

Les planches suivantes, par la mesure des évolutions dans le temps des modes d'occupation du sol, vise à atteindre deux objectifs:

- apprécier quel est le poids du réseau autoroutier dans la localisation des secteurs de développement urbain;
- examiner, dans le même temps, le développement des autres réseaux d'infrastructure de transport (voie d'eau, voie ferrée) de façon en particulier à repérer les sites à «potentiel multi-modal».

Le diagnostic a été mené à partir des fonds de plan disponibles à la Cartothèque de l'IGN, afin de disposer d'un support dont l'expression, et par suite les données à exploiter, soit homogène dans le temps.

L'échelle retenue est celle du 1/50000. Les documents ont ensuite été réduits à l'échelle du 1/100 000 de façon à couvrir la quasi-totalité (au minimum tout le territoire desservi par le réseau autoroutier) de l'Arrondissement de Valenciennes, dans un format A3.

Eléments repérés :

- les 3 grands types d'infrastructures de transport :
  - voiries : on a distingué les autoroutes et voies rapides (2 x 2 voies, avec échanges dénivelés), des autres voies à grande circulation (RN et RD les plus importantes)
  - voies ferrées
  - voies navigables : on a retenu les voies navigables de classe IV et plus (1000 tonnes et au-delà), seules voies susceptibles d'être le support d'un développement industriel. Par suite, seul l'Escaut est concerné sur le territoire d'étude.
- les grandes fonctions urbaines :
  - les aires agglomérées : même si la multi-fonctionnalité y est la règle, il s'agit des secteurs à dominante d'habitat
  - les zones d'activités économiques (on a indiqué pour mémoire la localisation des terrils, révélatrice de l'implantation des différentes fosses minières).
  - les centres commerciaux péri-urbains.

Limites de l'approche :

- dates de mise à jour et de révision : le territoire d'étude est couvert par 4 cartes IGN différentes, dont les dates de mise à jour ne sont pas nécessairement concomitantes. Toutefois, ces dates restent relativement proches et il a pu être présenté un état des lieux pour 5 périodes : 1970 - 1978 - 1985 - 1993 et 2002.

- lisibilité des documents utilisés : la Cartothèque de l'IGN ne diffuse que des photocopies noir et blanc des éditions anciennes de ses cartes. Par suite, la lecture n'en est pas toujours aisée. Pour pallier cette difficulté, les copies disponibles ont été rapprochées de l'état des lieux figurant dans les schémas directeurs successifs élaborés sur l'Arrondissement de Valenciennes (1974 - 1992 et 2002). Ces comparaisons ont permis de lever certaines incertitudes lorsque les dates Schéma directeur / édition IGN sont voisines.

- c'est la question de la consommation d'espace qui a été traitée, sans aborder celle de la densité en rapport avec cette consommation (densité bâtie pour les secteurs multi-fonctionnels, ou bien rapport emprise construite/emprise foncière pour les sites industriels, etc.).

- enfin, l'analyse des cartes IGN n'informe que très partiellement sur les friches industrielles, qui peuvent accueillir longtemps encore après cessation de toute activité des bâtiments repérés sur les cartes. La lecture des friches n'est possible que lorsqu'il y a démolition d'emprises bâties significatives.

Les éléments essentiels du constat sont les suivants

- les infrastructures.

Chaque type d'infrastructure connaît son évolution spécifique :

◇ développement du réseau routier et autoroutier

◇ confortement sélectif du réseau navigable : pas de création de voie d'eau nouvelle, mais accroissement de la capacité du réseau existant le plus lourd (mise à grand gabarit progressive de l'Escaut)

◇ décroissance du réseau ferré, dont le maillage se dédensifie progressivement.

- les fonctions urbaines et la consommation d'espace :

A l'échelle de travail adoptée, l'extension de l'aire urbaine multi-fonctionnelle reste modérée. Le développement urbain se fait plus par densification des aires agglomérées existantes (en particulier si le tissu urbain y est lâche comme dans les communes rurales) que par extension significative: même si on observe souvent des extensions sur les franges de l'urbanisation, celles-ci restent de faible impact sur la «silhouette» générale de l'aire urbanisée.

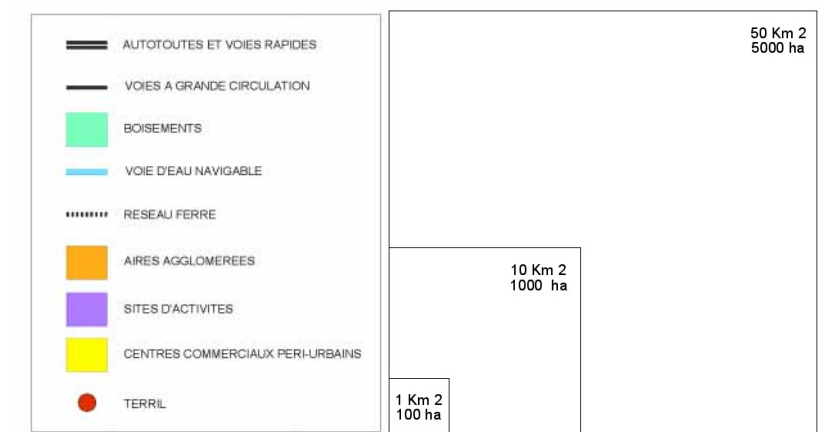
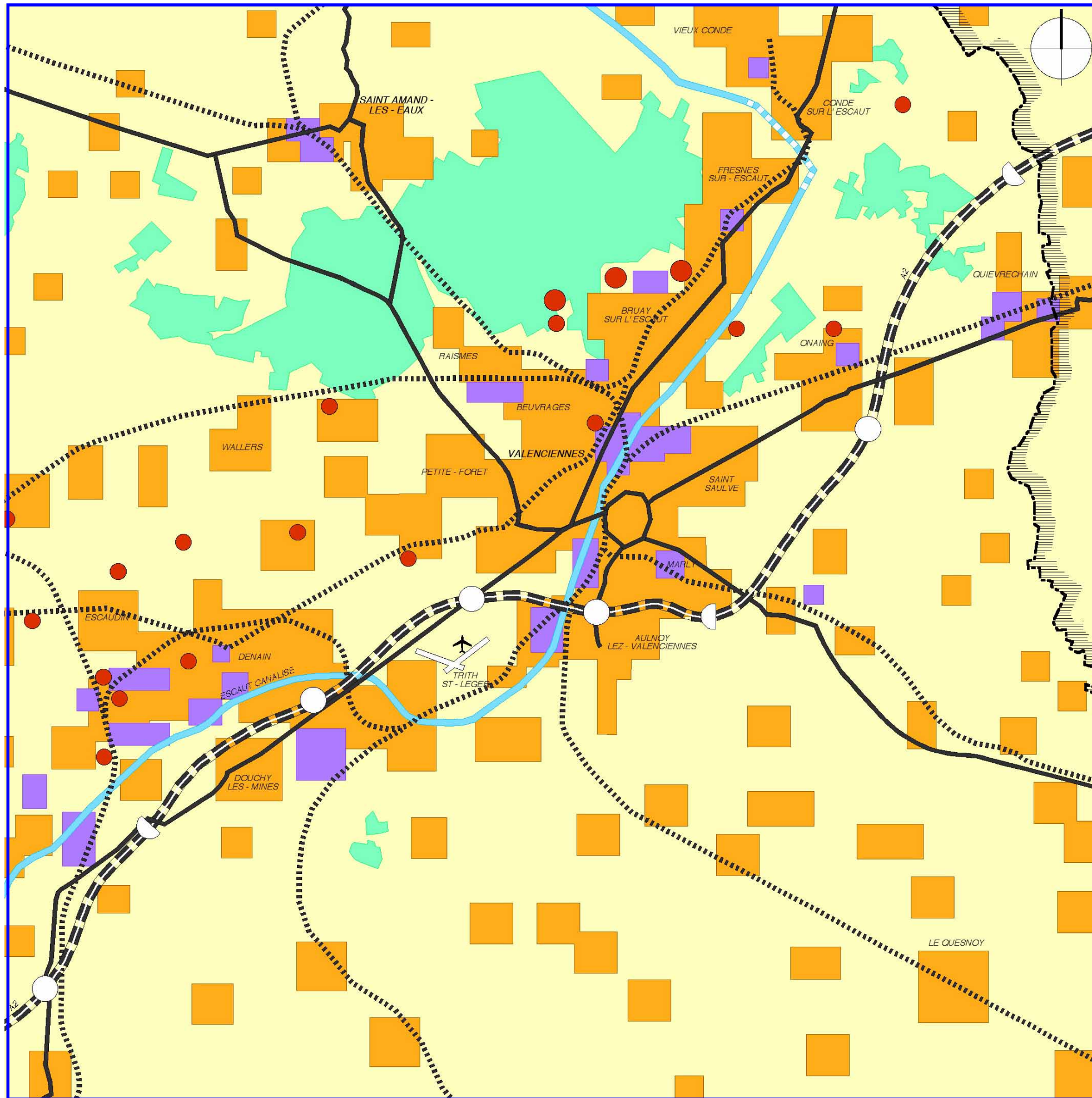
L'évolution des sites affectés aux activités économiques est en revanche plus remarquable. On observe en particulier une consommation sans cesse croissante de nouveaux espaces, sans que ne se lise clairement le devenir des espaces industriels en déshérence.

## FONCTIONS URBAINES ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURE

1970

C'est l'état «0» des infrastructures autoroutières. Les travaux de l'A2 sont engagés, mais la mise en service n'est prévue que pour 1971. Les sites industriels s'implantent dans leur quasi-totalité le long de la vallée de l'Escaut, entre voie ferrée et canal. Les sites qui ne sont pas dans la vallée sont systématiquement implantés le long de la voie ferrée.

Une exception cependant, la raffinerie d'Haulchain, desservie par la Route Nationale. Le site est riverain de la voie ferrée au sud, mais aucun embranchement ferroviaire n'est lisible.



## FONCTIONS URBAINES ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURE

1978

1970 / 1978 :

l'A2 est en service. Les carrefours sur la section à 2 x 2 voies existante de la RN 49, en entrée de Valenciennes, sont dénivelés en échangeurs.

2 types de développement apparaissent directement liés à cette nouvelle configuration autoroutière:

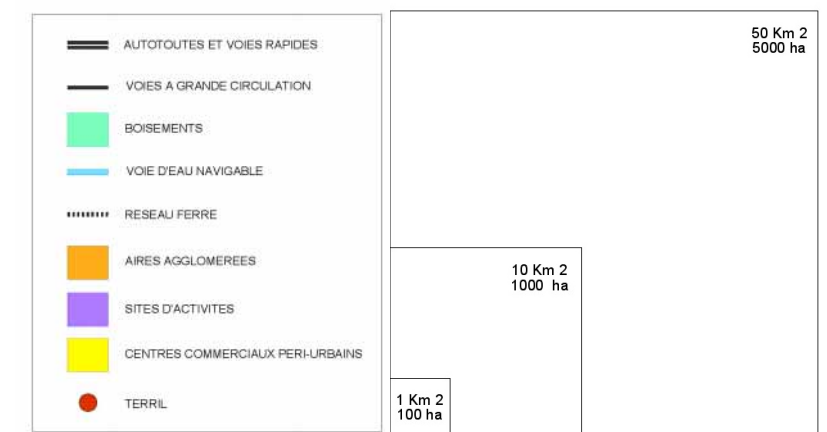
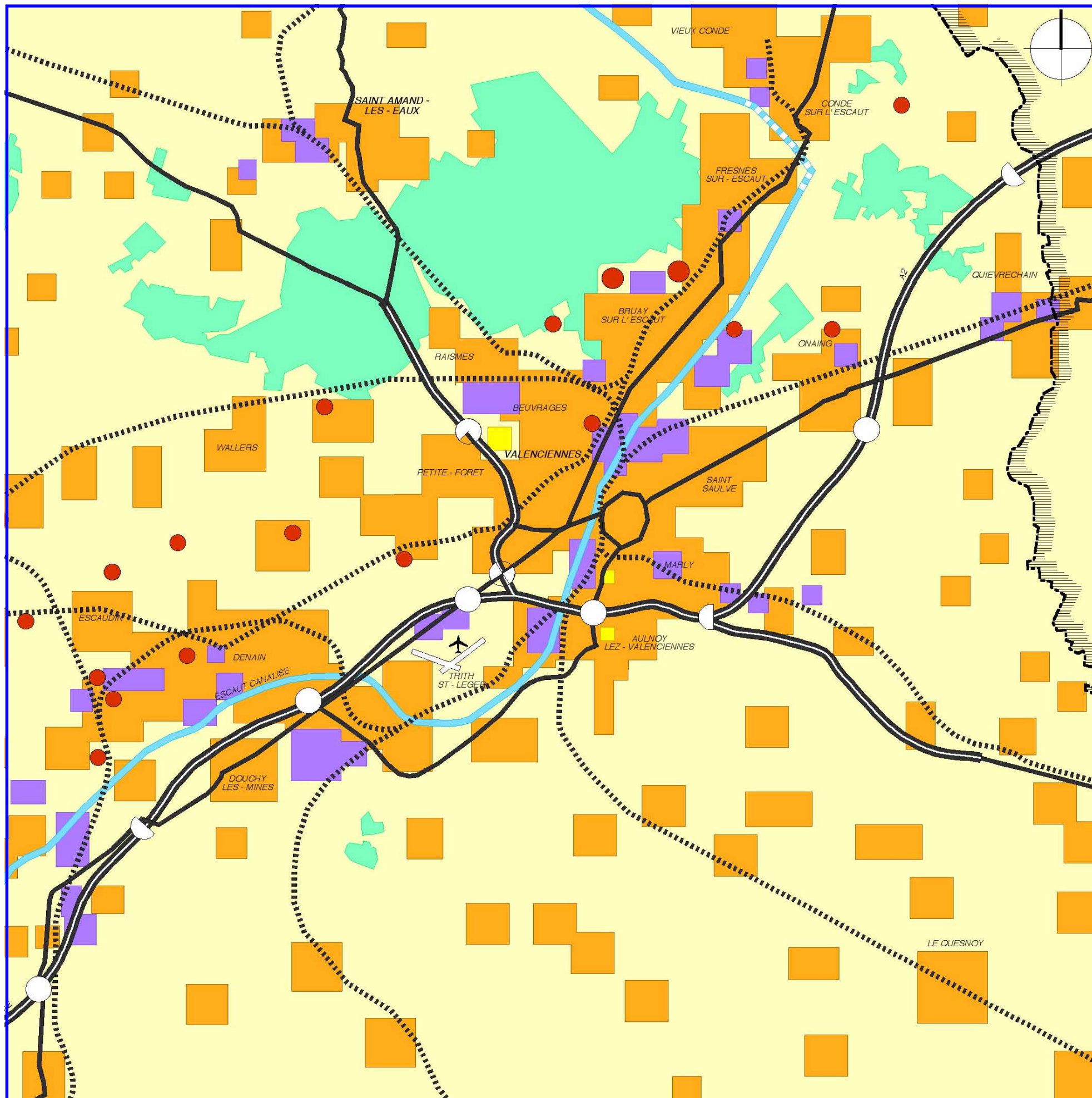
- les premières zones d'activités totalement déconnectées à la fois du réseau ferroviaire et de la voie navigable: zone industrielle de Prouvy-Rouvignies en rive sud de l'A2, et zone industrielle n°3 à Lieu Saint Amand, futur site «Sevelnord», déjà dédié à l'automobile

- le développement des centres commerciaux péri-urbains:

- Auchan à Marly/Valenciennes et Carrefour à Aulnoy, implantations insérées dans le tissu urbain des faubourgs, mais liées à la présence d'un échangeur autoroutier ;

- Auchan à Petite Forêt, centre commercial «à la campagne» sur l'échangeur de la future A23.

Création d'une importante zone industrielle, sans lien direct avec le réseau autoroutier, entre canal et voie ferrée à Bruay sur Escaut.



## FONCTIONS URBAINES ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURE

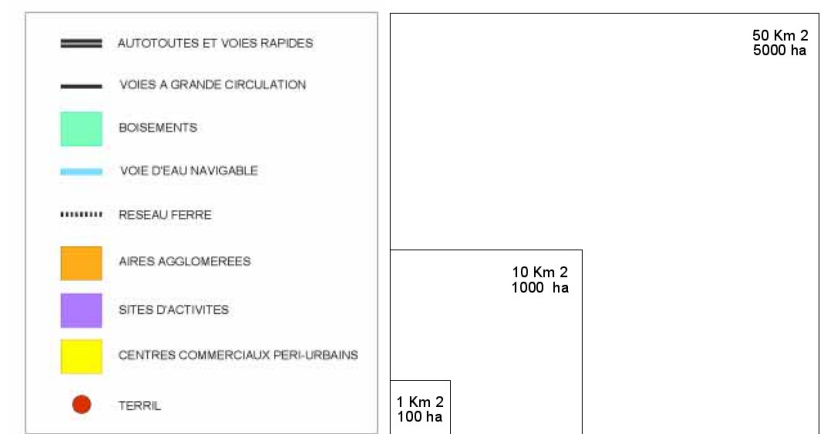
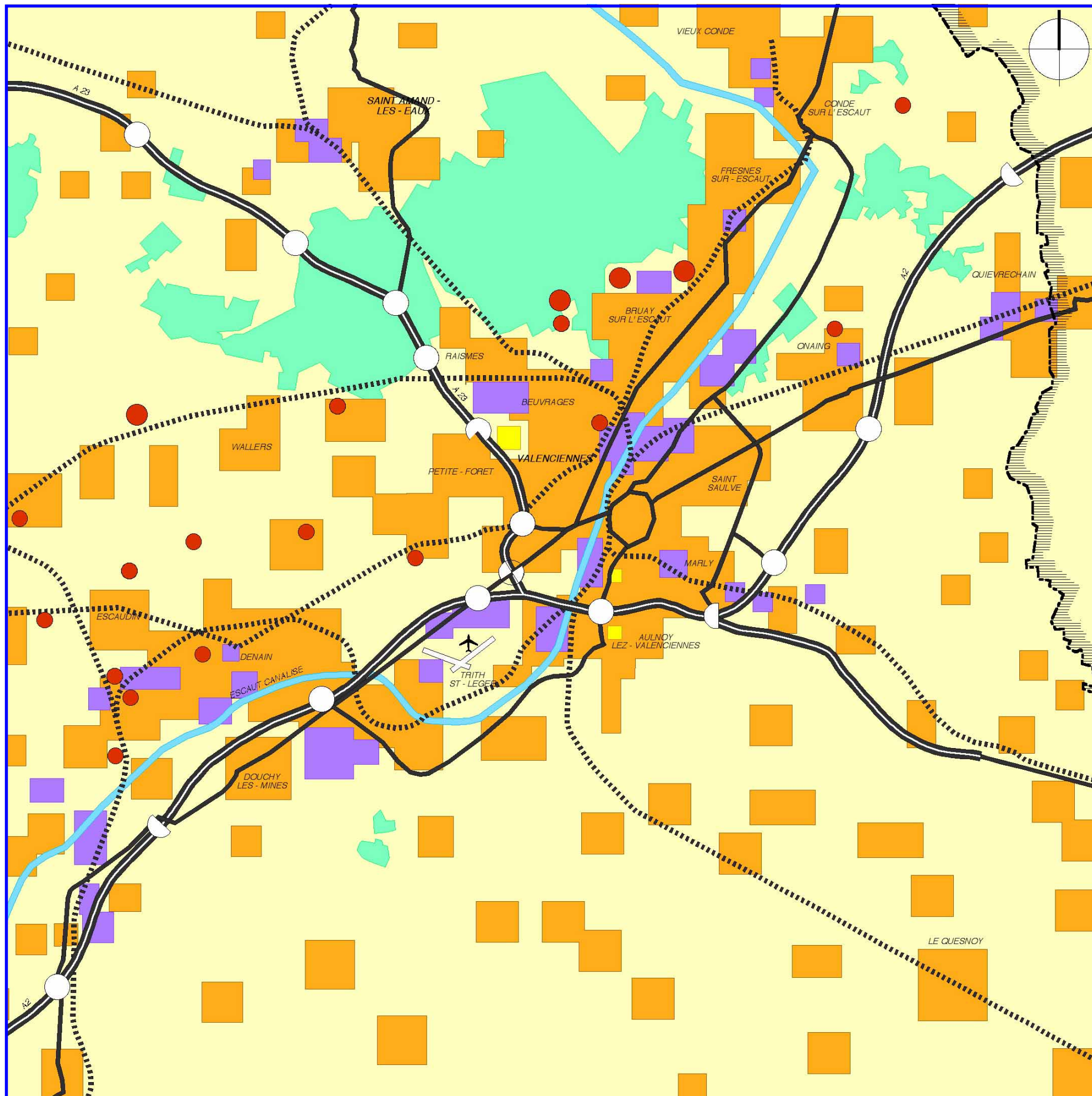
1985

1978 / 1985 :

Développement du réseau autoroutier : A23, création d'un nouvel échangeur à Marly sur l'A2.

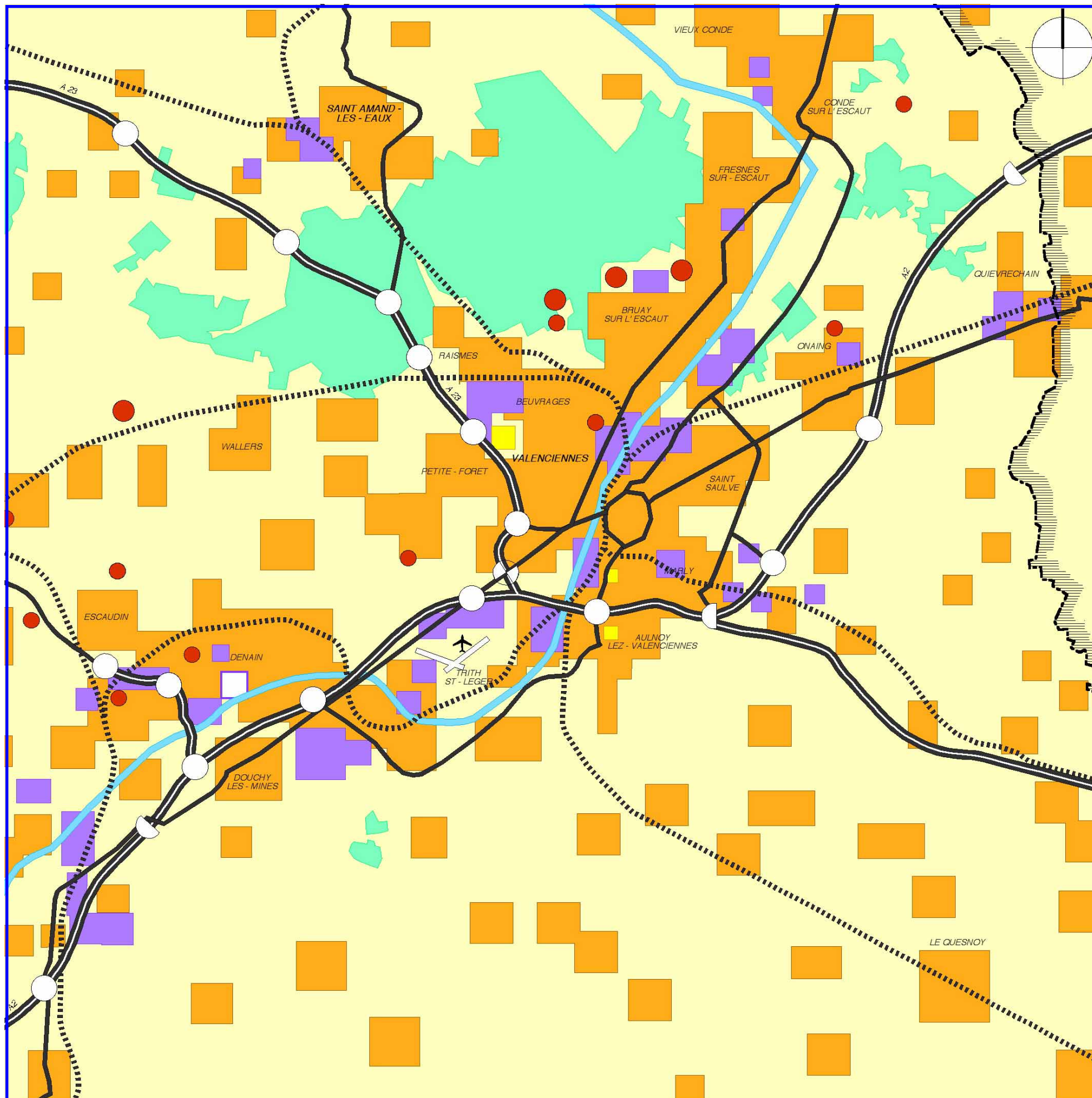
Aboutissement des travaux de mise à grand gabarit de l'Escaut.

Le développement des sites à vocation économique reste extrêmement limité (Prouvy-Rouvignies). C'est le développement de l'habitat qui est le plus remarquable.



## FONCTIONS URBAINES ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURE

1993



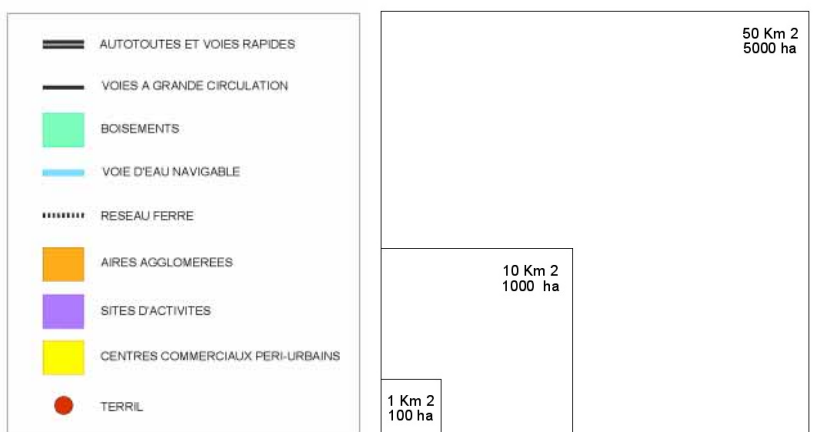
1985 / 1993 :

Amélioration de la liaison Douai-Valenciennes. La section Est, avant raccordement à l'A2, est traitée à 2 x 2 voies avec échangeurs dénivelés.

Amélioration de la liaison Valenciennes- Maubeuge.

Développement des zones d'activités proches de l'A2 : Lieu Saint Amand (Sevelnord et zones d'activités limitrophes), Trith Saint Léger, les 10 Muids à Marly.

Les sites de l'industrie métallurgique riverains de l'Escaut à Louches et Denain sont libérés des constructions industrielles et se lisent comme des friches ouvertes.



## FONCTIONS URBAINES ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURE

2002

1993 / 2002 :

2 nouveaux échangeurs sur l'A2. Projet de mise aux normes autoroutières de la liaison Douai-Valenciennes (A21).

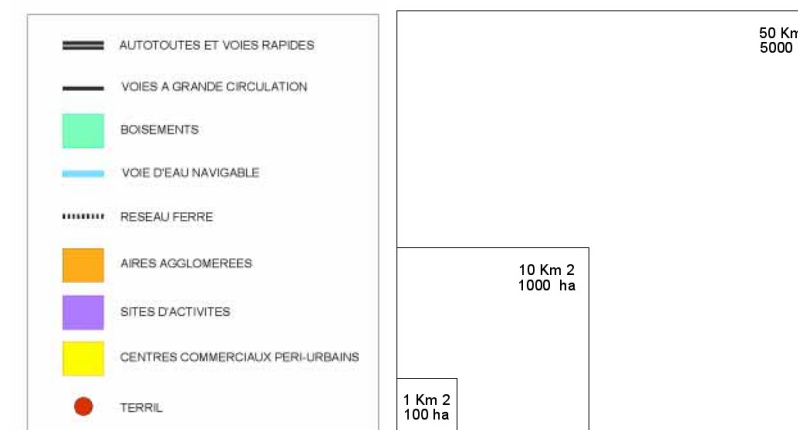
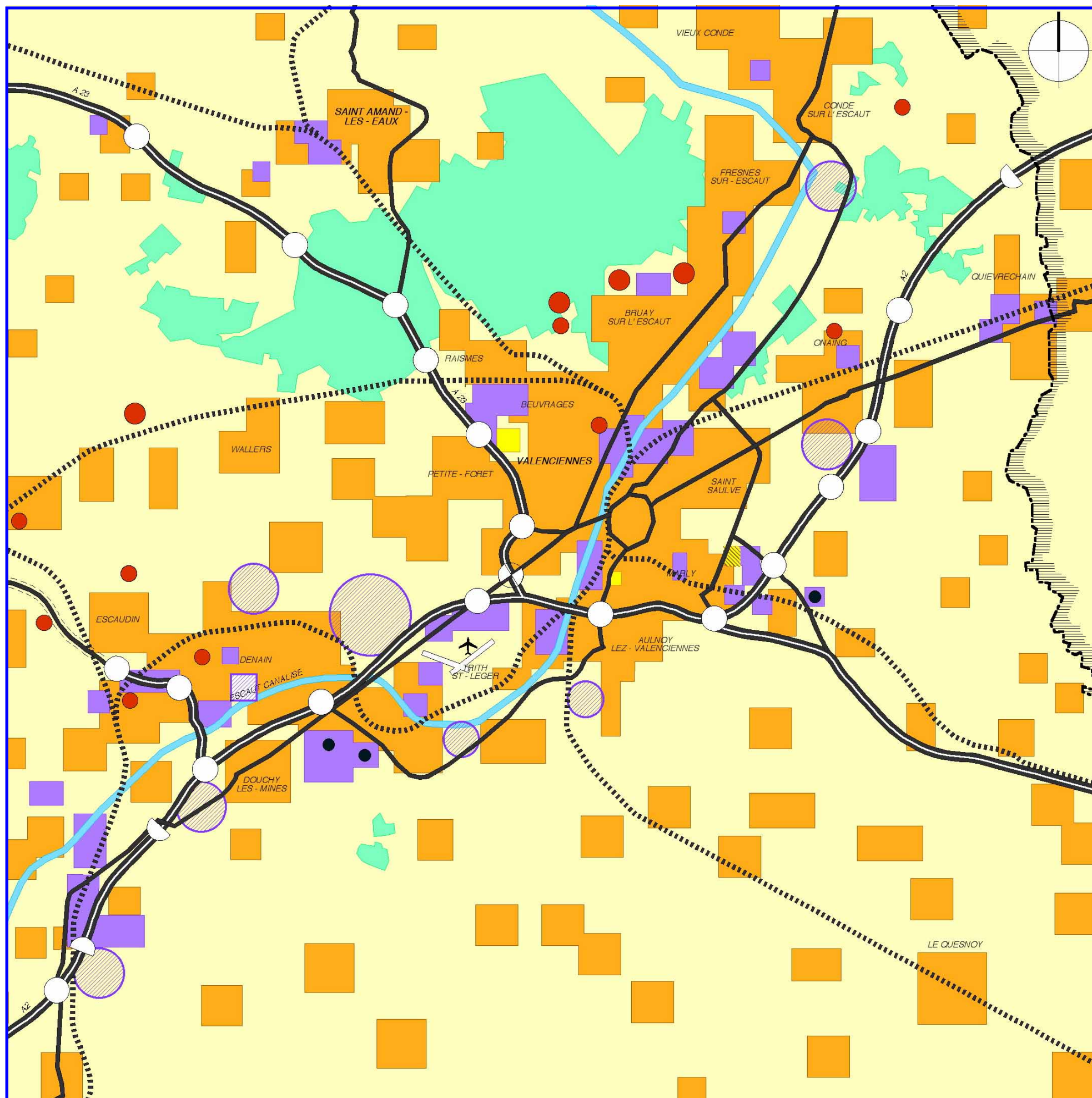
Extension de la ZAE des 10 Muids à Marly, création d'une importante zone d'activités desservie par l'A2 à Onnaing (Toyota). Deux zones d'activité sur l'A23 : Sars et Rosière et Raimès-Beuvrages.

Les projets importants de développement économique:

-2 projets liés aux sites de production automobile (Toyota à Onnaing et Sevelnord à Lieu-Saint Amand) : la poursuite d'un développement pensé à partir de la desserte autoroutière de l'Est valenciennois

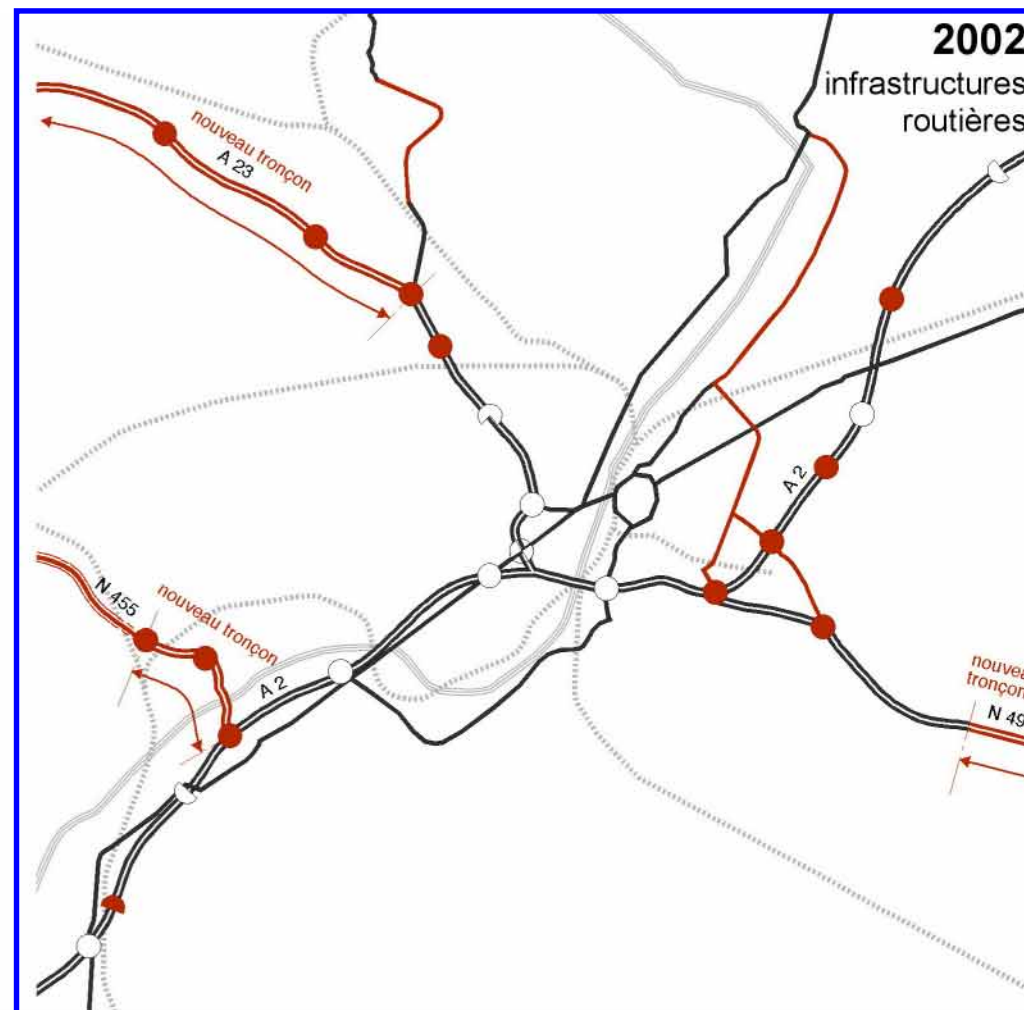
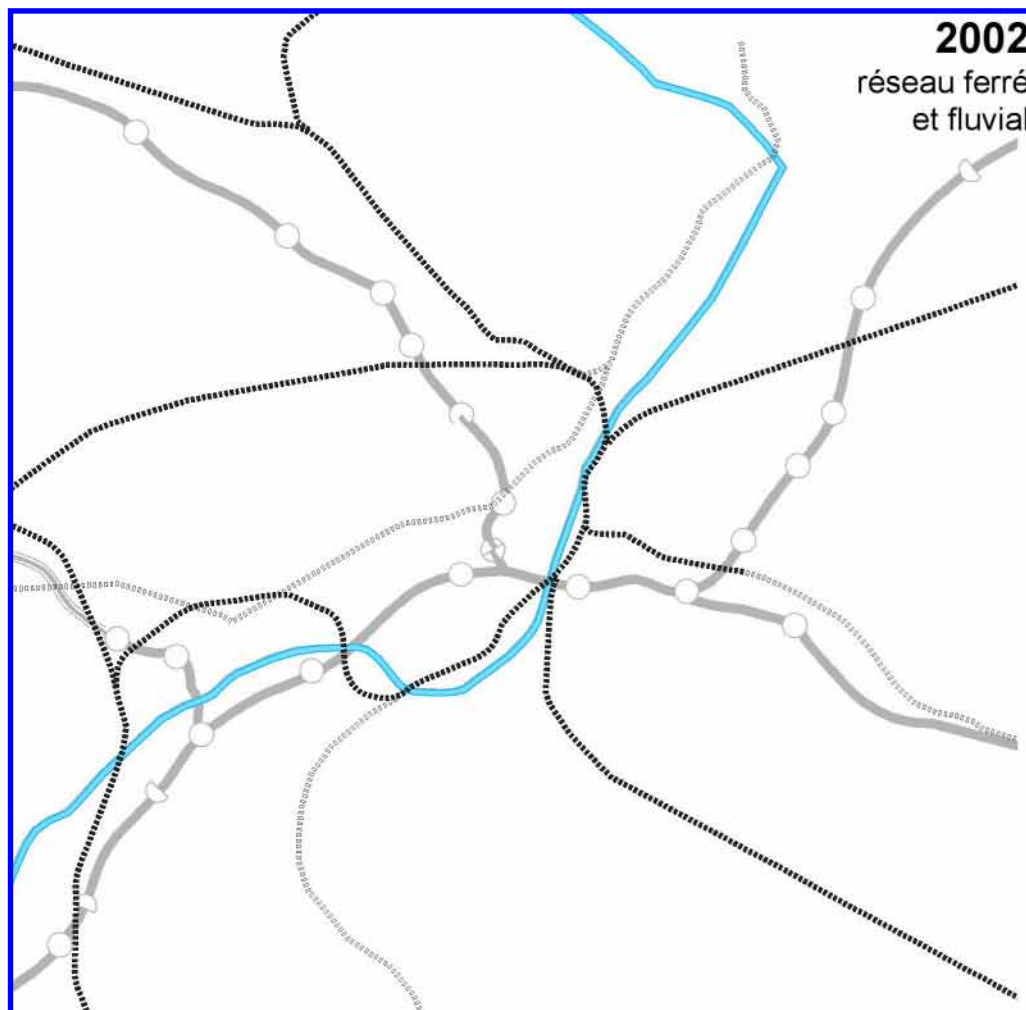
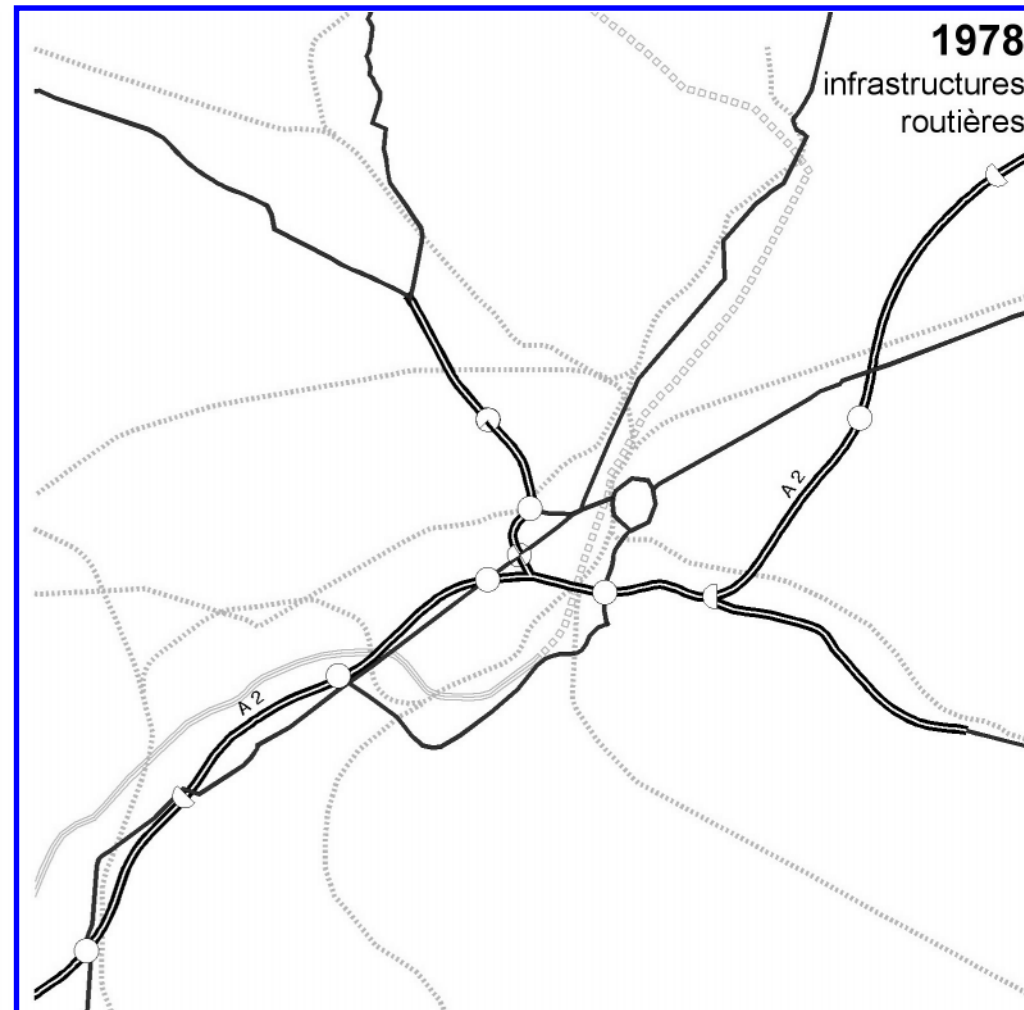
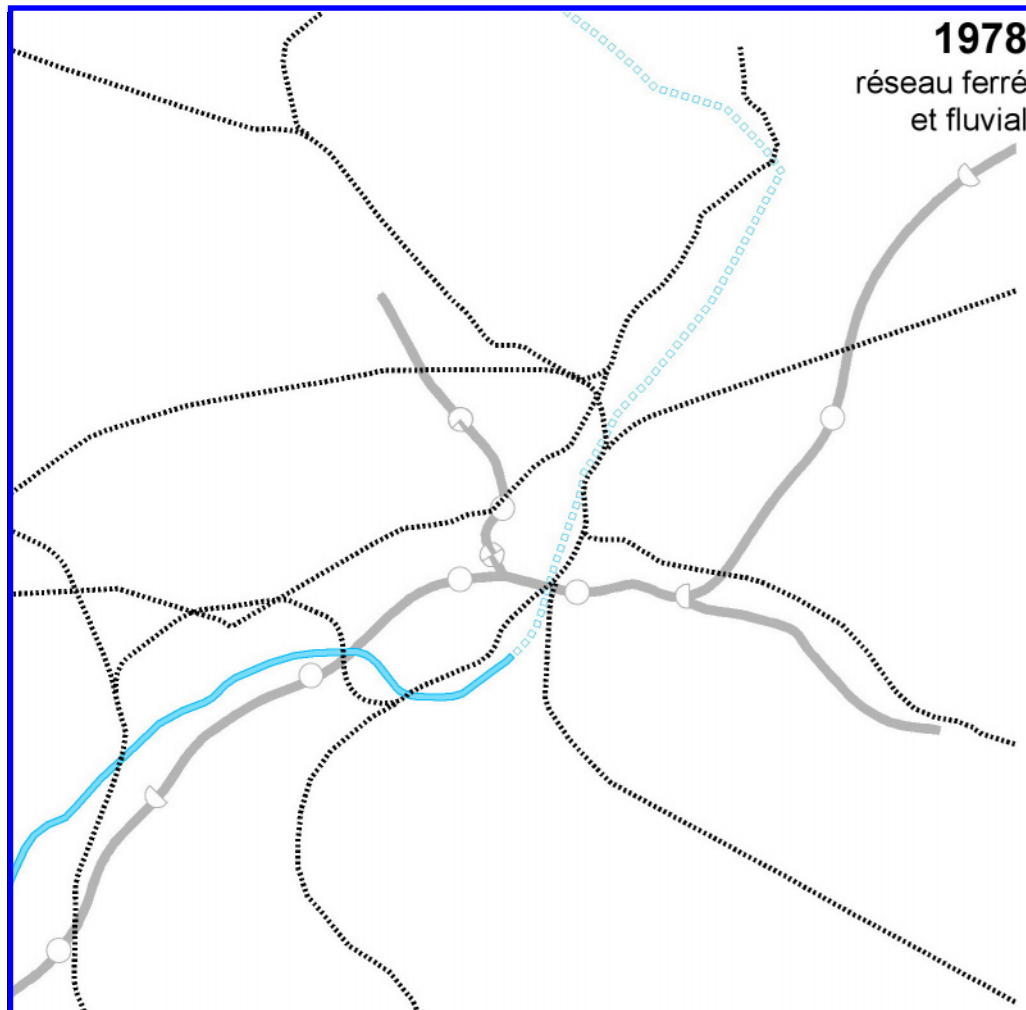
-2 projets susceptibles d'une desserte ferroviaire : Wavrechain-Rouvignies et Denain nord

-1 projet sur l'avoie d'eau : Fresnes sur Escaut.



## EVOLUTION DES RESEAUX D'INFRASTRUCTURES

1978 - 2002



Mise en service en 1971 dans toute la traversée de l'Arondissement de Valenciennes, l'A2 a connu un doublement du nombre de ses échangeurs sur cette section en l'espace de 30 ans : 5 échangeurs complets et 2 demi-échangeurs en 1971, 10 échangeurs complets et 3 demi-échangeurs en 2002.

Dans le même temps, l'A23 connaissait une mise en service progressive, sans augmentation du nombre initial d'échangeurs.

Aucune corrélation directe n'est clairement lisible entre développement autoroutier / récession du réseau ferré / confortement «sélectif» de la voie navigable.

On remarque sans peine que le réseau ferré décroît au fur et à mesure que le réseau autoroutier se développe, mais les tracés ferroviaires qui disparaissent semblent plus liés à la cessation des activités qu'ils desservait qu'à l'apparition de tracés autoroutiers en substitution. Des tracés sensiblement parallèles voie ferrée/autoroute peuvent perdurer.

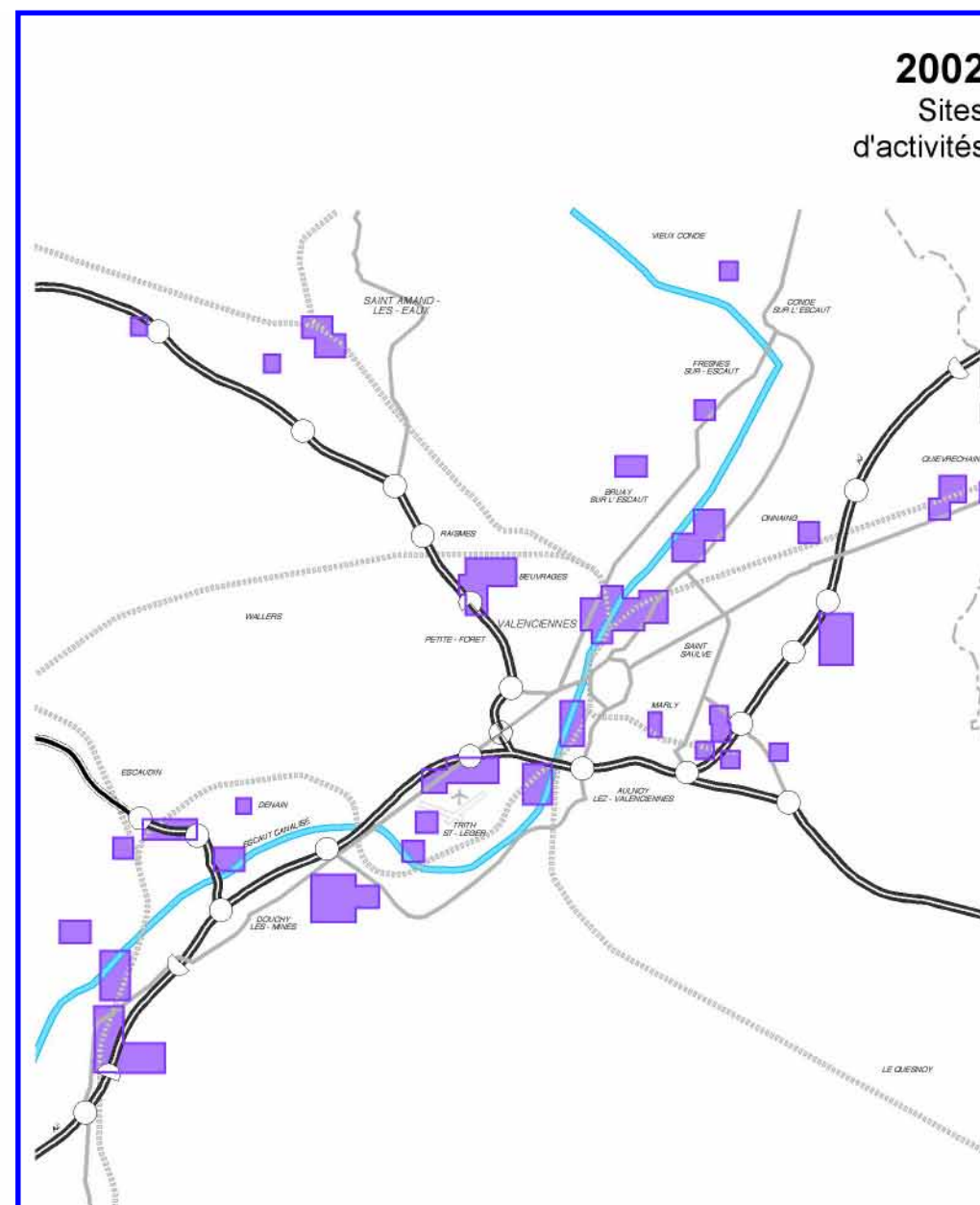
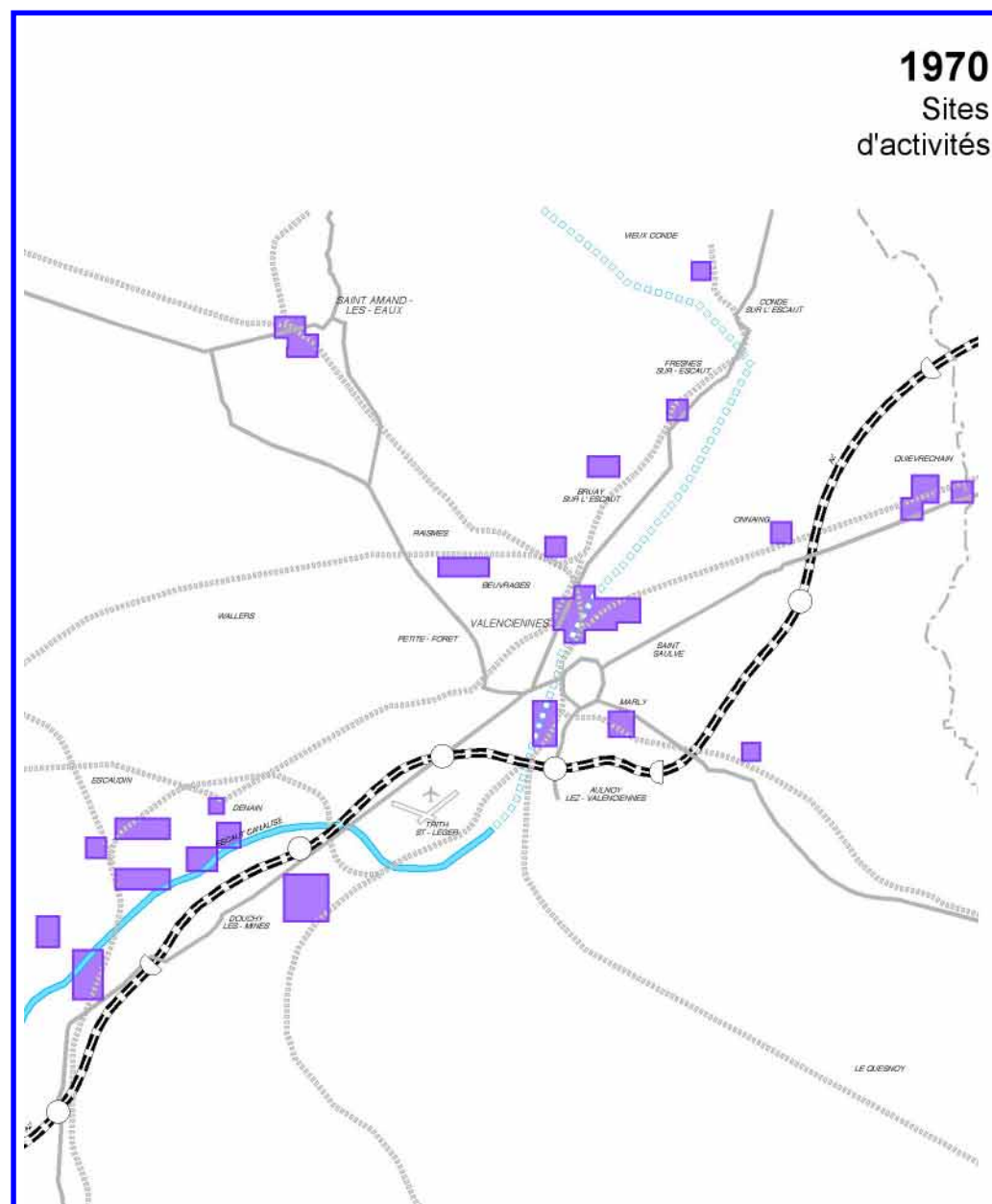
### INFRASTRUCTURES ROUTIERES

- AUTOTOUTES ET VOIES RAPIDES
- VOIES A GRANDE CIRCULATION
- AUTOTOUTES ET VOIES RAPIDES (VOIES NOUVELLES)
- VOIES A GRANDE CIRCULATION (VOIES NOUVELLES)

### RESEAU FERRE ET FLUVIAL

- RESEAU FERRE
- RESEAU FERRE (LIGNES SUPPRIMEES)
- VOIE D'EAU A GRAND GABARIT REALISEE
- VOIE D'EAU A GRAND GABARIT EN PROJET

## EVOLUTION DES SITES D'ACTIVITE ECONOMIQUE



Par rapport aux grandes infrastructures de transport, c'est le territoire de l'industrie qui apparaît le plus «réactif» :

Depuis 1971, la quasi-totalité du développement économique s'est localisé en fonction des possibilités de desserte offertes par l'A2, plus récemment et de manière beaucoup plus ponctuelle, par l'A23.

On constate ainsi un déplacement de l'axe industriel lourd, initialement calé sur la vallée de l'Escaut, vers le sud-est de l'Arrondissement, le long du nouvel axe constitué par l'A2.

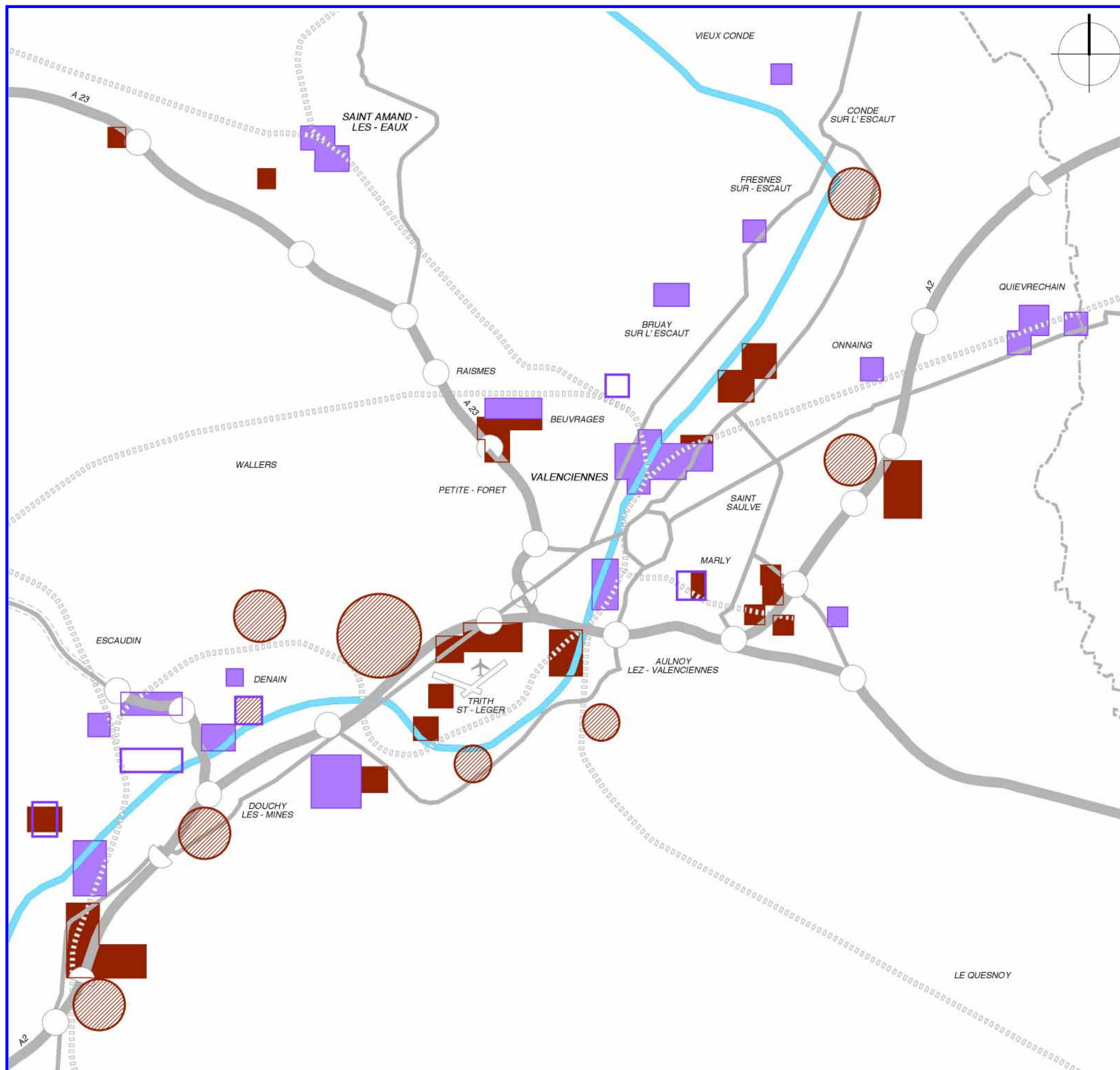


## EVOLUTION DES SITES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

1970 - 2002

Les possibilités de desserte multi-modale offertes par la vallée de l'Escaut qui présente sur une partie de son linéaire une conjonction voie ferrée + voie navigable + autoroute ne semblent pas pleinement exploitées dans le cadre du nouveau schéma directeur de l'Arrondissement de Valenciennes.

Une réflexion spécifique sur ce dernier point nous paraît susceptible de proposer des modes de développement moins consommateurs d'espace, et plus propices à reconquérir des territoires aujourd'hui en déshérence.



### INFRASTRUCTURES ROUTIERES

- AUTOTOUTES ET VOIES RAPIDES
- VOIES A GRANDE CIRCULATION
- RESEAU FERRE
- VOIE D'EAU A GRAND GABARIT

### SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

- SITES EXISTANTS DES 1970
- SITES DESAFFECTES APRES 1970
- EXTENSION OU NOUVEAUX SITES APRES 1970
- PRINCIPAUX SITES DE DEVELOPPEMENTS INSCRITS AU SCHEMA DIRECTEUR

## EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ENTRE 1975 ET 1999

### Evolution de la population 1975 1999

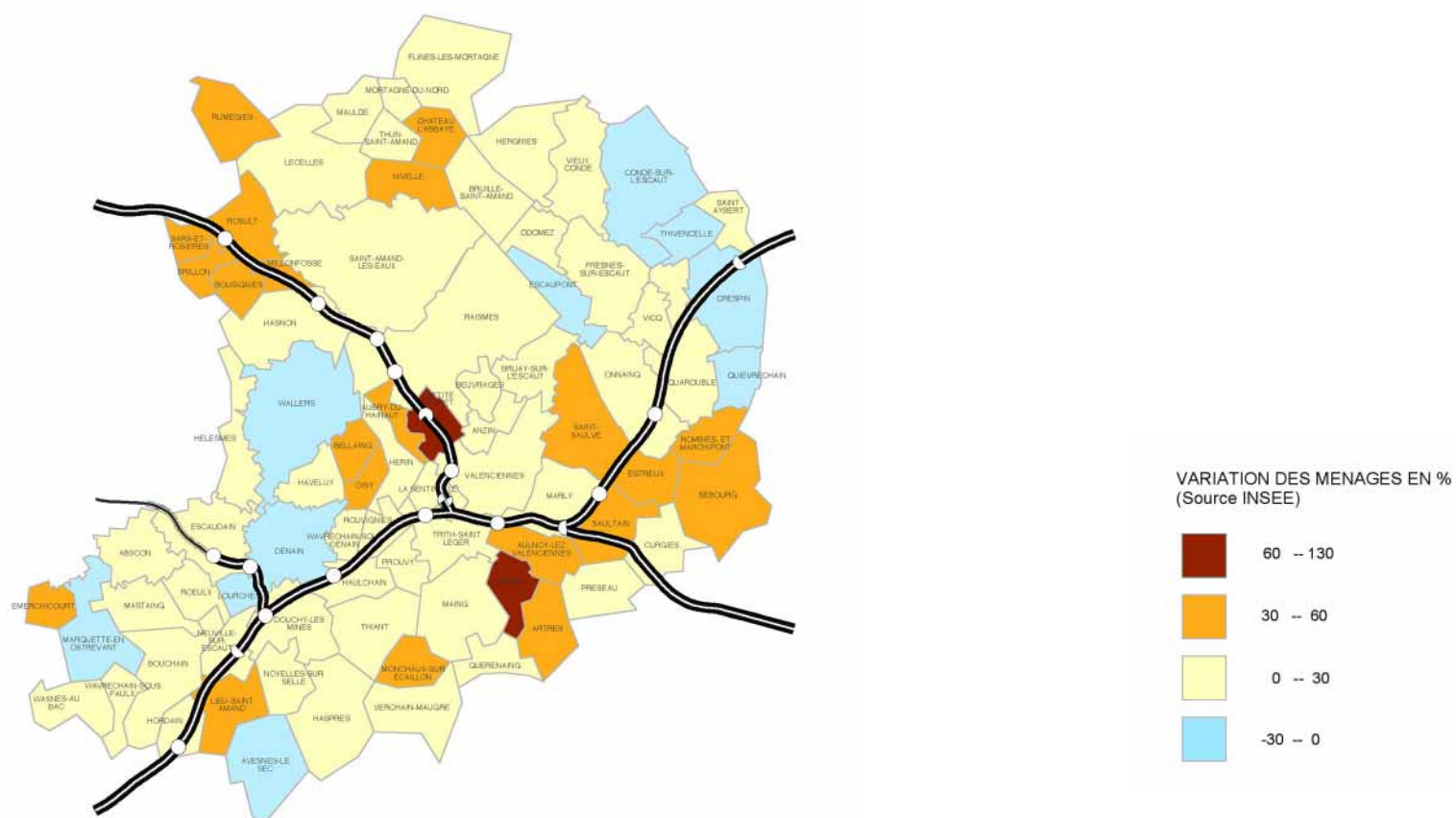
La population subit des évolutions négatives dans cette période.

Cette régression touche une grande partie de l'Arrondissement de Valenciennes à l'exception de ses franges Nord Nord Est (secteur de Saint Amand les Eaux) et Sud Est (secteur de Saultain Sebourg).

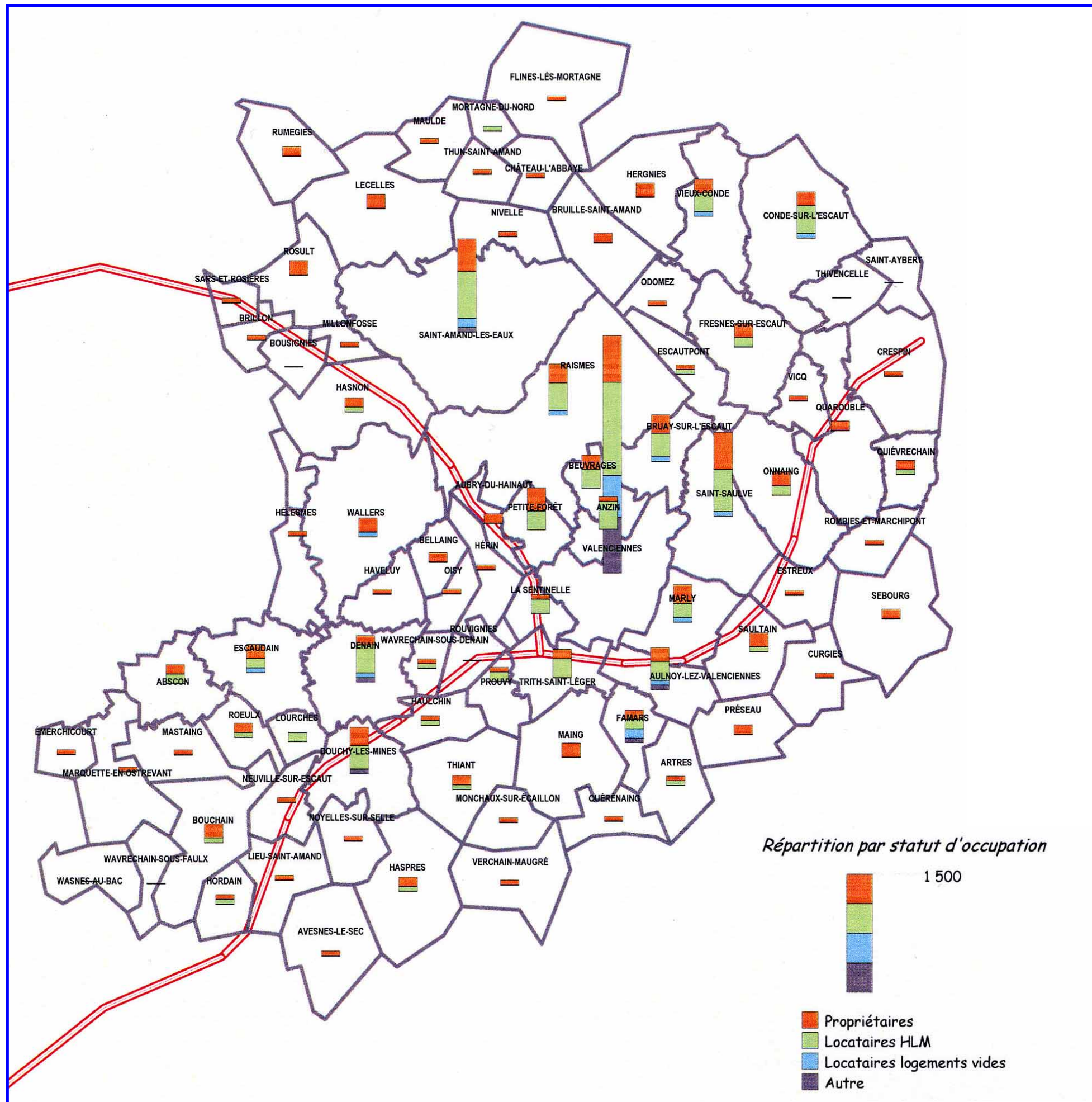


### Evolution des ménages 1975 1999

Le nombre de ménages évolue plus vite que la population, pour cause de desserrement. Cette fois, on remarque assez clairement une poussée du nombre de ménages (et donc de résidences principales) sur la frange Sud Est, en parallèle du parcours autoroutier. La quasi-totalité du parcours autoroutier traverse des communes à progression d'habitation dans cette période.



## CONSTRUCTIONS NEUVES ENTRE 1975 ET 1999



Dans cette période, postérieure à la mise en service de l'autoroute, la construction Hlm est dominante en quantité dans les villes du Valenciennois, y compris à Saint Amand, Condé et Denain.

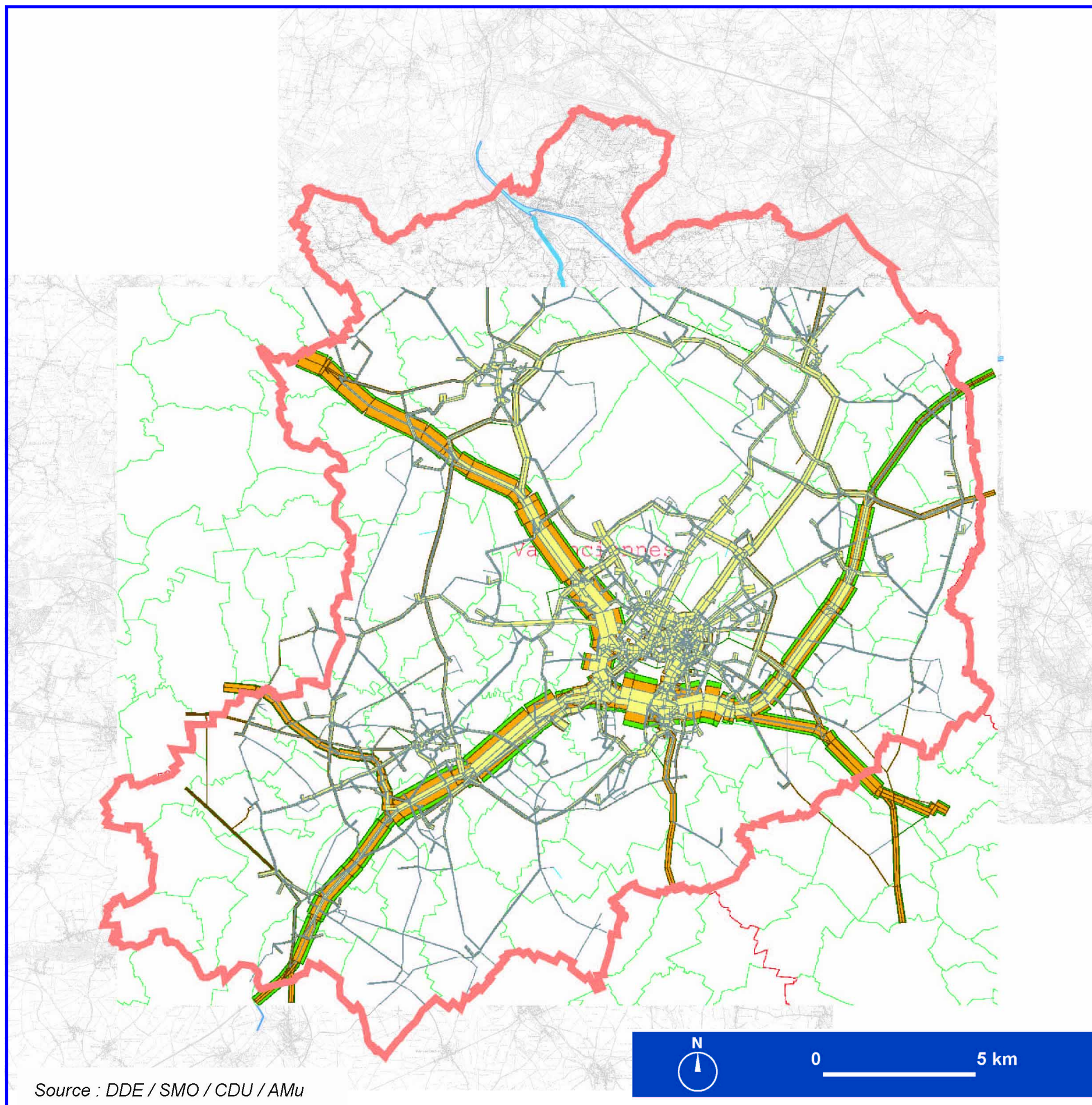
Les franges rurales situées au Sud Est de l'A2 et au Nord Ouest de Saint Amand, progressent presque exclusivement en accession à la propriété. Cette progression est plus importante dans les années 75-82 et 82-90 que dans les années 90 durant lesquels la construction s'apaise et se concentre en site urbain.

En valeur relative, la mise en œuvre des infrastructures autoroutières a donc permis au Nord Ouest l'arrivée de ménages employés de la Région Lilloise et en quête de logements à meilleur prix, au Sud Est, l'arrivée de ménages dont les déplacements se trouvaient facilités par le développement des échangeurs de l'A2 vers les sites industriels de Lieu Saint Amand et vers ceux de Marly, Onnaing, Saint Saulve et Valenciennes. Ces installations se sont faites quasi exclusivement en accession à la propriété.

**LES  
PROJETS  
ET  
LES  
ENJEUX**

## EQUILIBRE DES TRAFICS

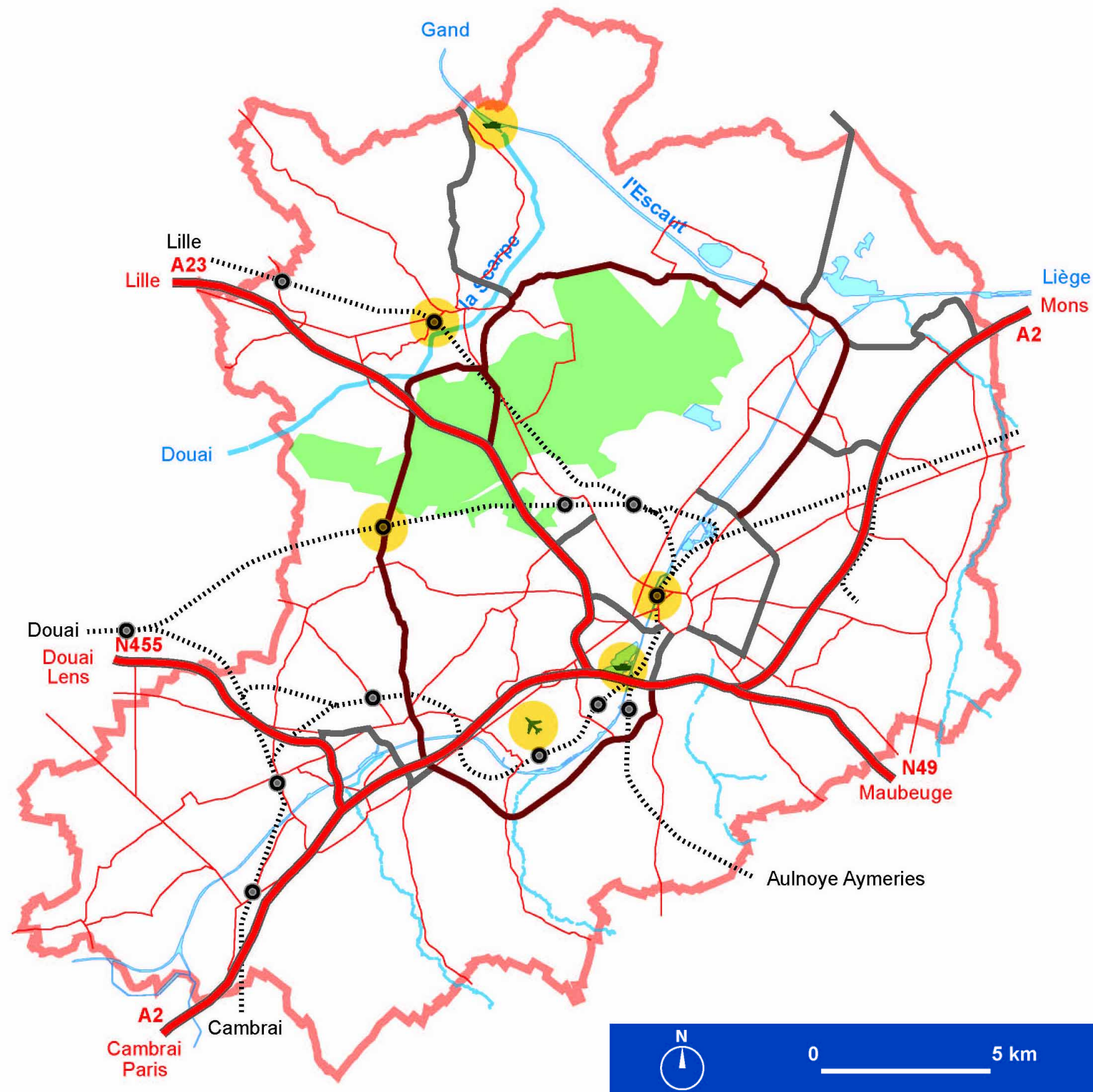
Plusieurs études ont déjà été menées sur le réseau autoroutier de l'arrondissement de Valenciennes pour compléter le dispositif des échanges.  
Cela traduit le rôle désormais prépondérant de l'autoroute dans les perspectives de développement.  
Le recours unique et systématique à l'autoroute risque de la rendre à terme inopérante.  
La carte montre la quantité et la répartition modélisées des trafics sur les différentes voies qui desservent ou traversent l'arrondissement.  
Elle confirme les tendances repérées dans l'analyse et le rôle déjà très important des autoroutes dans la structuration de la desserte interne.



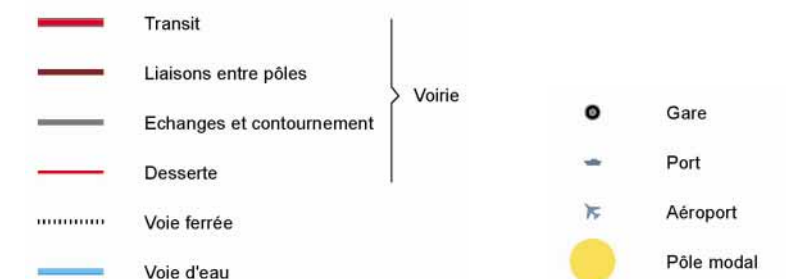
Décomposition du trafic à l'heure de pointe du soir  
(par rapport à l'arrondissement de Valenciennes) :

-  Transit
-  Echange
-  Interne

## RESEAUX DE TRANSPORT



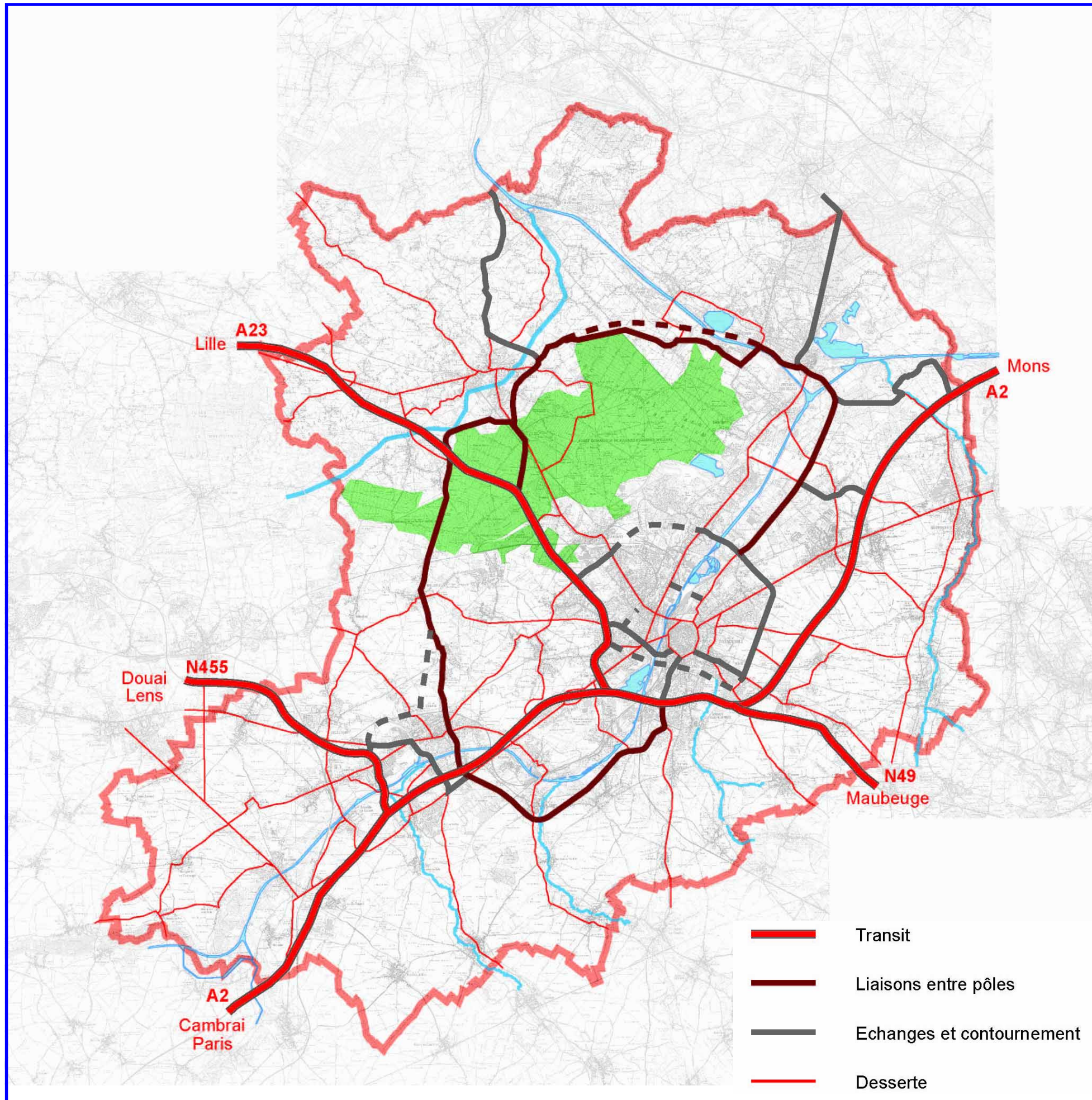
- Réseau ferré :
  - o La zone d'étude a hérité de par son histoire d'un réseau ferré dense. Cependant, la crise de l'industrie qui a frappé l'ex corridor minier a entraîné la fermeture de nombreuses usines et mines, rendant sans intérêt certains cavaliers de chemin de fer. Aujourd'hui, certains de ces cavaliers retrouvent de leur attrait avec la réalisation du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour l'agglomération de Valenciennes. Les anciens cavaliers sont alors des tracés idéaux pour le syndicat des transport.
  
- Réseau fluvial :
  - o L'arrondissement de Valenciennes est traversé par la Scarpe et l'Escaut. La Scarpe relie Douai à Gand. L'Escaut relie Gand et Liège au sud, via Valenciennes.
  
- Pôles modaux :
  - o L'arrondissement de Valenciennes ne comporte pas de réel pôle multimodal (pôle d'organisation optimisée de la rupture de charge entre différents réseaux) au sens où on l'entend communément (à l'image de la plateforme Delta 3 de Dourges par exemple). Cependant, on dénombre quelques sites de juxtaposition de réseaux modaux, tels la gare de Valenciennes (combinaison ferré, modes doux), l'aéroport de Valenciennes sud (fret aérien, routier), ...
  - o Ainsi, la confluence des modes sur le Valenciennois (aéroport, Scarpe, Escaut, réseau ferré dense, trame viaire dense, TCSP) peut permettre à terme une organisation optimale de futurs pôles modaux opérationnels.



## SCHEMA ROUTIER DEPARTEMENTAL

A l'intérieur de la zone d'étude, il existe plusieurs travaux routiers majeurs envisagés au Schéma Routier Départemental 2000-2014. On notera ainsi sur le réseau départemental et national les travaux suivants susceptibles de modifier la trame viaire et la répartition des flux :

- A court terme :
  - o Transformation de la RN455 en A21, LACRA en 2x2 voies, reliant Denain et Valenciennes à Douai et Lens.
  - o Réalisation du « 4<sup>ème</sup> pont de Valenciennes », entre Anzin et Valenciennes, à hauteur du quartier St Roch.
- A moyen terme :
  - o Contournement nord de Valenciennes, via Beuvrages.
  - o Contournement nord de Denain.
- A long terme :
  - o Contournement (« tangentielle ») sud de Valenciennes, depuis l'échangeur n°8 de l'A23 jusqu'à Marly, via le Vignoble.
  - o Déviation de la RD954 aux abords des traversées urbaines



## TRAM

Certains projets concernant les autres réseaux peuvent avoir une influence sur l'évolution des modes de déplacement et sur le développement.

### - Rail

Le TCSP de Valenciennes redonne une nouvelle vie à certains cavaliers des houillères désaffectés. Le développement de la coopération avec le réseau belge peut être également un potentiel de développement pour l'arrondissement.

### - Voies navigables

Le projet de canal Seine Nord, inscrit prioritairement à la liste des grandes infrastructures nationales à réaliser, peut revitaliser l'usage de l'Escaut.

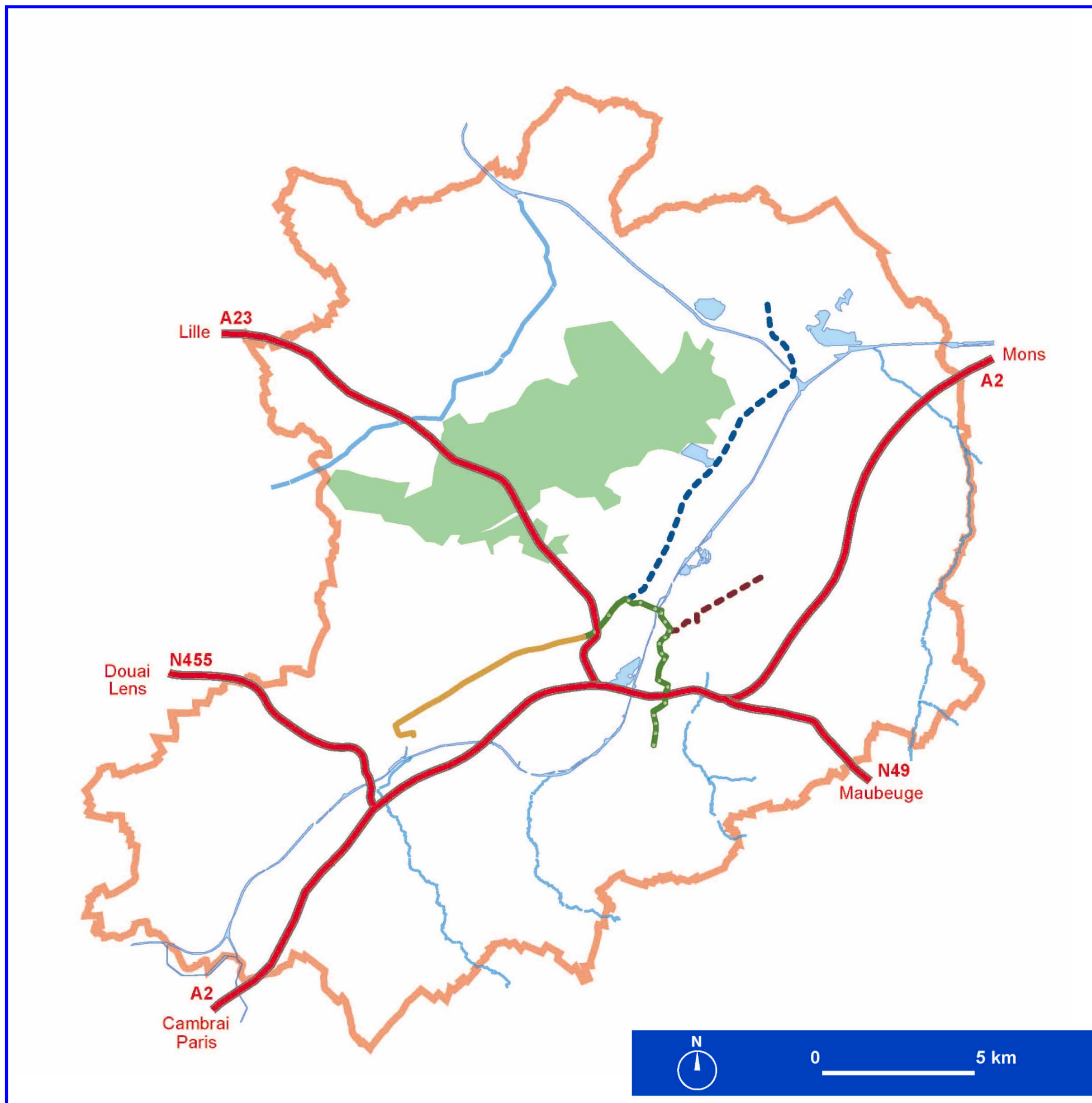
### - Les transports urbains

La création des lignes de TCSP par le SITURV offre des potentialités évidentes pour un redéploiement des parts modales sur l'agglomération valenciennoise.

Le réseau de TCS programmé est :

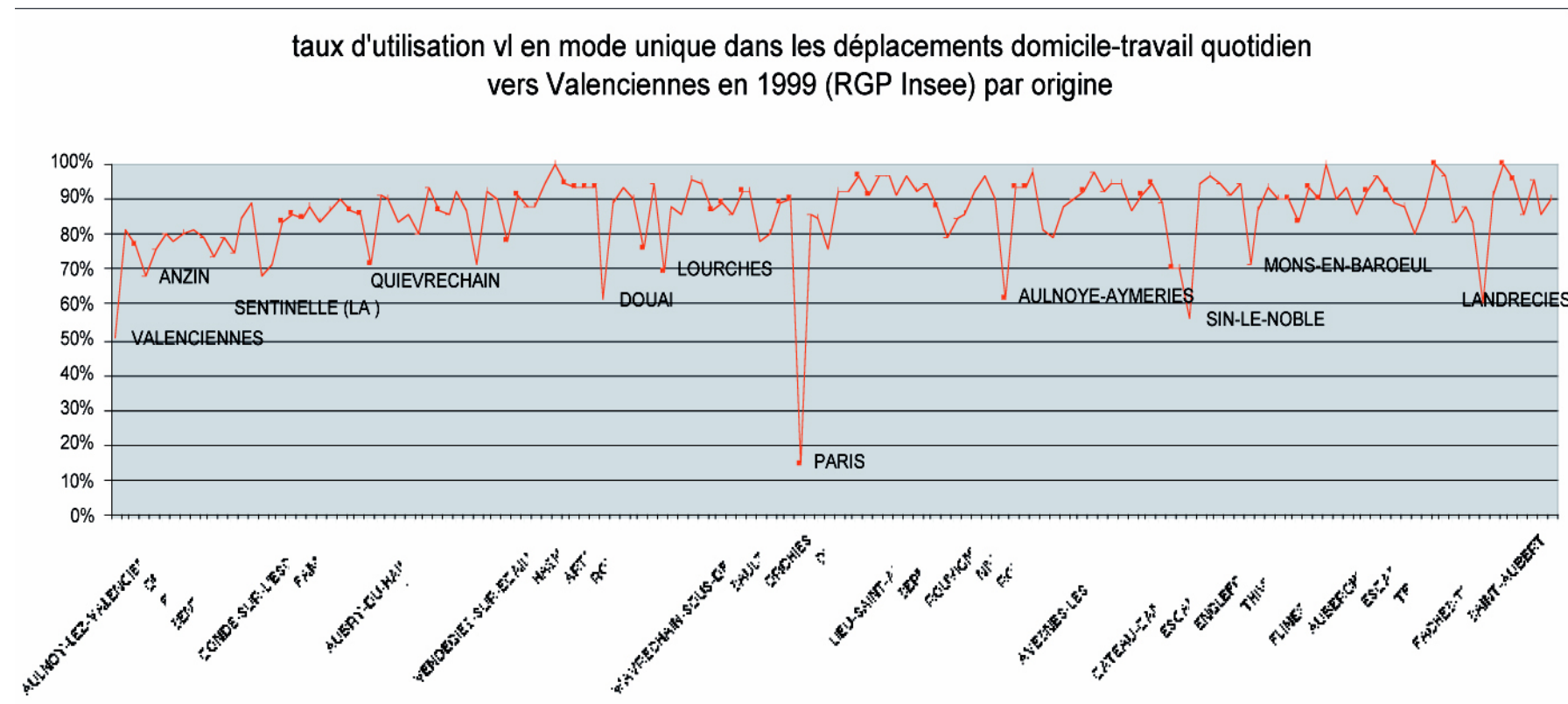
- o Les lignes 1 (Université – Dutemple) et 2 (Dutemple – Denain) sont en cours de réalisation, sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Valenciennois (SITURV). Les travaux devraient s'achever fin 2006. Ces lignes seront équipées d'un tramway Citadis aux couleurs du SITURV.
- o Les lignes 3 (Anzin – Vieux-Condé) et 4 (Place d'Armes – St Saulve) se positionnent à des horizons plus lointains. Elles ne seront pas forcément équipées de tramway, mais plutôt d'un réseau bus à Haut Niveau de Service (HNS).

- Phase 1 : Université - Dutemple
- Phase 2 : Dutemple - Denain
- Phase 3 : Anzin - Vieux Condé
- Phase 4 : Place d'Armes - St Saulve





## LA VOITURE COMME MODE DE DEPLACEMENT DOMINANT

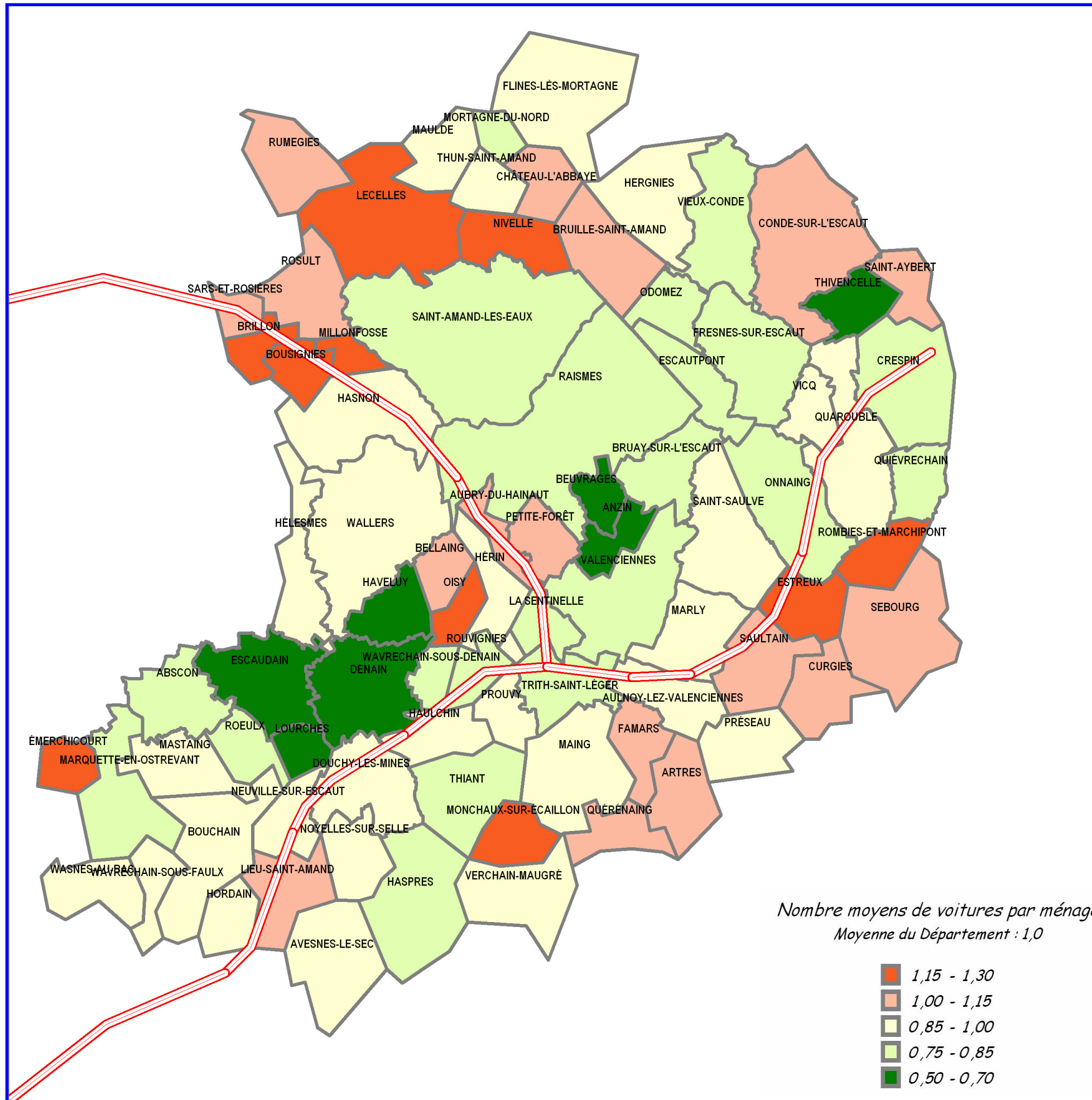


Ce graphique montre les taux d'utilisation de la voiture en mode unique de déplacement domicile-travail dans les flux quotidiens vers Valenciennes en 1999, par ordre d'importance des flux, de la gauche vers la droite.

On s'aperçoit que ce taux se situe le plus souvent entre 80 et 100%.

L'impact du transport collectif est visible pour quelques liaisons franches (Douai, Aulnoye-Aymeries ou Paris). Il est à peine tangible pour d'autres liaisons (Somain, par exemple). La marge de progrès en la matière est importante, puisque certaines gares (Somain, par exemple) proposent une bonne fréquence au départ et à l'arrivée.

## MOTORISATION DES MENAGES 1999



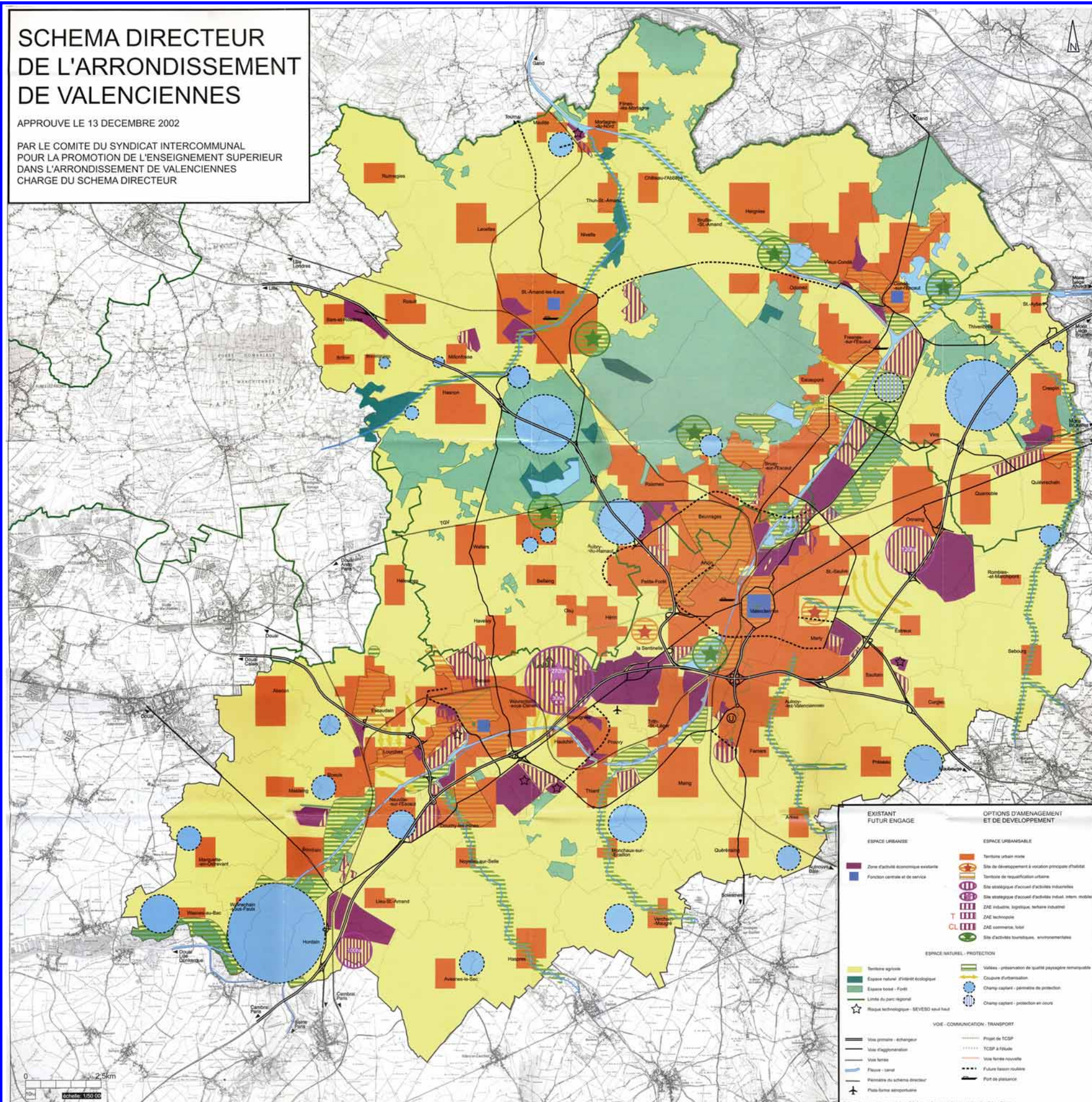
L'indice de motorisation des ménages (nombre de voitures par ménage de source INSEE 1999) est ici comparé à l'indice départemental de la même date. Les communes qui ressortent en rouge et en rose présentent des indices supérieurs à la moyenne. Elles sont situées nettement dans les franges Sud-Est et Nord-Ouest de l'arrondissement. L'impact de la desserte autoroutière semble ici marqué et à mettre en corrélation avec le développement de l'habitat en accession à la propriété dans ces secteurs.

A l'opposé, on enregistre en 1999 des indices sensiblement plus faibles sur Valenciennes et sa périphérie et sur le Denais. Le section Ouest de l'autoroute A2 n'a manifestement pas joué le même rôle de développement urbain et social que la section Est.

# SCHEMA DIRECTEUR DE L'ARRONDISSEMENT DE VALENCIENNES

APPROUVE LE 13 DECEMBRE 2002

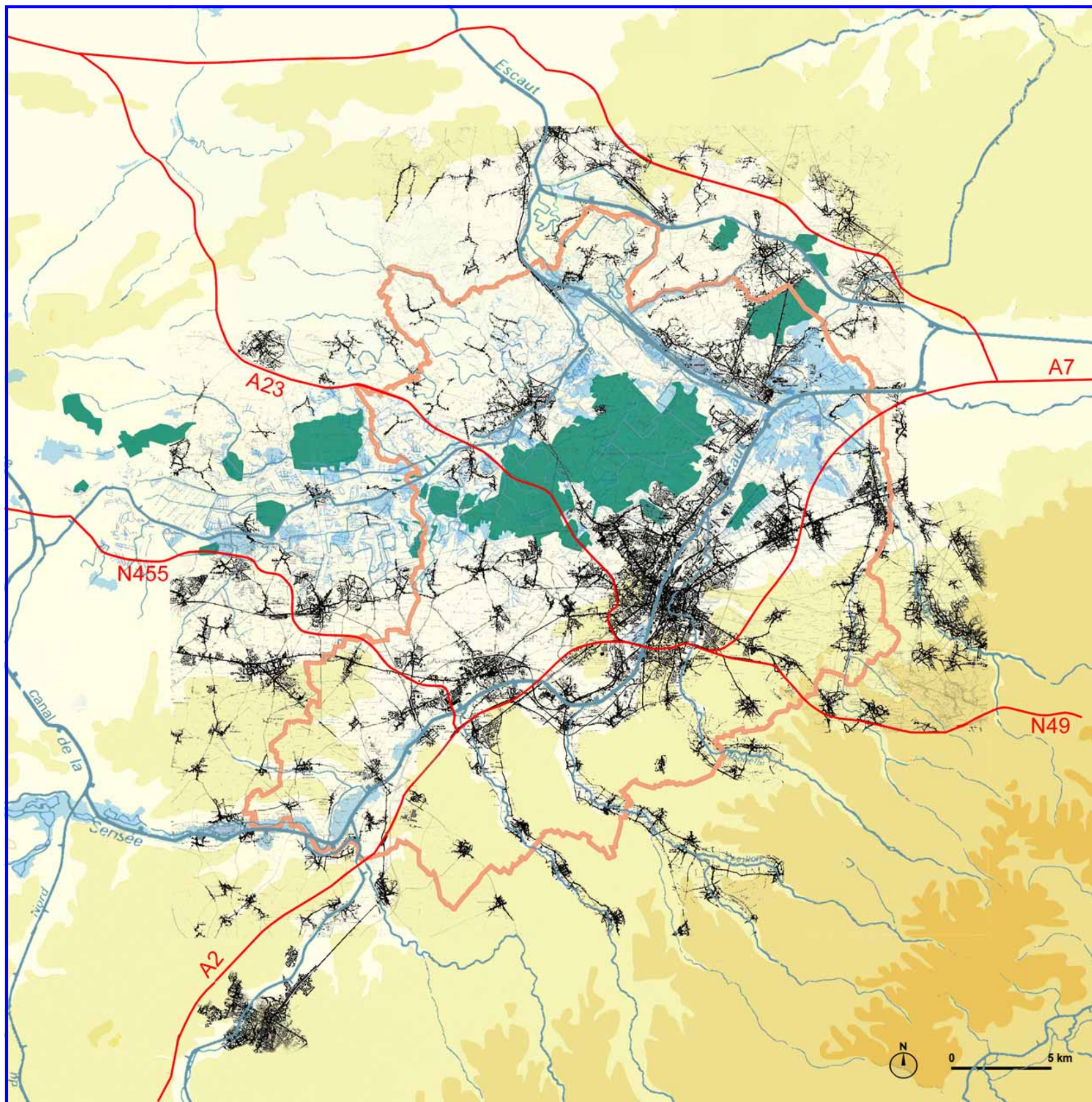
PAR LE COMITE DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL  
POUR LA PROMOTION DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR  
DANS L'ARRONDISSEMENT DE VALENCIENNES  
CHARGE DU SCHEMA DIRECTEUR



## SCHEMA DIRECTEUR 2002

<b>EXISTANT FUTUR ENGAGE</b>		<b>OPTION D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT</b>	
<b>ESPACE URBANISE</b>		<b>ESPACE URBANISABLE</b>	
Zone d'activité économique existante	Fonction centrale et de service	Territoire urbain mixte	Site de développement à vocation principale d'habitat
		Territoire de requalification urbaine	Site stratégique d'accueil d'activités industrielles
			Site stratégique d'accueil d'activités indust. intern. mobiles
			ZAE industrie, logistique, tertiaire industriel
			ZAE technopole
			ZAE commerce, loisir
			Site d'activités touristiques, environnementales
<b>ESPACE NATUREL - PROTECTION</b>		<b>ESPACE NATUREL - PROTECTION</b>	
Territoire agricole	Espace naturel d'intérêt écologique	Vallées - préservation de qualité paysagère remarquable	Coupure d'urbanisation
Espace boisé - Forêt	Limite du parc régional	Champ captant - périmètre de protection	Champ captant - protection en cours
Risque technologique - SEVESO seuil haut			
<b>VOIE - COMMUNICATION - TRANSPORT</b>		<b>VOIE - COMMUNICATION - TRANSPORT</b>	
Voie primaire - échangeur	Projet de TCSP	TCSP à l'étude	Voie ferrée nouvelle
Voie d'agglomération	TCSP à l'étude	Voie ferrée nouvelle	Future liaison routière
Voie ferrée	Voie ferrée nouvelle	Future liaison routière	Port de plaisance
Fleuve - canal	Voie ferrée nouvelle	Future liaison routière	Port de plaisance
Périmètre du schéma directeur	Voie ferrée nouvelle	Future liaison routière	Port de plaisance
Plate-forme aéroportuaire	Voie ferrée nouvelle	Future liaison routière	Port de plaisance

## CONCLUSION



Le recueil des données et les analyses confirment la saturation des infrastructures autoroutières et le rôle important des déplacements internes à l'arrondissement dans ce phénomène.

Le réseau autoroutier est ici très intimement lié au tissu urbain, et il semble que pour les habitants de la région, il n'ait pas le caractère exceptionnel qu'il possède ailleurs, et qu'il apparaisse comme une composante banale des infrastructures routières.

La dynamique engagée autour des autoroutes risque de générer assez rapidement les conditions même de son épuisement. Par ailleurs, elle ne semble pas favoriser un développement équitable du territoire.

Cette dimension, ainsi que la prise en compte des caractéristiques physiques et paysagères de l'arrondissement seront des éléments importants à introduire dans le débat sur les scénarios d'évolution des relations entre le développement et les infrastructures qui constituera la deuxième partie de l'étude.