et plan vélo métropolitain. Ces schémas visent à résorber les discontinuités et à améliorer la sécurité, mais manquent de coordination transversale.

Points forts : un territoire propice aux déplacements courts, 2/3 des trajets font moins de 5 km, et des aménagements ont le mérite d'exister.

Points faibles : réseau fragmenté, manque de cohérence, absence de programmation claire, coupures urbaines et manque de stationnement.

Les enjeux majeurs sont de construire un véritable « système vélo », assurer la continuité des réseaux et encourager les changements de comportements par la communication.

6-2-3 Liaison avec la Belgique

Cette contribution émane de personnes travaillant à l'European Union Agency for Railways et d'autres sont des particuliers ayant plus particulièrement la nécessité de se déplacer pour le travail.

La remise en service des liens ferrés avec la Belgique avec une densité d'échanges entre les deux pays dans des jours et plages horaires plus importantes sans pénaliser les vacances scolaires et les week-end est identifiable à un serpent de mer. L'arrêt de la ligne SNCF Valenciennes - Quiévrain aux passagers date de 1964 et cette demande apparaît de manière récurrente dans la presse.

La solution idéale serait un prolongement de la ligne tramway jusqu'à Quiévrain afin d'obtenir une solution viable écologiquement.

Il serait plus économique, plus facilement réalisable bien qu'écologiquement moins adaptée d'établir une desserte routière répondant aux besoins (voir thème 6 – 2 – 21).

6-2-4 Adéquation Horaires Bus / Ets scolaires

Pas moins de 19 observations reviennent régulièrement et de façon récurrente quant aux horaires inadaptés entre les horaires de bus et les établissements scolaires. Il peut ne plus y avoir de bus après 17h avec des élèves qui sortent des cours au-delà de ces heures. Les retards seraient fréquents et génèrent des arrivées tardives en cours le matin.

Il y aurait aussi un manque de fiabilité des lignes (suppressions ou passages de façon aléatoire), réduction des fréquences de passages avec un fort ressenti d'isolement en milieu rural.

Le manque de coordination entre les opérateurs est peut-être une des causes de ces dysfonctionnements ?

Enfin, les usagers manifestent aussi un mécontentement depuis des modifications du réseau en juillet 2024.

6-2-5 Aménagements Voiries

Les aires de covoiturage existantes sont insuffisantes et nécessiteraient un meilleur emplacement qui autorise à aussi de pouvoir bénéficier de l'utilisation de son vélo ou de location de vélo pour les derniers kilomètres.

Pour cela, il serait intéressant, voir judicieux, d'aménager à proximités immédiates des aires de covoiturations mais aussi des gares, des « connexions » avec des pistes cyclables. Cela pourrait permettre une incitation forte à l'utilisation du vélo.

Par ailleurs, il serait bien que les aménagements de voiries permettent une « cohabitation » des différents types d'usagers (automobilistes, vélo, piétons, mais aussi trottinettes). Pour cela, il devient important de prendre conscience que ces différents modes de transports doivent se respecter afin d'assurer sa propre sécurité et celle d'autrui. Cela passera par des aménagements de voiries accompagnés de balisages, et de panneautages pour rappeler à chacun du bien vivre ensemble.

6-2-6 Abonnements Attractifs

Ces contributeurs demandent

- la gratuité de tous les transports en commun pour les particuliers
- des abonnements attractifs pour les entreprises.
- Et ont remarqué que la meilleure façon de rendre les transports en commun attractifs, c'est de les rendre gratuit.....

6-2-7 Point de Contact Unique pour les Transports

Les contributeurs demandent un point de contact unique concernant les transports comme prévu par l'accord de siège.

6-2-8 Etre partie prenante du PDM

Les contributeurs (association et entreprise) demandent à être acteur dans la mise en œuvre du PDM. Cette demande s'avère réaliste dès lors où le vécu de l'utilisateur et ses besoins transparaît au travers de ces demandeurs.

6-2-9 Incivilités routières

Code général des collectivités territoriales :

[Article L2213-1](#)

[Modifié par LOI n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 - art. 50](#)

« Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et l'ensemble des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.

Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles [L. 2213-2](#) et [L. 2213-3](#), des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'Etat dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation. »

6-2-10 Non-respect Horaires de Bus

Les contributeurs demandent :

- tout simplement que les bus soient à l'heure...et plus nombreux pour **satisfaire tous les usagers.**
- de respecter les arrêts, et prolonger les horaires.....
- De repenser la fréquence des lignes rapides Lilligo 1 et 2, ainsi que les horaires des navettes « le cordon ».....

6-2-11 Entente entre modalités de transports

Les 5 observations portent essentiellement sur un élargissement des horaires des lignes pour mieux correspondre avec le « Flexo », ainsi qu'une meilleure concertation entre les transports du Valenciennois et ceux de la Région pour faciliter les correspondances.

Une concertation avec la SNCF serait bienvenue.

6-2-12 Réseau Ferré Circulation

Des trains sont supprimés occasionnant des gênes très importantes dans la vie des usagers.

6-2-13 Liaisons inter-zones Flex TAD

En milieu rural, remplacer les bus par des navettes de transport à la demande.
Souhait d'un service FlexTAD plus fiable.

6-2-14 Création Parkings Sécurisés

La demande de création d'un parking sécurisé sur Escaudain – Louches, et notamment aux abords des gares fait l'objet de 5 observations de la part du public.

6-2-15 Sécurité Piétons

Les marquages au sol des passages protégés pour piétons sont effacés à de nombreux endroits.

6-2-16 Prolonger Ligne Tramway

Demande de prolongation du tram jusqu'à Bouchain.

Une ligne de tram était prévue entre Crépin, Quiévrechain, Onnaing en direction de Saint-Saulve Valenciennes, pourquoi ne pas la concrétiser ?

De même pour l'axe Aniche Denain.

6-2-17 Accessibilité au réseau

La thématique fait l'objet de 4 observations.

L'association L.E.A propose une charte pour garantir l'accessibilité universelle dans l'arrondissement de Valenciennes et réclame un calendrier précis pour tous les points d'arrêt, ainsi qu'une participation associative au Plan De Mobilité.

La liaison ferroviaire Valenciennes – Paris s'est dégradée avec moins de trains directs, des trajets plus longs et des coûts en hausses, posant des problèmes d'accessibilité. Les besoins des usagers travaillant en 3x8 et sans permis soulignent la nécessité d'adaptations spécifiques.

Le progrès en matière d'accessibilité ferroviaire reste trop lent depuis la loi de 2005, et le calendrier actuel de travaux (2027) doit être révisé.

L'accessibilité doit être prioritaire, intégrée dès le lancement du projet MaaS et dotée de moyens humains dédiés, afin de préserver l'autonomie des seniors.

6-2-18 Qualité de l'air

Les contributions au nombre de 3 portes sur l'amélioration de la qualité de l'air qui doit devenir une priorité, avec un suivi dédié et des mesures comme la réduction généralisée des vitesses. Le plan de mobilité sur 10 ans vise à limiter la place de la voiture, développer les mobilités douces et renforcer les transports en commun

6-2-19 Anomalies dossier soumis à l'enquête

Le dossier soumis à enquête comporterait plusieurs anomalies le rendant contestable. La commission d'enquête apprécie la conformité d'un dossier sur le fait que les différentes pièces du dossier demandées par la législation sont présentes.

D'autre part, une contributrice soupçonnant la commission d'enquête de censure de certaines contributions, une réponse lui a été adressée, le jour-même, par la commission d'enquête rappelant que les principes déontologiques d'un commissaire enquêteur comportent entre autres son honnêteté et son indépendance.

6-2-20 Amélioration location scooter et vélos électriques

La ville, qui accueille des manifestations avec des organisations internationales manquerait de services de location de vélos et de scooters électriques adaptés.

Un équipement adapté et des solutions pour les vélos, y compris de location de vélos serait à réfléchir. Cela permettrait (peut-être) à laisser davantage d'automobiles en périphérie de ville.

Le développement du vélo quotidien pourrait être soutenu par des services d'entretien, de prêt et des infrastructures pour vélos-cargos ou tricycles.

Reste aussi à vérifier que l'application DONKEY REPUBLIC soit assez explicite et ergonomique pour les utilisateurs. Des utilisateurs regrettent de n'avoir qu'un service téléphonique dispensé en anglais (par exemple).

Une approche intégrée mobilité durable renforcerait l'accessibilité et la qualité de vie pour les habitants et les visiteurs.

6-2-21 Fréquence des lignes

Il est nécessaire de vérifier l'utilité d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des lignes « autobus » entre France et Belgique afin d'assurer le service dans des plages utiles aux travailleurs et étudiants. (voir thème 6-2-3)

6-2-22 Réseau Navettes

Deux observations qui rejoignent la thématique « ADEQUATION HORAIRES BUS / ETABLISSEMENTS SCOLAIRES / ZONES DELAISSEES PAR LES TRANSPORTS ». L'approche est davantage sur les navettes qui ne sont pas utilisées de manière efficiente. N'est-il pas mieux de mettre des navettes ou mini bus avec des horaires définis avec des fréquences de 30 minutes sur des lignes régulières, que d'avoir des navettes à la demande qui ne sont occupées que par 1 à 3 personnes ? L'objectif étant de limiter l'usage des voitures

Quid des communes là aussi délaissées par les transports comme Odomez, Hergnies, Vieux condé, Saint Amand, Moulins les lous.

6-2-23 Bouchons A2

Ce contributeur demande le passage à 3 voies de l'A2.

6-2-24 Compétence du SIMOUV

Le SIMOUV doit se donner les moyens de réussir le PDM. Pour ce faire, le SIMOUV a établi sur 10 ans les moyens techniques, humains et financiers dont il aura besoin pour mener à bien sa mission. Le succès sera assuré si les décisions prises par les participants aux différentes orientations sont suivies d'effets. Les décisions concernant les structures, infrastructures, moyens techniques à mettre en œuvre se traduiront par une planification comptable et financière afin de réaliser les investissements attendus.

6-2-25 Voie d'eau

La mise en œuvre des navettes fluviales permettant d'assurer une éco mobilité peut s'avérer possible pour des personnes disposant de temps. La voie d'eau est un mode de transport lent qui est très intéressant sur bien des plans dont la décarbonation par report modal du transport routier. Sa lenteur ne permet pas le transport de marchandises soumis à la pratique logistique du « flux tendu ».

6-2-26 Amélioration Mobilier Urbain

L'implantation des arrêts de bus, souvent situés à quelques mètres des portails et clôtures engendre plusieurs problèmes concrets :

Nuisances sonores : Les allers-retours des bus quasi vides, les freinages, les cris et discussions des usagers perturbent la tranquillité des habitants, et notamment en provoquant des aboiements intempestifs chez les chiens, déjà sensibles aux bruits extérieurs.

Nuisances visuelles : Les poteaux et abribus, parfois imposants et souvent mal placés, défigurent le paysage et rompent l'harmonie des espaces ruraux, sans apporter de réelle utilité, à la vue du nombre d'utilisateurs.

Gêne pour les piétons : Les trottoirs, lorsqu'ils existent, sont rétrécis ou obstrués, obligeant les riverains à contourner ces installations, et parfois au péril de leur sécurité.

Propreté défaillante : Les déchets laissés par les rares usagers (emballages, mégots, tickets, etc...) s'accumulent autour des arrêts, sans qu'aucun nettoyage régulier ne soit assuré par la société. Ces incivilités transforment nos abords en dépotoirs.

6-2-27 Zone à Faible Emission

La Loi de simplification de la vie économique votée le 17 juin 2025 inclut la suppression des ZFE-m. Cette suppression est donc actée à moins d'une censure du Conseil Constitutionnel non encore débattue. Les actions du PDM prévues pour la mise en œuvre de la ZFE-m restent pour l'heure ouvertes à l'instruction.

6-3 Les réponses du maître d'ouvrage

Le procès-verbal de synthèse (Pièce n° : 2) a été remis le 5 septembre 2025 à Monsieur AITICHE avec un retour prévu du mémoire en réponse à la date du 20 septembre 2025.

Le mémoire en réponse nous est parvenue le mardi 16 septembre 2025 à 16H30 par message internet dans sa version dématérialisée dans les délais impartis.

Il s'agit d'un document particulièrement complet dans lequel le porteur de projet apporte une réponse très détaillée et argumentée à chaque contribution formulée au cours de l'enquête publique..

Concernant les recommandations de l'Autorité environnementale le porteur de projet apporte des réponses détaillées, complètes et techniques à l'ensemble des recommandations et observations formulées par l'Ae dans son avis du 27 mai 2025 par un mémoire en réponse daté du 7 juillet 2025.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :

La commission d'enquête a procédé à une analyse détaillée des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux contributions du public formulées durant l'enquête publique ainsi qu'aux réponses à l'avis de l'Autorité environnementale.

Les réponses formulées nous ont permis d'en tenir compte dans l'élaboration de notre avis qui est formulé à l'issue de cette enquête publique.

Le porteur de projet dans son mémoire en réponse n'a éludé aucune des questions, observations et recommandations formulées au cours de l'enquête publique. Chacune des personnes contributrices pourra retrouver dans le mémoire en réponse les informations nécessaires à l'éclairer dans ses interrogations formulées durant le temps de l'enquête publique et aux réponses qui y sont apportées.

7 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le dossier présenté à l'enquête, référence du commissaire enquêteur, est complet et régulier au regard des dispositions prévues par la réglementation.

La commission d'enquête estime qu'il est en relation avec le projet élaboré. Il délivre les informations utiles, nécessaires et argumentées.

Il peut-être considéré que l'ensemble des éléments favorables de ce projet prévaut sur les inconvénients.

La publicité de cette enquête publique, tant dans la presse, sur les sites internet des communes concernées, le site internet du registre dématérialisé, que sur le terrain a été optimale permettant au public intéressé de participer. La très faible participation du public à s'exprimer ne peut être imputée au manque d'information déployé.

L'intérêt général que représente ce plan de mobilité est justifié au vu du dossier et des explications et argumentations développées dans celui-ci.

Au terme de cette enquête, la commission d'enquête considère que :

- Le projet de Plan de Mobilité du Valenciennois répond aux exigences de la loi et à la nécessité de prendre des dispositions dans les meilleurs délais ;
- Le projet va dans le sens de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé, de la sécurité de tous les modes de déplacement, et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- Les orientations et axes en découlant sont établis pour répondre à l'intérêt général ;
- Le dossier d'enquête ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ont été complets et sont de nature à apporter les éléments essentiels à la compréhension ;

La commission d'enquête estime que :

- Conformément à L.1214-15 du code des transports, le projet de Plan de Mobilité du Valenciennois été soumis pour avis aux personnes publiques reprises à l'article L.1214-15 du code des transports et de toute autre personne ou organisme intéressés. Cependant le très faible taux de réponse suite à cette consultation marque le peu d'intérêt suscité par ce plan.
- Les orientations et axes en découlant ne soient pas suffisamment exposées quant à la réduction des nuisances environnementales, l'amélioration de la santé, la sécurité de tous les modes de déplacement, et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- Pour avoir une chance d'être comprises et acceptées par les populations concernées, les orientations et axes en découlant devront être expliquées au plus près des citoyens et s'appuyer sur une éthique de partage et de responsabilité ; faute de quoi ces actions seront détournées ou rejetées et en conséquence inefficaces ;
- La commission d'enquête estime qu'une coordination efficace et surtout effective et incarnée permettra d'atteindre les objectifs fixés pour chacune des actions. A défaut il est à craindre un manque dans l'animation et la volonté pour parvenir aux objectifs fixés par ces actions.

La commission d'enquête regrette que :

- Bien que les actions soient clairement définies, les coordinateurs soient la maîtrise d'ouvrage et partenaires sans qu'il soit défini le pilote de l'action ;

Au terme de cette enquête la commission d'enquête observe que :

Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et il a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions.

Le projet de Plan De Mobilité n'a pas appelé à un rejet massif du public, moins de 10% des personnes qui se sont exprimées ont émis un avis défavorable. Les inquiétudes du public étant plus particulièrement dirigées vers la qualité du service proposé par une amélioration des dessertes, des horaires et des options d'intermodalité notamment avec une amélioration et une cohérence du réseau cyclable et une meilleure possibilité de liaison avec la Belgique.

Toutes les observations, avis et propositions des services concernés et du public ont été pris en compte par le porteur du projet qui a apporté une réponse à chaque contribution,

Le mémoire en réponse du porteur de projet tant dans sa forme que dans sa précision a répondu aux attentes et demandes de la commission d'enquête

Sur la base des éléments du dossier joint à la demande et des études la commission d'enquête émet :

« un AVIS FAVORABLE avec une réserve et une recommandation au projet de Plan de Mobilité du Valenciennois »

RESERVE :

Dans le but d'obtenir une coordination effective et incarnée qui permettrait d'atteindre les objectifs fixés par le plan d'action détaillé tel qu'il a été défini , coordination confortée par l'action M27 « mettre en place les instances de pilotage et les modalités de mise en œuvre de la politique mobilité », la commission d'enquête émet la réserve suivante :

Procéder à la désignation d'un pilote par action. La réussite de ce plan repose en grande partie sur l'engagement des partenaires pour chacune des actions désignées. Il est nécessaire de fédérer les différents partenaires afin de désigner parmi eux un pilote pour chaque objectif afin de le personnifier voire de l'incarner dans le but d'effectuer un suivi efficace permettant d'atteindre au mieux les objectifs fixés et ce avant approbation du plan.

RECOMMANDATION CONCERNANT LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

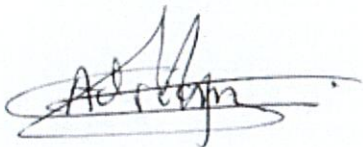
Transmettre les contributions hors compétence du SIMOUV aux services concernés pour suite à donner.

Fait et clos le 26 septembre 2025

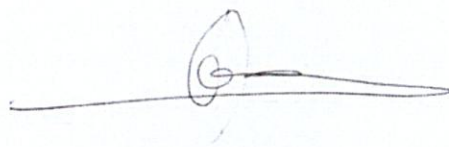
Francis LECLAIRE
Président



Charles ADRIAN
Membre titulaire




Josiane BROUET
Membre titulaire



Patrick CHLEBOWSKI
Membre titulaire



Maurice NAYE
Membre titulaire



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE MOBILITE ET D'ORGANISATION URBAINE DU VALENCIENNOIS



SIMOUV

RAPPORT	Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille N°E25000094/59 du 08 juillet 2025 Arrêté N° 00051 de Monsieur le Président du syndicat Intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois en date du 11 juillet 2025
Objet	Elaboration du plan de mobilité du Valenciennois
Siège de l'enquête	SIMOUV 540 rue du président Lécuyer 59880 SAINT SAULVE
Durée de l'enquête	Du 04 août 2025 à 09h00 au 03 septembre 2025 à 16h30 inclus soit 31 jours consécutifs
Commission d'enquête Président Membres titulaires	Francis LECLAIRE Charles ADRIAN Josiane BROUET Patrick CHLEBOWSKI Maurice NAYE

RAPPORT

Sommaire

CHAPITRE 1 – GENERALITES – OBJET	7
1 – 1 Préambule.....	7
1 – 1 – 1 le SIMOUV.....	7
1 – 1 – 2 les missions du SIMOUV	7
1 – 2 Objet du Plan de Mobilité	7
1 – 3 Contexte général – Cadre législatif – Articulation avec plans et programmes.....	8
1 – 3 – 1 Contexte général	8
1 – 3 – 1 – 1 Du PDU au PDM	8
1 – 3 – 1 – 2 de l'élaboration du PdM – son périmètre	8
1 – 3 – 2 Cadre législatif	11
1 – 3 – 3 Articulation avec les plans et programmes	12
1 – 4 l'état initial de l'environnement	13
1 – 4 – 1 Milieux physiques	13
1-4-1-1 Géographie et caractéristiques physiques	13
1-4-1-2 Climat et évolution climatique	13
1-4-1-3. Occupation du sol.....	13
1-4-1-4. Infrastructures de transport.....	13
1-4-1-5. Synthèse AFOM (Atouts - Faiblesses - Opportunités - Menaces)	14
1 – 4 – 2 Paysages et patrimoines.....	14
1 – 4 – 3 Milieux naturels et biodiversité	15
1 – 4 – 4 Ressources en eau.....	16
1 – 4 – 5 Ressources minérales	19
1 – 4 – 6 Energie et gaz à effet de serre.....	19
1 – 4 – 7 Qualité de l'air.....	20
1 – 4 – 8 Nuisances sonores	22
1 – 4 – 9 Déchets	23
1 – 4 – 10 Sites et sols pollués	25
1 – 4 – 11 Risques majeurs	25
1 – 5 L'analyse des incidences sur l'environnement.....	26
1 – 5 – 1 L'analyse des incidences par thématiques environnementales	26
1 – 5 – 2 L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000	27
1 – 5– 3 Les mesures ERC.....	29
1 – 5 – 3 – 1 Mesures incluses dans le PDM	29

1 – 5 – 3 – 2 Mesures complémentaires	29
1 – 6 Les orientations du PDM	30
1 – 6 – 1 Orientation 1 inscrire la mobilité dans une armature multipolaire	30
1 – 6 – 1 – 1 Axe A Conforter et renforcer les liaisons entre pôles.....	30
1 – 6 – 2 Orientation 2 construire un système de mobilité interconnecté	31
1 – 6 – 2 – 1 axe C Favoriser l'articulation entre les offres et les services.....	31
1 – 6 – 2 – 2 Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle	31
1 – 6 – 2 – 3 Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal.....	31
1 – 6 – 3 Orientation 3 agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers	32
1 – 6 – 3 – 1 Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire	32
1 – 6 – 3 – 2 Axe G : Accompagner aux changements de comportement	32
1 – 6 – 4 Orientation 4 améliorer la qualité de la vie	32
1 – 6 – 4 – 1 Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture	32
1 – 6 – 4 – 2 Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées ...	33
1 – 6 – 5 Orientation 5 décarboner la mobilité des marchandises.....	33
1 – 6 – 5 – 1 Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises	33
1 – 6 – 5 – 2 Axe K : Améliorer les conditions d'accueil et de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activité	34
1 – 6 – 5 – 3 Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante	34
1 – 6 – 6 Orientation 6 faire vivre collectivement la politique de mobilité.....	34
1 – 6 – 6 – 1 Axe M : Assurer la gouvernance du PDM	34
1 – 6 – 6 – 2 Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM.....	35
1 – 6 – 7 Financement des actions	35
1 – 6 – 8 Coût par axes	37
1 – 6 – 9 Echancier prévisionnel.....	38
1 – 7 Parcours de concertation préalable - Consultations.....	38
1 – 7 – 1 La concertation lors de l'élaboration des actions.....	38
1 – 7 – 1 – 1 la publicité de la concertation	38
1 – 7 – 1 – 2 le bilan de la concertation.....	39
1 – 7 – 1 – 3 l'évolution du projet de PDM après la concertation	39
1 – 7 – 2 Consultations des EPCI – Commune – PPA.....	39
1 – 7 – 3 Bilan des Consultations	40
1 – 8 Avis de l'autorité environnementale.....	42
1 – 8 – 1 Synthèse de l'avis.....	42

1 – 8 – 2 Avis détaillé	42
1 – 9 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage	49
1 – 10 Composition du dossier	56
CHAPITRE 2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	58
2 – 1 Désignation de la commission d'enquête	58
2 – 2 Arrêt et organisation de l'enquête publique	58
2 – 3 Rencontres avec le maître d'ouvrage et réunions.....	58
2 – 3 – 1 Rencontre avec le maître d'ouvrage	59
2 – 3 – 2 Réunions de la commission d'enquête.....	59
2 – 4 Publicité de l'enquête	60
2 – 4 – 1 Publicité légale.....	60
2 – 4 - 2 Affichage	61
2 – 4 – 3 Contrôle de l'affichage	61
2 – 4 – 4 Autres publicités	61
2 – 4 - 5 Articles de presse ou autres	61
2 – 5 Modalités de l'enquête – Moyens de s'exprimer.....	61
2 – 5 – 1 Moyens de consultations du dossier	61
2 – 5 – 2 Moyens d'expression	62
2 – 6 Déroulement de l'enquête et des permanences	62
2 – 7 Prolongation de l'enquête publique	63
2 – 8 Réunion publique d'information et d'échange.....	63
2 – 9 Visite des lieux	63
2 – 10 Clôture de l'enquête et procès-verbal de synthèse.....	63
CHAPITRE 3 – LA CONTRIBUTION PUBLIQUE	63
3 – 1 La relation comptable des observations	63
3 – 2 Synthèse des observations par thèmes.....	68
3 – 2 – 2 Densité des transports en commun :.....	68
3 – 2 – 3 Cohérence du réseau cyclable :.....	68
3 – 2 – 4 Liaison avec la Belgique :	69
3 – 2 – 5 Adéquation des horaires bus/Ets scolaires :	69
3 – 2 – 6 Autres thématiques :.....	69
3 – 3 Propositions effectuées par le public :	69
CHAPITRE 4 – CLOTURE DU RAPPORT	70

LEXIQUE

AE	Autorité Environnementale
AMF	Association des maires de France
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
ARS	Agence régionale de santé
CA	Communauté d'agglomération
CAPH	Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut
CAVM	Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole
CC	Communauté de communes
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CNSE	Canal Seine-Nord Europe
CODERST	Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIR	Direction interdépartementale des routes
DOO	Document d'Orientation et d'Objectifs
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSP	Délégation de Service Public
EMC ²	Enquête Ménages Certifiée Cerema
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ETP	Equivalent temps plein
GES	Gaz à effet de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
IGN	Institut Géographique Naturel
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
InterLUD	Innovation territoriale et logistique urbaine durable
IRVE	Infrastructure de recharge de véhicule électrique
LIANE	Lignes A Niveau Elevé de Service
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MaaS	Mobility as a service (mobilité servicielle)
MRAe	Mission Régionale de l'Autorité Environnementale
P+R	Parc relais
PAVE	Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDM	Plan de mobilité
PEM	Pôle d'échange multimodal
PDME	Plan de mobilité employeur
PDMEc	Plan de mobilité employeur commun
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme local de l'habitat
PLU(i)	Plan local d'urbanisme (intercommunal)
PMR	Personne à mobilité réduite
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
PPSCI	Personnes Publiques-Services Concernés ou Intéressés
RD	Route Départementale

SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDA-AD-AP	Schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'accessibilité programmation
SIMOUV	Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la demande
TC	Transport en commun
TER	Transport express régional
TGV	Train à grande vitesse
VAE	Vélo à assistance électrique
VLS	Vélo en libre service
ZAE	Zone d'Activités Economiques
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZFE-m	Zone à faibles émissions mobilité

CHAPITRE 1 – GENERALITES – OBJET

1 – 1 Préambule

1 – 1 – 1 le SIMOUV

Par arrêté préfectoral en date du 22 avril 2014, le Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) a fusionné avec le Syndicat Intercommunal pour la Promotion de l'Enseignement Supérieur (SIPES).

Les statuts ont fixé un mode de représentation paritaire de 23 délégués titulaires et 12 délégués suppléants pour chaque établissement public de coopération intercommunale membre, à savoir la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole (CAVM) et la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH).

Ils ont également réparti également entre les membres la contribution au financement du Syndicat Mixte.

Compte tenu de la diversité des missions exercées et dans un souci de lisibilité, la dénomination du Syndicat a été modifiée à compter du 1er janvier 2017 pour devenir le Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois (SIMOUV).

1 – 1 – 2 les missions du SIMOUV

Le Syndicat est l'Autorité Organisatrice des Transports sur le territoire des deux Communautés d'Agglomération (Valenciennes Métropole et la Porte du Hainaut).

Ses compétences sont les suivantes :

- l'étude, l'organisation, l'exploitation des transports urbains ;
- la réalisation des infrastructures nécessaires aux transports collectifs correspondants ;
- l'approbation, le suivi, la participation à la mise en œuvre et la révision des dispositions du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U) ;
- l'approbation, le suivi, la modification et la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

1 – 2 Objet du Plan de Mobilité

Un Plan De Mobilité (PDM) est un document de planification des déplacements et de la mobilité, obligatoire pour les agglomérations dépassant les 100 000 habitants. Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre du ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il fixe les orientations du territoire en matière de déplacements pour les 10 années à venir. Il est obligatoirement suivi et évalué au bout de 5 ans, pour assurer la mise en œuvre des actions et les adapter en fonction de l'évolution du territoire, des besoins et de la législation.

Le PDM doit permettre un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès au territoire, d'une part, et à la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Le PDM définit donc au travers d'un plan d'action une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile, et un développement des modes alternatifs.

1 – 3 Contexte général – Cadre législatif – Articulation avec plans et programmes

1 – 3 – 1 Contexte général

1 – 3 – 1 – 1 Du PDU au PDM

L'ensemble des projets du SIMOUV en matière de transports collectifs et de déplacements est détaillé au travers du Plan de Déplacement Urbain (PDU), approuvé par délibération du 04 décembre 2014. Il constitue le cadre de référence en matière de politique de déplacements sur l'arrondissement du Valenciennois.

- Le PDU présente notamment les orientations à mettre en œuvre en vue de développer les modes de déplacements doux et réduire la circulation automobile.
- Le principal objectif du PDU : inciter à se déplacer autrement que par la voiture individuelle.
- L'actuel PDU est décliné en fiches actions pour une période de 10 ans (2014-2024).
- En qualité de maître d'ouvrage du PDU, le SIMOUV est également chargé de veiller à sa bonne application, notamment en ce qui concerne les actions qui ne relèvent pas directement de sa compétence (voiries, accessibilité, ..).

Le SIMOUV a prescrit la révision du PDU 2014-2024 du Valenciennois en décembre 2021 de façon à respecter le nouveau cadre législatif et réglementaire instauré par Loi d'Orientations des Mobilités (LOM).

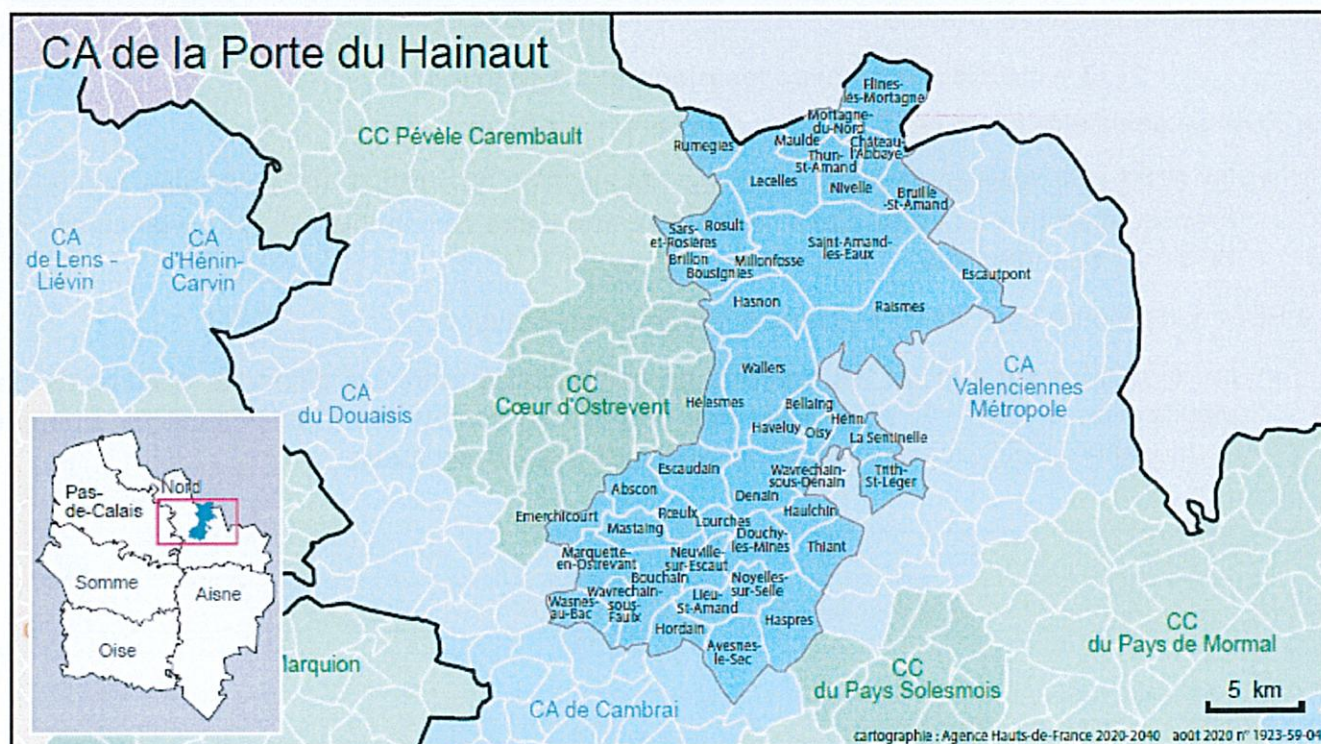
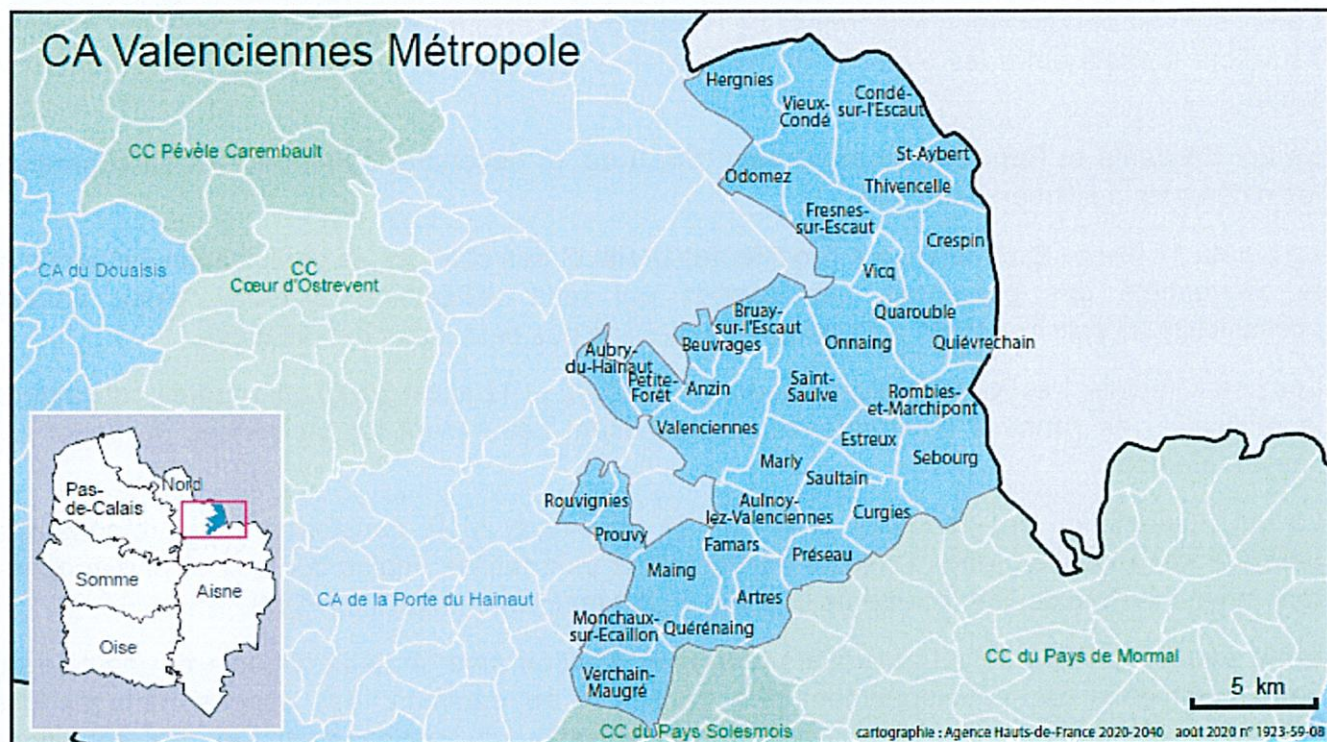
1 – 3 – 1 – 2 de l'élaboration du PDM – son périmètre

1 – 3 – 1 – 2 – 1 L'élaboration du PDM

La Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a instauré le Plan De Mobilités (PDM), qui remplace le PDU.

Son élaboration s'est déroulée sur plusieurs années. La phase d'enquête publique en cours représente la finalité avant d'être soumis à approbation définitive.

La période d'élaboration :



1 – 3 – 2 Cadre législatif

Le contenu et le régime du PDM sont régis par les dispositions du code des transports (Articles L. 1214-1 et suivants et leurs dispositions réglementaires d'application), en application des lois suivantes :

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, qui crée l'outil de Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui souligne l'équilibre durable entre les besoins en mobilité et la nécessité de protéger l'environnement et la santé ;

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, mettant en cohérence les différentes politiques de la Ville ;

La Loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation citoyenne et la citoyenneté des personnes handicapées qui rend obligatoire l'insertion d'une annexe accessibilité au sein des PDM pour garantir la mobilité des personnes handicapées ;

Les Lois Grenelle 1 et 2 (respectivement du 3 août 2009 et 12 juillet 2010) qui rendent obligatoires la réalisation de l'annexe environnementale, exposant notamment les incidences du projet sur l'environnement ;

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, transformant en profondeur la politique des mobilités, dans l'objectif de transports plus faciles, moins coûteux et plus propres, renommant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM).

Entre autres, le PDM définit au travers d'un plan d'action, une stratégie globale de maîtrise du trafic automobile, de développement des transports en commun, des usages partagés des véhicules motorisés et des modes actifs, d'organisation du stationnement et des conditions d'approvisionnement, dans un projet de réduction des nuisances environnementales, d'amélioration de la santé, de la sécurité de tous les modes de déplacement, et de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

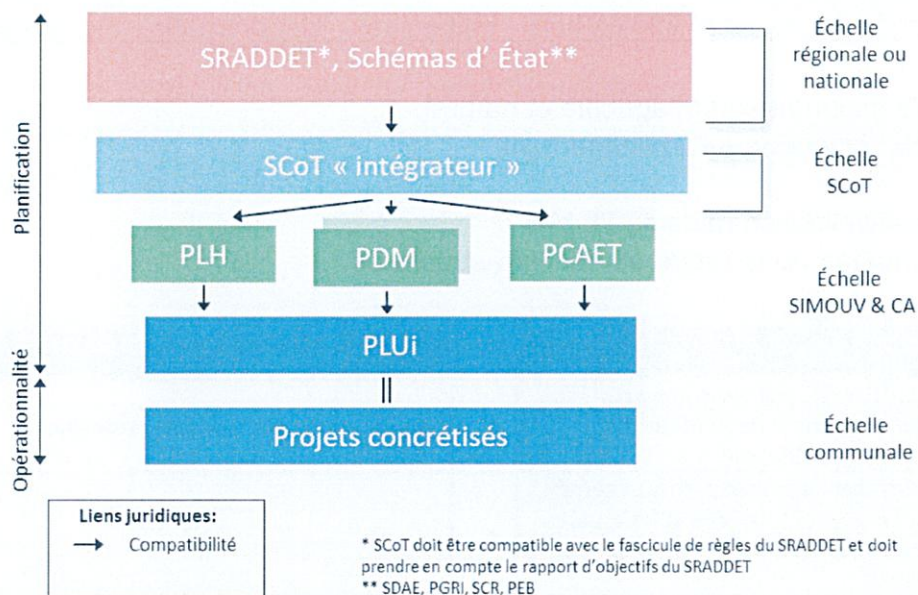
1 – 3 – 3 Articulation avec les plans et programmes

Le PDM se doit d'être compatible avec les plans et programmes suivants :

- Le PDM doit être compatible avec les objectifs du SRADDET de la Région Hauts de France, approuvé en 2024. Enfin, le PDM se doit d'être compatible avec les orientations du SCoT du Valenciennois.

Le PDM doit prendre en compte les plans et programmes suivants :

- La loi LOM a fait évoluer les rapports de compatibilité entre les différents documents de planification urbaine. Ainsi, le PDM doit prendre en compte les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) des deux agglomérations du ressort territorial;



1 – 4 l'état initial de l'environnement

1 – 4 – 1 Milieux physiques

1-4-1-1 Géographie et caractéristiques physiques

- **Géologie** : Le territoire du Valenciennois est divisé en 5 grands ensembles géologiques, dont la plaine de la Scarpe à l'ouest et celle de la Haine à l'est.
- **Relief** : Territoire globalement plat, entrecoupé de quelques vallons. Le plateau agricole du Hainaut domine le nord-est.
- **Hydrographie** : Deux bassins versants principaux — le Haut-Escaut et la Scarpe — traversent le territoire avec de nombreux cours d'eau secondaires.
- Artificialisation marquée (27 % du territoire), notamment par les infrastructures A2 et A23.

1-4-1-2 Climat et évolution climatique

- **Climat actuel** : Température moyenne annuelle de 10,9 °C (1981-2010). Précipitations moyennes : 708 mm/an, avec juillet comme mois le plus pluvieux.
- **Changements climatiques à l'horizon 2050** :
 - Températures en hausse (+2,9 °C en été).
 - Hausse du nombre de jours très chauds (>35°C) et de vagues de chaleur.
 - Ressource en eau en diminution : augmentation des jours avec sols secs en été/automne.

1-4-1-3. Occupation du sol

- **Répartition (2018)** :
 - 56 % : territoires agricoles.
 - 27 % : surfaces artificialisées (habitats, zones industrielles, etc), notamment par les infrastructures A2 et A23.
 - 15 % : forêts et milieux semi-naturels.
- **Tendances** : artificialisation croissante du territoire, empiétant principalement sur les terres agricoles et les espaces naturels.

1-4-1-4. Infrastructures de transport

Le territoire est traversé par de grandes infrastructures (A2, A23), créant des discontinuités spatiales et écologiques.

1-4-1-5. Synthèse AFOM (Atouts - Faiblesses - Opportunités - Menaces)

- **Atouts :**
 - Territoire majoritairement agricole et naturel.
 - Relief plat favorable à l'aménagement.
- **Faiblesses :**
 - Forte artificialisation (plus de 26 %).
 - Fragmentation du territoire par les infrastructures.

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Un territoire de plaines marqué par quelques valons et des altitudes plus élevées à l'extrême sud.	↻	Pas d'évolution du contexte géologique
+	Un territoire en grande partie concerné par les espaces naturels et les espaces agricoles qui représentent presque ¾ du territoire.	↻	L'artificialisation du territoire devrait ralentir au vu des objectifs de réduction de la consommation d'espace
-	Les espaces artificialisés occupent plus du quart du territoire (26 %)	↻	
-	De grandes infrastructures de transport fragmentant le territoire (A23 et A2 notamment)	↻	

1 – 4 – 2 Paysages et patrimoines

Le territoire du Valenciennois parfaitement illustré ci-dessous, est composé d'une mosaïque de paysages où plaines humides, plateaux agricoles, vallées, paysages urbains industriels et miniers se côtoient.

Il est dénombré pas moins de 90 monuments historiques et un site patrimonial remarquable.

Il est proposé de tenir compte de :

- 1) L'insertion et intégration paysagère des voiries.
- 2) Valorisation paysagère des entrées et centres villes
- 3) Diminution de la consommation d'espace en mobilisant l'existant
- 4) Réduction des émissions polluantes générées par les déplacements des biens, marchandises et des personnes.

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Cinq unités paysagères identifiées sur le territoire : Les paysages de plaine humide, les paysages agricoles, les paysages urbains et industriels, les paysages de vallées, l'arc minier	?	Le développement urbain menace les espaces naturels et agricoles L'urbanisation linéaire (le long des axes de transport) porte fortement atteinte aux paysages
+	Des spécificités liées à l'hydrogéologie du territoire : vallées, plaines humides et historique : paysage industriel et minier	⚡	Les entrées de ville du territoire sont menacées par une urbanisation non maîtrisée
-	Des entrées de ville mal identifiées et peu lisibles		La mutation de l'agriculture a engendré une baisse de la diversité des cultures et une banalisation des paysages L'identité paysagère des unités devrait être préservée grâce aux différentes protections.
+	Un patrimoine très important : patrimoine religieux, agricole, industriel, minier Le petit patrimoine est également très riche	⚡	Certains monuments sont protégés au titre des monuments historiques, toutefois d'autres ne le sont pas
+	Présence du PNR Scarpe-Escaut au nord du territoire.	⚡	La charte du PNR va contribuer à la préservation des paysages et du patrimoine
+	14 sites classés, 4 sites inscrits, 90 monuments historiques, 1 site patrimonial remarquable	⚡	Ces protections vont perdurer
+	Le patrimoine minier du territoire a fait l'objet d'un recensement et d'une valorisation par la mission bassin minier. 20 sites sont inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO pour une surface de 1153 ha au sein desquels on retrouve 30 cités minières.		

1 – 4 – 3 Milieux naturels et biodiversité

On peut dire que les milieux naturels sont caractérisés par :

- Des forêts, zones humides, milieux aquatiques abritant une biodiversité importante.
- Une pression sur les milieux : urbanisation, fragmentation des habitats, plantations industrielles (peupliers).
- Une présence de nombreuses zones protégées : 23 ZNIEFF type I, 3 ZNIEFF type II, sites Natura 2000.
 - 16 126 ha de ZNIEFF de type 1
 - 16 126 ha de ZNIEFF de type 2
 - 9 271 ha de NATURA 2000 soit 14,6% du territoire.

Il existe aussi 5 Réserves Biologiques Dirigées (RBD) sur le territoire du SIMOUV

<http://www.pnr-scarpe-escaut.fr/>

Le réseau **Natura 2000** renvoie à un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, ou de leurs habitats alors considérés d'intérêt communautaire.

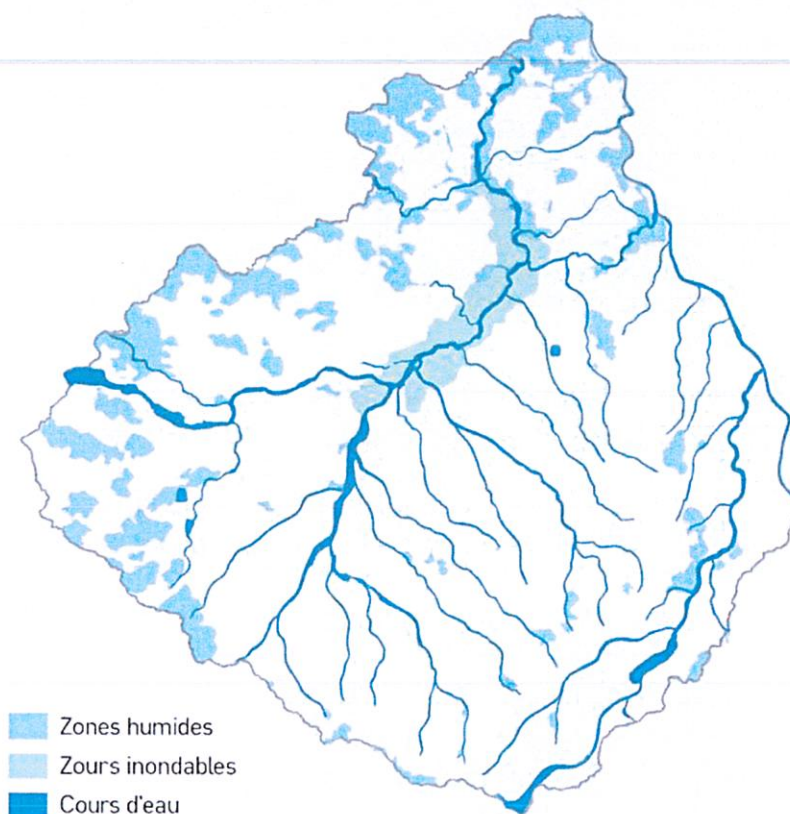
Ce réseau correspond ainsi aux sites identifiés au titre de deux directives européennes, la **Directive Oiseaux** et la **Directive Habitats Faune Flore**, qui permettent leur protection et leur conservation de manière réglementaire. Pour plus d'efficacité, ce réseau concilie préservation de la nature et de sa biodiversité intrinsèque et préoccupations socio-économiques locales.

Le PDM doit et tient compte dans son inventaire de ces éléments car il va les impacter. L'objectif est de limiter, voire d'éviter autant que possible le développement d'infrastructures et d'équipements de transports sur les milieux naturels. Il est nécessaire de prendre aussi en compte les continuités écologiques.

1 – 4 – 4 Ressources en eau

En tant qu'outil de gestion et de planification des modalités de transport sur un territoire, le PDM a peu de leviers d'actions sur les ressources en eau, l'alimentation en eau potable et l'assainissement. Il doit toutefois s'articuler avec les demandes du SDAGE et des SAGE qui concernent ses bassins versants, et proposer un plan d'actions qui minimise les impacts des transports sur les ressources en eau. Il s'agit notamment de limiter l'imperméabilisation et le ruissellement des eaux pluviales pouvant causer des pollutions par les hydrocarbures ou accidentelles et d'optimiser les conditions de franchissement des cours d'eau.

Tout le projet du PDM s'attache à ce que toutes modifications physiques de voies de transports soient en cohérence avec les objectifs du SDAGE et des SAGE afin de limiter les effets sur l'hydrologie, et la protection de l'eau, du milieu naturel et de la population concernée sur le territoire.



Carte des zones aquatiques et inondables sur le territoire du SIMOUV

Il est à noter que l'état écologique des cours d'eau est considéré comme médiocre. Comme sur le reste du bassin, **tous les cours d'eau du territoire sont en mauvais état chimique.**

Tableau 12. Etat des masses d'eau superficielle (source : EDL SDAGE)

Code FR	Nom	Objectifs SDAGE 2022-2027				Cycle 1 DCE		Cycle 2 DCE	
		État écologique	Délai	État chimique	Délai	État écologique	État chimique	État écologique	État chimique
FRAR11	Canal du Nord	Bon état	2021	Bon état	2027	Moyen	Mauvais	Bon	Mauvais
FRAR18	Ecaillon	Bon état	2027	Bon état	2027	Moyen	Mauvais	Médiocre	Mauvais
FRAR20	Escaut canalisé d'écluse n5 Ivroy aval à frontière	Bon potentiel	2027	Bon état	2027	Moyen	Mauvais	Moyen	Mauvais
FRAR27	Hogneau	Bon état	2027	Bon état	2027	Médiocre	Mauvais	Moyen	Mauvais
FRAR41	Rhônele	Bon état	2027	Bon état	2027	Médiocre	Mauvais	Médiocre	Mauvais
FRAR49	Scarpe canalisée aval	Objectif moins strict écologique	2027	Bon état	2027	Mauvais	Mauvais	Médiocre	Mauvais
FRAR50	Selle/Escaut	Bon état	2027	Bon état	2027	Médiocre	Mauvais	Médiocre	Mauvais
FRAR52	Sensée du canal du nord à la confluence avec l'Escaut canalisée	Bon état	2027	Bon état	2027	Moyen	Mauvais	Moyen	Mauvais

Le SDAGE compte 4 masses d'eau souterraine sur le territoire du SIMOUV. En 2017, Toutes étaient en bon état quantitatif, cependant seulement les masses d'eau FRAG307 (Craie du Valenciennois) et FRAG318 (Sables du Landénien d'Orchies) étaient en bon état chimique.

Tableau 14. Etat des masses d'eau souterraine (source : EDL SDAGE)

Code EU	Nom	Objectif de bon état		EDL 2013		EDL 2019	
		État chimique	Année	État quantitatif	État chimique	État quantitatif	État chimique
FRAG310	Craie du Cambrésis	Bon état	2039	Bon	Médiocre	Bon	Médiocre
FRAG307	Craie du Valenciennois			Bon	Médiocre	Bon	Bon
FRAG306	Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée	Bon état	2039	Bon	Médiocre	Bon	Médiocre
FRAG318	Sables du Landénien d'Orchies			Bon	Bon	Bon	Bon

Grille AFOM et problématiques clés

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
-	Un seul cours d'eau en bon état écologique, 3 cours d'eau en état moyen et toutes sont en mauvais état chimique.	?	Le changement climatique va accroître les besoins en eau Les pressions sur la ressource vont perdurer (prélèvements, pollutions, artificialisation, etc.),
-	Les deux masses d'eau « plans d'eau » étaient également en mauvais état chimique, une en potentiel écologique moyen et l'autre en bon potentiel.	?	L'état chimique des masses d'eau reste mauvais depuis le dernier état des lieux du SDAGE. L'état écologique s'est amélioré pour certains cours d'eau et à l'inverse détérioré pour d'autres.
+	Les masses d'eau souterraine présentent un bon état quantitatif...	↗	L'état quantitatif des masses d'eau souterraine va se dégrader avec le changement climatique (notamment au niveau de la nappe de la Craie)
-	... mais un état chimique médiocre pour deux d'entre elles	?	La mise en œuvre du SDAGE Artois-Picardie 2022-2027 et des SAGE favorisera la préservation des masses d'eau souterraine et superficielle
-	Toutes les communes sont localisées en zones sensibles, en zones vulnérables et la commune de Rumegies est en zone de répartition des eaux.	↗	Cette situation ne va pas évoluer
-	La gestion des services eaux et assainissement est effectuée par différentes entités sur les deux EPCI (Syndicat des eaux du Valenciennois, SIDEN-SIAN Noréade, SIAD, etc..) compliquant la vision d'ensemble à l'échelle des EPCI	?	
+	Conformité microbiologique et physicochimique de l'eau distribuée sur la CAPH	↗	Les nombreux contrôles de l'ARS permettent de détecter rapidement les non-conformités vis-à-vis de la qualité de l'eau
+	Des rendements globalement supérieurs à 80 % sur la CAPH, toutefois quelques pertes peuvent être constatées	↗	Ces rendements vont probablement se maintenir au-delà de 80 % grâce aux moyens affectés à la recherche de fuites Le changement climatique et la diminution des débits des cours d'eau nécessiteront une augmentation de la performance des stations d'épuration.
+	21 systèmes d'assainissement collectif pour un total d'environ 377 000 équivalents habitant pour une population de 350 000 habitants	↗	La gestion des équipements et des systèmes va permettre d'assurer le traitement des eaux usées.
+	Une seule station non conforme en 2021 (Bruay-sur-l'Escaut).	↗	Tendance qui devrait se poursuivre avec les contrôles, entretiens et réhabilitation des systèmes

Ressource en eau : proposition d'enjeux pour le PDM

Limiter l'imperméabilisation des sols lors de la construction des infrastructures de transport ou de stationnement pour prendre en compte les risques d'inondation et de pollution des eaux liés au ruissellement (voir partie relative aux risques)

Intégrer la préservation des profils naturels des cours d'eau lors du franchissement de ceux-ci par de nouvelles infrastructures de transport. Veiller notamment à préserver le faciès naturel et la fonctionnalité hydrologique des cours d'eau.

Dans la mesure du possible, développer des réseaux de voirie éloignés des captages et de leurs périmètres de protection, ainsi que des zones de ressources en eau stratégiques. Dans le cas contraire, proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts

1 – 4 – 5 Ressources minérales

Le PDM, en déterminant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, peut être amené à programmer la réalisation de nouvelles voies de circulation et/ou de nouveaux espaces de stationnements, ou d'autres types d'aménagements, et générer ainsi une certaine consommation de granulats.

En contrepartie, en tant que document de gestion des transports de marchandises, il peut mettre en place des actions permettant de réduire les impacts liés aux transports de granulats.

L'action du PDM est très limitée dans ce domaine

Situation actuelle		Perspectives d'évolution	
+	Deux sites d'extractions actifs en 2023 d'après le BRGM	↗	Les autorisations de renouvellement ne prennent pas fin à court terme.
-	La demande annuelle en matériaux est croissante à l'échelle régionale.	↗	La mise en œuvre du SDC et du SRC permettra de mieux gérer la ressource
-	2 anciennes fosses d'exploitations minière recensées.	↗	Ces impacts vont perdurer le temps de l'autorisation
-	Les sites d'extraction engendrent de multiples impacts environnementaux dont des impacts liés au transport de matériaux.	↗	Des mesures sont mises en place par les exploitants afin d'éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement

1 – 4 – 6 Energie et gaz à effet de serre

Positionnement de la thématique vis-à-vis du PDM

La question climat-air-énergie constitue un véritable enjeu visé par les lois « Grenelle », la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte (loi TECV) et par la récente loi Climat et résilience.

Par l'utilisation quasi systématique d'énergies fossiles pour alimenter les transports routiers, les ménages sont très dépendants des prix du pétrole dans leurs déplacements quotidiens et leur approvisionnement.

Organiser des transports collectifs à prix fixe permet de libérer certains ménages d'une précarité énergétique par leur dépendance à la voiture individuelle. La facilitation du fret pour le transport de marchandises ou l'organisation d'alternatives aux camions de livraison en centre urbain permet également d'intégrer la transition énergétique

En 2018 sur le territoire du SIMOUV, la consommation énergétique des transports routiers se réalise à 99% sous la forme de produit pétrolier. Les 1% restants sont sous formes d'électricité (0,7%) et de gaz naturel (0,3%).

On observe une forte augmentation (+534%) du gaz naturel dans le mix énergétique du secteur entre 2008 et 2018 une légère baisse de l'électricité d'environ 7% (notamment pour les autres transports : -13%) et une augmentation de la part des produits pétroliers : +24%.

Entre 2008 et 2018 on observe une augmentation de la consommation des transports, notamment routiers : deux roues +39%, poids lourds +37%, véhicules particuliers +25% et véhicules utilitaires +12% à l'inverse on observe une diminution de la consommation des autres transports : -9% fluvial, -12% aérien et -17% ferroviaire.

Le SRADDET Hauts-de-France porte des objectifs concernant différents volets déclinés en objectifs, plusieurs concernent le PDM en particulier les objectifs « **Affirmer un positionnement de hub logistique** » qui portent les objectifs chiffrés suivants :

Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises :
 Consolider la part modale du fluvial et du ferroviaire de 25% dans le transport de marchandises à horizon 2030 puis la faire progresser à 30% à 2050.
 Réduction de la consommation énergétique de 1 155 GWh en 2031 et de 2 966 GWh en 2050 ;
 Réduction des émissions de GES de 298 kteqCO₂ en 2031 et de 779 kteqCO₂ en 2050 ;
 Favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces

SYNTHESE ENERGIE ET GES

Situation actuelle		Perspectives d'évolution
	rencontrées aux échelles régionales et départementales (respectivement 1,9 teqCO ₂ /hab. et 2,1 teqCO ₂ /hab.) ...	Le développement des mobilités douces et des transports moins énergivores devrait conduire à une diminution des émissions de GES
+	Des flux de carbone positifs (absorption d'environ 41,4 kteqCO ₂ /an) malgré un déstockage lié à l'artificialisation des sols de 7 kteqCO ₂ /an	Le potentiel de séquestration du territoire risque de diminuer du fait de l'artificialisation des sols et de l'impact du changement climatique sur les capacités d'absorption des milieux naturels.
-	Ce flux ne représente que 2% des émissions de 2020.	
-	Une forte dépendance aux énergies fossiles, notamment les consommations de produits pétroliers par les transports (99%). Les énergies renouvelables ne représentent qu'environ 5 % de l'énergie finale totale consommée en 2018	? La production en énergie renouvelable va croître notamment selon les objectifs fixés par le SRADDET et les PCAET.
+	Une production d'énergie renouvelable issue principalement du bois-énergie (60 %), et des agro-carburants (29%).	La part des énergies fossiles dans les consommations énergétiques devrait rester importante
+	Des potentiels de productions d'énergies renouvelables identifiés dans les PCAET	

Énergie et GES : proposition d'enjeux pour le PDM

Diminuer la part modale des véhicules particuliers (VP) au profit des transports collectifs (TC) et surtout des modes actifs, notamment pour les trajets courts et intramuros ;

Travailler sur les transports en commun : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ;

Renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques...) ;

Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets courte distance ;

1 – 4 – 7 Qualité de l'air

En 2020, **1 790 kilotonnes équivalents CO₂ (kteqCO₂)** ont été émises sur le territoire du SIMOUV, soit **5,1 tonnes équivalent CO₂ par habitant (teqCO₂/hab.)**. C'est nettement moins qu'aux échelles départementales et régionales où ces émissions atteignent respectivement 7,9 teqCO₂/hab et 7,5 teqCO₂/hab. Une part importante est due à l'industrie (47% des émissions pour le département et 35% pour la région contre 26% sur le SIMOUV.

En 2020, les transports routiers sont le premier poste d'émissions de GES du territoire (environ 1/3 des émissions), suivi du secteur industriel 26% et résidentiel 26%, on peut noter un profil industriel plus marqué pour la CAPH et plus résidentiel pour la CAVM.

Émissions de polluants (données 2020)

Polluants majeurs émis :

- **NOx** (oxydes d'azote) : 4060 t → 54 % viennent des transports.
- **PM10** : 938 t → 48 % secteur résidentiel.
- **PM2.5** : 708 t → 62 % secteur résidentiel.
- **SO2** : 721 t → 94 % des secteurs résidentiel (56%) et industriel (38%).
- **COVNM** : 3317 t → 44 % résidentiel, 43 % industriel.
- **NH3** (ammoniac) : 624 t → 95% de l'agriculture.

Baisse généralisée des émissions entre 2008 et 2020, sauf pour NH3 (-16 % seulement).

Exposition de la population (2022)

Sur la CAPH (Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut) :

- **NO₂** : 9 µg/m³ en moyenne, 69 % exposés à plus de 10 µg/m³.
- **PM10** : 16 µg/m³, 98 % exposés à plus de 10 µg/m³.
- **PM2.5** : 9 µg/m³, 100 % exposés à plus de 5 µg/m³.

Sur la CAVM (Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole) :

L'exposition est légèrement inférieure, mais toujours préoccupante.

Forces et faiblesses (grille AFOM)

Atouts :

- Réseau de mesure performant.
- Diminution des concentrations sur 10 ans.
- Nombreuses actions prévues (plans SRADDET, PCAET, etc.).
- Mobilités douces encouragées.

Faiblesses :

- Pollution toujours localement élevée autour des axes routiers.
- Exposition significative de la population aux PM et au NO₂.
- Voiture individuelle encore majoritaire.
- NH₃ principalement issu de l'agriculture reste peu réduit.

Les propositions et enjeux pour le PDM

Diminution de la part modale des VP au profit des TC ou usage collectif du VP (covoiturage) et surtout des modes doux, notamment pour les trajets courts.

Fluidifier les trafics afin de réduire le temps des transports et les ralentissements.

Limiter le nombre et la longueur des déplacements.

Diminuer la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs et modes actifs, développer des alternatives à la voiture individuelle y compris en limite de zone agglomérée.

Travailler sur les transports en commun : équiper les véhicules existants (carburants ou traitement postcombustion) ; renouveler le parc roulant en privilégiant l'utilisation de véhicules dits « propres » (fonctionnement au GNV, véhicules électriques...).

Favoriser l'usage du vélo et de la marche, notamment pour les trajets de courte distance.

Amélioration de l'apaisement des points de congestion identifiés.

Travailler sur le service de livraison ou de déplacement des entreprises (plans de déplacement des entreprises)

1 – 4 – 8 Nuisances sonores

Recommandations

- **Réduction de la part des véhicules particuliers**, au profit des transports en commun et mobilités actives (vélo, marche).
- **Amélioration des flottes** (véhicules moins polluants).
- **Actions ciblées sur le résidentiel et l'industrie**.
- Mise en place de **plans de mobilité pour les entreprises**.

Nuisances sonores

1. Enjeux et cadre réglementaire

- **Le bruit** est considéré comme une des **principales nuisances environnementales** par 40 % des Français.
- Il peut entraîner : stress, troubles du sommeil, pathologies cardiovasculaires et fatigue chronique.
- Cadres législatifs :
- **Directive européenne 2002/49/CE**
- **Loi Bruit (1992)**, articles du **Code de l'environnement**
- **Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** renouvelés tous les 5 ans.

2. Indicateurs et classification

- **Lden** : indicateur global d'exposition au bruit (jour, soirée, nuit).
- **Ln** : niveau sonore moyen la nuit (22h-6h).
- Les infrastructures sont classées de **1 (bruit très fort)** à **5 (bruit modéré)**.
- Des **cartes stratégiques de bruit** sont établies pour routes, voies ferrées, industries, etc.

3. Diagnostic sur le territoire du SIMOUV

Sources principales de nuisances :

- **Infrastructures de transport** (routier, ferroviaire),
- **Activités industrielles** et artisanales,
- **Aéroport de Valenciennes-Denain**,
- **Lignes électriques haute tension** (308 km sur le territoire).

Exposition aux bruits :

- Plusieurs communes (Valenciennes, Raismes, Saint-Amand, etc.) sont **fortement exposées**.
- Sur les **voies ferroviaires** (ex. lignes 262000, 267000), plus de **3000 personnes** sont exposées à des niveaux supérieurs aux seuils.
- À **Valenciennes, 1654 personnes** et **2 établissements sensibles** dépassent les seuils de bruit.

4. Mesures et actions mises en place

- **Protections phoniques, réduction de vitesse, réaménagements urbains.**
- Plans d'action communaux (Valenciennes, Marly...) incluant :
 - Mobilités douces, végétalisation, réfection de chaussées,
 - Achat de véhicules électriques, signalisation adaptée.
 - Améliorations techniques du matériel ferroviaire (freinage silencieux, rails, etc.).

5. Synthèse AFOM (atouts-faiblesses)

Atouts :

- Bonne couverture des plans de bruit (PPBE),
- Volonté politique d'agir via les documents d'urbanisme (SCOT, PCAET...),
- Réductions engagées dans plusieurs secteurs.

Faiblesses :

- Infrastructures majeures générant du bruit (A2, A23, LGV, routes départementales),
- Exposition significative de la population dans plusieurs communes,
- Activités industrielles et aéroportuaires non négligeables,
- Réseaux électriques également potentiellement bruyants.

1 – 4 – 9 Déchets

1. Cadre réglementaire et objectifs

1 : Objectifs :

- Réduire la production de déchets
- Augmenter le recyclage (65 % en 2025 pour les déchets non dangereux)
- Mieux valoriser les bio déchets et déchets du BTP (objectif de 70 %)
- Réduire la mise en décharge à moins de 50 % du niveau de 2010

2 : Organisation locale (CAVM & CAPH)

- 12 déchetteries sur le territoire SIMOUV (6 par EPCI)
- Centres de tri, plateformes de compostage, UVE (St-Saulve) et ISDND (Lewarde)
- Compétences réparties entre **ECOVALOR** (CAVM) et **SIAVED** (CAPH)

3 : Données clés (2021)

Indicateur	Valeur SIMOUV
DMA collectés (total)	129 091 tonnes
DMA/habitant	669,2 kg (↗ +16 % depuis 2017)
Moyennes de référence	Département : 685 kg / Région : 678 kg
Valorisation matière et organique	~50 %
Incinération avec récupération d'énergie	~39 %
Mise en décharge	~10 % (13 % sur la CAPH)

4 : Modes de traitement

- Valorisation matière : emballages, encombrants recyclables, biodéchets (compostage)
- Valorisation énergétique : ordures ménagères résiduelles (OMR)
- Décharge : baisse progressive, mais encore utilisée (non conforme aux objectifs 2025)

5 : Prévention et actions locales

SIAVED :

- Compostage collectif & individuel
- Zéro déchet, lutte contre le gaspillage alimentaire
- Repair cafés, distribution de poules, animations

CAVM :

- Réduction du gaspillage alimentaire
- Réutilisation : accompagnement de ressourceries
- Gobelets réutilisables, compostage, ateliers

6°. Grille AFOM (Forces / Faiblesses)

Atouts :

- Territoire bien équipé (tri, compostage, valorisation)
- Collecte par habitant < moyennes régionales
- Nombreuses actions de sensibilisation

Faiblesses :

- Taux de valorisation matière encore insuffisant (objectif 67 % non atteint)
- Hausse significative des déchets depuis 2017
- Dépendance persistante à l'incinération et à la décharge

Proposition d'enjeux pour le PDM

Il sera nécessaire de réduire l'impact environnemental du transport, en choisissant des motorisations alternatives : biocarburant, GPL, électricité...

1 – 4 – 10 Sites et sols pollués

1. Définitions et cadre général

- **Sites et sols pollués** : zones contaminées par des substances nocives (déchets, produits chimiques, etc.) présentant des **risques pour la santé humaine et l'environnement**.
- Pollutions liées aux **activités industrielles passées**, aux fuites ou épandages réguliers ou accidentels.
- Le transport routier est également une source indirecte (pluies acides).

2. Cadre réglementaire

- Directives européennes **Seveso I, II, III** (risques industriels majeurs).
- **Loi sur les installations classées (1976)** et circulaires sur la gestion des sols pollués (1998, 1999).
- Décret 2015-1353 sur les **secteurs d'information sur les sols (SIS)**.
- **SCOT** du SIMOUV : objectif de **réduction des nuisances et pollutions**.

3. Typologie et bases de données

- **CASIAS** : 828 anciens sites industriels recensés.
- **SIS** : 30 sites nécessitant une étude de sols et des mesures de gestion.
- **BASOL** : 94 sites pollués ou potentiellement pollués, dont 46 dans 7 communes prioritaires (Valenciennes, Denain, etc.).
- **ICPE** : 493 installations classées (dont 5 Seveso seuil haut).
- **IREP** : 117 sites répertoriés pour émissions industrielles (données de 2013 pour les seuls rejets dans les sols identifiés).

4. Polluants identifiés

- **CIDEME (Saint-Saulve, Douchy-les-Mines)** : plomb, arsenic, mercure, zinc, nickel, etc.
- Seules deux installations ont déclaré des **émissions de polluants dans les sols**, mais les données datent de **2013**.

5. Grille AFOM – Bilan

Atouts :

- Dispositifs de repérage des sites pollués (bases CASIAS, BASOL, ICPE).
- Peu de rejets récents officiellement déclarés.
- Présence d'objectifs de gestion dans le SRADDET et SCOT.

Faiblesses :

- Forte concentration de sites pollués dans certaines communes (46 sites sur 7 villes).
- Données de pollution partiellement actualisées.
- Risques persistants liés aux infrastructures industrielles et à l'usage du foncier.

6. Recommandations

- **Préserver les sols** de nouvelles pollutions liées aux infrastructures.
- **Réhabiliter les friches polluées** : transformer en espaces utiles (parkings, parcs relais...).
- **Améliorer le suivi des sites pollués** et renforcer les actions de dépollution.

1 – 4 – 11 Risques majeurs

1. Définition et enjeux

Les **risques majeurs** regroupent :

- Les risques **naturels** (inondations, mouvements de terrain...)
- Les risques **technologiques** (industries Seveso, transport de matières dangereuses)
- Les risques liés aux **changements climatiques** (ruissellements, saturation des réseaux)

2. Cadre réglementaire

- Directive **Inondations (2007/60/CE)** : identification des territoires à risque significatif
- Directive **Seveso III (2012/18/UE)** : prévention des accidents industriels majeurs
- Loi n°82-600 (1982) : indemnisation post-catastrophes naturelles
- Loi de 1987 : base légale de la planification des secours (plans ORSEC)

3. Types de risques identifiés sur le territoire SIMOUV

Inondations par ruissellement

- Réseau d'assainissement parfois saturé
- Vitesse de montée des eaux très rapide (≤ 1 h)
- Zones sensibles : secteurs urbanisés, infrastructures routières

Mouvements de terrain

- Retrait-gonflement des argiles
- Glissements, éboulements, affaissements miniers possibles

Transport de matières dangereuses (TMD)

- Présence de voies routières et ferroviaires empruntées par des véhicules transportant des produits dangereux
- Risque accentué près des zones denses

Risques industriels

- Présence de sites **Seveso seuil haut et bas**
- Nécessité de prendre en compte les périmètres PPRT (Plans de Prévention des Risques Technologiques)

4. Intégration au Plan de Mobilité

Le PDM doit :

- **Anticiper les risques** pour les infrastructures (mobilité résiliente)
- **Adapter l'aménagement du territoire** en conséquence

Intégrer les plans de prévention existants dans la planification

Méthodologie d'analyse :

- Utilisation d'une grille de notation de -3 à +3 pour chaque action on des mobilités

1 – 5 L'analyse des incidences sur l'environnement

1 – 5 – 1 L'analyse des incidences par thématiques environnementales

Objectif:

Évaluer les impacts environnementaux des orientations et actions du PDM SIMOUV à l'horizon 2034.

- selon :
 - Son impact sur l'environnement
 - Sa portée opérationnelle (opposabilité, territorialité, innovation)
- Modélisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) évitées
- Croisement des actions avec 10 grands enjeux environnementaux.

Enjeux environnementaux analysés :

1. Sobriété & GES (réduction des émissions)
2. Air & nuisances sonores
3. Milieux naturels
4. Occupation du sol
5. Paysage & patrimoine
6. Risques naturels et technologiques
7. Ressource en eau
8. Pollution des sols
9. Ressources minérales
10. Déchets

Scénarios évalués :

1. Scénario de référence (poursuite tendancielle)
2. Scénario 1 : "Étoile" (renforcement des liaisons vers Valenciennes)
3. Scénario 2 : "Multipolaire" (meilleure desserte entre pôles)

Résultats attendus à 2034 :

- Réduction annuelle de ~78 000 tonnes équivalent CO₂
- Diminution de la part de la voiture de 63 % → 51 %
- Hausse de la part des transports collectifs et mobilités actives

Actions les plus bénéfiques :

- ZFE (Zone à Faibles Émissions)
- Aménagements cyclables (schéma vélo CAPH/CAVM)
- Hiérarchisation des liaisons intermodales
- Développement du covoiturage et du MAAS
- Décarbonation du transport de marchandises (canaux, fret ferroviaire)

Incidences négatives limitées mais à surveiller :

- Pollution potentielle sur les sites industriels proches des canaux
- Artificialisation des sols (ex : parkings poids lourds)
- Risques sur le patrimoine, les milieux naturels, et les zones Natura 2000 pendant les phases de travaux

CONCLUSIONS: Le programme est cohérent avec les ambitions environnementales régionales et nationales, notamment sur le climat et la qualité de l'air, mais nécessite des mesures d'accompagnement sur les zones sensibles (eau, patrimoine, biodiversité).

1 – 5 – 2 L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000

Contexte réglementaire

L'évaluation des incidences Natura 2000 est exigée pour les Plans de Déplacements Urbains (PDM) soumis à évaluation environnementale. Cette analyse vise à prévenir tout impact négatif sur les habitats et les espèces présents dans les sites Natura 2000.

Présentation du réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens désignés pour protéger :

- Des **espèces rares ou menacées** (faune, flore).
- Des **habitats naturels** remarquables.

Il comprend :

- **ZPS** (Zones de Protection Spéciale) – issues de la Directive Oiseaux.
- **ZSC** (Zones Spéciales de Conservation) – issues de la Directive Habitats.

Sites Natura 2000 sur le territoire du SIMOUV

Trois sites sont présents sur le territoire (14,6 % de la superficie) :

Code	Nom du site	Type Superficie
FR3112005	Vallée de la Scarpe et de l'Escaut	ZPS 9 065 ha
FR3100505	Pelouses métallicoles de Mortagne du Nord	ZSC 17 ha
FR3100507	Forêts de Raismes / St-Amand / Wallers / Marchiennes et Plaine alluviale de la Scarpe	ZSC 554 ha

Description des sites concernés

FR3112005 – Vallée de la Scarpe et de l'Escaut

- Milieux : marais, tourbières, forêts, prairies, étangs miniers.
- Faune : +200 espèces d'oiseaux.
- Menaces : urbanisation, drainage, aménagements hydrauliques.

FR3100505 – Pelouses métallicoles de Mortagne du Nord

- Végétation : espèces métallophytes rares comme l'Armérie et l'Arabette de Haller.
- Menaces : urbanisation passée (lotissements, routes), plantations d'arbres.
- Entretien naturel actuel : action des lapins.

FR3100507 – Forêts de Raismes, etc.

- Milieux : tourbières, forêts, marais, étangs, prairies alluviales.
- Espèces remarquables : triton crêté, plantes aquatiques rares.
- Menaces : agriculture, foresterie, drainage, fréquentation humaine.

Recommandations générales

- Préserver les zones humides et les régimes hydrologiques.
- Favoriser les pratiques agricoles extensives (pâturage, fauche).
- Éviter les aménagements destructeurs.
- Restaurer les habitats dégradés (curage, étrépage, débroussaillage...).

- Protéger les corridors écologiques pour éviter l'isolement des espèces.

Conclusion

Le PDM SIMOUV doit s'assurer de ne pas compromettre l'intégrité des sites Natura 2000 présents sur son territoire. Des mesures de précaution et de gestion active sont proposées pour prévenir toute incidence directe ou indirecte.

1 – 5– 3 Les mesures ERC

1 – 5 – 3 – 1 Mesures incluses dans le PDM

L'évaluation environnementale recommande, en complément des mesures du chapitre 3, les mesures suivantes :

S'assurer de la mise en œuvre effective des mesures ERC définies par l'étude d'impact.
Respecter le calendrier de la faune d'intérêt communautaire lors de la réalisation des travaux.

Conclusion sur les incidences potentielles du PDM sur le Réseau Natura 2000

Dans le cadre de l'élaboration du PDM, le tracé des aménagements cyclables a été identifié en prenant en compte les infrastructures routières ou cyclables existantes sur le territoire, ainsi celles-ci augmentent peu la fragmentation actuelle, n'augmenteront pas le risque de collision avec la faune sauvage et peuvent participer à réduire les véhicules automobiles.

De plus seulement environ 23,5 ha des espaces NATURA sont concernés par le passage de ces infrastructures pour une surface totale d'environ 10 000ha de ces sites au sein du territoire.

Ainsi, au regard de l'emprise des pistes cyclables et de leur localisation, leurs incidences ne sont pas estimées de nature à remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation de ces sites. Le SIMOUV devra s'assurer de la mise en œuvre effective des mesures ERC à travers le suivi du PDM.

Aussi, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduits à la désignation des sites NATURA 2000 .

Les actions proposées dans le PDM vont dans le sens d'une optimisation des flux de transports individuels et collectifs et d'un développement des modes actifs. Pour la mise en place d'infrastructures et l'utilisation de surfaces artificialisées, l'évaluation environnementale préconise les mesures ERC suivantes :

Permettre le développement d'infrastructures de production d'énergie renouvelable sur l'aire de covoiturage ;

Comme cela a été relevé précédemment, le PDM apporte une moins-value sur certains enjeux environnementaux. Aussi les mesures d'évitement, de réduction (éventuellement de compensation) suivantes sont proposées.

1 – 5 – 3 – 2 Mesures complémentaires

Objectif général

Réduire ou compenser les incidences environnementales des projets de mobilité sur le territoire du SIMOUV.

1. Principales mesures par thématique

Mobilité durable

- **B.3** : Mutualiser ou rendre réversible les espaces de stationnement.
- **E.10** : Supprimer ou végétaliser des places de stationnement pour limiter les îlots de chaleur et favoriser les modes actifs (piétons, vélos).
- **I.20** : Mise en place d'une **Zone à Faibles Émissions - mobilité (ZFE-m)** pour réduire la pollution de l'air.
- **I.21** : Généralisation de la "**Ville à 30**" pour apaiser la circulation.
- **I.22** : Soutenir la **mobilité électrique** (véhicules propres pour le SIMOUV et ses EPCI).

2. Mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser)

Milieu naturel et biodiversité

- Privilégier des projets à faible impact écologique.
- Restaurer les corridors écologiques, créer des passages à faune, reconstituer des zones végétalisées.
- Adapter les projets aux enjeux environnementaux locaux dès leur conception.

Ressources en eau

- Réduire les rejets polluants des navettes fluviales.
- Favoriser la gestion alternative des eaux pluviales.
- Mettre en place des précautions pendant les chantiers (protection des cours d'eau).

Risques naturels et technologiques

- Respecter les zonages des plans de prévention des risques (PPRi).
- Maximiser les surfaces végétalisées et la transparence hydraulique des projets.

Ressources minérales et déchets

- Utiliser des matériaux recyclés ou de réemploi.
- Réduire les extractions de granulats.
- Favoriser le recyclage et la valorisation des déchets de chantier.

3. Méthodologie d'analyse

- Analyse fondée sur une grille AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces).
- Hiérarchisation des enjeux environnementaux via une analyse multicritère.
- Adaptation des mesures aux contextes locaux spécifiques

1 – 6 Les orientations du PDM

1 – 6 – 1 Orientation 1 inscrire la mobilité dans une armature multipolaire

1 – 6 – 1 – 1 Axe A Conforter et renforcer les liaisons entre pôles

Objectifs

- Répondre aux besoins de déplacements moyennes / longues distance, et les connexions avec les territoires extérieurs
- Améliorer les connexions entre les pôles du Valenciennois
- Mettre en adéquation l'offre et la demande en transport en commun

Action A.1 – Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes

Action A.2 – Compléter les liaisons entre les pôles

1 – 6 – 1 – 2 Axe B Favoriser un territoire des courtes distances

Objectifs

- Construire des villes de courtes distances pour encourager le recours aux modes alternatifs à la voiture.
- Faciliter la cohabitation tous modes en s'appuyant sur un partage de l'espace public plus équilibré.
- Construire un véritable « système » vélo, que ce soit en termes d'infrastructures, de services, de jalonnement ou encore de stationnement.

Action B3 - Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs

Action B.4 – Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles

1 – 6 – 2 Orientation 2 construire un système de mobilité interconnecté

1 – 6 – 2 – 1 axe C Favoriser l'articulation entre les offres et les services

Objectifs

Mettre en place une politique cohérente d'intermodalité à l'échelle du SIMOUV :

- Hiérarchiser et compléter le maillage de lieux d'intermodalité
- Faciliter l'accès aux lieux d'intermodalité

Action C.5 - Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité

Action C.6 - Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs

Action C.7 - Développer le MaaS

1 – 6 – 2 – 2 Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle

Objectifs

Améliorer les performances des transports en commun et la desserte des zones d'emplois afin d'encourager les changements de pratiques de mobilité

Faire du covoiturage une offre complémentaire à l'offre ferrée du territoire et non plus une offre alternative

Articuler l'offre de covoiturage avec les transports publics

Action D.8 - Améliorer les temps de parcours des transports en commun

Action D.9 - Développer le covoiturage

1 – 6 – 2 – 3 Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal

Objectifs

- Assurer la complémentarité entre stationnement payant et stationnement en ouvrage sur Valenciennes pour libérer de l'espace public sur voirie

- L'offre de stationnement dans les P+R est à réguler et à développer
- Construire un véritable « système » vélo, que ce soit en termes d'infrastructures, de services, de jalonnement, de stationnement sécurisé et en particulier dans les lieux d'intermodalité
- Assurer la cohérence et la complémentarité entre les P+R et le stationnement en centre-ville de Valenciennes

Action E.10 - Optimiser le stationnement en voirie

Action E.11 - Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé

1 – 6 – 3 Orientation 3 agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers

1 – 6 – 3 – 1 Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire

Objectifs

- Mettre en place une politique multi-partenariale cohérente d'accessibilité à l'échelle du SIMOUV, en lien avec les commissions communales et intercommunales d'accessibilité
- Assurer un lien entre les transports en commun et la voirie dans les démarches d'accessibilités et en assurer le suivi
- Développer les services à la personne (navettes) et soutenir financièrement la mobilité pour tous
- Accompagner les habitants des quartiers prioritaires en adaptant et en expérimentant de nouvelles offres de services

Action F.12 - Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de tous les usagers

Action F.13 - Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie

1 – 6 – 3 – 2 Axe G : Accompagner aux changements de comportement

Objectifs

- Accompagner les usagers aux changements de comportements
- Développer les connaissances sur la mobilité

Action G.14 - Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité

Action G.15 - S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives

1 – 6 – 4 Orientation 4 améliorer la qualité de la vie

1 – 6 – 4 – 1 Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture

Objectifs

- Permettre à la première ceinture de jouer son rôle de distribution des trafics au sein de la zone urbaine et de lien entre le réseau local et le réseau structurant tout en pacifiant les déplacements
- Faire du partage de la voirie un outil au service des mobilités alternatives à la voiture individuelle (pratique autosoliste), et de la sécurité routière

- Augmenter la part d'aménagements d'espaces publics
- Développer les mobilités actives (vélo, piéton, engin de déplacement personnel) :
 - Assurer la cohérence et la continuité des schémas cyclables des 2 communautés d'agglomération et leur mis en œuvre (programmation, budget, gouvernance, ...).
 - Faire de la marche un mode à part entière et un levier de report modal
 - Remettre le piéton au cœur de l'espace public et lui donner une place de qualité et lisible

Action H.16 - Faire de la première ceinture une porte d'entrée en zone urbaine

Action H.17 - Libérer de l'espace public au profit des modes actifs

Action H.18 – Réaliser et assurer la cohérence des schémas vélos des Communautés d'Agglomération

1 – 6 – 4 – 2 Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées

Objectifs

- Favoriser les mobilités alternatives à la pratique autosoliste de la voiture particulière
- Développer et accompagner le déploiement de l'électromobilité à l'échelle du territoire
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES

Action I.19 - Réguler les mobilités

Action I.20 - Définir et déployer la ZFE-m

Action I.21 - Etendre la ville à 30

Action I.22 - Soutenir le développement de l'électromobilité

1 – 6 – 5 Orientation 5 décarboner la mobilité des marchandises

1 – 6 – 5 – 1 Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises

Objectifs

- Contribuer à la progression de la part modale du rail et du fluvial, et limiter le nombre de poids lourds en circulation
- Utiliser le levier de la connaissance des infrastructures, des opérateurs et des trafics auprès des établissements économiques, pour favoriser la mise en place de flux multimodaux
- Consolider les infrastructures existantes pour pérenniser les flux multimodaux de marchandises
- Soutenir les efforts de développement et d'amélioration de la performance de ces infrastructures
- Préserver les plateformes multimodales

Action J.23 – Consolider et faire vivre le schéma de desserte fluviale et ferroviaire

Action J.24–Piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et des embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE

1 – 6 – 5 – 2 Axe K : Améliorer les conditions d'accueil et de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activité

Objectifs

- Assurer la bonne desserte logistique des activités industrielles et économiques
- Limiter les conflits d'usage sur les voiries, et les congestions
- Pour limiter les pertes de temps, notamment sur les livraisons
- Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux
- Pour renforcer la sécurité et limiter les risques d'accident
- Travailler à l'accessibilité multimodale des zones d'activité

Action K.25 - Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activité et en dehors

1 – 6 – 5 – 3 Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante

Objectifs

- Impulser de bonnes pratiques logistiques à l'échelle de l'ensemble du SIMOUV
- Imbriquer et harmoniser la politique de mobilité menée à l'échelle du SIMOUV avec les actions enclenchées dans le cadre de la charte de logistique urbaine durable de Valenciennes Métropole
- Améliorer l'efficacité de la logistique urbaine, et réduire ses impacts environnementaux ; améliorer la qualité de l'espace urbain tout en garantissant le bon approvisionnement des établissements économiques
- Adapter la réglementation et les règles d'accès aux centres-villes pour favoriser les pratiques les plus vertueuses
- Favoriser la cyclologistique dans les centres urbains (Denain, Saint Amand, Valenciennes, Condé) pour les livraisons de courtes distances

Action L.26 - Suivre la mise en œuvre du plan d'actions InTerLUD+ de la CAVM et étudier la généralisation des mesures de logistique urbaine à l'échelle du SIMOUV

1 – 6 – 6 Orientation 6 faire vivre collectivement la politique de mobilité

1 - 6 – 6 – 1 Axe M : Assurer la gouvernance du PDM

Objectifs

- Assurer le pilotage du PDM et de ses actions
- Impliquer l'ensemble des acteurs de la mobilité

Action M.27 - Mettre en place les instances de pilotage et les modalités de mise en œuvre de la politique mobilité

Action M.28 - Communiquer sur la mise en œuvre du PDM auprès du grand public

1 – 6 – 6 – 2 Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM

Objectifs

- Garantir la mise en œuvre du PDM
- S'assurer de l'impact des actions sur la mobilité

Action N.29 - Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM

Action N.30 - Créer un observatoire des mobilités

1 – 6 – 7 Financement des actions

Intitulé de l'action	MOA	Partenaires	Coût Total sur 10 ans (€)
Axe A : Conforter et renforcer les liaisons entre pôles			
Action A.1 - Conforter les liaisons vers la centralité principale de Valenciennes	Région Hauts-de-France Hauts-de-France Mobilités SIMOUV	-	Coûts déjà engagés ou inclus dans les autres actions
Action A.2 - Compléter les liaisons entre les pôles	SIMOUV	Transvilles	60 000 €
Axe B : Favoriser un territoire des courtes distances			
Action B.3 - Anticiper l'aménagement du territoire en faveur des transports en commun et des modes actifs	CA Gestionnaire de voirie	SIMOUV Département	Moyens internes
Action B.4 - Faciliter l'accès et la cohabitation tous modes au sein des pôles	Gestionnaire de voirie Université Polytechnique Hauts-de-France	Associations vélo	2 660 000 €
Axe C : Favoriser l'articulation entre les offres et les services			
Action C.5 - Hiérarchiser et aménager un maillage de lieux d'intermodalité	SIMOUV /CA/Communes/Département SNCF	Région	6 300 000 €
Action C.6 - Assurer les connexions entre le vélo et les transports collectifs	Gestionnaire de voirie	Région / Département	9 400 000 €
Action C.7 - Développer le MaaS	SIMOUV	HDF Mobilités Transvilles	50 000 €
Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle			
Action D.8 - Améliorer les temps de parcours des transports en commun	SIMOUV	Gestionnaire de voirie Transvilles	7 860 000 €
Action D.9 - Développer le covoiturage	SIMOUV Gestionnaire de voirie	Région / Département HDF Mobilités	300 000 €
Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal			
Action E.10 - Optimiser le stationnement en voirie	Gestionnaire de voirie Contrôle de police	SPL Stationnement	860 000 €
Action E.11 - Développer le stationnement vélo, notamment sécurisé	SIMOUV / SNCF Gares et Connexion / Région CA / Communes	SPL Stationnement	840 000 €
Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire			
Action F.12 - Promouvoir les nouvelles offres de mobilités en s'adaptant aux attentes de	SIMOUV	Département / Région HDF Mobilités / Relais locaux	90 000 €

Intitulé de l'action	MOA	Partenaires	Coût Total sur 10 ans (€)
tous les usagers		d'information / Transvilles	
Action F.13 - Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie	SIMOUV Région Gestionnaire de voirie	Associations	12 700 000 €
Axe G : Accompagner aux changements de comportement			
Action G.14 - Assurer une communication forte sur l'ensemble du système de mobilité	SIMOUV / CA	HDF Mobilités / Transvilles Communes / France service Structures associatives	1 000 000 €
Action G.15 - S'appuyer sur les employeurs pour promouvoir les mobilités alternatives	SIMOUV / CA	Transvilles / HDF Mobilités Employeurs / CCI / France Travail	Moyens internes
Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture			
Action H.16 - Transformer le contournement en périphérique	Département / Gestionnaire de voirie / État / DIR Nord	-	3 260 000 €
Action H.17 - Libérer de l'espace public au profit des modes actifs	CA / SIMOUV / Communes / Gestionnaires de voirie	CA ADAV	Moyens internes
Action H.18 - Réaliser et assurer la cohérence des schémas vélos des Communautés d'Agglomération	Communes / CA / Département	Département / Région ADAV	36 800 000 €
Intitulé de l'action	MOA	Partenaires	Coût Total sur 10 ans (€)
Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées			
Action I.19 - Réguler les mobilités	SIMOUV	CA	
Action I.20 - Définir et déployer la ZFE-m	CA	SIMOUV État	
Action I.21 - Étendre la ville à 30	Gestionnaire de voirie	-	3 200 000 €
Action I.22 - Soutenir le développement de l'électromobilité	CA / Communes SIMOUV	Région Communes	200 000 €
Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises			
Action J.23 - Consolider et faire vivre le schéma de desserte fluviale et ferroviaire	SIMOUV VNF / SNCF Réseau / CCI / Syndicat Mixte Dock Seine Nord Europe Escaut	CA / Communes Syndicat Docks Seine Nord	Moyens internes
Action J.24 - Piloter une stratégie foncière de réservation des sites stratégiques aux abords des canaux et embranchements ferroviaires, dans le contexte de réalisation du CSNE	SIMOUV SCoT / VNF / SNCF Réseau / CCI / CA / Région / Syndicat Mixte Dock Seine Nord Europe Escaut	CA / Communes Syndicat Docks Seine Nord	Moyens internes
Axe K : Améliorer les conditions d'accueil et de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activité			
Action K.25 - Réaliser un diagnostic des flux de poids lourds et des dysfonctionnements au sein des zones d'activité	SIMOUV / CA	CA / Communes	35 000 €
Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante			
Action L.26 - Suivre la mise en œuvre du plan d'actions InTerLUD+ de la CAVM et étudier la généralisation des mesures de logistique urbaine à l'échelle du SIMOUV	SIMOUV / CA	Communes Cerema / logisticiens	Moyens internes
Axe M : Assurer la gouvernance du PDM			
Action M.27 - Mettre en place les instances de pilotage et les modalités de mise en	SIMOUV	CA / État / Région / HDF Mobilités / Département / Communes / VNF / SNCF /	Moyens internes

Intitulé de l'action	MOA	Partenaires	Coût Total sur 10 ans (€)
œuvre de la politique mobilité		CCI / Comité des partenaires	
Action M.28 - Communiquer sur la mise en œuvre du PDM auprès du grand public	SIMOUV	CA / Communes / Département / Région / État / Associations	200 000 €
Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM			
Action N.29 - Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM	SIMOUV	CA / Communes / Département / Région / État	Moyens internes
Action N.30 - Créer un observatoire des mobilités	SIMOUV	État / Région / HDF Mobilités / Département / CA / Communes / Comité des partenaires	1 000 000 €

1 – 6 – 8 Coût par axes

Intitulé de l'action	Coût total par Axe (M€)
Orientation 1 : Inscrire la mobilité dans une armature multipolaire	
Axe A : Conforter et renforcer les liaisons entre pôles	0,06 M €
Axe B : Favoriser un territoire des courtes distances	2,7 M€
Orientation 2 : Construire un système de mobilité interconnecté	
Axe C : Favoriser l'articulation entre les offres et les services	15,7 M€
Axe D : Développer les offres et services alternatifs à la voiture individuelle	8,2 M€
Axe E : Faire du stationnement un levier de report modal	1,7 M€
Orientation 3 : Agir en faveur d'une mobilité pour tous les usagers	
Axe F : Agir en faveur de la mobilité solidaire	12,8 M€
Axe G : Accompagner aux changements de comportement	1 M€
Orientation 4 : Améliorer la qualité de vie	
Axe H : Améliorer le cadre de vie par l'aménagement en faveur des mobilités alternatives à la voiture	40,1 M€
Axe I : Limiter les externalités négatives par la maîtrise des circulations motorisées	3,4 M€
Orientation 5 : Décarboner la mobilité des marchandises	
Axe J : Œuvrer au développement du report modal pour le transport de marchandises	Moyens internes
Axe K : Améliorer les conditions d'accueil et de circulation du transport de marchandises au sein des zones d'activité	0,03 M€
Axe L : Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable et performante	Moyens internes
Orientation 6 : Faire vivre collectivement la politique de mobilité	

Intitulé de l'action	Coût total par Axe (M€)
Axe M : Assurer la gouvernance du PDM	0,2 M€
Axe N : Assurer le suivi et la mise en œuvre du PDM	1 M€
TOTAL	86,8 M€

1 – 6 – 9 Echancier prévisionnel

La mise en œuvre du plan d'actions du PDM relève d'une multiplicité d'acteurs publics et privés, selon des temporalités diverses et suppose la définition de partenariats adaptés à chaque action. Cette diversité d'acteurs implique par ailleurs une diversité de financements.

Le PDM vise une mise en œuvre continue et équilibrée dans le temps, avec une répartition par année de l'effort financier présentée dans le tableau ci-dessous.

Année	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Budget prévisionnel total (investissement + fonctionnement)	5,4 M €	8,1 M €	8,4 M €	10,2 M €	11,7 M €	10,6 M €	8,4 M €	8,4 M €	9,1 M €	6,5 M €

1 – 7 Parcours de concertation préalable - Consultations

1 – 7 – 1 La concertation lors de l'élaboration des actions

1 – 7 – 1 – 1 la publicité de la concertation

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.

1 – 7 – 1 – 2 le bilan 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.

1 – 7 – 1 – 3 l'évolution du projet de PDM après la concertation

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 cyclologie ;

☐ 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.

1 – 7 – 2 Consultations des EPCI – Communes – PPA

Par délibération en date 04 février 2025, le comité syndical a autorisé le président du SIMOUV à solliciter l'avis des personnes publiques reprises à l'article L.1214-15 du code des transports et de toute autre personne ou organisme intéressés

1 – 7 – 3 Bilan des Consultations

Recueil de l'avis des différentes Personnes Publiques associées en application de l'article R.1214-4 du Code des transports

à défaut de réponse apportée dans le délai de 3 mois l'avis est réputé favorable : date d'envoi du dernier mail 19/03/2025

Commune	Avis	Date de la délibération	Arguments
Bellaing	Favorable	24/04/2025	
Beuvrages	Favorable	15/04/2025	
Brillon	Favorable à l'unanimité	04/04/2025	
Château-L'Abbaye	Favorable	07/04/2025	
Crespin	Favorable à l'unanimité	10/04/2025	
Hérin	Favorable à l'unanimité	03/04/2025	
Lecelles	Favorable à l'unanimité	01/04/2025	
Rombies et Marchipont	Favorable avec réserves	26/05/2025	<p>Le conseil municipal a bien noté que la volonté est de développer les infrastructures pour la mobilité douce ou les déplacements alternatifs à la voiture.</p> <p>Malheureusement, la commune n'a pas les équipements permettant ces déplacements doux ou alternatifs.</p> <p>Les bus scolaires ne sont pas adaptés aux déplacements des administrés, les bus qui desservent la commune ont une durée de trajet trop importante, une navette aller/retour direct vers Valenciennes pourrait les inciter à utiliser les transports en commun.</p> <p>La navette flex à la demande est régulièrement indisponible, ne laissant aucune alternative de transport aux usagers non véhiculés.</p> <p>La navette flex ne permet pas aux habitants de se rendre dans les communes voisines pour l'accès aux soins (médecin, kiné, pharmacie...) ou aux commerces de proximité.</p>
Rouvignies	Favorable	07/04/2025	
Thivencelle	Favorable à l'unanimité	11/04/2025	
Avesnes-le-Sec	Favorable à l'unanimité	08/04/2025	
Aubry-du-Hainaut	Favorable	28/03/2025	
Sebourg	Favorable	04/05/2025	Le plan est plutôt une volonté politique d'orienter le transport vers d'autres modes que la voiture,

Commune	Avis	Date de la délibération	Arguments
	avec réserves		les communes rurales ne sont pas vraiment écoutées dans leurs besoins de déplacement des administrés (horaires, durée, amplitude du trafic, trajet).
Thun-Saint-Amand	Favorable à l'unanimité	21/03/2025	
Vicq	Favorable à l'unanimité	01/04/2025	
Onnaing	Défavorable par 22 voix avec 1 abstention	05/06/2025	Défaut d'inscription du principe de gratuité pour tous dans les orientations proposées.
Maulde	Favorable à l'unanimité	03/04/2025	
Valenciennes métropole	Favorable à la majorité avec 4 voix contre	16/06/2025	
La Porte du Hainaut	Favorable	12/05/2025	La Porte du Hainaut rejoint les conclusions de ce rapport et souhaite être pleinement associée au pilotage du PDM. Elle conduit, en effet, un certain nombre de politiques de mobilités propres qui concourront à la réussite du PDM (pistes cyclables, aides à la mobilité, communication et incitation, infrastructures)
Préfecture du Nord – Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord	Favorable avec réserves	05/06/2025	Monsieur le Préfet du Nord émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité assorti des réserves suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - compléter le diagnostic sur le volet transports de marchandises ; - définir la priorisation des actions et en particulier celles relatives à la mise en place de la gouvernance
AVIS hors délai réglementaire (délai de 3 mois passé) - réputé favorable			
Condé sur l'Escaut	Favorable par 18 voix avec 7 abstentions	08/07/2025	
Hergnies	Favorable à l'unanimité avec réserves	02/07/2025	De part sa situation géographique excentrée, la commune d'HERGNIES est particulière. À cet égard, il est demandé au SIMOUV de bien prendre en compte cette particularité et de permettre une réelle mobilité des usagers hergnisiens ou venant sur la commune

Commune	Avis	Date de la délibération	Arguments
			d'HERGNIES en assurant des rotations plus fréquentes et adaptées aux besoins des différents usagers.

1 – 8 Avis de l'autorité environnementale

1 – 8 – 1 Synthèse de l'avis

Le syndicat intercommunal de mobilité et d'organisation urbaine du Valenciennois (SIMOUV), entant qu'autorité organisatrice des mobilités (AOM), a engagé l'élaboration d'un plan de mobilité(PDM) avec un horizon à 2035. Ce plan, instauré par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24décembre 2019, succède au plan de déplacements urbains (PDU) tout en élargissant son champ d'action. Il s'appuie sur un bilan du PDU précédent (2014-2024).

Le PDM fixe des objectifs ambitieux par rapport à l'enquête mobilité de 2018, notamment la réduction de la part modale de la voiture de 63 % à 51 %, en faveur du vélo, de la marche et des transports collectifs. Ces objectifs dépassent ceux du PDU 2014-2024, qui n'ont pas été atteints. Il reste à démontrer que le plan d'action permettra d'atteindre ces objectifs, ce qui est peu vraisemblable.

Le PDM se compose de trois volets : diagnostic, stratégie de mobilité et plan d'action.

Le PDM satisfait de manière incomplète à ce qui est prévu par les articles L.1214-1 à 38 et R.1214-1 à 15 du Code des transports qui définissent les objectifs d'un PDM.

Le diagnostic présenté est très sommaire et doit être complété par une analyse plus fine sur la plupart des thématiques, notamment le réseau de transports collectifs, les flux de déplacements (internes, d'échange et de transit) par mode de transport, la logistique et le transport de marchandises, les points de congestion routière, l'offre de stationnement et les bornes de recharge électrique. Une synthèse des principales données issues de l'évaluation environnementale, notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore, est attendue.

Globalement, l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas suffisamment aboutis pour évaluer et encadrer les impacts de la mise en œuvre du plan d'action.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées ci-après.

1 – 8 – 2 Avis détaillé

L'autorité environnementale a formulé les 35 recommandations suivantes : Elles sont numérotées et seront reprises avec la même numérotation dans la réponse du SIMOUV.

Présentation générale du plan de mobilité du Valenciennois.

Recommandation 1 :

Compléter le dossier pour que le PDM réponde à l'ensemble de ce qui est prévu par le Code des transports.

Diagnostic

Recommandation 2 :

Compléter le bilan du PDU 2013-2023 par une analyse détaillée et chiffrée des raisons expliquant la non-atteinte des objectifs de répartition modale.

Recommandation 3

L'autorité environnementale recommande :

- *d'intégrer une analyse des déplacements en volume, exprimée en kilomètres parcourus ;*
- *de confirmer la nature des flux pris en compte dans la présentation de la part modale.*

Recommandation 4 :

L'autorité environnementale recommande :

- *d'approfondir le diagnostic relatif à l'offre de transport ferroviaire régional (TER), en intégrant une analyse qualitative et quantitative du niveau et de la nature de l'offre, ainsi que son articulation avec l'urbanisation (habitat et activités) ;*
- *de compléter le diagnostic des transports collectifs urbains en précisant les indicateurs de vitesse commerciale, la fréquence, l'amplitude horaire, la qualité de desserte et l'articulation horaire avec les services TER, afin d'améliorer la coordination entre réseaux ;*
- *d'intégrer le projet de Service express régional métropolitain (SERM) des Hauts-de-France au PDM, en veillant à prendre en compte ses ambitions en matière de renforcement de l'offre ferroviaire et de report modal, compte tenu de son impact structurant pour le territoire, ainsi que le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Lille, le Val de-Sambre et l'Avesnois.*

Recommandation 5 :

L'autorité environnementale recommande de poursuivre le diagnostic du réseau routier, notamment en indiquant les trafics, les points de saturation et les enjeux de sécurité routière.

Recommandation 6 :

L'autorité environnementale recommande :

- *d'améliorer la lisibilité des cartes en ajustant les échelles et les contrastes, ainsi qu'en utilisant des zooms sur les secteurs d'intérêt (gares, établissements scolaires et zones d'emplois, etc.) ;*
- *d'intégrer les enjeux de liaison avec les territoires limitrophes et transfrontaliers dans la synthèse des enjeux du diagnostic ;*
- *d'analyser de manière approfondie la logistique et le transport de marchandises pour mieux comprendre les enjeux liés à ces secteurs ;*
- *de localiser les accidents et les passages à niveau sur une carte pour une meilleure visibilité des problématiques de sécurité routière ;*
- *de compléter l'illustration du schéma régional des vélo routes et des voies vertes avec une synthèse des aménagements cyclables existants (pistes, station de vélos sécurisées) et prévus ;*
- *de localiser les aires de covoiturage et les bornes de recharge électrique ;*
- *de développer les informations sur les offres de stationnement dans les zones urbaines ;*

- d'exploiter toutes ces informations dans le cadre du diagnostic et des enjeux du territoire, afin de compléter le panorama des enjeux du territoire.

Recommandation 7 :

L'autorité environnementale recommande d'intégrer dans le diagnostic territorial une synthèse des principales données issues de l'évaluation environnementale notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et sonore.

Stratégie du PDM .

Recommandation 8 :

L'autorité environnementale recommande d'étudier un scénario complémentaire permettant un report modal significatif depuis la voiture vers les modes alternatifs.

Recommandation 9 :

L'autorité environnementale recommande de définir les objectifs d'évolution de parts modales en volumes de trafic (kilomètres parcourus).

Recommandation 10 :

L'autorité environnementale recommande de :

- inclure un tableau comparatif détaillé des trois scénarios (référence et alternatives) intégrant notamment des indicateurs de performance (part des différents modes de transports, etc.) et des impacts environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre...);
- inclure une analyse argumentée des avantages et des limites de chaque scénario permettant d'éclairer les choix retenus ;
- revoir à la hausse l'objectif de part modale des transports en commun à l'horizon 2035 afin de mieux répondre aux enjeux de report modal et d'inverser la tendance à la baisse observée entre 2011 et 2018 ;
- décrire pour le scénario retenu l'évolution des polluants atmosphériques et du bruit selon le même principe que l'analyse de l'évolution réalisée pour les gaz à effet de serre ;
- présenter des explications plus argumentées sur la manière dont chaque orientation du plan de mobilité répond aux problématiques identifiées ;
- mettre en correspondance le diagnostic et les choix stratégiques sous la forme d'un tableau.

Plan d'action du PDM.

Recommandation 11 :

L'autorité environnementale recommande de :

- justifier la mise en œuvre du plan d'action en démontrant son adéquation avec la stratégie du plan de mobilité, à travers des explications claires et argumentées ;
- établir un lien explicite entre le plan d'action et l'atteinte des objectifs fixés, en précisant les mécanismes et les indicateurs de suivi associés ;
- établir un ordre de priorité pour les actions du PDM, et faire figurer dans chaque fiche action la règle du SRADDET correspondante ;

- identifier les actions issues du précédent PDU, préciser celles qui ont été modifiées, abandonnées ou maintenues, et indiquer leur éventuelle adaptation aux évolutions réglementaires.

Recommandation 12 :

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic par une analyse fine des vitesses commerciales sur l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains.

Recommandation 13 :

L'autorité environnementale recommande de compléter le plan d'action afin d'assurer la mise en conformité du PDM avec les exigences de l'article L.1214-2 7° du Code des transports.

Recommandation 14 :

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic en y intégrant une analyse détaillée des flux de marchandises et des conditions d'approvisionnement du Valenciennois.

Recommandation 15 :

L'autorité environnementale recommande d'intégrer la problématique des passages à niveau dans le plan d'action du PDM pour assurer un franchissement fluide et sécurisé pour tous les usagers (piétons, cycles, cars scolaires, engins...).

Recommandation 16 :

L'autorité environnementale recommande :

- d'étendre la réflexion tarifaire aux parkings-relais ;
- de promouvoir des abonnements ou forfaits combinés (accès aux parkings-relais et aux transports en commun) ;
- de favoriser les solutions de tarification dynamique pour les parkings-relais (modulation des tarifs en fonction de la demande et de l'occupation des parkings-relais).

Recommandation 17 :

L'autorité environnementale recommande :

- d'inclure au plan d'action du PDM, une réflexion sur les besoins en infrastructures d'avitaillement pour tous les types de véhicules ;
- d'intégrer ces éléments dans le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (SDIRVE) à l'échelle de la CAPH, de la CAVM ou le cas échéant, à celle du bassin de vie.
- Continuité et sécurisation des itinéraires cyclables et piétons

Recommandation 18 :

L'autorité environnementale recommande d'intégrer un indicateur spécifique au dispositif de suivi et d'évaluation du plan de mobilité, afin de garantir sa conformité réglementaire avec l'article

L.1214-2 du Code des transports, et d'assurer un suivi pertinent de la sécurité des modes actifs et émergents (piétons, cyclistes et utilisateurs d'engin de déplacement personnel).

Analyse de l'évaluation environnementale et de la prise en compte de l'environnement par le plan de mobilité.

Recommandation 19 :

L'autorité environnementale recommande de mentionner la version de l'évaluation environnementale sur chacun des documents afin de l'identifier clairement.

Analyse des éléments constitutifs et non thématiques du plan.

Résumé non technique

Recommandation 20 :

L'autorité environnementale recommande de :

- *présenter les principaux éléments constitutifs du plan de mobilité (enjeux, scénarios objectifs...) ;*
- *détailler les impacts environnementaux et préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) ;*
- *réaliser des zooms thématiques sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et la biodiversité, et pas uniquement les gaz à effet de serre ;*
- *compléter la partie liée aux indicateurs de suivi ;*
- *ajouter des illustrations pour visualiser les informations clés (diagrammes, graphiques et cartes) ;*
- *d'actualiser le résumé non technique après complément de l'évaluation environnementale.*

Articulation avec les plans et programmes.

Recommandation 21 :

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser que l'analyse des actions du PDM avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires des Hauts-de-France (SRADDET), repose sur la version approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024 ;*
- *examiner la correspondance entre les objectifs chiffrés du plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais (PPA) et les objectifs du plan de mobilité, et justifier en quoi les actions du plan de mobilité contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air ;*
- *préciser l'articulation entre le PDM et les objectifs du SCoT concernant les aménagements urbains et les infrastructures.*
- *identifier les enjeux liés à l'eau impactés par les actions du plan de mobilité, et vérifier si le plan de mobilité contribue aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin hydrographique « Artois-Picardie » 2022-2027 ;*
- *réaliser une analyse comparative des objectifs chiffrée du plan de mobilité, en les confrontant à ceux des autres plans et programmes pour s'assurer qu'ils sont au minimum équivalents.*

Dispositif de suivi et d'évaluation.

Recommandation 22 :

L'autorité environnementale recommande de :

- *renforcer la pertinence du dispositif d'évaluation des incidences du plan de mobilité, en retenant uniquement des indicateurs environnementaux et sanitaires et en excluant les indicateurs de suivi de mise en œuvre ;*

- d'affiner le suivi environnemental et sanitaire pour les objectifs majeurs du plan de mobilité définis réglementairement (réduction des gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores et préservation de la biodiversité) ;
- de compléter les indicateurs de suivi par un objectif de résultat.

Etat initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser (ERC) ces incidences.

Recommandation 23 :

L'autorité environnementale recommande d'analyser les effets du PDM sur les différents trafics en préalable à l'évaluation environnementale.

Emission de gaz à effet de serre et changement climatique.

Recommandation 24 :

L'autorité environnementale recommande la mise à jour du bilan des émissions de gaz à effet de serre à une année de référence plus récente, et de considérer le transport de marchandises pour le secteur du transport routier.

Recommandation 25 :

L'autorité environnementale recommande de réaliser un bilan détaillé des émissions de gaz à effet de serre :

- couvrant les phases de travaux et d'exploitation ;
- intégrant le scope 3 pour éviter une surestimation des émissions évitées ;
- prenant en compte les incidences potentielles du plan afin d'identifier des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées le cas échéant.

Lutte contre la pollution de l'air.

Recommandation 26 :

L'autorité environnementale recommande une mise à jour de ce bilan avec une année de référence plus récente, notamment pour le secteur du transport routier.

Recommandation 27 :

L'autorité environnementale recommande d'élaborer une cartographie de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, pour estimer le nombre de personnes concernées dans les zones de dépassement des seuils réglementaires et des recommandations de l'OMS.

Recommandation 28 :

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du PDM sur la qualité de l'air en :

- dissociant cette thématique des nuisances sonores ;
- intégrant une analyse territorialisée projetée de l'évolution de la pollution atmosphérique à la suite de la mise en œuvre du plan d'action.

Bruit : lutte contre la pollution sonore.

Recommandation 29 :

L'autorité environnementale recommande d'enrichir l'analyse thématique en :

- *intégrant les voies navigables et leurs aménagements à la cartographie des nuisances sonores ;*
- *précisant l'impact sonore de l'aérodrome de Valenciennes-Denain sur la population riveraine.*

Recommandation 30 :

L'autorité environnementale recommande :

- *la création de cartes d'exposition au bruit intégrant les infrastructures de transport et les populations concernées ;*
- *une analyse approfondie de ces données pour identifier les secteurs à enjeux.*

Recommandation 31 :

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du plan de mobilité, en croisant les secteurs concernés par les travaux et l'exploitation des nouvelles infrastructures, avec les zones d'habitat et les établissements accueillant des publics sensibles.

Consommation d'espace et artificialisation des sols.

Recommandation 32 :

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser les surfaces susceptibles d'être consommées, en les détaillant par type d'infrastructures ou d'aménagements concernés, ainsi que par type d'occupation des sols actuel (espaces agricoles, naturels, artificialisés...) ;*
- *d'améliorer la lisibilité de la carte de localisation des secteurs impactés en ajoutant des zooms détaillés sur les zones concernées ;*
- *de mettre en perspective la consommation d'espace projetée avec les valeurs des documents de planification locaux.*

Recommandation 33 :

L'autorité environnementale recommande de :

- *définir dès le stade du plan de mobilité, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, afin d'encadrer les futures études d'impact des projets d'infrastructures et d'aménagements ;*
- *quantifier les mesures visant à limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;*
- *envisager des mesures de compensation pour lutter contre les impacts résiduels sur l'environnement et les espaces naturels.*

Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000 : préservation de la biodiversité.

Recommandation 34 :

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser de manière approfondie les impacts des projets d'infrastructures et d'aménagements sur le patrimoine naturel (espaces protégés, continuités écologiques...), et de l'accompagner de cartographies détaillées ;*

- de clarifier les impacts et les secteurs concernés ;
- de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour encadrer les futurs aménagements et infrastructures prévus au plan de mobilité.

Recommandation 35 :

L'autorité environnementale recommande :

- d'élargir le périmètre de l'évaluation en intégrant l'ensemble des sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 kilomètres autour du territoire ;
- d'approfondir l'analyse en évaluant les incidences du plan par action, afin d'identifier plus précisément les effets potentiels sur ces sites protégés.

1 – 9 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Préambule

Le projet de Plan de Mobilité du Valenciennois pour la période 2025-2035, arrêté par le SIMOUV en date du 4 février 2025, a fait l'objet, en date du 12 mars 2025, d'un avis de la Mission d'Autorité Environnementale (MRAe) des Hauts-de-France par référence avis n°MRAe HDF-2025-12.

Cet avis se fonde notamment sur l'analyse conjointe des différents tomes composant le plan de mobilité et notamment, son rapport environnemental.

Il comprend 35 recommandations sur le contenu du plan et de sa portée, celles-ci cherchent à améliorer, de manière non contraignante, la qualité du projet du PDM qu'il soit sur ses aspects territoriaux, stratégiques et environnementaux.

Ce mémoire en réponse suit rigoureusement le plan et l'agencement de l'avis de la MRAE, avec une présentation point par point des recommandations numérotées (R1, ..), suivi des mesures correctives proposées en réponse (MC1..).

R1 : MC1

Le dossier sera complété en veillant à reprendre le plan de mobilité par une table de conformité réglementaire, détaillant article par article les dispositions du Code des transports et identifiant les sections du plan de mobilité qui y répondent, cela nous permettra ainsi de vérifier explicitement la complétude juridique du plan.

Des ajouts ou reformulations sont d'ores et déjà prévus :

- *Un volet dédié au fret et à la logistique urbaine, avec cartographie, sera intégré au plan d'actions ;*
- *La fiche action G15 sera complétée afin de mieux répondre aux besoins relatifs aux plans de mobilité employeurs et scolaires notamment sur leur accompagnement technique et de suivi ;*
- *La question de la sécurisation des itinéraires vélos sera intégrée de manière plus explicite aux fiches actions H17 et H18 ;*
- *Un jalonnement temporel - court, moyen-long terme des mesures sera inséré avec mention du suivi des accidents et d'indicateurs de sécurité.*

R2 : MC2

Plusieurs causes structurantes, d'ordre organisationnel, sociétal ou technique permettent d'expliquer les écarts observés :

Sur les transports en commun, la part modale visée en 2014 était de 9%. Or, à la date du bilan, elle demeure autour de 6%. Ce retard peut être en partie attribué aux difficultés rencontrées au moment de la mise en service de la ligne T2, dont les retards et la sous-fréquentation initiale ont compromis les effets attendus. Par ailleurs, certaines actions du PDU n'ont pas été mises en œuvre ou l'ont été de manière partielle, ce qui est relevé dans l'évaluation de 2019.

Sur les mobilités actives, le développement de l'usage du vélo n'a pas atteint les niveaux escomptés. Un facteur majeur réside dans l'absence de gouvernance unifiée sur cette compétence : en l'état, le SIMOUV ne dispose pas de l'intégralité des leviers d'actions nécessaires, notamment en matière d'aménagements cyclables sur la voirie, qui relèvent de collectivités tierces. Cette fragmentation institutionnelle a limité la capacité à mettre en œuvre une politique vélo ambitieuse et cohérente à l'échelle des deux agglomérations.

Sur les évolutions sociétales : la période 2014-2024 a été marquée par des mutations profondes des pratiques de déplacement : développement du télétravail, essor des livraisons à domicile, attractivité différenciée des centralités - autant de dynamiques qui n'étaient pas pleinement anticipées au moment de la programmation initiale.

Sur la structure des flux-domicile travail : les flux domicile-travail observés via les données INSEE révèlent des déplacements largement polarisés et peu compatibles avec un usage systématique du vélo ou des TC. Les flux "entrants" (venant de l'extérieur de l'agglomération) constituent une part importante des trajets, rendant plus difficile un report modal hors de la voiture individuelle. Ces données seront présentées sous forme de graphiques et accompagnées d'une analyse typologique (internes, sortants, entrants), permettant de mieux cerner la nature des obstacles rencontrés.

R3 : MC3

En fonction de la pertinence des données disponibles, une attention complémentaire sera apportée sur les déplacements en kilomètres parcourus, ainsi que la typologie des flux.

R4 : MC4

En fonction des données disponibles, le diagnostic sera enrichi à partir des rapports d'activité de la SNCF et des fiches horaires 2023. Il intégrera pour chaque ligne TER desservant le territoire du SIMOUV : le nombre de circulation quotidiennes par sens et par gare; le cadencement réel (heures de pointes/creuses); l'amplitude horaire du service, et les kilomètres commerciaux produits (offre-km) par ligne, la nature de l'offre (TER standard, semi-directs, omnibus).

Cette analyse, fondée sur les données publiques et disponibles, visera à qualifier la fréquentation des gares, leur surreprésentation dans certains secteurs, et leur rôle en matière de rabattement.

Le SIMOUV précise que, s'il est en capacité de documenter l'offre existante, il ne peut substituer son action à celle des autres Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Le curseur retenu vise donc un diagnostic opérationnel du territoire sans empiéter sur les compétences régionales.

R5 : MC5

Sous réserve de la disponibilité d'accès aux données, le SIMOUV veillera à effectuer une analyse complémentaire du réseau routier articulée autour de trois axes : trafic - avec une estimation des trafics journaliers moyens sur les principaux axes, saturation - avec une identification des points de congestion structurelle et un croisement avec les temps de parcours issus des outils de navigation avec l'Observatoire Régional de Transports (ORT) des Hauts-de-France, sécurité - avec une intégration des données d'accidentologie localisées issues du BAAC (base des accidents corporels de la route) et surtout une mise en évidence des points noirs notamment pour

les usagers vulnérables (piétons et utilisateurs d'engins de déplacement personnels). La mise à niveau de ces éléments permettra de mieux orienter les mesures de modération du trafic, de hiérarchisation du réseau et de priorisation des transports en commun et de sécurisation des modes actifs en appuyant des actions relevant de la séquence ERC sur les projets d'infrastructures.

R6 :MC6

Afin de répondre aux remarques formulées par l'Autorité environnementale et de garantir une meilleure lisibilité et transversalité des enjeux du territoire, le SIMOUV s'engage à clarifier et consolider la production cartographique dans le cadre de la version enrichie du diagnostic du Plan de Mobilité.

R7 : MC7

Une synthèse des principaux résultats environnementaux issus du rapport environnemental sera insérée dans le premier tome du PDM, en fin de diagnostic, sous la forme :

- D'un tableau récapitulatif des indicateurs clés (GES, NO₂, PM₁₀, Lden) du territoire
- D'une carte localisant les secteurs à enjeux où l'exposition au bruit est supérieure à 65 db.
- D'un texte synthétique d'analyse intégrant les sources de pollution identifiées, les secteurs à forte exposition et les contributions modales de report permettant une diminution de celles-ci.

Pour le climat et la qualité de l'air, une plus grande exhaustivité dans l'utilisation des inventaires atmosphériques régionaux (AtmoHdf) sera mobilisée en appui des données PDM avec une estimation des quantifications d'émissions modales (route, TC, vélo) et une comparaison avec les objectifs du SRADDET, du SCOT, des PCAET et de la SNBC.

R8 :MC8

Le SIMOUV prend acte de la remarque de la MRAe concernant l'absence d'un scénario de rupture théorique. Toutefois, la capacité à modéliser un tel scénario est aujourd'hui limitée par l'absence d'outil de simulation de déplacements pleinement calibré à l'échelle du territoire. Les 2 scénarios étudiés ont pour ambition un report significatif de la voiture vers les modes alternatifs. Le scénario retenu projette de faire baisser la part modale de la voiture de 12 points.

Ainsi, bien qu'un scénario de rupture n'ait pas été intégré formellement dans la stratégie arrêtée, le SIMOUV inscrit sa démarche dans une trajectoire d'amélioration continue, prévoit une réévaluation à mi-parcours à la lumière des évolutions réglementaires et financières, et reste ouvert à une montée en ambition progressive, en lien avec la consolidation des données et l'émergence d'outils adaptés.

R9 : MC9

Le SIMOUV prendra en compte cette recommandation dans le cadre de la révision du PDM sous réserve de l'amélioration des données de mobilités et de l'accès à un modèle data de déplacement territorialement pertinent, ou à défaut, une méthode d'estimation concertée avec les partenaires techniques.

R10 : MC10

En réponse à cette recommandation et sur la base des données disponibles, un tableau de comparaison complet des trois scénarios sera intégré en annexe du Tome 2, comprenant pour chacun d'eux : les parts modales (en pourcentage), les kilomètres parcourus par mode, les émissions de GES (tCO₂eq), les émissions de polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀ via Atmo ou

référentiels équivalents les niveaux estimés d'exposition au bruit dans les zones sensibles, les coûts (investissement et fonctionnement), les impacts sociaux (accessibilité, inclusion) et un bilan de compatibilité réglementaire (LOM, SRADDET, PCAET). Une table de correspondance entre diagnostic, stratégie et plan d'action permettra d'établir, pour chaque enjeu identifié (pollution, bruit, congestion, accessibilité, gouvernance), les réponses stratégiques apportées et les actions opérationnelles mises en œuvre. Enfin, l'analyse environnementale sera complétée par un graphique sur l'évolution des polluants atmosphériques et une estimation des nuisances sonores par scénario. Ces ajouts permettront une meilleure lecture intégrée des effets environnementaux du PDM dans toutes ses composantes.

R11 : MC11

Le SIMOUV s'engage à reformuler l'introduction générale du plan d'actions afin de clarifier le lien entre chaque axe stratégique du PDM et les groupes d'actions correspondants. Cette reformulation permettra d'explicitier la contribution opérationnelle de chaque action à un ou plusieurs objectifs cibles (réduction des GES, évolution modale, accessibilité, bruit, logistique, sobriété foncière).

R12 : MC12

Le SIMOUV s'engage à intégrer dans le diagnostic une analyse des vitesses commerciales du réseau, en s'appuyant directement sur les données consolidées figurant dans le rapport d'activité 2023 du délégataire, et, si disponibles à temps, sur celles du rapport 2024.

R13 : MC13

Le SIMOUV s'engage à mettre en conformité le Plan de Mobilité avec les exigences de l'article L.1214-2 précité, en intégrant les éléments de cadrage stratégiques attendus, notamment sur : les principes de hiérarchisation fonctionnelle du stationnement (centralités, pôles, secteurs à enjeux); les orientations générales en matière de tarification différenciée, sans empiéter sur les prérogatives communales.

R14 : MC14

Le SIMOUV intégrera au tome 1 du diagnostic, en fonction des données disponibles, une section dédiée à la logistique urbaine et son étendue extra territoriale. Cette section comprendra un état des lieux des principaux flux de marchandises (volume estimé, origine destination, part routier ou par fret ferroviaire); une cartographie des zones logistiques existantes (ZI, ZAC, ZAE, entrepôts classés ICPE); une analyse des itinéraires empruntés par les poids lourds (axes structurants, points de congestions et conflits d'usage) et enfin un recensement des espaces de rupture de charge comprenant les gares, les quais urbains et les centres de distribution potentiels). Cette analyse s'appuiera sur les données notamment de la DIR mais également des retours terrain issus de la concertation avec les acteurs économiques comme les CCI et les entreprises du transport.

R15 : MC15

Le SIMOUV s'engage à renforcer l'action B.3 existante en précisant que : un inventaire actualisé des passages à niveau a été réalisé, couvrant l'ensemble des lignes traversant le territoire (ligne 267, 262, 250, 262) ; les adaptations de circuits scolaires opérées par Transvilles ont d'ores et déjà tenu compte des points de franchissement les plus sensibles. Cet inventaire sera annexé au PDM à titre informatif, afin de documenter les zones à surveiller en priorité.

R16 : MC16

Dans cet esprit, le SIMOUV s'engage à compléter l'action C.5 en y intégrant la possibilité de mettre en œuvre des abonnements combinés, associant : l'accès au stationnement en P+R et l'usage du réseau de transports en commun, à travers une formule tarifaire unifiée.

R17 : MC 17

Dans le cadre de la mise à jour de l'action I.22, le SIMOUV s'engage à élargir la réflexion au-delà des seuls véhicules électriques particuliers, en intégrant une évaluation des besoins en infrastructures d'avitaillement pour l'ensemble des véhicules à énergies alternatives, y compris les poids lourds, véhicules utilitaires légers, et, à plus long terme, les flottes à hydrogène.

R18 : MC18

Le SIMOUV souhaite intégrer un indicateur dédié au suivi de la sécurité des modes actifs et émergents dans le tableau de bord du PDM. Cet indicateur comprendra notamment : le nombre annuel d'accidents corporels impliquant un usager actif (piéton, cycliste, EDP), une répartition par type de voirie et par secteur géographique, une cartographie des points de sinistralité récurrente, et un taux d'accidentologie rapporté au volume estimé d'usagers (à partir de comptages ou enquêtes de fréquentation). Les données mobilisées seront principalement issues du fichier national BAAC, avec des compléments possibles via les données locales (police municipale, DDTM, retour d'expérience opérateurs).

R19 : MC19

L'ensemble des tomes du rapport environnemental et des documents annexes (résumé non technique, concertation, plan d'action) feront l'objet d'une mise à jour formelle de leur page de garde afin d'y faire apparaître clairement : la version du document (v.0), la date de finalisation de celui-ci, le cas échéant, le référentiel réglementaire utilisé (Code de l'environnement R. 122-20 à 24) et un numéro de révision, si plusieurs versions doivent coexister.

R20 : MC20

Quatre zooms thématiques spécifiques avec texte et visuel seront effectués sur la qualité de l'air (évolution des NOx et PM10), du bruit (secteurs exposés >65dB), biodiversité (corridors écologiques touchés, protections réglementaires) et GES (diagramme d'évolution des émissions par mode) et enfin, un tableau synthétique des 10 principaux indicateurs de suivi, assortis de leurs cibles 2030/2035 seront ajoutés sous réserve d'accès aux données.

R21 : MC21

Le PDM du SIMOUV précisera explicitement que l'analyse repose sur la version du SRADDET Hauts-de-France approuvée par arrêté préfectoral du 29 novembre 2024. Chaque règle applicable au PDM fera l'objet d'un tableau de correspondance entre la règle du SRADDET concernée, les actions du PDM qui y répondent et les indicateurs de suivi associés. Le PPA Nord-Pas-de-Calais est en cours de révision, lors de la révision du PDM les données issues de ce nouveau document seront ajournées. Toutefois, en l'état, une analyse de la convergence des objectifs chiffrés entre le PPA et le PDM sera insérée, notamment sur la réduction des émissions de Nox et PM10 et PM2.5 liés au trafic routier, les actions locales ciblées sur les zones d'exposition, la contribution attendue des mesures de report modal et les conséquences de la suppression des ZFE-m.

R22 : MC22

Le SIMOUV veillera à séparer les types d'indicateurs en distinguant clairement : les indicateurs de mise en œuvre (réalisations, moyens mobilisés) et les indicateurs d'impact environnemental et sanitaire (résultats observables à moyen/long terme).

R23 : MC23

Sous réserve de la disponibilité des données, une mise à jour de la séquence ERC sera opérée, celle-ci permettra, d'ajuster la hiérarchisation des impacts et de mieux cibler les mesures d'évitement afin d'affirmer par exemple les choix d'itinéraires, de réduction à savoir par exemple un décalage horaire de certains flux ou de compensation comme des dispositifs de revégétalisation favorables aux continuités écologiques.

R24 : MC24

Le SIMOUV procédera à une actualisation des données sur une base plus récente, à partir de l'année 2022, après stabilisation de la période post-crise sanitaire, qui sera plus représentative des usages actuels. Ces données seront actualisées en croisant les données statistiques de fréquentation des réseaux de transport en commun fournies par le délégataire Transvilles, incorporant l'impact du fichier FIV sur les nouvelles immatriculations sur le territoire mais également sur les inventaires Atmo 2022 Hauts-de-France.

R25 : MC25

Dans un souci de rigueur et de transparence, le SIMOUV s'engage à intégrer dans le rapport environnemental du PDM une évaluation des émissions de GES liées aux phases de travaux programmées, lorsque ceux-ci relèvent directement du champ d'action du SIMOUV puis à prendre en compte certains postes significatifs du scope 3, tels que : l'impact carbone de l'acquisition de matériel roulant (notamment en cas de renouvellement vers des motorisations décarbonées ou du parc roulant), ou les émissions associées à l'industrialisation d'infrastructures nouvelles, selon les données disponibles issues des bases Cerema et ADEME

R26 : MC26

Sous réserve de la disponibilité des données et après échanges auprès d'Atmo Hauts-de-France mais également dans le cadre du nouveau PPA Hauts-de-France, un nouveau bilan des émissions de polluants atmosphériques sera observé et encore plus précisément pour les secteurs denses en eqCo_2/an et microgramme par mètre cube sur les secteurs denses.

R27 : MC27

Une cartographie dédiée sera élaborée afin de croiser les concentrations en polluants atmosphériques (NO_2 , $\text{PM}_{2.5}$, PM_{10}) avec les zonages d'habitat, en veillant à une mise en cohérence avec les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE et les valeurs guides établies par l'OMS.

R28 : MC28

Le SIMOUV s'engage à :

- Présenter une analyse spécifique des incidences du PDM sur la qualité de l'air, distincte de celle sur le bruit, en s'appuyant sur les hypothèses modales et les actions prévues dans le plan (ZFE-m, développement TC, aménagement cyclable, modération de la vitesse, etc.) ;*
- Identifier qualitativement les zones d'exposition potentielles (centres urbains, axes structurants, quartiers denses ou sensibles), en s'appuyant sur les données disponibles dans le PPA et les diagnostics air publiés par ATMO Hauts-de-France*
- Intégrer un indicateur de suivi spécifique à la qualité de l'air dans le dispositif du livret 5, avec une actualisation possible à horizon 2028-2029 en fonction de la disponibilité de données plus précises ou d'outils mutualisés d'évaluation atmosphérique.*

R29 : MC29

Sous réserve de la disponibilité des données, les cartes des nuisances sonores intégreront les linéaires fluviaux à fort trafic (notamment l'Escaut et le canal de Condé-Pommeroeul) et les zones d'influence de l'aérodrome en lien avec les données disponibles de VNF (Voies Navigables de France, de la DGAC (direction générale de l'aviation civile) et le PPBE issu de la directive 2002/49/CE.

R30 : MC30

Sous réserve de la disponibilité des données, une analyse spatiale sera réalisée pour hiérarchiser les secteurs à enjeux, en particulier dans les zones denses et à fort trafic, afin de prioriser les actions d'atténuation avec les différents acteurs. L'évaluation des effets potentiels du PDM sur le trafic motorisé sera réalisée, et les zones identifiées seront alimentées en partenariat avec les autres autorités compétentes.

R31 : MC31

Une cartographie actualisée viendra superposer les emprises des aménagements projetés et de l'exploitation des futures infrastructures avec les zones d'habitat dense ainsi qu'avec les établissements accueillant des publics sensibles (crèches, écoles, hôpitaux, EHPAD et autres ERP), permettant ainsi de croiser les enjeux d'exposition avec la vulnérabilité des populations.

R32 : MC32

Dans une version consolidée du rapport environnemental, le SIMOUV intégrera un tableau synthétique récapitulant la consommation foncière estimée, en hectares, par type d'aménagement prévu (création de pôles d'échanges, parkings-relais, réaménagements lourds, voies cyclables en site propre), croisé avec la nature de l'occupation des sols actuelle (espaces naturels, agricoles, friches urbaines, zones déjà artificialisées ou imperméabilisées)

R33 : MC33

Le SIMOUV s'engage à définir des principes directeurs ERC à l'échelle du PDM. Le PDM actualisé comportera une fiche méthodologique ERC en annexe du rapport environnemental, visant à encadrer les futurs projets issus du plan (fiches actions, schéma d'aménagement, programmation pluriannuelle), d'harmoniser les méthodes d'identification des impacts environnementaux et de fixer un socle minimal d'exigence dès la phase amont des études pré-opérationnelles.

R34 : MC34

Le SIMOUV apportera une analyse détaillée des impacts sur le patrimoine naturel avec une analyse cartographique croisée qui sera intégrée au rapport environnemental. Celui-ci superposera les implantations prévues ou envisagées des actions du PDM (liste restreinte à celles générant une emprise foncière), les zonages environnementaux - ZNIEFF, zones Natura 2000, périmètres de protection des captages, zones humides, corridors écologiques - et les données de trames vertes et bleues issues du SRCE/ SRADDET Hauts-de-France.

R35 : MC35

Ainsi le SIMOUV s'engage à faire référence explicite au DOCOB de la ZPS Scarpe-Escaut dans le rapport environnemental du PDM comme document de cadrage fonctionnel, intégrant déjà les principaux enjeux écologiques à l'échelle régionale, et couvrant partiellement la zone élargie de 20 km recommandée ; renforcer l'analyse des actions situées à proximité d'espaces naturels sensibles, et à insérer dans le tableau de suivi du plan un indicateur de vigilance : toute action du

PDM susceptible d'engendrer des incidences sur un site Natura 2000 non couvert par le DOCOB fera l'objet d'un signalement renvoyant vers les obligations d'étude d'incidences Natura 2000 (EIN) prévues aux articles L.414-4 et R.414-19 du Code de l'environnement.

1 – 10 Composition du dossier

Ce dossier qui totalise 616 pages a été conçu par le SIMOUV, à l'exception du rapport d'évaluation environnementale qui a été réalisé par le Cabinet ECOVIA SCOP SARL – Europole de l'Arbois – Bâtiment Marconi – Avenue Louis Philibert à AIX-EN-PROVENCE (13100).

Sous-dossier Plan de Mobilité du SIMOUV

TOME 1 – Diagnostic

- I – La démarche du Plan de Mobilité
 - Un cadre réglementaire qui a évolué
 - Une compatibilité à assurer avec les autres documents de planification
 - La démarche d'élaboration du PDM 2025-2035
 - Le contenu du Plan De Mobilité
- II – Le diagnostic et les enjeux
 - Le contexte territorial
 - Le fonctionnement des offres de transport
 - La concertation
 - Les enjeux synthétisés
- Les annexes

TOME 2 – Stratégie

- I – La conception des trois scénarios stratégiques en réponse aux enjeux du diagnostic
 - Les réponses aux enjeux du territoire
 - La démarche d'élaboration des scénarios
 - L'évaluation et la comparaison des scénarios
- II – La plan d'action du PDM
 - La déclinaison du plan d'action en 6 orientations
 - Le détail du plan d'action
 - La compatibilité du projet de PDM avec les documents cadres.

TOME 3 – Actions

- Orientation 1 : inscrire la mobilité dans une armature multipolaire
- Orientation 2 : construire un système de mobilité interconnecté
- Orientation 3 : agir en faveur d'une mobilité pour tous les transports
- Orientation 4 : améliorer la qualité de vie
- Orientation 5 : décarboner la mobilité des marchandises
- Orientation 6 : faire vivre collectivement la politique de mobilité
- Mise en œuvre et suivi du PDM
- Le financement des actions
- Echéancier

Annexe accessibilité

- I - Le cadre législatif
- II – L'accessibilité du territoire
- III – La stratégie d'accessibilité du territoire

Sous-dossier rapport environnemental – Rapport de présentation

TOME 1 – Résumé non technique

- 1 – Cadre législatif
- 2 – Synthèse de l'état initial de l'environnement
- 3 – Les enjeux environnementaux
- 4 – Articulation avec les documents cadres
- 5 – Justification des choix
- 6 – Analyse des incidences du plan d'action
- 7 – Indicateurs et modalité de suivi
- 8 – Méthodologie

TOME 2 – Etat initial de l'environnement

- 1 – Cadre législatif
- 2 – Milieu physique
- 3 – Paysages et patrimoine
- 4 – Milieux naturels et biodiversité
- 5 – Ressource en eau
- 6 – Ressources minérales
- 7 – Energie et gaz à effet de serre
- 8 – Qualité de l'air
- 9 – Nuisances sonores
- 10 – Déchets
- 11 – Sites et sols pollués
- 12 – Risques majeurs
- 13 – Annexes

TOME 3 – Justification des choix au regard de l'environnement

- 1 – Cadre législatif
- 2 – Introduction
- 3 – Le PDM du SIMOUV
- 3 – Plans et programmes avec lesquels le PDM entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte
- 4 – Solutions de substitution raisonnables et motifs de choix

TOME 4 – Analyse des incidences

- 1 – Cadre législatif
- 2 – Analyse des incidences environnementales
- 3 – Etude des incidences au titre de Natura 2000
- 4 – Mesures ERC
- 5 – Méthode globale pour la réalisation de l'évaluation environnementale

TOME 5 – Indicateurs

- 1 – Cadre législatif
- 2 – Les différents types d'indicateurs de suivi
- 3 – Les indicateurs issus des PACET du SIMOUV
- 4 – Propositions d'indicateurs
- 5 – Modalités de suivi

Sous-dossiers délibération

Délibération du Comité Syndical du SIMOUV du 04-02-2025 arrêtant le PDM

Sous-dossier – Bilan de concertation

Note de synthèse relative au bilan de la concertation préalable à la révision du PDU en PDM

Sous-dossier – Avis des Personnes publique Associées

Avis délibéré de la MRAE sur l'élaboration du PDM 2025-2035 du Valenciennois
Synthèse des Personnes publiques Associées

Sous-dossier – Réponse du SIMOUV à l'avis de la MRAE

Réponse à l'avis de la MRAE en date de juillet 2025

CHAPITRE 2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2 – 1 Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E25000094/59 en date du 8 juillet 2025, Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné la commission d'enquête comme suit :

Président : Monsieur Francis LECLAIRE cadre responsable des installations de la réparation navale au sein du port autonome en retraite

Membres titulaires : Monsieur Charles, ADRIAN, directeur général en retraite
Madame Josiane, BROUET, juriste notariale, Principale de Clerc de Notaire en retraite
Monsieur Patrick CHLEBOWSKI retraité de la gendarmerie
Monsieur Maurice, NAYE, consultant en organisation en retraite

Membre suppléant : Monsieur Jean,-Paul, DECOURCELLES retraité de la S.N.C.F

2 – 2 Arrêt et organisation de l'enquête publique

Monsieur le Président du Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine de Valenciennes (SIMOUV) a pris un arrêté en date du 11 juillet 2025 portant l'ouverture d'une enquête publique relative à l'élaboration du Plan De Mobilité du Valenciennois. Cette enquête publique était ouverte du lundi 4 août 2025 à 09H00 au mercredi 3 septembre 2025 à 16H30 inclus soit 31 jours consécutifs. Le périmètre du Plan De Mobilité du Valenciennois s'étend sur 82 communes.

2 – 3 Rencontres avec le maître d'ouvrage et réunions

2 – 3 – 1 Rencontre avec le maître d'ouvrage

Réunion vidéo le 9 juillet 2025 de 14H30 à 15H30 : Premier contact avec organisateur de l'enquête publique – Préparation arrêté préfectoral et avis presse

Réunion le 16 juillet 2025 de 10H30 à 12H30 : Historique du SIMOUV – Présentation du PDM – Mise en place de l'information – Finalisation arrêté et avis d'enquête

2 – 3 – 2 Réunions de la commission d'enquête

Réunion vidéo le 9 juillet 2025 de 15H30 à 17H00 : Organisation de l'enquête publique – Permanences – Disponibilités de chacun

Réunion le 16 juillet 2025 de 14H00 à 17H30 : Questions pratiques pour le déroulement de l'enquête – Signatures des dossiers et registres d'enquête - Finalisation vade mecum – Mise en place des permanences - Déroulement chronologique de l'enquête.

Réunion vidéo du 23 juillet 2025 de 15H00 à 16H00 : Répartition des missions à chacun pour la rédaction du rapport – Questions diverses d'organisation

Réunion le 20 août 2025 de 09H30 à 12H00 : Synthèse des observations à mi-enquête – Répartition des thématiques par commissaire enquêteur pour établissement de la synthèse

Réunion le 4 septembre 2025 de 09H00 à 12H00 et de 14H00 à 17H30 : Fin d'enquête – Intégration des dernières contributions – Préparation et organisation de la synthèse

Réunion le 5 septembre 2025 de 09H00 à 12h00 : Finalisation de la synthèse – Remise officielle au porteur de projet.

Réunion le 22 septembre 2025 de 09H00 à 12H00 et de 14H00 à 17H00 : Analyse réponse MO contributions et questions de la commission d'enquête

Réunion du 24 septembre 2025 de 09H00 à 12H00 et de 14H00 à 17H00 : Finalisation analyse et examen conclusions – Finalisation rapport et conclusions – Extraction PDF du dossier

Réunion du 26 septembre 2025 de 09H00 à 12H00 et de 14H00 à 16H00 : Impression rapport complet – Remise rapport au porteur de projet – Finalisation état des frais.

Prévisions des permanences :

DATE	COMMUNE	HORAIRE
04-08-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	09H00/12H00
04-08-2025	DENAIN	09H00/12H00
04-08-2025	VALENCIENNES	09H00/12H00
04-08-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	09H00/12H00
04-08-2025	WALLERS	13H30/16H30
05-08-2025	VALENCIENNES	13H30/16H30
06-08-2025	WALLERS	13H30/16H30

07-08-2025	DENAIN	13H30/16H30
08-08-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	13H30/16H30
11-08-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	13H30/16H30
12-08-2025	WALLERS	13H30/16H30
13-08-2025	DENAIN	13H30/16H30
14-08-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	13H30/16H30
18-08-2025	VALENCIENNES	13H30/16H30
19-08-2025	WALLERS	13H30/16H30
20-08-2025	DENAIN	13H30/16H30
21-08-2025	VALENCIENNES	13H30/16H30
22-08-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	13H30/16H30
25-08-2025	DENAIN	13H30/16H30
26-08-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	13H30/16H30
27-08-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	13H30/16H30
28-09-2025	VALENCIENNES	13H30/16H30
29-08-2025	WALLERS	13H30/16H30
01-09-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	13H30/16H30
02-09-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	13H30/16H30
03-09-2025	WALLERS	13H30/16H30
03-09-2025	SAINT-AMAND LES EAUX	13H30/16H30
03-09-2025	DENAIN	13H30/16H30
03-09-2025	VALENCIENNES	13H30/16H30
03-09-2025	CONDE SUR L'ESCAUT	13H30/16H30

2 – 4 Publicité de l'enquête

2 – 4 – 1 Publicité légale

Les annonces légales ont eu lieu dans les journaux (service annonces légales) suivants :

1° parution : la Voix du Nord du 19-07-2025

L'Observateur du Valenciennois du 25-07-2025

2° parution : la Voix du Nord du 08-08-2025

L'Observateur du Valenciennois du 08-08-2025

2 – 4 - 2 Affichage

Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête publique relative à l'élaboration du Plan De Mobilité du Valenciennois PPA a été affiché dans l'ensemble des 82 communes du périmètre du Plan De mobilité ainsi qu'aux sièges des communautés d'agglomérations Valenciennes Métropole et Porte du Hainaut à Wallers et au siège du SIMOUV à Saint-Saulve siège de l'enquête. Cet affichage sera constaté par un certificat d'affichage dûment daté et signés par Mmes et M. les maires des communes du périmètre, Messieurs les Président des deux Communautés d'Agglomération membres et par Monsieur le Président du SIMOUV chacun en ce qui les concerne. L'affichage se faisant quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête.

2 – 4 – 3 Contrôle de l'affichage

La vérification de l'affichage a été effectuée le 21 août 2025 par les membres de la commission d'enquête dans les communes lieux de permanences suivants : Valenciennes, Saint-Amand les Eaux, Denain, Wallers, Condé sur l'Escaut.

Ainsi qu'aux sièges des Communauté d'Agglomérations de Valenciennes Métropole et Porte du Hainaut et au siège du SIMOUV à Saint-Saulve

2 – 4 – 4 Autres publicités

L'avis d'enquête a été publié sur les sites internet suivants :

Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole : www.valenciennes-metropole.fr

Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut : www.agglo-porteduhainaut.fr

Siège du SIMOUV : www.simouv.fr

Des publications ont également été effectuées sur les sites LinkedIn du SIMOUV le 04-08-2025, de la Communauté d'Agglomérations Valenciennes Métropole et de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut le 04-08-2025 (Copies en ANNEXES)

Le SIMOUV a diffusé dans les 82 communes du territoire un fascicule destiné au public expliquant la démarche de la révision du Plan De Mobilité.

Un flyer a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres du périmètre rappelant l'enquête publique, les lieux de permanences et les moyens de s'exprimer pour le public.

2 – 4 - 5 Articles de presse ou autres

Une campagne de rappel a également été effectuée par communiqué dans le journal « La Voix du Nord » le 24 août 2025 (Copie en ANNEXES)

2 – 5 Modalités de l'enquête – Moyens de s'exprimer

2 – 5 – 1 Moyens de consultations du dossier

→ Pendant toute la durée de l'enquête le dossier d'enquête publique pouvait être consulté :

- Sur support papier dans les mairies suivantes au jours et horaire d'accueil du public en vigueur à la date de l'enquête ainsi qu'au siège du SIMOUV

SIMOUV	Mairie de Valenciennes
---------------	-------------------------------

(siège de l'enquête) 540 Rue du Président Lecuyer 59880 Saint-Saulve	Place d'Armes 59304 Valenciennes
Mairie de Condé sur l'Escaut 1 Place Pierre Delcourt 59163 Condé sur l'Escaut	Mairie Saint-Amand les Eaux 67 Grand Place 592230 Saint-Amand les Eaux
Mairie de Wallers Rue Marcel Danna 59135 Wallers	Mairie de Denain 120 Rue de Villars 59220 Denain

En ligne sur le site du SIMOUV (www.simouv.fr/la-mobilite/le-pdu-les-pde/le-pdu-du-valenciennois-en-revision) et sur la plateforme numérique mise en place pour l'enquête (www.registre-numerique.fr/plan-de-mobilite-valenciennois)

Sur un poste informatique dédié situé au siège de l'enquête au SIMOUV à Saint-Saulve aux heures d'ouvertures habituelles.

Sur support papier au siège de l'enquête ainsi que dans les cinq communes où se dérouleront des permanences, ainsi que sur un support numérique (clé USB) dans chacune des communes du périmètre concernées par le Pan De Mobilité

2 – 5 – 2 Moyens d'expression

Les observations et propositions du public pouvaient durant toute l'enquête être formulées :

- Sur les 6 registres ouverts dans les mairies ainsi qu'au siège du SIMOUV (voir tableau précédent (2-5-1))
- Par courrier postal adressé au président de la commission d'enquête à l'adresse suivante : Plan De Mobilité du Valenciennois, 540 Rue du Président Lécuyer 59880 Saint-Saulve.
- Sur le registre dématérialisé www.registre-numerique.fr/plan-de-mobilite-valenciennois
- Par courriel à l'adresse suivante : plan-de-mobilite-valenciennois@mail.registre-numerique.fr

Notons que l'ensemble des observations inscrites dans les 6 registres papiers, ainsi que les courriers reçus étaient consultables au siège de l'enquête au SIMOUV à Saint-Saulve.

2 – 6 Déroulement de l'enquête et des permanences

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté de Monsieur le Président du SIMOUV du 11-07-2025 en prescrivant le déroulement.

L'ensemble des permanences prévues à l'article 7 de l'arrêté a été assuré par les membres de la commission d'enquête. Aucun incident n'a entaché les permanences.

La permanence du mercredi 13 août 2025 initialement prévue de 13H30 à 16H30 a été clôturée à 15H00. En raison de la canicule les horaires d'ouverture de la mairie ont été ramenés de 08H00 à 15H00 entre le 12 et le 14 août 2025 par décision de Madame la Maire (Message en ANNEXE).

2 – 7 Prolongation de l'enquête publique

Il n'a pas été décidé de la prolongation de l'enquête publique

2 – 8 Réunion publique d'information et d'échange

Il n'a pas été décidé de l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange.

2 – 9 Visite des lieux

En raison du caractère immatériel du projet et de la vaste étendue du périmètre de l'enquête publique, il n'a pas été possible d'effectuer une visite des lieux.

2 – 10 Clôture de l'enquête et procès-verbal de synthèse

L'enquête a été clôturée le 3 septembre 2024 à 16H30 conformément à l'arrêté du SIMOUV.

Le procès-verbal de synthèse (Pièce n° : 2) a été remis le 5 septembre 2025 à Monsieur AITICHE avec un retour prévu du mémoire en réponse à la date du 20 septembre 2025.

Le mémoire en réponse nous a été remis à la date du 16 septembre 2025 dans les délais.

CHAPITRE 3 – LA CONTRIBUTION PUBLIQUE

3 – 1 La relation comptable des observations

L'enquête publique relative au Plan De Mobilité du Valenciennois a duré 31 jours consécutifs : du lundi 4 août 2025 à 09H00 au mercredi 3 septembre 2025 à 16H30.

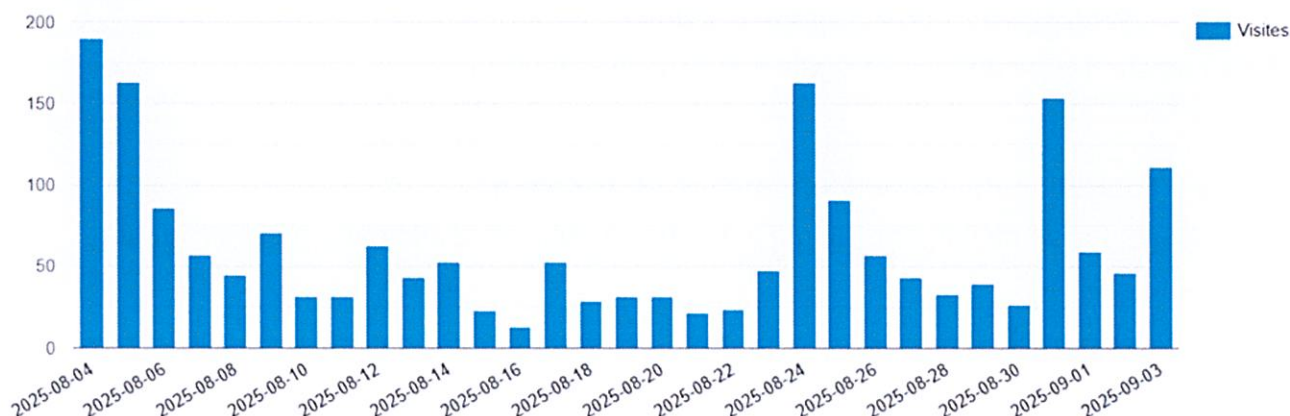
MOYENS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC :

- Ouverture d'un registre dématérialisé par la société PROXITERRITOIRES du Groupe ROSSEL CONSEIL, 8 Place du Général de Gaulle à LILLE (59023) durant le temps de l'enquête publique, et mise à disposition d'une adresse internet dédiée,
- Registres d'enquête « papiers » dans une partie des 82 communes du périmètre de l'enquête publique, à savoir : Valenciennes, Saint-Amand les Eaux, Denain, Condé sur l'Escaut, Wallers, ainsi qu'au siège du SIMOUV à Saint-Saulve.

CONSULTATION REGISTRE DEMATERIALISE :

Durant le temps de l'enquête publique la consultation a été la suivante :

Visiteurs :	1015
Visites :	1456
Visualisations du dossier :	472



Les parties du dossier visualisées et téléchargées sont les suivantes :

Documents	Téléchargement	Visualisation
01 – Projet Plan de Mobilité 2025-2035		
Annexe accessibilité	44	75
TOME 1 - Diagnostic	50	50
TOME 2 - Stratégie	39	51
TOME 3 – Plan d'action	71	82
02 – Rapport Evaluation Environnementale stratégique		
Livret 1 – Résumé non technique	18	19
Livret 2 – Etat initial de l'environnement	8	11
Livret 3 – Justification des choix	14	11
Livret 4 – Analyse des incidences	13	15
03 - Délibération du Comité Syndical		
Délibération n° : D 202502 08 du 04-02-2025	22	12
04 – Synthèse contribution de la concertation préalable		
Note de synthèse Bilan de la concertation préalable PDM	17	26
05 Avis émis par les Personnes Publiques Associées et la Mission Régionale d'Autorité Environnementale		
Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Hauts-de-France	20	21

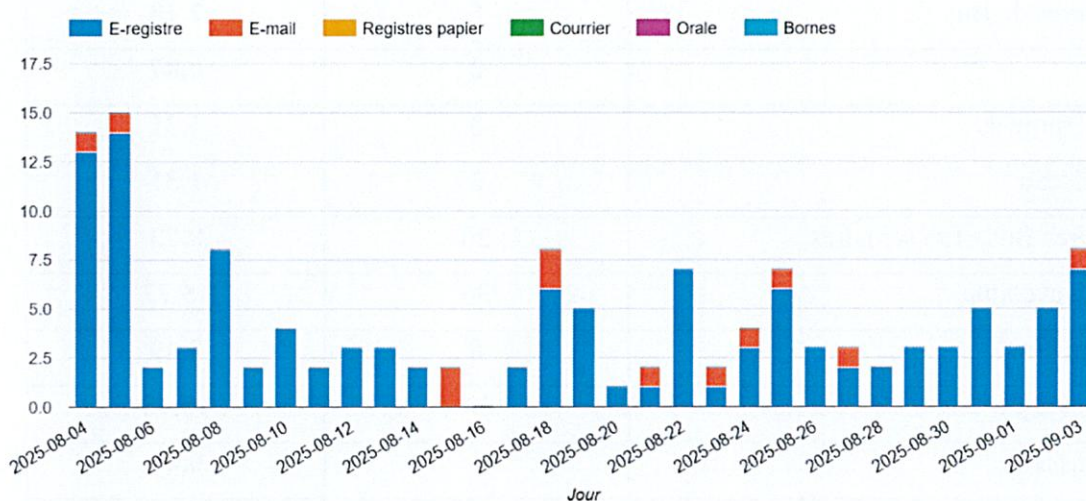
Synthèse avis PPA arrêt projet VF	19	17
Avis du Préfet du Nord - DDTM	19	17
06 – Réponse du SIMOUV à l'avis MRAe		
Réponse SIMOUV avis MRAE VF	29	22
07 – Documents administratifs d'ouverture d'enquête publique		
Arrêté n°00051 ouverture et organisation enquête publique PDM	22	16
Décision TA Lille du 08.07.2025 désignation Commission d'Enquête	19	12

La participation du public a généré un total de 122 inscriptions au registre dématérialisé, 10 sur l'adresse internet dédiée, 9 sur les registres papier à Valenciennes, Denain, Saint-Amand les Eaux et 2 dont 1 message mail parvenus directement au siège du SIMOUV.

Les observations non publiées sont au nombre de 2:

- Deux demandes de renseignements (E14 et E64).

Dépôts des observations par jours



PARTICIPATION AUX PERMANENCES :

L'enquête publique portait sur une partie des communes du périmètre de l'enquête publique, soit 6 communes. Un total de 30 permanences a été effectué. La participation du public aux permanences est la suivante :

Nombre de visiteurs : 37
 Nombre d'observations écrites : 9
 Nombre de courriers : 5

BILAN DES OBSERVATIONS :

Le but global du Plan De Mobilité du Valenciennois est le développement des modes de déplacements doux et la réduction de la circulation.

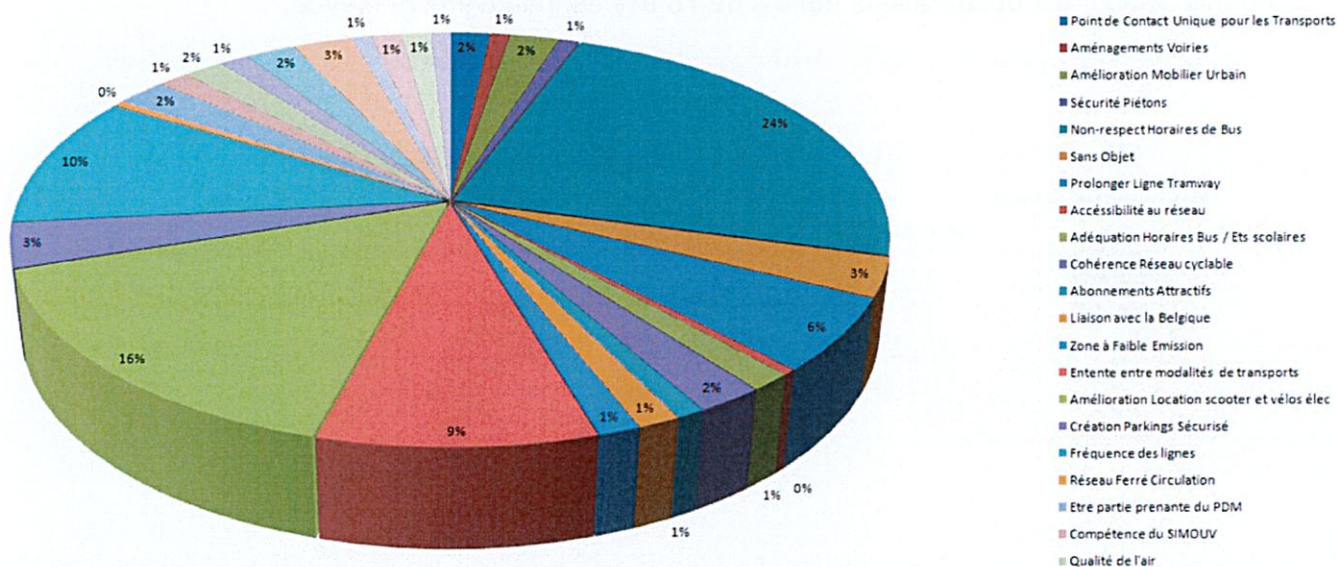
Le principal objectif est de se déplacer autrement que par la voiture individuelle.

Au cours de l'enquête publique 134 contributions ont été déposées par le public sous différentes formes totalisant 28 thématiques différentes pour 229 occurrences.

	NOMBRE	%
Liaisons inter-zones Flex TAD	4	1,75
Réseau Navettes	2	0,87
Incivilités routières	5	2,18
Bouchons A2	2	0,87
Densité Transports en Commun	54	23,58
Point de Contact Unique pour les Transports	7	3,06
Aménagements Voiries	13	5,68
Amélioration Mobilier Urbain	1	0,44
Sécurité Piétons	3	1,31
Non-respect Horaires de Bus	5	2,18
Sans Objet	2	0,87
Prolonger Ligne Tramway	3	1,31
Accessibilité au réseau	3	1,31
Adéquation Horaires Bus / Ets scolaires	20	8,73
Cohérence Réseau cyclable	36	15,72
Abonnements Attractifs	8	3,49
Liaison avec la Belgique	24	10,48
Zone à Faible Emission	1	0,44
Entente entre modalités de transports	5	2,18
Amélioration Location scooter et vélos électriques	3	0,13
Création Parkings Sécurisé	4	1,75
Fréquence des lignes	3	1,31
Réseau Ferré Circulation	5	2,18
Etre partie prenante du PDM	6	2,62
Compétence du SIMOUV	2	0,87
Qualité de l'air	3	1,31

Anomalies dossier soumis à l'enquête	3	1,31
Voie d'eau	2	0,87
TOTAL OCCURENCES	229	

STATS THEMATIQUES PAR POURCENTAGE ET NOMBRE



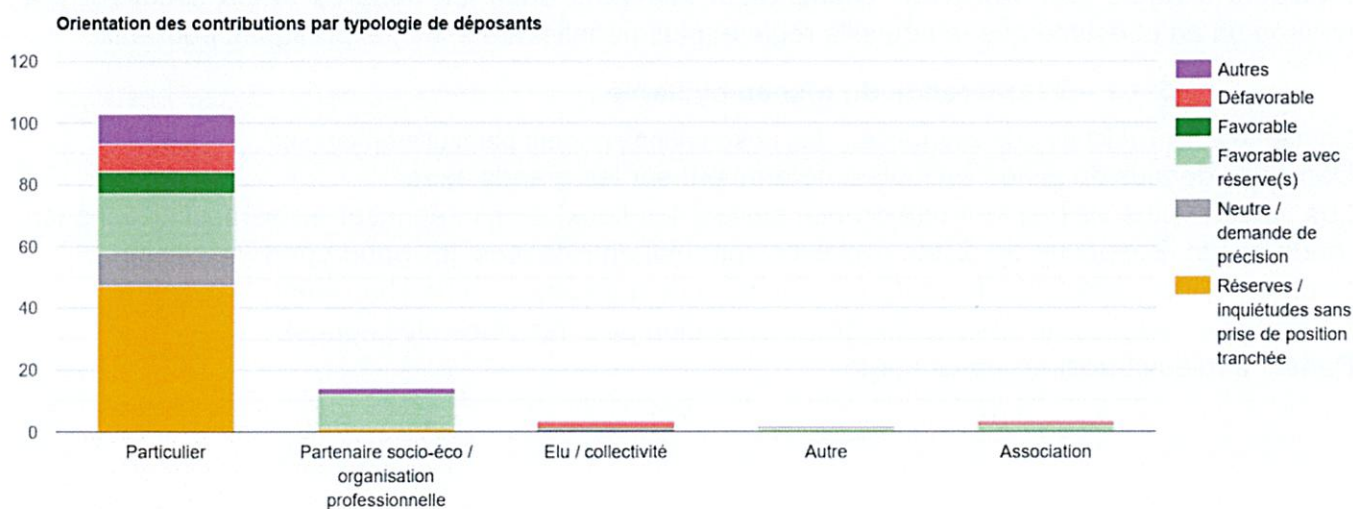
Les thématiques qui ressortent majoritairement sont :

- Liaison avec la Belgique pour 10.48%
- Densité des transports en commun pour 23.58%
- Adéquation des horaires bus/Ets scolaires pour : 8.73%
- Cohérence du réseau cyclable pour : 15.72%

Soit un total de 58.52% pour ces quatre thématiques.

Typologie des déposants :

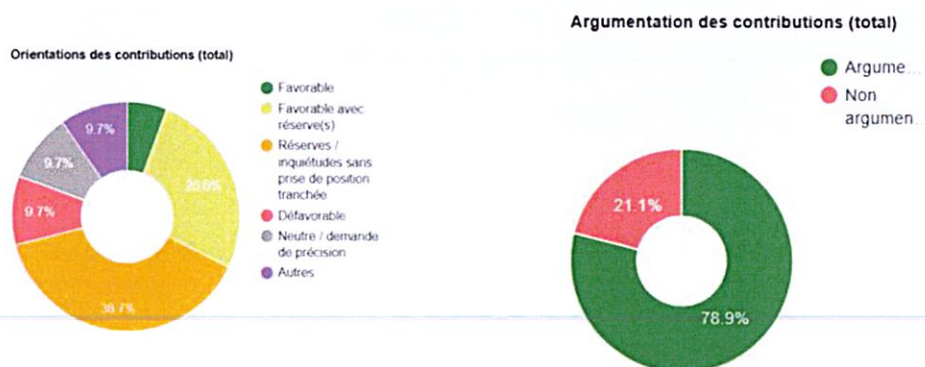
Il est à noter qu'une grande majorité de particuliers s'est exprimée.



Orientations des observations et argumentations :

Dans ses orientations le public n'a pas exprimé un refus catégorique du Plan de Mobilité, seuls 9.7% ont émis un avis défavorable, cependant 65.3% émettent des réserves ou des inquiétudes quant au projet

L'argumentation des observations qui est de 78.9% est relativement élevée.



3 – 2 Synthèse des observations par thèmes

Parmi les 28 thématiques exprimées lors de l'enquête publique 4 ressortent particulièrement et qui représentent 58.52 % des contributions :

3 – 2 – 2 Densité des transports en commun :

Ce thème a fait l'objet de 54 occurrences : Il s'agit du sujet sur lequel le public s'est le plus exprimé. Parmi les observations reviennent régulièrement l'absence de liaison inter gare et de transports entre la France et la Belgique, la prolongation de la ligne de tramway, l'établissement de points de contact uniques, les problèmes de liaison pour les communes rurales excentrées de Valenciennes, l'augmentation des cadences des bus et des tramways et la possibilité d'y transporter un vélo, le manque de bus à certaines heures.

Plusieurs usagers font état d'un changement intervenu dans les horaires et les circuits il y a environ un an et estime que la nouvelle règle est plus pénalisante et moins pratiques pour eux.

3 – 2 – 3 Cohérence du réseau cyclable :

Ce thème a fait l'objet de 36 occurrences : les observations portent particulièrement sur :
Demande de plus de pistes cyclables, notamment sur les grands axes.

Les signaler plus visiblement (cohérence suivant les lieux) et les sécuriser en particulier dans les ronds-points. Beaucoup de pistes cyclables sont mal entretenues, les goudronner au besoin.

Souhait de vrais pistes cyclables (pas seulement de la peinture sur la chaussée).

Investir pour favoriser le vélo (recharge et réparation pour les vélos électriques).

Penser à mieux traiter les vélos cargo.

3 – 2 – 4 Liaison avec la Belgique :

Ce thème ; à fait l'objet de 24 occurrences qui émane de 10 personnes travaillant à l'European Union Agency for Railways et les autres sont des particuliers ayant plus particulièrement la nécessité de se déplacer pour le travail.

Ils demande de remettre en service les liens avec la Belgique avec une densité d'échanges entre les deux pays dans des jours et plages horaires plus importantes sans pénaliser les vacances scolaires et les week-end.

3 – 2 – 5 Adéquation des horaires bus/Ets scolaires :

La thématique fait l'objet de 20 observations. Reviennent régulièrement, les horaires inadaptés aux établissements scolaires avec des retards fréquents, manque de fiabilité des lignes (suppressions ou passage de façon aléatoire), réduction des fréquences de passages, villages oubliés (Estreux) avec un isolement rural, isolement des personnes sans voitures, absence d'intermodalité, manque de coordination entre les opérateurs, problème de « cohabitation » trottinettes et vélo sur les pistes cyclables. Une demande de desserte aussi plus fréquente sur certaines lignes. Aussi, les usagers manifestent aussi un mécontentement depuis des modifications du réseau depuis juillet 2024.

3 – 2 – 6 Autres thématiques :

Parmi les 24 autres thématiques abordées il, faut noter :

L'aménagement des voiries qui regroupe 13 occurrences. Les autres thématiques réunissent de 1 à 8 occurrences détaillées dans la synthèse.

3 – 3 Propositions effectuées par le public :

Au cours de l'enquête le public a émis 42 propositions concernant les différentes thématiques abordées détaillées dans le tableau ci-dessous :

Accentuer les transports en direction de l'hôpital :	11
Amélioration plages horaires des bus	1
Aménagement des tramway pour pouvoir transporter les vélos	1
Associer le collectif LEA aux discussions du PDM	1
Augmentation du nombre de tramway par heure	1
Augmenter capacités des transports lors des heures de pointe	1
Autoriser transport trottinettes et vélos pliés dans bus	1
Consultation riverains lors création ou modification lignes	1
Création d'un bus gare de Valenciennes et Université	1
Création abonnement parking combiné parking+train	1
Création pistes cyclables pour Denain et Valenciennes	1
Elargir amplitude des passages et des horaires	1
Elargir l'offre vers Préseau	1
Elargissement horaires lignes pour coïncidence avec Flexo	2

Entretien des abords (déchets - propreté)	1
Etablissement d'un calendrier programmatique des travaux pour l'accessibilité	1
Etendre horaires tramway le soir	1
Evaluation fréquentation des lignes	1
Favoriser l'accès au réseau pour les personnes âgées	1
Fréquence des bus plus élevée	1
Gratuité des bus	2
Horaires de retour plus tardifs pour étudiants et établissements scolaires	1
Installation de casiers sécurisés dans les garages à vélos	1
Installer plus de bancs aux arrêts de bus	1
Manque entretien garage à vélos Saint-Amand	1
Meilleure desserte entre Avesnes le Sec et Denain	1
Meilleures moyens de transport vers Leclerc pendant les vacances scolaires	1
Multiplier les arrêts et prévoir plusieurs passages à ODOMEZ	1
Passer d'un abonnement mensuel à annuel pour les garages à vélos	1
Prolongation ligne tramway jusqu'à Bouchain	1
Prolongation ligne vers Crespin, Quiévrechain, Carouble, Onnaing...	1
Prolongation voie tram entre Aniche et Denain	1
Prolonger la ligne L1 jusqu'à Curgies	1
Remise en place de la ligne 121 en remplacement de la navette Amanditour	1
Rendre accessibles tous les points d'arrêts aux personnes handicapées	2
Renforcer la desserte de Préseau vers Valenciennes	1
Renforcer le ramassage Saultain - Château d'Eau	1
Rétablissement horaires régulier pendant et hors vacances	1
Utiliser un revêtement routier absorbant les bruits	1

CHAPITRE 4 – CLOTURE DU RAPPORT

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités.

La mise à disposition du dossier d'enquête au public n'a soulevé aucune difficulté particulière.

Les conditions d'accueil de la commission d'enquête dans les mairies ainsi que les moyens octroyés ont été très satisfaisants (affichage de la permanence, salle convenable, accès facile, personnel de l'accueil capable de renseigner le public...). La commission d'enquête remercie le personnel des mairies de Valenciennes, Saint-Amand les Eaux, Condé sur l'Escaut, Denain et Wallers en charge du dossier pour leur disponibilité et leur accueil.

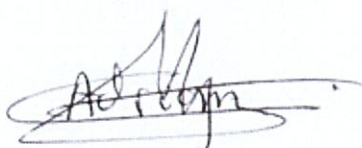
La commission d'enquête remercie également l'ensemble du personnel du SIMOUV pour leur collaboration durant toute l'enquête, et la mise à disposition d'une salle de réunion équipée en matériel de rétro projection ce qui a facilité la rédaction de la synthèse.

Fait et clos le 26 septembre 2025

Francis LECLAIRE
Président

A blue ink signature, appearing to be 'F. Leclaire', written in a cursive style.

Charles ADRIAN
Membre titulaire

A blue ink signature, appearing to be 'C. Adrian', written in a cursive style.

Josiane BROUET
Membre titulaire

A blue ink signature, appearing to be 'J. Brouet', written in a cursive style.

Patrick CHLEBOWSKI
Membre titulaire

A blue ink signature, appearing to be 'P. ChlebowsKI', written in a cursive style.

Maurice NAYE
Membre titulaire

A blue ink signature, appearing to be 'M. Naye', written in a cursive style.

