

Syndicat
Intercommunal
pour les
Transports
Urbains
de la Région
de Valenciennes

ENQUETE MENAGES-DEPLACEMENTS

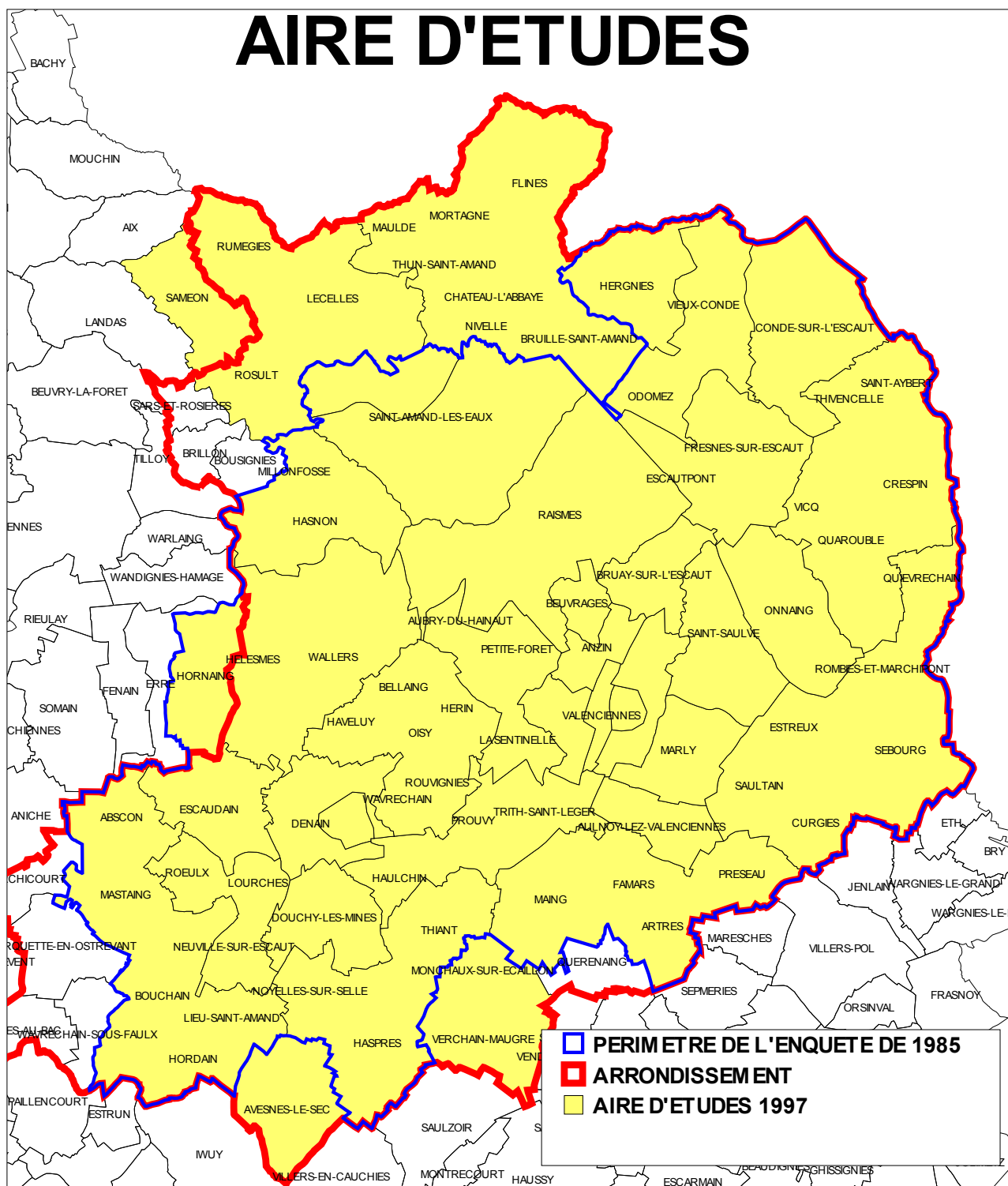
DE L'AGGLOMERATION VALENCIENNOISE 1997/1998

RAPPORT DE SYNTHESE

DE L'AGGLOMERATION VALENCIENNOISE 1997/1998.....	1
I – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES.....	5
II – MODALITÉS DE RÉALISATION.....	5
III – DÉCOUPAGE DE L'AIRE D'ÉTUDES.....	7
IV – CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES	12
IV – 1 – DONNÉES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES.....	12
IV – 2 – PROFESSION DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE.....	14
IV – 3 – MOTORISATION DES MÉNAGES.....	16
IV – 4 – UTILISATION DES DEUX ROUES.....	18
IV – 5 – NIVEAUX DE REVENUS.....	23
IV – 6 – PRATIQUES D'ACHATS DES MÉNAGES.....	23
V – CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION.....	29
V – 1 – RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON LE SEXE ET L'ÂGE.....	29
V – 2 – RÉPARTITION SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE.....	29
V – 3 – RÉPARTITION DES ACTIFS AYANT UN EMPLOI SELON LEUR PROFESSION.....	31
V – 4 – NIVEAU D'INSTRUCTION.....	33
V – 5 – POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE (PERSONNES DE 18 ANS ET PLUS).....	33
V – 6 – POSSESSION D'UN ABONNEMENT DE TRANSPORT COLLECTIF.....	33
V – 7 – POSSESSION D'UN ABONNEMENT TER.....	38
V – 8 – LES ACTIFS.....	38
V – 9 – LES SCOLAIRES (72 400) ET LES ÉTUDIANTS (10 350).....	40
VI – LES DÉPLACEMENTS.....	42
VI – 1 – RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT.....	42
VI – 2 – MOBILITÉ TOUS MODES PAR HABITANT.....	42
VI – 3 – MOBILITÉ EN VOITURE.....	44
VI – 4 – MOBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS.....	48
VI – 5 – MOBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (RÉSEAU SEMURVAL).....	49
VI – 6 – MOBILITÉ EN DEUX ROUES.....	50
VI – 7 – MOBILITÉ À PIED.....	51
VI – 8 – MOBILITÉ SELON LES CARACTÉRISTIQUES DES PERSONNES.....	53
VI – 9 – LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS.....	55
VI – 10 – MOTIFS DES DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU SEMURVAL.....	56
VI – 11 – DÉPLACEMENTS MULTIMODAUX.....	56
VI – 12 – DURÉE DES DÉPLACEMENTS.....	56
VI – 13 – LES FLUX DE DÉPLACEMENTS.....	58
VI – 14 – RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS.....	63
VI – 15 – STATIONNEMENT.....	67

VII – CLIENTÈLE DES MODES.....	76
VII –1 – UTILISATION DU DEUX ROUES.....	76
VII –2 – UTILISATION LA VOITURE CONDUCTEUR.....	77
VII –3 – UTILISATION LA VOITURE PASSAGER.....	77
VII –4 – UTILISATION DU RÉSEAU SEMURVAL.....	77
VIII – OPINIONS.....	78
VIII – 1 – PROBLÈMES POSÉS PAR DIFFÉRENTS POINTS QUI FONT PARTIE DE LA VIE LOCALE.....	78
VIII – 2 – PROBLÈMES POSÉS PAR DIFFÉRENTS POINTS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION	
.....	79
VIII – 3 – SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA CIRCULATION EN VILLE	80
VIII – 4 – OPINIONS SUR DIFFÉRENTES AFFIRMATIONS.....	81
VIII – 5 – RAISONS D’UTILISATION DU RÉSEAU SEMURVAL.....	82
VIII – 6 – LES AMÉLIORATIONS POSSIBLES DU RÉSEAU SEMURVAL.....	83
VIII – 7 – LES RAISONS DE NON-UTILISATION DU RÉSEAU SEMURVAL	84
VIII – 8 – LES RAISONS DE NON-UTILISATION DU RÉSEAU TER.....	85

AIRE D'ETUDES



En 1997/1998, le Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de VALENCIENNES (SITURV), avec le concours financier de l'État, a mené une enquête sur les déplacements des personnes résidant dans la région de VALENCIENNES. Cette enquête fait suite à l'enquête de même type menée en 1985.

I – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Comme en 1985, l'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Elle a été effectuée auprès d'un échantillon de 2 503 ménages résidant dans une aire d'études plus large que le périmètre du SITURV et comprenant 77 communes. Cette aire d'études est plus large que celle de l'enquête de 1985 : elle comprend en plus, 11 communes de l'amandinois au nord et les communes d'AVESNES-LE-SEC, MONCHEAUX et VERCHAIN-MAUGRÉ au sud. L'échantillon enquêté a été obtenu par un tirage aléatoire effectué sur 33 secteurs géographiques à partir du fichier du recensement de la population de 1990 et d'une base de logements neufs construits depuis 1990.

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- Les enquêtes ont été réalisées au domicile des personnes enquêtées, par des enquêteurs spécialement formés,
- Tous les individus, âgés d'au moins 5 ans, habitant dans le logement ont été interrogés en personne,
- Tous les déplacements, réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée ont été recensés.

Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée ont été relevées de manière précise et tous les modes de déplacement ont été pris en compte, y compris la marche à pied.

Au total, 6 779 personnes de plus de 4 ans ont été interrogées et 24 050 déplacements ont été recensés.

Les questionnaires ont été construits à partir des questionnaires dits « standard CERTU » complétés de manière relativement légère pour tenir compte des préoccupations spécifiques du SITURV.

II – MODALITÉS DE RÉALISATION

L'enquête a été confiée à l'INSEE et au CETE Nord-Picardie dans le cadre d'une convention tripartite liant ces deux organismes au SITURV.

• La préparation de l'enquête

Elle a été assurée conjointement par l'INSEE et le CETE. Le CETE a été plus particulièrement chargé de la conception des découpages utilisés lors de l'enquête et de celle des questionnaires. L'INSEE a effectué la mise en forme des questionnaires, le tirage de l'échantillon d'enquête, le recrutement des enquêteurs. La formation de ces enquêteurs a été assurée par l'INSEE avec le concours du CETE pour la partie déplacements.

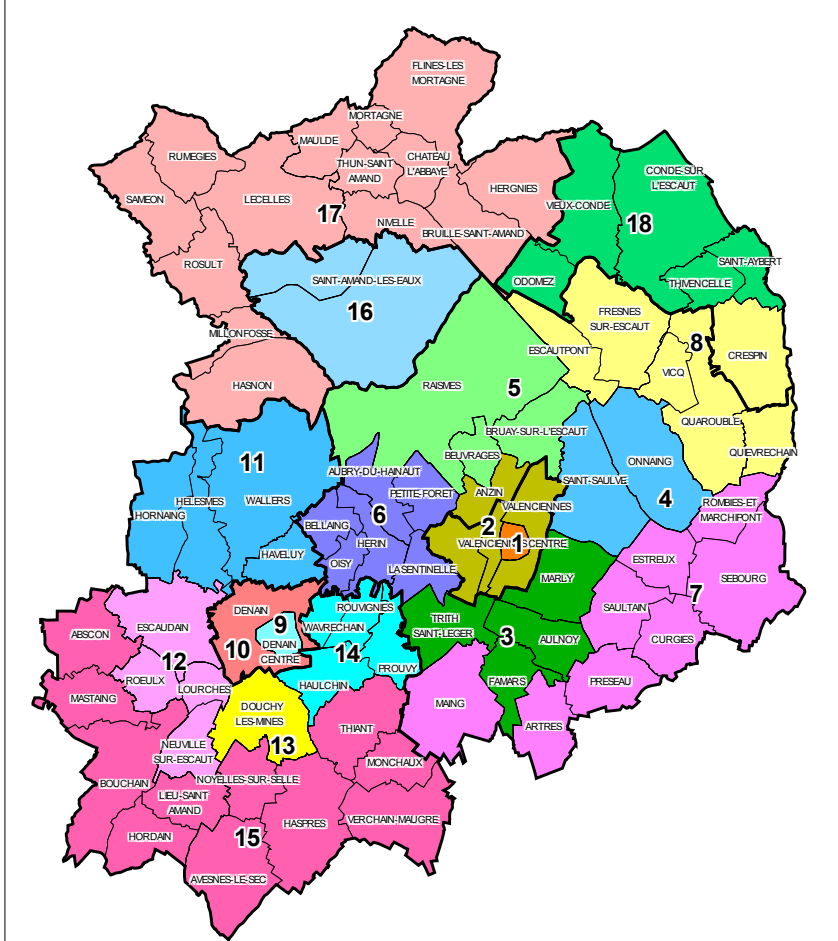
• La réalisation « terrain »

Elle a été réalisée par l'INSEE, le CETE apportant son concours pour le suivi et le contrôle de la qualité des enquêtes.

DECOUPAGE DE TIRAGE EN 33 ZONES



DECOUPAGE EN 18 ZONES



Les enquêtes ont été effectuées d'octobre 1997 à janvier 1998.

L'INSEE a assuré la saisie et le contrôle informatiques des questionnaires sur la base de tests de validité définis par le CETE. L'INSEE a ensuite fourni au CETE les fichiers d'une part sous la forme « standard CERTU », d'autre part sous une forme complète incluant les questions spécifiques.

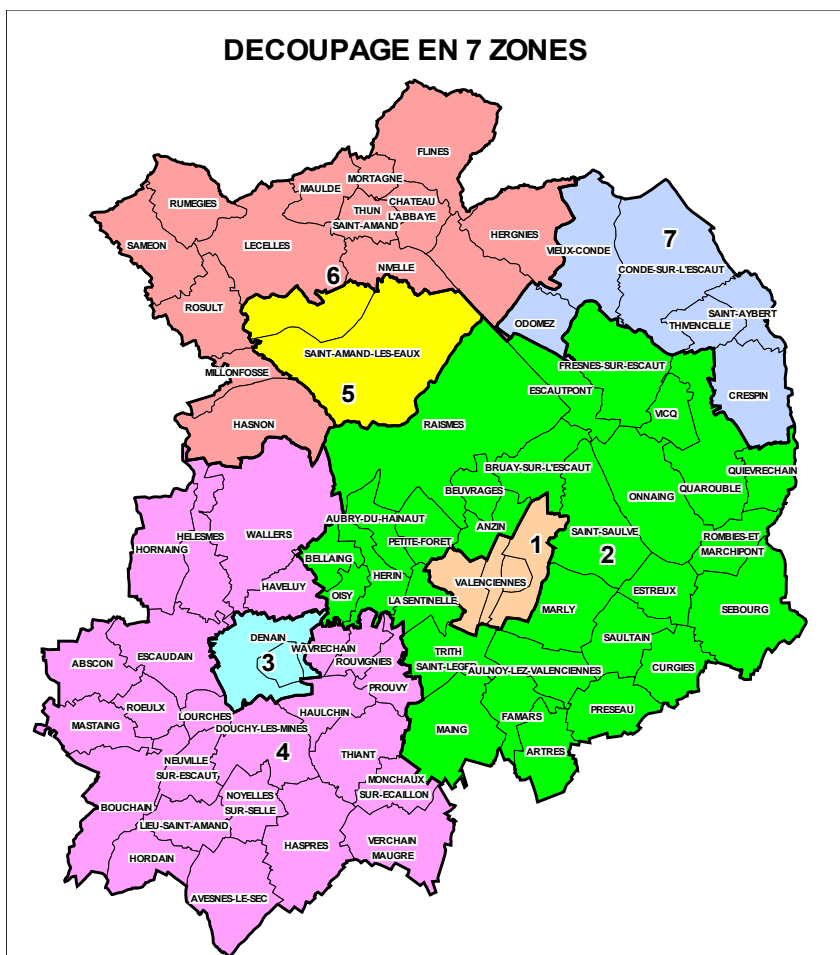
- **L'exploitation des fichiers**

Le CETE assure l'exploitation des fichiers. Il a dans un premier temps réalisé l'exploitation « standard CERTU ». Le présent rapport présente les premières analyses des résultats de l'enquête en prenant également en compte les questions spécifiques.

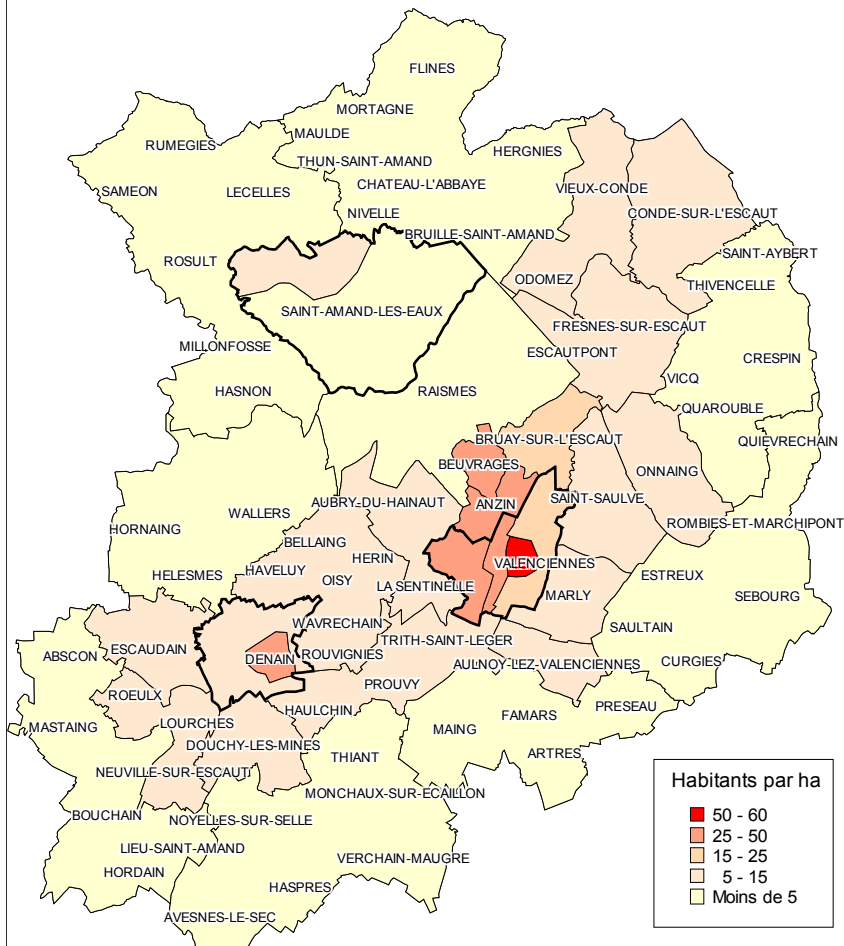
III – DÉCOUPAGE DE L'AIRE D'ÉTUDES

Le périmètre de l'enquête a été découpé en 33 secteurs (voir plan page ci-contre) utilisés pour le tirage de l'échantillon. Ces secteurs ont été eux-mêmes découpés en 153 « zones fines » (y compris des générateurs particuliers comme les hypermarchés, les lycées, les grosses entreprises) utilisées pour le repérage précis des origines et destinations des déplacements. Pour les exploitations, des focalisations du découpage en secteurs ont été établies :

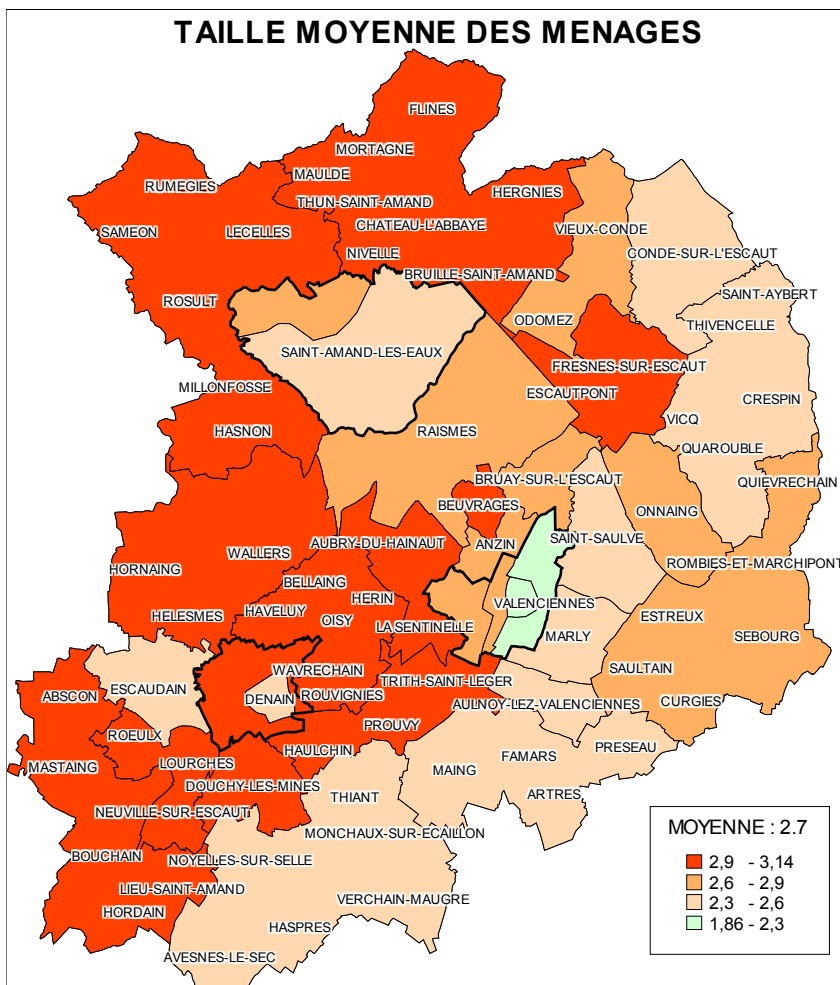
- **Un regroupement en 18 zones (voir plan ci-contre)**
- **Un regroupement en 7 zones (voir plan ci-dessous).**



DENSITE DE POPULATION



TAILLE MOYENNE DES MENAGES



IV – CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES

IV – 1 – Données socio-démographiques

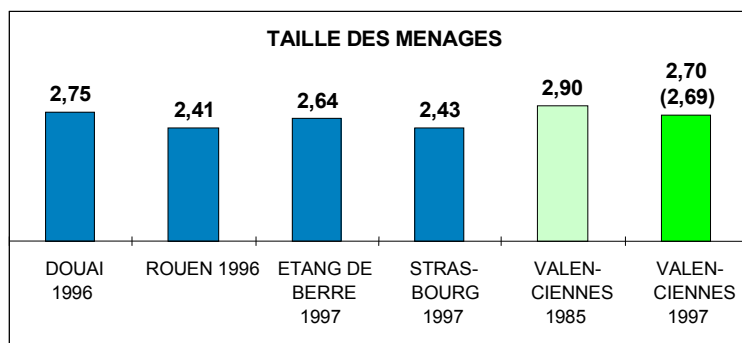
- L'aire d'études compte 334 000 habitants sur une surface de 617 km².

La densité moyenne est de 5,4 habitants par hectare, ce qui est sensiblement plus élevé que les moyennes nationale (1,1 habitants par hectare) et régionale (3,2 habitants par hectare). Seules les communes de VALENCIENNES, ANZIN, BEUVRAGES et DENAIN dépassent le seuil des 25 habitants à l'hectare avec une pointe dans l'hypercentre de VALENCIENNES (60 habitants par ha). Les parties sud-est et nord-ouest de l'aire d'études sont très peu denses (moins de 5 habitants à l'hectare).

La population est en légère baisse depuis l'enquête de 1985 puisque, sur le périmètre de 1985, elle était de 328 600 à l'époque contre 318 400 en 1997.

- L'aire d'études comprend 123 475 ménages.

Chaque ménage compte donc en moyenne 2,70 personnes. Cette **taille moyenne des ménages** est relativement élevée comparé aux autres agglomérations



françaises. Ce taux élevé s'explique entre autres par la non décohabitation des jeunes qui restent chez leurs parents à cause du chômage. La taille moyenne des ménages de la ville de VALENCIENNES est sensiblement plus faible avec une taille voisine de 1,9 pour l'hypercentre et de 2,3 pour la

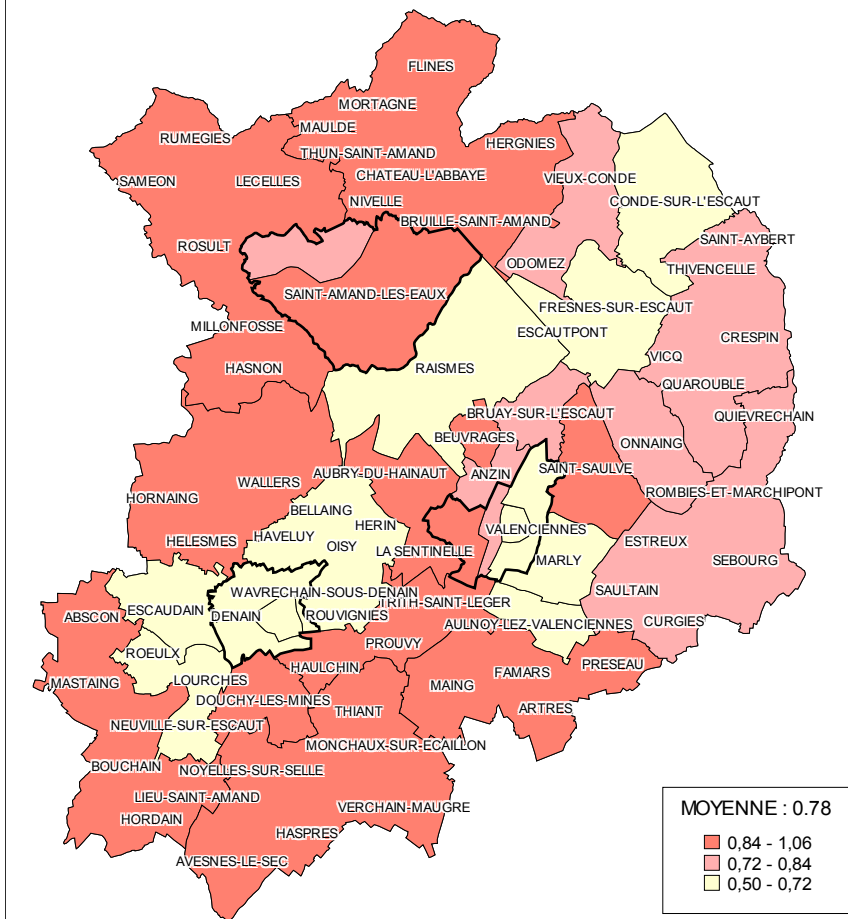
partie est. Dans l'hypercentre de DENAIN, la taille des ménages est également plus faible (2,53) mais dans une moindre mesure.

Comme partout en France, la taille moyenne des ménages est en baisse sensible puisqu'elle était de 2,90 en 1985 contre 2,69¹ en 1997 sur le périmètre de l'enquête de 1985.

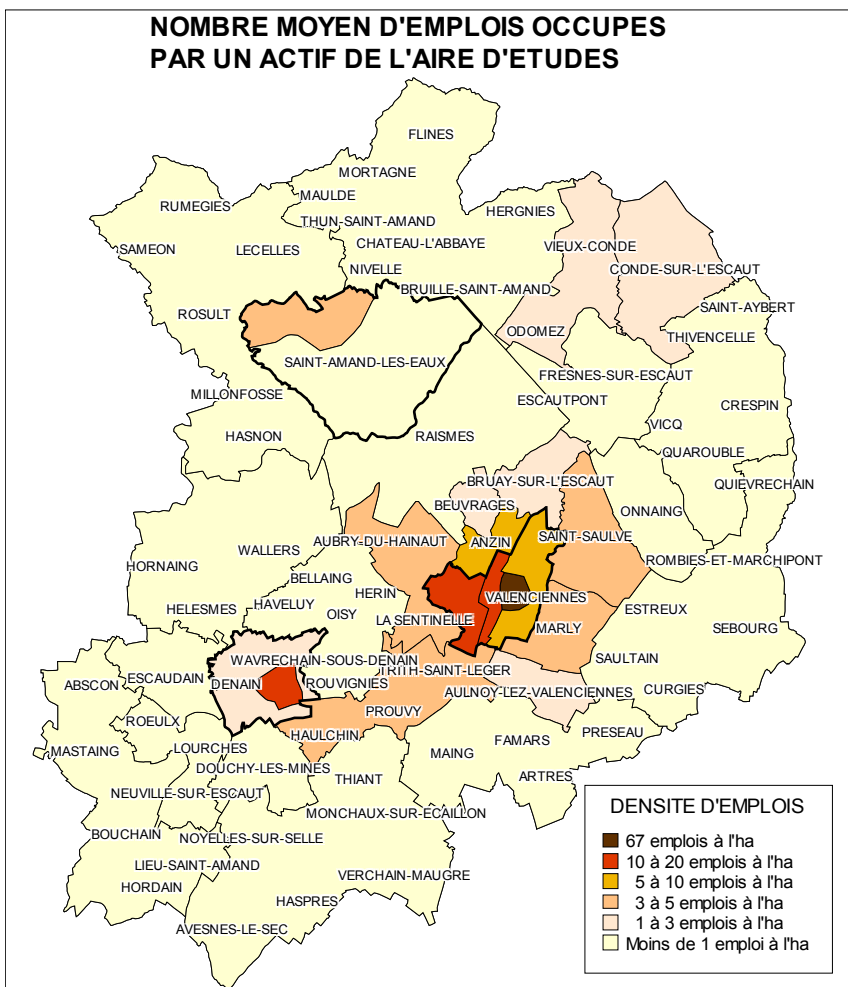
Les ménages composés de une ou deux personnes représentent 55% du total. Seulement 13% des ménages ont plus de 4 personnes.

¹ Sur les graphiques, le chiffre indiqué entre parenthèses au dessus de la colonne VALENCIENNES 1997 concerne le périmètre de l'enquête de 1985.

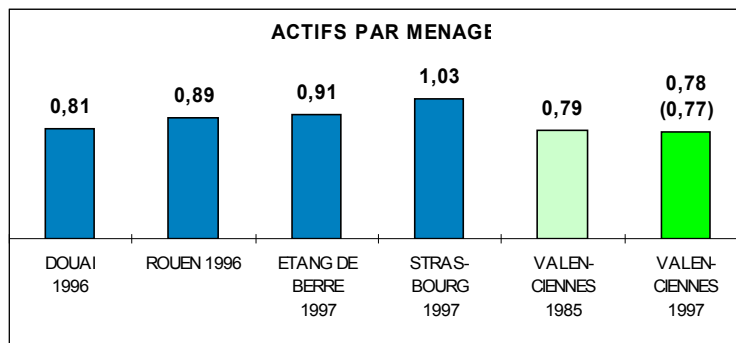
NOMBRE MOYEN D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI PAR MENAGE



NOMBRE MOYEN D'EMPLOIS OCCUPES PAR UN ACTIF DE L'AIRE D'ETUDES



- Le nombre d'actifs ayant un emploi s'élève à 96 378 soit un nombre moyen de 0,78 actif par ménage.



Par rapport aux autres agglomérations, ce chiffre est très faible. Il n'a pourtant que peu baissé depuis 1985 (0,79 en 1985 contre 0,77 en 1997 sur le périmètre de l'enquête de 1985).

Les écarts entre les zones sont importants puisque le nombre d'actifs par ménage varie de 0,51 à 1,05 avec des chiffres assez faibles pour les villes centres de VALENCIENNES et DENAIN, les banlieues nord-est et sud-ouest de DENAIN, les secteurs de MARLY et d'AULNOY et ceux de CONDE et FRESNES. Les proportions sont par contre souvent élevées dans les secteurs ouest et nord-ouest de l'aire d'études.

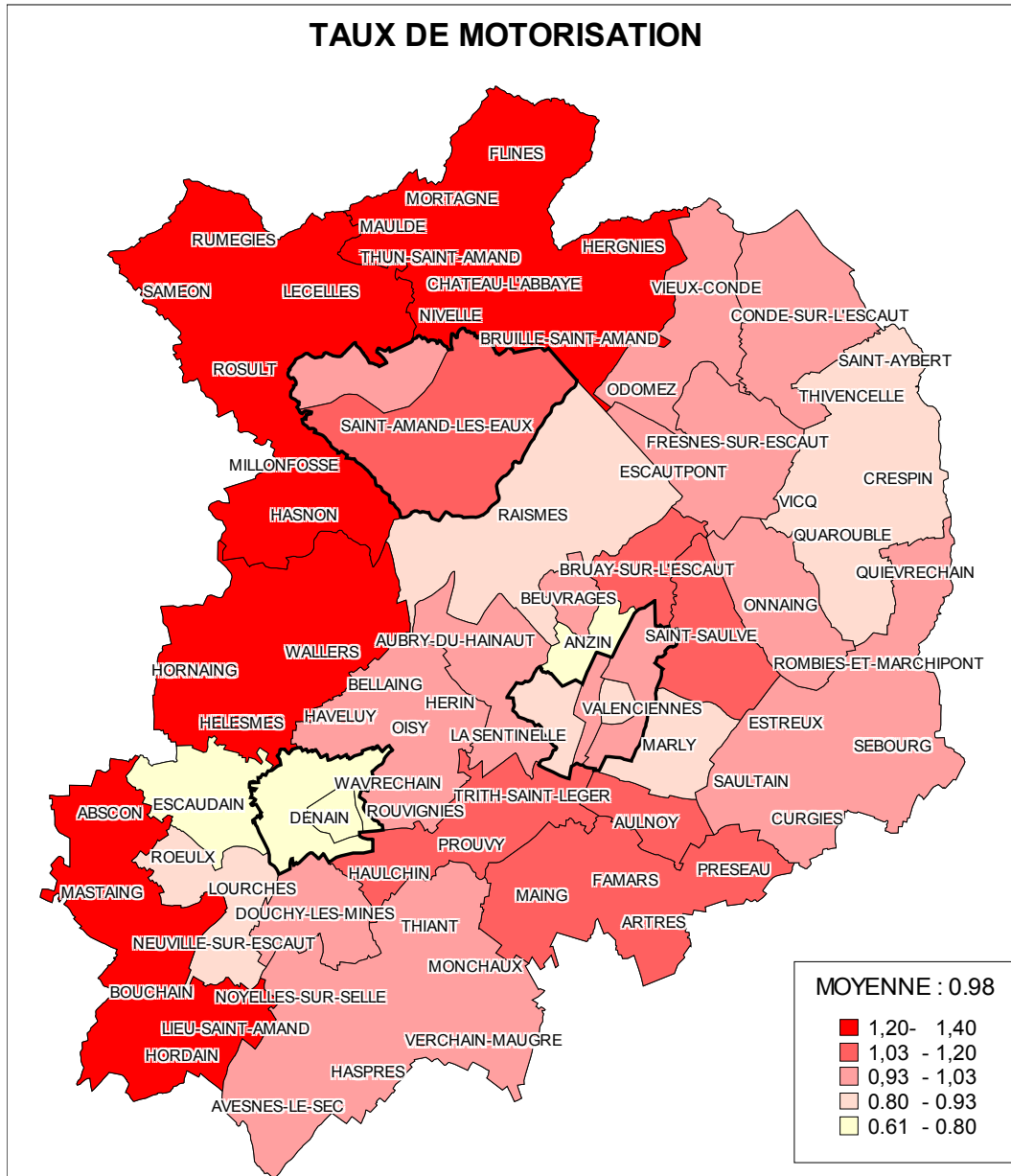
- La carte des densités d'emplois montre d'importantes variations selon les secteurs avec un chiffre très élevé pour l'hypercentre de VALENCIENNES. Loin derrière, on trouve l'hypercentre de DENAIN et ses secteurs ouest de VALENCIENNES. Les densités d'emplois sont par contre, faibles dans les secteurs situés au nord-est (CONDE, VIEUX-CONDE, FRESNES).

IV – 2 - Profession de la personne de référence

La répartition globale selon l'occupation de la personne de référence est la suivante :

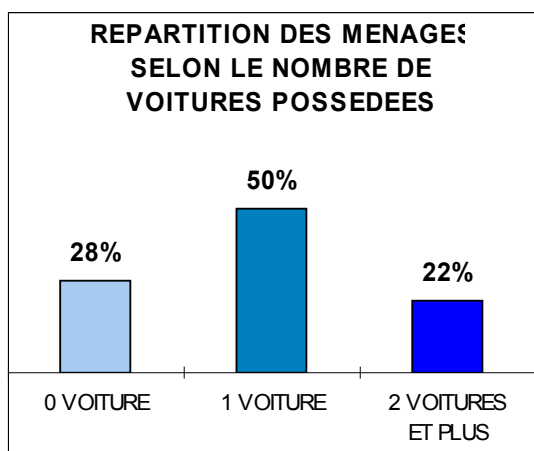
- Actifs 48%, (51% en 85) dont
 - Agriculteurs, 0.3%, (0.5%)
 - Artisans, commerçants, chefs d'entreprise, 2.6%, (3.9%)
 - Professions libérales, cadres, 5.8%, (6.1%)
 - Professions intermédiaires, techniciens, contremaîtres, 9.0%, (9.1%)
 - Employés, 9.0%, (11%)
 - Ouvriers, 21%, (21%)
- Retraités, 33%, (36% en 85)
- Demandeurs d'emploi, 8.6%, (4.6%)
- Autres inactifs, 11%, (8.7%)

TAUX DE MOTORISATION



IV – 3 – Motorisation des ménages

- Taux d'équipement

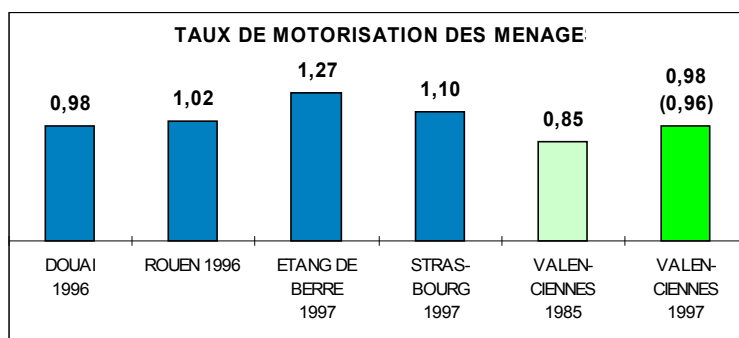


Sur l'ensemble de l'aire d'études, 72% des ménages possèdent au moins une voiture, 22% au moins deux voitures, 28% aucune. Ce taux d'équipement est relativement faible puisqu'avec 28% de ménages non équipés, VALENCIENNES se situe en retrait de DOUAI (26%) dont la situation est également plutôt en retrait par rapport à la moyenne nationale.

Le taux d'équipement est lié à la taille du ménage : il est de 38% pour les ménages d'une personne, de 80% pour les ménages de deux personnes et de 85% pour les ménages de trois personnes et plus.

- Taux de motorisation

Le nombre moyen de véhicules possédés par ménage est de 0,98. Par rapport aux



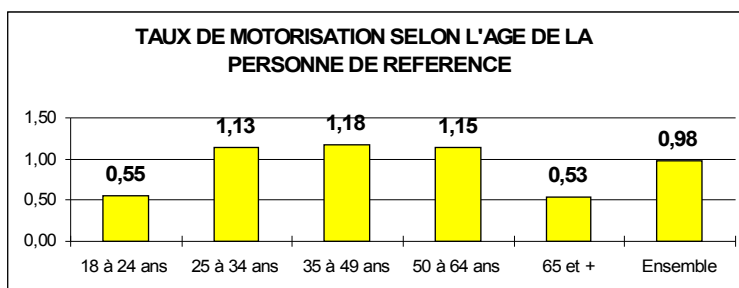
agglomérations retenues pour les comparaisons, ce taux est plutôt faible ; il se situe au même niveau que celui observé à DOUAI. Il est néanmoins en progression sensible depuis 1985.

Variant de 0,61 à 1,4, le taux de motorisation est très différent selon les zones.

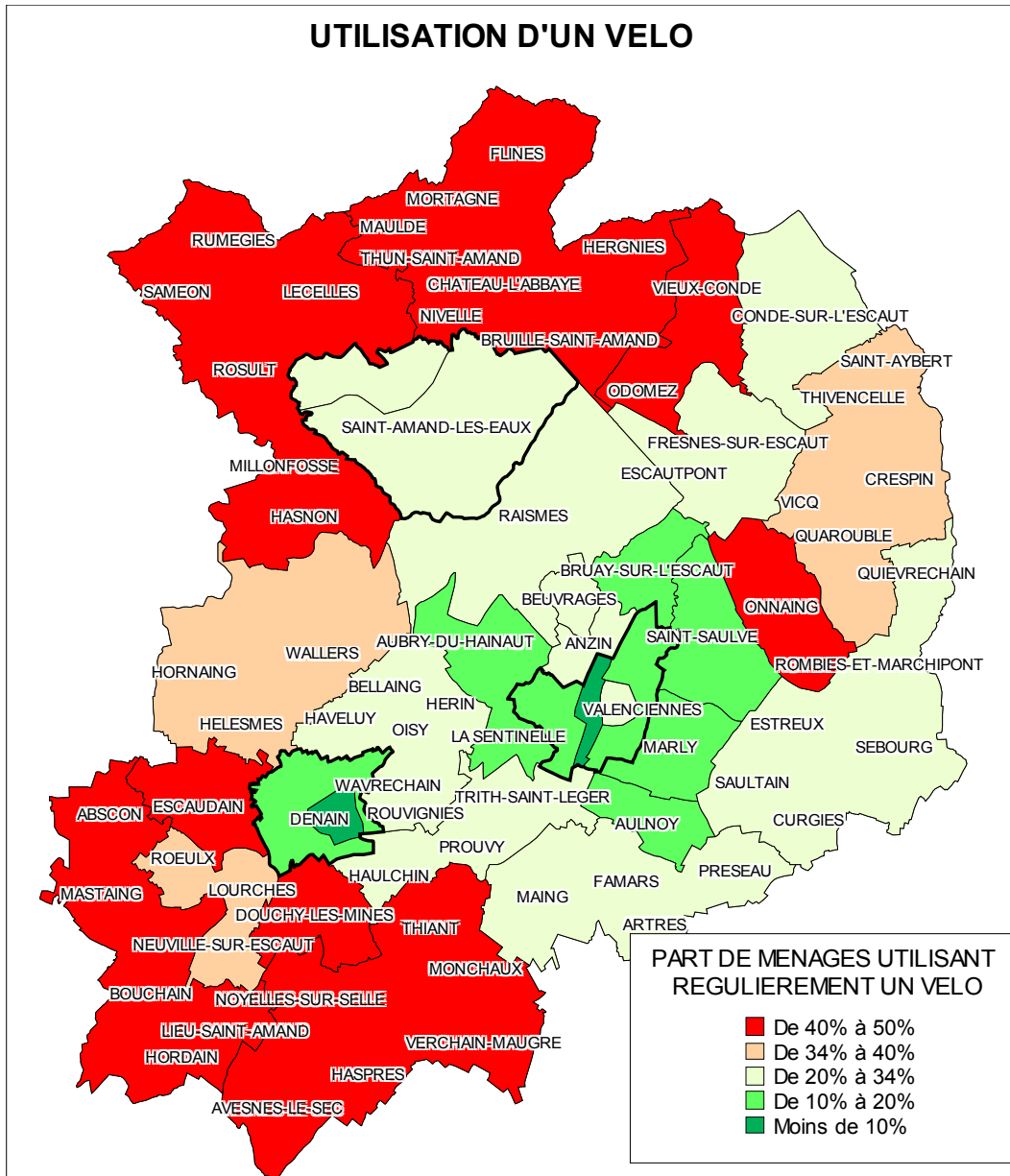
Il est assez faible dans l'hypercentre de VALENCIENNES, très faible à DENAIN, ESCAUDAIN et ANZIN et généralement élevé dans les communes périphériques plus rurales.

- Taux de motorisation selon l'âge de la personne de référence

Le taux de motorisation est très lié à l'âge de la personne de référence du ménage.



UTILISATION D'UN VELO



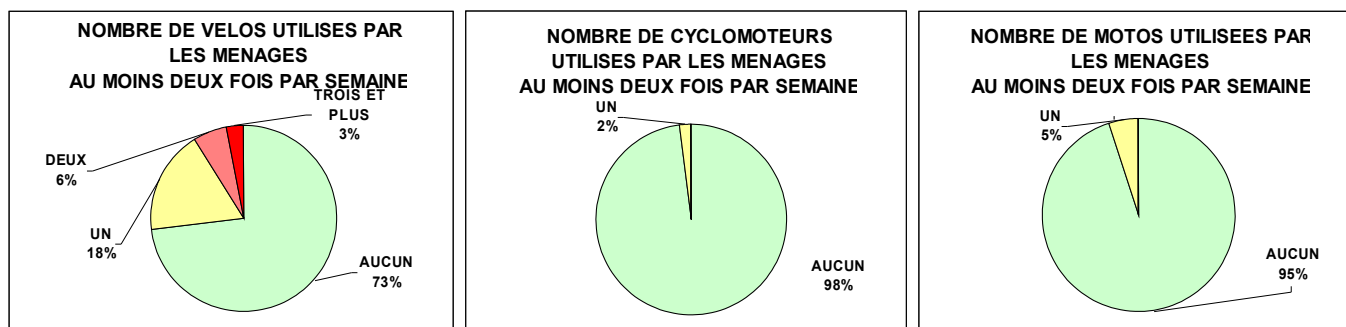
- **Stationnement des véhicules la nuit**

Sur l'ensemble :

- 76% des véhicules stationnent dans un garage, un box ou un emplacement réservé,
- 18% dans la rue,
- 4% dans un parking public ouvert,
- 1% sur un emplacement interdit.

Dans 16% des cas, ce stationnement est payant.

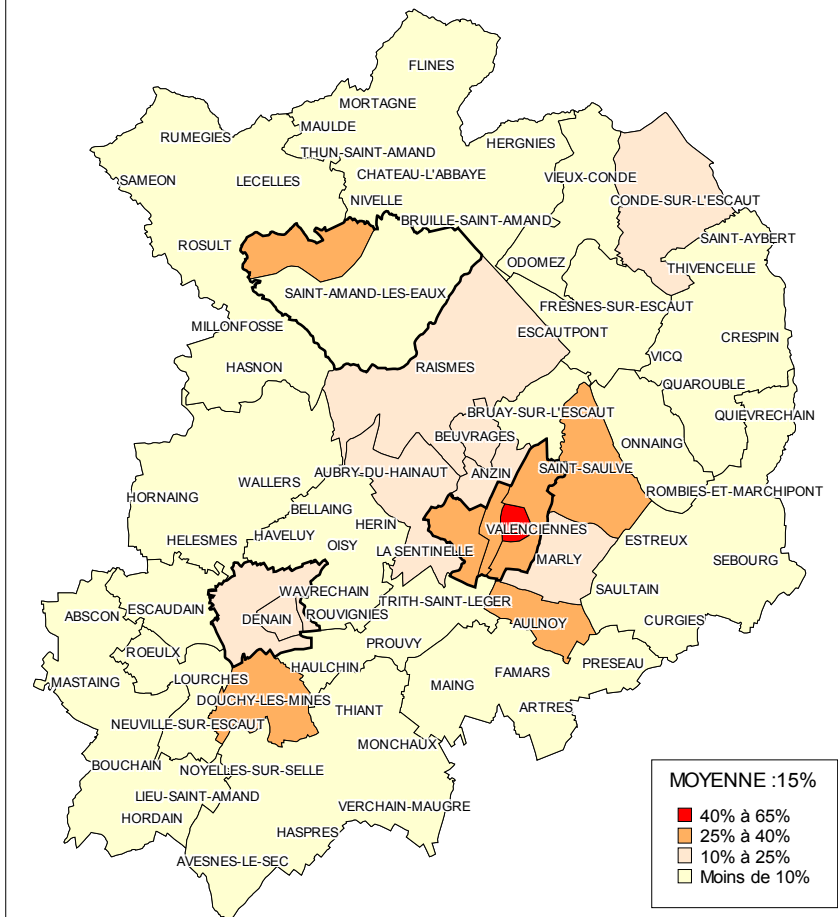
IV – 4 – Utilisation des deux roues



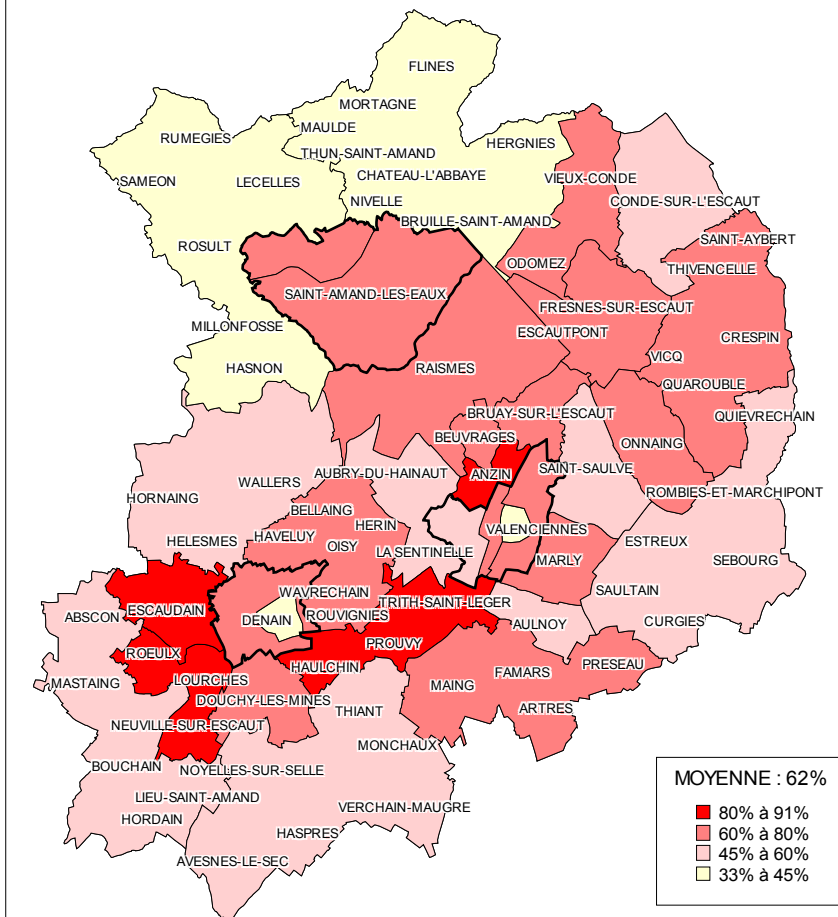
Si un peu plus d'un ménage sur trois utilise régulièrement au moins un vélo, les cyclomoteurs (deux roues inférieures à 50 cm³) sont très peu utilisés et les motos (deux roues supérieures à 50 cm³) à peine plus. On peut noter que, à DOUAI, l'usage du vélo et du cyclomoteur est sensiblement plus élevé (respectivement 40% et 7% de ménages utilisateurs réguliers).

Sur la carte ci-contre, on peut voir que l'usage du vélo est généralement faible dans les secteurs les plus denses. Il est, par contre, nettement plus fort dans les secteurs ruraux de l'amandinois, à VIEUX-CONDÉ et dans les secteurs sud-ouest de l'aire d'études.

PART DE LOGEMENTS COLLECTIFS

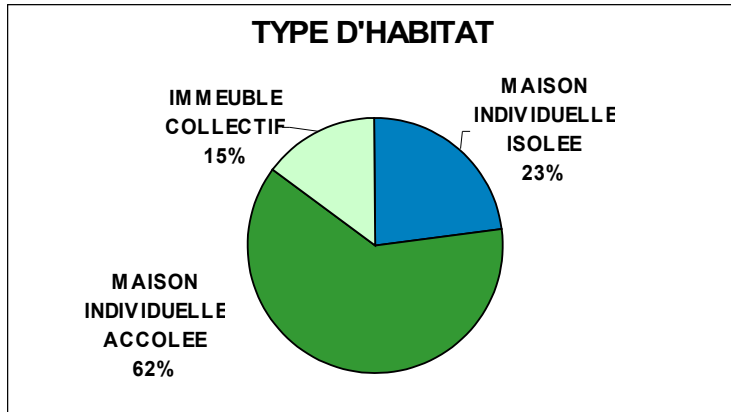


PART DE LOGEMENTS INDIVIDUELS ACCOLES



IV – 4 – Type d'habitat et statut d'occupation

• Type d'habitat

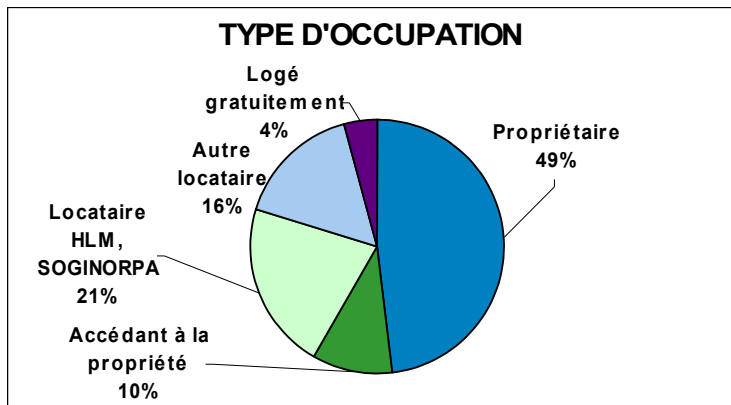


Ancien bassin minier, l'aire d'études se caractérise par une forte part de logements individuels accolés.

Sur les cartes ci-contre on voit que les logements collectifs se situent essentiellement sur VALENCIENNES (forte proportion dans l'hyper-centre : 63%), LA SENTINELLE, SAINT-

SAULVE, AULNOY, DOUCHY et SAINT-AMAND. Elle est assez faible à DENAIN. La part de logements individuels accolés est élevée partout sauf dans les centres de VALENCIENNES et de DENAIN, ainsi que dans l'amandinois hors SAINT-AMAND.

• Type d'occupation



La part de propriétaires est élevée.

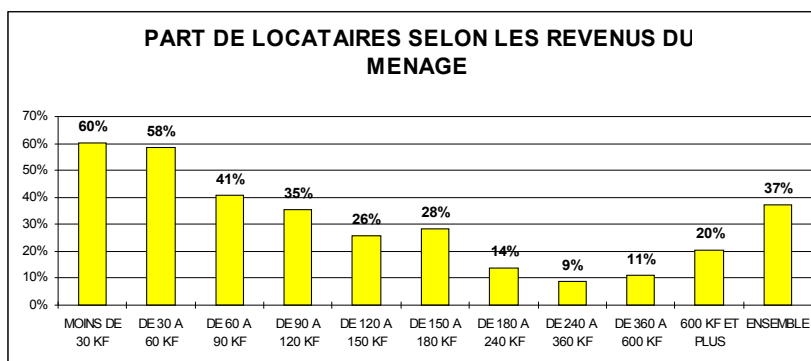
Par ailleurs :

- 98% des propriétaires résident en logement individuel,
- 99% des accédants à la propriété résident en logement individuel,
- 45% des locataires HLM (y compris SOGINORPA) résident en collectifs, mais

la plus grande part (53%) réside en logements individuels accolés,

- 62% des autres locataires résident en logement individuel accolé,
- 68% des logés gratuitement résident en logement individuel accolé.

• Part de locataires selon les revenus du ménage



La part de ménages locataires de leur résidence principale est décroissante avec le niveau de revenus du ménage.

IV – 5 – Niveaux de revenus

Seulement 17% des ménages ont refusé de fournir leur niveau de revenus.

Parmi les ménages ayant répondu :

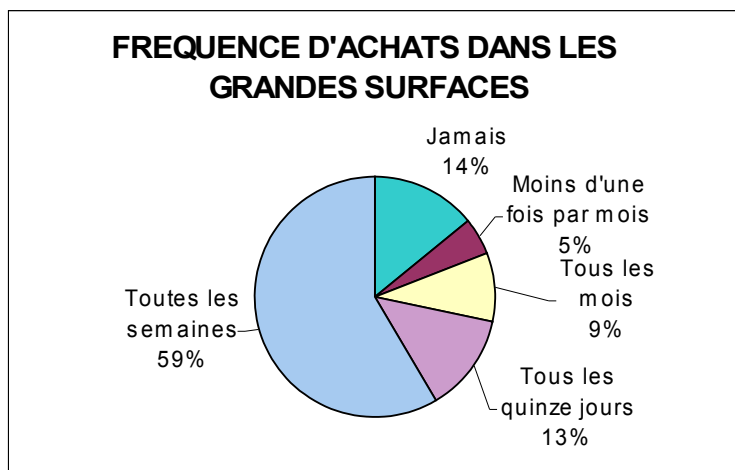
- 9% ont déclaré gagner moins de 30 000F par an,
- 29% moins de 60 000F,
- 50% moins de 90 000F,
- 68% moins de 120 000F,
- 80% moins de 150 000F,
- 87% moins de 180 000F,
- 95% moins de 240 000F,
- 5% plus de 240 000F.

Ces niveaux de revenus sont faibles : l'enquête réalisée à DOUAI en 1996 donnait 25% de ménages ayant un revenu inférieur à 60 000 francs.

Des différences importantes existent entre les secteurs de l'agglomération :

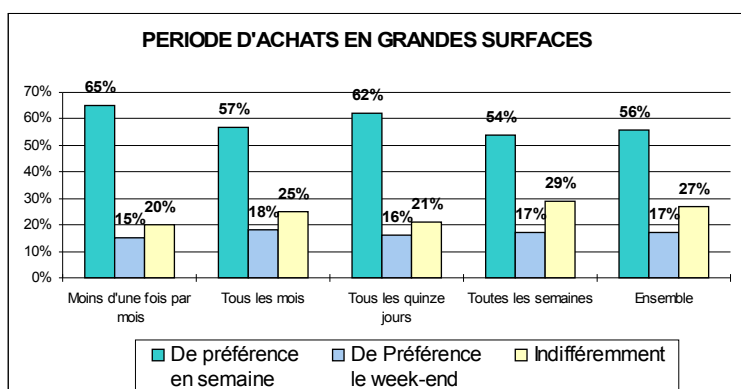
- Ils sont particulièrement faibles à DENAIN et dans les secteurs de LOURCHES, HAVELUY – ROUVIGNIES, RAISMES et BEUVRAGES.

IV – 6 – Pratiques d'achats des ménages



La plupart des ménages effectue régulièrement des achats en hypermarché ou grandes surfaces :

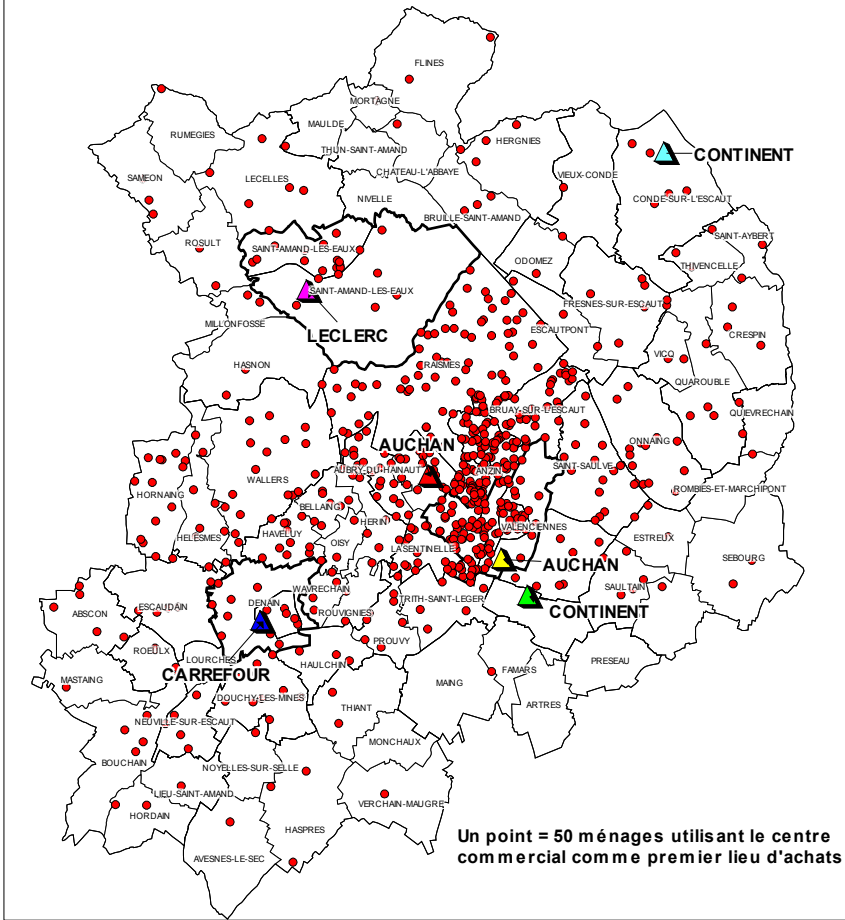
- seulement 14% des ménages ne fréquentent jamais ce type de commerce (mais il n'est que de 7% à DOUAI),
- 72% des ménages les fréquentent au moins une fois tous les 15 jours (84% à DOUAI).



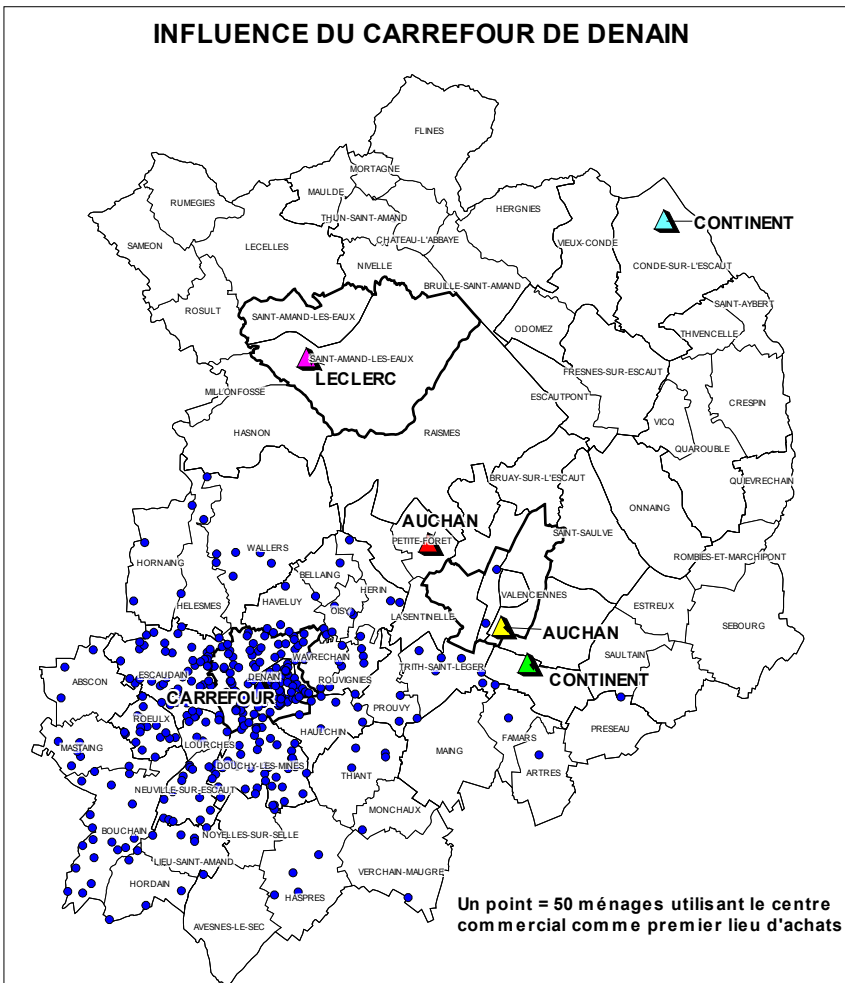
Globalement, les ménages préfèrent effectuer leurs achats en grandes surfaces en semaine. Les ménages se rendant en grandes surfaces toutes les semaines ont des préférences un peu moins marquées (29% d'indifférents, 54% seulement préférant effectuer leurs achats en semaine).

Le Centre commercial le plus cité comme premier lieu d'achats est le centre Auchan de PETITE FORET (fréquenté par 33 000 ménages) suivi du Carrefour de DENAIN (18 000 ménages), du centre Auchan de VALENCIENNES sud (15 500 ménages), du Continent d'AULNOY (13 300 ménages), du Continent de CONDÉ (12 100 ménages) et du centre Leclerc de SAINT-AMAND (8 400 ménages).

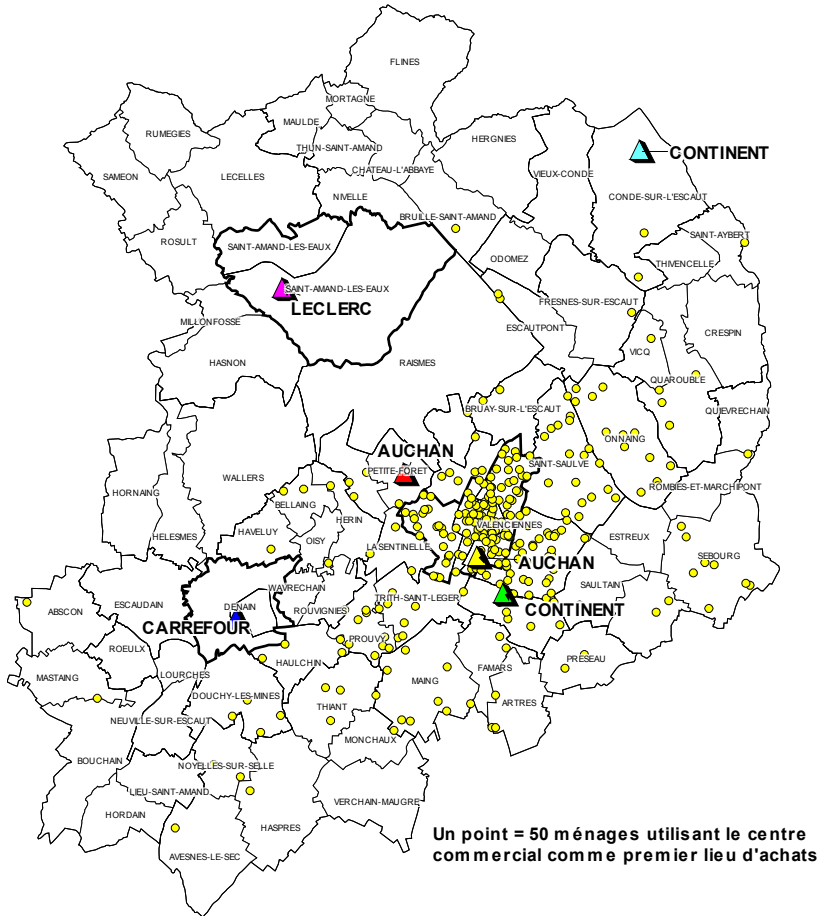
INFLUENCE D'AUCHAN PETITE FORET



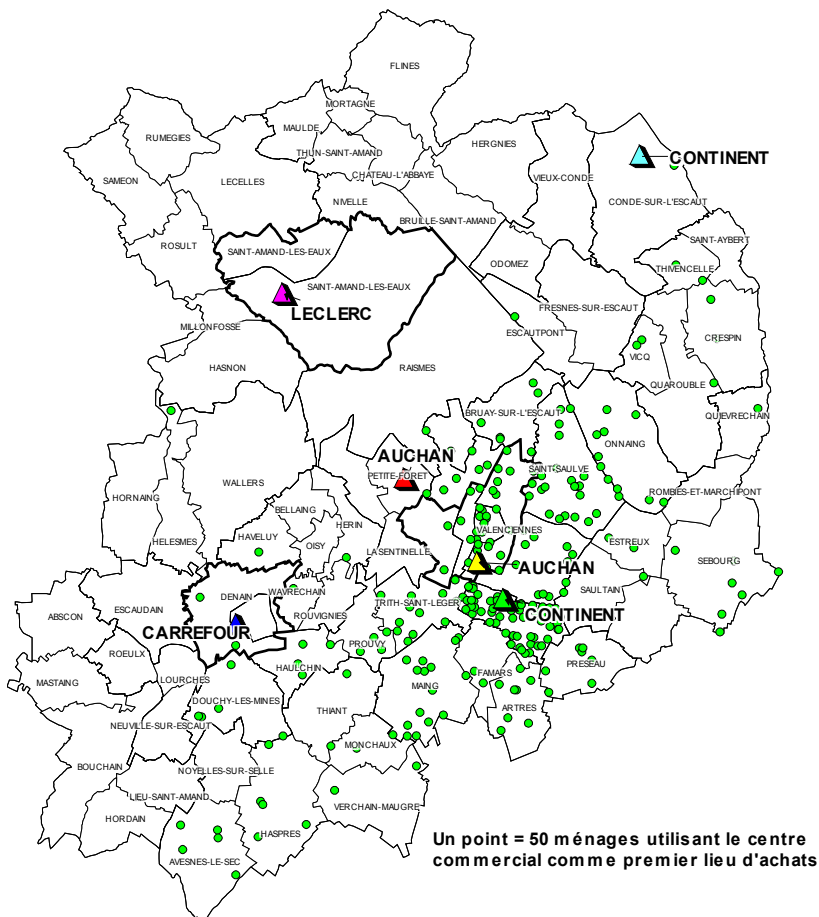
INFLUENCE DU CARREFOUR DE DENAIN



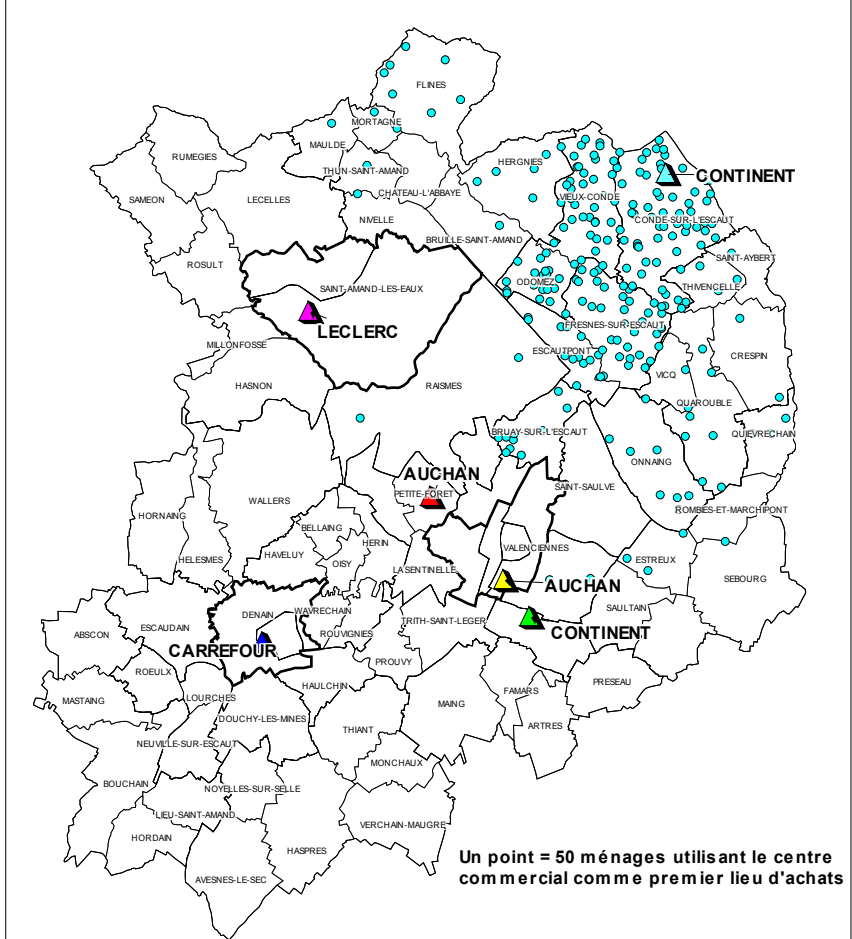
INFLUENCE D'AUCHAN VALENCIENNES SUD



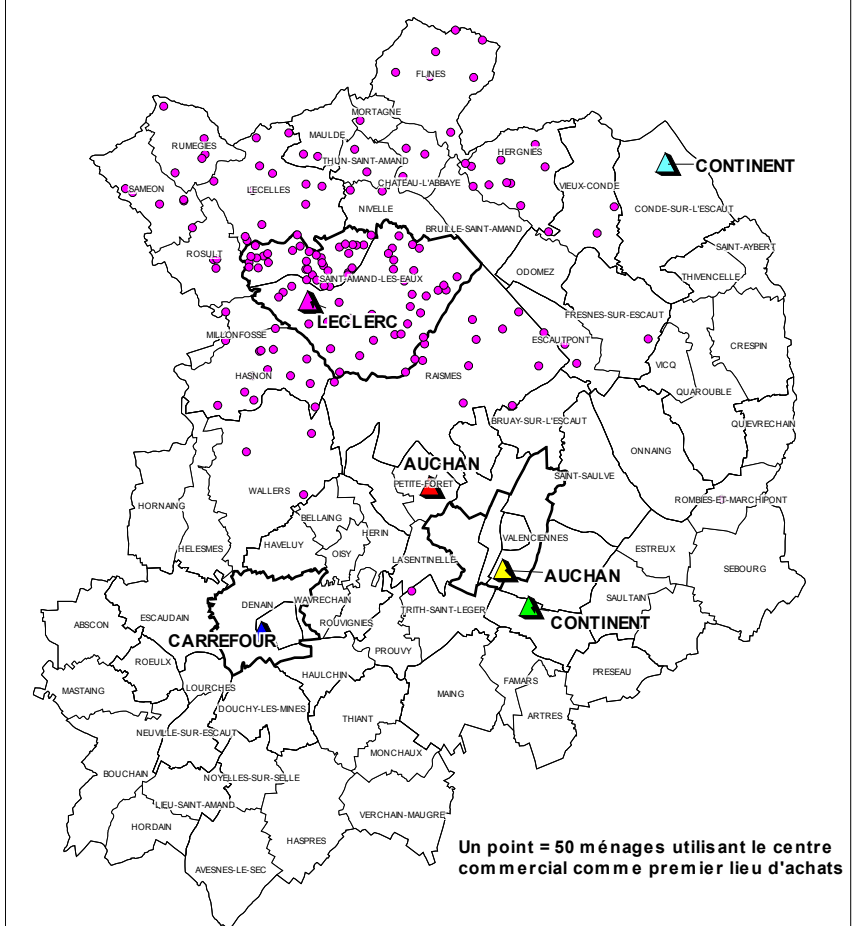
INFLUENCE DU CONTINENT D'AULNOY



INFLUENCE DU CONTINENT DE CONDE



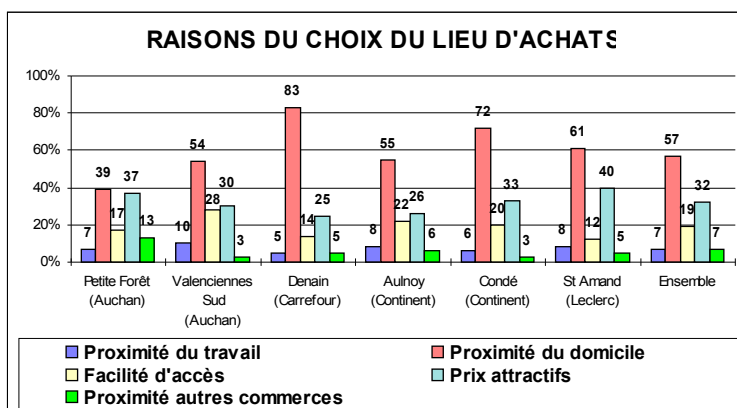
INFLUENCE DU CENTRE LECLERC DE SAINT-AMAND



Les cartes des pages précédentes montrent que, seul le centre Auchan de PETITE FORET attire sur, pratiquement, toute l'aire d'études. Les autres centres commerciaux ont des aires d'influence plus compactes :

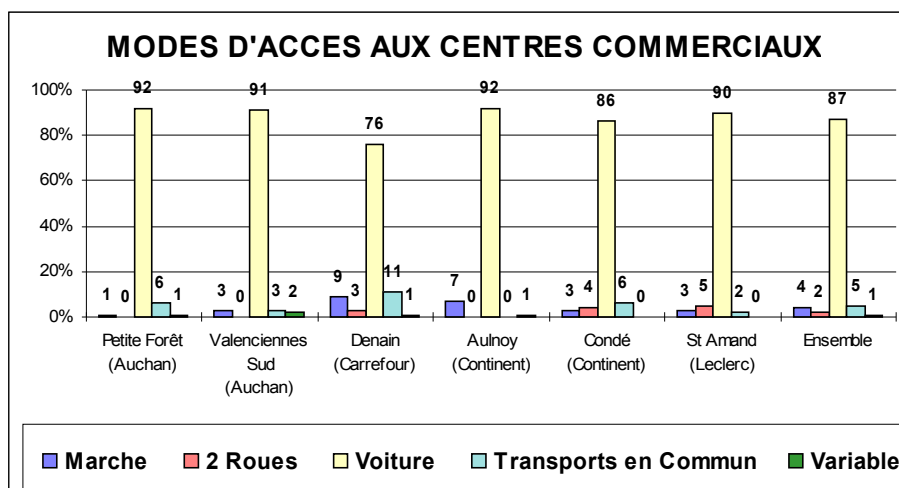
- le centre Auchan de Valenciennes sud attire surtout les ménages de VALENCIENNES et de sa banlieue est,
- le Continent d'AULNOY attire surtout les ménages de la commune où il est implanté,
- l'aire d'influence du Carrefour de DENAIN s'étend sur tout le secteur de DENAIN,
- l'aire d'influence du Continent de CONDE s'étend sur tout le secteur nord-est de l'agglomération,
- l'aire d'influence du centre LECLERC s'étend sur tout le secteur de l'amandinois.

Pour l'ensemble, la raison du choix du lieu d'achats en hypermarché la plus fréquemment citée est la proximité du domicile. Mais les raisons évoquées peuvent être assez différentes selon les hypermarchés :

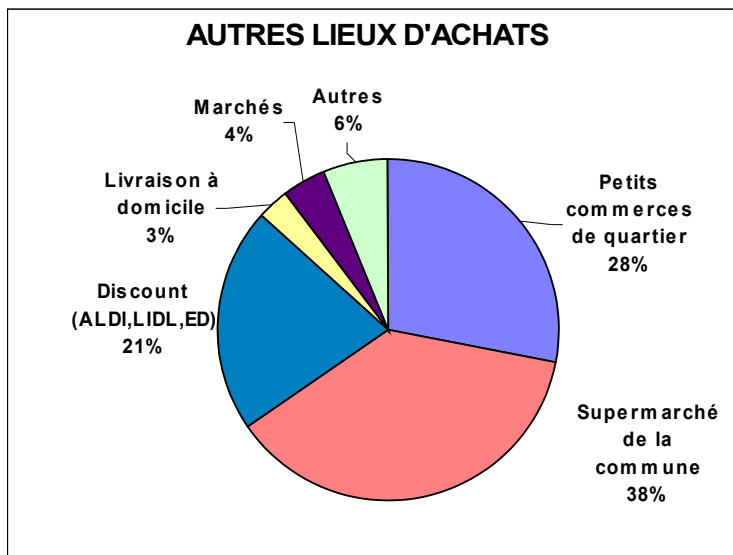


on choisit le centre Auchan de PETITE FORET presque aussi souvent pour ses prix attractifs que pour sa proximité du domicile. Le centre Auchan de VALENCIENNES sud est jugé très accessible. Sa proximité des lieux d'emploi est une raison de choix plus fréquemment citée

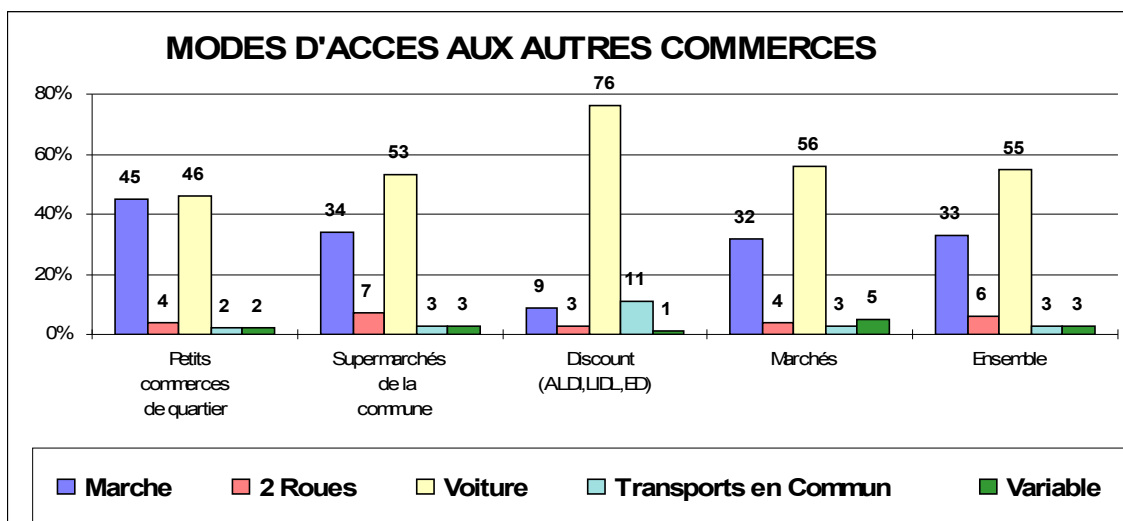
qu'ailleurs. Le Carrefour de DENAIN et le Continent de CONDÉ sont surtout choisis pour la proximité du domicile. Le centre Leclerc de SAINT-AMAND est également choisi pour sa proximité du domicile mais aussi pour ses prix attractifs. Les raisons qui font choisir le Continent d'AULNOY sont proches de la moyenne.



Le mode d'accès essentiel aux hypermarchés est la voiture. La marche est un peu plus présente pour les centres Carrefour de DENAIN et Continent d'AULNOY.



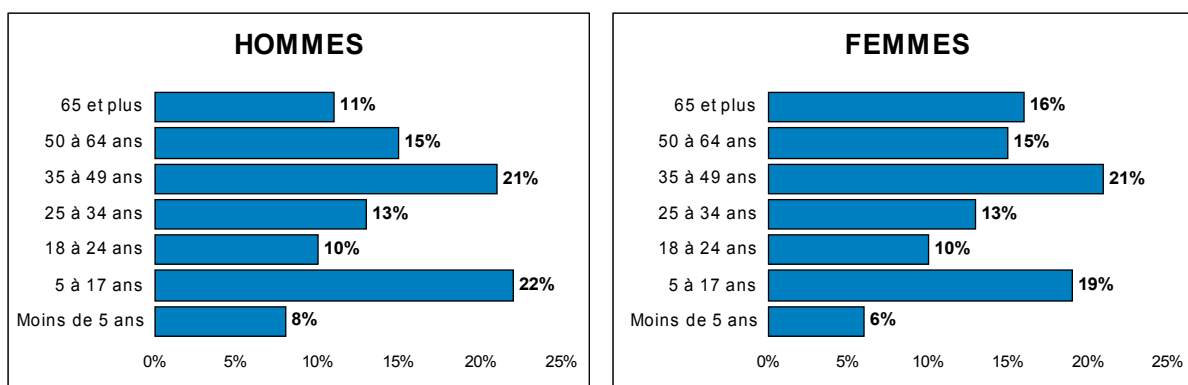
En dehors des hypermarchés, les principaux lieux d'achats sont les supermarchés de la commune et les petits commerces de quartier mais, juste derrière on trouve les magasins « discount » loin devant les marchés et les livraisons à domicile.



Globalement, la marche à pied est le mode d'accès le plus utilisé pour effectuer des achats. La marche est presque aussi utilisée pour les achats dans les petits commerces de quartier. Elle est également assez présente pour les achats en supermarché ou sur les marchés. Par contre, la voiture domine largement pour les achats dans les magasins « discount ».

V – CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

V – 1 – Répartition de la population selon le sexe et l'âge

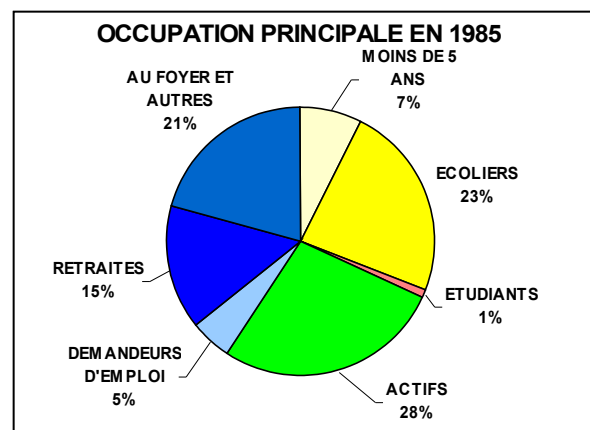
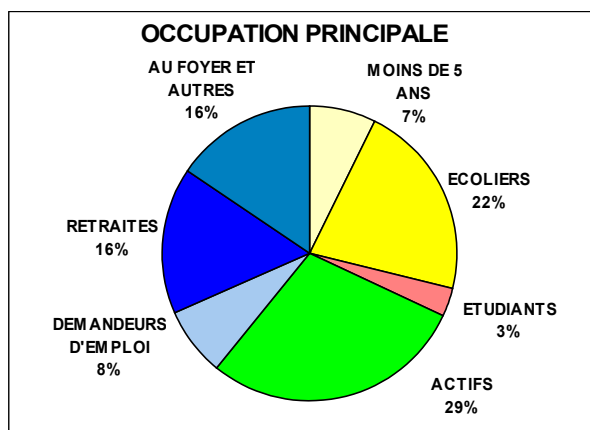


Les pyramides des âges ne présentent pas de particularités spécifiques à l'aire d'étude. Entre hommes et femmes, la différence essentielle concerne, comme partout en France, la part plus élevée de 65 ans et plus pour les femmes

V – 2 – Répartition selon l'occupation principale

La proportion d'actifs est faible mais elle n'a pas baissé depuis 1985.

Les

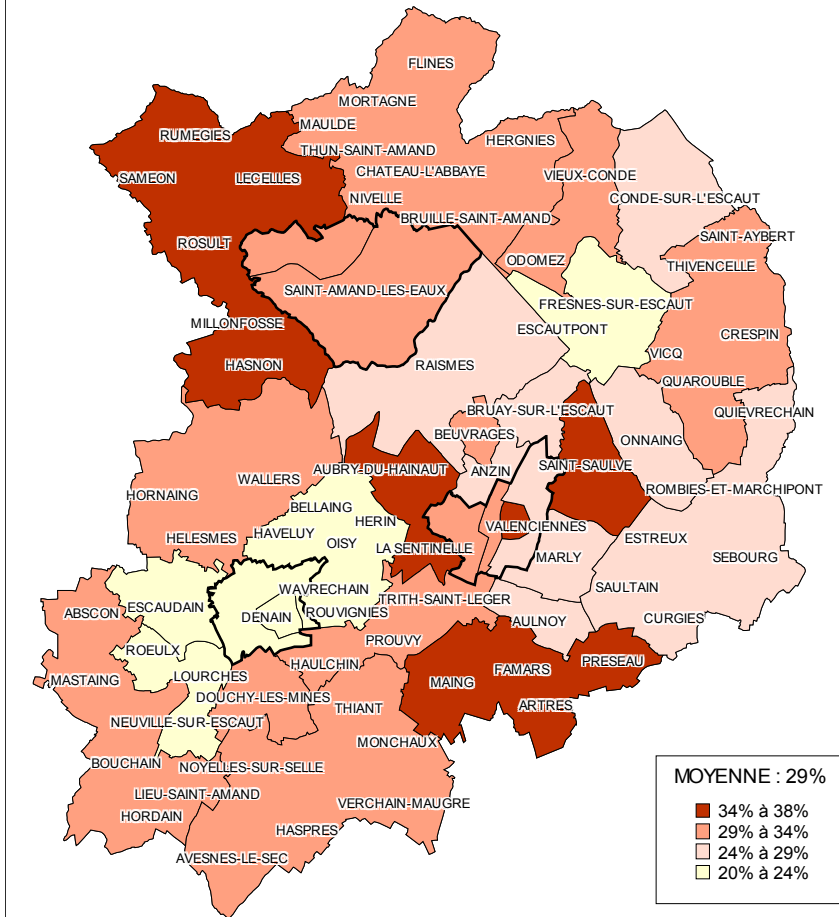


personnes au chômage représentent plus de 21% du total actifs plus chômeurs ce qui est élevé, plus élevé notamment qu'à DOUAI où l'enquête de 1996 a donné un chiffre de 19%.

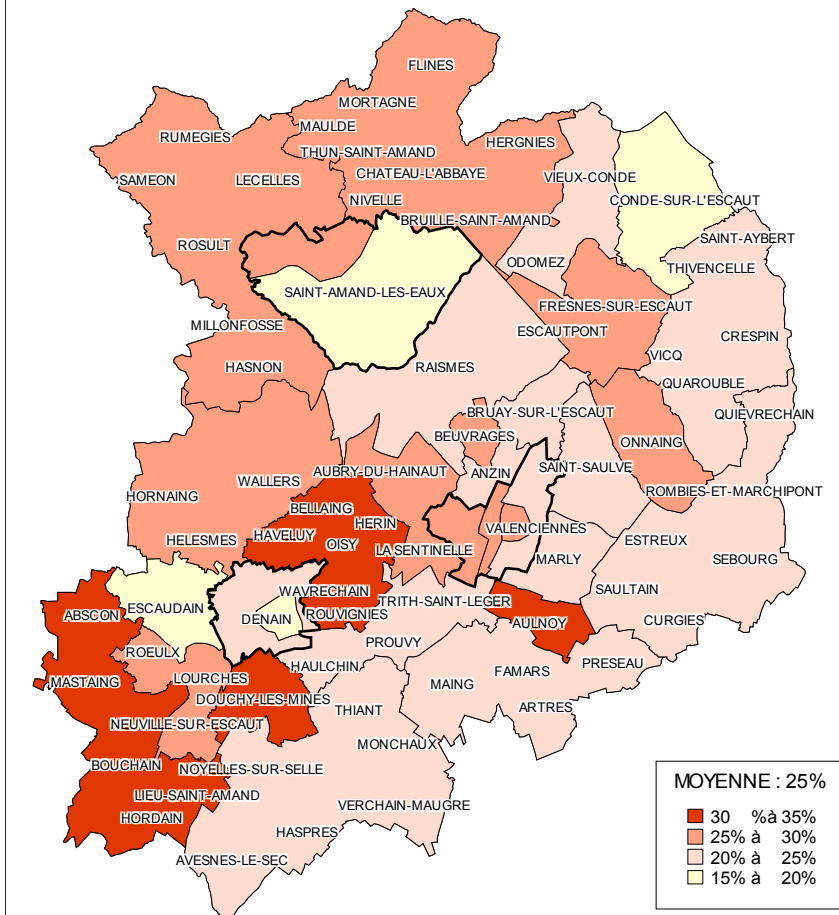
Depuis 1985, la proportion de chômeurs est passée de 5% à 8%.

La part des étudiants bien que faible a fortement augmenté depuis 1985.

PROPORTION D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI



PART D'ETUDIANTS ET D'ELEVES



Par zone, on remarque des différences qui s'expliquent par d'autres caractéristiques de ces zones comme la jeunesse de la population.

Sur les cartes ci-contre, on peut constater que :

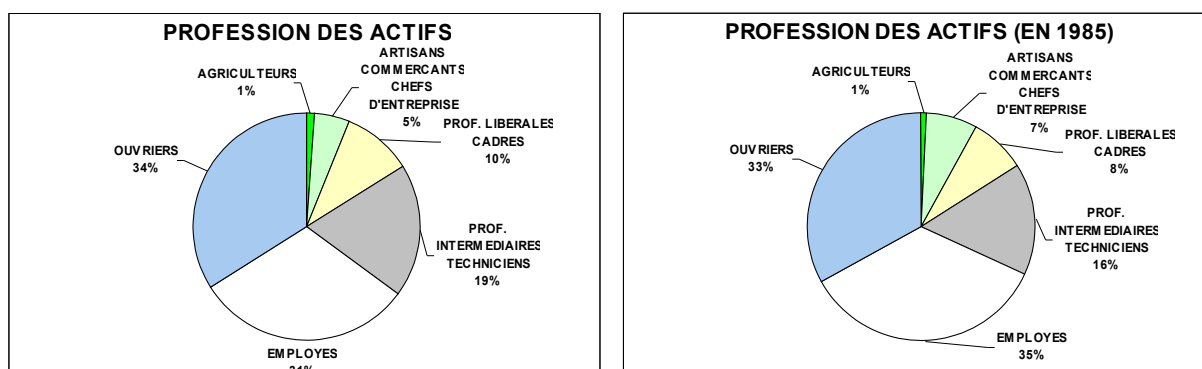
- la proportion d'actif est très faible à DENAIN et dans ses secteurs voisins d'HAVELUY – ROUVIGNIES, ESCAUDAIN et LOURCHES ainsi qu'à FRESNES,
- La proportion d'élèves et d'étudiants est faible sur DENAIN, ESCAUDAIN, CONDÉ et la partie sud de SAINT-AMAND.

La part des personnes déclarant avoir une occupation secondaire est très faible : à peine un peu plus de 1%. Il s'agit essentiellement d'étudiants ayant également une activité professionnelle à temps partiel.

NOTA : les autres résultats présentés dans ce chapitre concernent la population de 5 ans et plus soit 310 039 personnes.

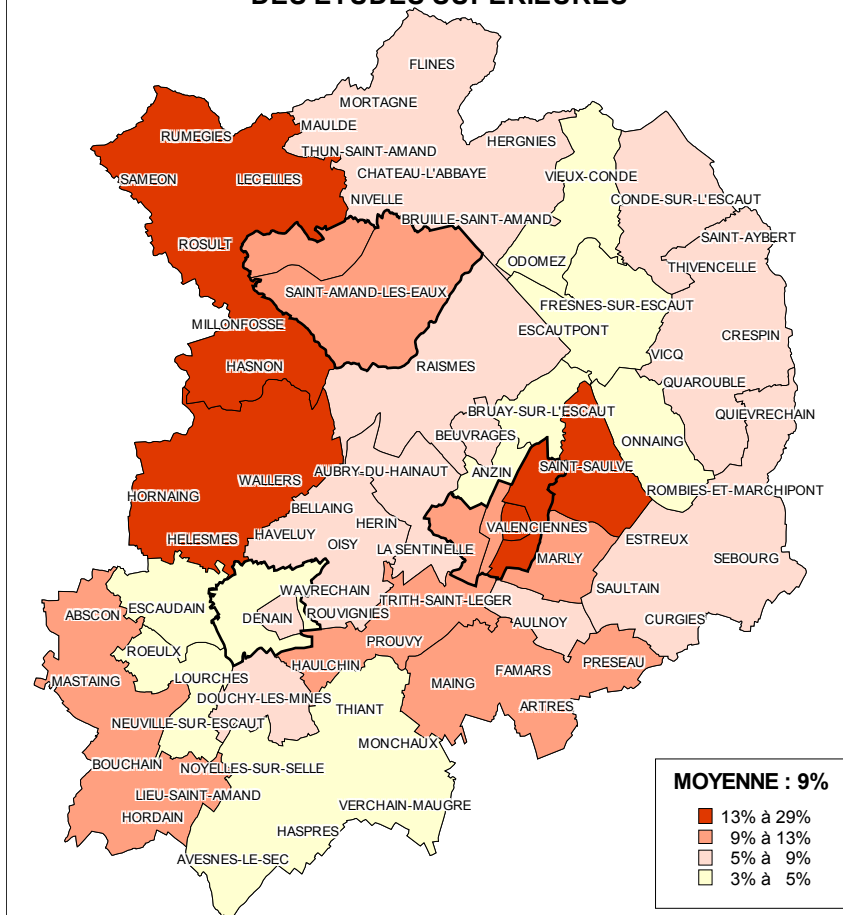
V – 3 – Répartition des actifs ayant un emploi selon leur profession

Par rapport à 1985, la proportion d'ouvriers est stable et reste à un niveau important.

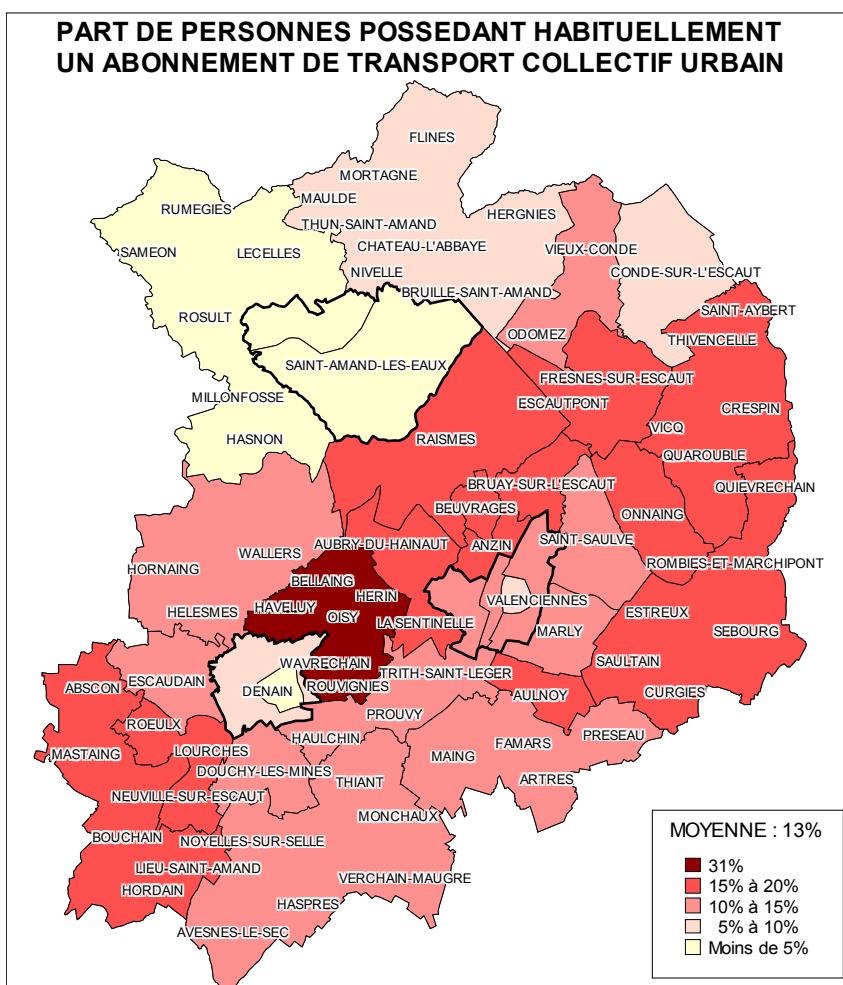


La proportion d'employés est inférieure à celle des ouvriers. Elle semble en régression depuis 1985 mais il est probable que certaines personnes classées en employés en 1985 ont été classées en professions intermédiaires, techniciens en 1997. La part de cette catégorie passe, en effet de 16% à 19%.

PART DE PERSONNES AYANT SUIVI DES ETUDES SUPERIEURES

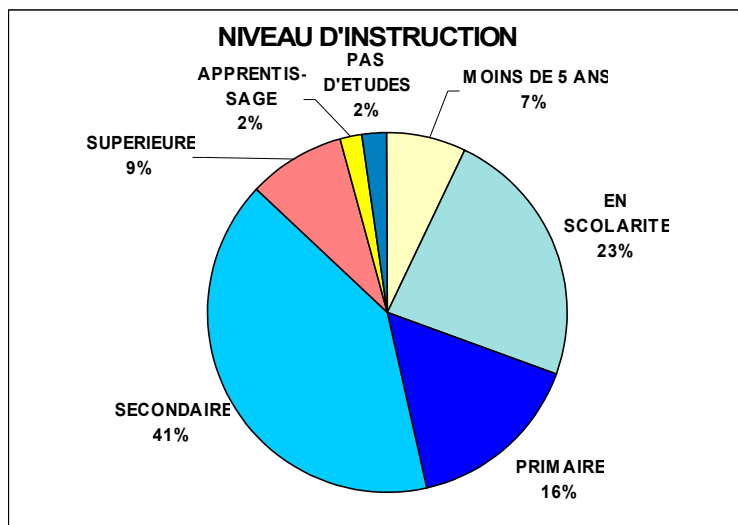


PART DE PERSONNES POSSEDANT HABITUELLEMENT UN ABONNEMENT DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN



V – 4 – Niveau d’instruction

Par rapport à l’enquête de DOUAI, on note moins d’études primaires (19% à DOUAI), plus d’études secondaires (35% à DOUAI) et deux fois moins d’apprentissage (4% à DOUAI).



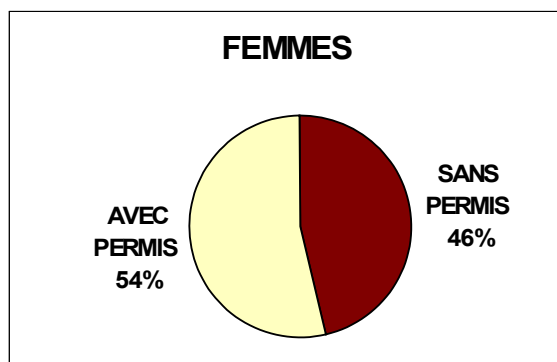
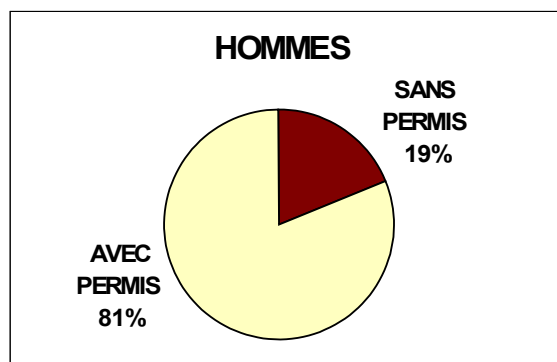
On observe des différences importantes selon les secteurs de résidence :

La part des personnes ayant suivi des études supérieures est très élevée dans l'hypercentre de VALENCIENNES (29%) et dans sa partie est ainsi qu'à SAINT-SAULVE et dans les secteurs de ROSULT et d'HORNAING. La proportion est par contre très faible (inférieure à 5%) dans le secteur périphérique de

DENAIN, dans les secteurs d'ESCAUDAIN, LOURCHES, AVESNES – THIANT, ONNAING, ANZIN, BRUAY, FRESNES et VIEUX-CONDÉ.

V – 5 – Possession du permis de conduire (personnes de 18 ans et plus)

Globalement, 67% des personnes de 18 ans et plus possèdent le permis. Comme le montre les graphiques ci-contre, on observe une forte disparité entre hommes et femmes.

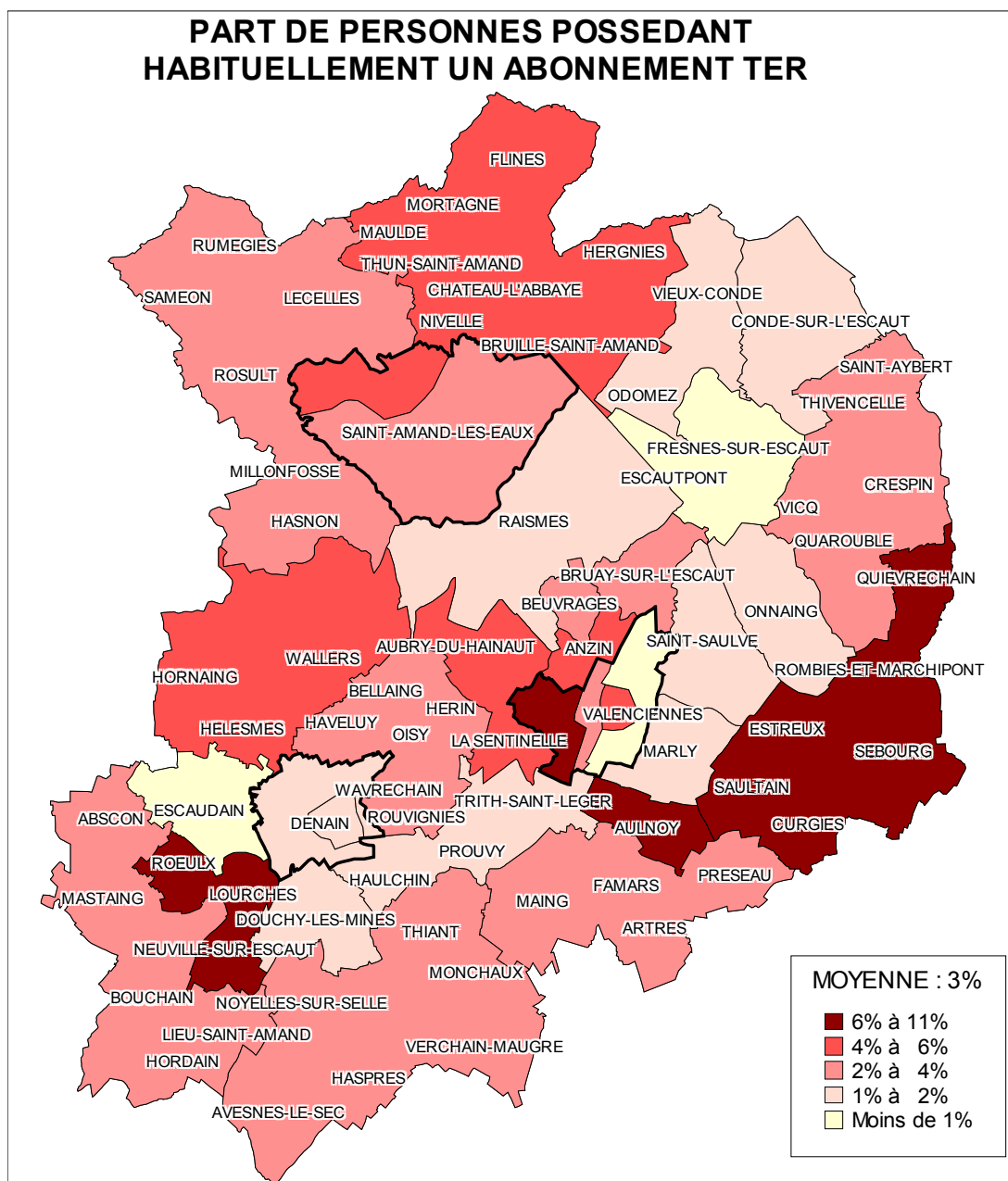


V – 6 – Possession d’un abonnement de transport collectif

Sur l'ensemble de l'aire d'étude, seulement 13% des personnes (soit 40 000) possèdent « en général » un abonnement de transport collectif. Pour 43% de ces personnes, l'abonnement est gratuit.

Par secteur, des différences importantes apparaissent : 31% des habitants du secteur d'HAVELUY – ROUVIGNIES possèdent habituellement un abonnement ; les taux sont élevés dans la plupart des secteurs de la banlieue de VALENCIENNES et dans les secteurs sud-ouest de l'aire d'études ; par contre les taux sont faibles dans les hypercentres de DENAIN (moins de 5%) et de VALENCIENNES (moins de 10%), ainsi qu'à SAINT-AMAND et dans les secteurs hors périmètre urbain.

PART DE PERSONNES POSSEDANT HABITUELLEMENT UN ABONNEMENT TER



Par sexe, on n'observe pas de différences significatives, par contre les taux de possession sont très liés à l'âge :

- 27% chez les 5 à 17 ans (41% gratuits),
- 25% chez les 18 à 24 ans (30% gratuits),
- moins de 4% chez les 25 à 64 ans (40% gratuits),
- 16% chez les plus de 64 ans (69% gratuits).

6% des personnes ont déclaré que leur abonnement n'était pas valide la veille.

V – 7 – Possession d'un abonnement TER

Seulement 3% des personnes (9 000) possèdent un abonnement TER dont 45% à titre gratuit.

Le secteur ouest de VALENCIENNES est celui où le taux de possession est le plus élevé (11%). Par ailleurs, le taux est également fort (supérieur à 6%) dans les secteurs d'AULNOY, LOURCHES et SAULTAIN – SEBOURG.

Par contre, les taux de possession sont très faibles dans le secteur ouest de VALENCIENNES et dans les secteurs de FRESNES et d'ESCAUDAIN.

V – 8 – Les actifs

L'aire d'études compte 96 378 personnes ayant un emploi.

• Lieu de travail

- 5% des actifs travaillent à leur domicile,
- 18% travaillent en dehors de l'aire d'étude,
- 22% travaillent dans la ville de VALENCIENNES,)
- 30% travaillent dans la banlieue de VALENCIENNES,) 52 %

- 6% dans la ville de DENAIN,)
- 10% dans la banlieue de DENAIN,) 16 %

- 5% dans la ville de SAINT AMAND,)
- 2% dans le reste de l'amandinois,) 7 %
- 5% dans la ville de CONDÉ et les secteurs voisins.

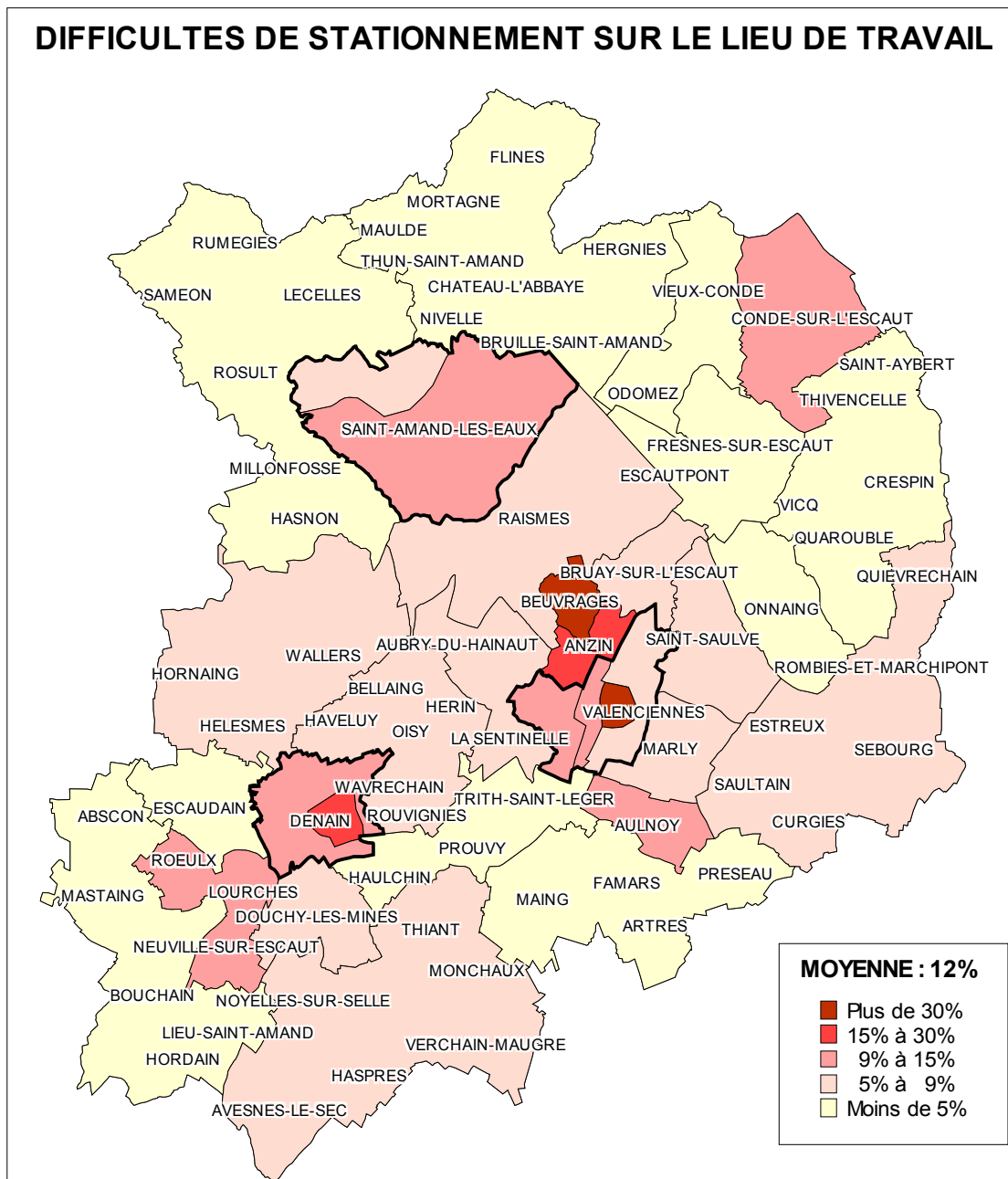
Les 17 800 actifs travaillant en dehors de l'aire d'étude se répartissent de la manière suivante :

- LILLE 14%,)
- VILLENEUVE D'ASCQ 4%,) 40 %
- MARCQ-EN-BAROEUL 3%,)
- Reste C.U.D.L. 19%,)
- DOUAI 6%,)
- CAMBRAI 5%,)
- SOMAIN 4%,)
- Reste du Nord 20%,)
- Pas de Calais 4%,)
- Belgique 8%,)
- PARIS 3%,)

• Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture

- 96% des actifs ne possèdent pas d'abonnement TC et parmi eux :
 - 91% possèdent le permis,
 - 78% disposent d'une voiture pour aller travailler.

DIFFICULTES DE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL



- 4% des actifs possèdent un abonnement de transports collectifs et parmi eux :
 - 29% possèdent abonnement gratuit,
 - 60% possèdent le permis,
 - 23% disposent d'une voiture pour aller travailler.

- **Difficultés de stationnement sur le lieu de travail**

- 12% des actifs ayant fourni une réponse déclarent rencontrer des difficultés pour stationner sur leur lieu de travail,
- 42% déclarent avoir une place réservée,
- 44% déclarent disposer de places en nombre suffisant à proximité,
- 2% déclarent ne pas avoir de problèmes en raison de leurs horaires.

Les difficultés sont particulièrement fortes (46%) dans l'hypercentre de VALENCIENNES et dans une bien moindre mesure (17%) dans l'hypercentre de DENAIN et à ANZIN (19%). Le chiffre élevé observé à BEUVRAGES n'est pas significatif : seulement 13 actifs travaillant dans ce secteur ont été enquêtés.

V – 9 – Les scolaires (72 400) et les étudiants (10 350)

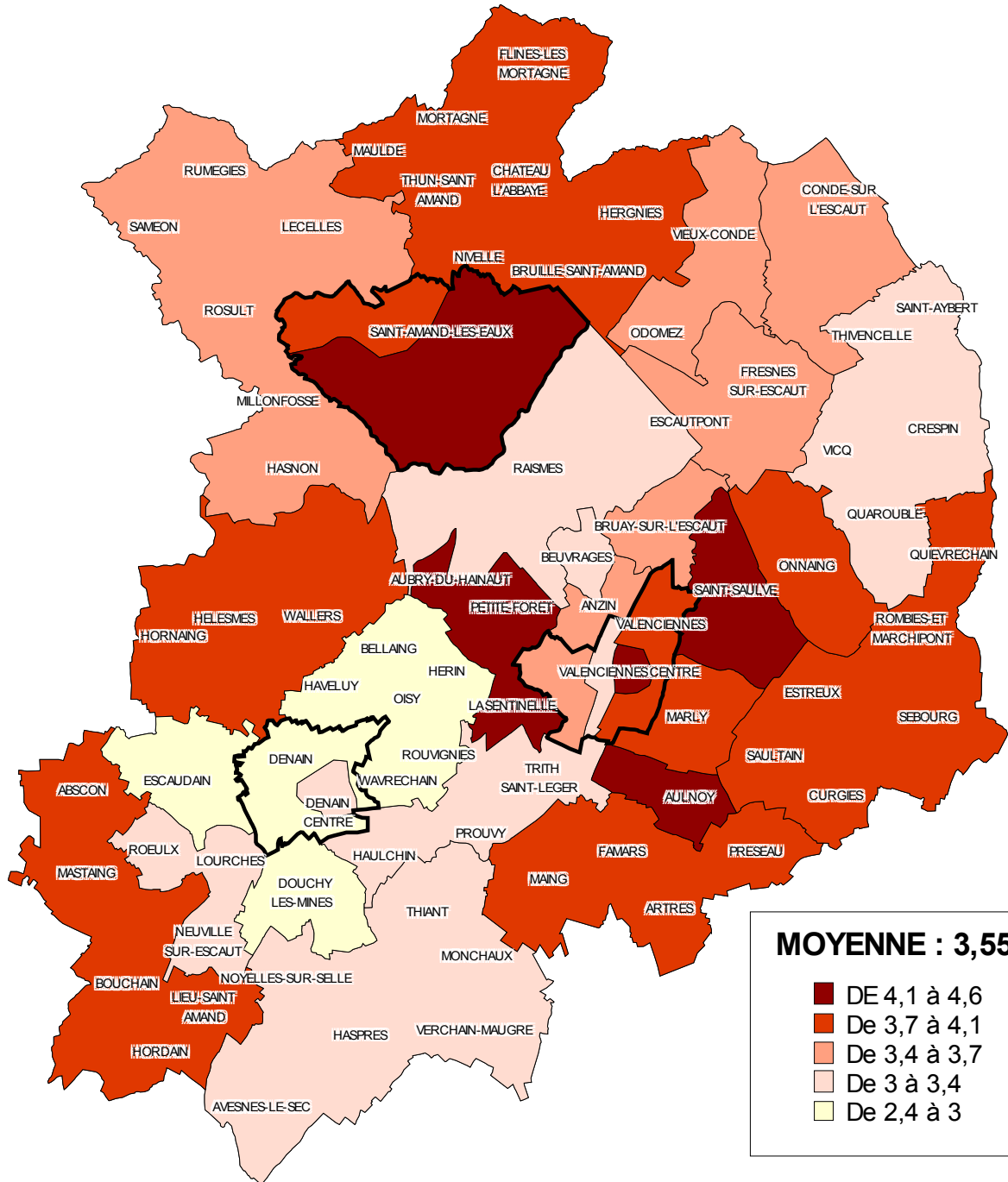
- **Lieux d'études**

- 7% des élèves et étudiants fréquentent un établissement situé en dehors de l'aire d'étude,
- 22% dans la ville de VALENCIENNES,)
- 30% dans la banlieue de VALENCIENNES,) 52 %
- 10% dans la ville de DENAIN,)
- 14% dans la banlieue de DENAIN ,) 24 %
- 6% dans la ville de SAINT AMAND,)
- 2% dans le reste de l'amandinois,) 8 %
- 8% dans le secteur de CONDÉ et alentours.

- **Possession d'un abonnement de transport collectif**

- 69% des élèves – étudiants ne possèdent pas d'abonnement TC,
- 11% possèdent un abonnement gratuit,
- 20% un abonnement payant.

MOBILITE TOUS MODES PAR ZONE

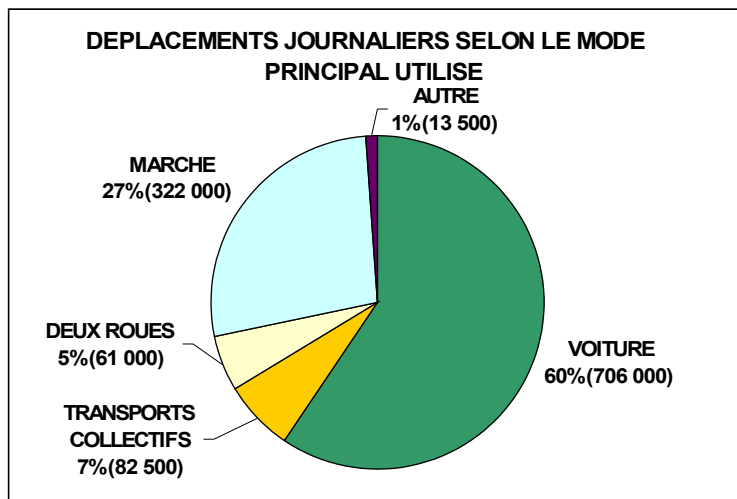


VI – LES DÉPLACEMENTS

Pour un jour moyen de semaine, la population de 5 ans et plus de l'aire d'études réalise environ 1 184 600 déplacements :

- 17% des personnes ne se déplacent pas,
- 24% des personnes font 1 à 2 déplacements,
- 28% des personnes font 3 à 4 déplacements,
- 23% des personnes font 5 à 8 déplacements,
- 8% des personnes font plus de 8 déplacements.

VI – 1 – Répartition des déplacements par mode de transport



La voiture, est de loin, le mode dominant. Les 706 000 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 251 000 déplacements en voiture comme conducteur (69%) et en 212 000 déplacements en voiture comme passager (30%). Le taux d'occupation des véhicules s'élève donc à 1,43 ce qui est assez élevé, ce taux dépassant rarement 1,4.

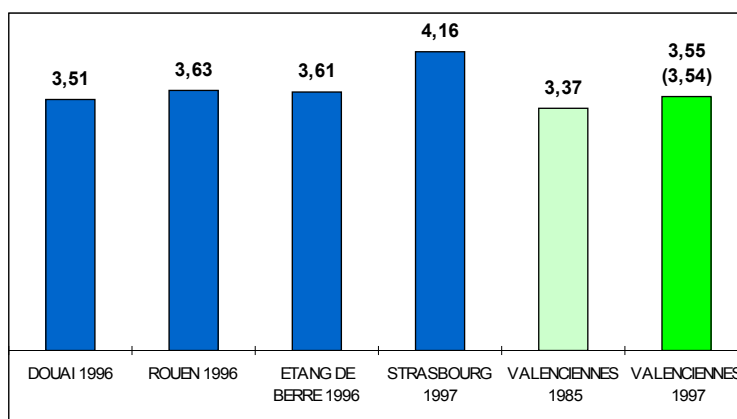
Les 82 500 déplacements effectués en transports collectifs se répartissent en :

- 62 300 (76%) déplacements sur le réseau SEMURVAL, soit 71 864 trajets
- 5 200 (6%) déplacements sur le réseau SNCF,
- 10 400 (13%) déplacements en transports scolaires,
- 3 600 (4%) déplacements en transports employeurs,
- 900 (1%) déplacements en autocar.

Les 61 000 déplacements réalisés en deux roues se partagent en :

- 47 000 (77%) déplacements en vélo,
- 12 200 (20%) déplacements en cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- 1 800 (3%) déplacements en motocyclettes.

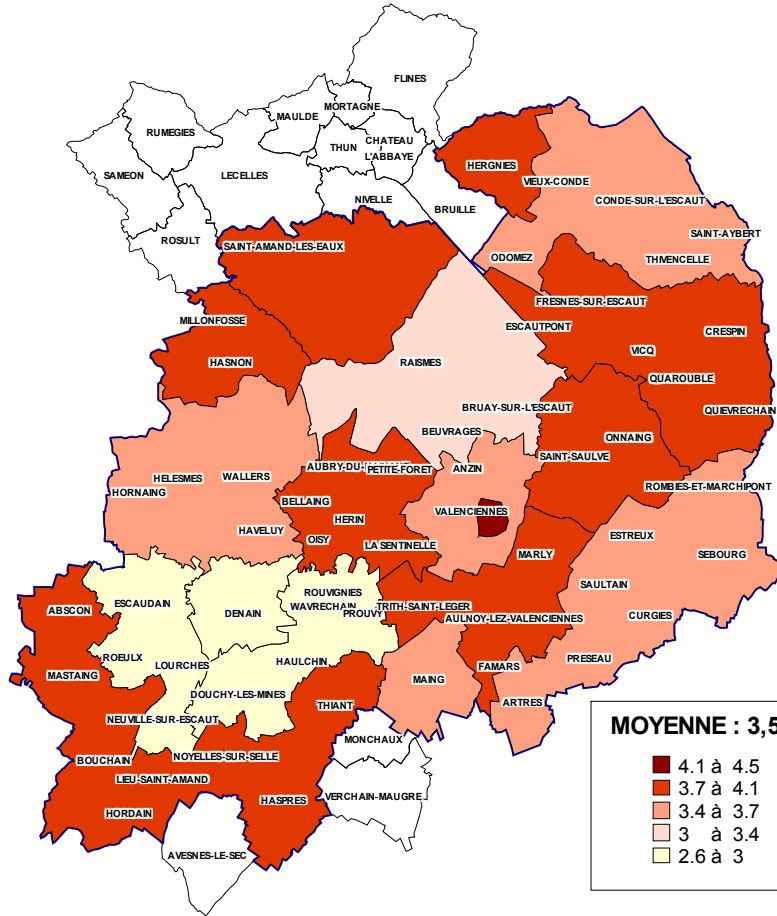
VI – 2 – Mobilité tous modes par habitant



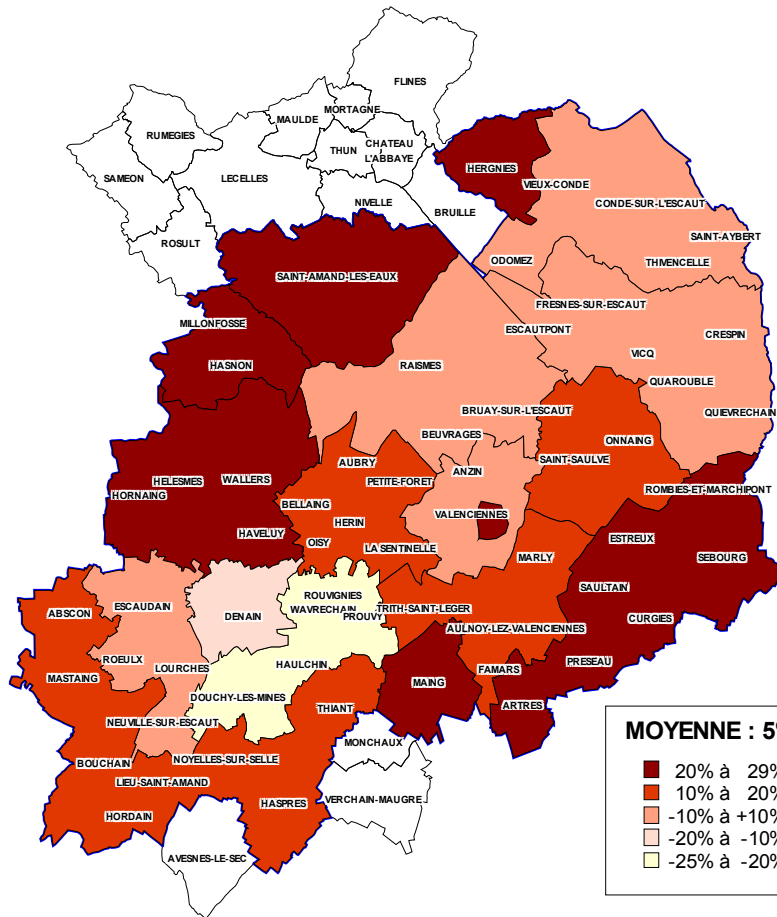
En moyenne, chaque habitant effectue 3,55 déplacements par jour (déplacements totaux rapportés à la population totale).

La région de VALENCIENNES se situe à un niveau proche de la moyenne nationale et des agglomérations de taille comparable.

MOBILITE TOUS MODES 1997 SUR PERIMETRE 1985



EVOLUTION 1997/1985 DE LA MOBILITE TOUS MODES



Depuis 1985, la mobilité a augmenté dans des proportions relativement modestes : de 3,37 déplacements par jour, elle est passée en 1997 à 3,54 sur le périmètre comparable.

Des différences importantes (du simple au double) apparaissent selon les secteurs :

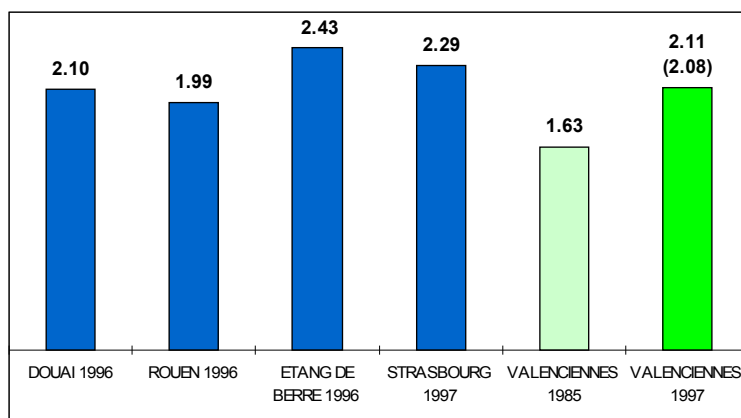
- la mobilité est très forte dans l'hypercentre de VALENCIENNES, dans les secteurs de SAINT-SAULVE, AULNOY et PETITE FORET et dans le secteur sud de SAINT AMAND,
- elle est très faible dans la plupart des secteurs du denaisis à l'exception du secteur de HORNAING – WALLERS.

La croissance moyenne de la mobilité tous modes (+5%) cache des évolutions contrastées :

- la mobilité baisse fortement à DENAIN et sa banlieue sud-est,
- la croissance de la mobilité est généralement forte (souvent supérieure à 20%) dans les secteurs périphériques plus ruraux,
- la croissance la plus forte est observée dans l'hypercentre de VALENCIENNES et dans le secteur de HORNAING – WALLERS.

VI – 3 – Mobilité en voiture

En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 2,11 déplacements en voiture particulière. Cette mobilité en voiture est plutôt dans la fourchette basse des agglomérations de taille comparable enquêtées récemment. Elle est sensiblement équivalente à ce que l'on avait observé à DOUAI en 1996.

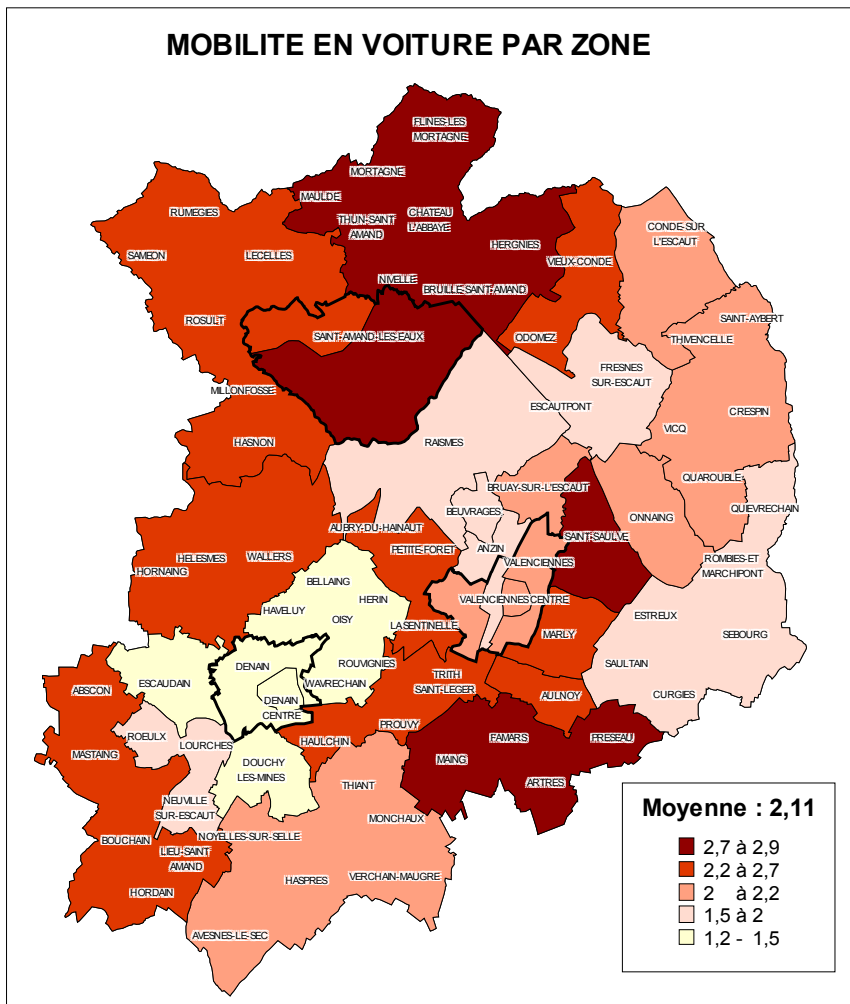


Depuis 1985, l'évolution est forte : la mobilité en voiture a augmenté de 28% (sur le périmètre comparable).

Les
secteur

voiture

modes)
à
dans
voisins
DAIN,
HAVE-



disparités par
sont fortes. La
mobilité en
(comme la
mobilité tous
est très faible
DENAIN et
les secteurs
d'ESCAU-
DOUCHY et
LUY –

WAVRECHAIN.

La mobilité en voiture se situe dans la moyenne pour l'hypercentre de VALENCIENNES alors que la mobilité tous modes y est très élevée.

La mobilité en voiture est plutôt faible dans la banlieue nord de VALENCIENNES, forte dans les autres secteurs de cette banlieue et particulièrement élevée à SAINT-SAULVE.

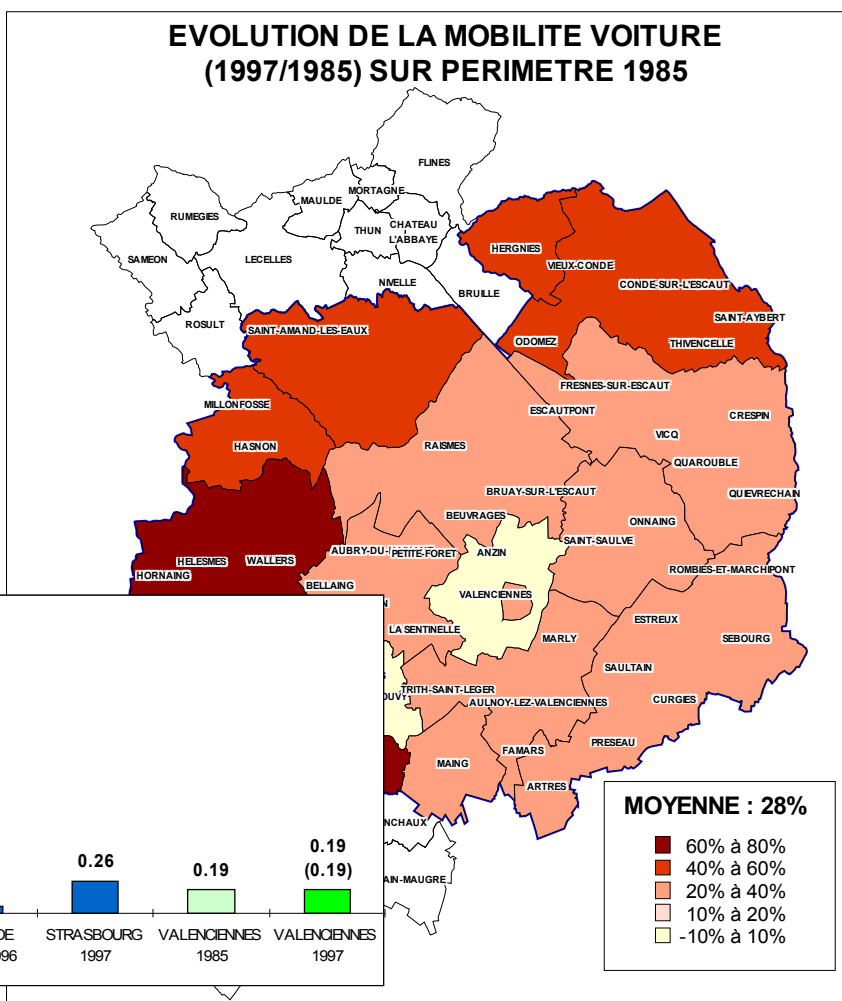
Elle est élevée dans la plupart des communes plus rurales de l'ouest de l'aire d'études. Elle est très élevée dans le secteur nord de l'amandinois et dans la partie sud de SAINT AMAND.

Les évolutions observées depuis 1985 sont assez contrastées. La mobilité en voiture est stable voire en légère baisse à DENAIN et dans plusieurs communes de sa banlieue. Elle est stable dans VALENCIENNES hors hypercentre. Sa croissance est forte à SAINT AMAND et dans le nord de l'aire d'études et très forte dans les communes situées en périphérie et au sud-ouest de l'aire d'études.

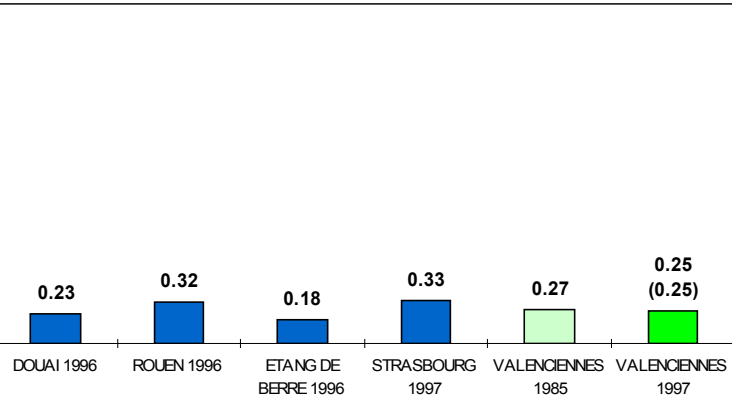
VI – 4 – Mobilité en transports collectifs

En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 0,25 déplacement en transport collectif (dont 0,19 sur le réseau SEMURVAL) ce qui est assez faible. Cette mobilité est en légère baisse depuis 1985 (0,25 contre 0,27 sur le périmètre de 1985).

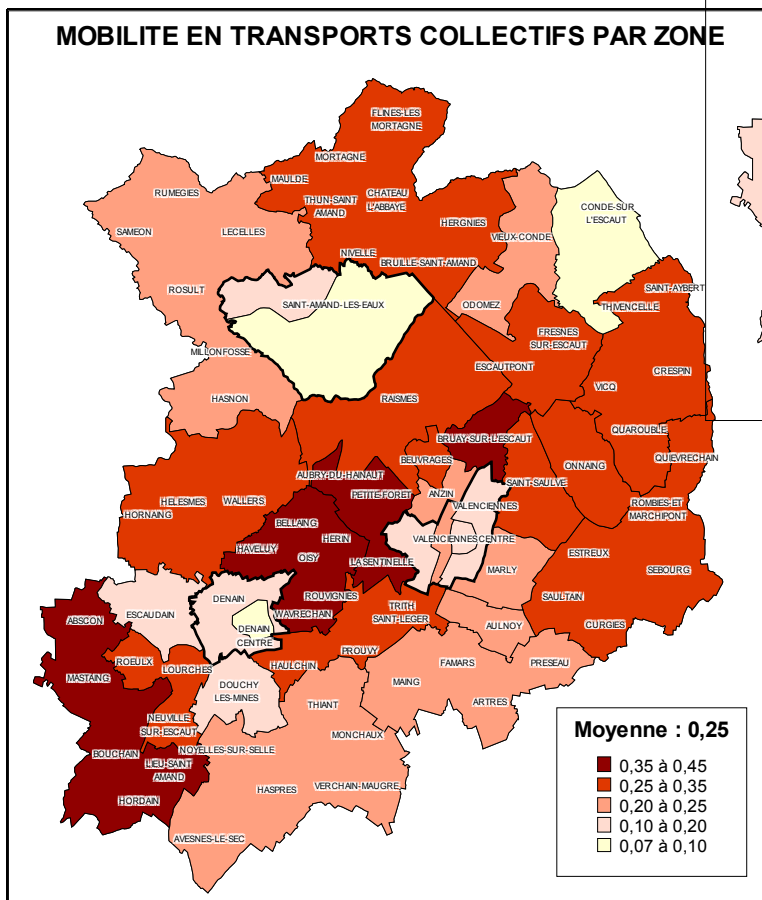
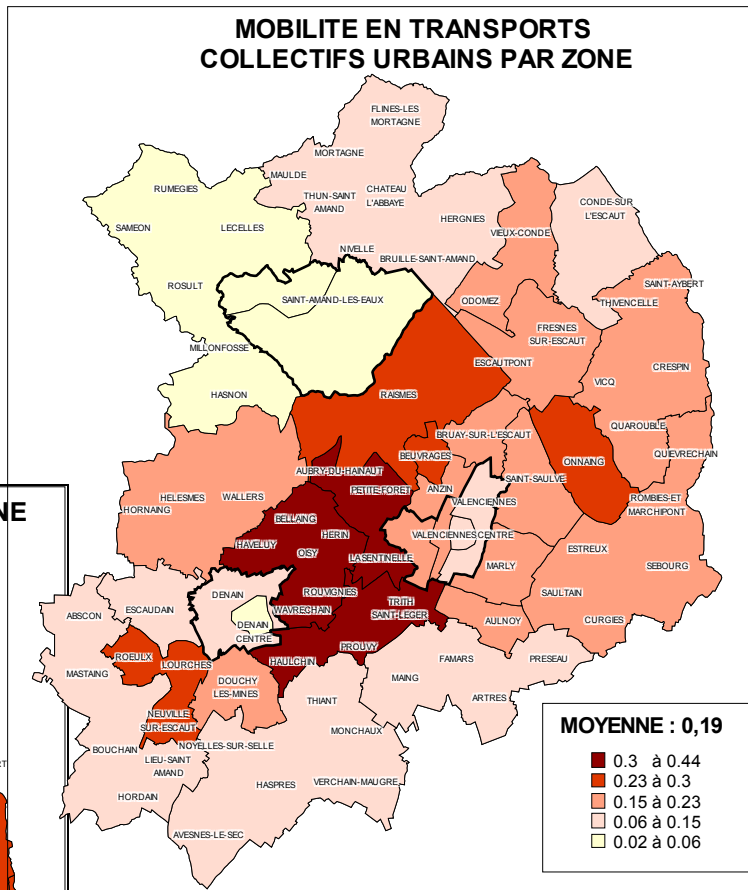
La mobilité en transports collectifs est faible dans les villes centres (VALENCIENNES, DENAIN, SAINT AMAND) et dans les villes de DOUCHY et d'ESCAUDAIN situées à proximité de DENAIN. Elle est très faible à CONDÉ.



Elle est forte voire très forte dans les secteurs situés entre DENAIN et VALENCIENNES, à BRUAY et dans les



communes situées à l'extrême sud-ouest



de l'aire d'études. Elle reste assez élevée dans des secteurs non desservis par le réseau SEMURVAL du fait essentiellement des transports scolaires.

VI – 5 – Mobilité en transports collectifs urbains (réseau

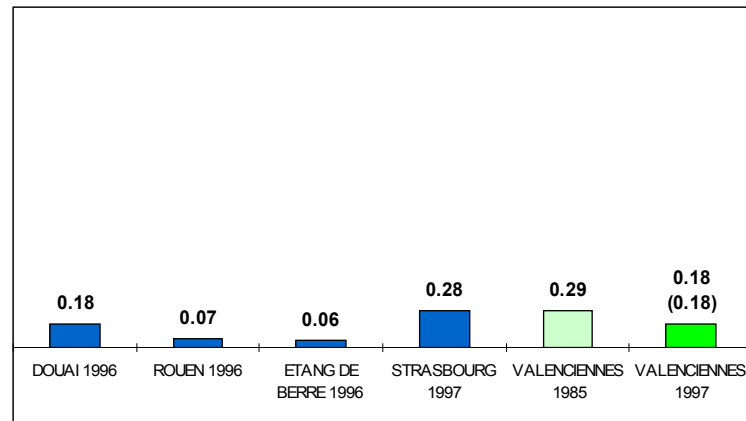
SEMURVAL)

La mobilité sur le réseau SEMURVAL est stable. La baisse de la mobilité « tous TC » est essentiellement liée aux transports par autocar et au ramassage d'entreprise. Elle est plutôt forte par rapport à DOUAI mais est très en deçà de STRASBOURG et ROUEN, qui, il est vrai, possèdent un tramway.

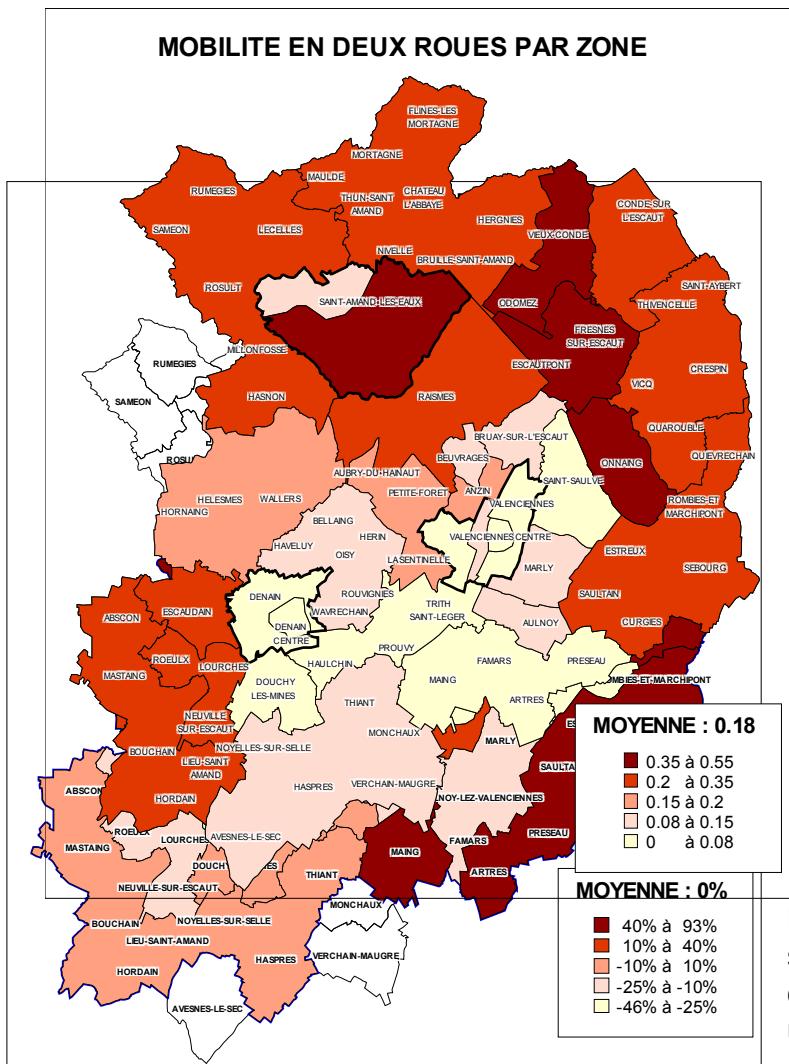
Par secteur, on peut constater que la mobilité en transports collectifs urbains est forte dans les communes situées entre DENAIN et VALENCIENNES. Elle est élevée dans les secteurs de LOURCHES, ONNAING, RAISMES et BEUVRAGES. BRUAY se situe dans la moyenne : la forte mobilité « tous TC » est liée à une part élevée de transports scolaires. Il en va de même pour le secteur d'ABSCON – BOUCHAIN. La

mobilité en transports collectifs urbains est très faible à SAINT AMAND, dans l'hypercentre de DENAIN et, logiquement, dans les communes non desservies par la SEMURVAL.

Les évolutions de la mobilité en transports collectifs urbains par secteur depuis 1985 sont très contrastées. Les baisses sont fortes à DENAIN, dans l'hypercentre de VALENCIENNES et dans les villes de SAINT-SAULVE et ONNAING. On observe par contre des croissances fortes dans la plupart des communes situées à l'est de l'aire d'études. La croissance est également assez élevée dans le reste de VALENCIENNES et les communes situées à l'ouest de VALENCIENNES.



MOBILITE EN DEUX ROUES PAR ZONE



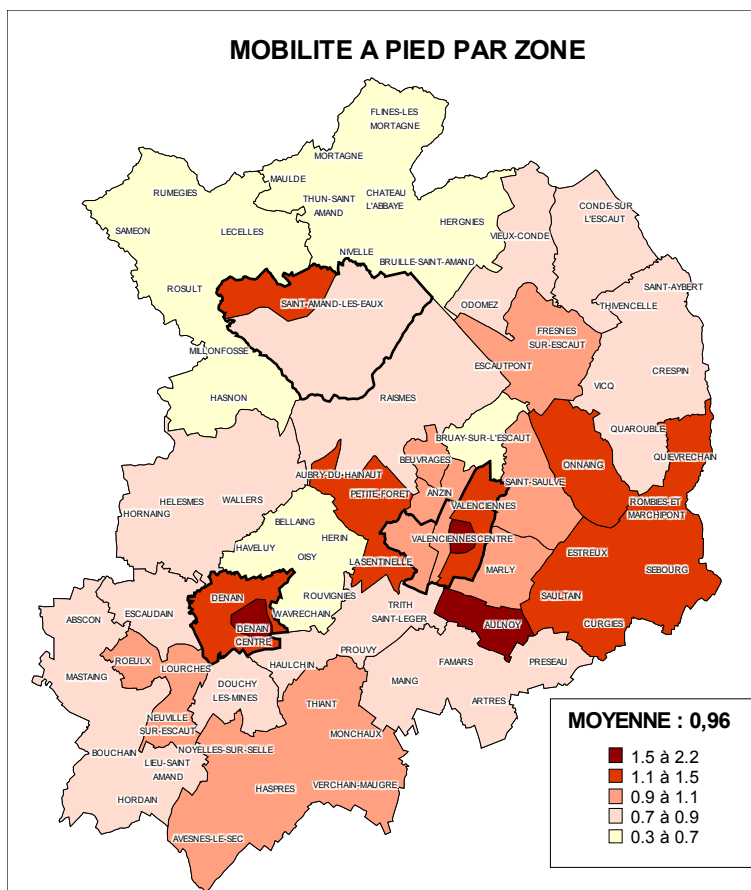
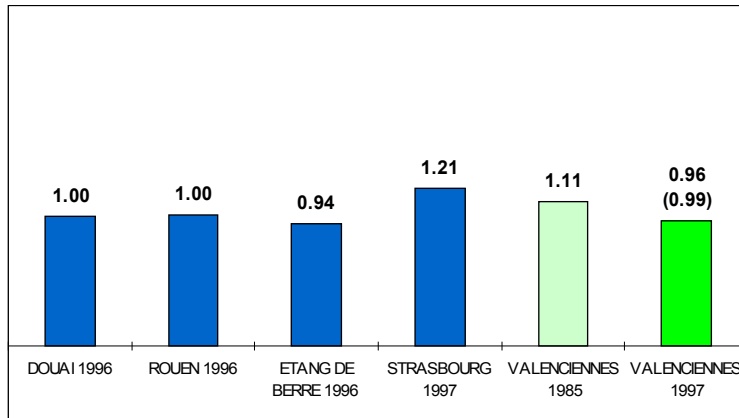
VI – 6 – Mobilité en deux roues

En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 0,18 déplacement en deux roues. Cette mobilité est relativement élevée comparée aux autres agglomérations. Elle se situe au même niveau que celle observée à DOUAI en 1996 mais reste bien inférieure à celle de STRASBOURG qui est une des plus élevée en France.

Depuis 1985, elle a sensiblement baissée (-38%), elle se maintient néanmoins à un niveau non négligeable.

La mobilité en deux roues est généralement faible dans les secteurs les plus denses.

Elle est forte voire très forte dans les secteurs nord et sud-ouest de l'aire d'études et en particulier dans les communes de VIEUX-CONDÉ, FRESNES et ONNAING, ainsi que dans le secteur sud de SAINT-AMAND.



VI – 7 – Mobilité à pied

En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 0,96 déplacement à pied. Ce chiffre se situe dans la moyenne de ce que l'on observe dans les autres agglomérations à l'exception de STRASBOURG.

Par rapport à 1985, on observe une légère baisse (-11%) de cette mobilité.

La mobilité à pied est particulièrement élevée dans l'hypercentre de VALENCIENNES et de DENAIN ainsi qu'à AULNOY (sans doute lié à l'université). Elle est généralement plus faible dans les secteurs les plus ruraux et notamment dans l'amandinois (hors SAINT-AMAND).

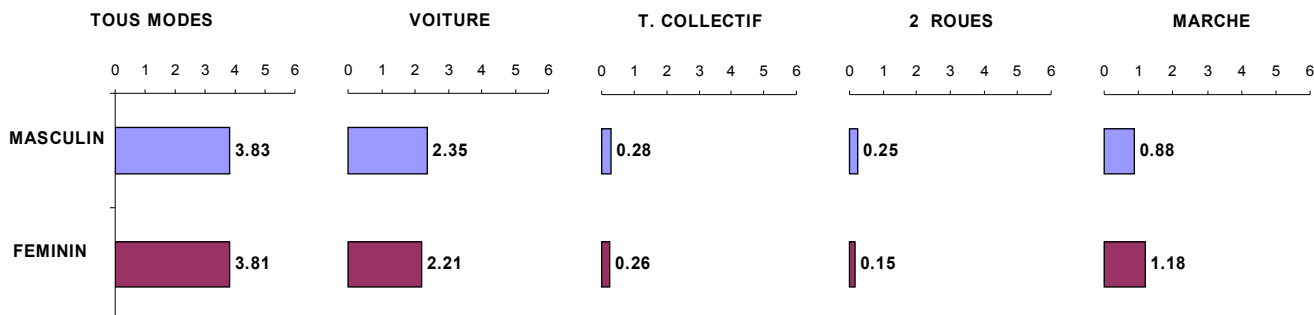
Il est à noter que, pour la ville de DENAIN, c'est la seule mobilité qui est plus forte que la moyenne de l'aire d'études.

VI – 8 – Mobilité selon les caractéristiques des personnes

Les chiffres présentés ici sont rapportés à la population de 5 ans et plus soit une mobilité moyenne de 3,82 déplacements par habitant.

- **La mobilité tous modes est peu liée au sexe de la personne :**

Par contre, l'usage des différents modes est assez différent selon le sexe : les femmes se déplacent plus à pied que les hommes, les hommes utilisent nettement plus les deux roues et un peu plus la voiture. L'usage du transport collectif est peu lié au sexe.

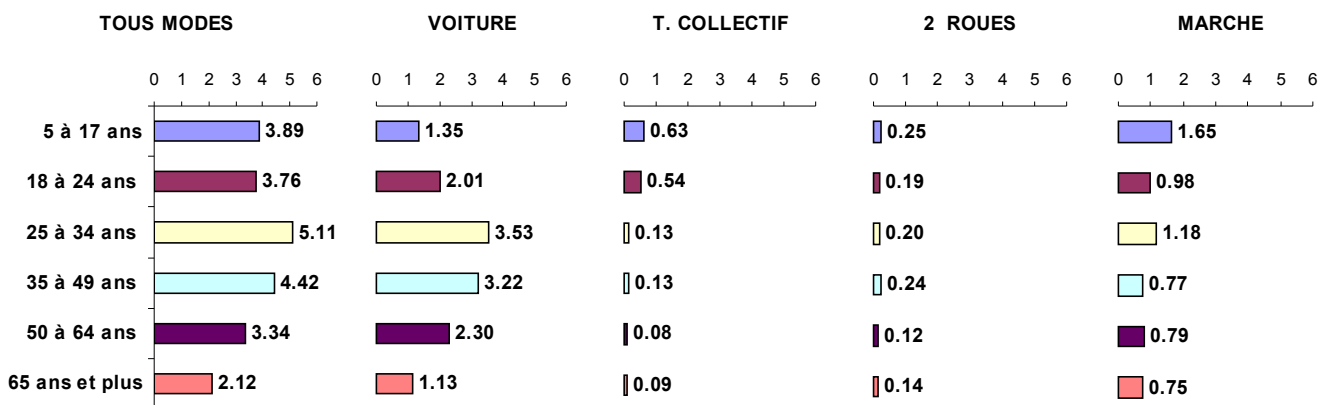


- **La mobilité est liée à l'âge des personnes**

La mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit sensiblement entre 50 et 64 ans pour chuter fortement au-delà de 64 ans. La mobilité des personnes d'âge inférieur à 25 ans se situe à un niveau intermédiaire.

Par ailleurs :

- Les moins de 18 ans se déplacent le plus souvent à pied ; ils se déplacent

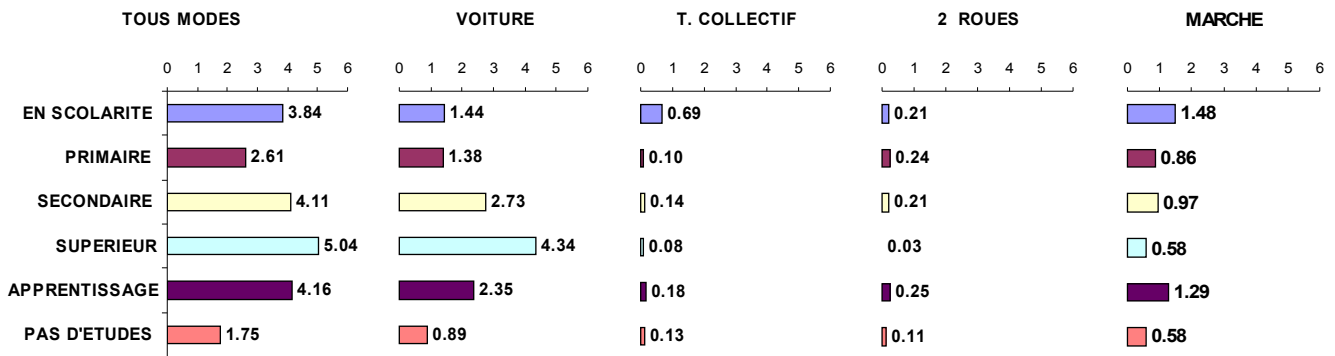


relativement peu en voiture et sont les plus forts utilisateurs des transports collectifs.

- Les jeunes de 18 à 24 ans utilisent nettement plus que la moyenne les transports collectifs et assez peu la voiture. Ils marchent relativement peu.
- Les personnes de 25 à 34 ans se déplacent essentiellement en voiture mais un peu plus que la moyenne à pied.
- Les personnes de 35 à 49 ans se déplacent essentiellement en voiture et assez souvent en deux roues.
- Les personnes de 50 à 64 ans se déplacent essentiellement en voiture et peu en transports collectifs.
- Les personnes de plus de 65 ans se déplacent peu quelque soit le mode.

- **La mobilité croît avec le niveau d'études**

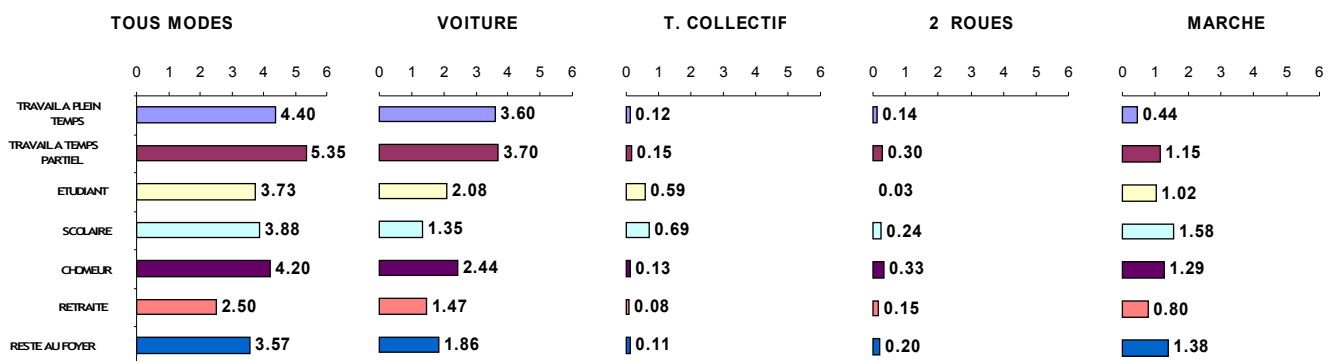
Comme on l'observe partout en France, la mobilité tous modes croît avec le niveau d'études. L'usage de la voiture est également fortement lié au niveau d'études : les



personnes ayant suivi des études supérieures se déplacent 5 fois plus en voiture que celles qui n'ont pas suivi d'études.

- **La mobilité est très liée au statut des personnes**

Les actifs et particulièrement ceux qui travaillent à temps partiel sont les plus mobiles et ils se déplacent principalement en voiture. Les actifs à plein temps se déplacent



très peu à pied.

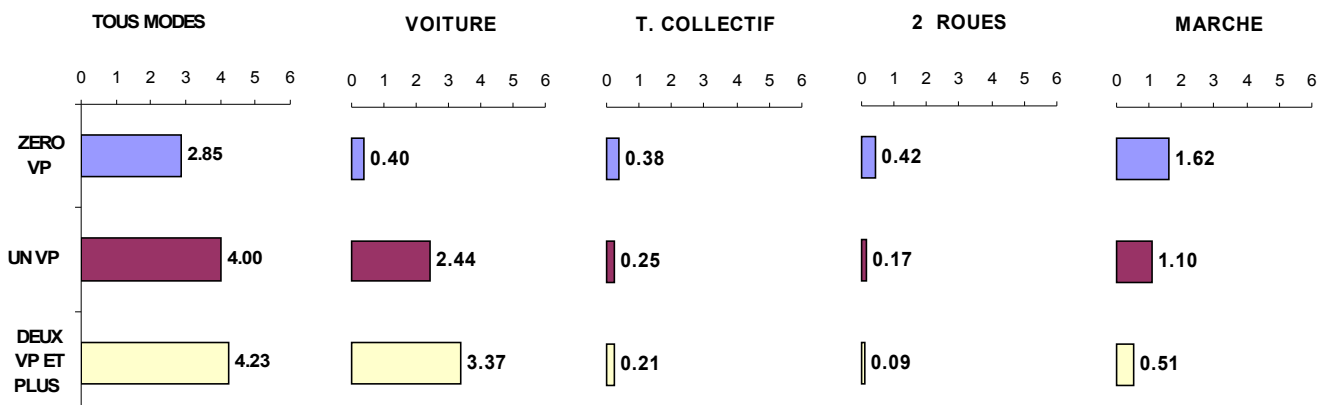
Les étudiants et surtout les scolaires se déplacent souvent en transports collectifs. Les autres catégories utilisent peu ces modes de transport.

La mobilité des chômeurs reste assez élevée mais ils compensent leur faible mobilité en voiture par une mobilité en deux roues et à pied assez élevée.

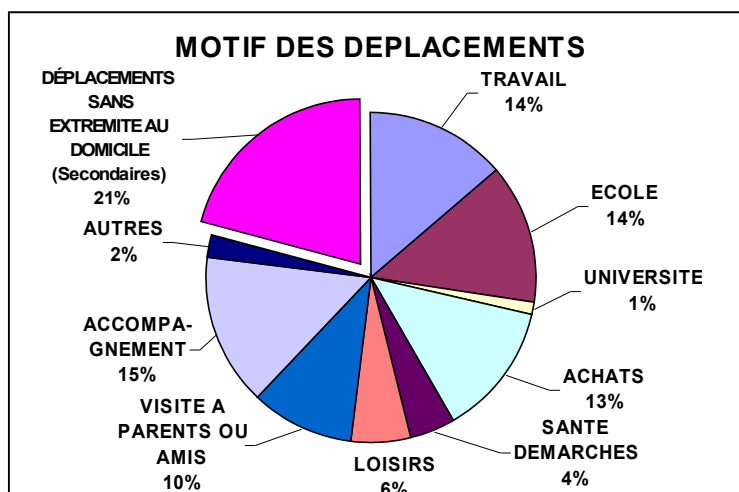
Les retraités se déplacent peu alors que la mobilité des personnes restant au foyer est proche de la moyenne avec une forte proportion de déplacements à pied.

- **La mobilité est croissante avec la motorisation du ménage**

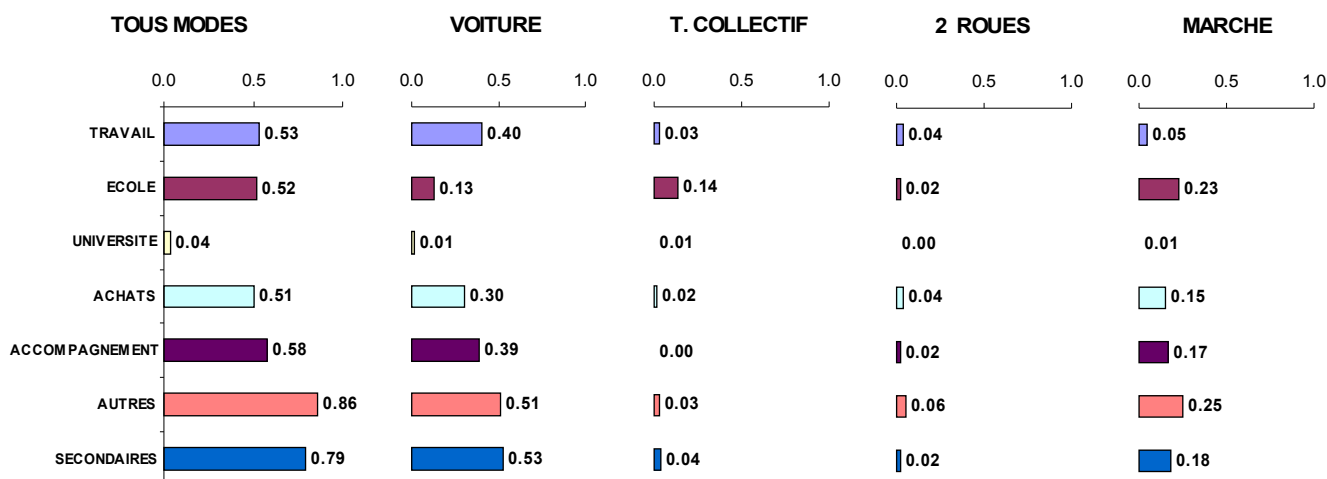
C'est encore plus net pour la mobilité en voiture. Par contre, l'usage des autres modes décroît avec la motorisation.



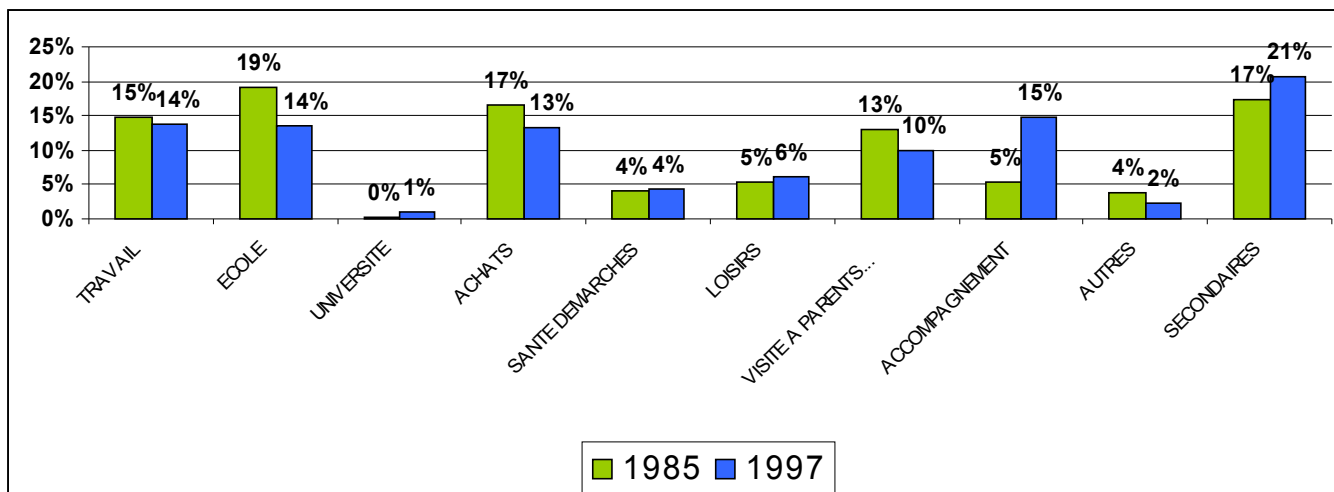
VI – 9 – Les motifs de déplacements



Les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) représentent 21% du total ce qui proche de ce que l'on observe généralement (20%). Les déplacements domicile travail ne représentent que 14% du total ce qui est assez faible. Sinon la répartition est proche de ce que l'on constate généralement.



- Les déplacements domicile travail s'effectuent surtout en voiture (76% contre 60% en moyenne). La part du transport collectif (6%) est légèrement inférieure à la moyenne (7%) alors que la marche est peu présente (9% contre 27% en moyenne). Le deux roues (8%) est relativement bien utilisé.
- Les déplacements domicile école s'effectuent surtout à pied (44%) et en transport collectif (27%).
- Les déplacements domicile université s'effectuent surtout en voiture (39%), en transport collectif (31%) et à pied (31%).
- Les déplacements domicile achats s'effectuent surtout en voiture (60%) ou à pied (30%), peu en transport collectif (3%) et relativement souvent en deux roues (7%).
- Les déplacements domicile accompagnement s'effectuent surtout en voiture (67%) et à pied (29%).
- Les déplacements domicile autres s'effectuent surtout en voiture (60%) et à pied (29%), assez souvent en deux roues (7%) et assez peu en transports collectifs (4%).
- Les déplacements secondaires s'effectuent surtout en voiture (67%) et assez peu à pied (23%).



Par rapport à l'enquête de 1985 (sur le périmètre comparable), on note :

- une baisse sensible des motifs domicile école, domicile achats et domicile visite à parents et amis,
- une forte croissance de l'accompagnement, cet accompagnement étant le plus souvent lié à l'école maternelle ou primaire (41% des cas)
- une croissance plus modeste des déplacements secondaires,
- la stabilité des déplacements domicile travail, domicile santé – démarches et domicile loisirs.

VI – 10 – Motifs des déplacements sur le réseau SEMURVAL

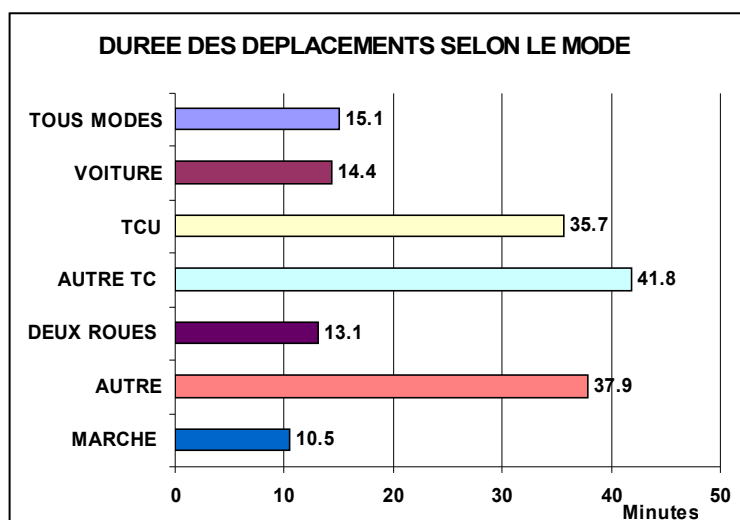
- Le réseau SEMURVAL est surtout utilisé par des scolaires entre leur domicile et leur école (57%).
- Les déplacements domicile travail (8,5%) sont très peu nombreux.
- On trouve ensuite des déplacements domicile achats (8%) et secondaires (7%).
- Les déplacements domicile université ne représentent que 4% des déplacements du réseau.

VI – 11 – Déplacements multimodaux

Les déplacements multimodaux (déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes mécanisés) sont peu nombreux (16 529 soit 1,4% du total) et ils concernent 10 300 personnes (3,3% de l'ensemble de la population de 5 ans et plus).

On trouve surtout des déplacements effectués sur le réseau SEMURVAL avec correspondance (49%). et des déplacements effectués en voiture plus train (17%)

VI – 12 – Durée des déplacements

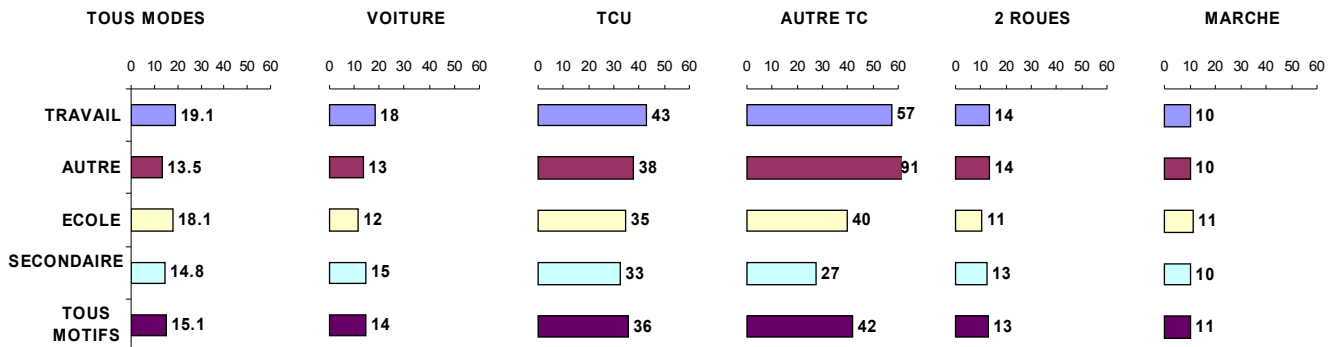


Le temps moyen de déplacement s'élève à 15,1 minutes. Ce chiffre est proche de ce que l'on observe en général.

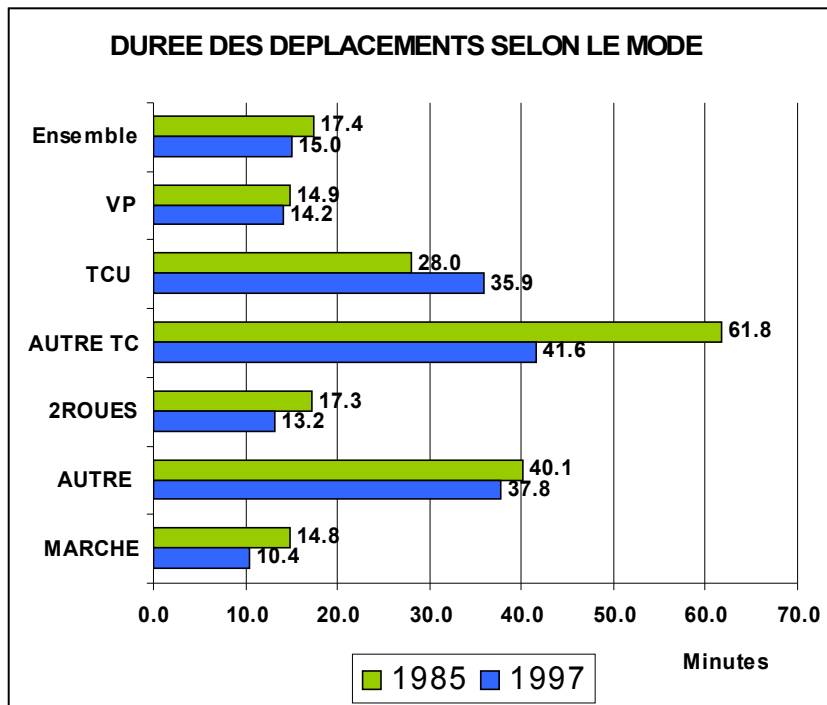
La durée des déplacements en transport collectif urbain est particulièrement élevée, plus de deux fois supérieure à la durée des déplacements en voiture.

La durée des déplacements en deux roues est voisine de celle des déplacements en voiture.

Pour les déplacements domicile travail, le rapport temps TCU sur temps voiture est extrêmement médiocre, un peu moins toutefois que pour les déplacements



domicile études pour lequel le rapport est proche de trois.



La durée des déplacements à pied et en deux roues est assez homogène quelque soit le motif.

Depuis 1985, la durée des déplacements est en légère baisse (-14%).

Pour l'essentiel, cette baisse provient des déplacements à pied dont la durée moyenne diminue de 30%.

La durée des déplacements en voiture est quasiment

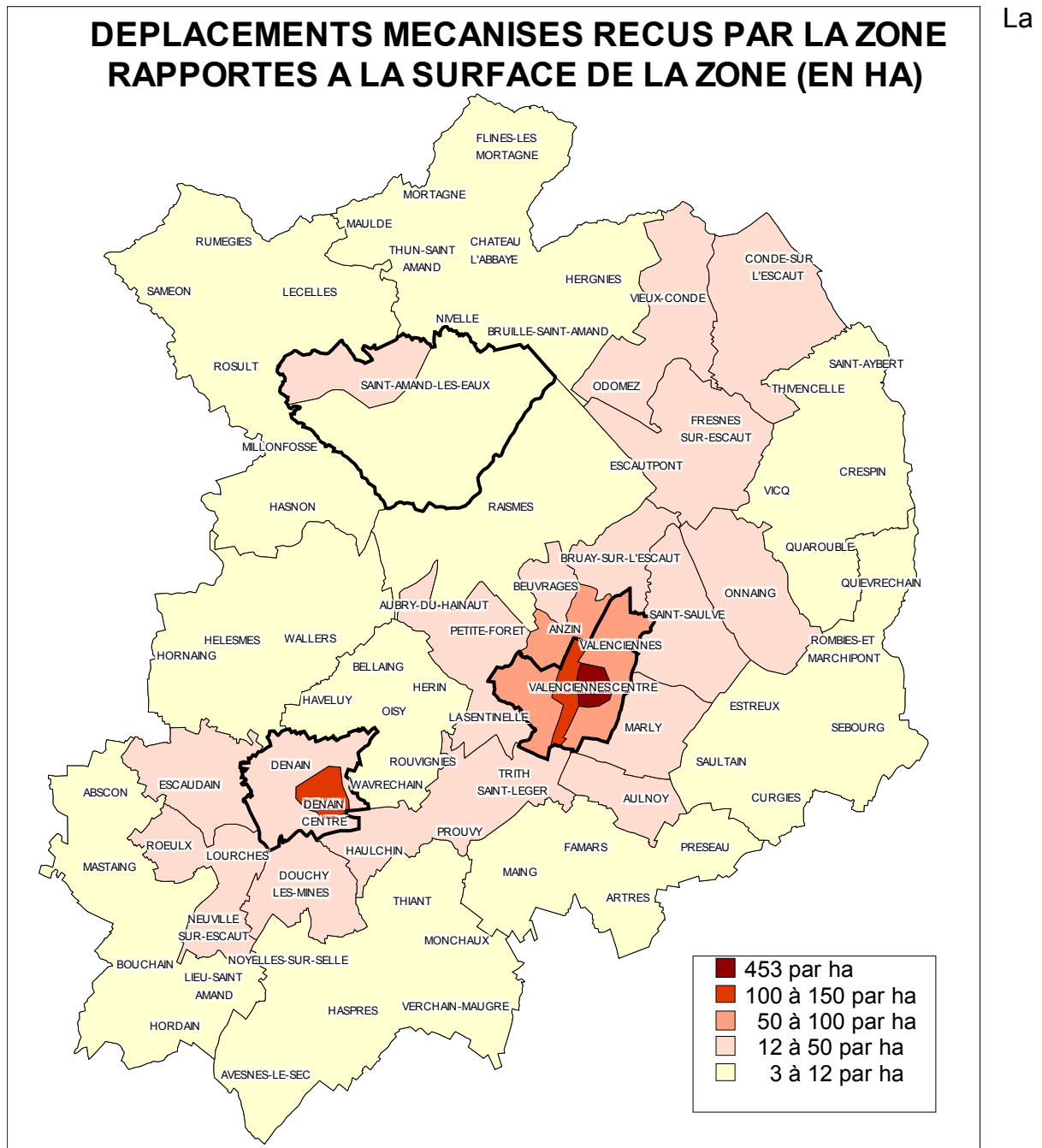
stable.

Par contre, la durée moyenne des déplacements sur le réseau SEMURVAL augmente sensiblement (+28%).

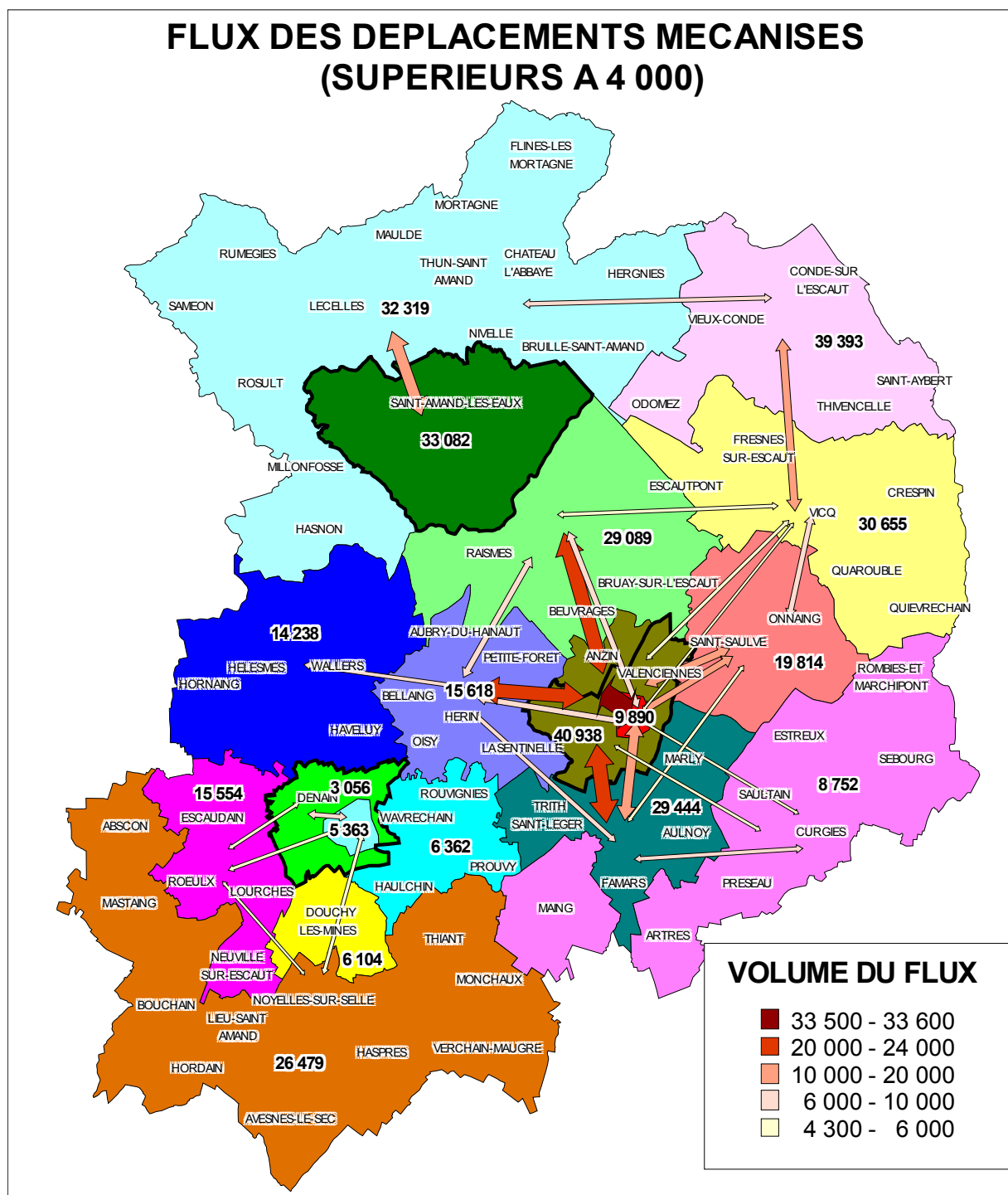
La durée des déplacements en deux roues diminue (-24%).

VI – 13 – Les flux de déplacements

VI – 11 – 1 – Densité de flux mécanisés reçus par les zones



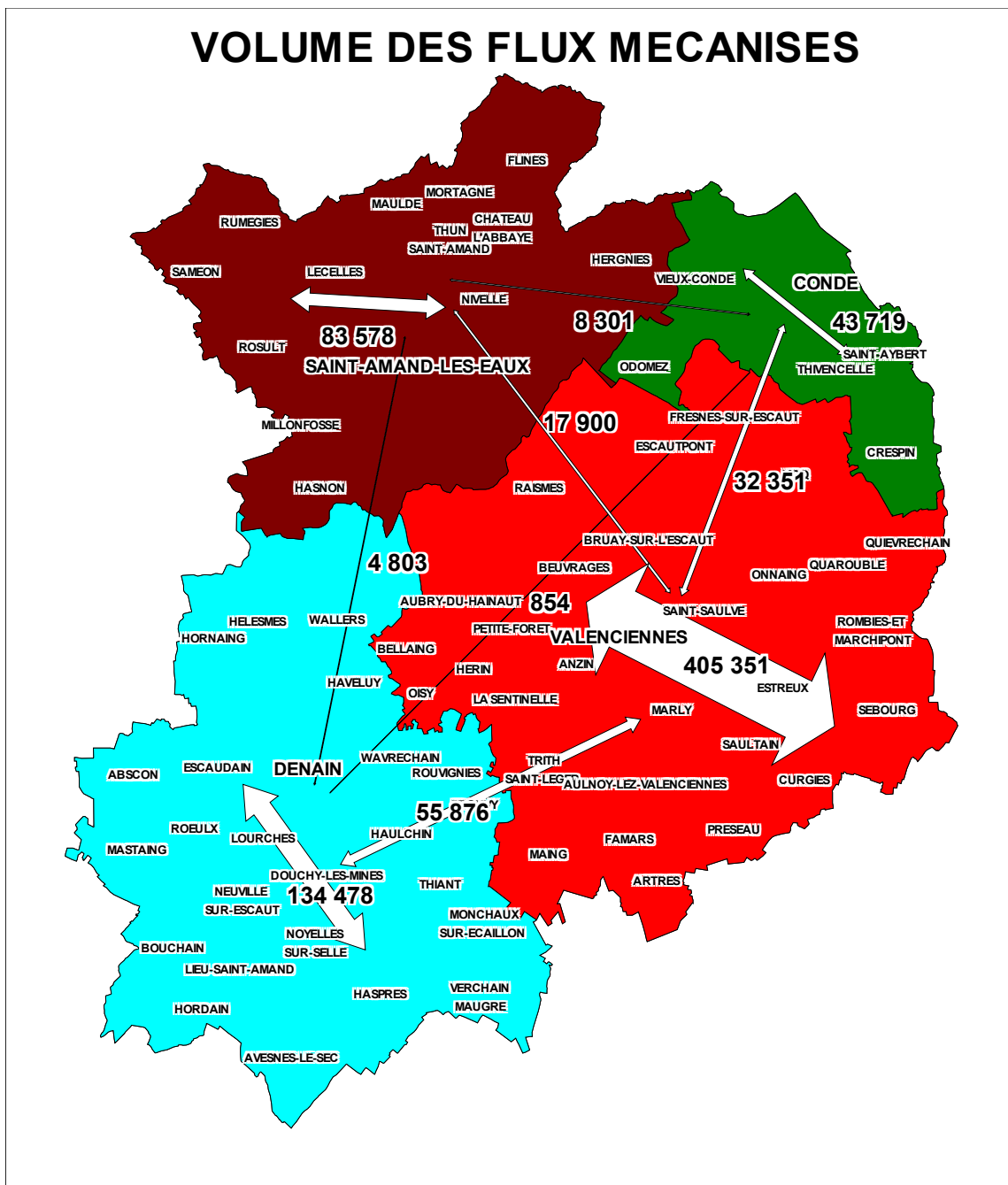
carte ci-dessus présente les densités de flux mécanisés reçus par les secteurs (en déplacements par hectare). Elle montre bien la forte attractivité de l'hypercentre de VALENCIENNES qui se situe loin au dessus des autres secteurs. L'hypercentre de DENAIN reste assez attractif. Le reste de VALENCIENNES et ANZIN se situent également à un bon niveau.



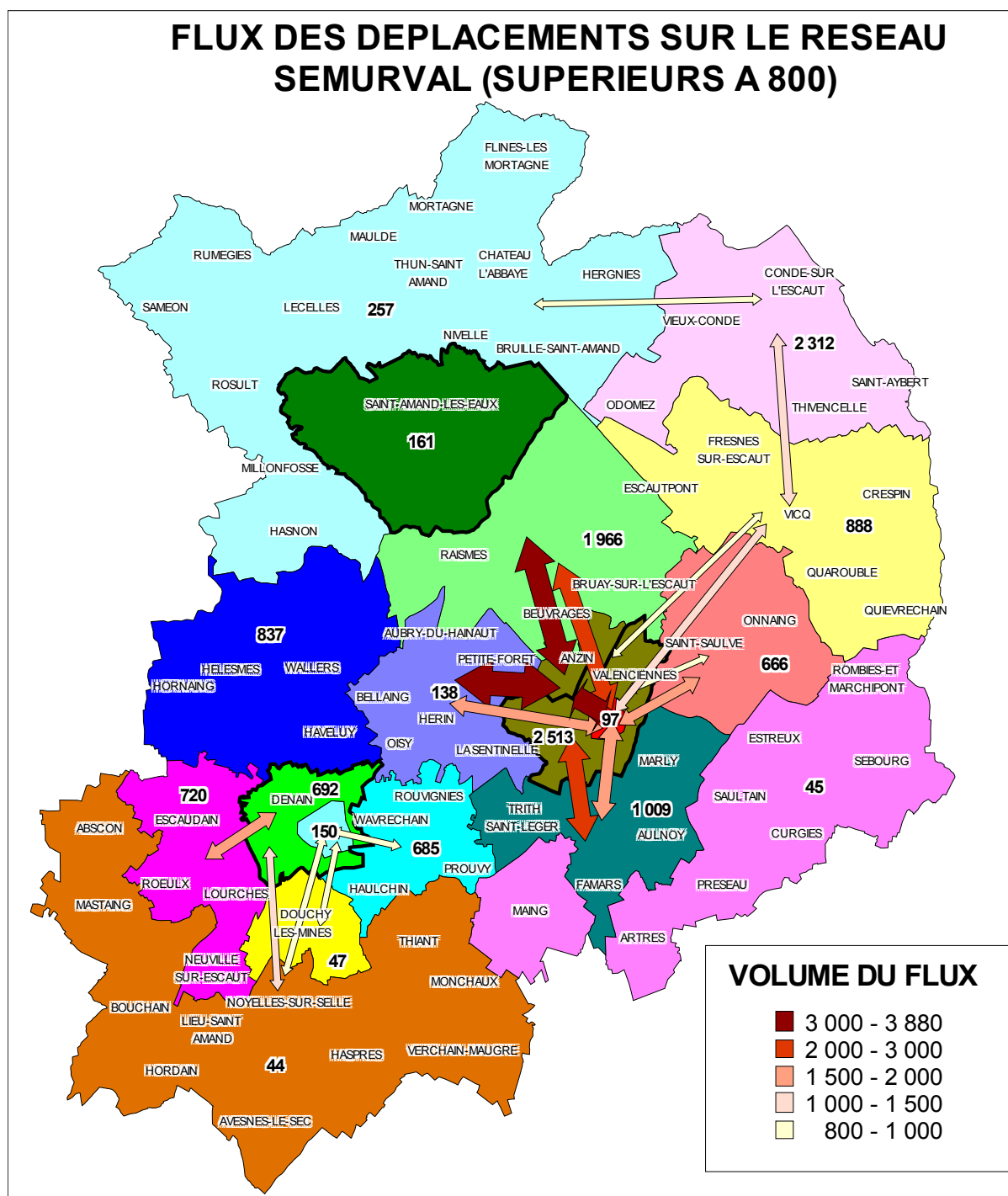
NOTA : le chiffre inscrit dans chaque zone fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone.

La carte des flux mécanisés montre qu'une majorité de déplacements mécanisés s'effectue à l'intérieur des zones. Seuls, VALENCIENNES et son hypercentre attirent des flux supérieurs à 20 000 déplacements. Le fonctionnement multipolaire de l'agglomération apparaît nettement même si les pôles de DENAIN, CONDÉ et SAINT-AMAND apparaissent très en retrait de celui de VALENCIENNES.

VOLUME DES FLUX MECANISES



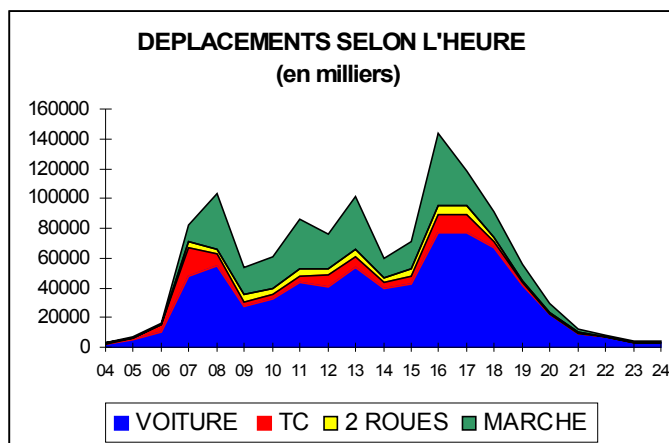
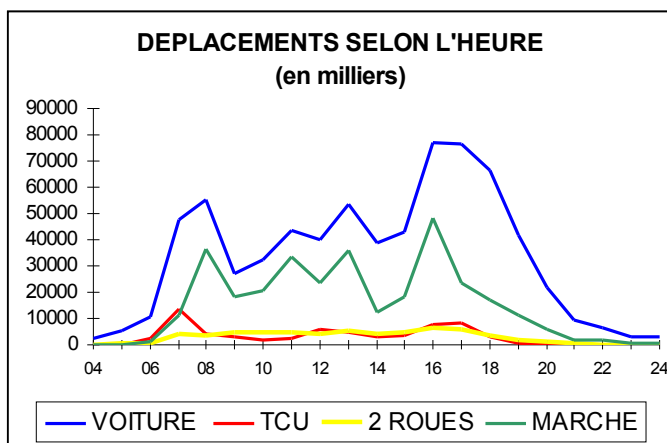
La carte ci-dessus indique les flux mécanisés dans chaque pôle et entre ceux-ci. Cette carte confirme encore avec plus de réalité le caractère multipolaire de l'agglomération.



NOTA : le chiffre inscrit dans chaque zone fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone.

Aucun flux ne dépasse les 4 000 déplacements. Contrairement aux flux mécanisés, les principaux flux sont des flux interzones. L'image fournie est assez proche de celle obtenue pour les flux mécanisés à l'exception de l'amandinois, mais la plupart des communes de ce secteur ne sont pas desservies par la SEMURVAL. L'essentiel du trafic concerne la ville de VALENCIENNES.

VI – 14 – Répartition horaire des déplacements



- **Déplacements tous modes**

La pointe du trafic est observée de 16 heures à 17 heures. Elle est surtout liée aux déplacements à pied (sortie des écoles) qui sont particulièrement nombreux durant cette période.

La pointe du matin s'étale de 8 heures à 9 heures, là aussi du fait des déplacements à pied.

- **Déplacements mécanisés**

La pointe du soir s'étale de 16 heures à 18 heures de manière à peu près égale.

La pointe du matin se situe entre 7 heures et 8 heures : elle est donc différente de celle des déplacements tous modes.

- **Déplacements en voiture**

La pointe du soir est voisine de celle observée pour les déplacements mécanisés. Par contre, la pointe du matin est comprise entre 8 heures et 9 heures.

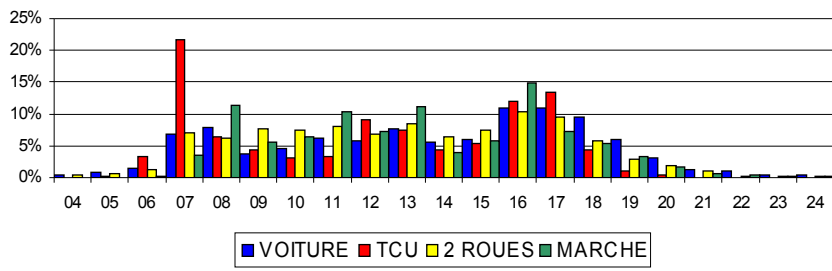
- **Déplacements en transports collectifs urbains**

La pointe du soir se situe entre 17 heures et 18 heures, la pointe du matin entre 7 heures et 8 heures (ces deux périodes sont donc différentes de celles observées pour la voiture).

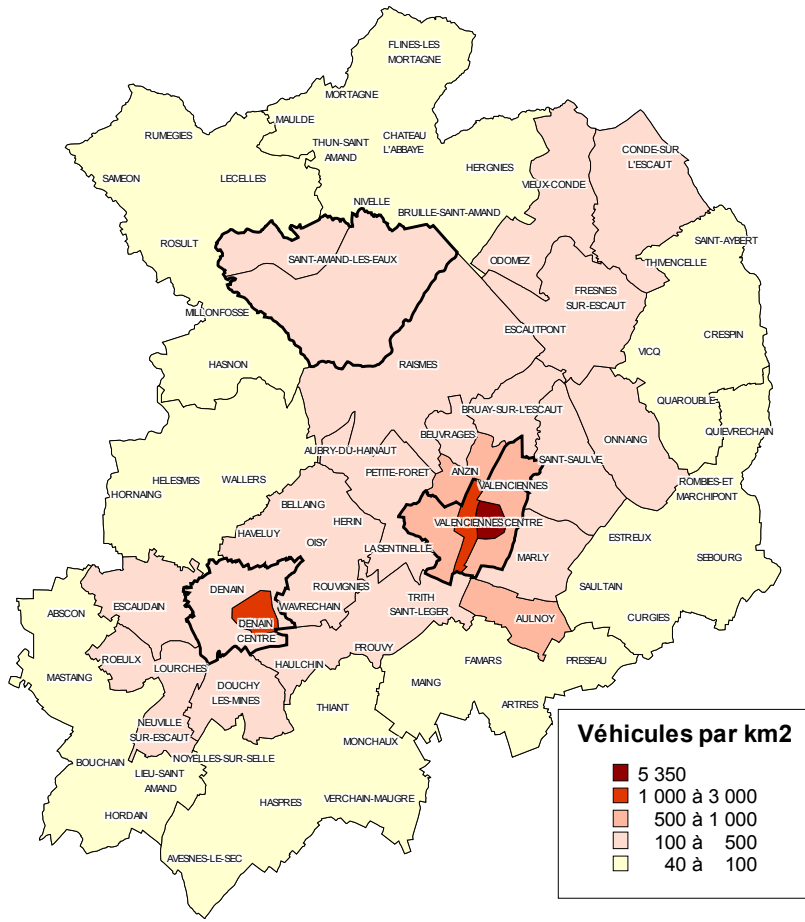
- **L'hyperpointe se situe entre 16 heures 30 et 17 heures 30 avec :**

- 153 000 déplacements tous modes,
- 44 000 déplacements à pied,
- 109 000 déplacements mécanisés,
- 86 000 déplacements en voiture,
- 13 000 déplacements en transports collectifs dont 9 000 sur le réseau SEMURVAL,
- 8 000 déplacements en deux roues dont 6 000 en vélo.

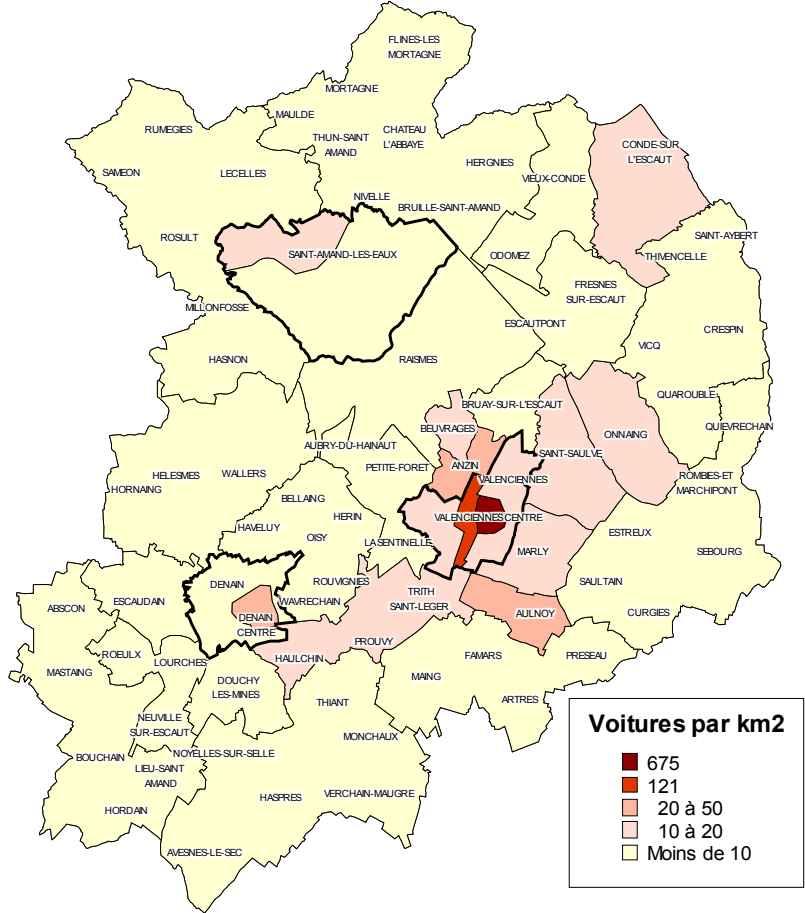
REPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENT
PAR MODE EN POURCENTAGE



DENSITE DE VEHICULES EN STATIONNEMENT A 16H



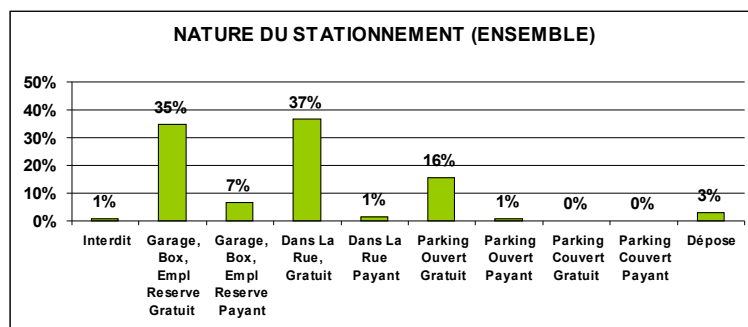
NOMBRE DE VEHICULES EN STATIONNEMENT INTERDIT RAMENE A LA SURFACE DE LA ZONE



VI - 15 – Stationnement

VI – 14 – 1 – Ensemble de l'aire d'études

A 16 heures, heure de pointe du stationnement dans la journée, seules VALENCIENNES, ANZIN, AULNOY et le centre de DENAIN, concentrent un nombre conséquent de voitures en stationnement, l'hypercentre de VALENCIENNES se détachant nettement.



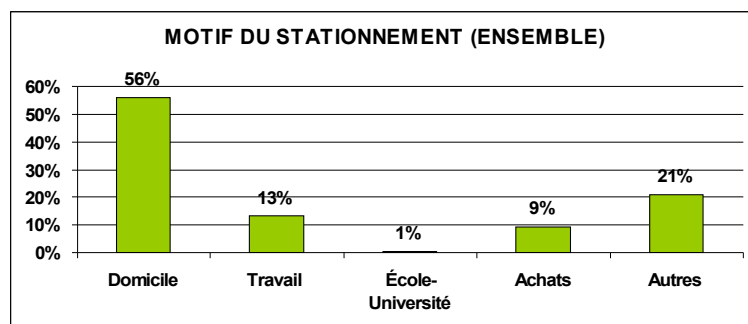
Les voitures stationnent le plus souvent dans la rue sur des emplacements gratuits (37%), dans des garages ou emplacements réservés gratuits (35%) ou dans des parkings ouverts gratuits (16%).

La part du stationnement payant est très faible. Le

stationnement interdit « déclaré » représente moins de 1% du total.

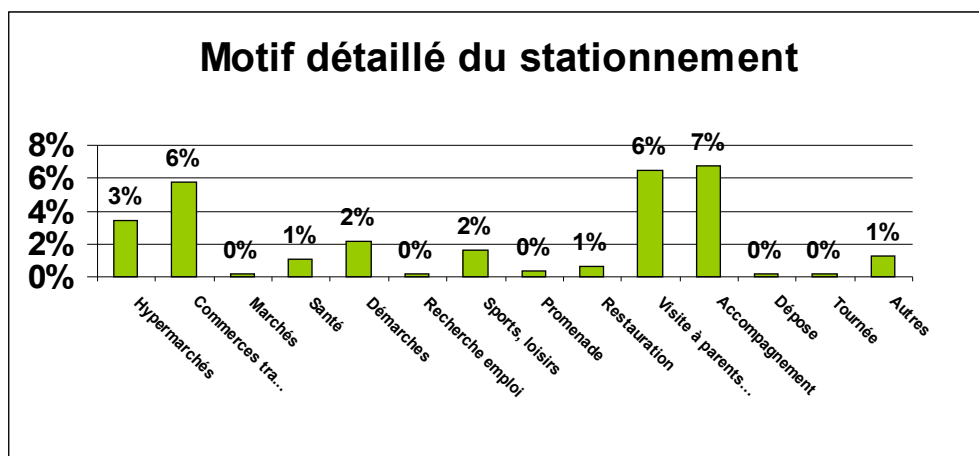
NOTA : des chiffres présentés ici ont été exclus les stationnements de moins de 3 minutes liés à des accompagnements ou à des déposes.

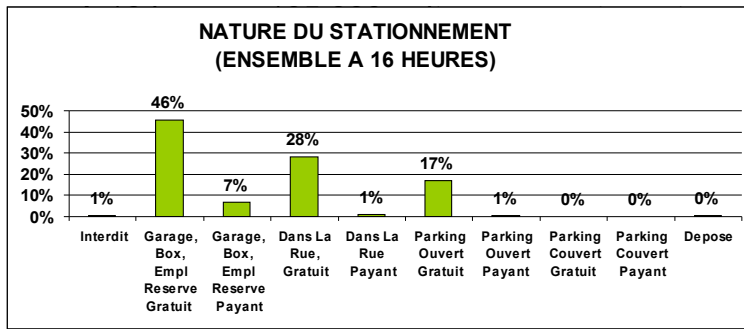
La densité de véhicules en stationnement interdit est généralement faible. Les 50 véhicules par km² ne sont dépassés que dans l'hypercentre de VALENCIENNES et, mais dans une moindre mesure dans les secteur de VALENCIENNES situé à l'ouest de l'hypercentre.



Sur l'ensemble de la journée, le principal motif du stationnement est le domicile (56%), loin devant les autres motifs (20%). Le travail ne représente que 13%, les achats 9% (3% pour les hypermarchés et 6% pour les commerces traditionnels).

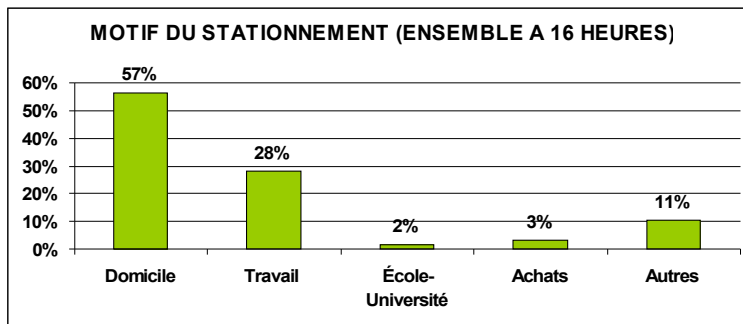
Les « autres » motifs représentent 21% du total avec surtout des visites à parents ou amis (6%) ou de l'accompagnement (7%) qui donne lieu à un stationnement de plus de 2 minutes.



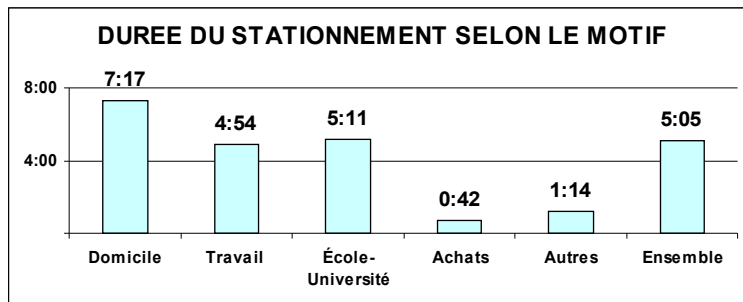


résidents de l'aire d'étude stationnent et voisine de ce que l'on a observé les (46%) et moins de stationnement

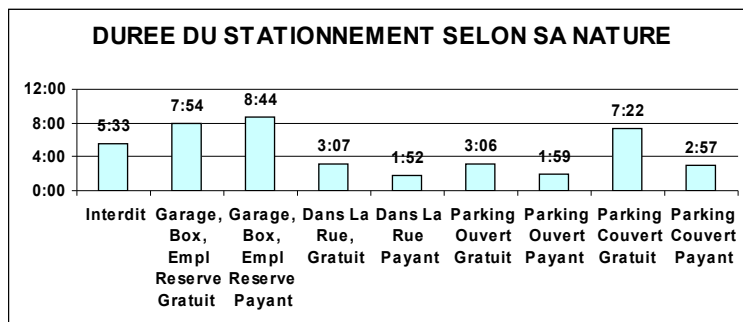
A 16 heures, le stationnement résidentiel reste prépondérant et la part du travail est plus élevée. La part du motif achats est faible.



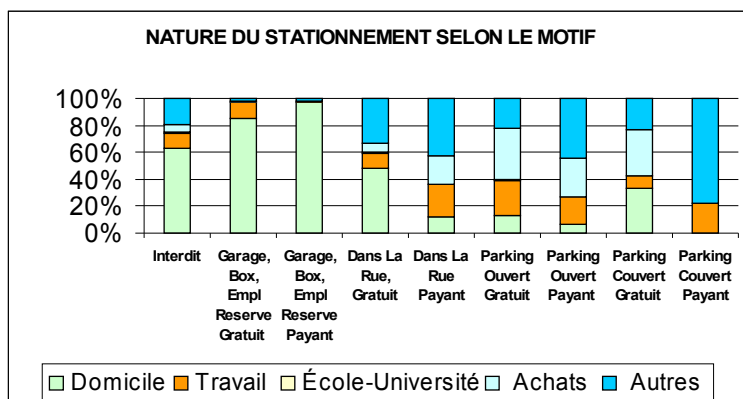
La durée moyenne de stationnement est légèrement supérieure à 5 heures avec une durée particulièrement longue pour le stationnement lié au domicile (moyenne supérieure à 7 heures). La faible durée moyenne du stationnement lié aux achats et aux autres motifs explique en partie la faible part de ce type de motif à une heure donnée et à 16 heures en particulier.



La durée moyenne du stationnement est particulièrement longue pour les garages. La durée importante pour le stationnement interdit est liée au fait qu'il s'agit souvent de stationnement nocturne.



Le stationnement interdit est souvent du stationnement résidentiel (la nuit), sinon il correspond à des déplacements pour « autres » motifs.

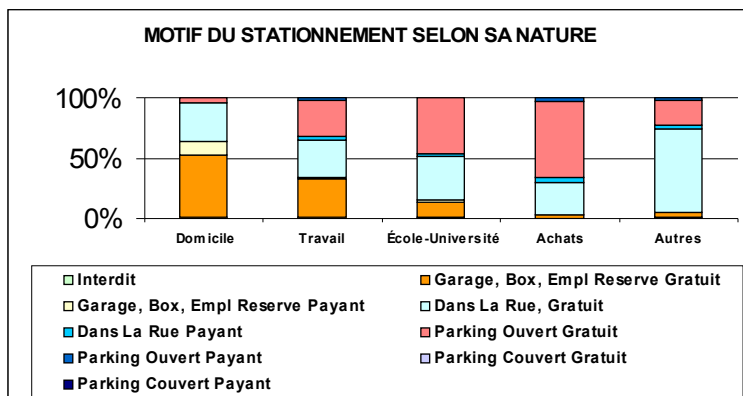


Les garages, box, emplacements réservés sont surtout utilisés pour le stationnement résidentiel et, lorsqu'il est gratuit, pour le travail. Le stationnement gratuit dans la rue est utilisé pour tous les motifs avec une part élevée de motif autre. Le stationnement payant dans la rue est peu utilisé pour le domicile, assez souvent pour le travail et les achats, très souvent pour les autres motifs. Les

parkings ouverts gratuits sont très utilisés pour les achats et le travail, les parkings ouverts payants pour les autres motifs. Les parkings couverts gratuits sont surtout

utilisés pour le domicile et les achats, les parkings couverts payants pour le travail et le domicile.

Le stationnement résidentiel s'effectue surtout dans des garages gratuits et



quelquefois payants, sinon le véhicule reste dans la rue. Le stationnement sur le lieu de travail s'effectue surtout dans des parkings ouverts gratuits, dans la rue (gratuit) et dans des garages ou emplacements réservés gratuits. Le stationnement sur le lieu d'études (peu fréquent) s'effectue surtout dans des parkings ouverts gratuits et

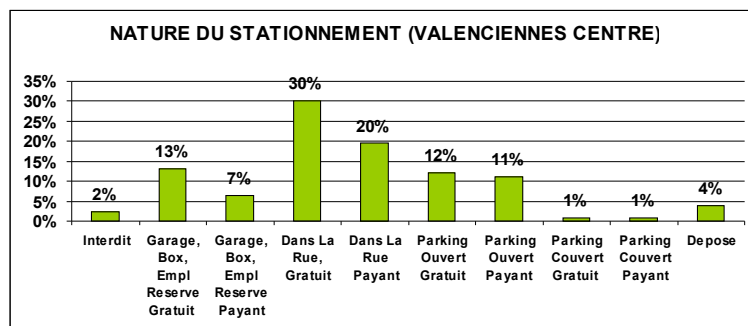
dans la rue (gratuit). Pour les achats, le lieu de stationnement privilégié est le parking ouvert gratuit. Sinon, il s'effectue dans la rue "gratuit" et parfois sur des emplacements payants.

Le stationnement pour autres motifs s'effectue majoritairement dans la rue (gratuit et parfois payant).

VI – 14 – 2 – Centre de VALENCIENNES

Sur l'ensemble de la journée, près de 35 000 voitures stationnent dans le centre de VALENCIENNES dont 28 000 sur des emplacements publics.

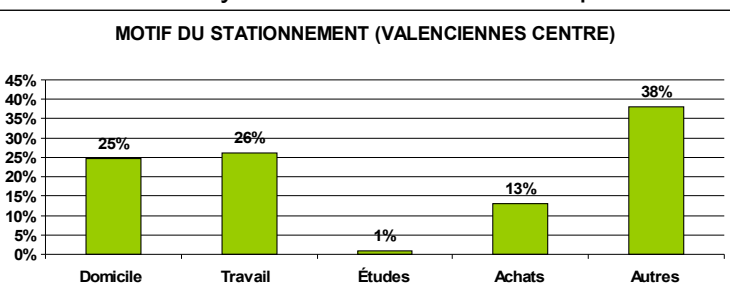
Dans ce centre ville, la nature du stationnement est sensiblement différente. On y



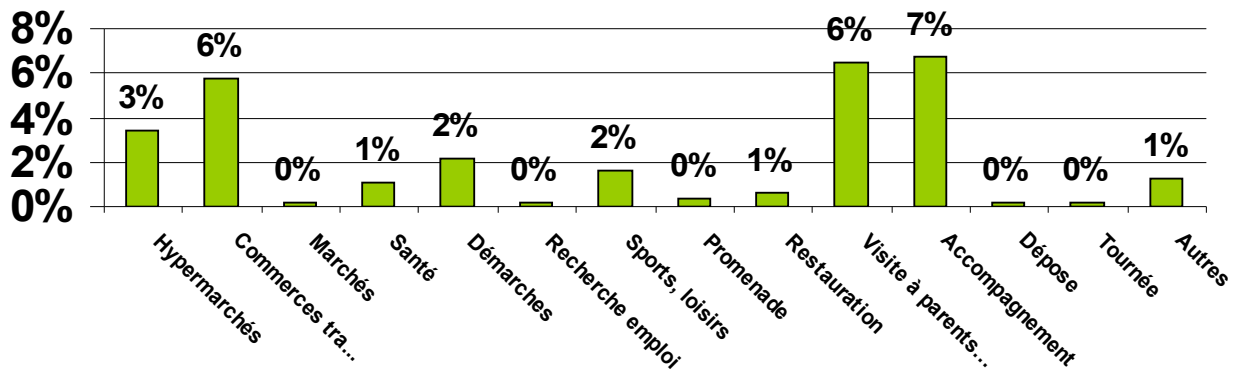
trouve l'essentiel du stationnement payant que ce soit dans la rue ou en parking ouvert. La proportion de garages gratuits y est, par contre, faible.

moyenne avec relativement peu de stationnement résidentiel, beaucoup de travail et

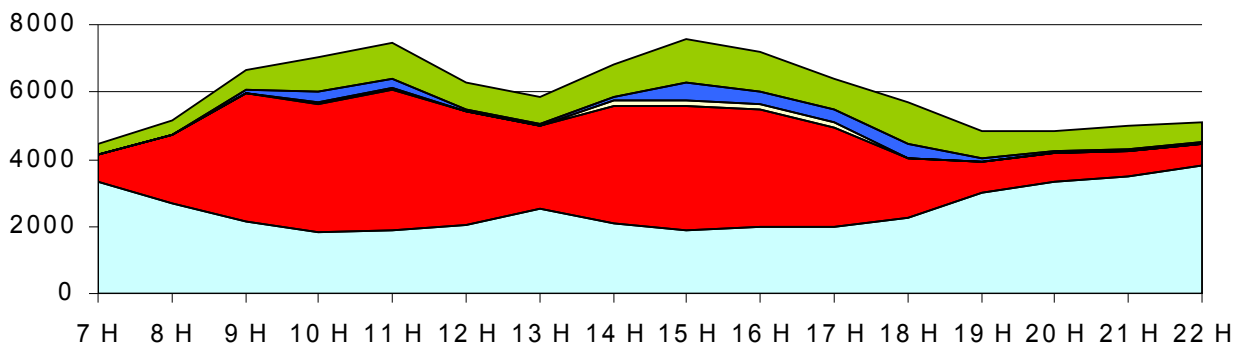
d'autres motifs et un peu plus (mais pas beaucoup plus) de motifs achats qu'ailleurs.



Motif détaillé du stationnement

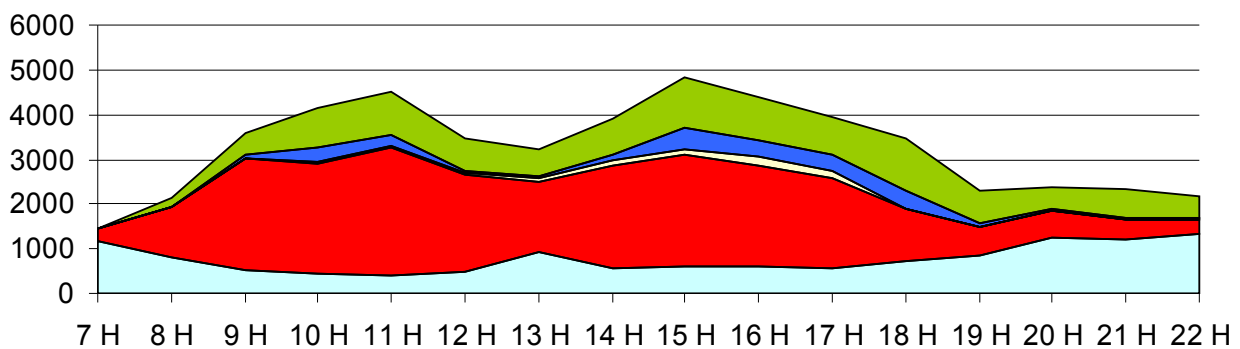


STATIONNEMENT DANS VALENCIENNES CENTRE



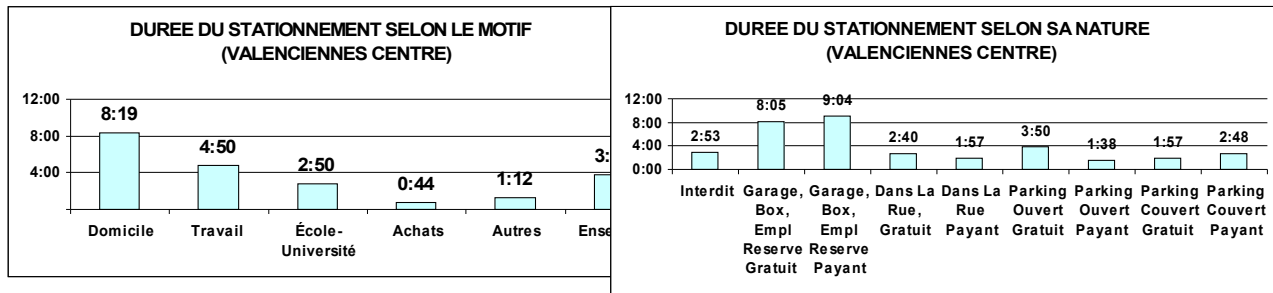
01-DOMICILE 02-TRAVAIL 03-ECOLE UNIVERSITE 04-ACHATS 05-AUTRES

STATIONNEMENT PUBLIC DANS VALENCIENNES CENTRE



01-DOMICILE 02-TRAVAIL 03-ECOLE UNIVERSITE 04-ACHATS 05-AUTRES

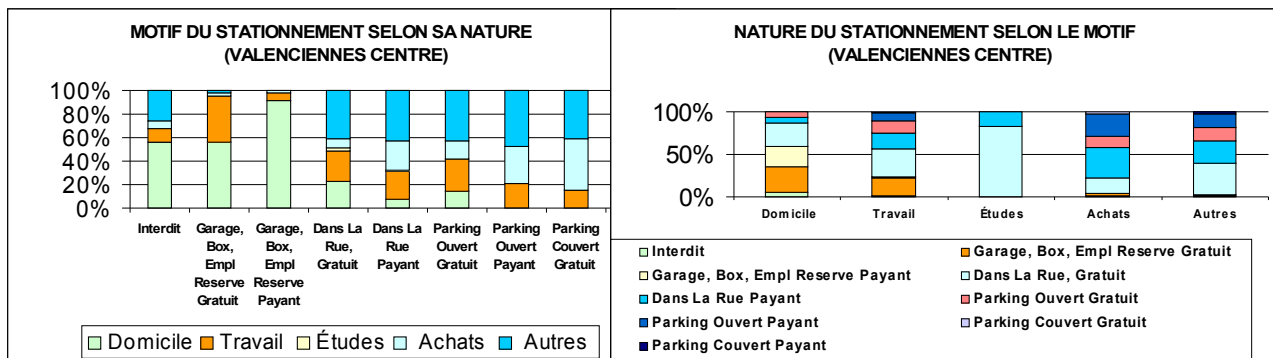
La durée



la durée moyenne du stationnement est sensiblement plus faible dans l'hypercentre qu'ailleurs (3 heures 46 contre 5 heures pour l'ensemble) et cela essentiellement du fait de la faible part du stationnement résidentiel, car la durée moyenne de stationnement pour chaque motif est proche de la moyenne.

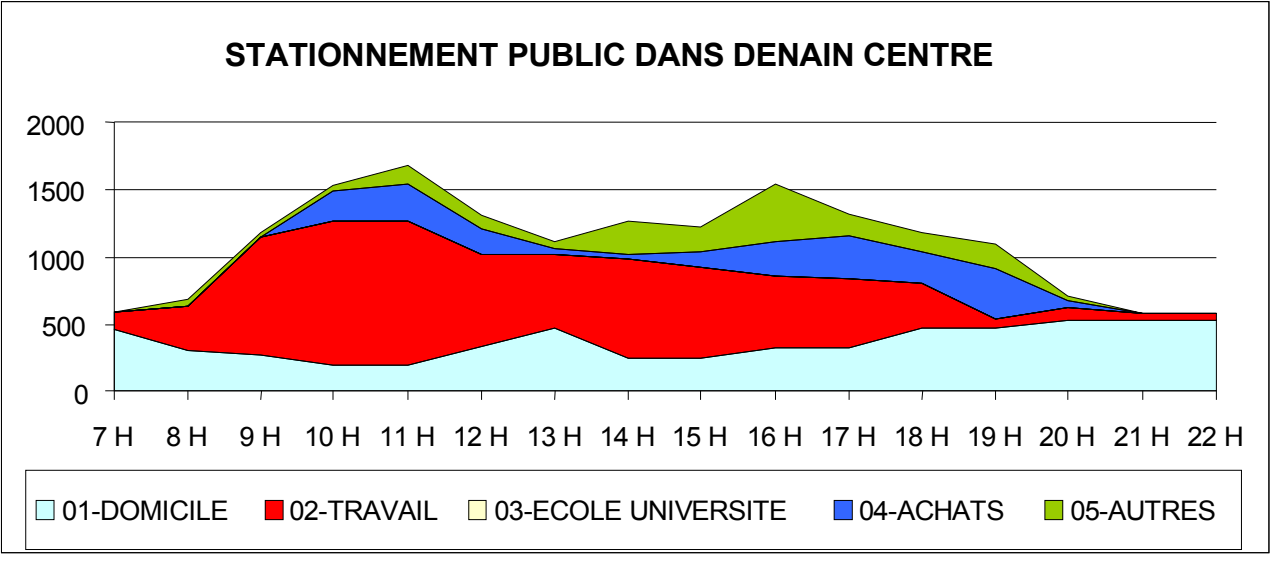
La durée moyenne du stationnement interdit est plus faible qu'en moyenne : il s'agit le plus souvent de « vrai » stationnement interdit en cours de journée et non de stationnement nocturne sur des emplacements interdits durant la journée.

Par

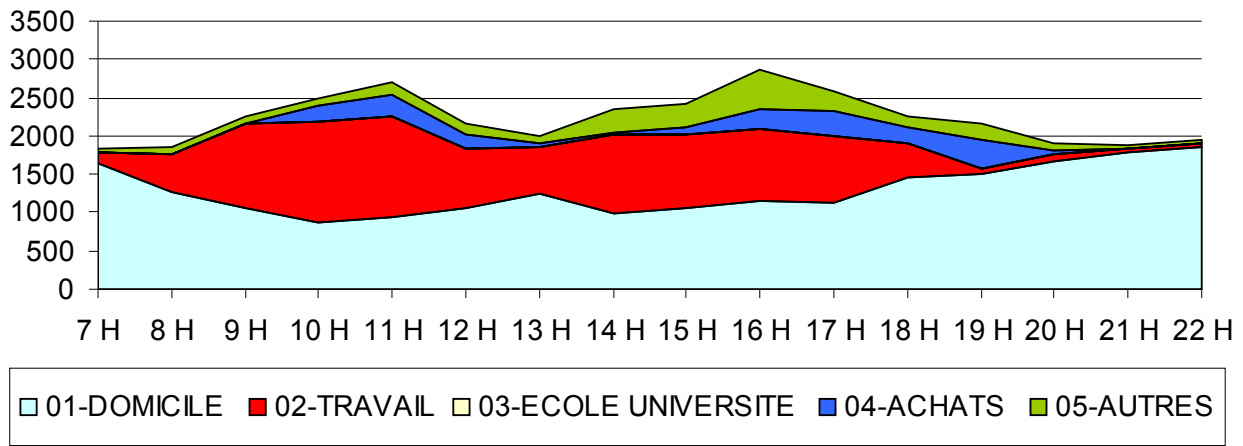


rapport à l'ensemble de l'aire d'études, pour toutes les natures de stationnement (sauf pour les garages ou emplacements réservés payants), on note moins de stationnement résidentiel. Par ailleurs, la part du motif travail est élevé pour les garages ou emplacements réservés gratuits et les « autres » motifs sont le principal motif de stationnement dans les parkings couverts payants.

Le stationnement résidentiel s'effectue relativement peu dans des garages gratuits et assez souvent dans des garages payants. Le stationnement pour achats ou, dans une moindre mesure, pour autres motifs se fait souvent sur des emplacements payants (dans la rue ou dans des parkings ouverts).

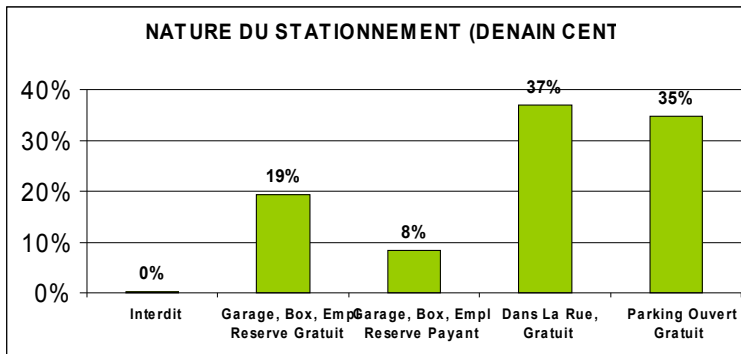


STATIONNEMENT DANS DENAIN CENTRE



VI – 14 – 3 – Centre de DENAIN

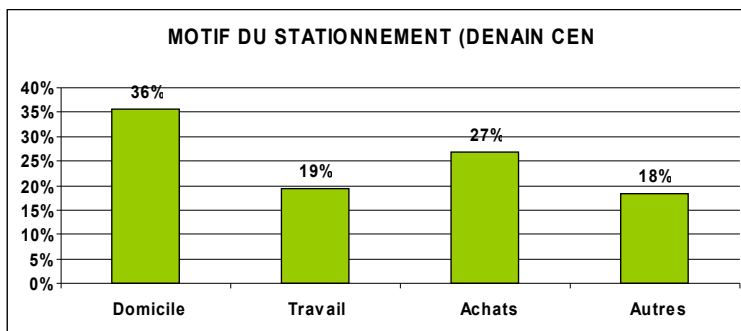
Sur l'ensemble de la journée, près de 12 000 voitures stationnent dans le centre de



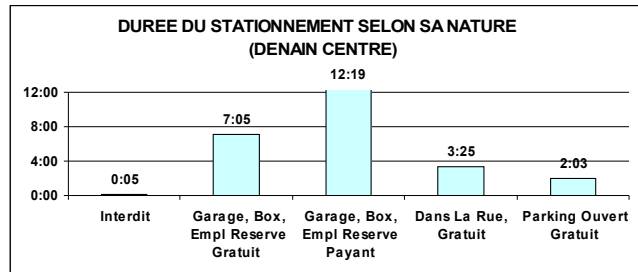
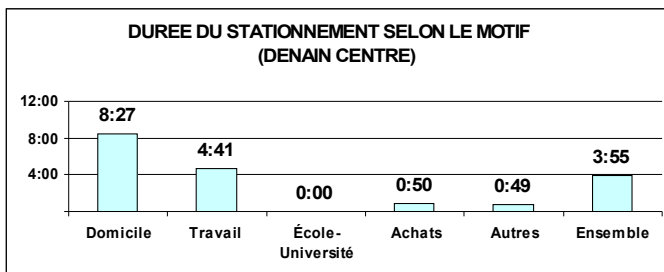
DENAIN dont 8 600 sur des emplacements publics.

La nature du stationnement dans ce centre ville se caractérise par une forte proportion de parking ouvert gratuit (dont celui du centre commercial), relativement peu de garages ou emplacement réservés gratuits et pas de stationnement public payant.

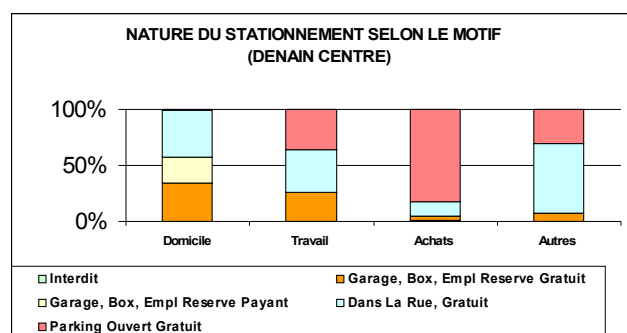
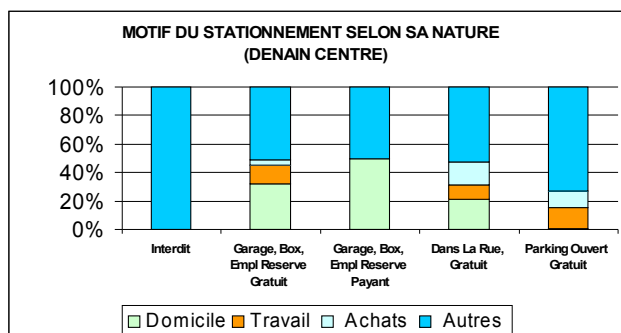
La part du stationnement interdit est faible.



Les motifs de stationnement sont assez spécifiques avec assez peu de stationnement résidentiel (par rapport à la moyenne), une part plutôt élevée de stationnement lié au travail et surtout beaucoup de stationnement pour achats en raison de la présence du centre commercial Carrefour



Les durées moyennes de stationnement sont plus courtes qu'en moyenne du fait de l'assez faible part de stationnement résidentiel. Le stationnement interdit (peu fréquent) est de très courte durée.

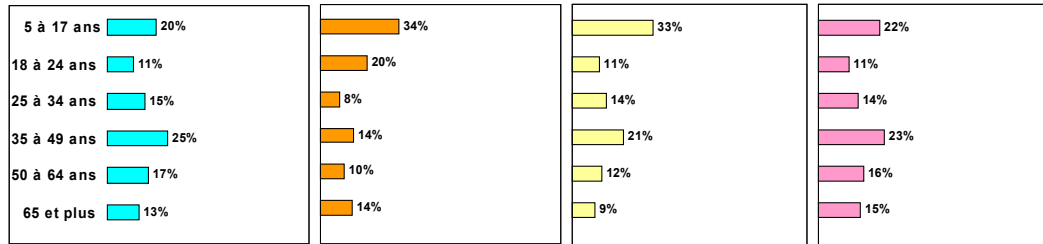
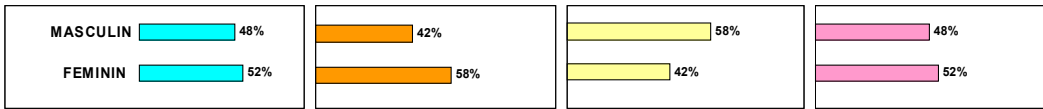


La part des « autres » motifs est élevée pour toutes les natures de déplacements. Le stationnement pour achats s'effectue surtout dans les parkings ouverts gratuits mais ces parkings sont plus fréquemment utilisés pour d'autres motifs.

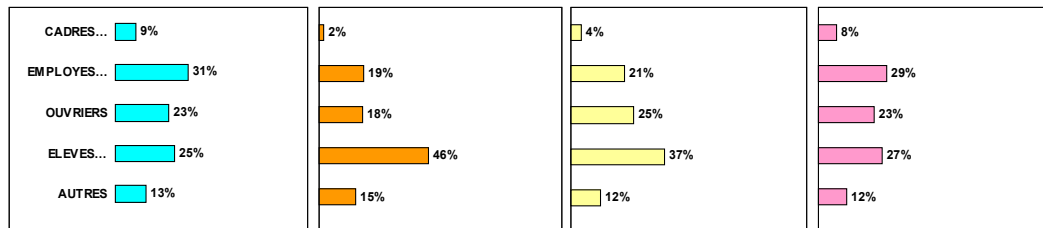
CLIENTÈLE DES MODES

VOITURE SEMURVAL DEUX ROUES ENSEMBLE

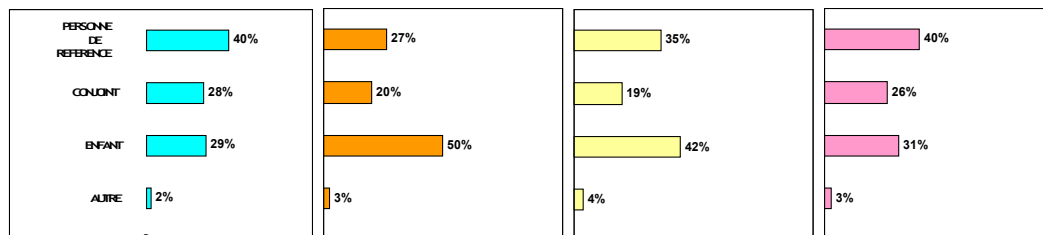
SEXE



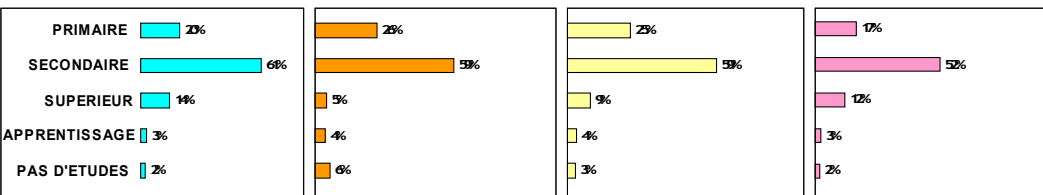
PROFESSION



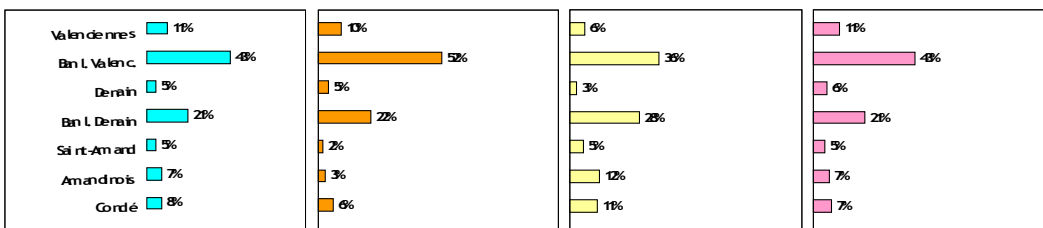
POSITION DANS LE MÉNAGE



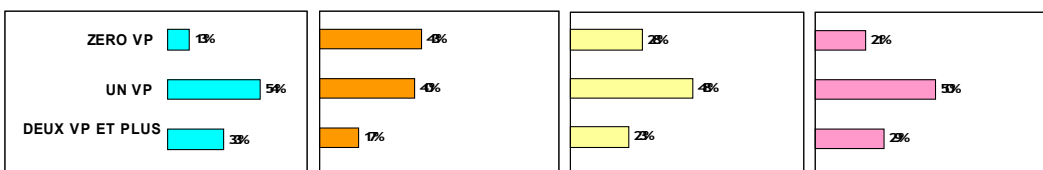
NIVEAU D'ÉTUDES



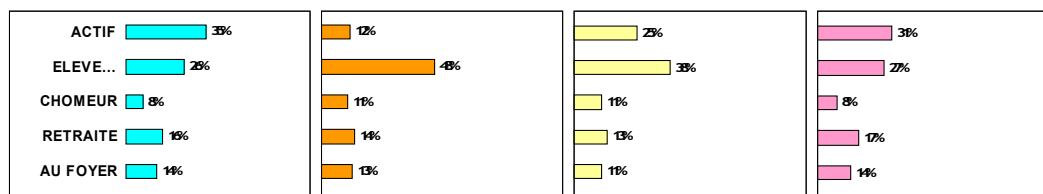
ZONE DE RÉSIDENCE



VOITURES PARTICULIÈRES POSSÉDÉES



STATUT



VII – CLIENTÈLE DES MODES

Une personne est considérée cliente d'un mode lorsqu'elle a déclaré se déplacer au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode.

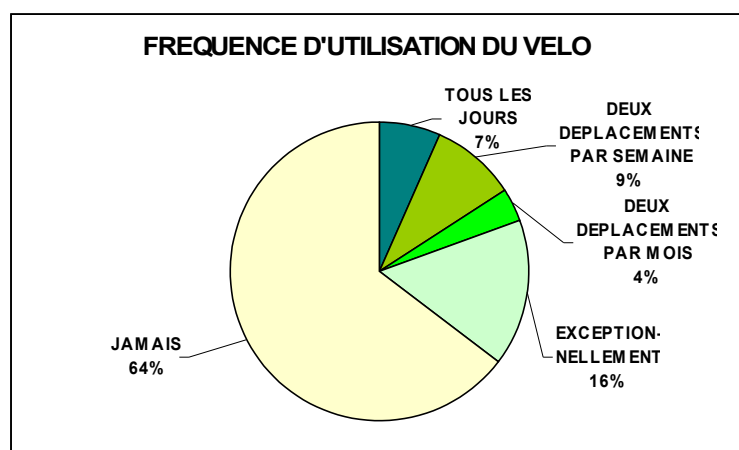
Sur les 310 000 personnes de 5 ans et plus :

- 68 000 (22%) sont des clients du deux roues,
- 70 000 (23%) sont des clients du réseau SEMURVAL,
- 263 000 (85%) sont des clients de la voiture (passager ou conducteur).

Comme on peut le voir sur les graphiques ci-contre, la clientèle de chaque mode a des caractéristiques spécifiques :

- Les clients du transport collectif sont surtout des élèves et des étudiants. Ils sont jeunes, plutôt de sexe féminin et sont généralement des enfants. Les actifs qui utilisent ce mode de transport sont aussi souvent des employés que des ouvriers. Ils ont peu souvent suivi des études supérieures, résident souvent dans la banlieue de VALENCIENNES, sont peu motorisés et sont rarement des actifs.
- Les clients du deux roues sont plutôt de sexe masculin, plutôt ouvriers qu'employés, souvent élèves ou étudiants et appartiennent plus souvent que la moyenne à des ménages peu ou non motorisés.
- Les clients de la voiture ont un profil proche de la moyenne. La répartition personne de référence – conjoint est, notamment, proche de la moyenne. Ils sont, par contre, fortement motorisés que le reste de la population.

VII –1 – Utilisation du deux roues.

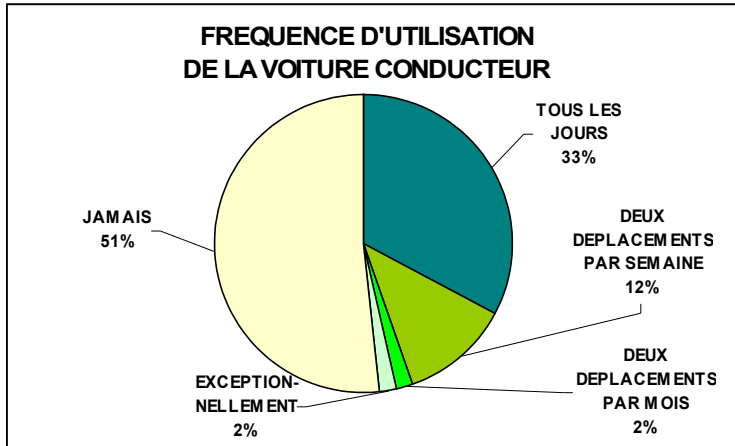


Seulement 7% des personnes déclarent utiliser un deux roues en semaine « tous les jours ou presque » et 9% au moins deux fois par semaine. Ces chiffres apparaissent cependant élevés comparés à l'usage réel du deux roues la veille du jour d'enquête (5%).

L'usage des deux roues à moteur est extrêmement faible, puisque

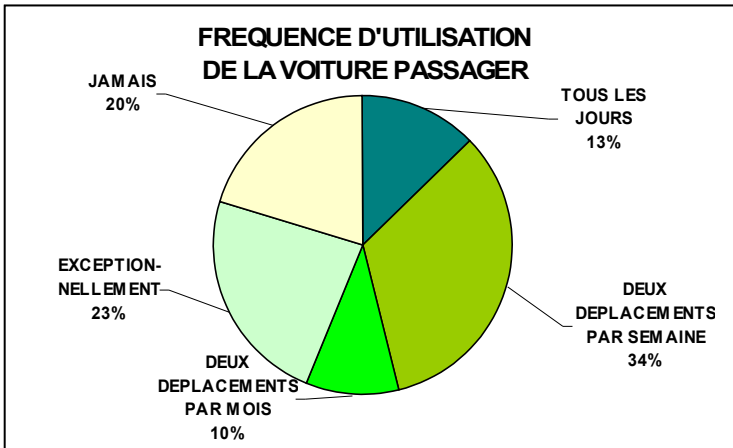
respectivement 97,1% et 98,8% des personnes déclarent ne jamais utiliser un deux roues à moteur de moins de 50 cm³ et de plus de 50 cm³.

VII –2 – Utilisation la voiture conducteur.



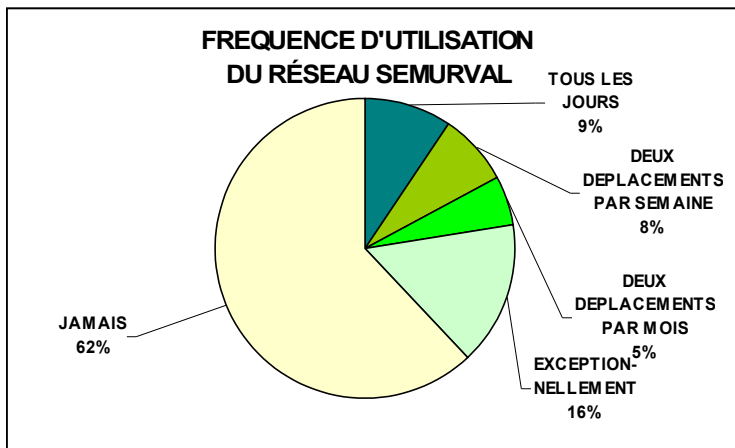
Une personne sur deux (de 5 ans et plus) n'utilise jamais la voiture comme conducteur. Les personnes qui l'utilisent le font avec une forte fréquence.

VII –3 – Utilisation la voiture passager.



Seulement 20% des personnes n'utilisent jamais la voiture en tant que passager. La part de personnes l'utilisant de manière exceptionnelle est forte.

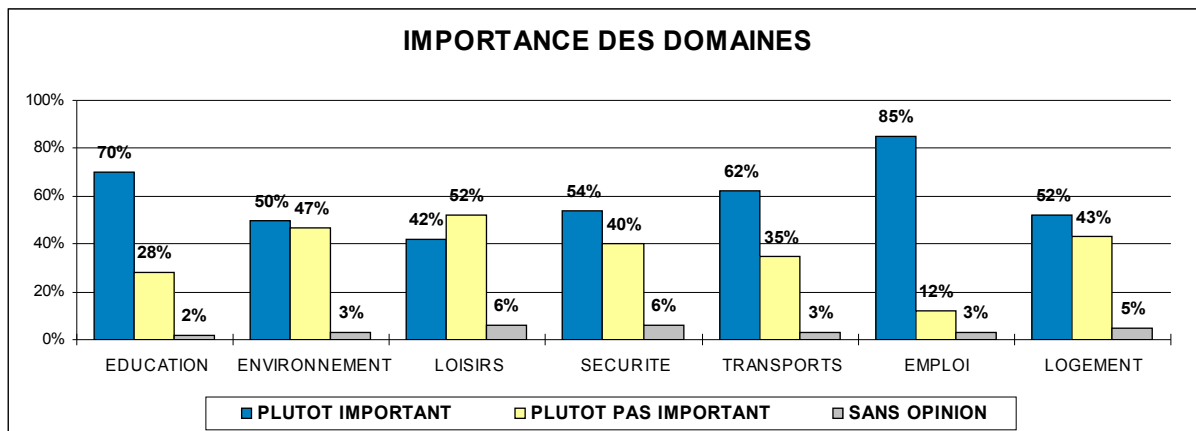
VII –4 – Utilisation du réseau SEMURVAL.



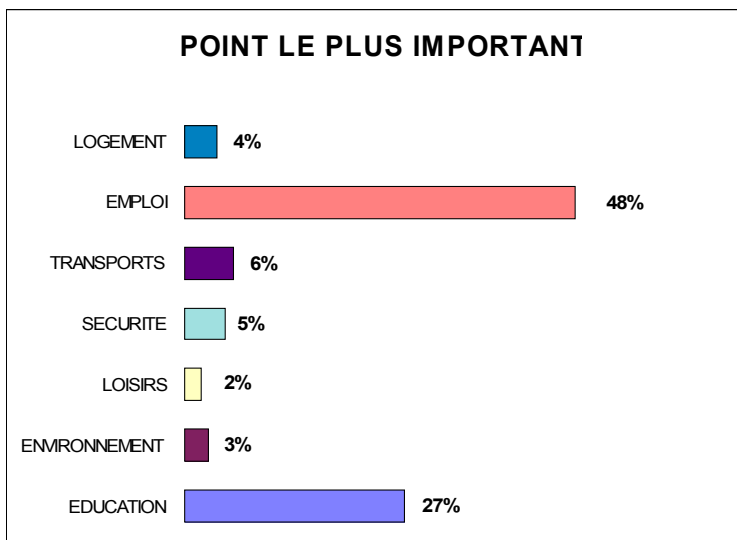
62% des personnes n'utilisent jamais le réseau SEMURVAL. Elles ne sont que 9% à l'utiliser tous les jours ou presque.

VIII – OPINIONS

VIII – 1 – Problèmes posés par différents points qui font partie de la vie locale



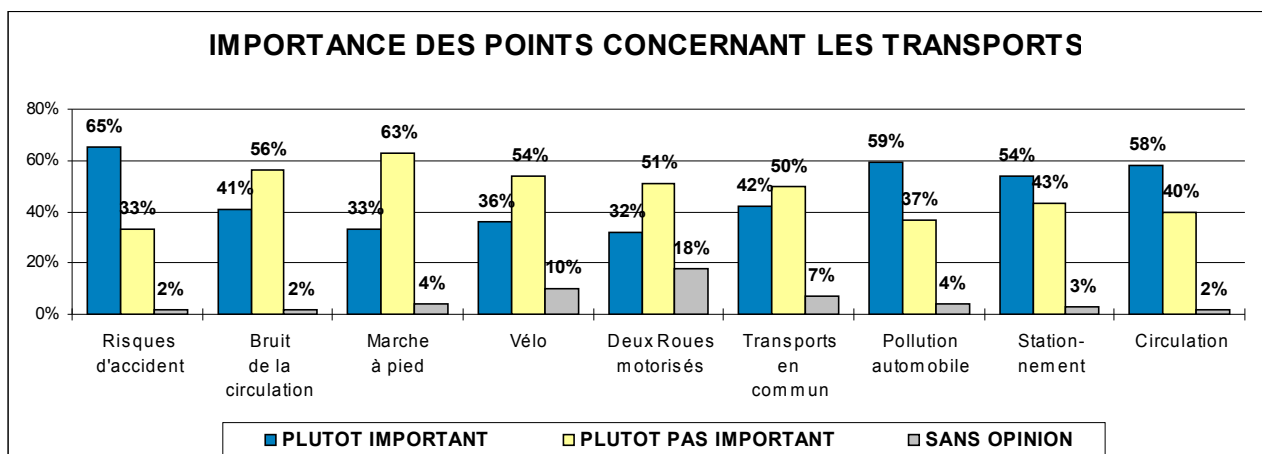
Comme partout, l'emploi est le domaine qui pose le plus de problèmes pour les habitants de l'aire d'étude. Derrière l'emploi on trouve l'éducation alors que la sécurité est relativement peu citée, un peu plus cependant qu'à DOUAI (46%). Le domaine des transports est considéré comme posant des problèmes plutôt importants par 62% des habitants ce qui est assez élevé.



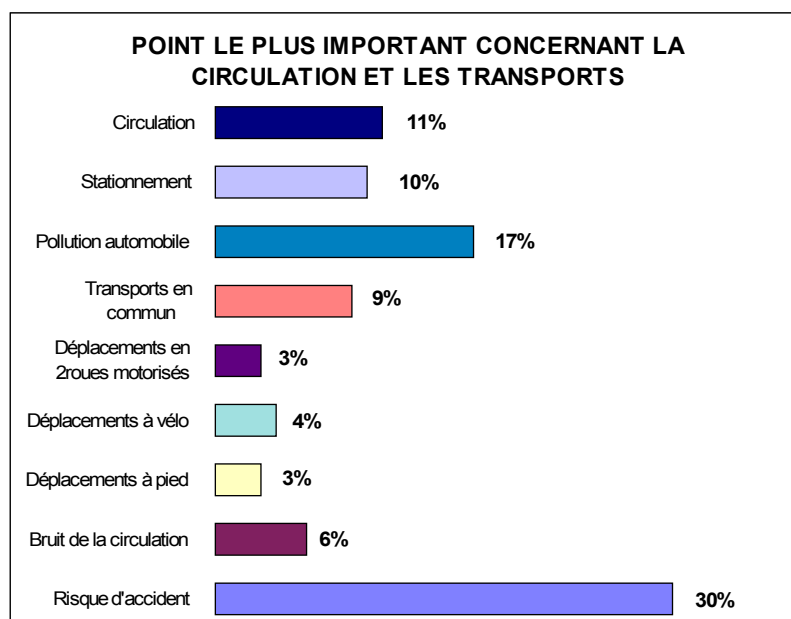
Le classement des différents points selon leur importance confirme la primauté des problèmes posés par l'emploi qui arrive loin devant l'éducation.

Le domaine des transports arrive en troisième position mais loin derrière et sensiblement au même niveau que la sécurité et le logement.

VIII – 2 – Problèmes posés par différents points dans le domaine des transports et de la circulation

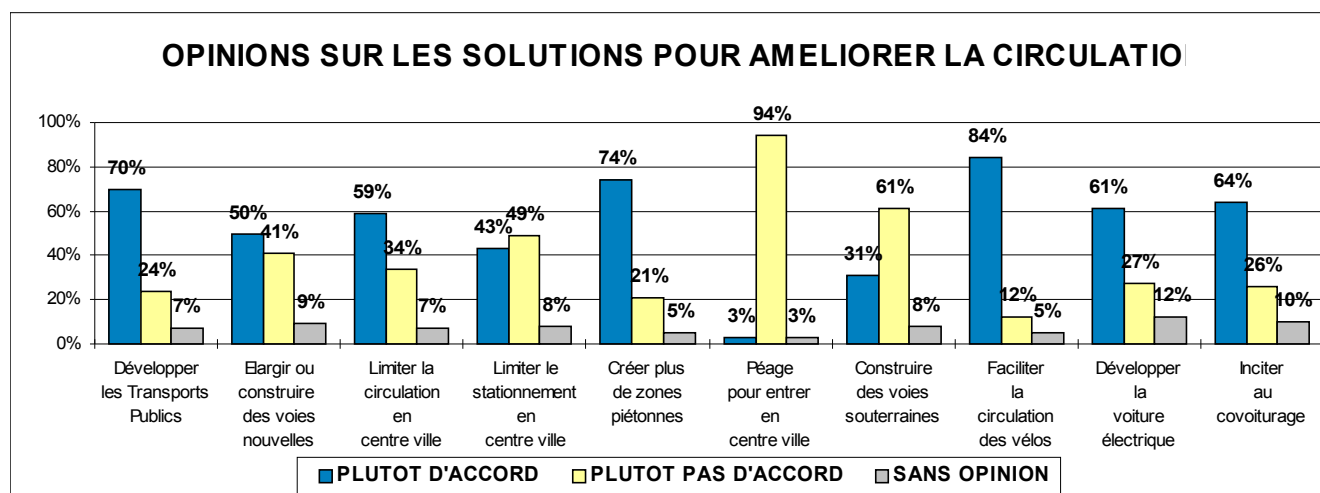


Les habitants de l'aire d'étude considèrent que la sécurité routière est le domaine qui pose le plus souvent des problèmes plutôt importants. La pollution automobile, la circulation routière et le stationnement sont également souvent cités comme posant des problèmes importants. Par contre, la marche, le vélo, les deux roues motorisé et dans une moindre mesure les transports en commun et le bruit de la circulation sont des domaines où l'importance des problèmes est moins souvent mise en avant.

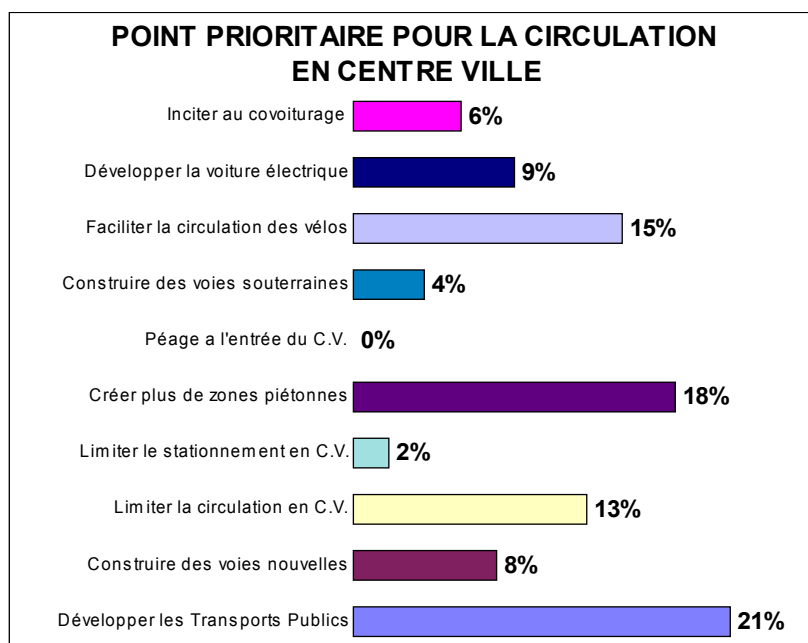


Le classement des différents points par ordre d'importance confirme ces observations : les risques d'accident arrivent largement en tête devant la pollution automobile qui se détache, elle même de la circulation routière, du stationnement et des transports en commun.

VIII – 3 – Solutions pour améliorer la circulation en ville

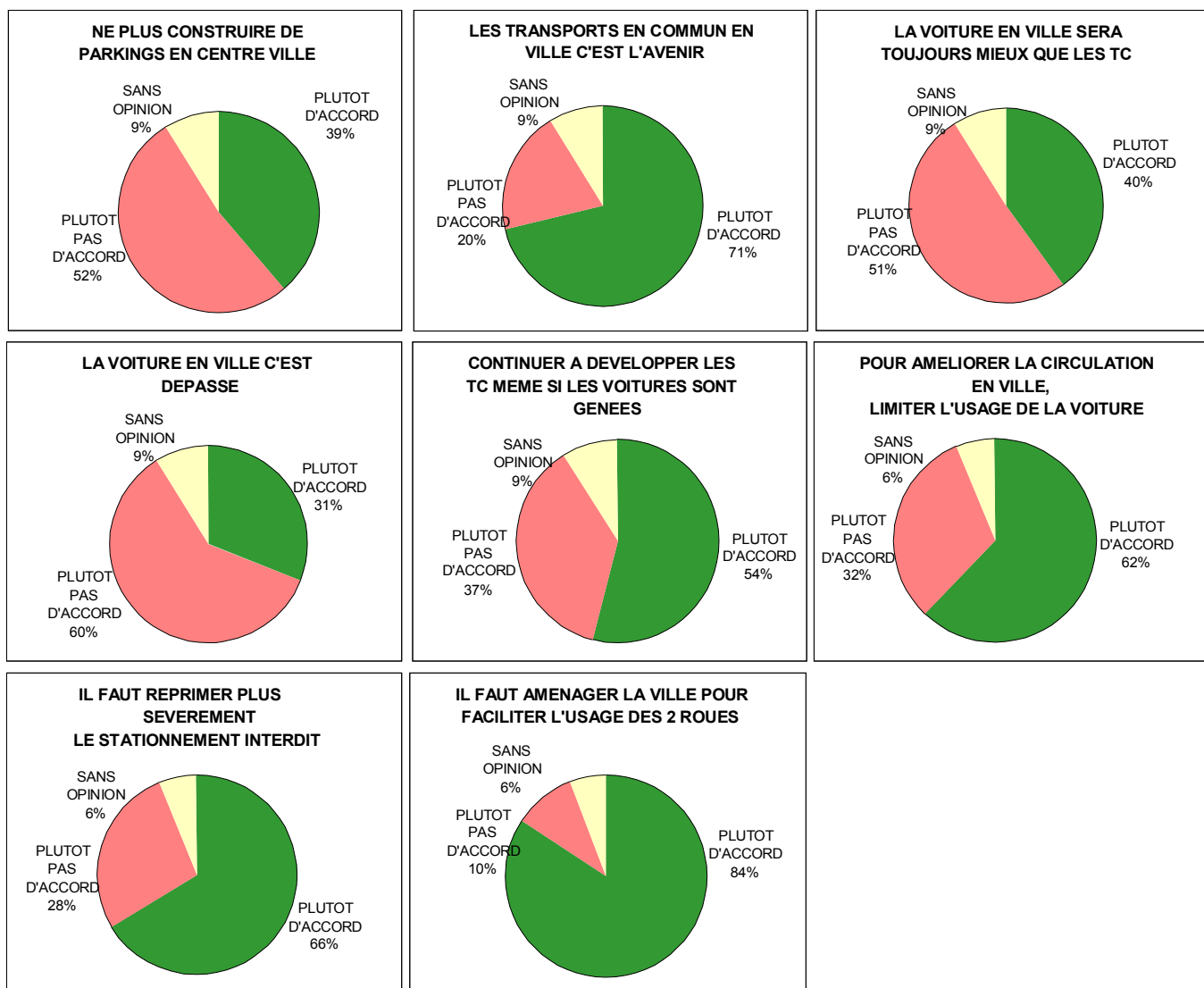


Les habitants de l'aire d'étude sont très favorables à des actions facilitant la circulation des vélos, à l'extension des zones piétonnes, au développement des transports publics. Ils sont également assez favorables au développement de la voiture électrique et du covoiturage et à la limitation de la circulation en centre ville. Ils sont plutôt contre la limitation du stationnement en centre ville et assez partagés sur la construction de voies nouvelles. Ils n'envisagent guère la construction de voies souterraines et sont tout à fait opposés à l'instauration d'un péage urbain.



L'action à réaliser en priorité est le développement des transports publics. Viennent ensuite la création de nouveaux secteurs piétonniers et les mesures favorables aux vélos. La limitation de la circulation en centre ville arrive en bonne position devant la construction de voies nouvelles. La limitation du stationnement en centre ville est très peu souvent considérée comme prioritaire.

VIII – 4 – Opinions sur différentes affirmations



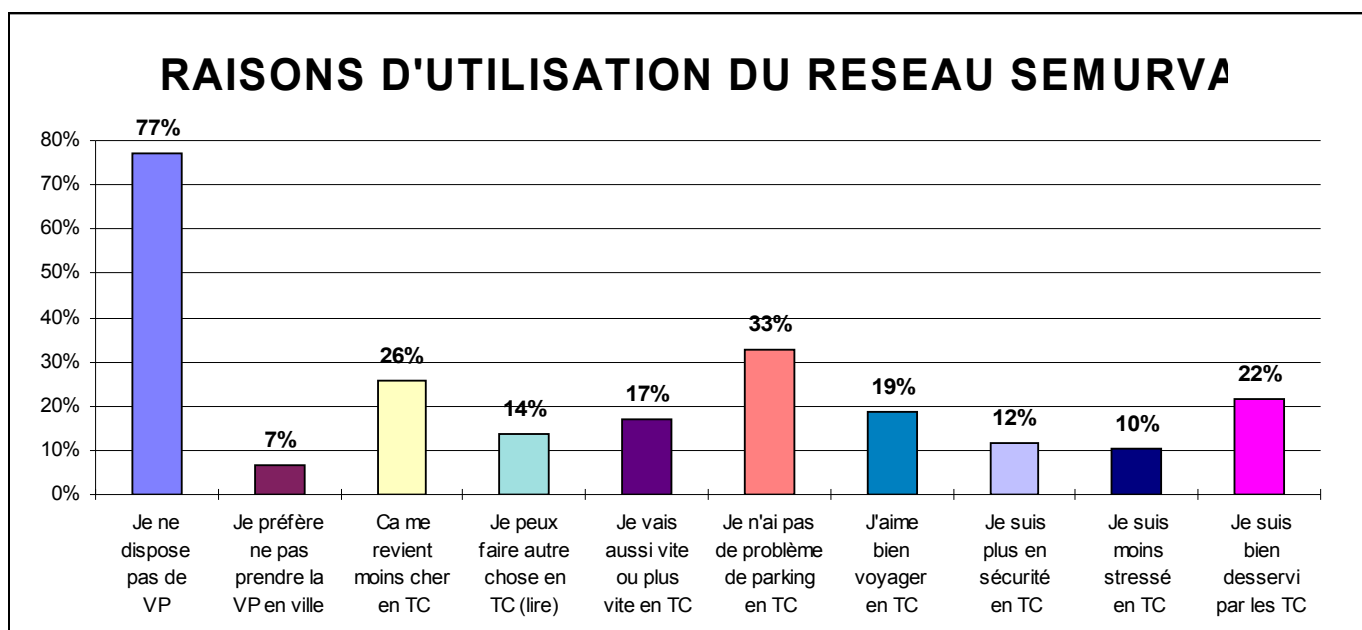
Contrairement à ce que l'on observe souvent, les opinions manifestées apparaissent assez cohérentes.

Les habitants de l'aire d'étude estiment que « **les transports en commun en ville, c'est l'avenir** », qu'« **il faut continuer à développer les transports collectifs même en gênant les voitures** » et que « **pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture** ». Ils sont une majorité à refuser l'affirmation que « la voiture en ville sera toujours mieux que les transports collectifs ». Cependant, ils ne pensent pas que « la voiture en ville, c'est dépassé ».

Les habitants sont assez partagés sur la poursuite de la création de parkings en centre ville et largement favorables à une répression plus sévère du stationnement interdit.

Enfin, il existe un quasi consensus pour aménager la ville pour faciliter l'usage des deux roues.

VIII – 5 – Raisons d'utilisation du réseau SEMURVAL



Seuls les utilisateurs (au moins un aller retour par mois) de 16 ans et plus du réseau SEMURVAL étaient concernés cette question. Ils représentent une population totale de 54 000 personnes.

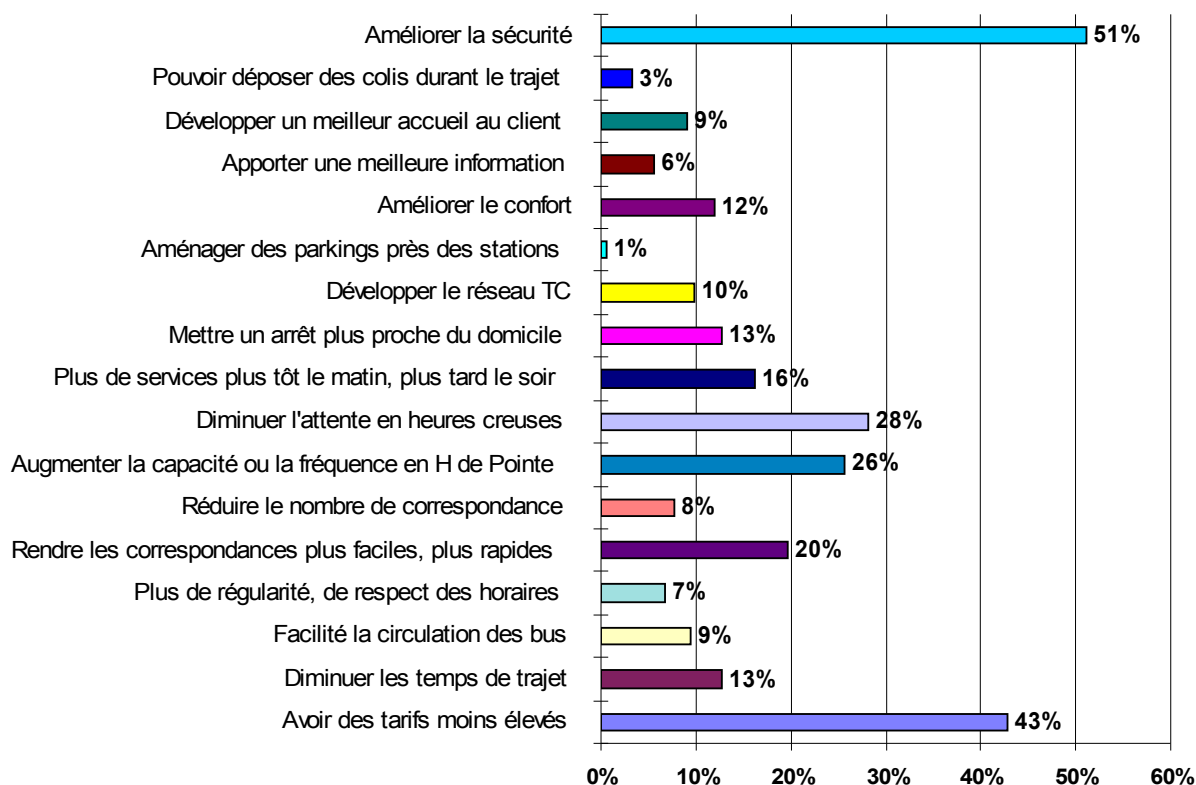
La plupart de ces utilisateurs sont des captifs du transport collectif puisque 77% d'entre eux ne disposent pas de voiture.

L'importance du stationnement dans le choix modal est mise en évidence par le fait que la raison évoquée le plus fréquemment ensuite est l'absence de problème de stationnement lorsque l'on se déplace en transports collectifs.

Les raisons les plus souvent évoquées ensuite sont le moindre coût du déplacement en transport collectif et la qualité de la desserte en transports collectifs. L'aspect sécurité est assez peu cité.

VIII – 6 – Les améliorations possibles du réseau SEMURVAL

AMELIORATIONS POSSIBLES DU RESEA SEMURVAL



Cette question ne concernait que les 54 000 utilisateurs de 16 ans et plus du réseau. La demande la plus fréquente concerne l'amélioration de la sécurité (51%). Comparé à ce que l'on avait observé sur le réseau TUB de DOUAI (29%), ce chiffre est très élevé. Il faut relativiser ce chiffre compte tenu de la surmédiation des problèmes de sécurité au moment de l'enquête.

La demande suivante qui se détache nettement des autres concerne une baisse des tarifs (43%).

Ensuite, de nombreuses demandes concernent la qualité de service en termes de fréquence et de vitesse :

- Soit en heures creuses
 - Diminuer l'attente pendant les heures creuses (28%),
 - Avoir plus de services de bus plus tôt le matin ou plus tard le soir (16%),
- Soit aux heures de pointe
 - Augmenter la capacité ou la fréquence des bus pour éviter qu'il y ait trop de monde aux heures de pointe (26%),
- Soit sur l'ensemble de la journée :
 - Diminuer les temps de trajet (13%),
 - Faciliter la circulation des bus par rapport aux voitures (9%),
 - Améliorer la régularité et le respect des horaires (7%).

D'autres demandes concernent la couverture géographique du réseau :

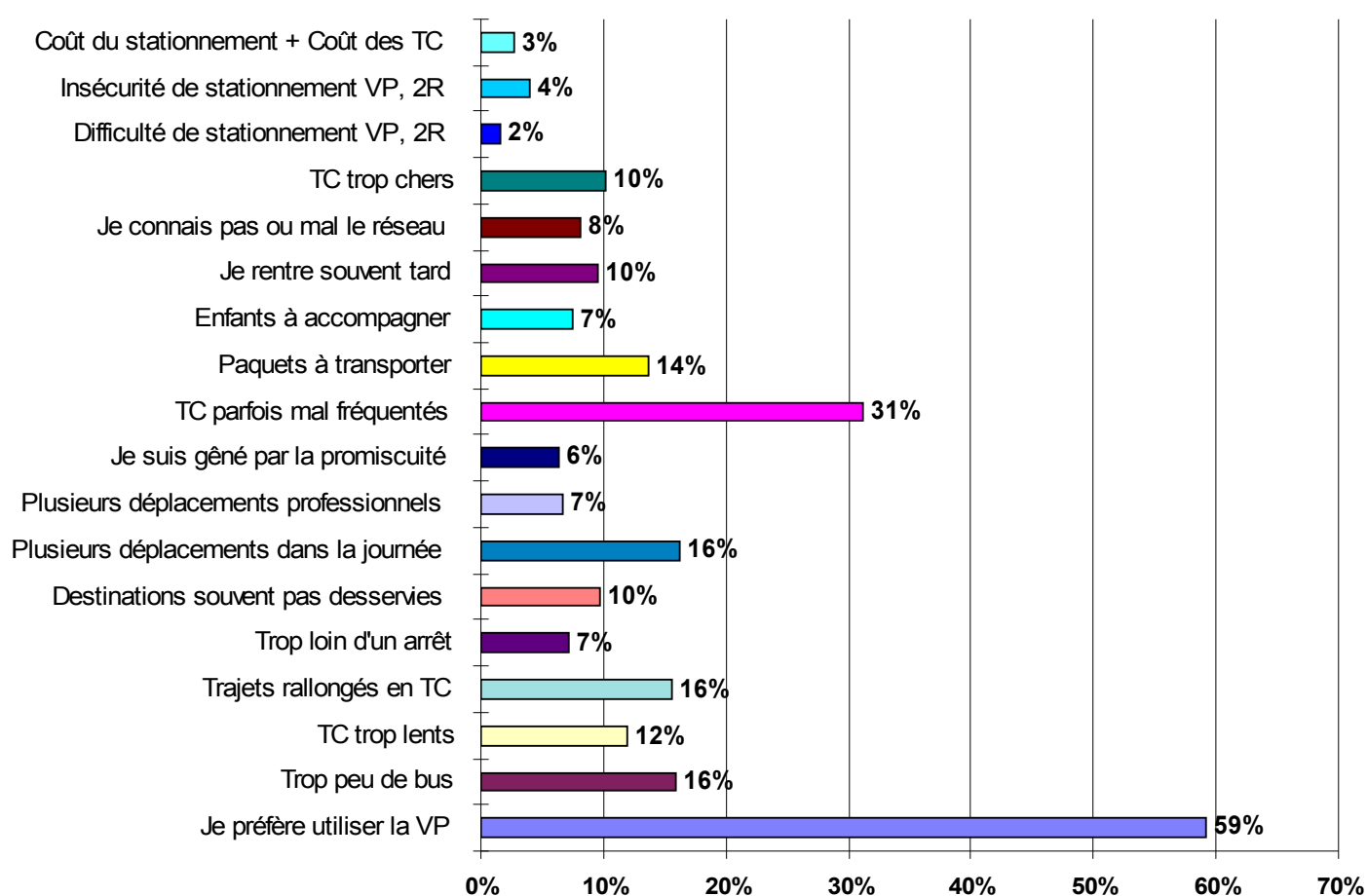
- Installer un arrêt ou une station plus proche de votre domicile (13%),
- Développer le réseau de transports collectifs (10%).

Une réduction (8%) ou une amélioration (20%) des correspondances sont également réclamées.

Une amélioration du confort est parfois demandée (12%) ainsi qu'une meilleure information (6%) et un meilleur accueil (9%).

VIII – 7 – Les raisons de non-utilisation du réseau SEMURVAL

RAISONS DE NON UTILISATION DU RESEAU SEMURVAL



Cette question ne concernait que les 200 000 non-utilisateurs de 16 ans et plus du réseau SEMURVAL.

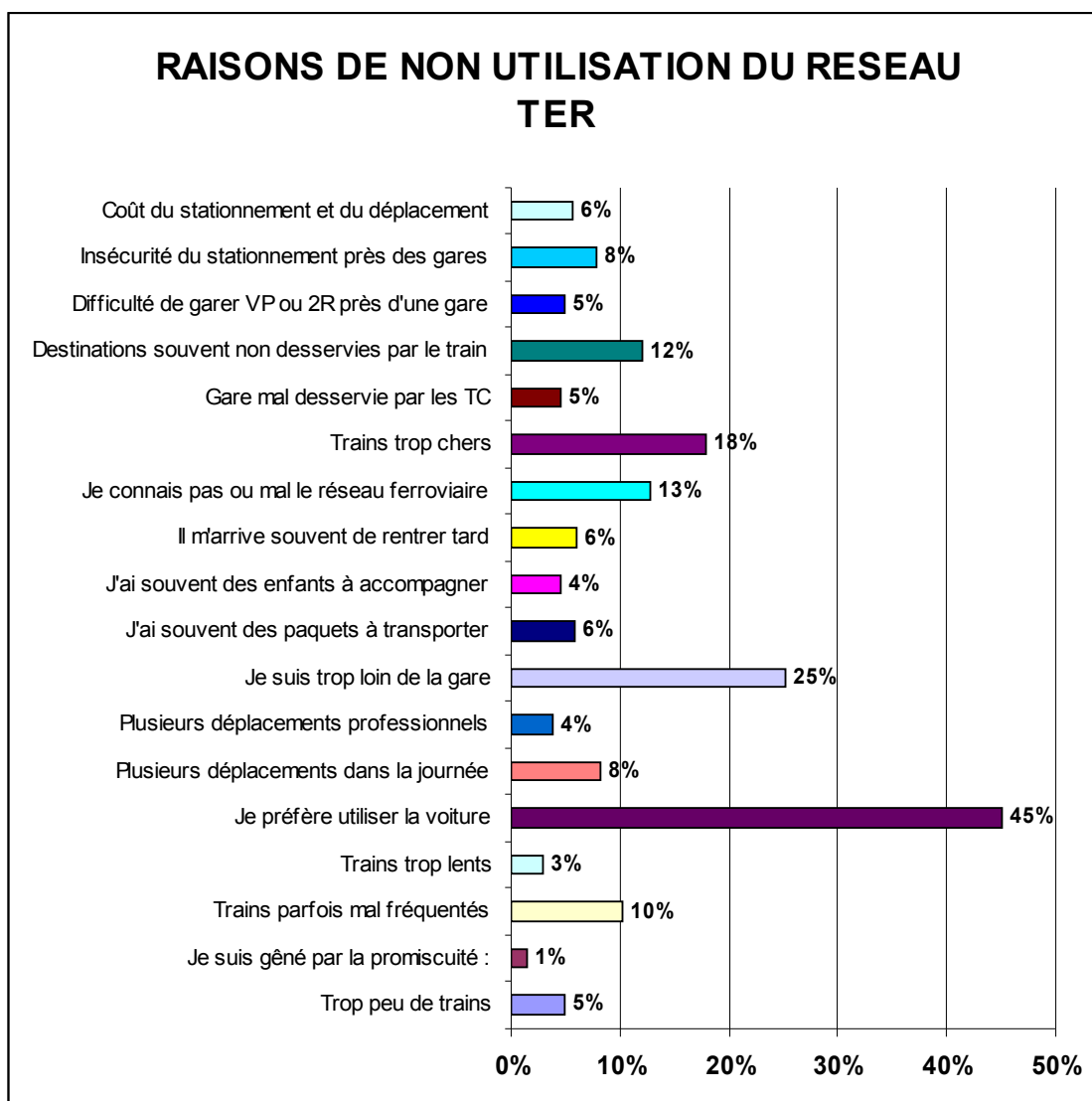
La première raison de non-utilisation du réseau SEMURVAL est une préférence affirmée pour la voiture (59%).

Les raisons évoquées sont par ailleurs :

- La fréquentation des bus :
 - TC mal fréquentés (31%) ; ce taux est particulièrement élevé,
 - Promiscuité (6%).
- La qualité du réseau SEMURVAL :
 - Trop peu de bus (16%),
 - Bus trop lents (12%),

- Trajets rallongés en TC (16%),
- Arrêts trop éloignés (7%).
- Destinations non desservies (10%).
- L'enchaînement des déplacements durant la journée, les horaires ou le transport d'autres personnes ou de colis :
 - Plusieurs déplacements dans la journée (16%),
 - Plusieurs déplacements professionnels (7%),
 - J'ai souvent des paquets à transporter (14%),
 - Il m'arrive souvent de rentrer tard (10%),
 - J'ai souvent des enfants à accompagner (7%).

Les problèmes de tarifs (10%) et surtout de stationnement à proximité des arrêts sont peu cités.



VIII – 8 – Les raisons de non-utilisation du réseau TER

Cette question n'a été posée qu'aux 240 000 non-utilisateurs (personnes de 16 ans et plus) du réseau TER.

Comme pour le réseau SEMURVAL, la première raison déclarée est une préférence pour la voiture (45%).

Sinon, de nombreuses personnes se considèrent mal desservies par le réseau ferroviaire (trop loin d'une gare – 25% - ou destination non desservie – 12% -). La

succession de déplacements au cours de la journée est moins évoquée que dans le cas du réseau SEMURVAL.

Les problèmes de promiscuité, de mauvaise fréquentation sont peu mentionnés. Par contre, le prix du train apparaît plus souvent.

Les problèmes de stationnement apparaissent un peu plus souvent que pour le bus (8% pour l'insécurité du stationnement en voiture ou en deux roues à proximité d'une gare).