

### EN BREF

Sur ce territoire ouvert, les déplacements connaissent peu les frontières. 4 axes majeurs permettent de relier Scarpe-Escout à son voisin wallon des Plaines de l'Escaut : l'A2 mais aussi les RN 30, RD 169 et RD 935. Aucune liaison directe ferroviaire n'est cependant en fonctionnement, de nombreux détours par Lille étant encore nécessaires à ce jour.



### Les infrastructures en 2007

Situé à proximité des agglomérations de Valenciennes, Douai, Tournai et de la métropole lilloise, le territoire est de ce fait relativement bien drainé par un ensemble d'infrastructures de communication.

#### Les voies routières

Deux infrastructures majeures structurent les déplacements. L'autoroute **A23 Lille-Valenciennes** traverse le Parc du nord-ouest au sud-est en offrant 4 échangeurs. L'autoroute **A2 Paris-Bruxelles** via Valenciennes est quant à elle reliée par un seul échangeur à l'extrême sud-est du territoire. Outre ces axes à grande circulation, un **maillage dense de routes départementales** quadrille le territoire du nord au sud (RD 169, RD 40, RD 957, RD 935...) et d'est en ouest (RD 13, RD 954, RD 35...) pour le transit secondaire ou la desserte locale. Nombre de ces routes traversent directement les bourgs et les villages, Saint-Amand-les-Eaux étant la seule commune à présenter un contournement partiel de son agglomération. Enfin, des voies communales permettent une desserte à usage plus local, sur des voiries moins fréquentées.

#### Les voies ferroviaires

Deux lignes fonctionnent sur le territoire à ce jour. La ligne TER (Train Express Régional) entre Lille et Valenciennes/Maubeuge permet une desserte de plusieurs villes et villages : Orchies, Landas, Rosult, Saint-Amand et Valenciennes. Une seconde ligne traverse le sud du Parc, reliant Douai à Valenciennes par Wallers, Raismes et Beuvrages. Ces infrastructures sont complémentaires d'autres modes de transport, ce qui a conduit à Orchies et Saint-Amand-les-Eaux à la réalisation de **pôles multi-modaux** associant gare ferroviaire, station de bus et aire de stationnement pour voitures.

#### Les voies fluviales

L'Escaut canalisé joue un rôle de voie d'eau structurante, permettant le transport fluvial entre le nord de la France et le Benelux. La Scarpe, qui par le passé a servi de nombreux échanges, se tourne plutôt vers une navigation touristique. Un port de plaisance est ainsi en création à Saint-Amand-les-Eaux. ■

### Les projets

Quelques projets routiers et ferroviaires sur le Parc et le canal Seine-Nord.

#### Voies routières

Des contournements de centres-villes sont planifiés sur Marchiennes, Aubry-du-Hainaut, Valenciennes, Péruwelz (B)... Une création de voirie alternative à la RD 938 **entre Douai et Orchies**, avec un tracé potentiel sur le territoire, est à l'étude par les services du Conseil Général et de l'Etat.

#### Voies ferroviaires

Le passage de la ligne TER Lille-Maubeuge en une **ligne TER à Grande Vitesse** est également à l'étude par le Conseil Régional. Avec pour ambition d'améliorer les temps de transport et leur efficacité, ce type de projet se présente comme une alternative à l'autoroute et à l'usage des véhicules personnels dans les déplacements.

#### Voies fluviales

Une réflexion est menée concernant la remise en service pour le transport de marchandises du Canal Condé-Pommeroeul. Cette réalisation s'intégrera au projet Seine-Escout à grand gabarit. Celui-ci a pour objectif de relier le Bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais par le canal Seine-Nord Europe. Le but sera de connecter ces deux secteurs économiques importants au Benelux et au reste de l'Europe. Le futur canal à grand gabarit permettra le transport de fret (bateaux jusqu'à 4 400 tonnes), aujourd'hui impossible du fait du calibre des voies à petit gabarit (bateaux de 250 à 650 tonnes). Sur ses 106 km de long, le canal Seine-Nord Europe s'inscrit pour 26 km dans la région Nord-Pas-de-Calais. ■

### Les grandes tendances dans les déplacements

Les flux de déplacements liés au travail entre le territoire et ses environs montrent des répartitions géographiques distinctes.

Espace de transit entre grandes agglomérations, le Parc n'en est pas moins un espace où l'on se rend en visiteur pour diverses activités touristiques ou de loisirs de plein air, ou en habitant pour y vivre lorsque l'on travaille à l'extérieur.

En effet, de nombreux habitants du Parc se dirigent quotidiennement dans les grandes agglomérations pour travailler, avec une répartition toutefois assez claire des déplacements. Le **sud et le pays de Condé** concentrent leurs déplacements vers **Valenciennes**, qui attire la majorité des actifs travaillant hors Parc. Le **nord du territoire** est plutôt sous l'influence diffuse de l'**aire urbaine de Lille**, concernant toutes les communes au nord d'une ligne Saint-Amand-les-Eaux/Marchiennes/Flines-lez-Râches. Enfin, l'**influence de Douai** n'est limitée qu'aux communes limitrophes de cette aire urbaine.

Les modes de transports utilisés sont variables, la voiture étant toutefois très majoritaire par rapport aux déplacements en TER ou en transports en communs, et ce du fait des infrastructures routières développées. Les modes doux restent très marginaux pour ce type de déplacements. ■

### Projet de canal Seine - Nord



BD Carto - IGN© - Paris - 2004  
PNR Scarpe-Escout© - 2007  
VNF - 2006

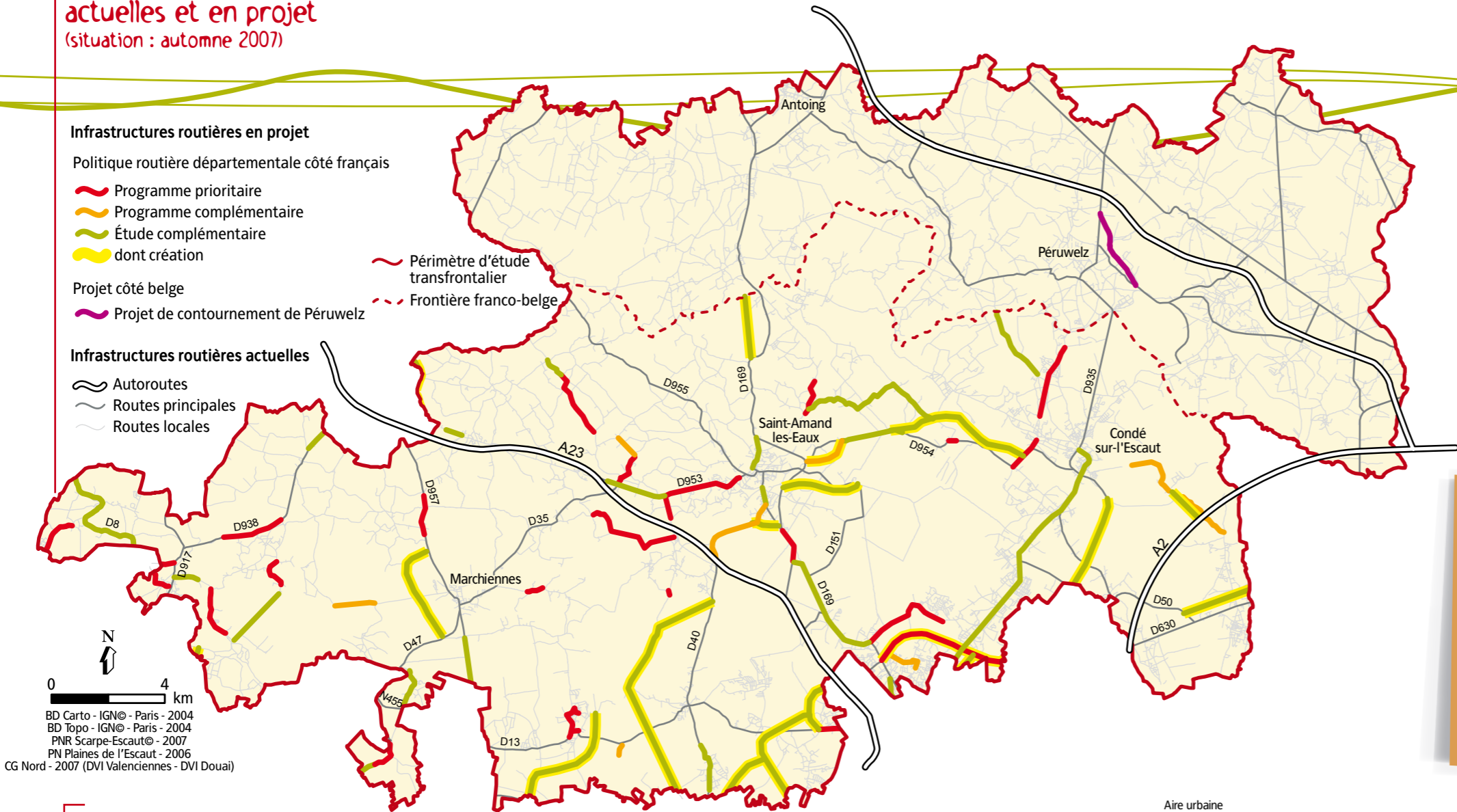
- Projet de liaison Seine-Nord
- Canal à grand gabarit
- Autres voies d'eau
- France
- Belgique
- Pays-Bas
- Périmètre d'étude transfrontalier



### Voir aussi

- p.32 - Population active
- p.104 - Réseau anthropique

Infrastructures routières  
actuelles et en projet  
(situation : automne 2007)

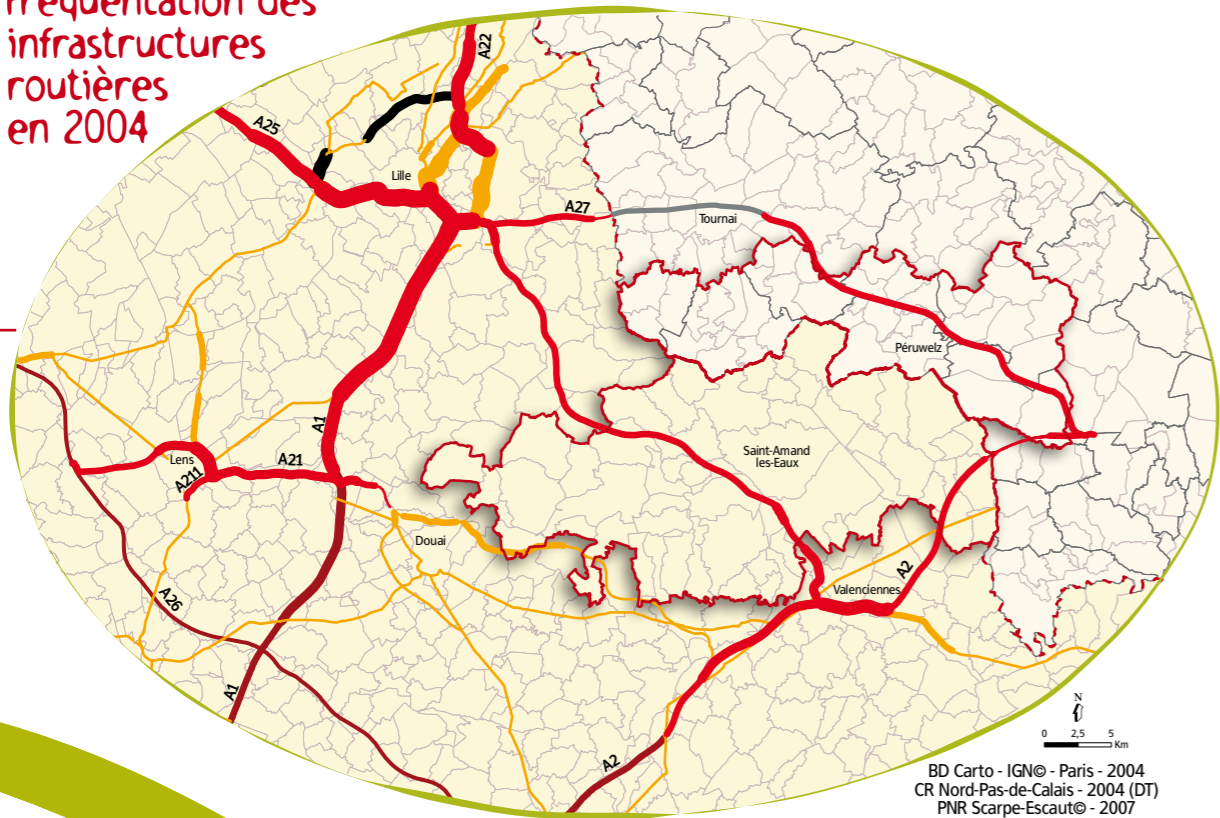


Attractivité des aires urbaines de Lille, Valenciennes et Douai - Lens pour les actifs résidant au sein du Parc

REPÈRES

Total des actifs vivant dans le Parc.....	59 616	(100 %)
Actifs vivant dans le Parc et travaillant dans leur commune de résidence .....	13 660	(23 %)
Actifs vivant dans le Parc et travaillant dans une autre commune.....	9 951	(17 %)
Actifs vivant hors parc et travaillant dans le Parc.....	36 005	(60 %)

Fréquentation des infrastructures routières en 2004



- Autoroutes non concédées
  - Autoroutes concédées
  - Routes express
  - Routes nationales
  - non renseigné
- inférieur à 25 000
- de 25 001 à 50 000
- de 50 001 à 75 000
- de 75 001 à 100 000
- supérieur à 100
- Périmètre d'étude transfrontalier
- Frontière franco-belge

