

DDE DU NORD

Arrondissement de Valenciennes

## Etude de définition des potentialités d'évolution des infrastructures autoroutières du Valenciennois



Deuxième phase :  
Perspectives d'évolution  
du territoire  
et des déplacements

11 juillet 2005

Philippe THOMAS  
paysagiste dplg



BR Ingénierie 

## RAPPEL DES ENJEUX ET DES OBJECTIFS DE L'ETUDE

Le constat fait par les services de la Direction Départementale de l'Équipement sur le territoire de l'arrondissement de Valenciennes est le suivant:

- un territoire bien irrigué par des infrastructures autoroutières importantes qui accueillent un trafic de transit international, en même temps qu'un trafic local de contournement urbain et de desserte en forte croissance. La coexistence de ces deux trafics devient de plus en plus conflictuelle.
- une logique de développement de l'urbanisation, en particulier liée à l'activité économique, qui tend à générer un continuum urbain le long de ces infrastructures autoroutières et alimente ainsi le flux de desserte locale. L'Etat est en conséquence de plus en plus fréquemment interpellé par les Collectivités locales pour l'adaptation ou la création de points d'échanges sur ce réseau. Cette tendance risque de se renforcer puisque le nouveau schéma directeur de l'Arrondissement, récemment approuvé s'appuie fortement sur l'axe l'autoroutier A2-A23 comme vecteur de création de nouvelles zones d'activités économiques.

Outre les risques de conflits induits par l'interaction des deux types de trafic, transit et desserte, ce type de développement semble ignorer les possibilités de transport multimodal qu'offre le territoire (canal de l'Escaut, réseau ferré en fond de vallée), et présente peut-être des risques sur la consommation d'espace, notamment en matière de préservation des espaces naturels.

En tant que garante d'un développement équilibré et durable du territoire, en référence à l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme, et avec le souci

- de ne pas répondre au coup par coup sur la faisabilité ou l'opportunité des modifications ou création des échanges sur le réseau autoroutier dont elle est gestionnaire et dont elle doit assurer un fonctionnement optimum
- de ne pas compromettre le développement d'un territoire qui porte un lourd héritage socio économique,

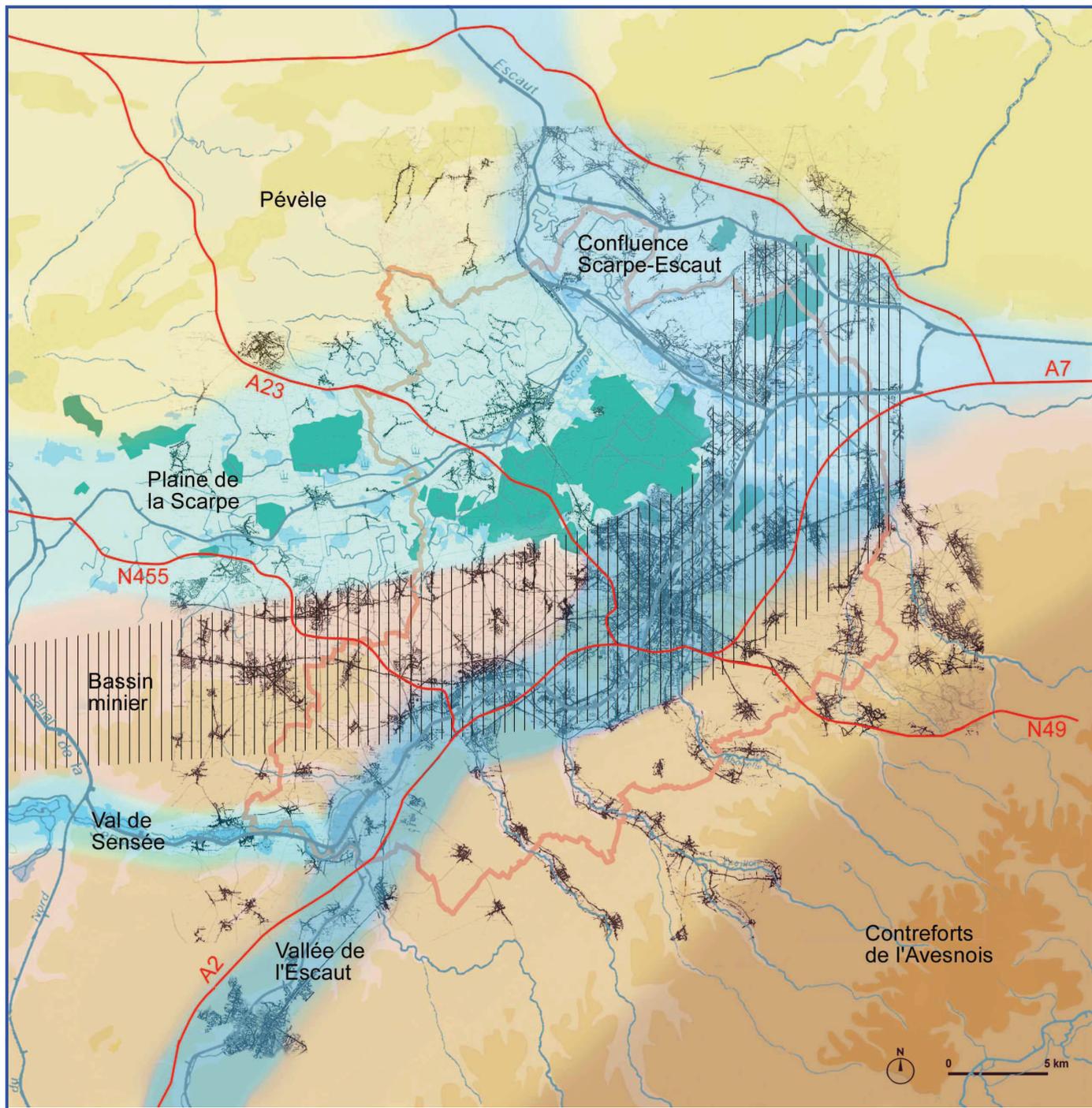
la DDE du Nord a engagé une étude globale sur l'évolution prospective des infrastructures autoroutières du Valenciennois à l'horizon des vingt années à venir et sur l'impact de cette évolution sur l'aménagement et le développement des territoires traversés, en tenant compte du fait qu'autoroutes et territoires s'influencent mutuellement.

Les conclusions de cette étude doivent permettre à la DDE:

- d'avoir une vision à long terme sur l'aménagement des infrastructures autoroutières du Valenciennois,
- de définir une position argumentée de l'Etat sur les projets de création ou de modification d'échangeurs
- d'être en mesure de proposer, si nécessaire, des solutions alternatives ou complémentaires aux projets qui ne prendraient pas en compte un développement équilibré et durable des territoires.

# **RESUMÉ DE LA PHASE 1**

Diagnostic  
des relations  
déplacements-territoire



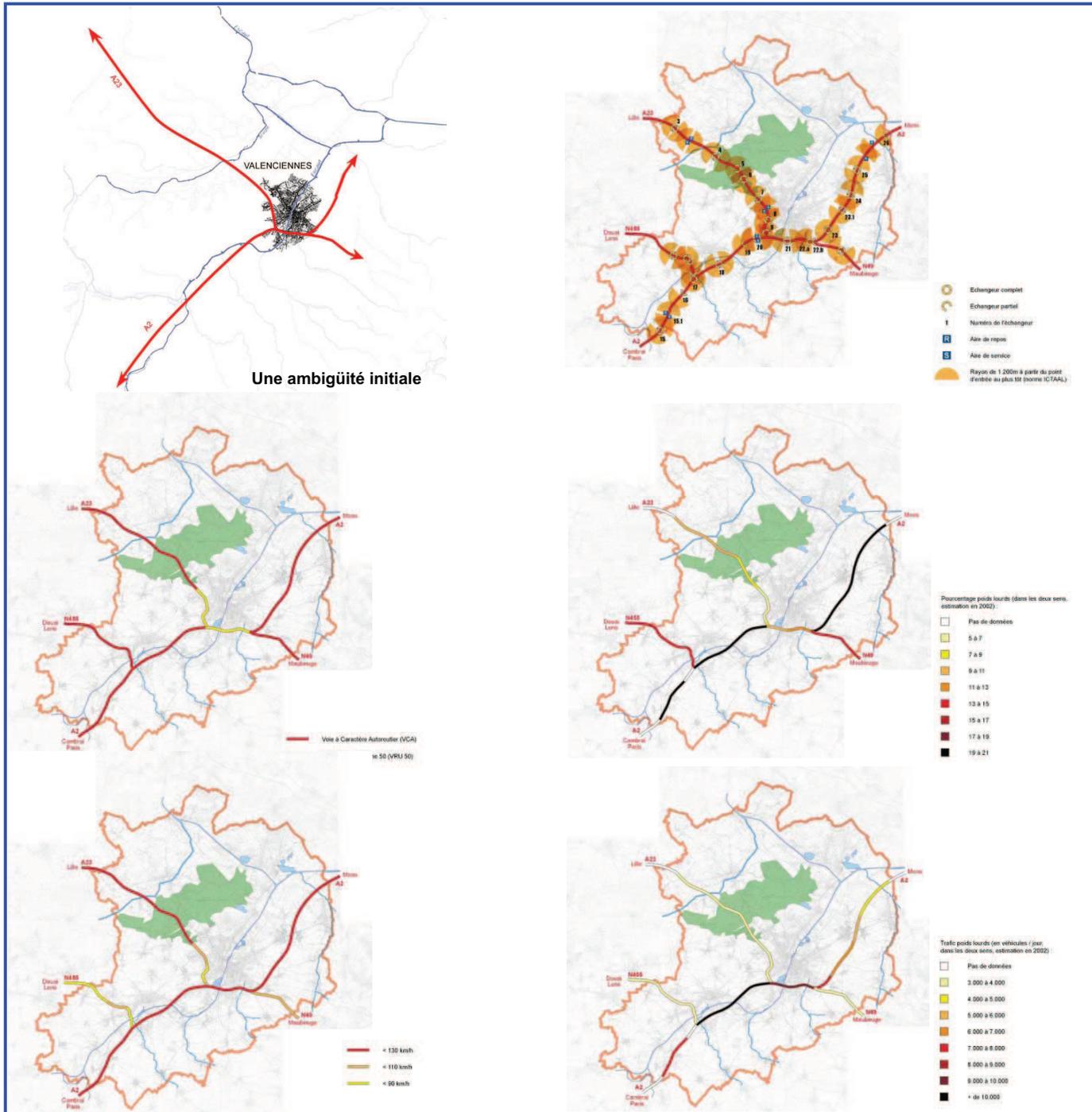
## INSCRIPTION DANS LE TERRITOIRE

Une première synthèse peut être faite sous la forme d'un découpage du territoire de l'arrondissement en un certain nombre d'entités paysagères:

- au nord, les collines argileuses de la Pévèle qui proposent un paysage rural, doucement ondulé, et très verdoyant où alternent cultures et prairies permanentes;
- la plaine de la Scarpe très large et plate, cloisonnée par les fossés, les haies et les bosquets;
- la vallée de l'Escaut, d'abord plus encaissée, et très urbanisée avant de s'élargir, et de rejoindre, les paysages de la Scarpe, malgré un passé industriel très marqué;
- l'interfluve de l'Ostrevent, initialement rural, et très influencé, comme une partie de la vallée de l'Escaut, par la présence de l'industrie minière;
- les contreforts de l'Avesnois, rythmé par les vallées perpendiculaires à l'Escaut, qui offrent un paysage rural très agréable.

Ainsi les infrastructures autoroutières traversent des paysages naturels, des paysages ruraux, des zones urbaines denses, et des paysages en mutation, abandonnés par l'industrie, et en quête d'avenir.

## INSCRIPTION DANS LES ECHANGES



Dès l'origine, l'infléchissement du tracé, la façon dont il épouse le sud de Valenciennes confèrent aux infrastructures autoroutières une vocation locale essentielle dans la desserte de l'agglomération.

A2 et A23 appartiennent au réseau dense des autoroutes du Nord de l'Europe, mais avec des statuts différents.

L'une a une vocation régionale, et relie Lille à Valenciennes, puis par l'intermédiaire de la RN 49 à Maubeuge.

L'autre a une vocation nationale et internationale de liaison entre Paris, la Belgique et l'Europe de Nord.

Ces différences se manifestent par leur classification, tantôt VCA, tantôt VRU 50 ou par leur limitation de vitesse. En effet, l'A2 est limité sur tout l'arrondissement à 130 km/h, marquant ainsi la vocation de transit (Réseau de Transport Européen) de l'axe, par rapport à l'A23 dont la fonction locale est « avouée » dans la diminution de la vitesse maximale autorisée aux abords du viaduc de Trith.

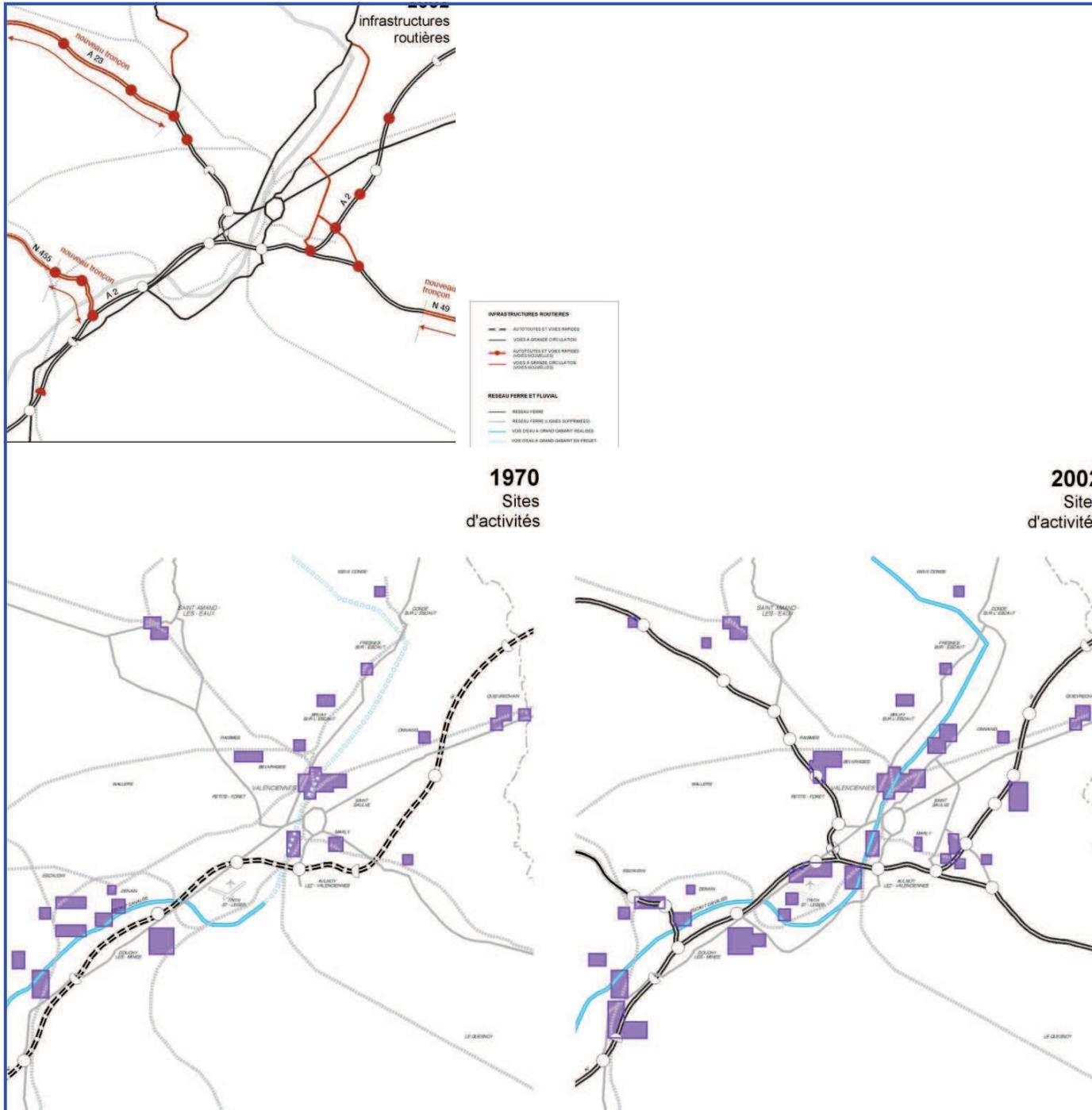
Il y a une forte concentration d'échangeurs dans la traversée du territoire. Elle laisse peu d'opportunité de créations supplémentaires, selon la norme ICTAAL qui régie les distances autorisées entre deux échangeurs pour les autoroutes de liaison. Certains sont incomplets ou ont été créés à partir de bretelles d'accès à des aires de service. En même temps que de s'enquérir des possibilités de création de nouvel échangeur, on pourra donc également s'intéresser à l'amélioration des échanges existants.

Le viaduc de Trith est la portion la plus chargée du réseau. La croissance du trafic y est régulière depuis sa mise en service (+4,8% par an), et l'échangeur le plus fréquenté en valeur absolu est celui de l'entrée sud de Valenciennes, indiquée « Centre-Ville » depuis l'autoroute.

Les poids lourds représentent un pourcentage important des véhicules sur l'A2. En valeur absolue, on les retrouve principalement sur la portion comprise entre Valenciennes et Denain, ce qui est confirmé par les trafics au niveau des échangeurs.

On observe de plus une augmentation préoccupante des accidents sur ces 2 autoroutes, au contraire de l'évolution nationale qui est à la baisse. Les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels sont le viaduc de Trith et les abords de l'échangeur 23, aux environs de Marly. Souvent ils impliquent un poids lourd.

## LES RELATIONS ENTRE DEVELOPPEMENT ET INFRASTRUCTURES



La structuration du développement avant l'arrivée des infrastructures autoroutières est un phénomène assez complexe, qui alterne les contingences et fait des infrastructures, routes, voie ferrée, voie d'eau, à la fois la conséquence et l'origine du développement économique.

Depuis la fin des années soixante, on constate

- le développement du réseau routier et autoroutier

- le 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)

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

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 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.

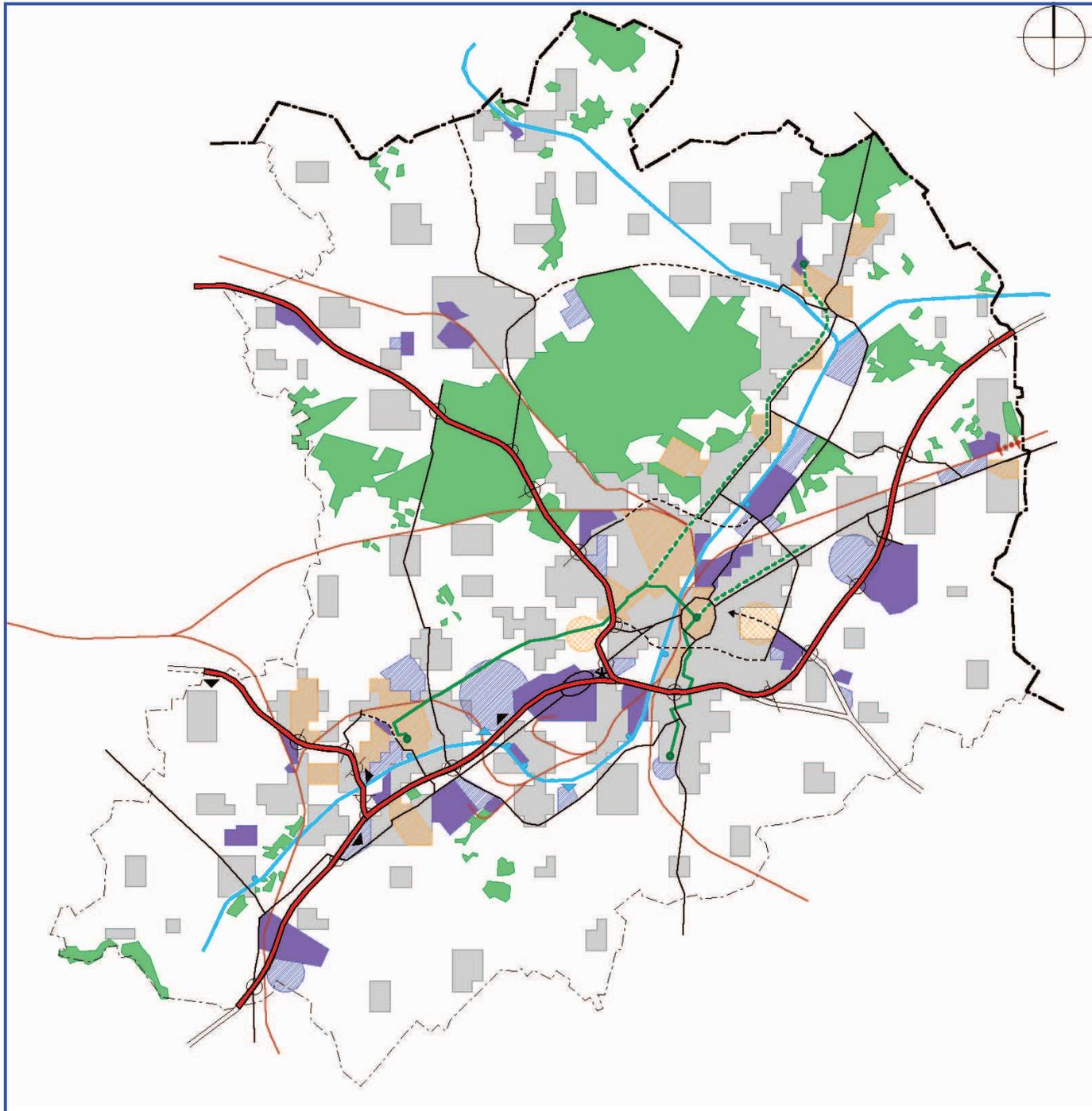
L'évolution des sites affectés aux activités économiques est en revanche plus remarquable. On observe en particulier une consommation sans cesse croissante de nouveaux espaces, sans que ne se lise clairement le devenir des espaces industriels en déshérence.

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.

Pour le logement, 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.

En valeur relative, la présence des infrastructures autoroutières a 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 Sauve et Valenciennes. Ces installations se sont faites quasi exclusivement en accession à la propriété.

## PROJETS ET ORIENTATIONS



INFRASTRUCTURES AUTOROUTIERES	VOIES NAVIGABLES
— EXISTANTES	— GABARIT 3000 F EXISTANT
- - - EN PROJET	- - - MISE AU GABARIT 3000 F EN PROJET
▼ ECHANGEURS DONT LA MISE A L'ETUDE EST DISCRITE COMME UNE PRIORITE AU SCHEMA DIRECTEUR (Logistique à 88 km)	••••• RETABLISSEMENT EN PROJET
* ECHANGE A23 / A2	• QUAI AVEC EQUIPEMENT DE MANUTENTION
	▼ RELATION AVEC LA VOIE FLUVIALE NON EVOCUE AU SCHEMA DIRECTEUR
AUTRES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	
— EXISTANTES	■ SECTEURS DE REGULATION URBAINE
- - - EN PROJET	● SITE DE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT
RESEAU FERROVIAIRE	■ SITE DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL, LOGISTIQUE ET TERTIAIRE INDUSTRIEL
— EXISTANT	■ ZONES D'ACTIVITES EXISTANTES
- - - RETABLISSEMENT EN PROJET	■ FORETS
TCSP	■ AIRE URBAINE
— EN COURS DE REALISATION	
- - - A L'ETUDE	

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 (au niveau du viaduc de Trith, la répartition se fait par tiers entre trafic interne, d'échange et de transit).

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 et des décisions d'investissement en cours de réalisation sur les transports collectifs seront des éléments importants à introduire dans le débat sur les scénarios d'évolution des relations entre le développement et les infrastructures.

# **SYNTHESE DES ENTRETIENS**

L'armature autoroutière du Valenciennois est composée d'un élément à fonction de transit européen (A2 PARIS BRUXELLES) et d'un élément (A23 LILLE VALENCIENNES), dont la fonction de transit est nettement moindre. L'A23 vient se connecter à l'A2 aux portes de Valenciennes. Décidée dans les années 60, l'A2 a finalement été tracée au plus près des espaces urbanisés de l'agglomération et constitue, de fait aujourd'hui, un vecteur majeur du développement économique, dans un contexte de crise profonde. Il en résulte que les acteurs locaux apprécient les potentiels de développement des infrastructures autoroutières en s'appuyant largement sur ce rôle « nourricier ».

Nous reprenons, ci-dessous, la synthèse des entretiens opérés avec les acteurs locaux et régionaux entre avril et juin 2005 (la liste des personnes rencontrées figure en annexe).

### **Un réseau autoroutier saturé, mais indispensable**

Il y a effectivement une congestion sévère du réseau autoroutier au niveau du viaduc de Trith. Cette congestion est liée, à certaines heures de la journée, aux conflits d'usage (grand trafic de transit PL, petits échanges locaux, accès au centre de Valenciennes par la voie Pompidou, confluence A2-A23, etc...). A la saturation constatée, s'ajoute une problématique d'accidentologie inquiétante. L'amélioration du réseau et de son fonctionnement est plus souvent citée que son élargissement. Les tenants de l'élargissement de l'autoroute savent bien que l'amélioration de la fluidité n'aura qu'un temps. Il y aurait donc lieu d'améliorer l'usage de l'autoroute et de se préoccuper de son entretien, largement décrié par les acteurs locaux. En ce sens, la mise en œuvre d'autres modes de transport et d'autres cheminements, le jalonnement autoroutier, la réfection de l'éclairage, apparaissent pour les acteurs locaux comme des priorités absolues. Certes, la captation de la clientèle autoroutière par le TCSP, pourra s'avérer relative, eu égard au faible taux de motorisation local. Mais, la facilité avec laquelle les Valenciennois trouvent, au bout de la voie Pompidou, l'accès direct aux principales destinations urbaines, invite peu les automobilistes à des modes alternatifs. D'une manière générale, la saturation du réseau autoroutier, éveille d'abord une revendication de réinvestissement (entretien, éclairage, jalonnement, maintenance), qui apparaîtra d'autant plus cruciale à ceux qui n'imaginent pas que le développement économique du Valenciennois puisse se faire autrement.

### **Une programmation autoroutière du développement du Territoire**

Le Schéma Directeur positionne ses sites stratégiques de développement économique en connexion directe avec l'A2 (Sevelnord, Onnaing, Hérin). L'A2 apparaît ainsi, aux yeux des acteurs locaux, comme le vecteur du développement économique de ces vingt dernières années et des vingt prochaines. L'A23 n'offre pas les mêmes potentiels et la réalisation de la zone de Sars et Rosières limite le champ d'un développement plus local, dans un contexte de vocation touristique et résidentielle admis par tous. De ce fait, la commercialisation de zones en vitrine autoroutière sur l'A2 entraîne diverses demandes de nouveaux échangeurs. L'intermodalité avec le fer est un atout supplémentaire pour ce développement, tandis que la voie d'eau reste en retrait. Pourtant, la mise en gabarit 3000 tonnes de l'Escaut, entre Valenciennes et Mortagne, la remise en service du canal Condé-Pommeroeul et la perspective Seine Nord, sont autant d'investissements dont les échéances se situent dans les 10 prochaines années.

Le cadencement des liaisons voyageur par fer entre Valenciennes et Lille a été mis en place et devrait être étendu à la section Aulnoye-Valenciennes.

### **Le point de vue des entreprises**

Les démarches de plans de déplacement d'entreprise (PDE), scolaire (PDS), sont plutôt au stade de la réflexion. La démarche PDU, quant à elle, débouche sur la mise en place du TCSP, de la mise en service de ligne HNS et de la création de parcs relais.

Les entreprises sont demanderesses de connexions directes à l'autoroute et c'est d'ailleurs ce qu'on leur propose aujourd'hui. Pourtant, la flexibilité du travail et la nouvelle mobilité demandée aux travailleurs, les invitent à l'autonomie par l'automobile, ce qui peut provoquer une nouvelle barrière à l'emploi, pour les plus fragiles.

### **Les modes alternatifs**

Du point de vue régional, le trajet autoroutier Valenciennois est aussi une alternative à la traversée du réseau métropolitain.

Le potentiel de transport par la voie d'eau est remis en avant avec les projets en cours de mise à grand gabarit et d'arrivée du canal Seine Nord. Mais, les sites de développement économiques n'ont pas encore pris en compte cette donnée (moindres disponibilités foncières, travaux d'adaptation à prévoir).

### **La gratuité autoroutière**

Il apparaît que la prise en charge de l'autoroute, en partenariat avec les collectivités locales et la CCI, a permis la gratuité autoroutière, mais n'a pas assuré un entretien pérenne. Des voix s'élèvent aujourd'hui pour évoquer une remise en question de cette gratuité, au bénéfice d'un entretien amélioré. C'est ici la question de l'image qui prend le pas sur la question de la gestion des trafics.

### **Conclusion**

La fonction de transit des autoroutes valenciennes est parfois compromise par l'engorgement manifeste du réseau au niveau du viaduc de Trith. Les acteurs locaux en attendent une importante fonction d'échange et en ont fait un boulevard industriel (A2) qui constitue, à leurs yeux, la seule chance concrète d'un redéploiement industriel. Les initiatives de développement des modes alternatifs sont principalement le fait des transports urbains et interurbains collectifs (TCSP, HNS, TER, etc...). Le développement de la voie d'eau doit pouvoir se faire dans les prochaines années, si on accorde à ce mode de transport tout son crédit. Aujourd'hui, la problématique de la requalification autoroutière est vécue comme un problème d'image et de commercialité. Elle peut cultiver les questions de l'attractivité par le cadre de vie ou les questions de l'enclavement de divers quartiers d'habitat à requalifier (Faubourg de Cambrai, par exemple), tant la question de l'emploi est prioritaire.

Mais, ce développement est-il durable ?

Une réflexion à plus long terme permettrait d'intégrer d'autres éléments de politique générale, dont l'agglomération aura besoin pour améliorer l'harmonie de son développement.

# REPERAGE DES ENJEUX

Tentative de recensement des éléments à prendre en compte dans le développement du territoire et par extension, constitution d'une grille d'analyse des scénarios possible d'évolution.

### **Enjeux économiques**

- Développement de l'emploi (déficit 30 800 emplois en 1999 pour atteindre le plein emploi théorique)
- Développement de l'emploi accessible aux résidants les plus proches (niveau de formation et déplacement)
- Maintien d'une agriculture compétitive
- Développement du tourisme
- Bon rapport des surfaces d'activité immobilisées aux emplois pérennes créés (problème de la logistique)

### **Enjeux sociaux**

- Accès à l'emploi pour tous (réduction des coûts sociaux liés au transport, non dépendance à la voiture pour les demandeurs d'emploi industriel)
- Accessibilité de l'emploi pour permettre la mobilité professionnelle dans le même bassin (transports collectifs)
- Amélioration de la desserte des quartiers en difficulté et des conditions de vie

### **Enjeux environnementaux**

- Amélioration globale de la qualité de vie
- Maintien et renforcement des qualités écologiques des zones naturelles et rurales
- Cicatrisation et restauration d'intérêts écologiques dans les zones dégradées ou exploitées par l'industrie
- Organisation rationnelle de la collecte des déchets d'entreprise comme pour les particuliers

### **Enjeux paysagers**

- Maintien et renforcement de la qualité des paysages.
- Création de nouvelles références paysagères  
(Respect des logiques de relations existantes entre les éléments d'occupation du sol, ou création de relations nouvelles de qualité au moins équivalentes à celles qui sont sacrifiées)
- L'autoroute comme vitrine du territoire.

### **Enjeux de développement durable**

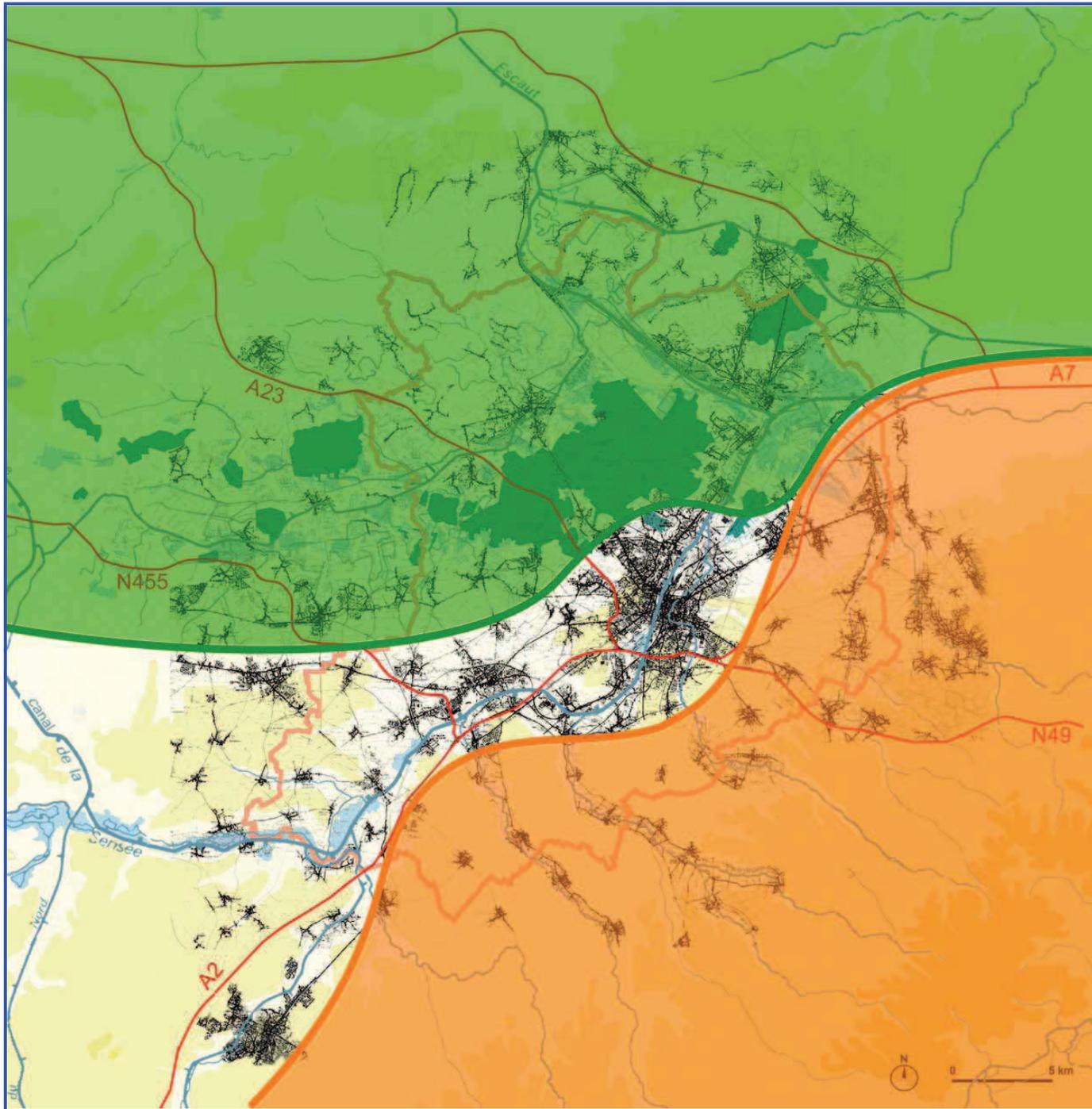
- Utilisation équilibrée des potentiels du territoire
- Alternative possible dans les trajets et les modes de déplacements
- Utilisation partagée des infrastructures de transport
- Reconversion aisée des sites industriels dédiés
- Reconquête de territoires en déshérence / consommation d'espaces «vierges» (naturels ou ruraux).

### **Enjeux de solidarité nationale et européenne**

- Ecoulement des flux dans des conditions acceptables, en transit transfrontalier notamment.

# **SPATIALISATION DES ENJEUX**

## PARTITION DU TERRITOIRE



Le diagnostic a montré combien l'image du territoire, vue de l'autoroute ou par l'autoroute importait aux acteurs locaux. Véritable artère de vie et de promotion pour nombre d'entr'eux, le réseau autoroutier s'apprécie par son trafic, son utilité économique et sociale et son image.

Le territoire n'est pas homogène et entretient avec les autoroutes des rapports différents, tant actuels que potentiels. Plutôt que de définir et d'exposer des scénarios totalement aboutis et uniquement construits sur l'aménagement de l'autoroute, nous avons préféré une approche discursive qui cherche à mesurer les interrelations entre les différentes interventions possibles, les attentes du territoire et les conséquences sur celui-ci.

L'analyse a mis en évidence une partition du territoire qui est schématiquement représentée par la carte ci-joint.

Elle distingue

- au nord-ouest un territoire à dominante rurale et naturelle, en partie reconquise sur l'espace industriel, avec une vocation résidentielle et touristique qui s'affirme,
- au sud-est, un territoire à dominante agricole et rurale, avec également une vocation résidentielle qui tend à se développer, comme dans la plupart des zones qui présentent des paysages de qualité.
- entre les deux, correspondant à la vallée de l'Escaut et à l'axe historique du développement industriel, un territoire à dominante urbaine dense.

## LES SEQUENCES AUTOROUTIERES

Quatre statuts autoroutiers ont été définis qui s'appliquent à différentes séquences de l'infrastructure. Ils expriment des fonctions, des relations à l'environnement paysager, social et urbain et des éléments structurants de l'image du territoire.

### Séquence verte:

l'autoroute

- Traverse des boisements et des espaces ruraux et naturels
- Permet aux habitants de Lille et Valenciennes d'aller se mettre au vert en forêt de Saint Amand, par exemple
- Permet une jonction interurbaine rapide entre ces deux agglomérations
- Est un axe de développement du transfert résidentiel des Lillois (Orchies, etc..)
- Supporte de gros flux domicile-travail
- Est peu fréquentée par les flux « poids lourds » de transit internationaux.

### Séquences jaune:

l'autoroute

- Traverse un environnement agricole avec des vues lointaines et des paysages de qualité
- Supporte une fonction de transit importante entre Paris et l'Europe du Nord, par la Belgique
- Autorise une fluidité du trafic (c'est le secteur dans lequel il est possible de circuler vite)

### Séquence violette:

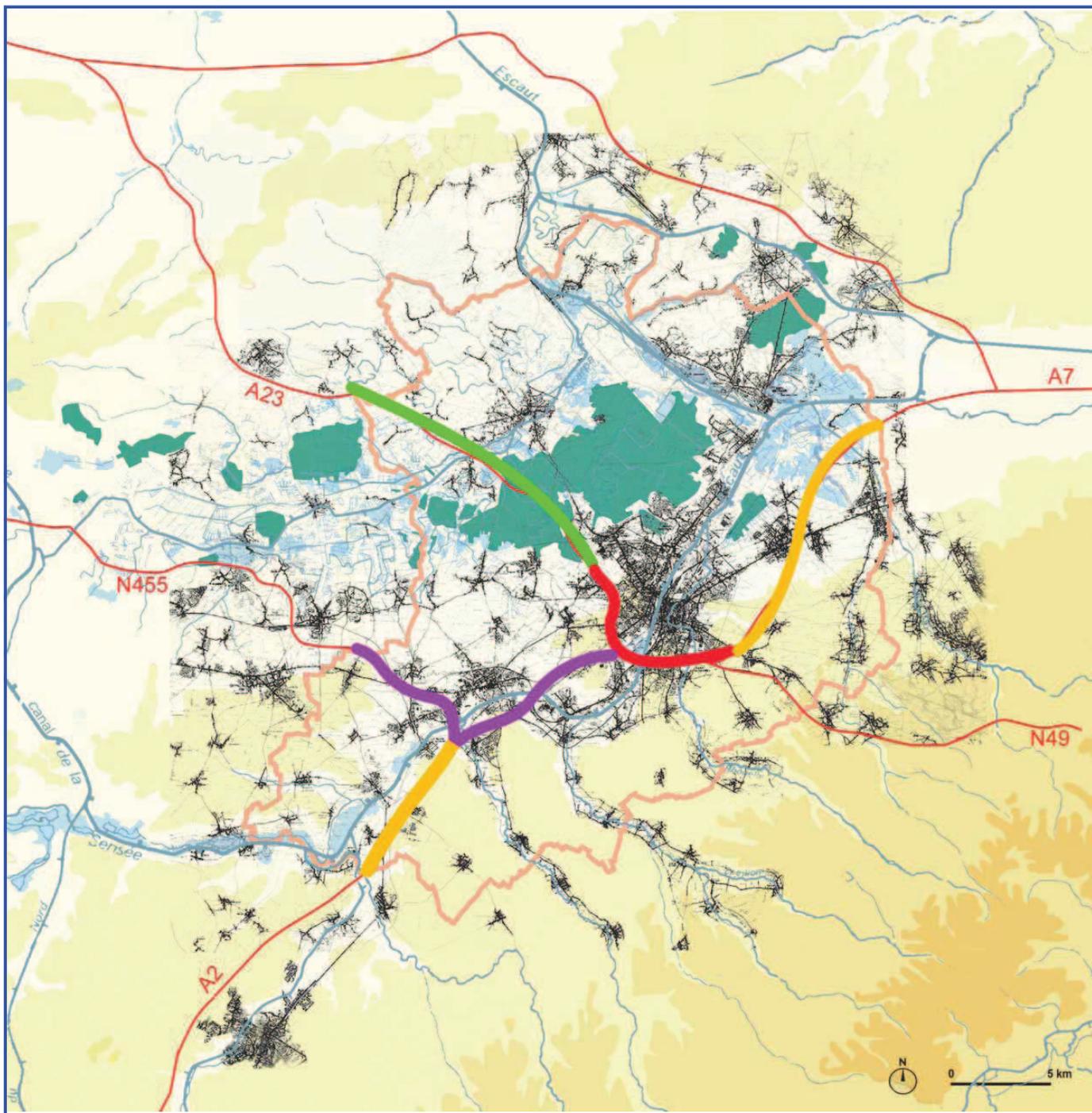
l'autoroute

- Devient un boulevard industriel desservant des sites économiques successifs
- Montre des implantations urbaines assez denses, des cités, des friches industrielles et une croûte d'implantations économiques contemporaines en façade
- Permet encore un déplacement assez rapide, mais convergence des flux de transit et des échanges locaux
- Présente des signes de fatigue importants (entretien, éclairage, conception des sorties et des échanges)

### Séquence rouge:

l'autoroute

- Devient urbaine, son environnement est essentiellement bâti (résidentiel et économique)
- L'eau y est présente mais rarement visible (franchissement de vallée)
- La circulation devient plus difficile
- Constitue le périphérique Sud de Valenciennes
- L'usage est confus et conflictuel (chacun se sert de l'autoroute à cet endroit et la rencontre des flux de transit et des flux d'échanges locaux est très difficile)
- Mal entretenue, elle laisse l'image d'un paysage confus et abîmé, en même temps qu'elle autorise une accessibilité sans pareille à la Ville



## LES SEQUENCES AUTOROUTIERES

**Séquence verte:** le Parc naturel régional de la Plaine de la Scarpe et de l'Escaut. Pas d'enjeux majeurs du point de vue urbain. En effet

- le développement de la zone d'activités de SARS et ROSIERE est arrivé à terme et ne semble pas devoir connaître de suite,

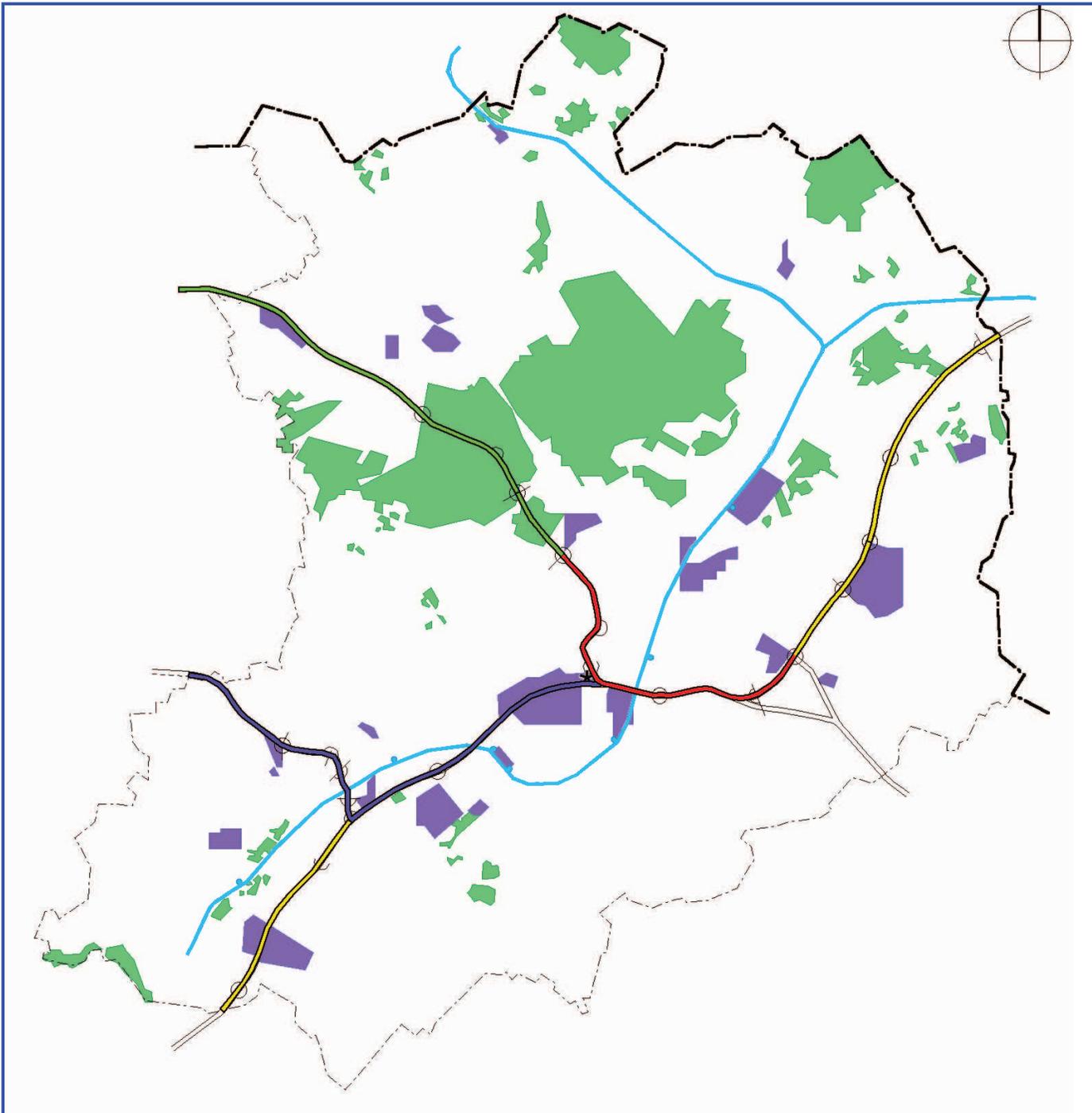
- paradoxalement, le tracé de l'A23 au cœur du Parc naturel régional espace volontairement protégé par une charte qui n'a pas valeur réglementaire, met le territoire local à l'abri de la pression foncière que génère inévitablement ailleurs dans l'arrondissement la présence d'une telle infrastructure. L'enjeu principal sera donc la gestion de l'impact de la fréquentation touristique induite par la facilité d'accès au site donnée l'autoroute (aires d'accueil aux entrées de la forêt depuis l'autoroute, régulation des flux touristiques, etc.), et la maîtrise du développement résidentiel.

**séquence jaune :** au sud de l'arrondissement : au sortir de la vallée du Haut Escaut. Le choix est affirmé au sein du Schéma de l'aménagement d'un site important pour l'accueil d'activités industrielles, au sud du site Sevelnord.

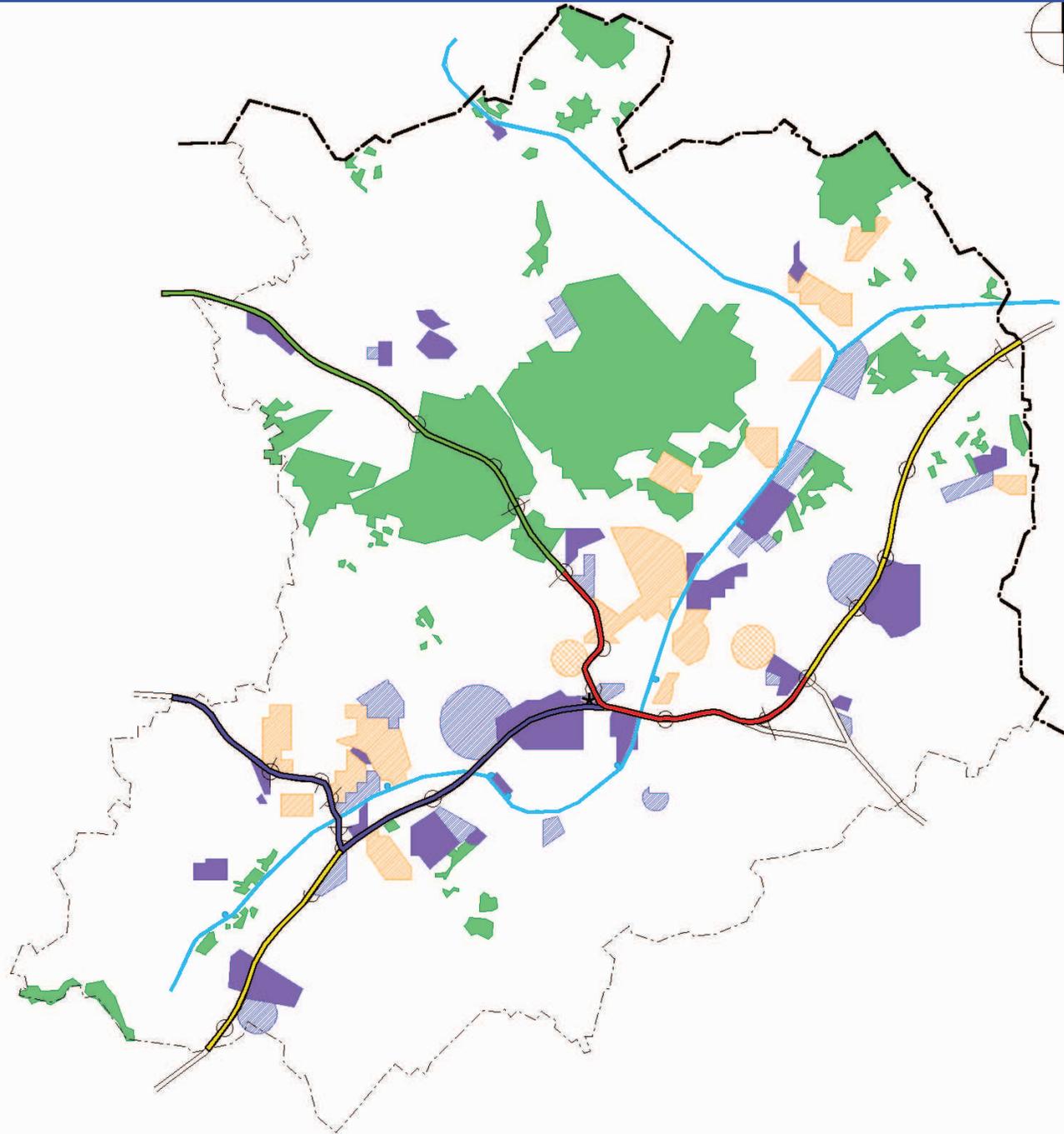
Site industriel important, qui bénéficie d'une desserte ferroviaire, l'ensemble Sevelnord, avec les zones d'activités qui l'accompagnent, tient cependant de "l'usine à la campagne", relativement éloignée du bassin de population dense. La question est posée :

- d'une meilleure articulation du site avec la voie d'eau, notamment du fait de la proximité du port de Bouchain, question qui revêt sans doute une importance aussi grande que celle de la recomposition du système d'échange avec l'A2,

- de la poursuite de l'urbanisation du secteur vers le nord à terme, susceptible de remettre en cause les qualités paysagères de cette séquence à dominante rurale, qui traverse la succession des vallées transversales à l'Escaut.



## LES SEQUENCES AUTOROUTIERES



**Séquence mauve** : séquence complexe, qui alterne friches, sites en reconversion, zones d'activités récentes ou établies (Prouvy-Rouvignies), elle constitue quasi un boulevard industriel dont les enjeux de requalification sont à la hauteur des transformations, déjà engagées mais encore à amplifier sur les territoires adjacents. Du point de vue urbain, les enjeux liés à la création ou la restructuration d'échangeurs sur cette séquence nous paraissent ainsi devoir être mesurés à l'aune de leur impact sur le tissu urbain adjacent : désenclavement de quartiers à requalifier, amélioration de la desserte de friches bénéficiant de la présence de la voie d'eau, etc.

**séquence rouge** : le périphérique sud.  
L'enjeu paraît en effet d'articuler soigneusement les interventions sur l'infrastructure autoroutière avec le réseau routier local (contournement nord, tangentielle sud, avenue Pompidou recomposée, pénétrante est, etc.) et les possibilités de "délestage" qu'il va offrir, en même temps que les qualités des espaces publics qu'ils sont susceptibles de proposer (la pénétrante est comme entrée verte de Valenciennes par exemple).

**séquence jaune** au nord de l'arrondissement : Au seuil de l'Avesnois, cette séquence rurale, elle est marquée par l'"accident" Toyota. La réussite de cette zone d'activités a conduit à proposer d'inscrire au Schéma Directeur un important site de développement à proximité immédiate. Là aussi, la tentation peut exister de développer encore ce site, vers le sud au risque de faire perdre au secteur les grandes qualités paysagères dont il bénéficie et dont témoigne la pression foncière sur les communes proches (Préseau, Curgies, Sebourg, ...). Il nous semble, que c'est peut-être plus à l'est que se situent les véritables enjeux de développement, le long de l'Escaut où des sites de développement existent, où la population est présente et où le projet d'extension du tramway offre un important potentiel de restructuration du territoire. La question de la relation de ce secteur au réseau d'infrastructures autoroutières est sans

## LES ENGAGEMENTS ACTUELS

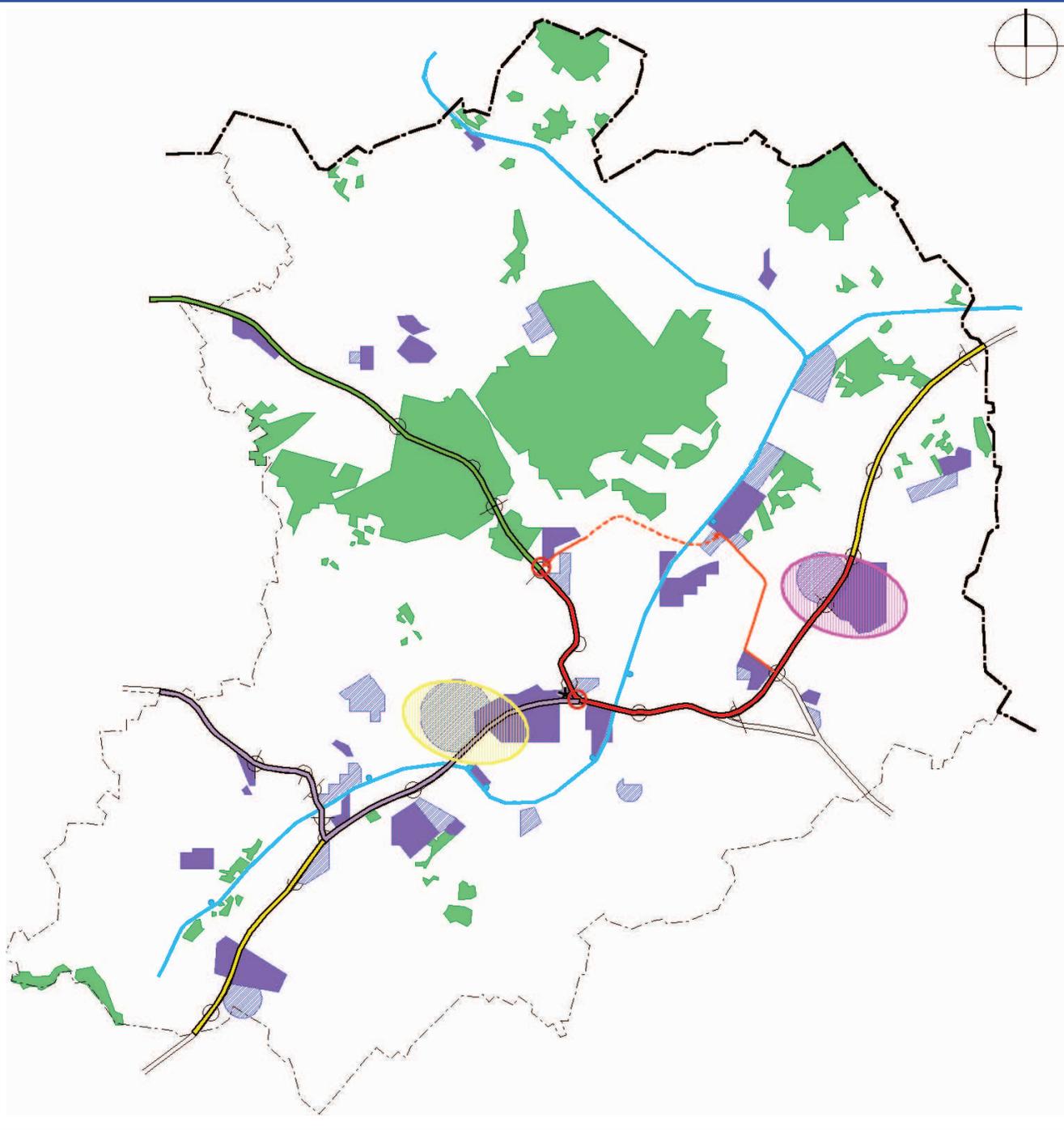
Les interventions qui sont engagées aujourd'hui: échangeur A2/A23 et liaison nord de Valenciennes ont pour conséquences:

- l'amélioration de l'échange entre les deux infrastructures, un gain de fluidité, le soulagement des tissus urbains adjacents,...
- de proposer un complément au périphérique de Valenciennes par un tracé nord efficace qui permettra de réduire la pression sur la partie sud, autoroutier.

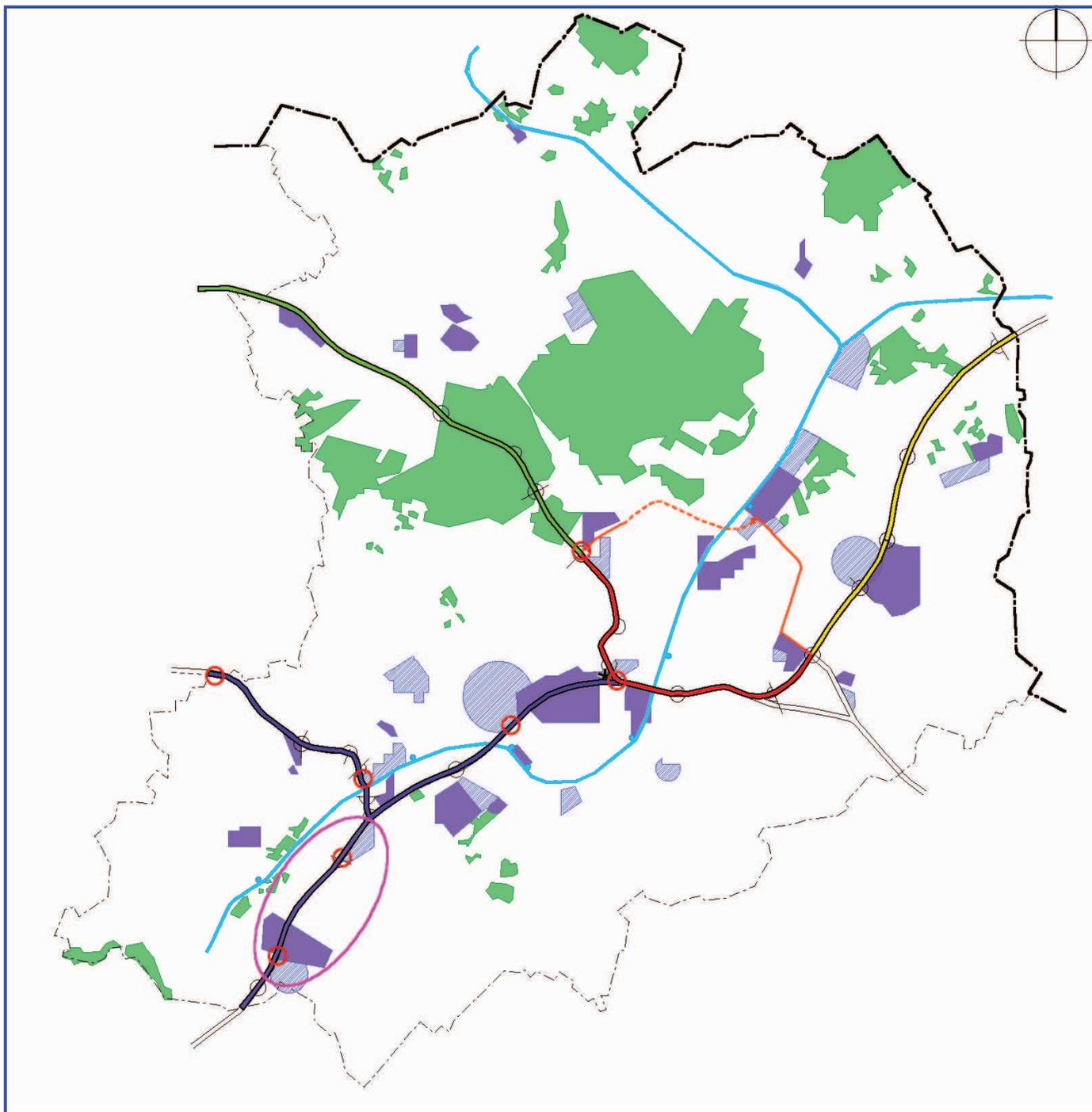
La condition d'efficacité de cet investissement semble être l'amélioration de l'échangeur de Petite Forêt.

Les conséquences à plus long terme, si rien d'autre n'est fait, sont:

- la difficulté de développer la zone d'Hérin, et la faible participation de l'autoroute à la restructuration du Sud Ouest (Denais),
- la probable montée en puissance de la zone d'activité de Onnaing, avec un développement urbain qui renforcera le sud est de Valenciennes et étendra le statut urbain de l'autoroute de Petite-Forêt à Marly.



## LES ECHANGES AU SUD



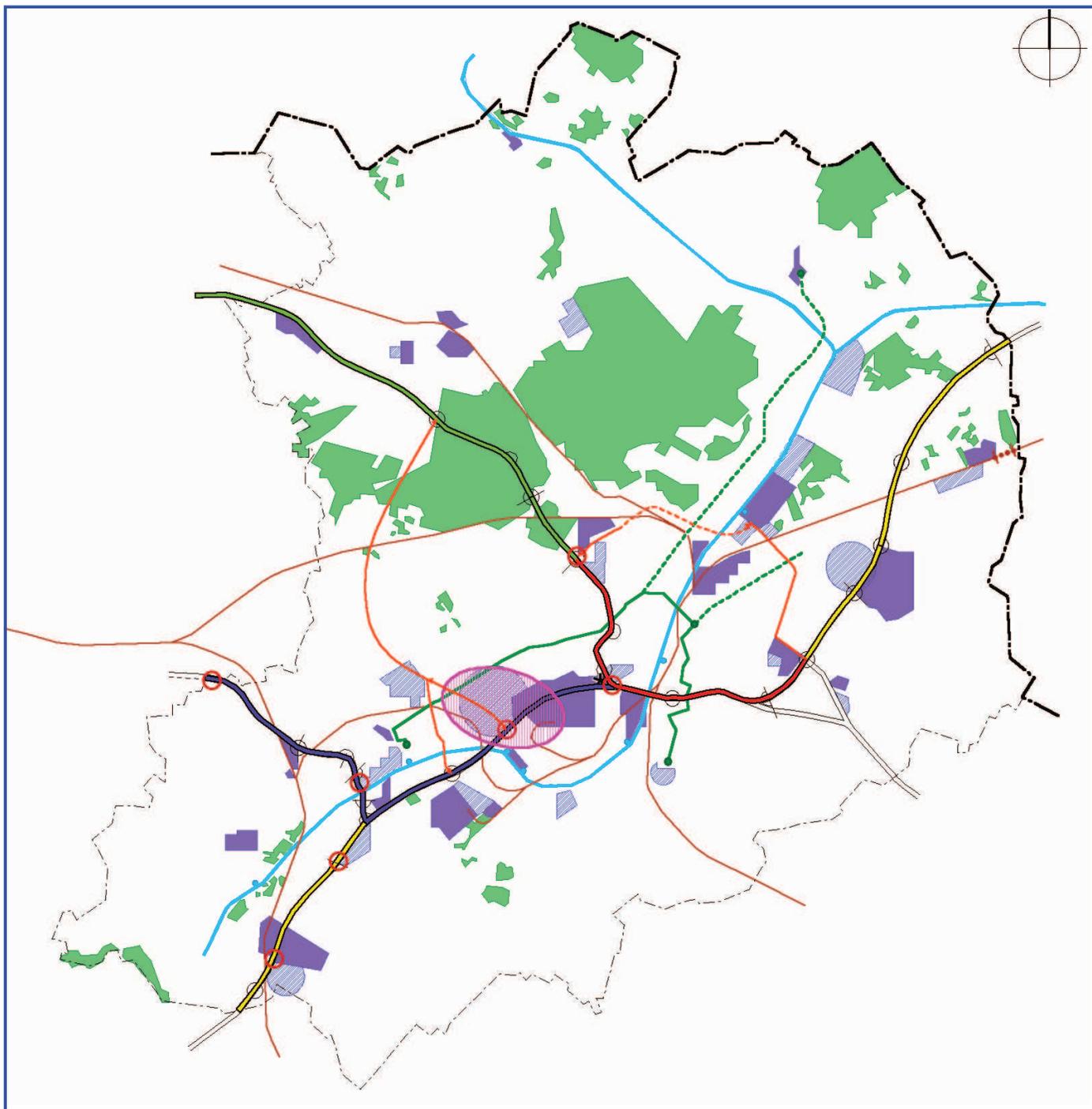
Le renouvellement urbain, la réutilisation des friches industrielles semblent en partie dépendre de la qualité des échanges avec le réseau autoroutier autour de A2 et A21.

Sans préjuger de ce qui serait la bonne structuration de ces échanges dont l'étude relève de la seconde partie de l'étude, ils entrent dans un réseau de relation complexe qui associe d'autres modes de transports.

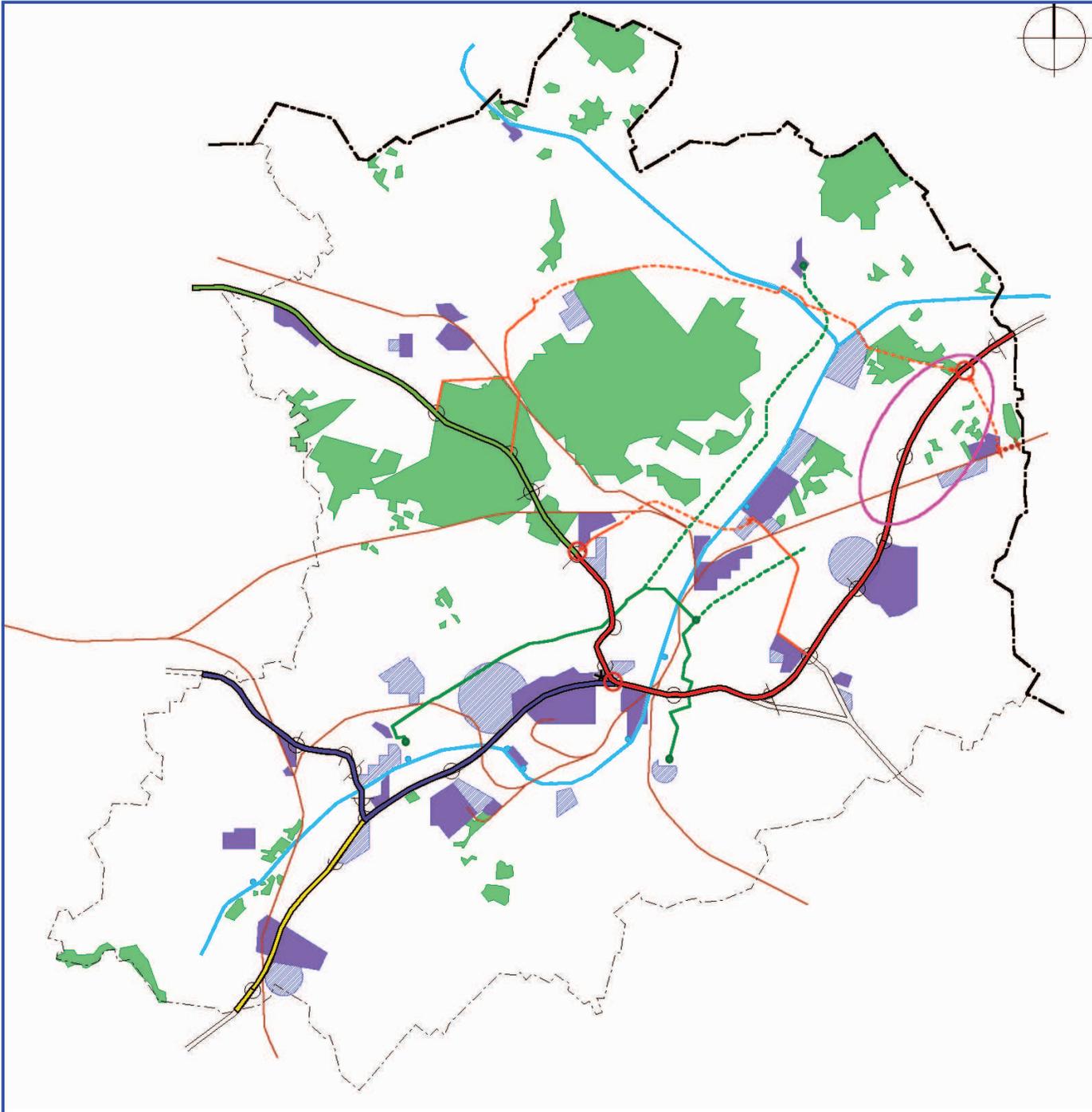
Dans ce dispositif, la desserte de la zone d'Hérin est un point singulier : zone de taille importante, reconstruction de l'existant, articulation urbaine, desserte par TCSP, proximité d'autres modes de transports,...L'opportunité d'un maillage par la liaison à la RD 40 déviée.

Apparaît aussi dans ce secteur la tentation de déborder des zones les plus complexes, où se situent pourtant de réels enjeux, pour investir des terrains moins contraignants, entre Douchy et Sevelnord. Un tel développement, en favorisant la localisation d'emplois nouveaux à plus grande distance des bassins de population les plus denses, accroîtrait les distances domicile - travail avec les conséquences néfastes induites du point de vue social (populations locales peu mobiles), environnemental (augmentation des niveaux de pollution consécutifs à l'augmentation des temps de déplacement) et paysager (mitage systématique du paysage agricole).

## LES ECHANGES AU SUD



## LES ECHANGES AU NORD



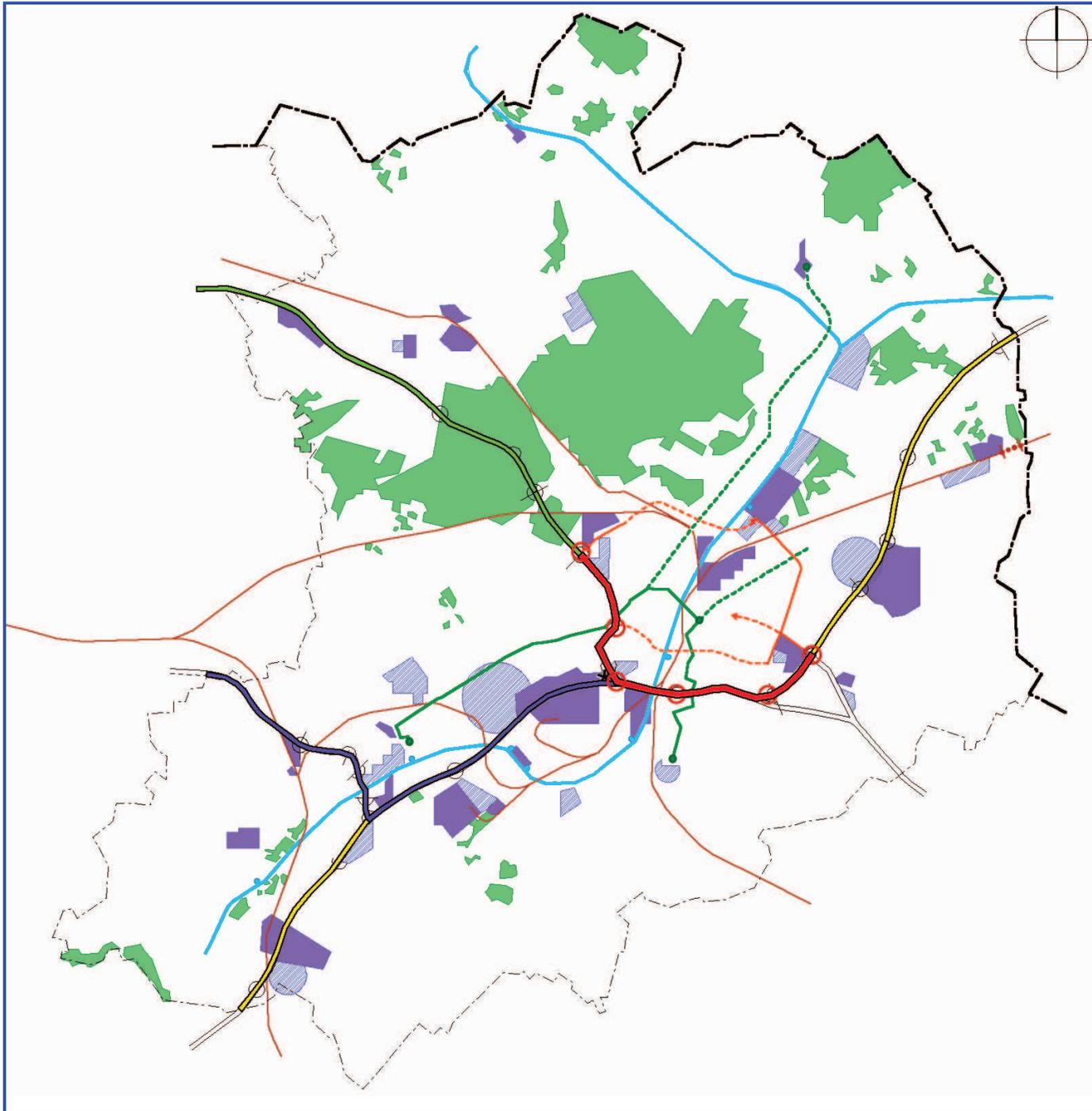
Cette section a fait l'objet des derniers aménagements en matière d'échangeurs. La desserte est donc aisée.

Il y a une analyse fine à faire des possibilités offertes par le dispositif actuel des échanges au regard, en particulier, des orientations du schéma directeur.

Le projet de route du Pays de Condé qui vise à désenclaver le nord du territoire interroge également la relation à l'autoroute et invite à considérer l'apport d'un nouvel échange qui concernerait également Crespin et Quievrechain.

Ce nouvel échange soulève la question l'arbitrage entre les apports aux projets locaux (restructuration de Blanc Misseron, développement des zones d'activité en bord d'Escaut, restructuration, y compris touristique du pays de Condé,...) et les risques de débordement (investissement des terres « libres » entre Onnaing et Crespin, ...)

## LE PERIPHERIQUE SUD



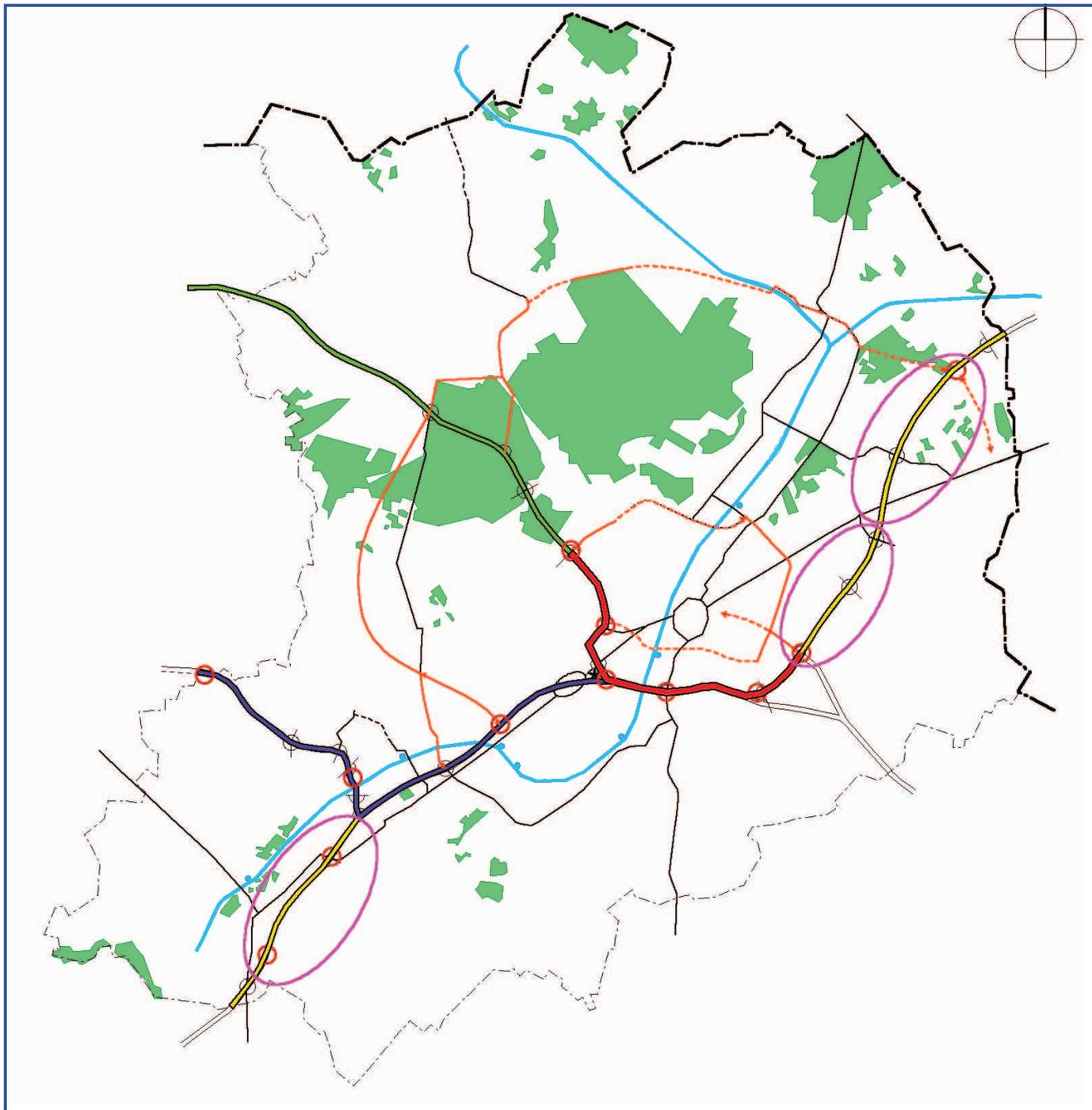
Le passage à 2x3voies entre Petite Forêt et l'échange vers Maubeuge, physiquement possible dans l'emprise actuelle sera saturé dans une quinzaine d'années au rythme de croissance actuel. (1)

Cette intervention ne peut cependant être isolée, puisqu'elle participe au système de desserte de l'agglomération. Elle doit s'envisager dans une réflexion globale qui prend en compte les compléments de voirie (liaison sud, pénétrante est,...) la redéfinition des échanges, la hiérarchisation des voies internes à l'agglomération,...les nouveaux modes de transports collectifs. Il serait malvenu que l'investissement routier desserve l'investissement sur les transports collectifs.

### (1) Elargissement du viaduc de Trith

La saturation s'établit pour une autoroute aux alentours de 2.000 vvp/h par voie. Sur sa portion à 2x2voies, avec un trafic journalier moyen de 77.695 véh./j. (soit environ 7.770 véh. à l'HPS la plus préjudiciable) en 2003, l'A2 était donc à taux de saturation de 97%. L'élargissement du viaduc de Trith à 2x3 voies passerait les capacités de cette portion à 12.000 véh. à l'HPS, soit environ 120.000 véh./jour. Ce trafic, correspondant à un taux de saturation de 100%, serait atteint, en prolongeant l'évolution constatée entre 1990 et 2000 sur cette portion (+4,8% par an), en 2013. Si l'on prend une progression du trafic calquée sur l'évolution (moins marquée) du réseau autoroutier national (+4% l'an entre 1990 et 2000, base 1990), on atteindrait les 100% de saturation en 2014. Cette échéance pourrait être repoussée en 2025 si la croissance était de 2% l'an.

## SYNTHESE DES ENJEUX



Le travail précédent permet de mettre en évidence les enjeux et les alternatives à propos desquelles devront être posés des choix et des orientations d'aménagement.

Les trois derniers sites de développement économiques se situent aux trois extrémités de l'arrondissement : Sars et Rosières, Onnaing, Lieu Saint Amand, en secteur rural.

Ils semblent exprimer les tendances actuelles d'évolution fondées le souci de promouvoir des activités sur de grandes surfaces en dehors de l'agglomération, là où la circulation est facile, là où le foncier est disponible et facilement négociable. Dès lors, les concentrations urbaines (secteur de Denain et Douchy en zone violette ou secteur de Valenciennes, Anzin, Beuvrages, en zone rouge), trouvent de nouveaux emplois qui passent tous par le déplacement autoroutier. Il faut avoir une voiture pour aller à Sevelnord. L'activité nouvelle ne vient pas irriguer les villes, elle donne du travail aux actifs des villes, tandis que nombre de friches urbaines et économiques restent en l'état, accroissant la sensation d'une reconversion enlisée.

Il est tentant de considérer désormais qu'un branchement sur l'autoroute permet de développer de nouveaux emplois pour sauver la population locale et créer de nouvelles richesses. Les échangeurs pourraient alors s'installer comme autant de sangsues sur l'artère vitale. A l'arrière de ces branchements, le maillage ne se faisant pas forcément, le tissu urbain progresse peu.

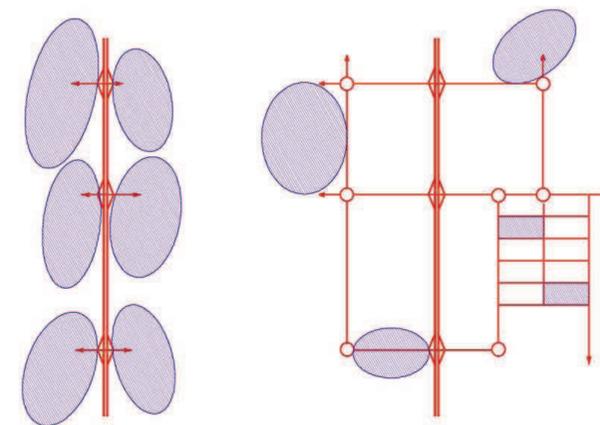
Ce mode de développement risque de ne pas apporter au Sud le souffle de la reconversion urbaine et sociale nécessaire et pourrait provoquer au Nord un prolongement de la zone rouge vers Onnaing, par remplissage progressif des secteurs non construits de Marly et de Saint Saulve.

Dans ces conditions, il paraît impératif de mesurer les conséquences sociales et d'image de cette évolution :

- les transports collectifs conçus comme une alternative aux déplacements individuels et à l'engorgement des voies autoroutières, ne permettent l'accès à aucun des sites de développement précités ; les demandeurs d'emploi sont donc amenés à disposer d'un véhicule,
- le développement des sites économiques distants de l'autoroute (le long de l'Escaut, au Nord de Valenciennes, le long de la frontière, ...) se trouve défavorisé, et la structuration du territoire en profondeur desservie.

## SYNTHESE DES ENJEUX

Les enjeux réels ne sont pas les créations des échangeurs, mais la façon dont ceux-ci vont pouvoir participer au maillage du territoire et à la mise en synergie d'autres interventions qui concernent les voiries départementales, le renouvellement urbain, les transports collectifs,...



*Ces schémas illustrent de façon simplifiée l'enjeu majeur de la participation de l'autoroute au développement du territoire.*