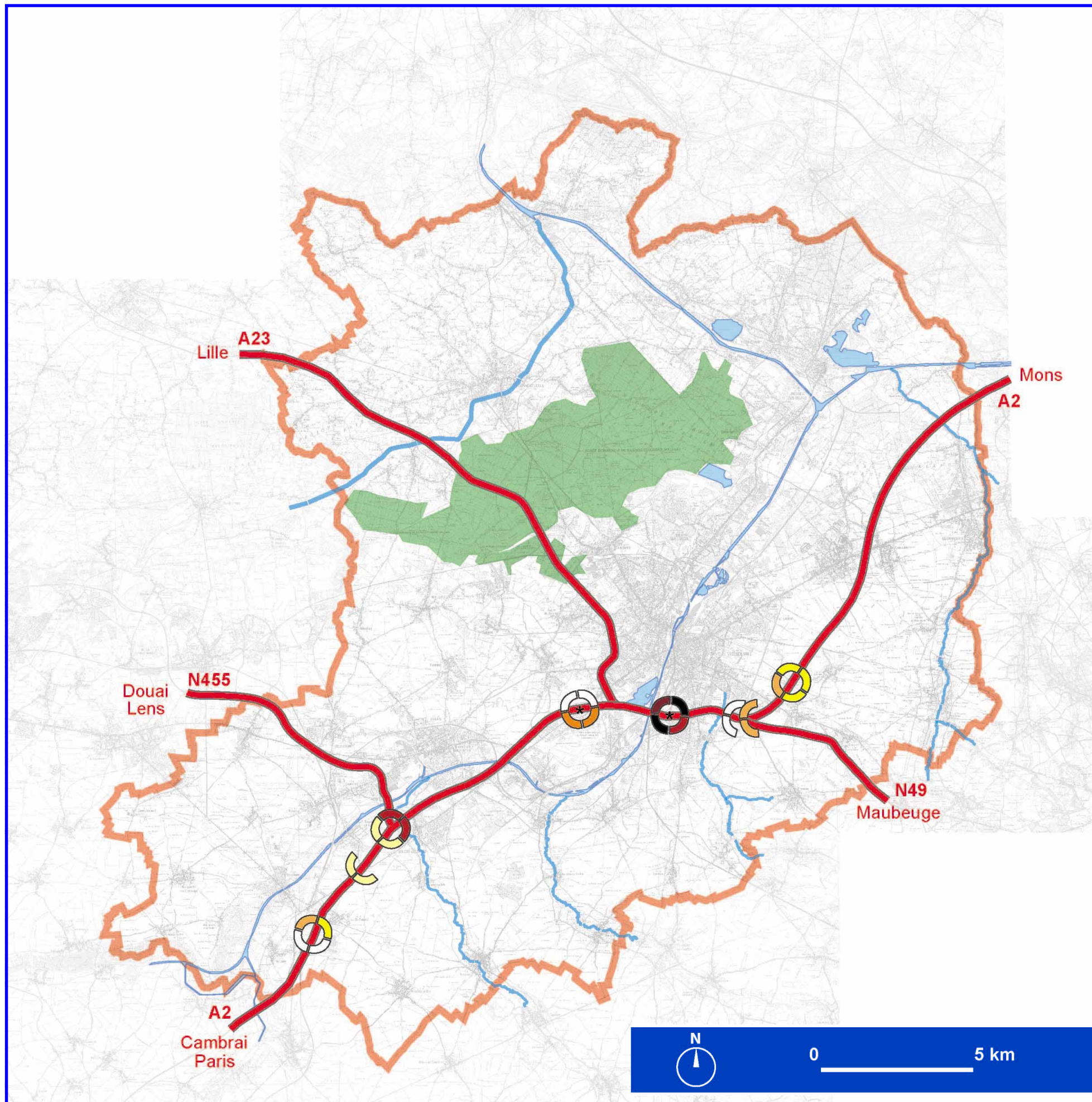




TRAFIC AUX ECHANGEURS










On constate sur les échangeurs de l'A2 dont nous avons les données une grande variation du trafic supporté.

A titre d'exemple, l'échangeur 21, véritable porte d'entrée sud sur la ville de Valenciennes, supporte plus de 10.000 véhicules/jour sur chacune de ses bretelles d'accès ou de sortie. A contrario, l'échangeur partiel n°16 supporte moins de 2.000 véhicules/jour sur chacune de ses bretelles.



-  Echangeur complet
-  Echangeur partiel

Trafic (en véhicules / jour, moyenne sur 5 jours ouvrables en 2002  ou 2004 ) :

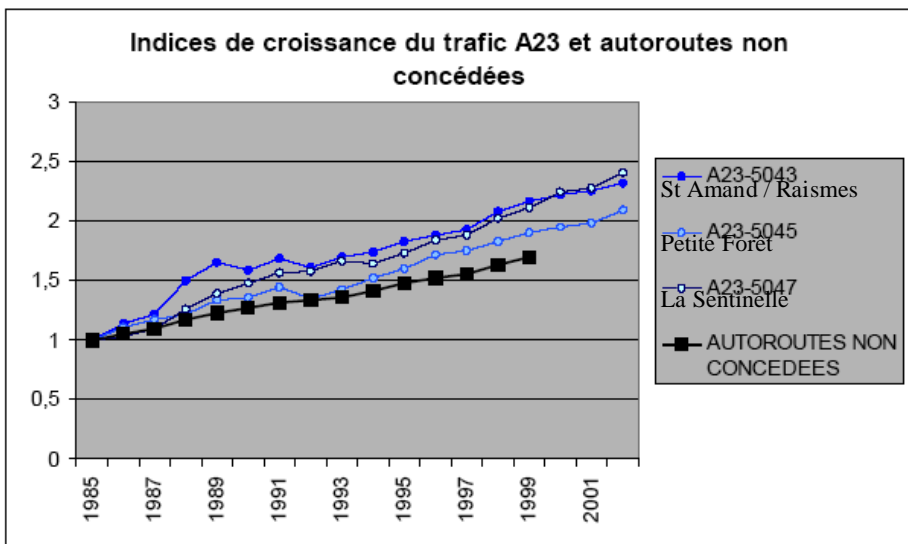
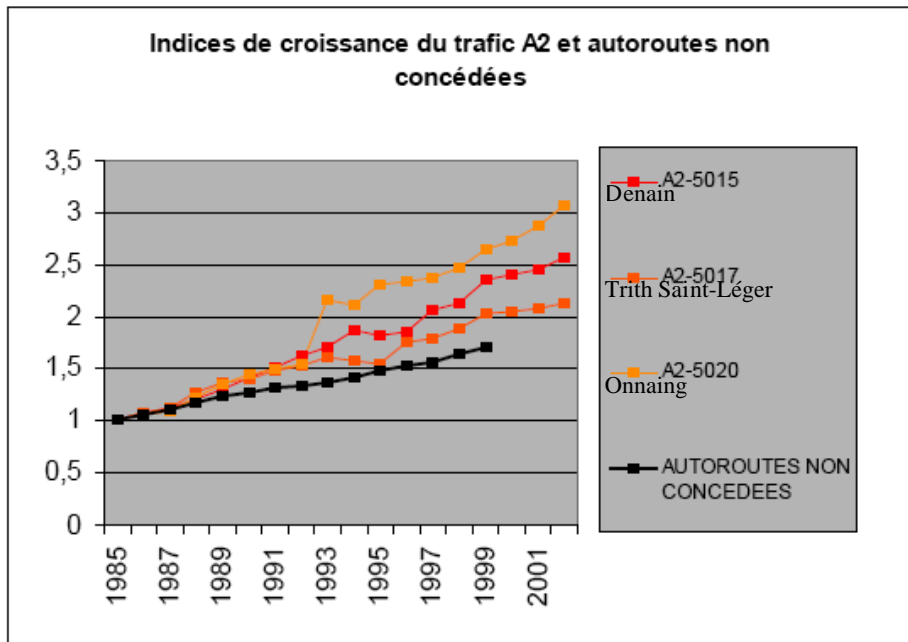
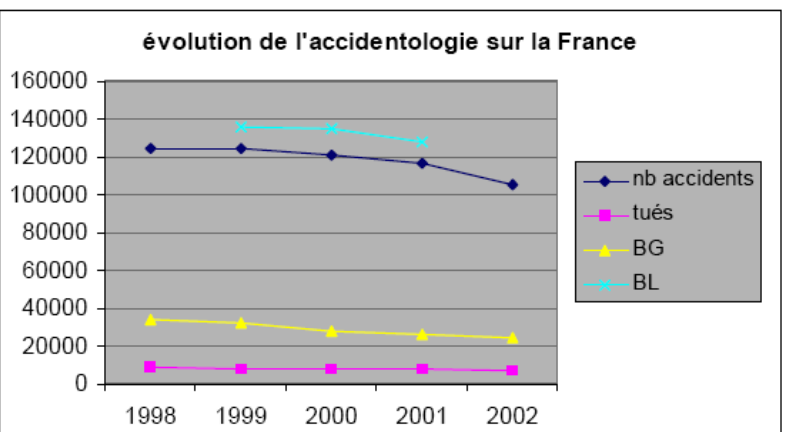
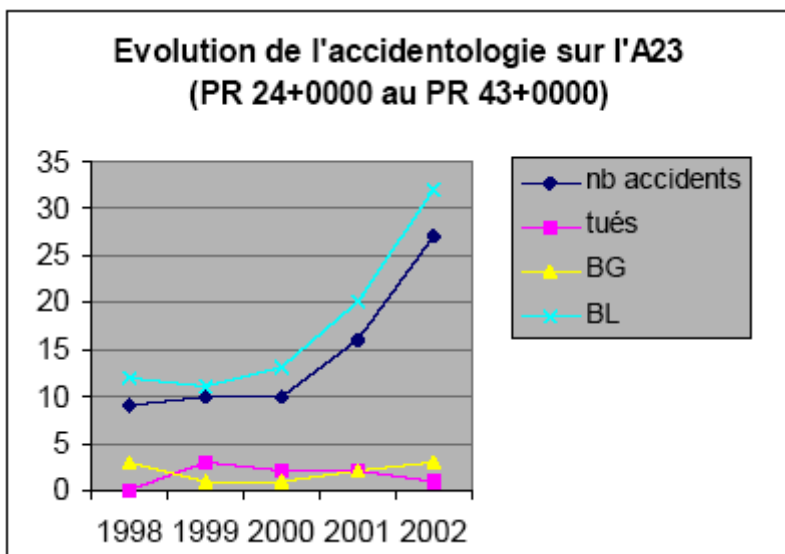
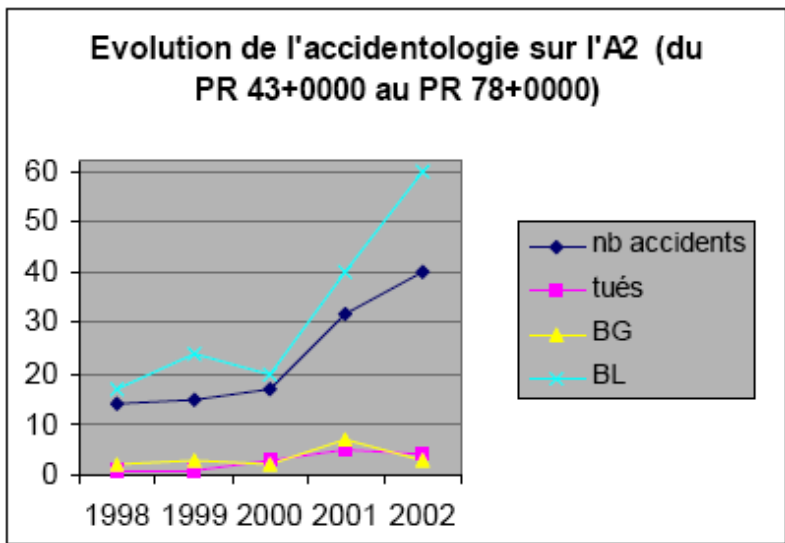
-  Pas de données
-  0 à 2.000
-  2.000 à 4.000
-  4.000 à 6.000
-  6.000 à 8.000
-  8.000 à 10.000
-  10.000 à 12.000
-  12.000 à 14.000
-  + de 14.000

TRAFIC ET ACCIDENTOLOGIE

On constate une augmentation du trafic et de la fréquence des accidents, dans des proportions qui sont nettement supérieures aux moyennes nationales.

L'évolution de l'accidentologie sur les autoroutes A2 et A23 est préoccupante, car elle est en contradiction avec l'évolution à la baisse sur l'ensemble des réseaux nationaux.

Le fait que l'augmentation concerne essentiellement les blessés légers laisse cependant penser qu'il s'agit essentiellement d'accidents dûs à la saturation.



ACCIDENTOLOGIE

L'analyse de la sécurité s'effectue sur la base des fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) établis par les forces de l'ordre françaises. Ces fichiers ne recensent que les accidents corporels. Les caractéristiques majeures se dégageant des données accidentologie sont les suivantes :

- Sur l'A2

On dénombre deux Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (Z.A.A.C.) de niveau 1 :

- La Z.A.A.C. de Trith St Léger entre la bifurcation A2/A23 et l'échangeur 21
- La Z.A.A.C. de Marly (autour de l'échangeur 23, qui a reçu de nouvelles bretelles en 2000)

Elles correspondent à des zones d'accumulation d'au moins 4 accidents corporels avec au moins 4 victimes graves en 5 ans sur 850m. Elles définissent donc des zones de concentration en terme de quantité et de gravité d'accidents.

La Z.A.A.C. de Trith St Léger implique de nombreux poids lourds. Sur les 13 accidents corporels recensés entre janvier 1998 et décembre 2002, 6 impliquent au moins un poids lourds dans les 3 premiers véhicules.

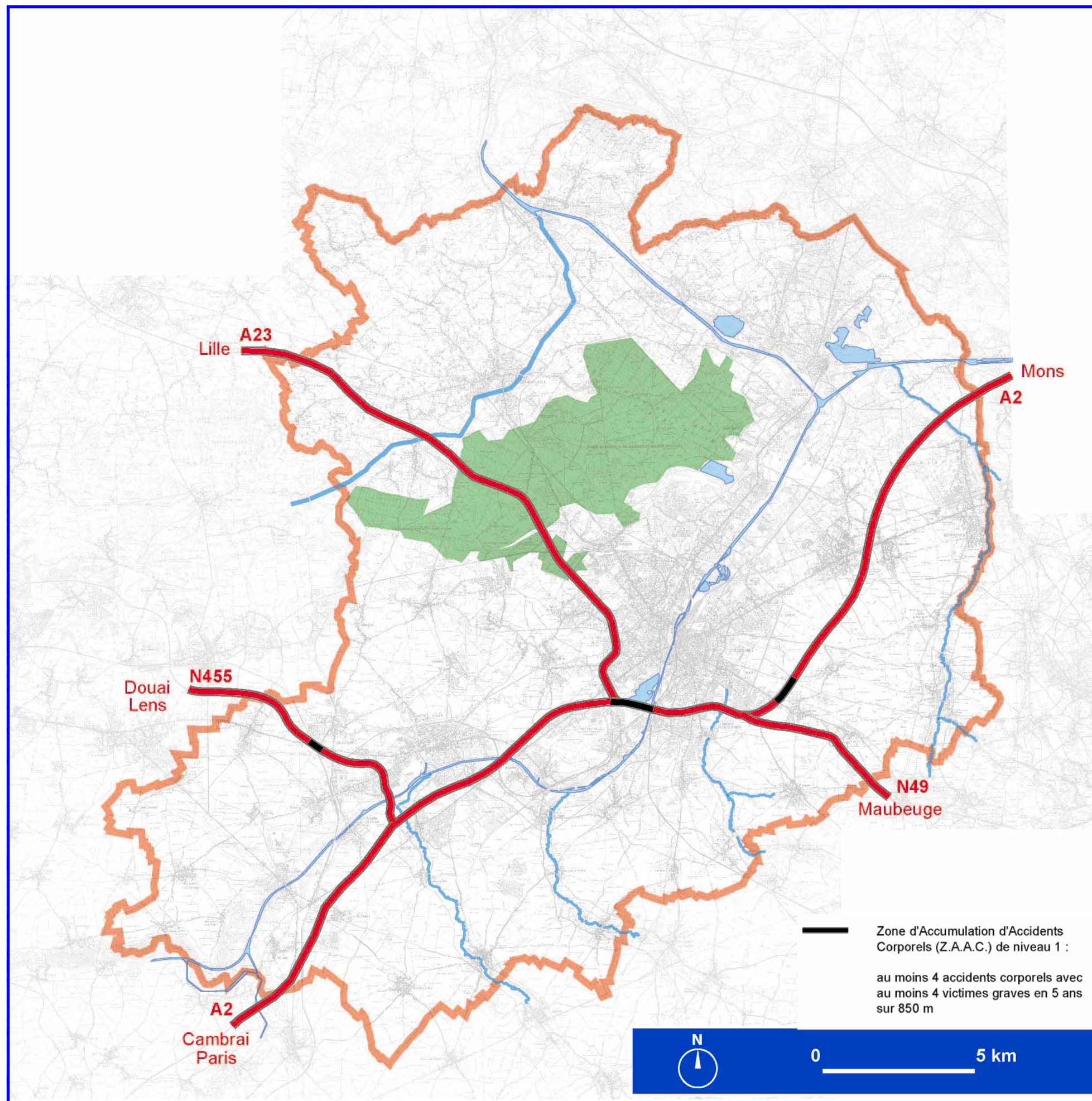
En revanche, la Z.A.A.C. de Marly ne correspond pas à la même typologie d'accidents. Sur les 9 accidents corporels recensés sur la même période, 2 impliquent au moins un poids lourds dans les 3 premiers véhicules.

De manière globale, le pourcentage de poids lourds dans les 3 premiers véhicules impliqués dans un accident corporel est de 10,3% sur l'A2 et de 3,1% sur l'A23.

De plus, il apparaît que 27,12% des collisions sur l'A2 sont des chocs arrières, ce qui confirme le fait que l'accidentologie y est liée à la saturation.

- Sur la RN455

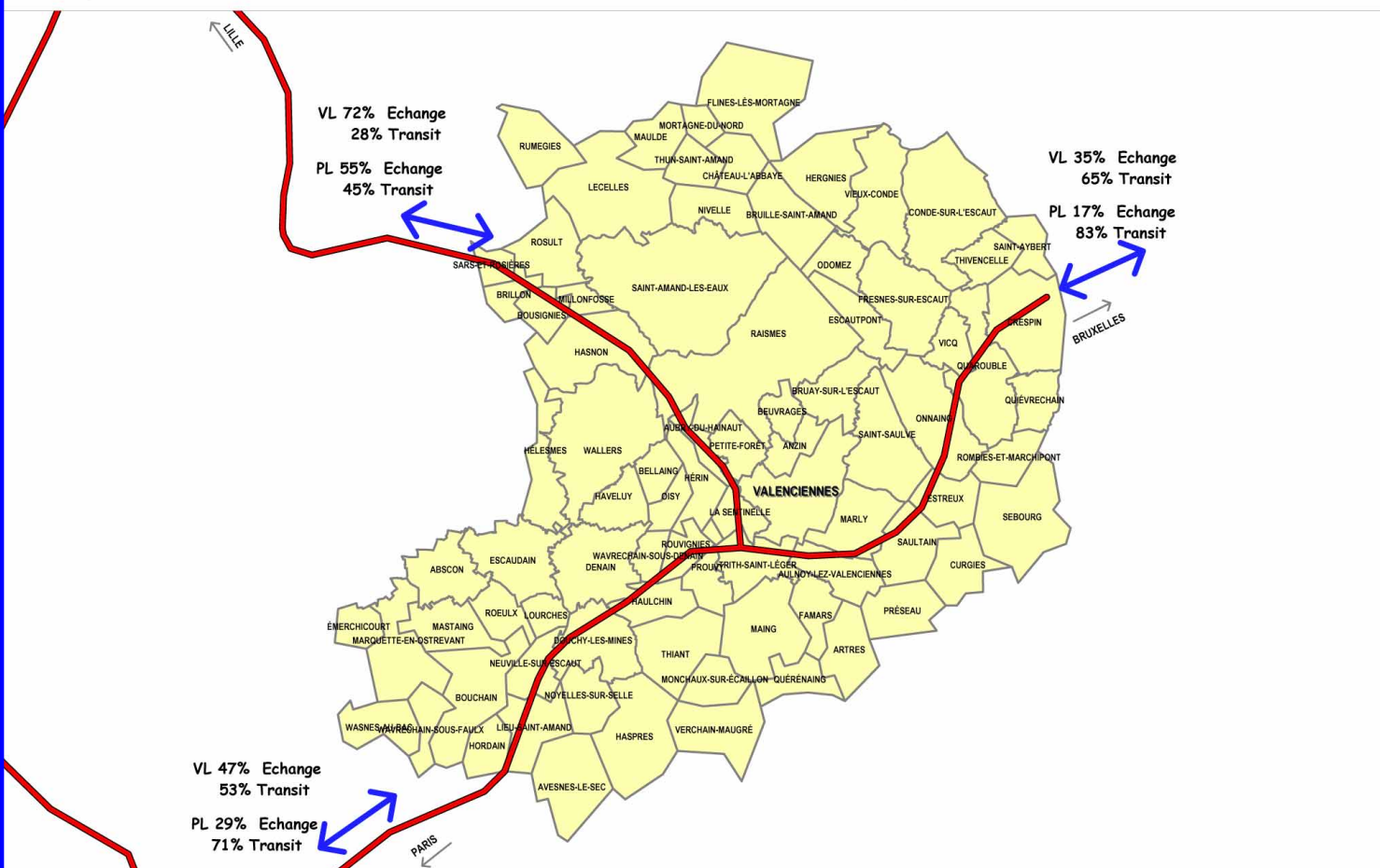
On recense une Z.A.A.C. au niveau d'Escaudain, là où la 2x2 voies passe actuellement en 2 voies bidirectionnelles. On notera que des travaux sont en cours sur l'ensemble du tracé de la RN455, afin de la transformer en future A21. Cette Z.A.A.C. devrait donc disparaître dans les années à venir.



Le poids des trois postes autoroutiers d'entrées et sorties d'arrondissement dans les trafics VL et PL
(source : Enquête Cordon - DDE)



les objectifs des véhicules aux trois entrées autoroutières (source : Enquête Cordon - DDE)



TRAFIC AUX TROIS ENTREES AUTOROUTIERES

Le poids des trois postes autoroutiers d'entrées et de sorties d'arrondissement.

Le trafic PL en entrée-sortie d'arrondissement est concentré à plus de 90% sur ces 3 postes.
Le trafic VL, quant à lui, est concentré à près de 50%.
On remarquera que la vocation PL de l'A2 est sensiblement plus affirmée.

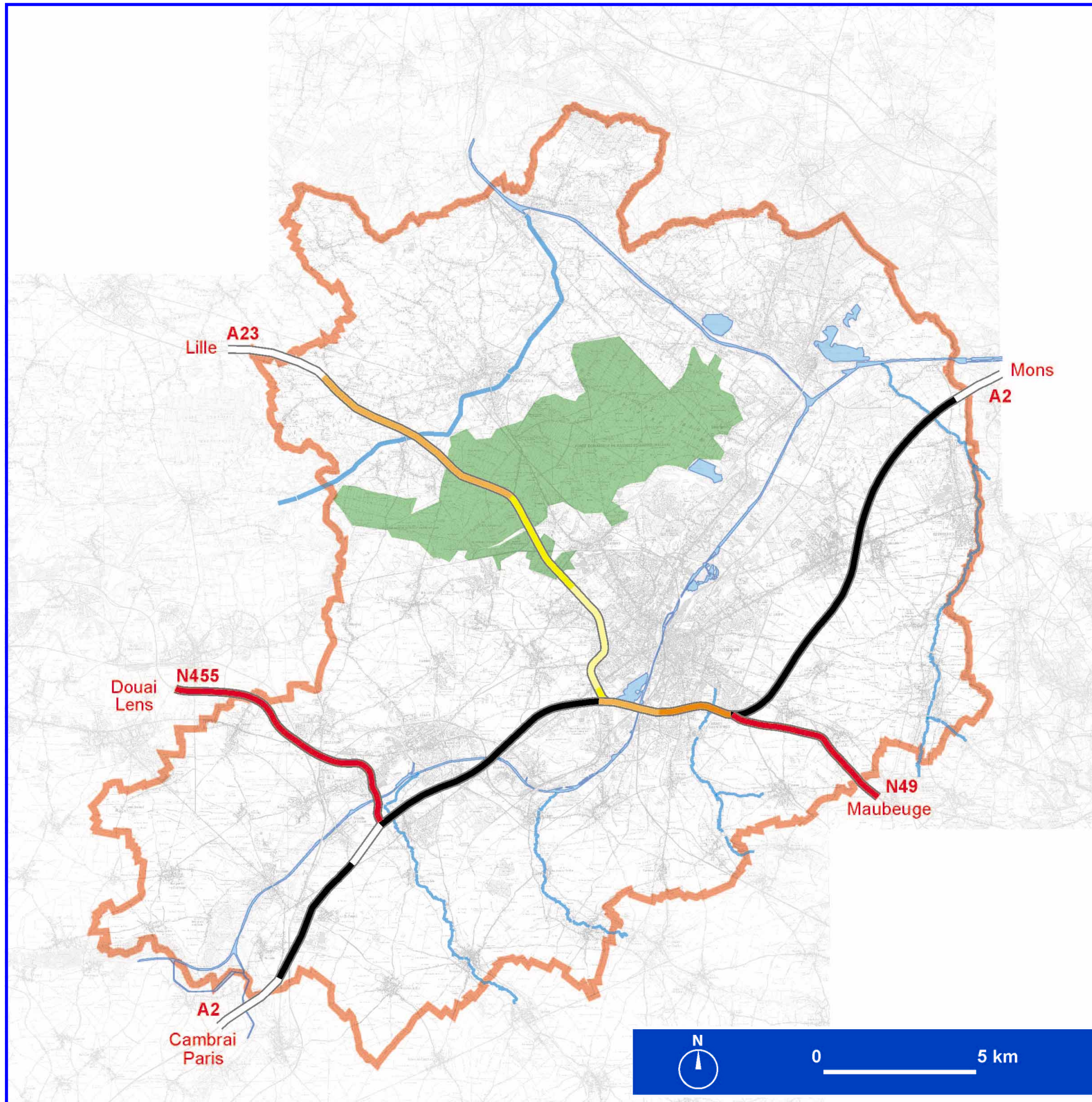
Les objectifs des véhicules aux trois entrées autoroutières

Sur l'A2, 71 à 83% des PL sont en transit et 53 à 65% pour les VL. S'agissant de l'axe principal de traversée des camions, les flux d'échange PL restent quantitativement importants et sont nécessairement gonflés par les flux internes à l'arrondissement, mobilisés par les sites industriels présents et en synergie à l'intérieur de l'Arrondissement.

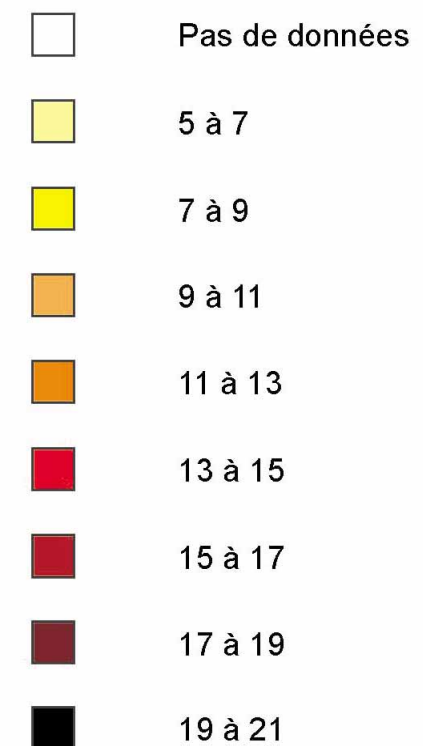
Sur l'A23, la fonction de transit ne concerne plus que 45% des PL (notamment dans la liaison Lille Maubeuge) et 28% des VL (pour la même liaison).

TRAFIC POIDS LOURDS PAR SECTION

En pourcentage, l'A2 est largement plus pratiquée par les poids lourds que l'A23. En effet, exceptée la portion au sud de Valenciennes entre les échangeurs 20 et 22, les PL représentent sur l'A2 plus de 19% du trafic. L'A23 en revanche est beaucoup moins touchée par ce phénomène de surreprésentation des PL au sein du trafic (aucune portion à plus de 11% de PL).

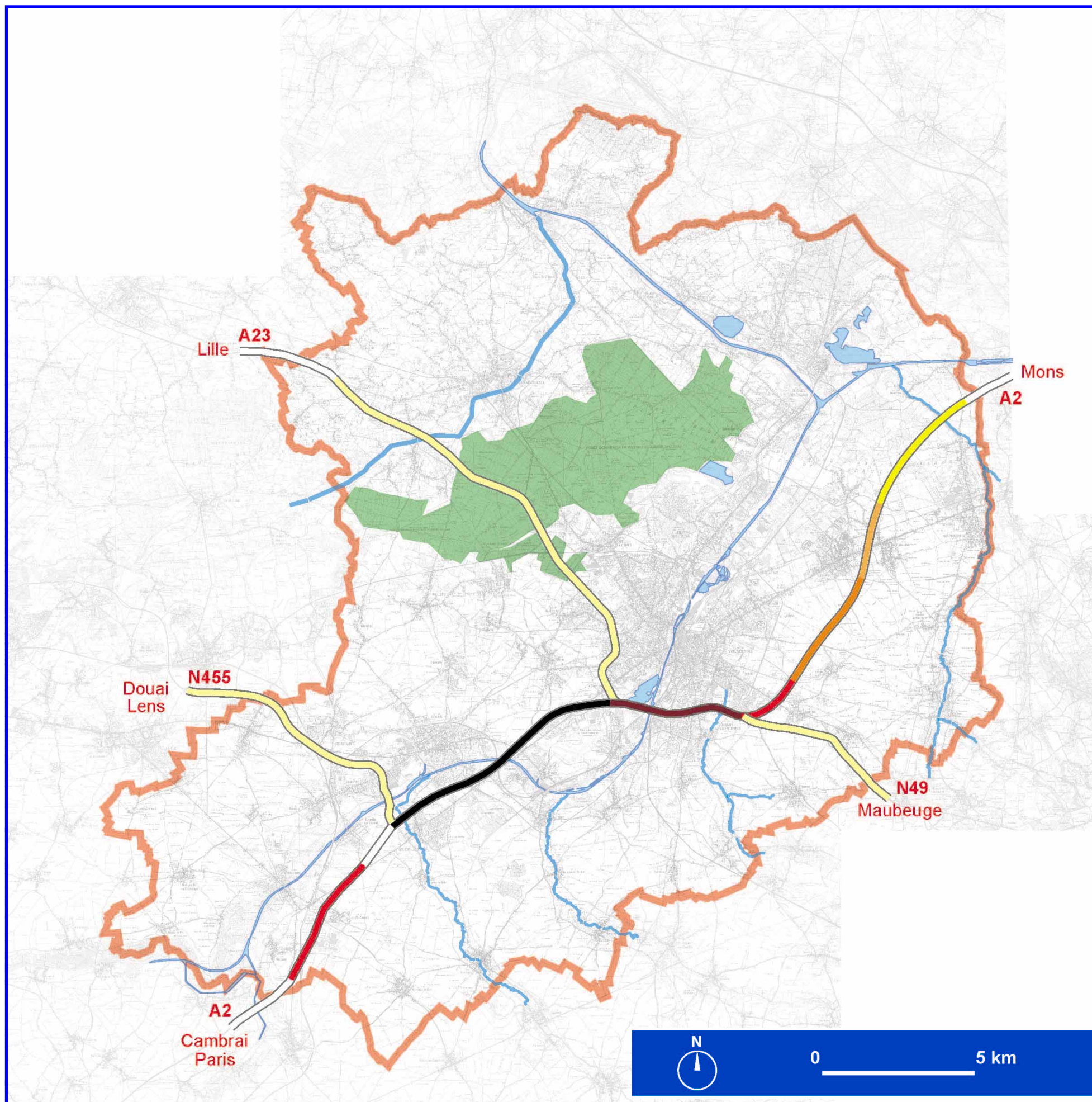


Pourcentage poids lourds (dans les deux sens, estimation en 2002) :

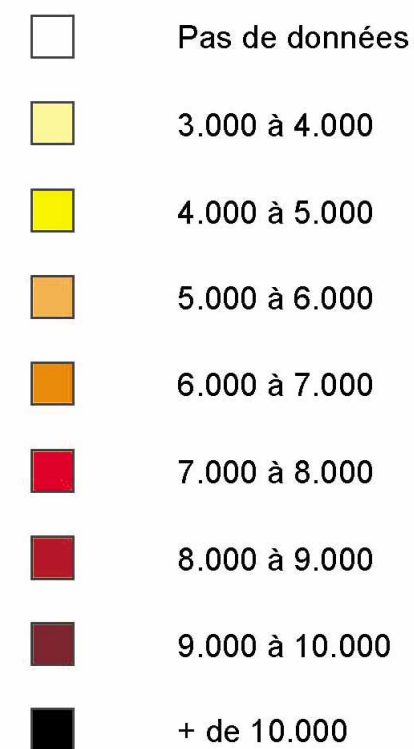


TRAFIC POIDS LOURDS PAR SECTION

En quantité, l'A2 reste le tronçon le plus chargé par rapport à l'A23, particulièrement entre les échangeurs 17 (Denain) et 20 (jonction A2/A23). On y dénombre en effet plus de 10.000 PL/jour

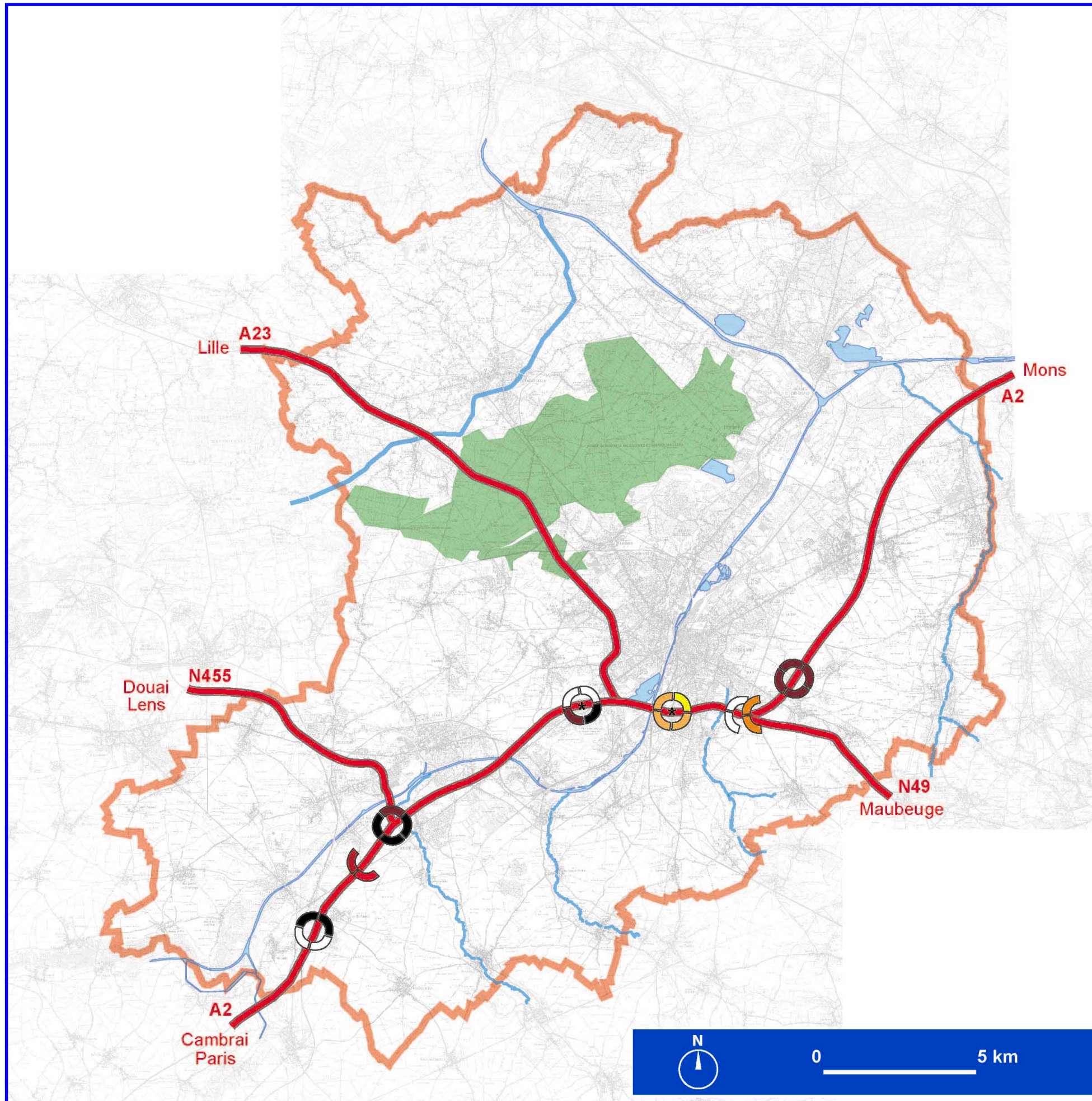




Trafic poids lourds (en véhicules / jour, dans les deux sens, estimation en 2002) :












TRAFIC POIDS LOURDS ECHANGEURS

Les entrées / sorties aux échangeurs correspondent, en pourcentage, majoritairement à des flux de PL sur l'A2, excepté sur les échangeurs entre le n°20 et le 22 inclus.



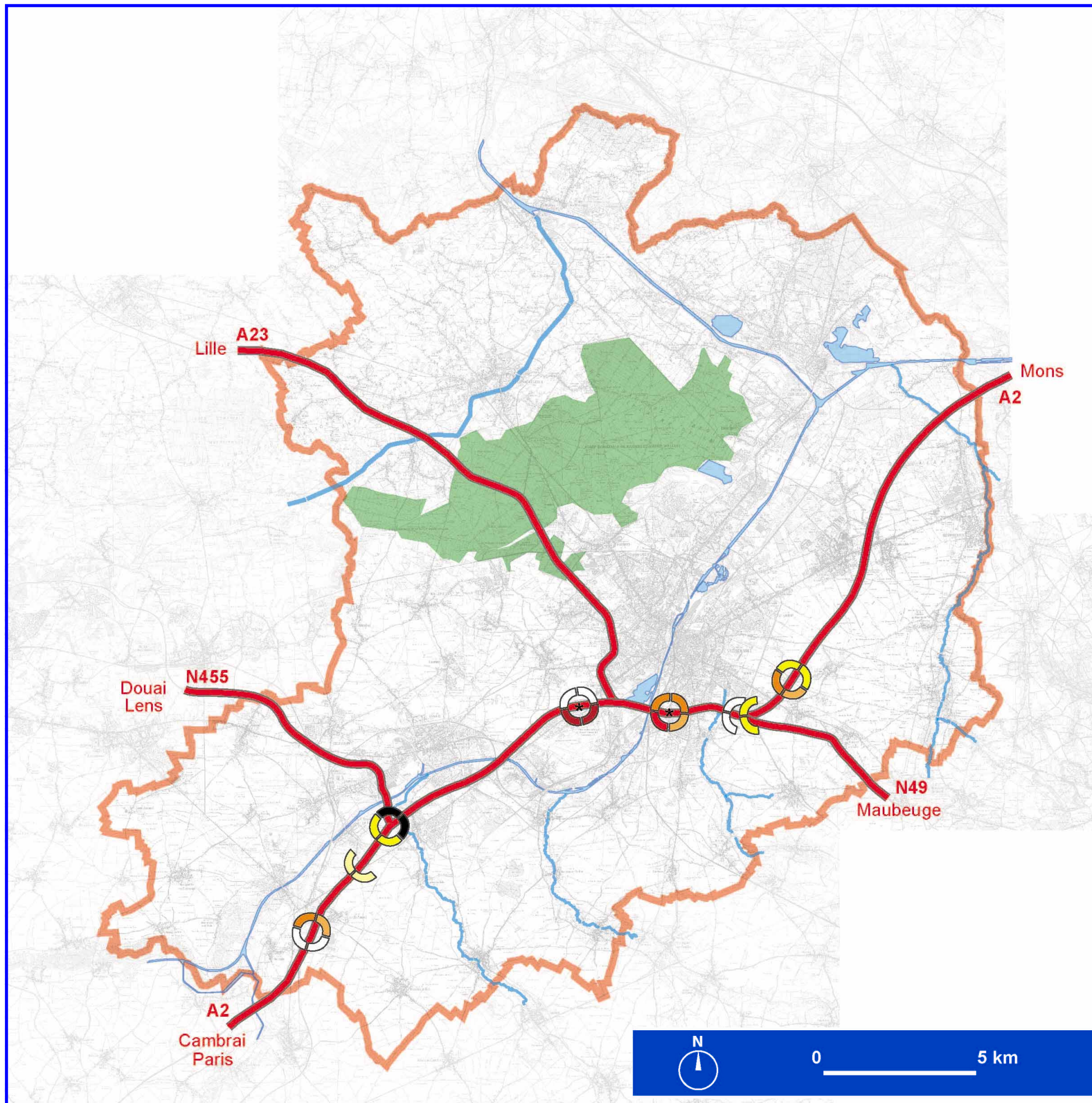
-  Echangeur complet
-  Echangeur partiel



Pourcentage poids lourds (moyenne sur 5 jours ouvrables en 2002  ou 2004 ) :

-  Pas de données
-  0 à 2
-  2 à 4
-  4 à 6
-  6 à 8
-  8 à 10
-  10 à 12
-  12 à 14
-  + de 14










TRAFIC POIDS LOURDS ECHANGEURS

En quantité, le bilan est moins tranché.

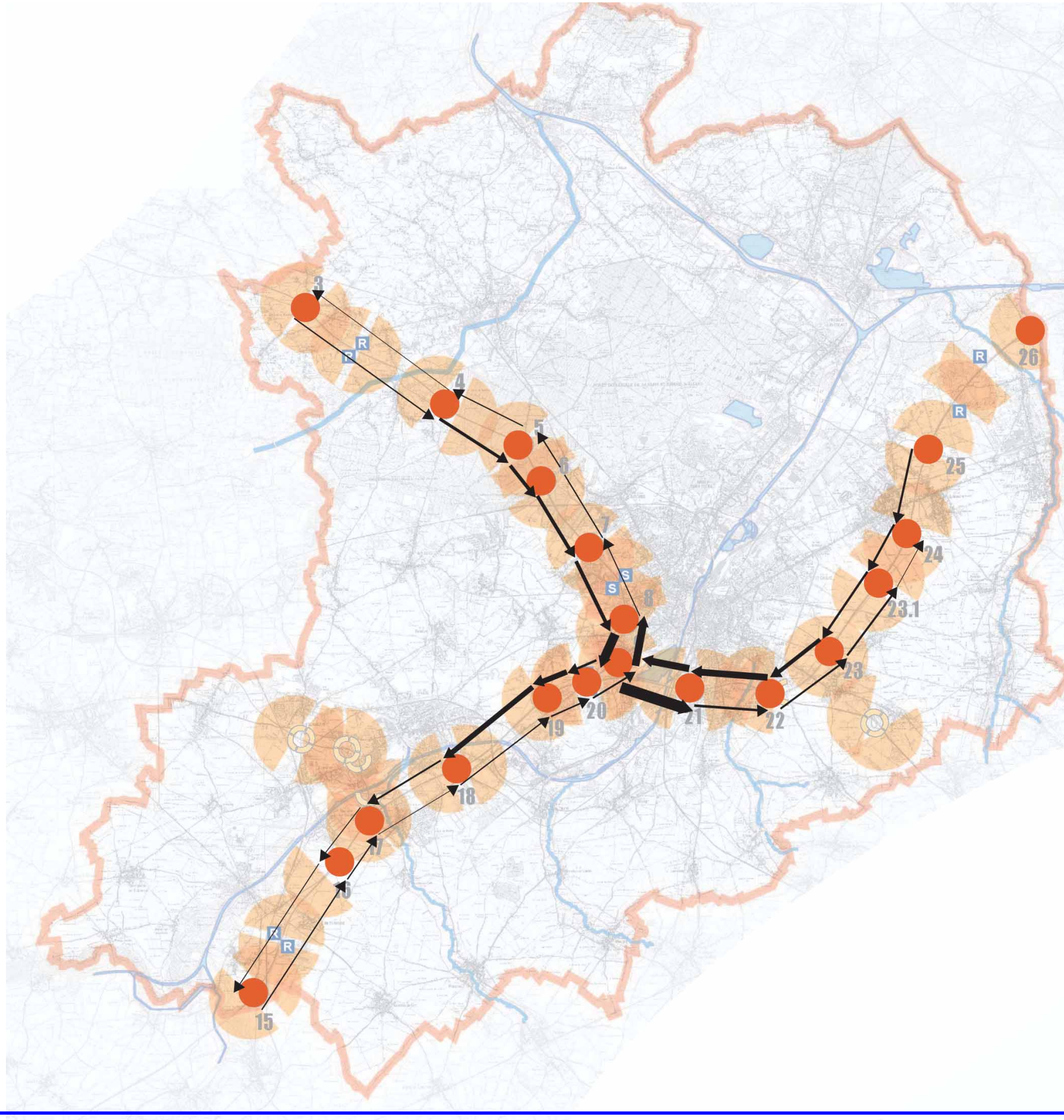


-  Echangeur complet
-  Echangeur partiel

Trafic poids lourds (en véh/j, moyenne sur 5 jours ouvrables en 2002  ou 2004 ) :

-  Pas de données
-  0 à 200
-  200 à 400
-  400 à 600
-  600 à 800
-  800 à 1.000
-  1.000 à 1.200
-  1.200 à 1.400
-  + de 1.400

Exploitation des navettes domicile - travail supérieures à 100 déplacements et concernant l'arrondissement de VALENCIENNES (matin)



**POIDS DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL
DANS LE TRAFIC AUTOROUTIER**

En reprenant tous les flux domicile-travail utilisant la voiture et de montant supérieur à 100 dans les deux sens,
En simulant la propension à utiliser un parcours autoroutier pour réaliser le trajet (si alternative claire, 50% du flux est repris)
On obtient les résultats suivants consignés sur la carte

Coefficient 100 pour le tronçon le plus fréquenté à 3515 véhicules (matin)

Tronçon orienté	Taux de fréquentation (indice 100 sur le plus fréquenté)
9 → 21	100
8 → 9	82
7 → 8	70
9 → 8	68
21 → 9	63
22 → 21	60
19 → 20	49
18 → 19	46
23 → 22	35

POIDS DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DANS LA FREQUENTATION DES ECHANGEURS

105 494 personnes se rendent chaque jour dans une commune du Valenciennois pour y travailler, y compris celles qui résident déjà dans la commune concernée.
76 433 personnes réalisent ce déplacement en voiture uniquement.
5730 utilisent les transports en commun uniquement.
8232 se déplacent exclusivement à pied.
5286 se déplacent en vélo.
Les autres, soit 9813 personnes, sont sur place ou utilisent plusieurs modes de transport.

103572 personnes quittent chaque jour une commune du Valenciennois pour aller travailler.
Celles qui habitent le Valenciennois sont déjà reprises dans les flux précédents, soit 85 982 personnes.
Les autres, soit 17 590 personnes quittent l'arrondissement.
Sur ces 17 590 personnes qui quittent l'arrondissement, 14 016 utilisent uniquement la voiture pour leur déplacement.

Il y a donc **123 084 déplacements quotidiens** qui affectent les réseaux de transport valenciennois pour les transferts domicile travail.

90 449 de ces déplacements se font en voiture, soit 73%.

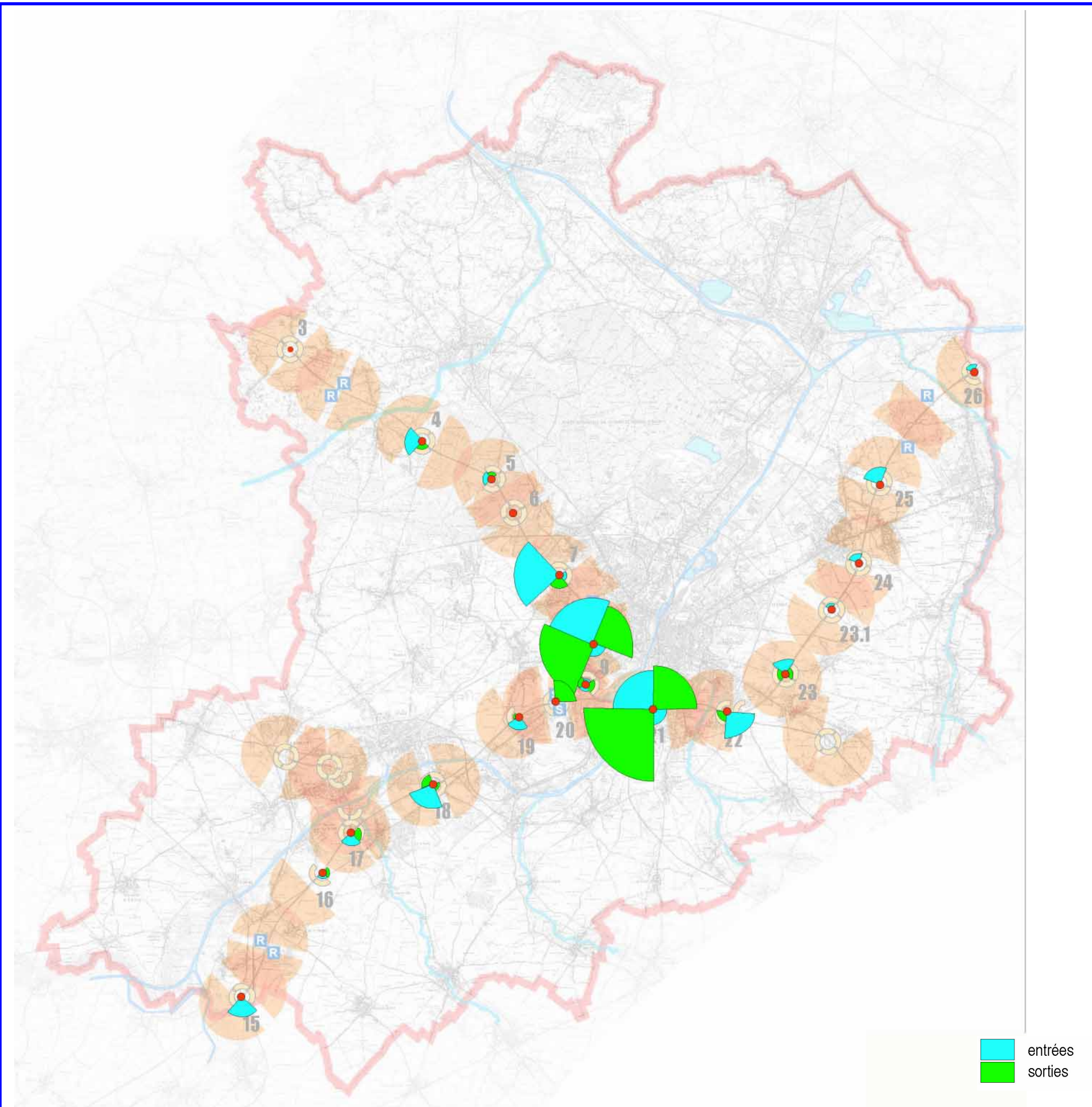
Nous avons étudié 31 175 déplacements voiture (soit un échantillon de 34% représentant tous les flux origine-destination liés au travail, de plus de 100).

Pour chaque flux potentiel, nous avons analysé la probabilité d'utilisation du réseau autoroutier, selon le positionnement du résidentiel d'origine par rapport à la commune de destination. Dans chaque cas d'incertitude (choix équivalent entre la route et le réseau autoroutier) nous avons divisé par 2 la probabilité d'emprunt de l'autoroute.

Ceci nous a permis de développer les flux probables sur chaque tronçon autoroutier, ainsi que l'utilisation des échangeurs. Il apparaît que le tronçon le plus emprunté est **9 ± 21**, pour 3 253 passages matin, soit en extrapolant l'échantillon **9 600 passages au réel**.

De la même façon, nous avons déterminé les trafics induits des échangeurs en entrée et sortie Nord et Sud ou Est et Ouest.

Il apparaît que l'échangeur **21 Est en sortie**, serait le plus utilisé le matin avec un flux de 2 199 véhicules, soit en extrapolant **6 500 véhicules**.



REPARTITION DES EMPLOIS

Des pôles d'emplois fortement concentrés dans le Valenciennois

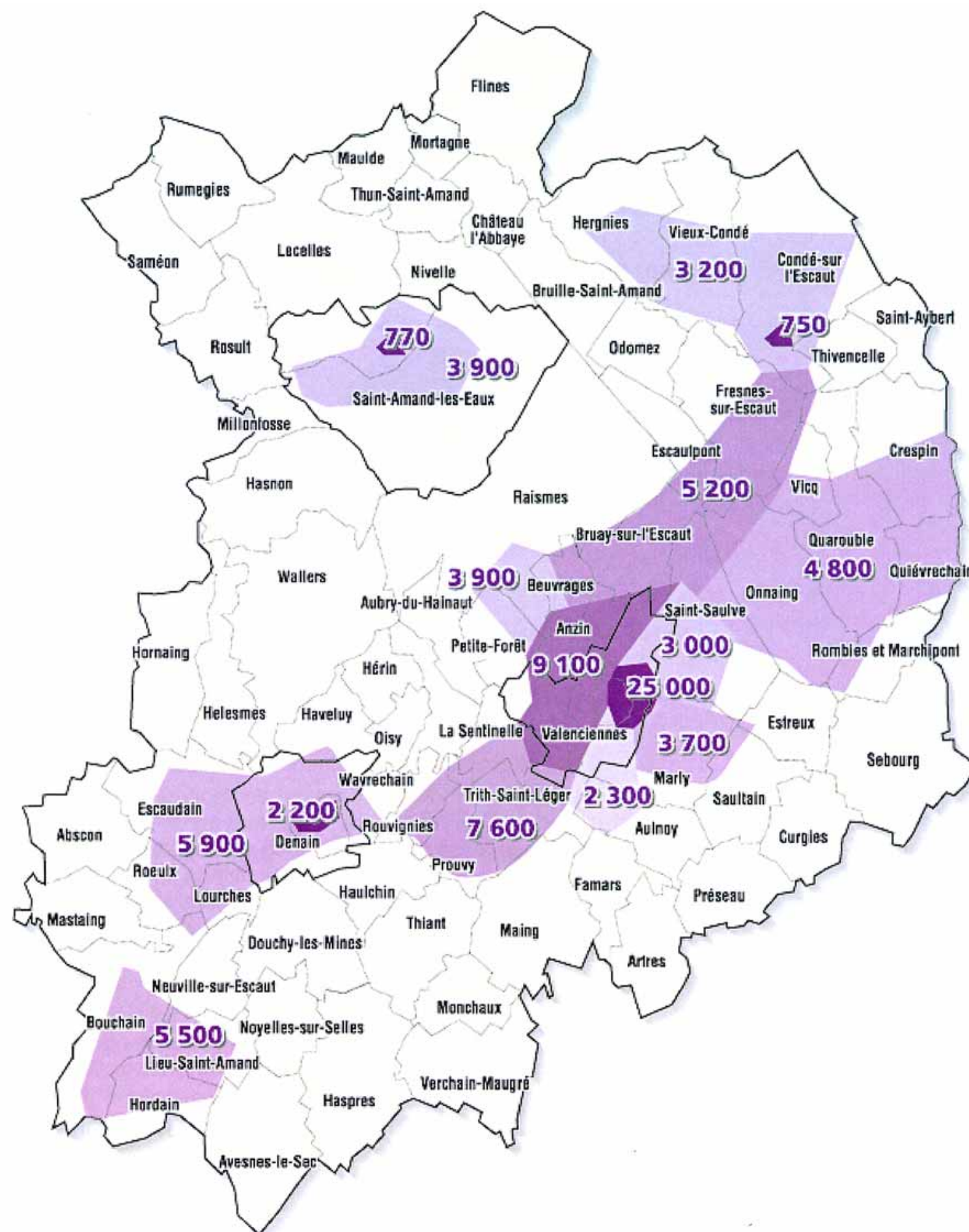
On considère qu'une commune « offre » des emplois à ses propres résidents et à des actifs provenant journalièrement d'autres communes voisines ou lointaines. Plus les emplois offerts seront occupés par des locaux, plus le transport collectif ou les déplacements doux auront des chances de fonctionner. A l'inverse, plus les emplois offerts à l'extérieur seront nombreux, plus les modes véhicules, dopés par les moyens de transport existants seront privilégiés.

Nous avons recensé les communes pôles d'emploi et repéré tous les échanges pour déterminer en quoi elles étaient offeuses d'emplois externes et de déplacements conséquents.

Treize pôles d'emploi rassemblent les _ des emplois de l'arrondissement.

Le Valenciennois rassemble plus de la moitié de ces emplois. Le Denais et l'Amandinois sont les grands pôles secondaires de l'arrondissement.

On remarquera que les communes sensiblement les plus offeuses d'emplois externes gravitent autour de Valenciennes, avec des taux qui sont sensiblement différents de ceux d'autres communes plus enclavées ou appartenant à des sous bassins dont les difficultés sont plus marquées (Saint Amand, Raismes, Vieux Condé, Condé).

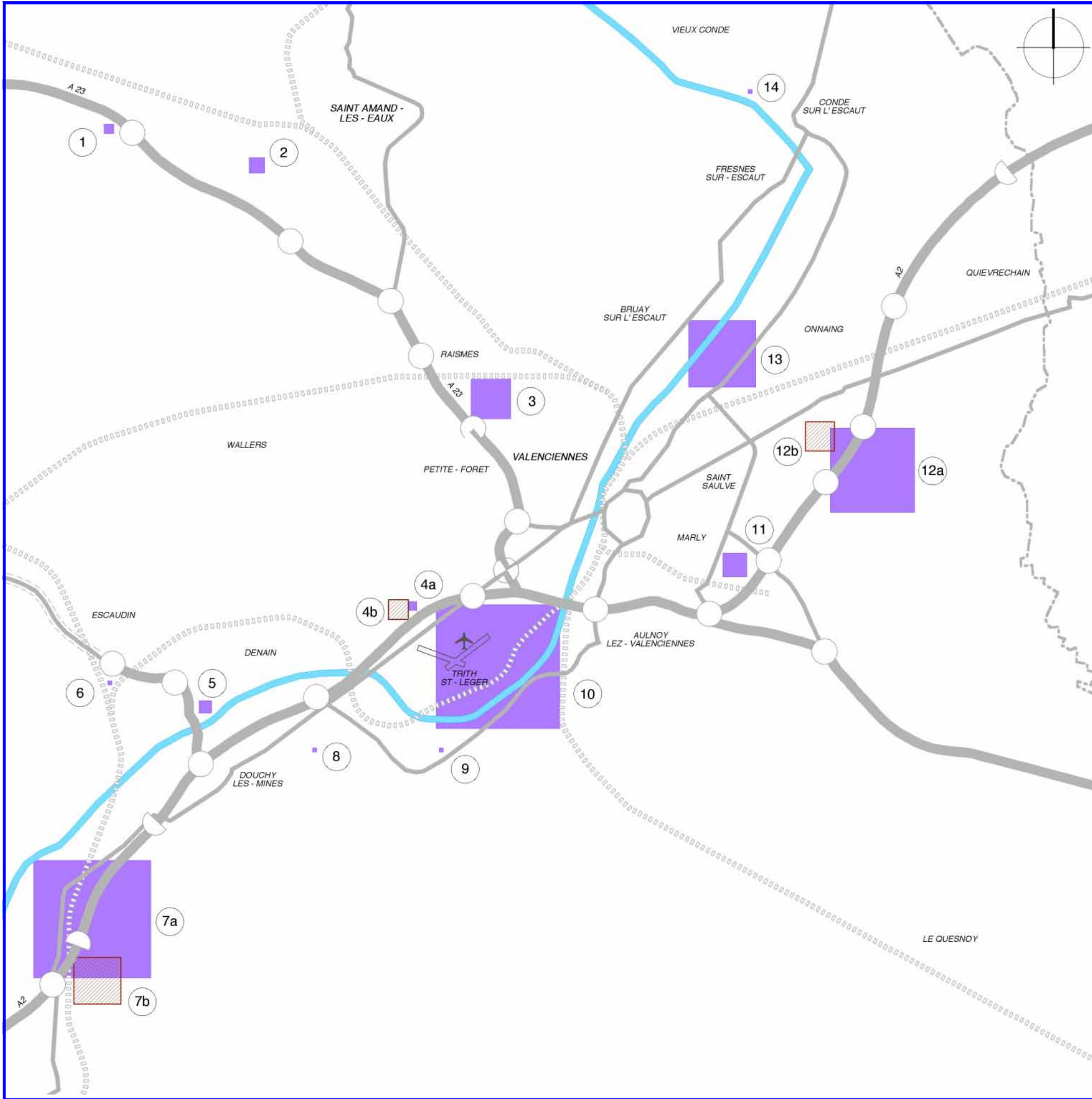


Source : PDU





Pôles d'emplois 1999	Ordre des pôles	Actifs occupés de la commune	Emplois locaux de la commune	Emplois locaux occupés par des habitants de la commune	Emplois locaux offerts à l'extérieur	Part des emplois locaux offerts à l'extérieur	Emplois externes occupés par des habitants de la commune
VALENCIENNES	1	13741	31389	7385	24004	76%	6356
DENAIN	2	4519	6856	1948	4908	72%	2571
SAINT-AMAND-LES-EAUX	3	5659	6670	2696	3974	60%	2963
SAINT-SAULVE	4	3931	4692	986	3706	79%	2945
LIEU-SAINT-AMAND	5	473	3896	168	3718	96%	305
ANZIN	6	3696	3768	906	2862	76%	2790
MARLY	7	3783	3671	838	2833	77%	2945
PETITE-FORET	8	1813	3635	398	3237	89%	1415
RAISMES	9	3648	2588	839	1749	68%	2809
TRITH-SAINT-LEGER	10	2014	2481	620	1861	75%	1394
VIEUX-CONDE	11	2556	2226	970	1256	56%	1586
CONDE-SUR-L'ESCAUT	12	2132	2172	779	1393	64%	1353
AULNOY-LEZ-VALENCIENNES	13	2468	2092	587	1505	72%	1881
Autres Communes		50433	29368	9801	19567	67%	40632
Total		103572	105494	28921	76573	73%	74651

REPARTITION DES EMPLOIS SUR LES PARCS D'ACTIVITE DE LA CCI



Source : CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VALENCIENNOIS
Observatoire et Etudes Economiques SIG



INFRASTRUCTURES ROUTIERES

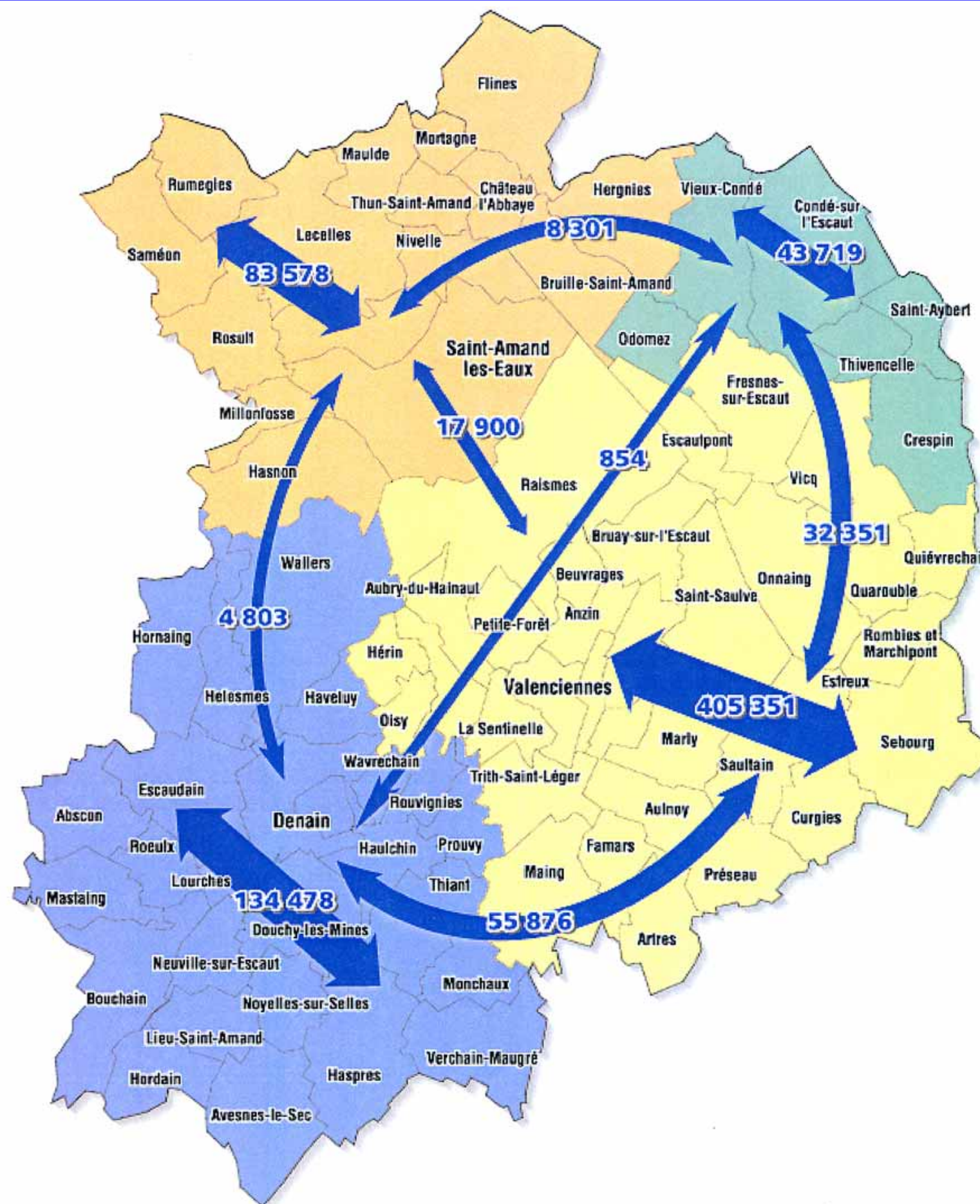
-  AUTOTOUTES ET VOIES RAPIDES
-  VOIES A GRANDE CIRCULATION
-  RESEAU FERRE
-  VOIE D'EAU A GRAND GABARIT

SITES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

-  PARC D'ACTIVITE
-  PRINCIPAUX SITES DE DEVELOPPEMENTS INSCRITS AU SCHEMA DIRECTEUR

1	SARS ET ROSIERES (399)
2	LE MOULIN BLANC (640)
3	LAVOISIER (1652)
4a	AERODROME-OUEST (355)
4b	Extension inscrite au schéma directeur (estimation 819)
5	PIERRES BLANCHES (502)
6	LES SIX MARIANNES (107)
7a	JEAN MONNET (4819)
7b	Extension inscrite au schéma directeur (estimation 1912)
8	HAULCHIN-DOUCHY-THIANT (356)
9	THIANG-MAING (30)
10	AERODROME-EST (5075)
11	LES DIX-MUIDS (971)
12a	LA VALLEE DE L'ESCAUT (3464)
12b	Extension inscrite au schéma directeur (estimation 1188)
13	SAINT-SAULVE-BRUAY / ESCAUT (2747)
14	LA VALERESSE (4)

FLUX JOURNALIERS



Des navettes quotidiennes dominées par des échanges internes à l'arrondissement

103 572 actifs occupés sont dénombrés dans le Valenciennois en 1999.

85 982 se déplacent journellement à l'intérieur de l'arrondissement, soit 83%

14 766 se rendent dans le Département du Nord (hors arrondissement), soit 14%

925 se rendent à Paris ou en Ile de France, soit 1%

914 se rendent dans le Pas de Calais, soit 1%

985 se rendent ailleurs, soit 1%

105 494 emplois sont offerts dans le Valenciennois en 1999.

85 982 sont occupés par des résidents de l'arrondissement, soit 82%

17 681 sont occupés par des habitants du Nord (hors arrondissement), soit 17%

1 059 sont occupés par des habitants du Pas de Calais, soit 1%

772 sont occupés par d'autres résidents plus éloignés, soit 1%

Soit 85 982 déplacements quotidiens internes à l'arrondissement

32 447 déplacements échangés avec le reste du département du Nord

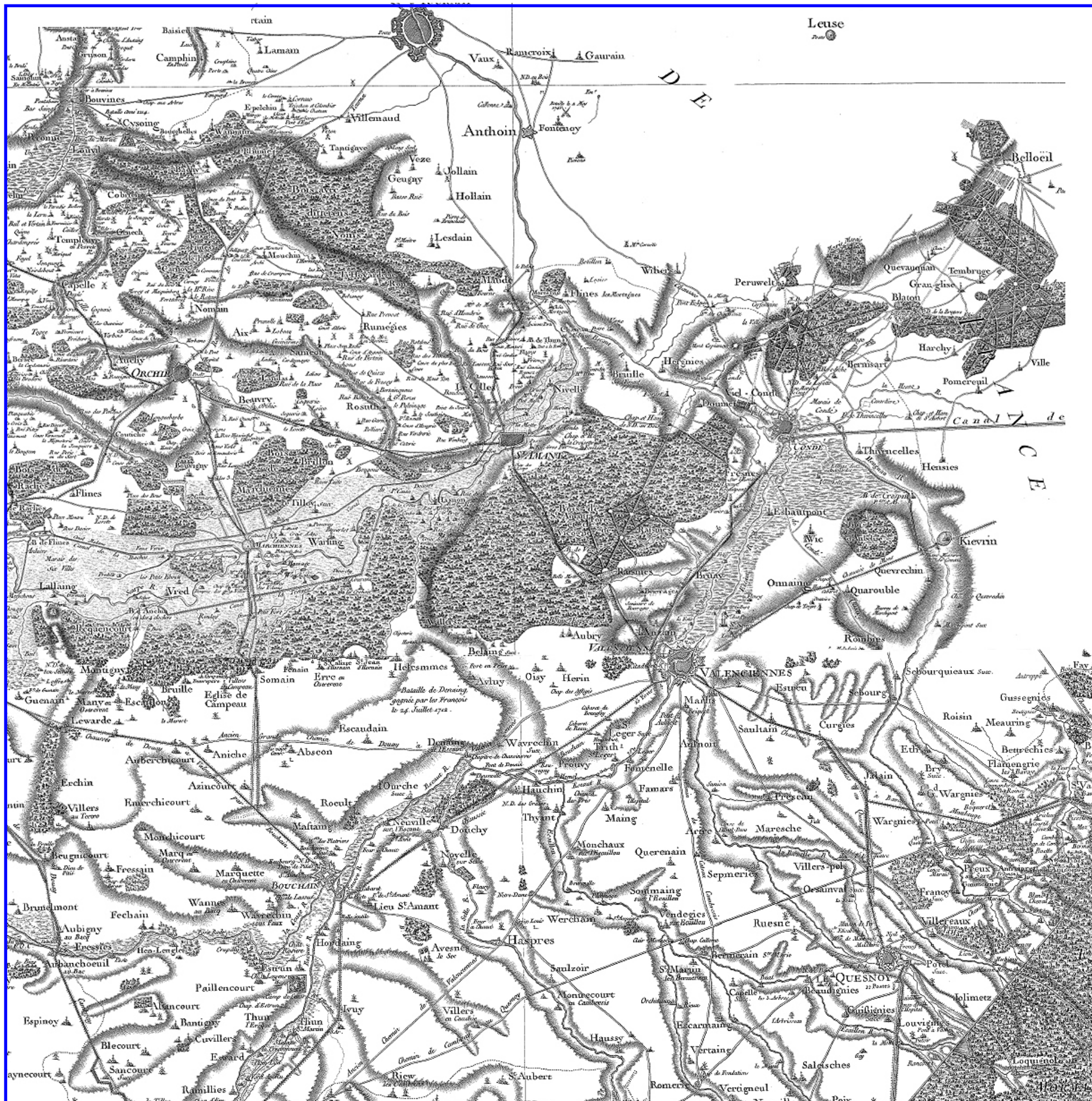
1 973 déplacements échangés avec le département du Pas de Calais

2 682 déplacements plus lointains

Au total 123 084 déplacements domicile travail affectent quotidiennement le Valenciennois.

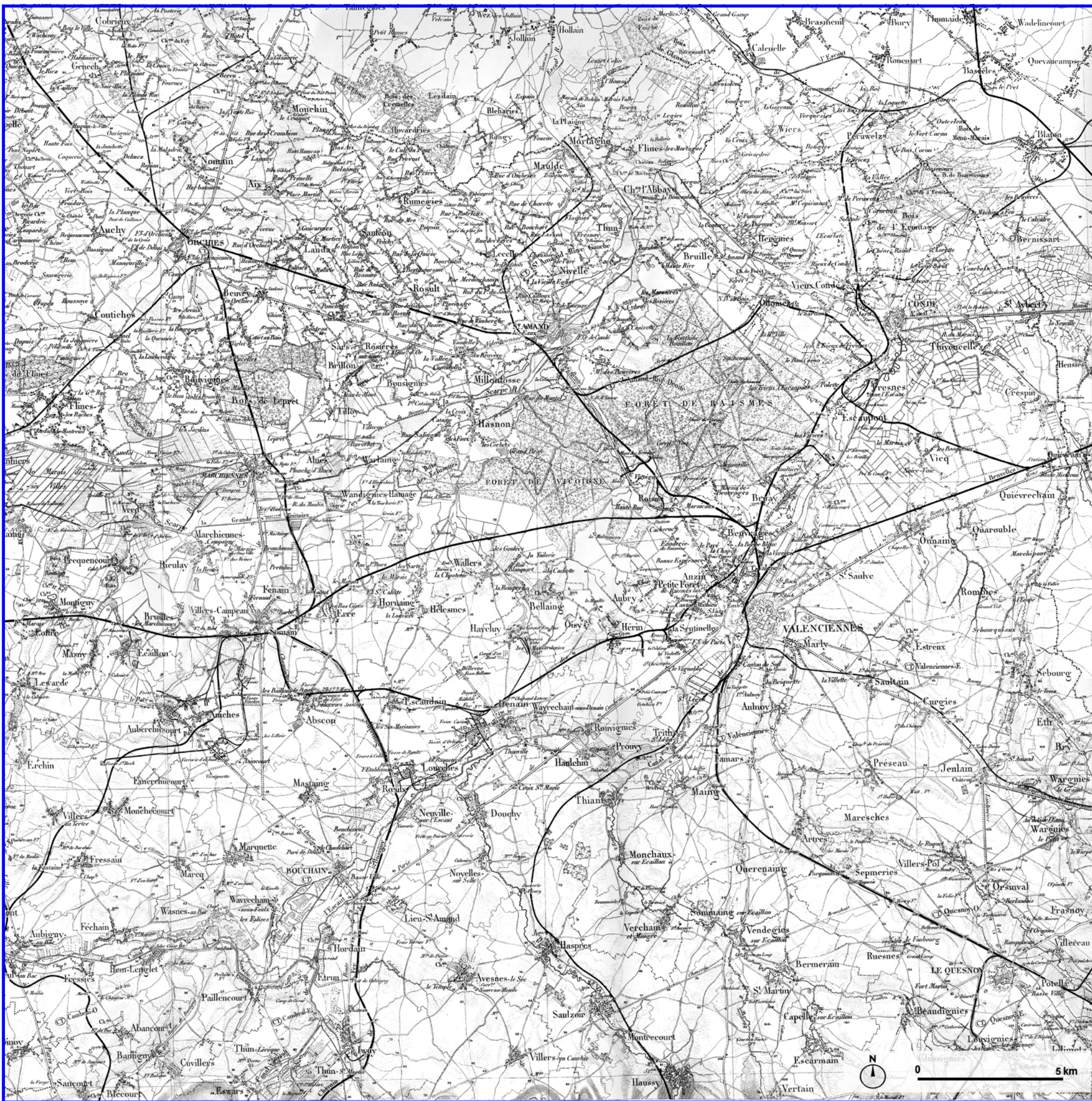
**LES RELATIONS
ENTRE
DEVELOPPEMENT
ET
INFRASTRUCTURES**

JUSQU'À LA FIN DU XVIII^{ème}



La carte de Cassini montre la prédominance de l'eau dans l'organisation du développement du territoire. Les villes importantes sont disposées aux endroits stratégiques pour la protection, la gestion des ressources, ... Elles sont fortifiées. Les routes relient les bourgs les plus importants, en ignorant les plus petits.

LE DEBUT DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL



La nature du sous-sol profond, qui, en général, reste muet en surface, a été déterminant ici dans la structuration du territoire. Cette carte qui date du début du XIXème siècle, montre la formation du réseau ferré, organisée par la présence des puits d'exploitation dont il fallait transporter la production. Ainsi, on voit que 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.