

SYNTHESE

DREAL Nord –Pas-
de-Calais
SDII

Cellule
Déplacements
Régionaux et
Urbains

Avril 2014

Enquête de circulation routière sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais

*Comparaison des enquêtes cordon de Calais,
des 2 Caps, de Boulogne-sur-Mer et de Saint-Omer*



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

PRESENTATION

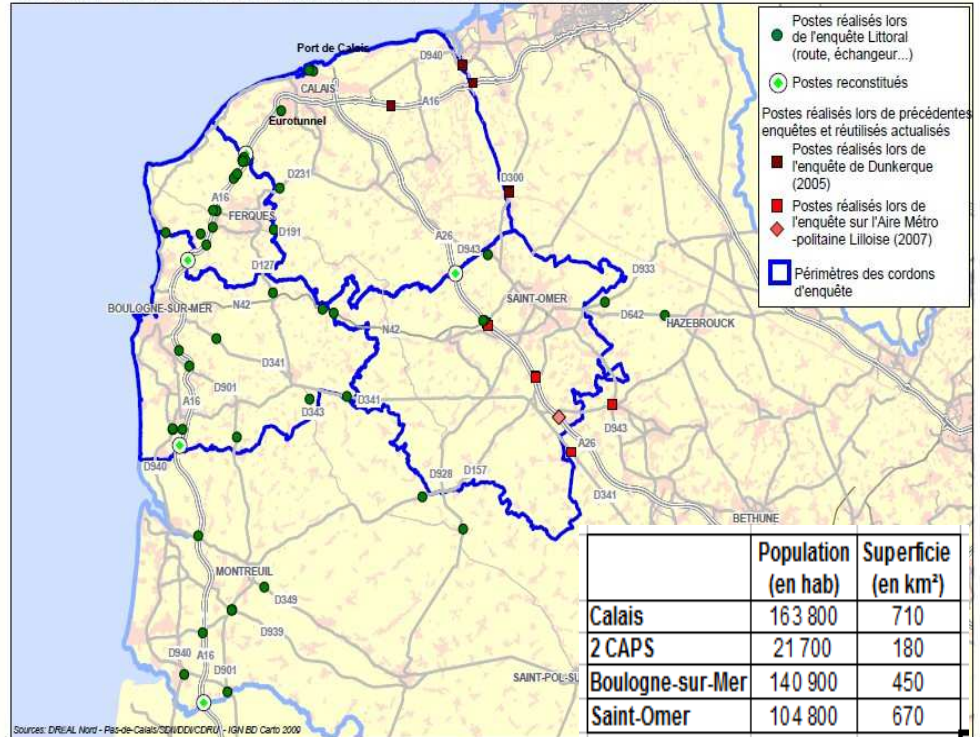
Cette synthèse présente les principaux résultats des enquêtes cordon menées sur le littoral. Elle est consultable sur le site Internet de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

Chiffres clés

- 4 enquêtes cordon :
 - Calais
 - les 2 Caps
 - Boulogne-sur-mer
 - Saint-Omer
- 32 postes d'enquête
- Avril à juin 2011
- Nb usagers VL questionnés : **45 952**
- Nb usagers PL questionnés : **5 399**

Ensemble des postes d'enquêtes mobilisés

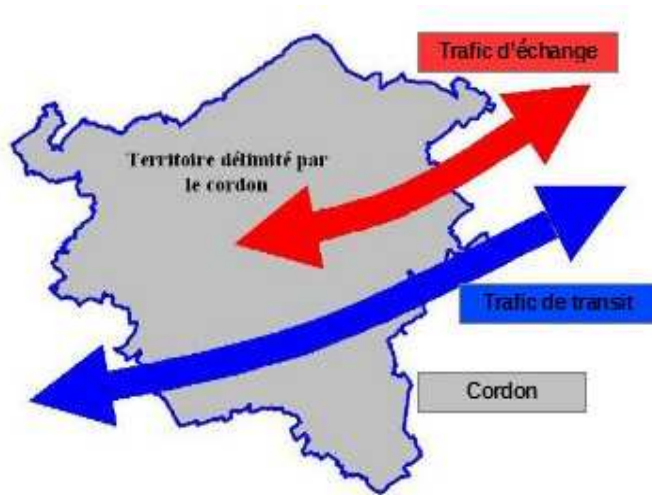
Ensemble des postes réalisés lors de l'enquête Littoral et postes d'enquêtes antérieures réutilisés



DEFINITION DES TRAFICS D'ECHANGE ET DE TRANSIT

Une **enquête cordon** est une enquête de circulation qui permet de mesurer et de caractériser les déplacements routiers dans une zone définie par un cordon. Elle permet de mesurer les trafics d'échange et de transit, mais exclut les déplacements internes.

L'enquête quantifie des déplacements et non des véhicules : un véhicule qui entre et sort peut être comptabilisé plusieurs fois.



Les **déplacements d'échange** ont une extrémité dans le territoire et l'autre extrémité à l'extérieur du cordon

Les **déplacements de transit** traversent le territoire sans s'y arrêter.

Les **données de trafic** sont présentées en TMJA : trafic sur une journée en moyenne annuelle. Elles distinguent véhicules légers (VL) et poids-lourds (PL).

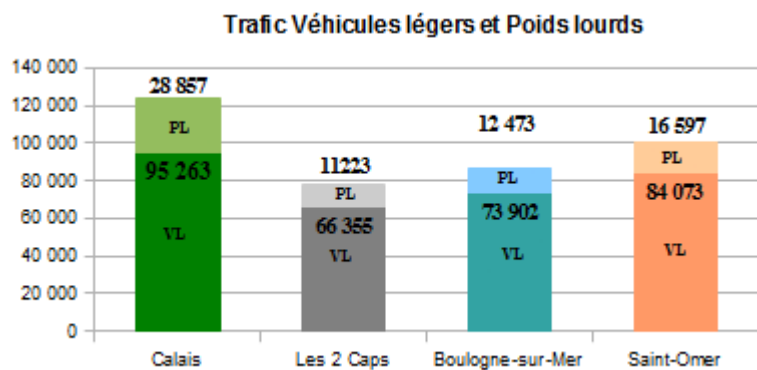
CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS

Entre 80 et 82% des véhicules circulent entre 7h et 19h.

Pour les VL, les heures de pointe se situent :
 - entre 8h et 9h pour le matin ;
 - 16h et 18h pour le soir (19h pour le territoire de Saint Omer).

Pour les PL, le flux est homogène sur la journée et très faible la nuit.

LES TRAFICS JOURNALIERS RECENSES LORS DE L'ENQUETE



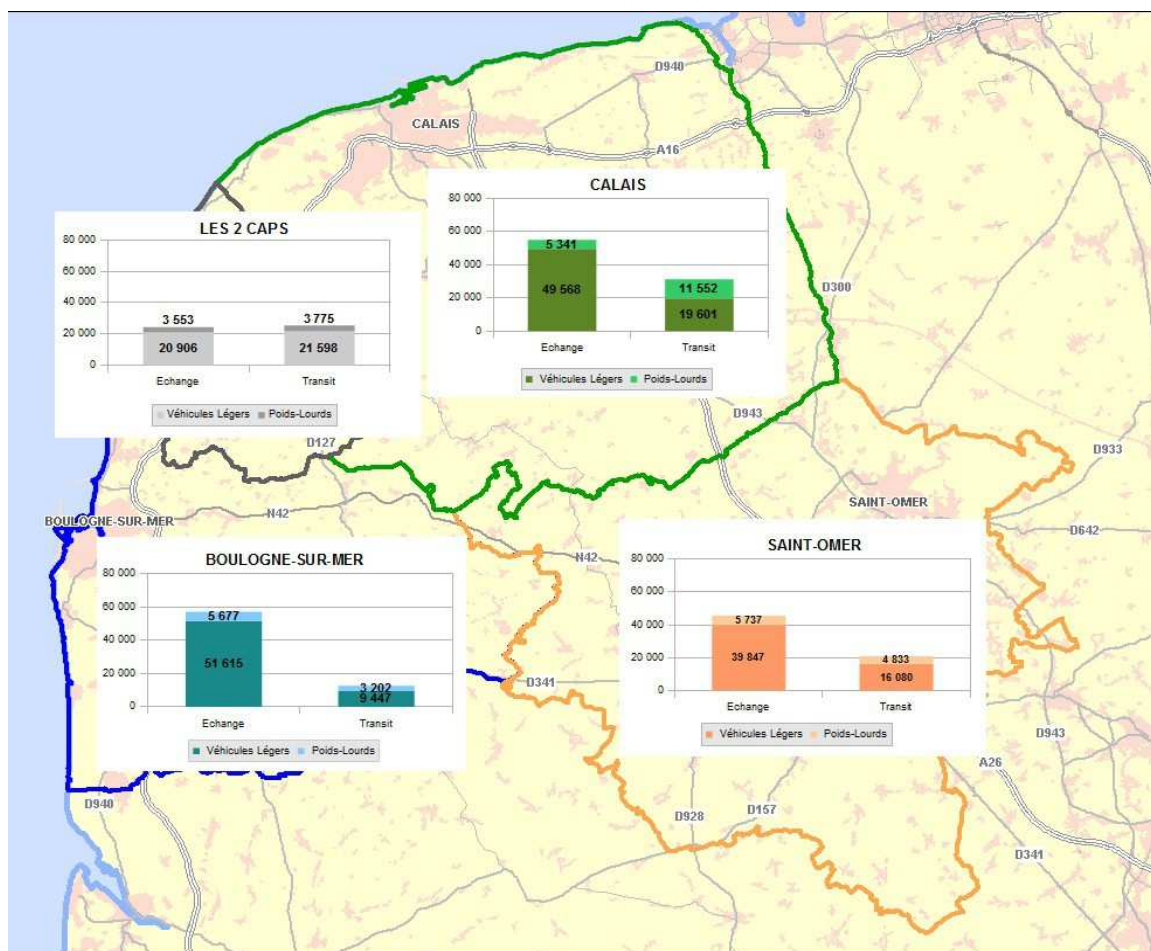
	Tous véhicules	Part PL
Calais	124 120	23,20%
Les 2 Caps	77 578	14,50%
Boulogne-sur-Mer	86 375	14,50%
Saint-Omer	100 670	16,50%

Pour mémoire, un véhicule en transit est comptabilisé deux fois.

Le pourcentage de poids lourds recensé dans le cordon de Calais (23,2%) est bien supérieur à celui des autres zones (environ 15%). De plus, le cordon calaisien est le plus circulé (environ 125 000 véhicules par jour) suivi de Saint-Omer (environ 100 000 véhicules par jour).

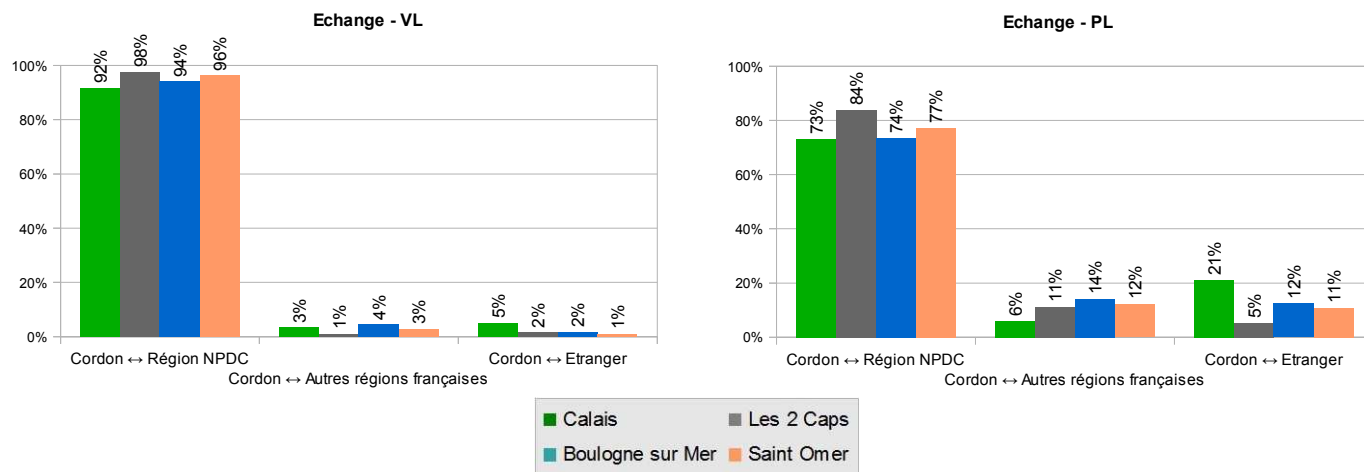
LES FLUX DE DEPLACEMENTS

Les analyses suivantes traitent des déplacements, ce qui ne compte le transit qu'une seule fois. Dans la présente illustration, les déplacements recensés ne tiennent pas compte des déplacements internes coupant le cordon d'enquête.



Les trafics d'échange du cordon de Saint-Omer, Calais et Boulogne-sur-Mer sont similaires au regard de leur poids en population respective. Par contre, le cordon de Calais compte deux fois plus de trafic de transit que celui de Boulogne-sur-Mer. Les véhicules traversant le cordon des 2 Caps sont pour moitié en transit, mais son trafic d'échange est 2,5 fois plus important que celui de Saint-Omer au regard de sa population.

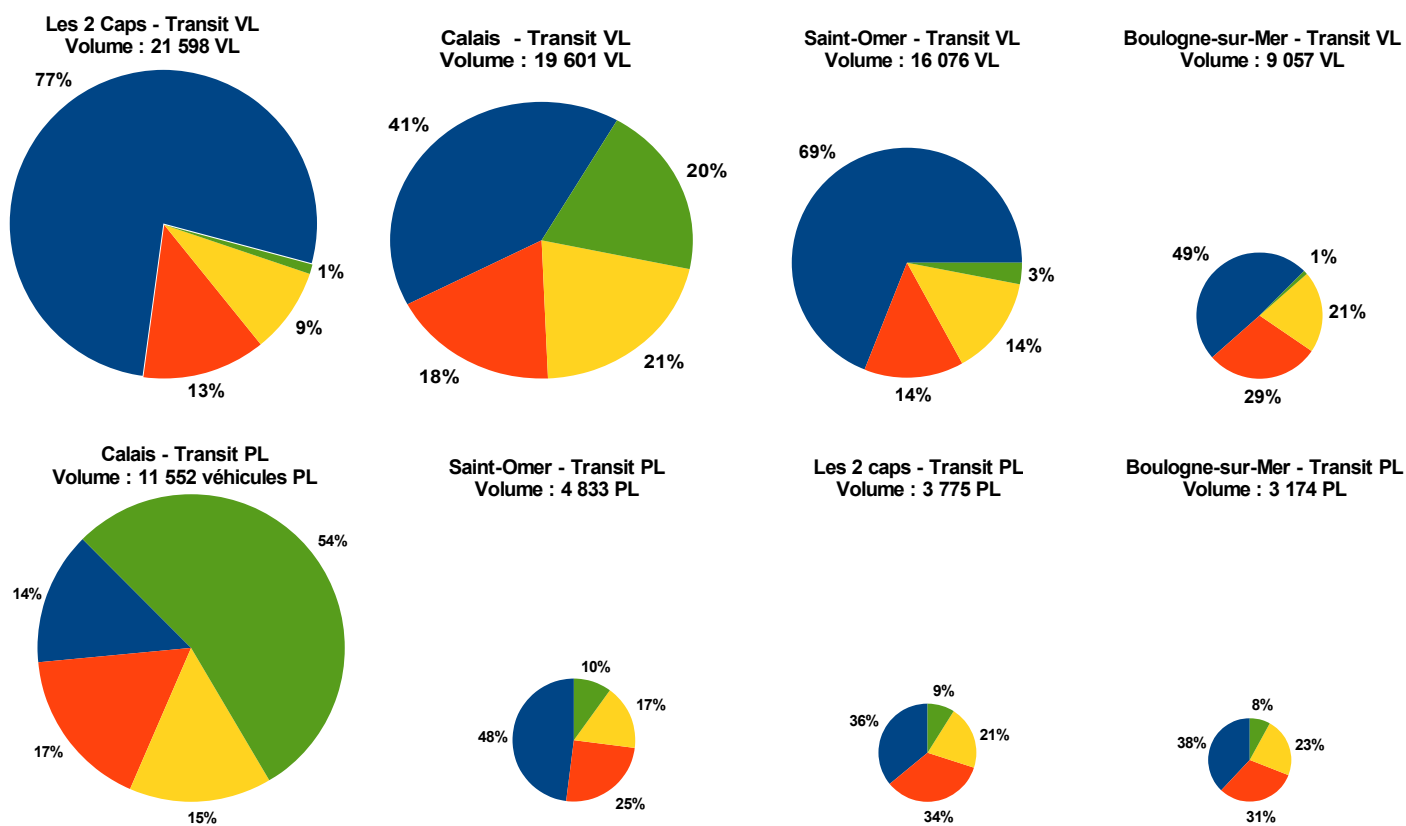
REPARTITION DES DEPLACEMENTS D'ÉCHANGE



Les déplacements d'échange sur les quatre cordons enquêtés se font essentiellement avec la région Nord-Pas-de-Calais (pour 75 % des PL et 95 % des VL). Les origines-destinations en échange VL et PL recensées par l'enquête de circulation routière sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais sont très homogènes, d'un cordon à l'autre. Ils sont par ailleurs similaires à ceux observés au niveau du bassin minier dans le cadre de l'enquête cordon Aire Métropolitaine Lilloise (AML) de 2007.

La seule disparité notable entre AML et littoral observée dans le cadre de l'enquête de circulation routière, concerne la forte proportion de trafic d'échange VL (soit 26%) avec l'étranger de l'arrondissement lillois, compte-tenu du caractère transfrontalier de la métropole européenne de Lille.

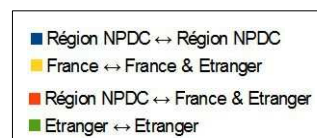
REPARTITION DES DEPLACEMENTS DE TRANSIT



Pour le transit, Calais se distingue par l'importance de son trafic étranger en liaison avec l'Outre-Manche (54% pour les PL et 20% pour les VL).

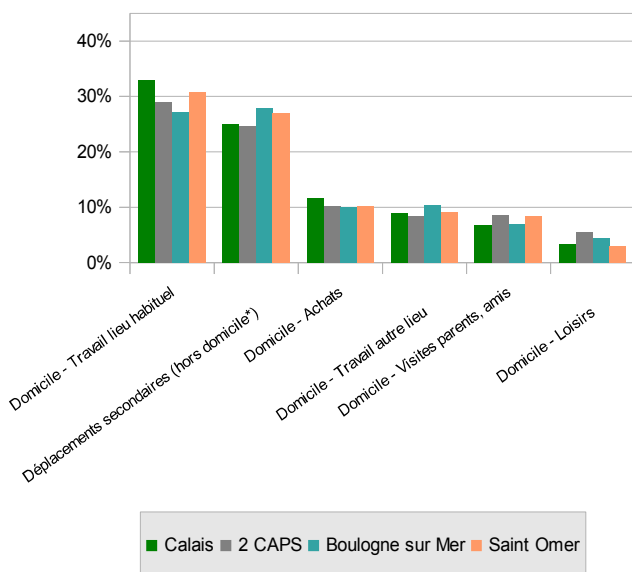
Les déplacements VL sur la zone des 2 Caps ressemblent à ceux du bassin minier avec une très forte majorité régionale (92%).

Par contre, les quatre zones se distinguent assez nettement du territoire lillois, dont le transit PL France est assez remarquable (soit 38%).

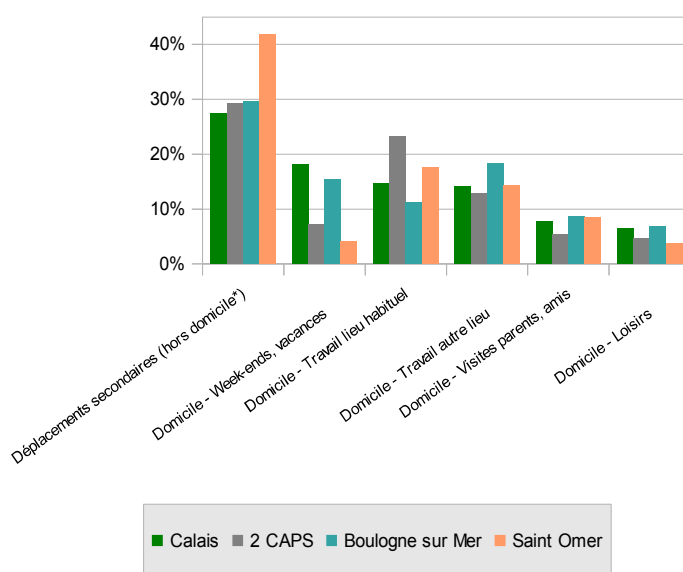


MOTIFS DES DEPLACEMENTS DES VEHICULES LEGERS

Principaux motifs VL - Echange



Principaux motifs VL - Transit



* : Les déplacements dits secondaires sont des déplacements sans lien avec le domicile (ni origine, ni destination). Il peut s'agir de déplacements professionnels ou touristiques.

En ne retenant que les motifs de déplacements qui représentent plus de 5% de déplacements, on observe que les quatre cordons fonctionnent de manière homogène **en matière d'échange des véhicules légers** : On rentre ou on sort du périmètre du cordon à 30% pour des déplacements domicile-travail et à 25% pour des déplacements secondaires, ce qui s'explique notamment en raison de la part importante de tourisme sur la zone littorale.

Concernant le transit des véhicules légers, on traverse tout d'abord les cordons pour des déplacements secondaires (30%), dont 40% pour Saint-Omer. Puis, les cordons de Saint-Omer et des 2 Caps sont traversés à 20% pour du domicile-travail. Les cordons Calais et Boulogne-sur-Mer sont traversés à 15% pour des trajets domicile-week-end-vacances.

MOTIFS DES DEPLACEMENTS DES POIDS LOURDS

En échange	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Déchargement	53 %	NC	51 %	48 %
Chargement	24 %	NC	40 %	30 %
Autres**	23 %	NC	9 %	22 %

** : Autres : prise de véhicule, retour de véhicule, domicile et retour à vide, mixte (chargement et déchargement).

Les chiffres détaillés sont présentés dans les quatre rapports d'enquêtes disponibles à l'adresse suivante : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-de-circulation-routiere-sur-le-littoral-2011>

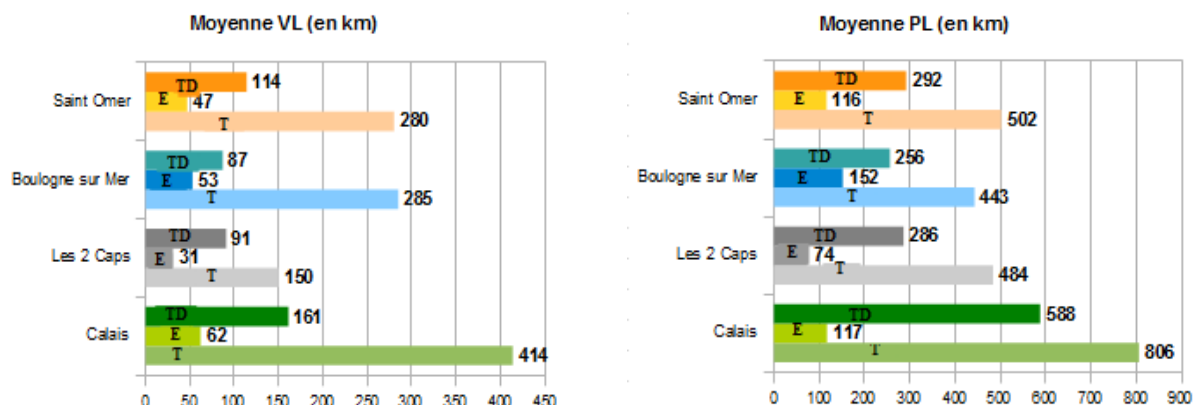
Quel que soit le sens du déplacement, entrant ou sortant, les motifs comptabilisés sont ceux réalisés au sein du cordon. Il s'agit de déplacements d'échange ce qui exclut les poids-lourds en transit, notamment ceux en provenance ou à destination des ferries ou du tunnel sous la Manche et ne s'arrêtant pas dans les cordons.

Sur l'ensemble des cordons, on observe une prédominance des motifs "Chargement" et "Déchargement", le motif le plus représenté étant systématiquement le déchargement, suivi du chargement puis des autres motifs.

Le taux du motif "Déchargement" est homogène sur les cordons alors que les parts "Chargement" et "Autres" varient selon les cordons : ainsi les cordons de Calais et de Saint-Omer ont une part de motif "Autres" deux fois plus élevée que pour le cordon de Boulogne-sur-Mer, mais qui reste toutefois inférieure à la part de chargements.

Les motifs "Autres" correspondent aux mouvements techniques et aux motifs multiples (pouvant inclure un chargement ou un déchargement mais pour une part minime de l'ordre de 1%) et sont principalement des prises ou dépose de véhicules.

DISTANCES PARCOURUES PAR DEPLACEMENT



	Tous déplacements
TD	Tous déplacements
E	Echange
T	Transit

Le fonctionnement des cordons de Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer et les 2 Caps est similaire en VL et PL. Les données sur les distances mettent en exergue, pour le cordon de Calais, l'effet attracteur, conjugué du port Roulier et du tunnel sous la manche, qui attirent du trafic de transit sur des longues distances.

15 % du trafic d'échange PL et 17 % du trafic de transit PL a pour origine ou destination le secteur de Dunkerque.

33 % des poids-lourds recensés passent par le poste de l'A16 à l'ouest de Dunkerque, avec une majorité en transit, de l'ordre de 80 %.

Distances internationales des PL	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Distance en km (moyenne des déplacements étranger ↔ étranger)	1 143	1 921	1 921	1 679
Trafic Moyen en jours ouvrés en nombre de PL (étranger ↔ étranger)	12 375	848	151	955

TAUX DE REMPLISSAGE DES VEHICULES LEGRS

Taux d'occupation des véhicules légers	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Domicile-travail	1,17	1,14	1,16	1,17
Tous déplacements	1,54	1,48	1,48	1,46

Les quatre rapports complets d'exploitation sur ces cordons ainsi que ceux des enquêtes de :

- Aire Métropolitaine de Lille,
- Maubeuge,
- Valenciennes,

sont consultables sur <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-de-circulation-routiere-sur-le-littoral-2011>

Direction régionale de l'environnement
de l'aménagement et du logement
Nord - Pas-de-Calais
44, rue de Tournai CS 40259
59019 Lille cedex
tél : 03 20 40 54 54 - Fax 03 20 06 83 24
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

