



**MÉTROPOLE**  
**EUROPÉENNE DE LILLE**

**Observer et comprendre  
la mobilité des habitants de l'Eurométropole  
Lille – Kortrijk – Tournai**

Journée d'actualité – Mobilité transfrontalière

13 NOVEMBRE 2019

Céline Depière, Cheffe du service Etudes et Plan de Déplacements Urbains, MEL

---

## ORDRE DU JOUR

---

## ORDRE DU JOUR /

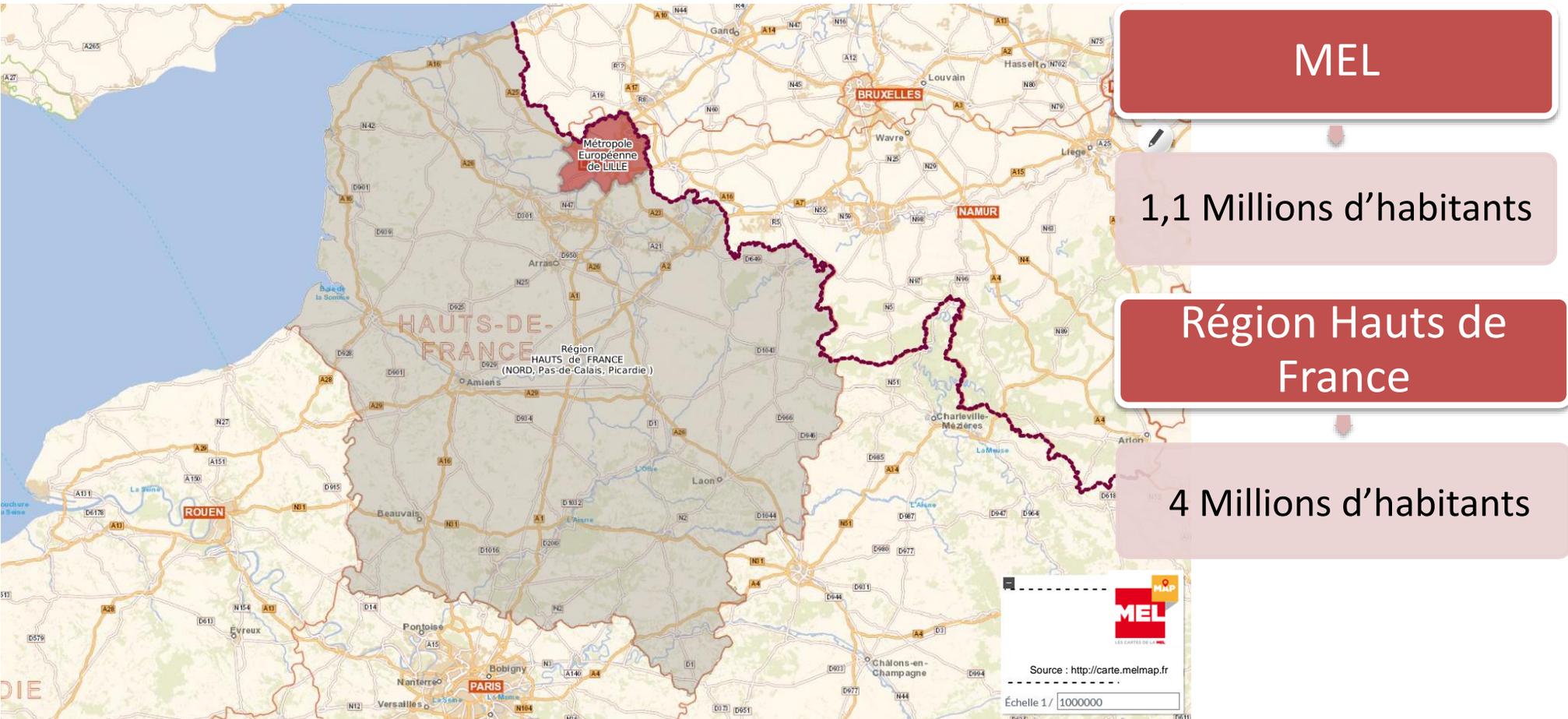
1. L'euro-métropole franco-belge la plus septentrionale du territoire français
2. Connaitre et comprendre la mobilité des métropolitains
3. Perspectives

---

L'euro-métropole franco-belge la plus  
septentrionale du territoire français

---

## L'euro-métropole franco-belge la plus septentrionale du territoire français / Situation et caractéristiques géographiques



MEL

1,1 Millions d'habitants

Région Hauts de France

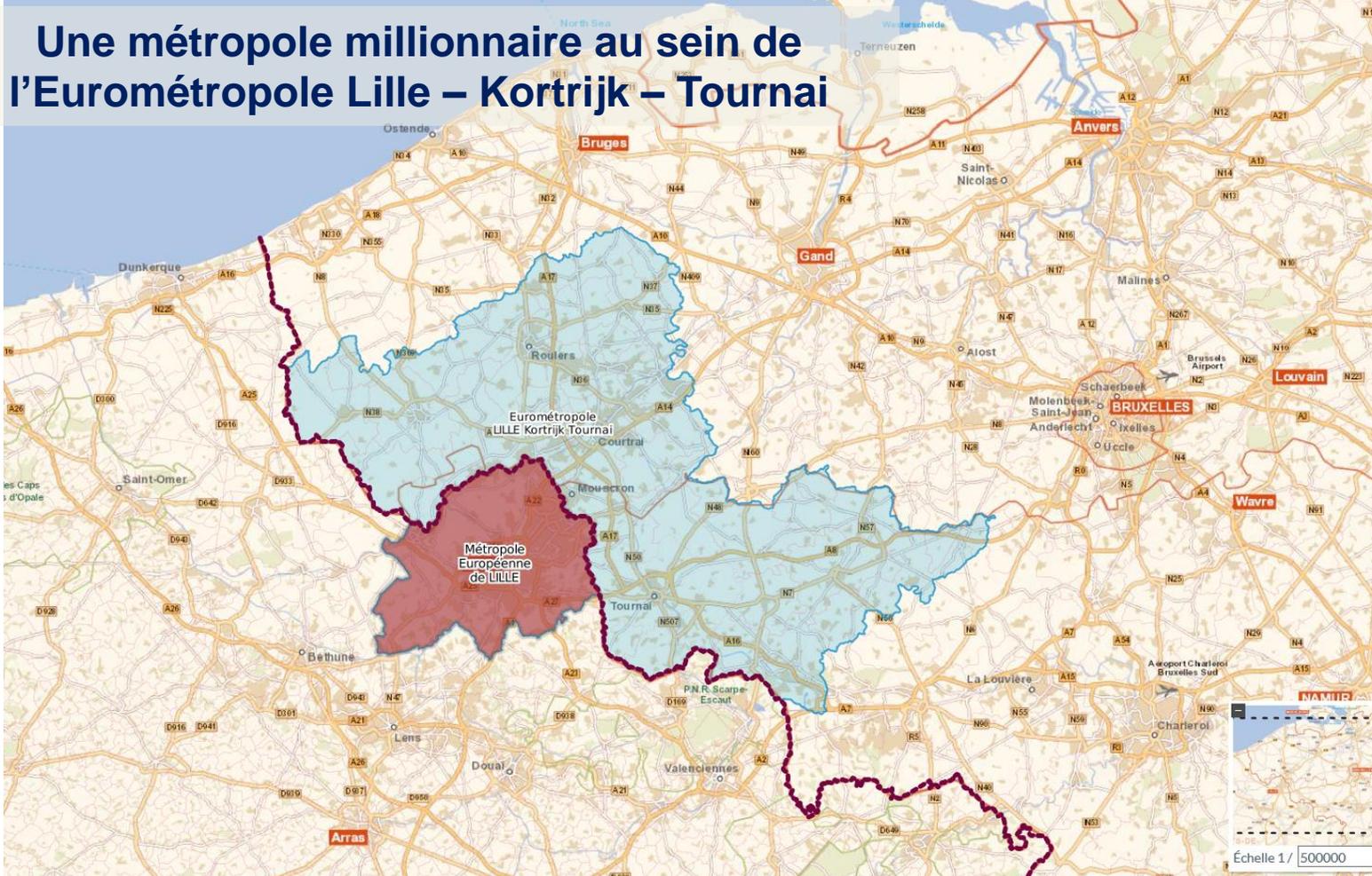
4 Millions d'habitants

## L'euro-métropole franco-belge la plus septentrionale du territoire français / Situation et caractéristiques géographiques



L'Eurométropole de Lille – Kortrijk – Tournai / Situation géographique et caractéristiques territoriales

# Une métropole millionnaire au sein de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai



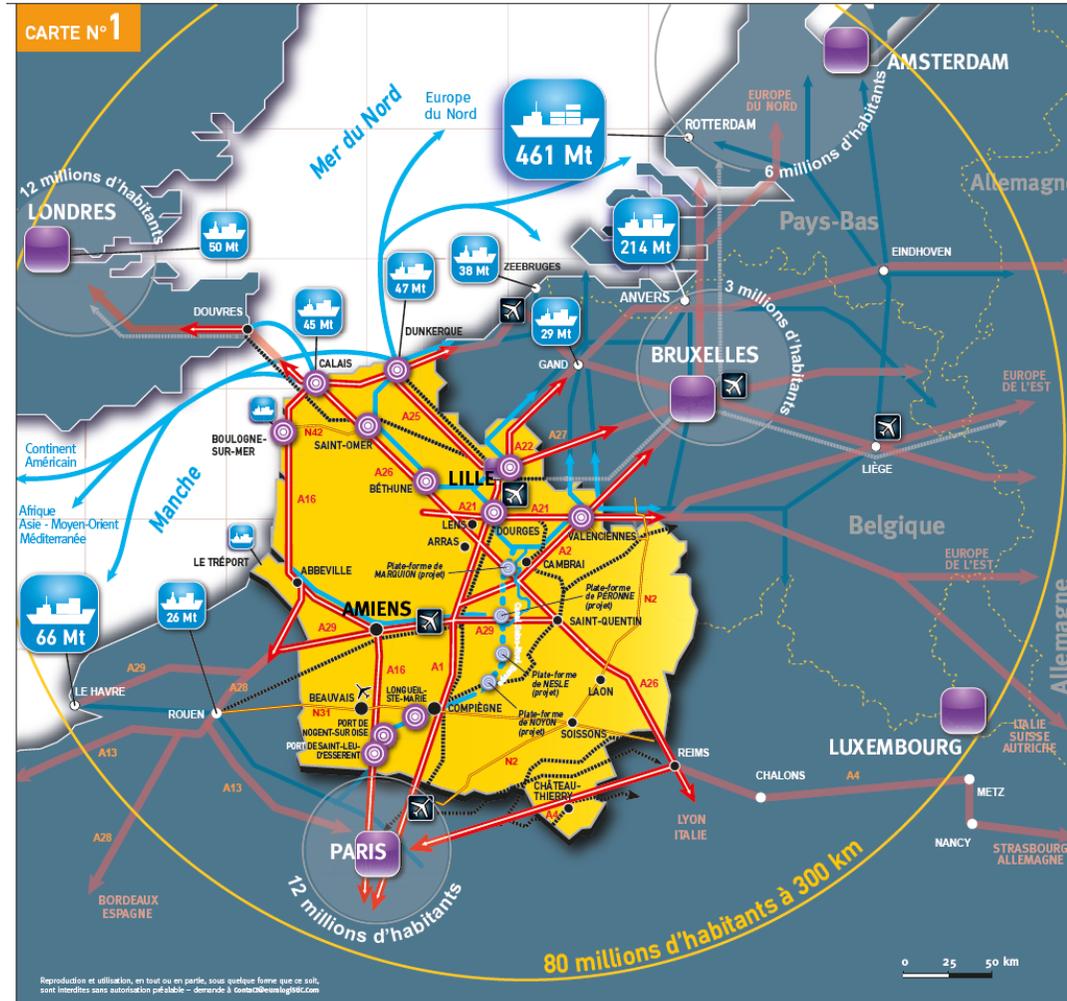
Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (LKT)

2 millions  
habitants

3 550 km<sup>2</sup>

152  
communes

## L'euro-métropole franco-belge la plus septentrionale du territoire français / Situation et caractéristiques géographiques



### Hub ferroviaire GV en cœur d'agglomération

- Gares Lille-Flandres et Lille Europe
- Liaisons avec Paris et le reste de la France
- Sur l'axe Londres-Bruxelles
- Liaisons « OuiGo » à Tourcoing
- TER GV Littoral

### Aéroport de Lille-Lesquin

- Liens avec Sud de la France et Europe du Sud et de l'Est
- Proximité de Roissy et Zaventem pour les très longues distances

### Liaisons interrégionales longue distance par car

- Liaisons avec Paris, la Belgique, les Pays-Bas et Londres

### Réseau autoroutier maillé

- Échelle régionale des Hauts-de-France
- Echelle internationale Axes Nord-Sud et Est-Ouest

### Equipements en faveur du transport de marchandises

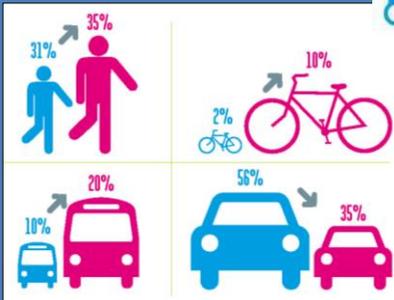
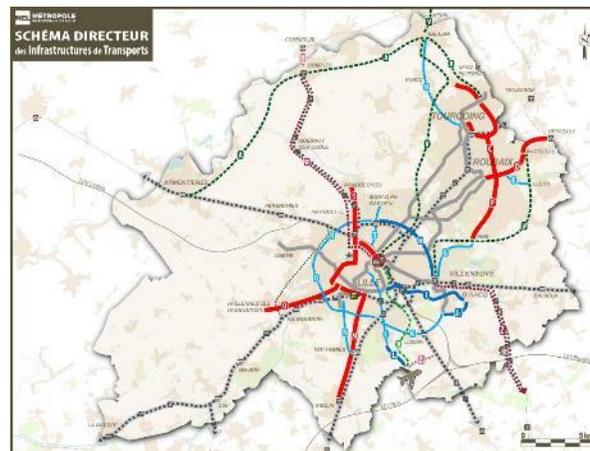
- Infrastructures portuaires (Ports de Lille)
- Infrastructures ferroviaires (plateforme ferroviaire fret)
- Infrastructures routières (plateformes routières)

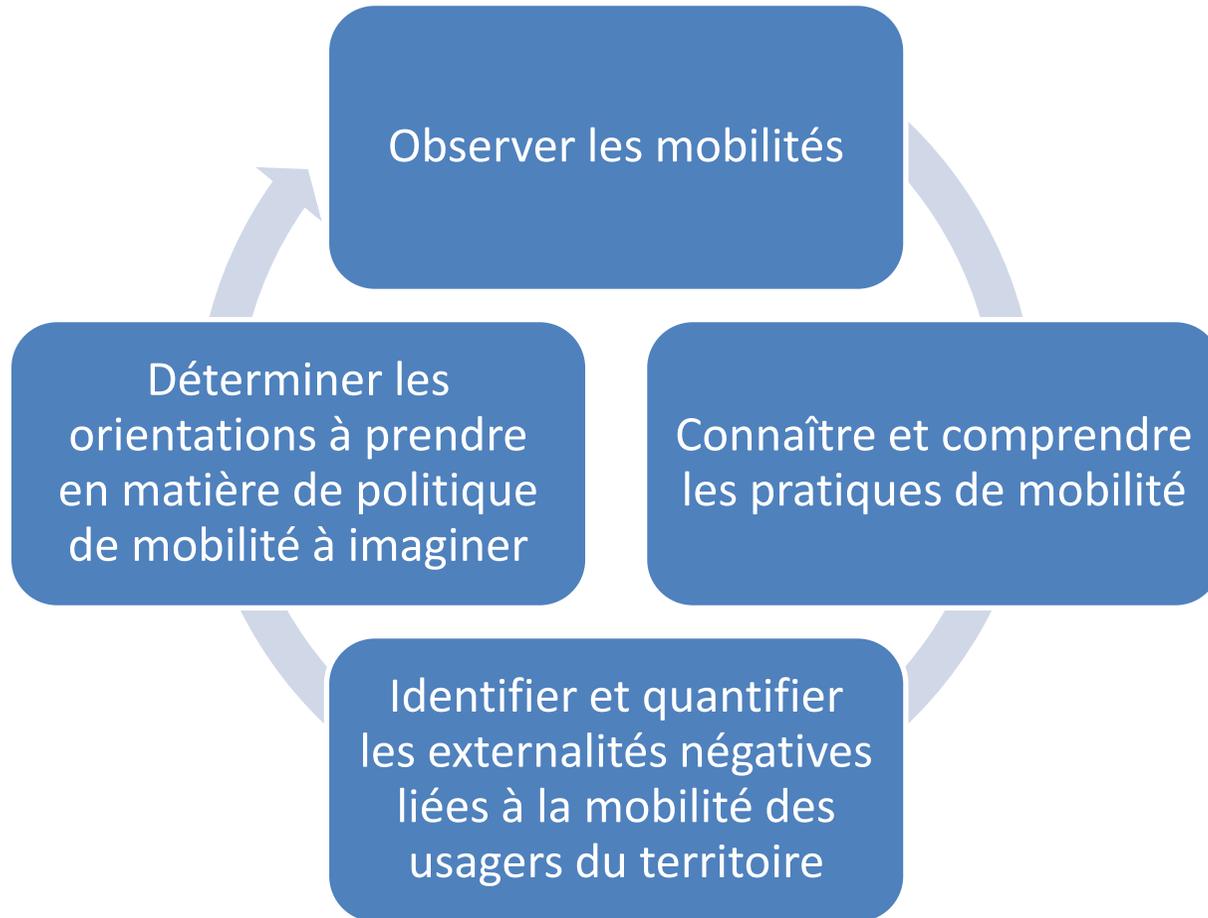
# La MEL, Autorité Organisatrice des Mobilités sur son ressort territorial, planifie et organise les mobilités

Une ambition politique en faveur d'une mobilité durable concrétisée par le Plan de Déplacements Urbains métropolitain

Des projets d'infrastructures de transports et des réseaux de transports gérés quotidiennement

Des services développés pour répondre aux besoins quotidiens des usagers du territoire





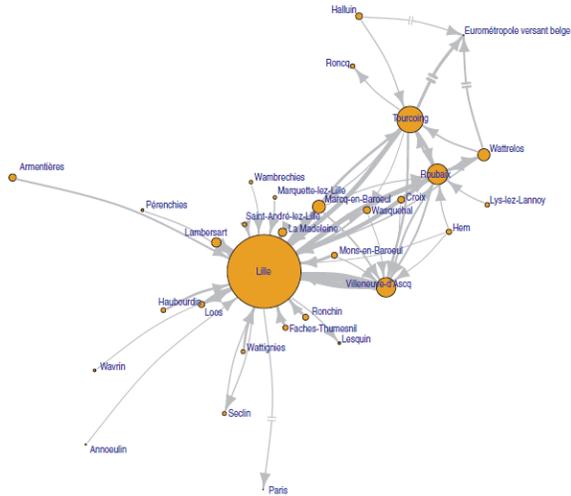
---

## Connaitre et comprendre la mobilité des métropolitains

---

## OBSERVER LA MOBILITE METROPOLITAINE / Etude MEL – INSEE sur l'évolution des flux «domicile-travail »

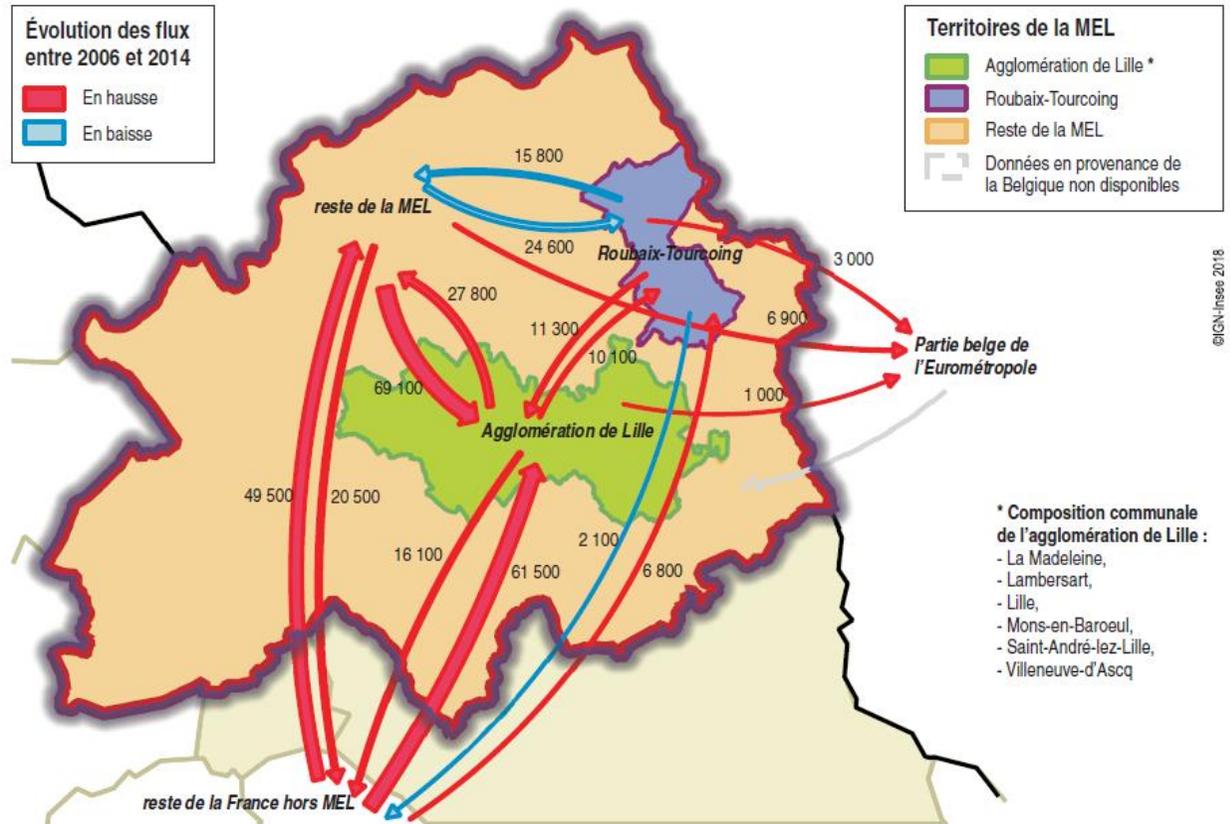
### 2 Des déplacements concentrés autour des 4 principaux pôles d'emploi de la MEL Les soixante plus forts flux inter communaux de navetteurs en lien avec la MEL



Lecture : les flèches sont proportionnelles au volume de déplacements, les ronds proportionnels à la population résidente en emploi.  
Source : Insee, recensement de la population 2014, exploitation complémentaire.

### 3 Des échanges avec l'extérieur de la MEL plus nombreux qu'en 2006

Évolution des déplacements domicile-travail en lien avec la MEL entre 2006 et 2014



Lecture : les flèches sont proportionnelles au volume de déplacements.  
Source : Insee, recensements de la population 2006 et 2014, exploitation complémentaire.

**511'000 personnes travaillent dans la MEL contre 493'000 en 2006, soit +4%**

**393'000 travaillent et résident dans la MEL soit 70%**

**52'000 résident dans la MEL et travaillent à l'extérieur, contre 46'000 en 2006, soit +14%**

**118'000 résident à l'extérieur de la MEL et travaillent dans la MEL, contre 102'000 en 2006, soit +16%**

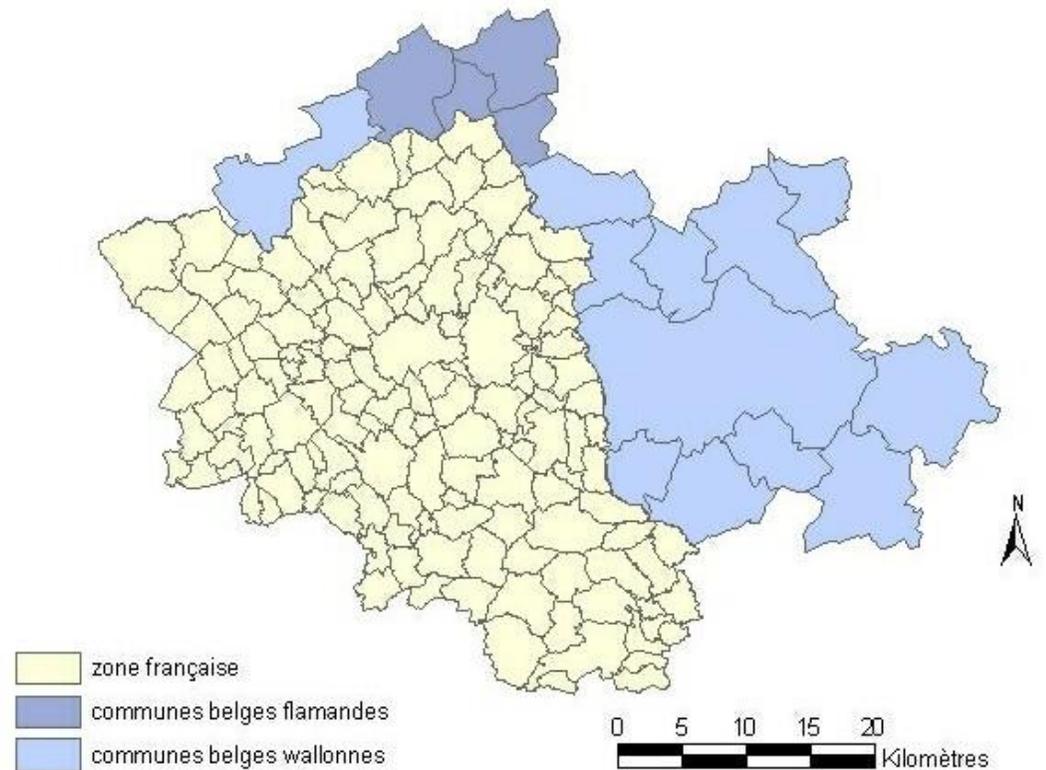
## OBSERVER LA MOBILITE METROPOLITAINE / Années 2000, les prémices de l'observation de la mobilité transfrontalière

### Observation de la mobilité métropolitaine : le recul de 4 Enquêtes Ménages Déplacements EMC<sup>2</sup>

- 1987, 1998, 2006, 2016
- Calées, *a minima*, sur le ressort territorial de la MEL
- Des besoins de connaissances plus précis exprimés au fil du temps...
- ... des méthodologies d'enquêtes testées avec l'appui du CEREMA Nord Picardie

### Retour d'expérience de la 1<sup>ère</sup> enquête ménage déplacements transfrontalière menée en 2006

- Un périmètre d'enquête limité à certaines communes belges limitrophes de la MEL
- Une enquête auto-administrée épistolaire
- Une co-maitrise d'ouvrage Ministère wallon des Transports / MEL



### Enquête transfrontalière mobilité transfrontalière - 2006

## OBSERVER LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT

Echelle de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Méthodologie d'enquête E=MC<sup>2</sup>

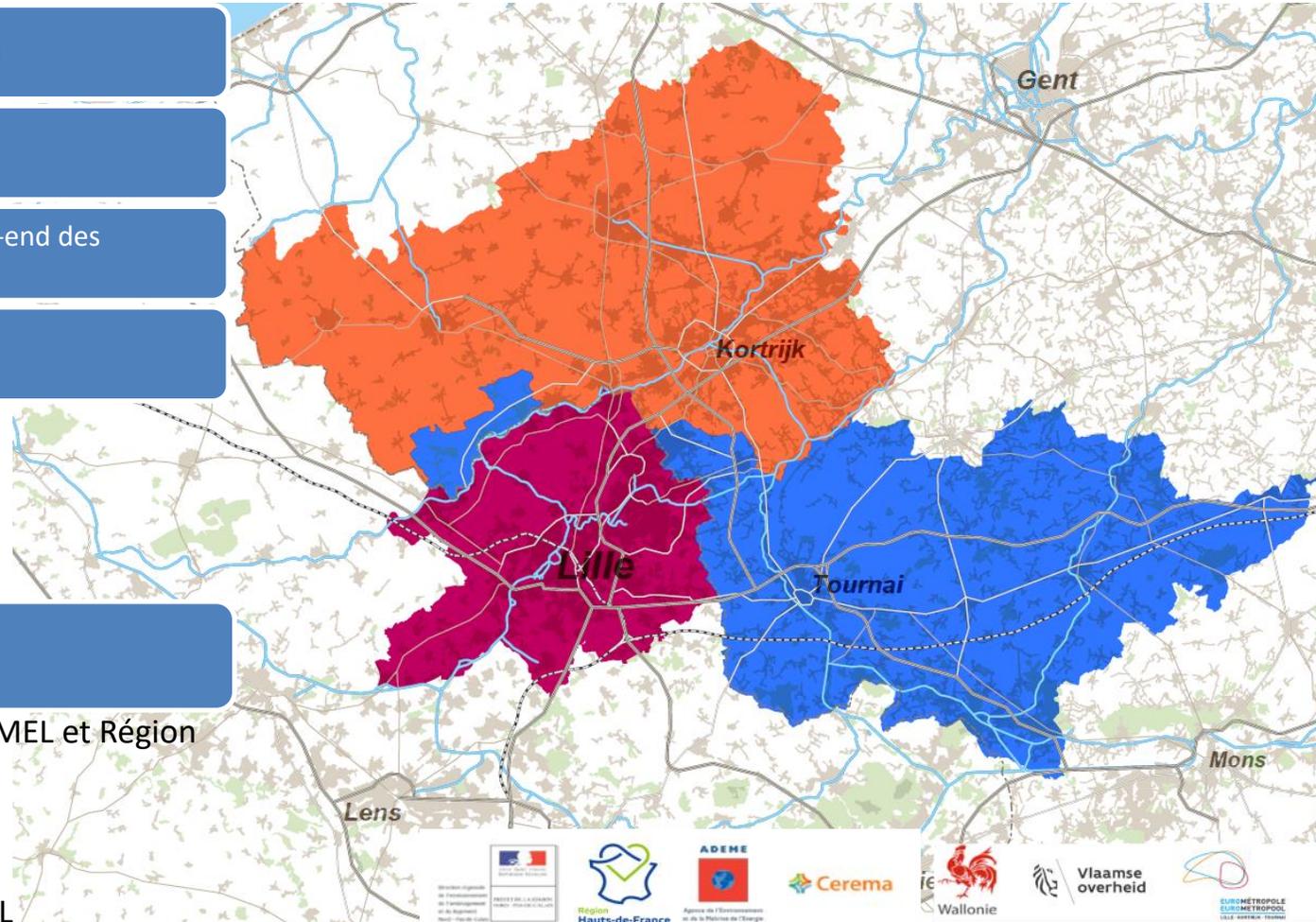
Enquête sur les déplacements semaine et week-end des habitants

1 territoire, 2 pays, 3 enquêtes

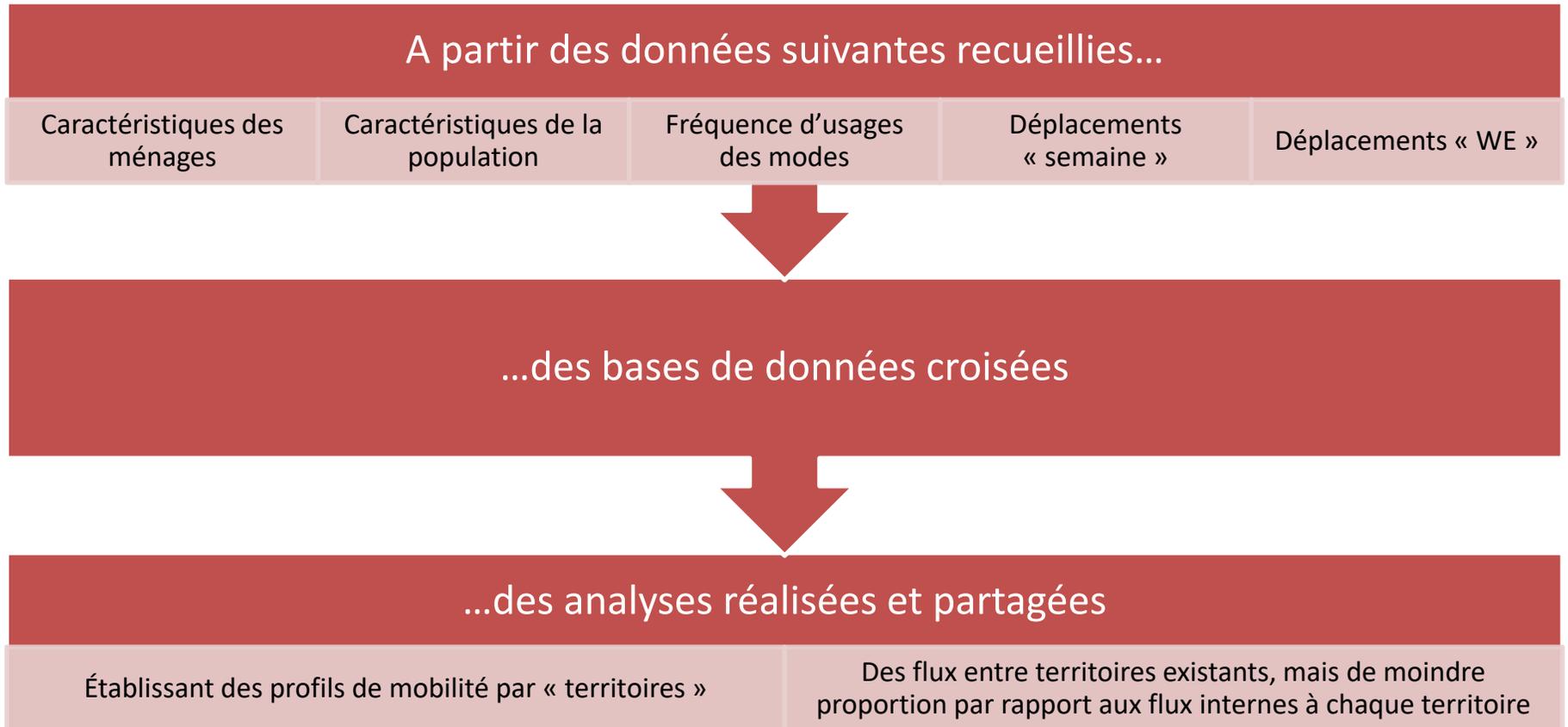
- Enquêtes Face à face et téléphoniques
- Pour le territoire de la Flandre (617 000 habitants), 1552 enquêtés « semaine » et 313 « WE »
- Pour le territoire de la Wallonie (337 000 habitants), 970 enquêtés « semaine » et 195 « WE »
- Pour le territoire français (1,1 M habitants), 9479 enquêtés « semaine » et 1722 « WE »

### Maîtrises d'ouvrages

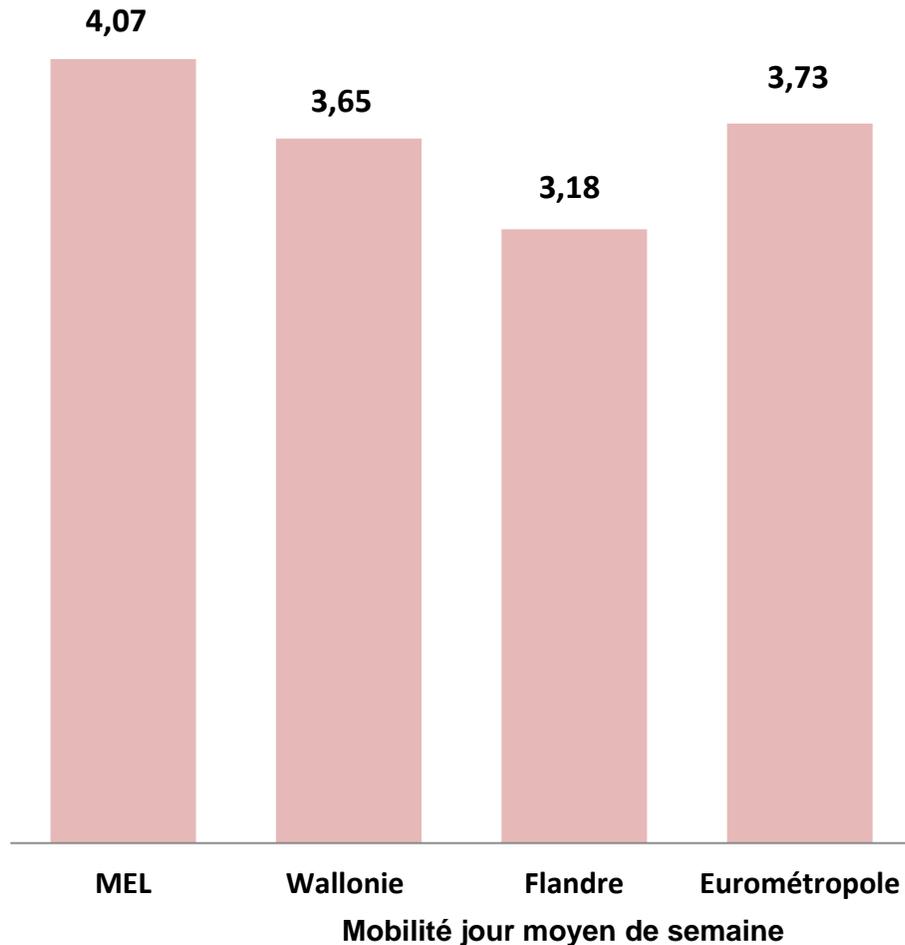
- Accords bilatéraux Région Wallonne / MEL et Région Flamande / MEL (convention bipartite)
- Clé de répartition financière à 50/50
- Modalités et production
- Commande publique passée par la MEL



CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT



## CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT

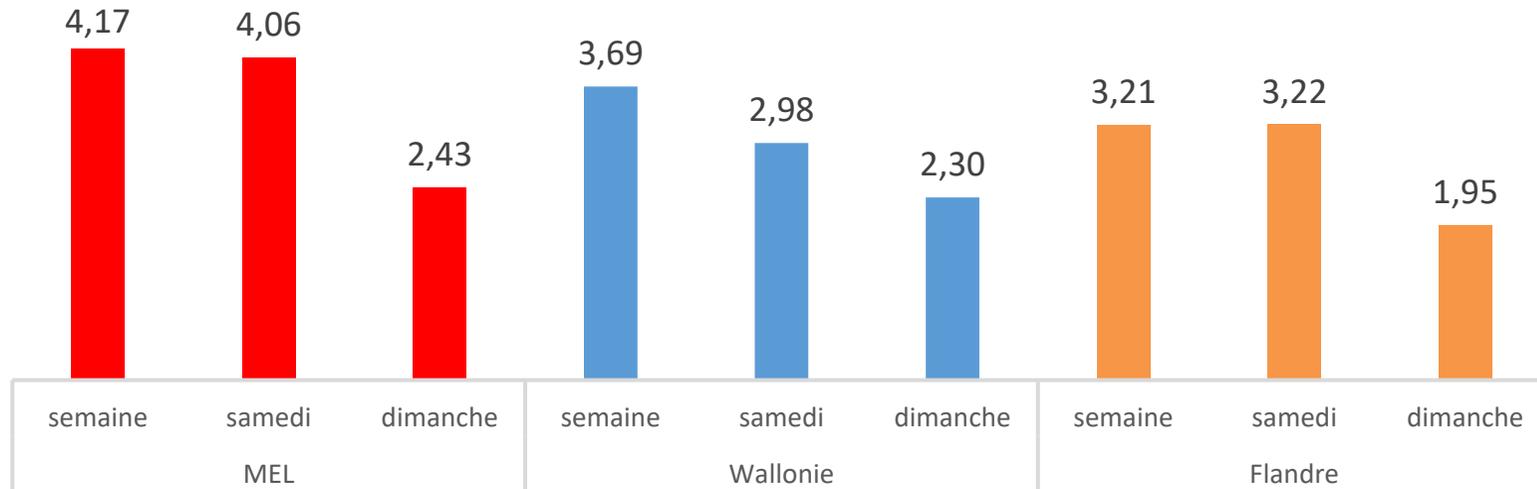


Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

### Des mobilités différentes au cœur de l'Eurométropole LKT :

- La mobilité des habitants de la MEL est plus importante que celle des habitants de la Wallonie (+ 12%) et de la Flandre (+ 28%) interrogées.
- La mobilité générale de la Wallonie est la plus proche de celle de l'Eurométropole LKT.

## Mobilité sur 7 jours



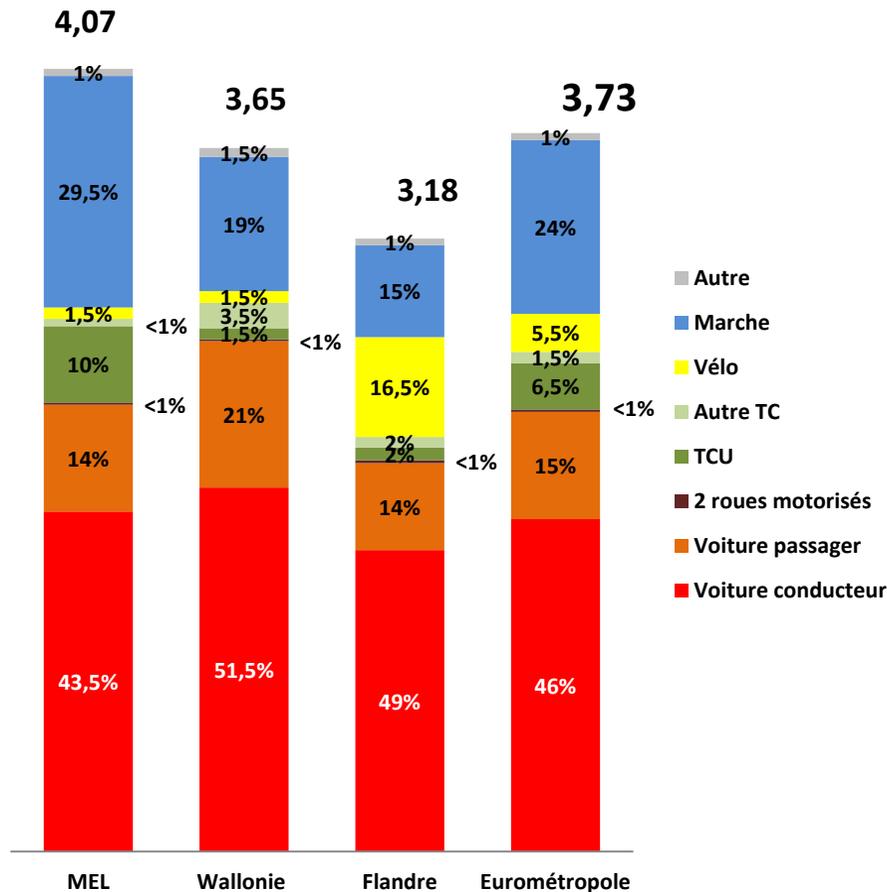
Quel que soit le jour, la mobilité des habitants de la MEL est plus élevée que celle des Wallons ou des Flamands

La mobilité du **samedi** est comparable à celle de la semaine sur le territoire de la MEL et dans la partie de la Flandre interrogée. Elle est en baisse dans la partie de la Wallonie interrogée.

Le **dimanche** reste le jour où la mobilité est la plus faible sur l'ensemble des territoires. Ce phénomène est moins marqué en Belgique que sur la MEL.

*Ensemble des déplacements des habitants de 16 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai*

## CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT

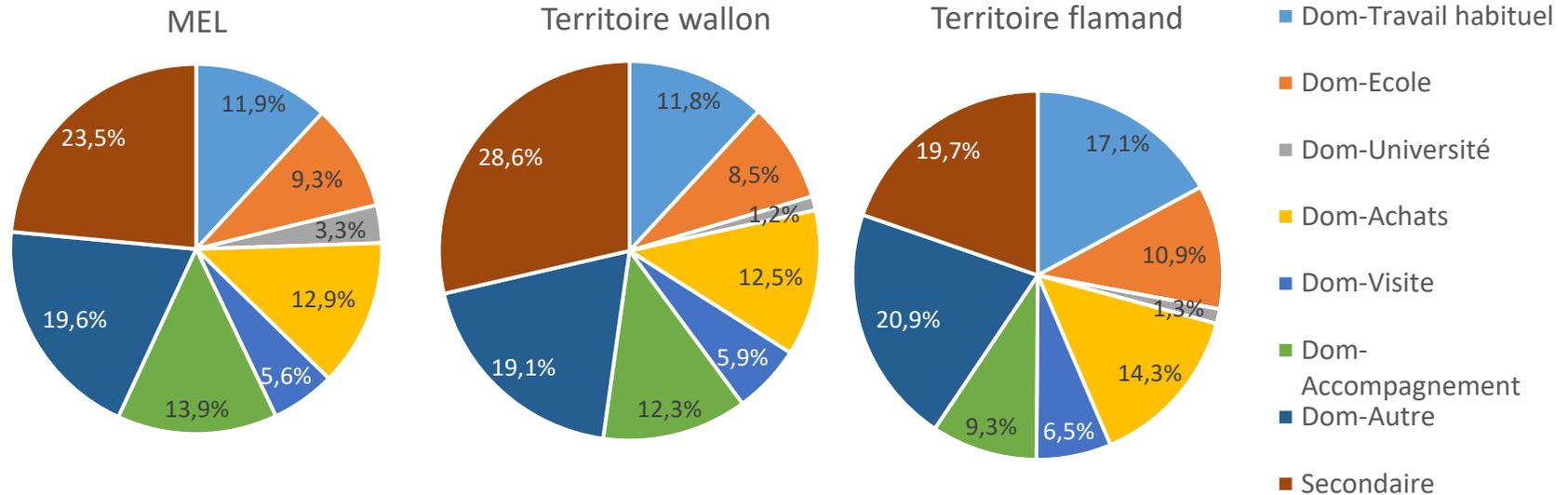


Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

### Des profils de mobilité jour moyen de semaine différents :

- L'usage des véhicules particuliers prédomine par les habitants de la Wallonie interrogés.
- L'usage des modes actifs par les français et les flamands de la l'Eurométropole LKT mais la répartition entre vélo et marche à pied est très différente. Il est plus faible dans la partie Wallonne interrogée où les modes actifs représentent 20,5% de part modale.

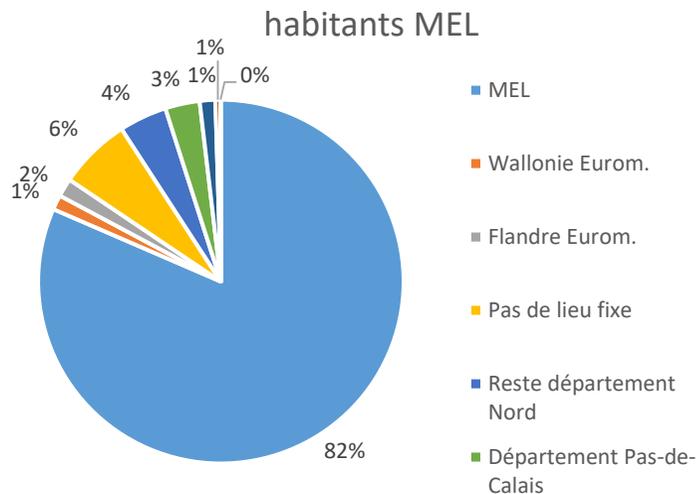
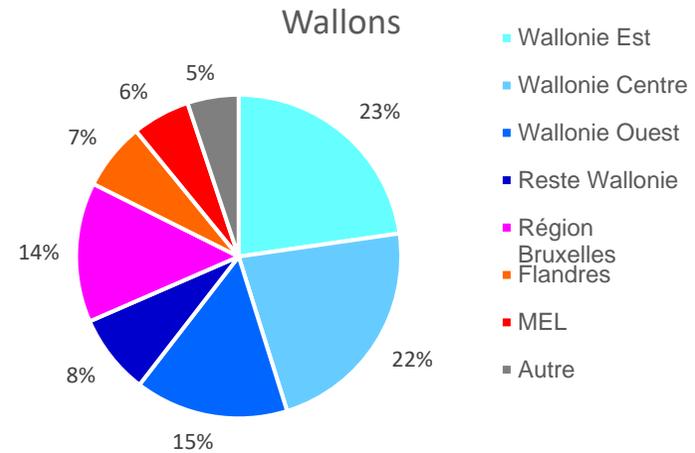
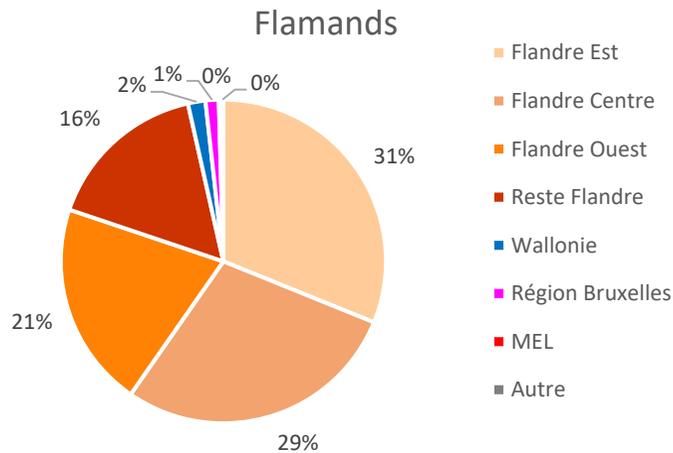
## CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT



### Motifs de déplacements

- Le motif « domicile-travail » a un poids bien plus important en Flandre que sur les 2 autres territoires interrogés.
- Le motif « domicile-accompagnement » chez les Flamands interrogés est faible.
- Le motif secondaire (sans extrémité au domicile) est très présent chez les Wallons > beaucoup d'enchaînements d'activités sans retour au domicile.

## CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT



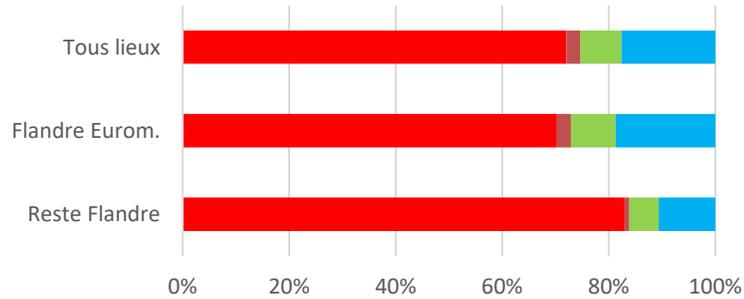
### Actifs : lieu de travail

Les actifs ont majoritairement tendance à travailler sur leur territoire d'habitation. Néanmoins, la part de Wallons travaillant à Bruxelles n'est pas négligeable : 14%

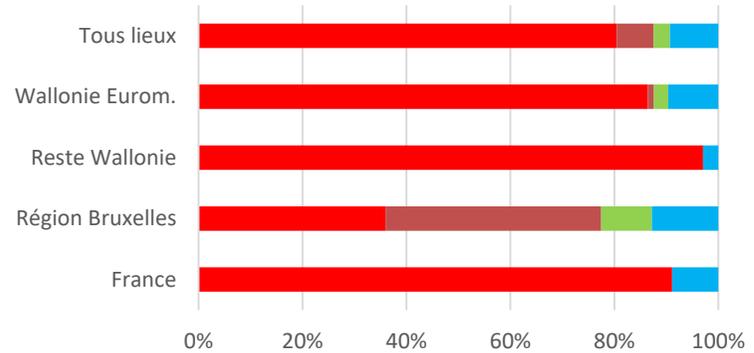
Actifs de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, travaillant au moins 2 jours /semaine en dehors de leur domicile

## CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT

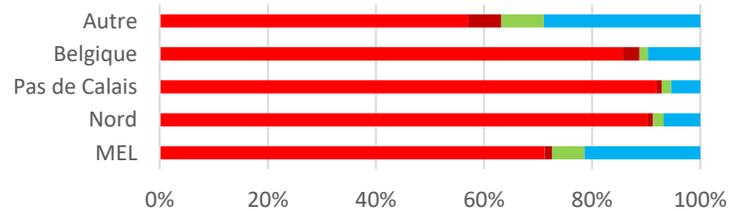
### Flandre



### Wallonie



### MEL



- Totalement en voiture conducteur
- Partiellement en voiture conducteur
- Voiture non utilisée
- Pas de voiture disponible

### Déplacements vers le travail des actifs selon le lieu de travail

La voiture est fortement utilisée pour aller au travail, quel que soit le lieu de travail.

On note un taux de « voiture partiellement utilisée » pour les Wallons travaillant à Bruxelles (parc relais).

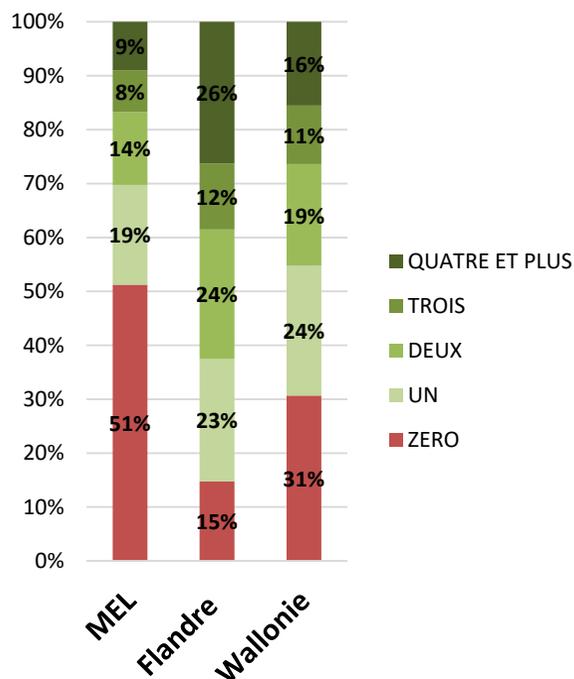
**Budget temps et budget distance**, en moyenne, sur une journée type,

- un habitant de Flandre se déplace pendant **55 minutes** pour parcourir **21 km**
- un habitant de Wallonie se déplace pendant **65 minutes** pour parcourir **33 km**
- un habitant de la MEL se déplace pendant **66 minutes** pour parcourir **20 km**

*Ensemble des déplacements des habitants de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai hors tournées, promenades*

### Equipements des ménages et des habitants

Pour 1 000 habitants	voitures à dispo	vélos	vélos électriques
Wallonie	554	729	20
Flandre	540	1009	56
MEL	477	487	8



- Les habitants de la MEL sont les moins équipés en voitures et en vélo. Ils ont autant de voitures que de vélos et très peu de vélo électrique.
- Les Wallons sont les plus équipés en voitures ; ils ont plus de vélos que de voitures.
- Les Flamands ont 2 fois plus de vélos que de voitures et bien plus de vélos électriques que leurs voisins.
- La répartition des ménages de chaque territoire selon le nombre de vélos à disposition est très contrastée : un « faible » équipement chez les habitants de la MEL, un équipement « moyen » chez les Wallons et un équipement « élevé » chez les Flamands.

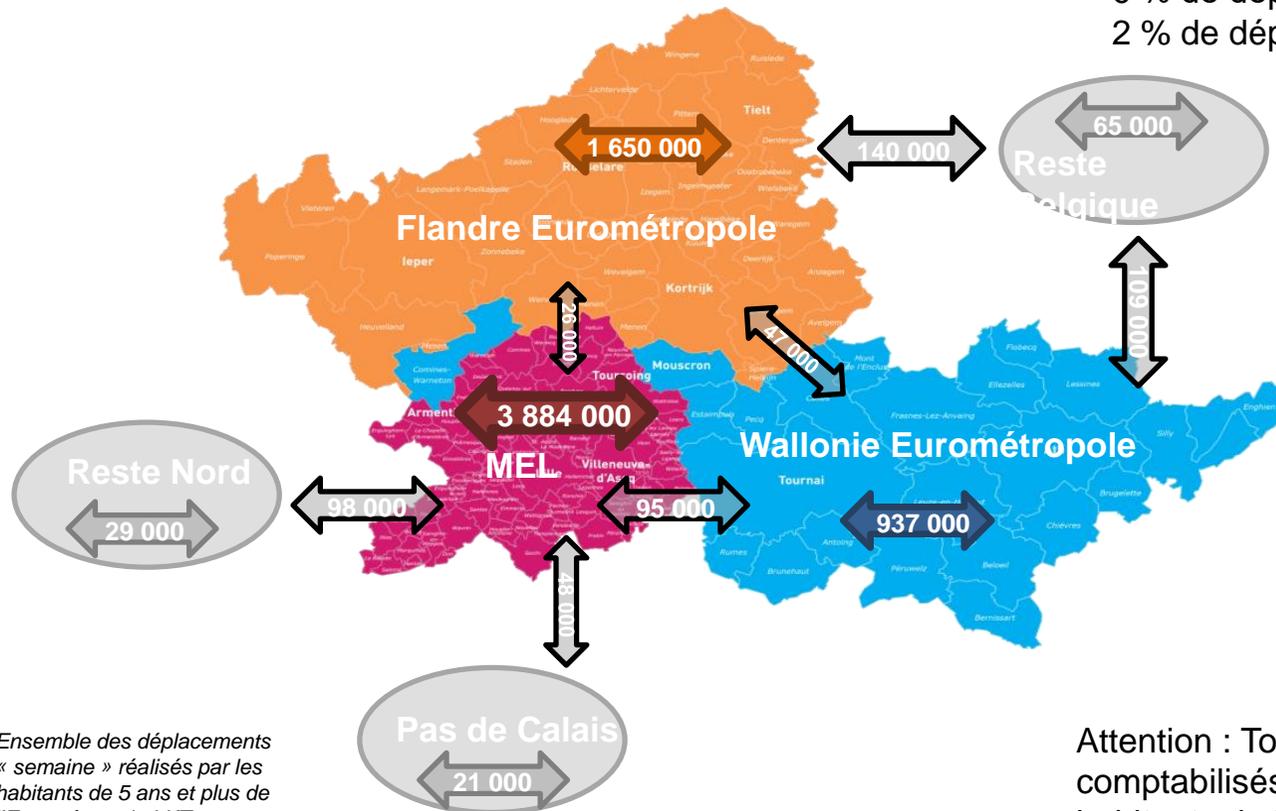
**CONNAITRE LA MOBILITE METROPOLITAINE /** Enquête sur les déplacements des habitants de l'Eurométropole LKT

**7,2 Millions de déplacements**

92 % de déplacements en internes

6 % de déplacements d'échanges

2 % de déplacements externes



*Ensemble des déplacements « semaine » réalisés par les habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole LKT  
Représentation graphique des flux de plus de 20 000 déplacements*

Attention : Tous les flux ne sont pas comptabilisés ici (uniquement habitants de l'Eurométropole LKT)

### Facteurs de réussite

- Des décideurs locaux convaincus de la démarche d'observation de la mobilité
- La mobilisation des acteurs techniques spécialisés en mobilité et en statistique
- Un acteur essentiel car facilitateur : l'Eurométropole LKT
- La convergence temporelle de démarches d'observation de la mobilité wallonnes, flamandes et françaises

### Facteurs limitants

- Mobilisation ETP en volume et dans le temps
- Intérêt si valorisation des bases de données

---

## Les perspectives

---

LES PERSPECTIVES EN MATIERE DE CONNAISSANCE DE LA MOBILITE METROPOLITAINE / Enquêtes nouvelles et projet de modèle de trafic multimodal

## Des enquêtes de mobilité plus fréquentes sur le périmètre de la MEL

- Des enquêtes de type fréquence plus menées tous les 3 -4 ans
- 2 enquêtes de mobilité dite complémentaires réalisées, en 2016 et en 2019

## Enquêtes sociologiques pour mieux appréhender la mobilité de certains publics

- Enquête sociologique auprès des jeunes français pour comprendre les évolutions de mobilité entre 2006 et 2016
- Volonté de mener ce type d'enquête auprès des résidents de l'Eurométropole LKT en Flandres et en Wallonie

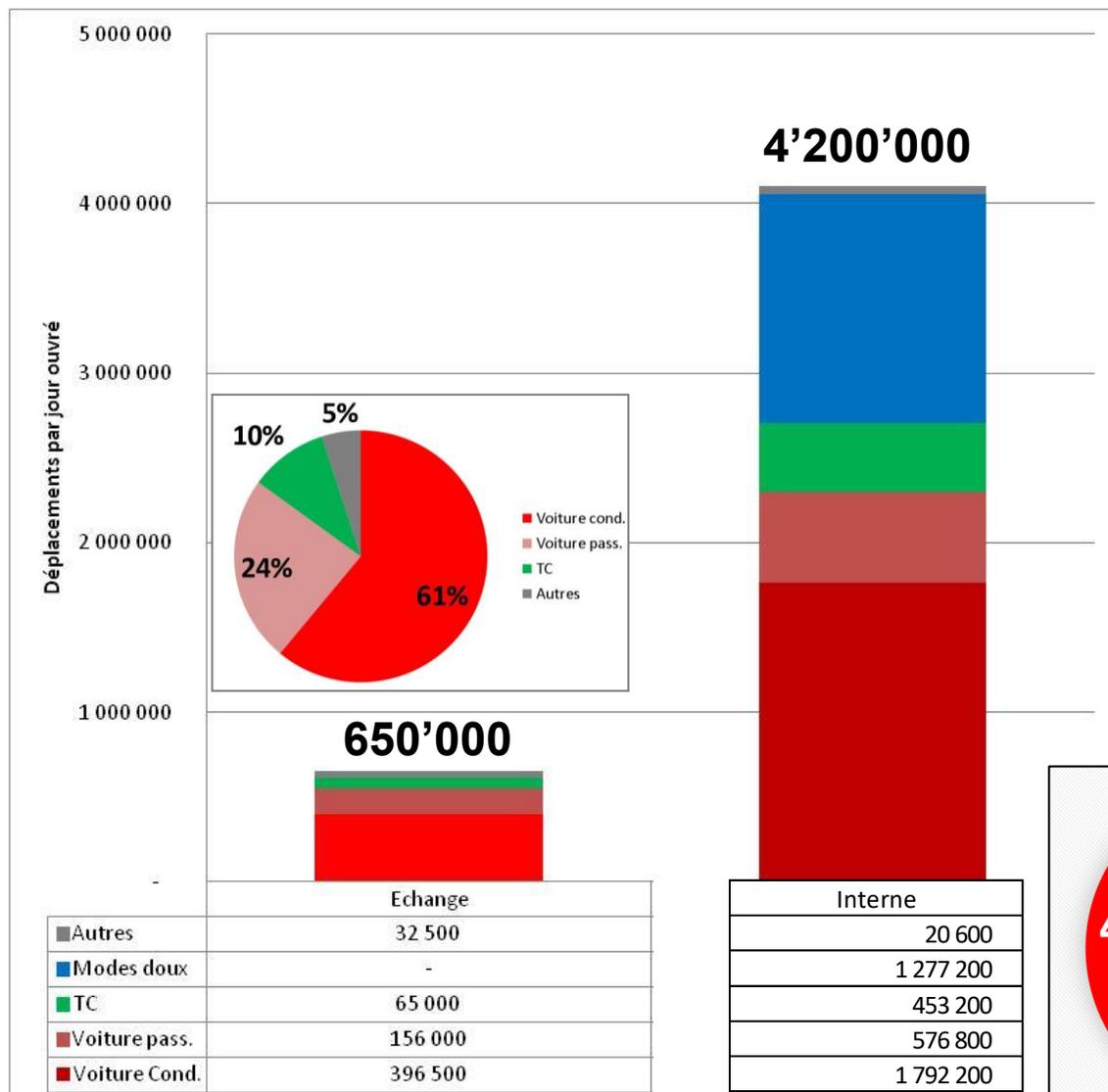
## Vers un modèle de trafic multimodal?

- Etude en cours pour faire évoluer le modèle de trafic routier partagé entre DREAL – CG59 – MEL vers un modèle de trafic multimodal
- Questionnement sur l'opportunité, à terme, de développer un modèle de trafic transfrontalier



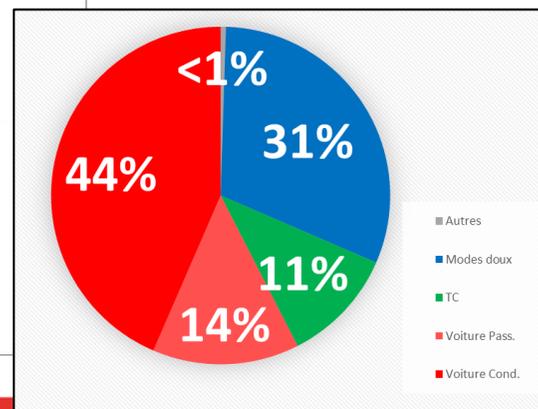
**MÉTROPOLE**  
EUROPÉENNE DE LILLE

# Métropole Européenne de Lille : mobilité et flux



• **Des déplacements internes beaucoup plus nombreux, mais courts (4km) et avec une répartition modale plus favorable aux modes doux**

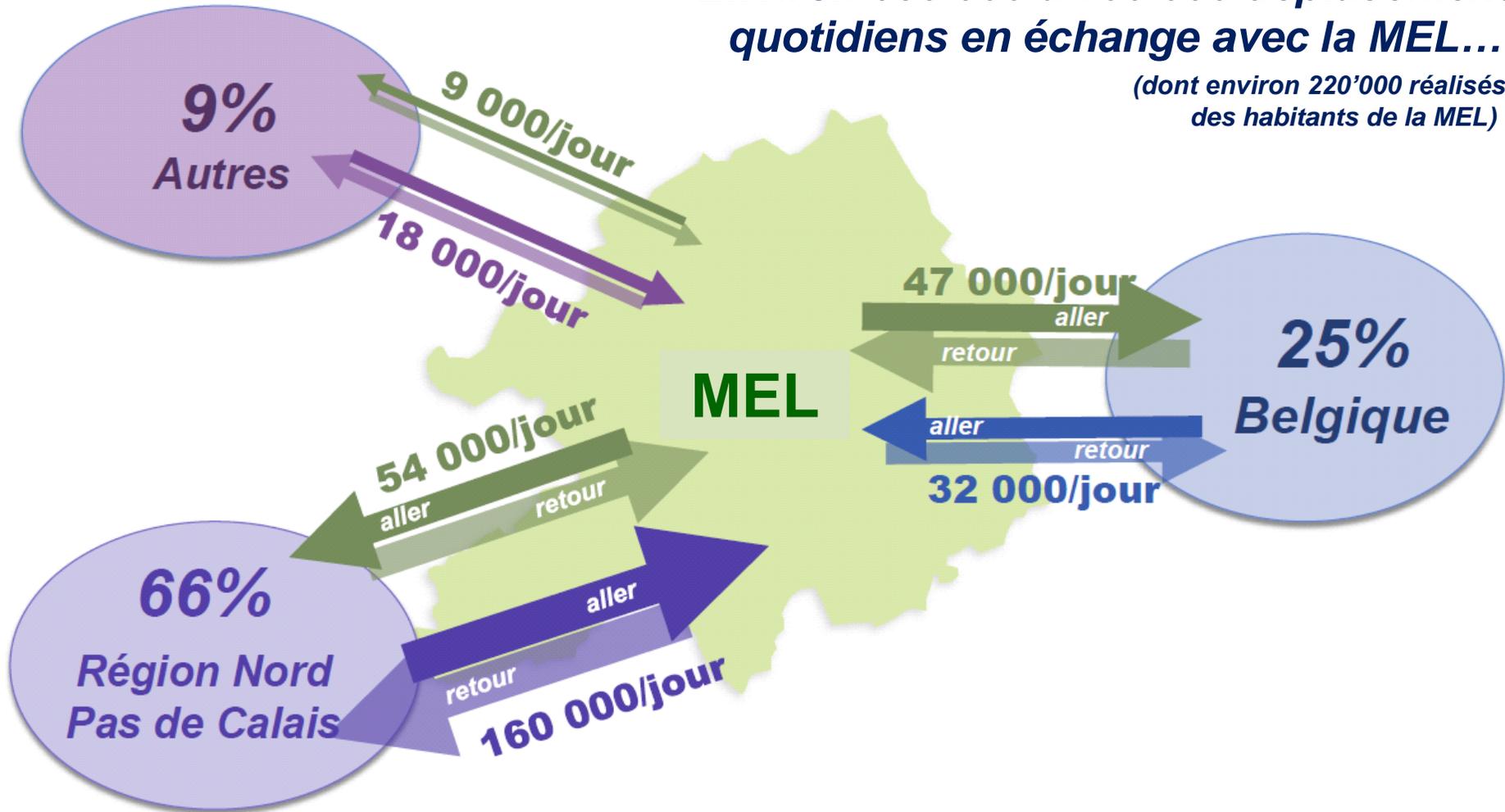
• **Des déplacements d'échange plus modérés en volume, mais beaucoup plus longs (50 km) avec prédominance de la voiture, et 10% de déplacements en transports collectifs**



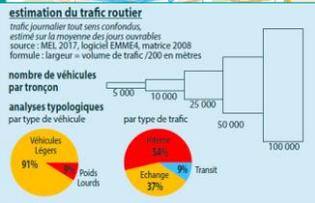
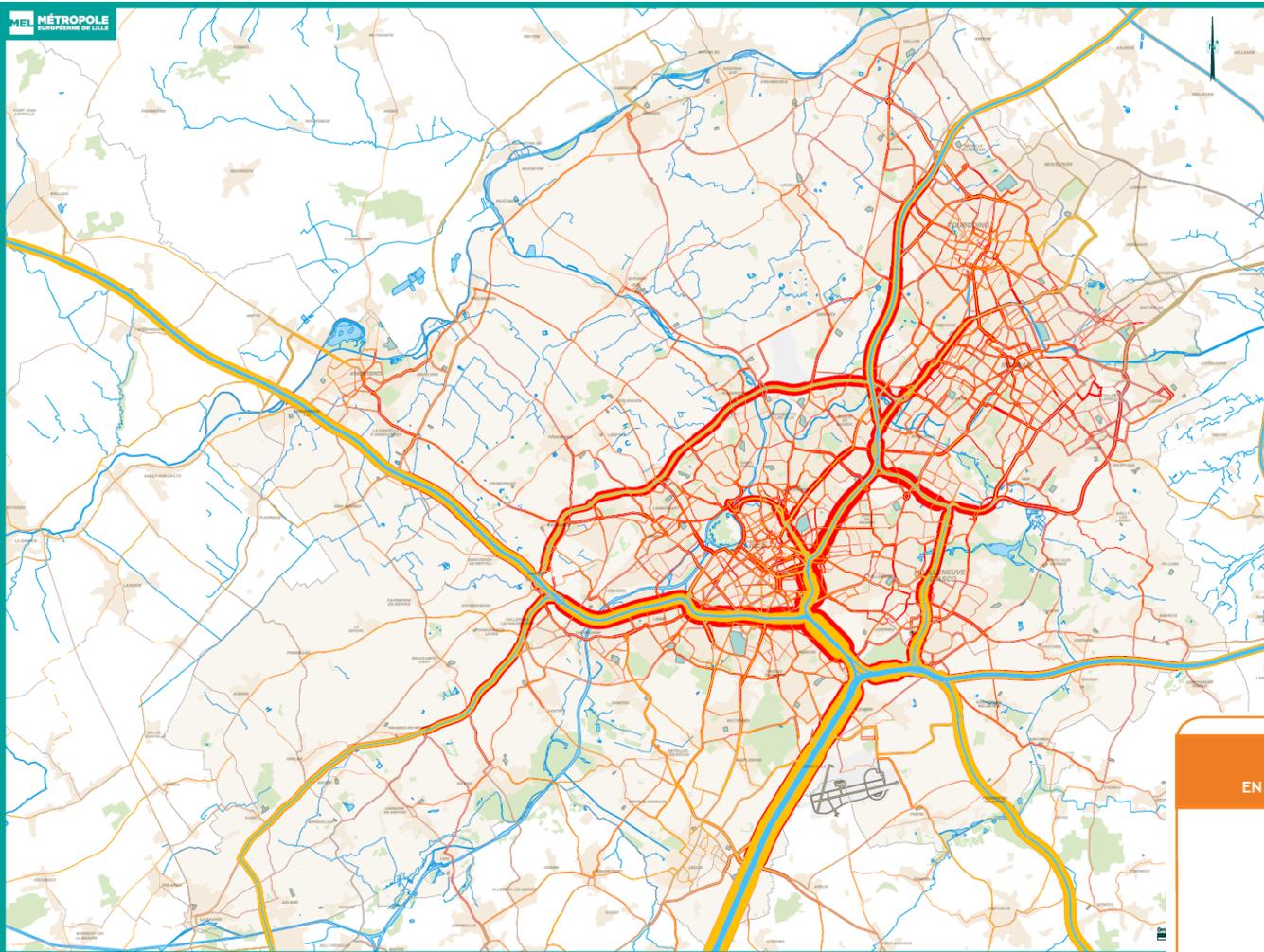
Source : ED 2016 et EC 2007

**Environ 650'000 à 700'000 déplacements quotidiens en échange avec la MEL...**

*(dont environ 220'000 réalisés par des habitants de la MEL)*

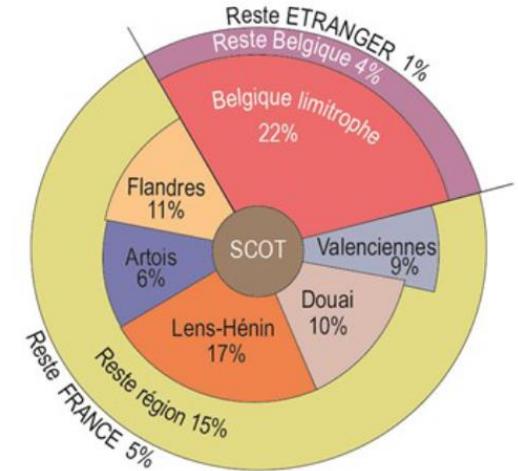


# Métropole Européenne de Lille : les flux routiers



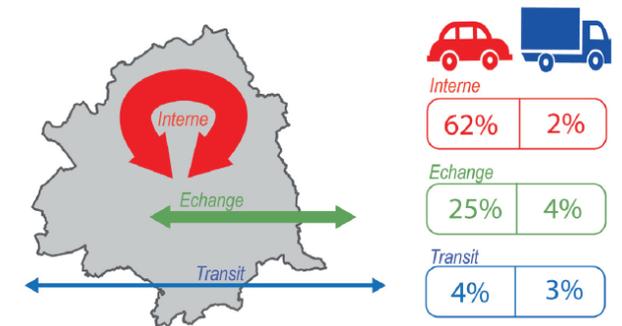
Source : ED2006 - ED 2016 et EC 2007

## FLUX D'ÉCHANGE VL/PL en lien avec l'arrondissement de Lille



Source : enquête "cordon" 2007 - CETE Nord Picardie

## NATURE DU TRAFIC PLOIS LOURDS ET VÉHICULES UTILITAIRES EN NOMBRE DE KILOMÈTRES EFFECTUÉS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE



Source : Etude Flux - CETE/LMCU - 2008

# Métropole Européenne de Lille : 10 messages clés en matière de mobilité

- 1 141 440 d'habitants** (INSEE 2015) répartis **sur la moitié des 650 km<sup>2</sup> de villes & campagnes**, au sein d'une **structure multipolaire et transfrontalière**
- Une desserte présente vis-à-vis de l'extérieur, mais aussi un **carrefour de nombreux flux « externes »**
  - liens quotidiens TER, TERGV, cars,...
  - une desserte LGV vers toute la France, mais aussi Londres, Bruxelles et au-delà
  - un aéroport avec près de 2M de passagers par an ; des liaisons principalement vers la France, l'Europe du Sud / l'Afrique du Nord
- Près de **5 M de déplacements quotidiens en lien avec la MEL** : des déplacements internes massifs (4,2M/j), des déplacements d'échange nombreux (0,65M/j), et un trafic de transit plus modeste (50'000/j)
  - des déplacements internes courts et multimodaux, avec un usage de la voiture encore prédominant mais une répartition modale aux caractéristiques « urbaines »
  - des déplacements d'échange longs et très axés sur l'automobile, qui évoluent positivement en lien notamment avec l'attractivité métropolitaine vis-à-vis des actifs extérieurs au territoire
  - des déplacements de transit modérés en nombre mais avec une part de poids lourds importante (environ 50%) aux impacts à mesurer (*en attente données Etat*)
- Une forte **prédominance de la route pour le transport de marchandises** (84% des t\*km) mais qui ne se fait pas uniquement en poids lourds : plus de la moitié en VUL et véhicules légers, notamment car très en lien avec la vie et les activités des habitants et avec une part importante effectuée en « *compte propre* »
- Un **réseau routier structurant qui cumule les fonctions et les usages (interne, échange, transit) ; un réseau congestionné (à l'instar d'autres agglomérations de cette taille) en particulier sur ses axes très structurants aux heures de pointe (notamment le matin)** et sensible à l'incidentologie en journée
- Des **transports collectifs urbains structurés autour des 2 lignes de métro (près de 2/3 des voyages), du tramway historique et du réseau de bus** avec une offre kilométrique par habitant dans la fourchette haute des agglomérations de province, et qui accompagne une offre TER qui devient « urbaine » dans une logique d'intégration tarifaire ; le réseau draine de plus en plus de passagers (190M de voyages en 2017) mais avec un nombre de voyages par habitant qui reste modeste
- Des **motifs de déplacements variés à l'image de la société actuelle** :  
1/3 des déplacements liés au travail ou aux études et près de la moitié pour les motifs « achats – services – loisirs »
- Concernant les **déplacements des habitants de la MEL**,
  - une part de la **voiture dominante dans les déplacements dès le 2<sup>ème</sup> kilomètre** et une part qui a ré-augmenté entre 2006 et 2016 après avoir baissé en 2006
  - un **usage des transports collectifs en hausse** avec une part modale de 11%
  - un **usage du vélo qui stagne**
  - la **marche à pied reste élevée mais est en baisse** entre 2006 et 2016
  - des **évolutions démographiques qui pèsent sur les évolutions de la mobilité**
- Le **stationnement : 94% du temps de la vie d'une voiture**. Un taux de motorisation de l'ordre d'environ 500 voitures pour 1'000 habitants, avec près de la moitié des véhicules possédés en stationnement dans la rue. Un taux d'équipement semblable pour les vélos alors qu'il est double en Flandre belge.
- Les **transports : une part significative des émissions sonores et de polluants atmosphériques**, en particulier concernant les NOx (2/3) et les particules (1/3)