

Cadre de cohérence de l'aménagement et les transports pour l'aire métropolitaine lilloise

GT 3 : Armature des transports
1ère réunion (26 février 2010)

Groupe de travail 3 : Armature des transports (fer, route, voie d'eau, mobilités douces)

Étape 1 : état des lieux

Éléments recueillis par l'État

Calendrier de travail du GT3

- Étape 1 : état des lieux
- Session 1 (26 février 2010)
- Session 2 (26 mars 2010)
- Étape 2 : recensement des projets
- Session 3 (mai 2010)
- Étape 3 : analyse divergences / convergences
- Session 4 (septembre 2010)
- Étape 4 : esquisse de projets de scénarii
- Session 5 (décembre 2010)

L'état des lieux

L'état des lieux est une démarche qui se veut neutre, contrairement à un diagnostic.

Il s'intéressera aux éléments significatifs à l'échelle de l'AML à travers des indicateurs dynamiques et/ou comparatifs si possible cartographiés, et doit déboucher sur la définition des principaux enjeux.

Il s'organise en trois grandes parties :

- 1) L'offre d'infrastructures et de services pour les déplacements de personnes et pour le fret.
- 2) L'usage constaté du système de transports de l'AML avec si possible une approche des besoins de déplacement.
- 3) Les impacts environnementaux du système de transport de l'AML

Recensement des éléments de connaissance et de prospective sur le système de transport de l'AML

De nombreuses études sont disponibles, dont quelques unes à l'échelle géographique de l'AML (en vert)

- Indicateurs de l'Observatoire Régional des transports.
- Enquêtes cordons sur l'aire métropolitaine lilloise (2007).
- Enquêtes ménages déplacements sur les différentes agglomérations.
- Élaboration d'une politique tarifaire des infrastructures de transports cohérente sur l'ensemble d'une région test : le Nord-Pas de Calais (LET, PTV, TTK, Recherche - action PREDIT, 2008).
- Réflexion sur l'organisation des déplacements de personnes « inter-territoires » au sein de l'Arc Sud de l'aire métropolitaine (RCT, ITER pour Mission Bassin Minier, mars 2008)
- Diagnostic du système de transport de l'aire métropolitaine lilloise (SPIRE et Transitec pour la DRE, 2006)
- Atlas transfrontalier Transports et infrastructures (2009)
- Études relatives au projet de canal Seine-Nord
- Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau (SRAVE).

Un état des lieux à affiner, grâce à des études en cours ou prévues

- Diagnostic des principaux enjeux du système des flux logistiques régionaux : étude sur l'organisation, le fonctionnement et les perspectives d'évolution de la logistique en Nord – Pas de Calais (Samarcande et JMJ pour le Conseil Régional)
- Étude sur l'état des lieux de l'activité logistique de l'aire métropolitaine de Lille (Mission Bassin Minier / LMCU / DREAL)
- La mobilité des voyageurs et du fret au sein de l'espace transfrontalier Nord – Pas de Calais / Belgique, diagnostic et propositions d'actions, étude proposée dans le cadre du chantier « Accessibilité et Mobilité » du GECT Eurométropole Lille–Kortrijk–Tournai.
- Enquête ménages régionale (Conseil Régional)
- Révision ou élaboration en cours de plusieurs SCOT et PDU
- ...

1) État des lieux de l'offre d'infrastructures et de services

- 1.1 – Enjeux pour l'accessibilité de l'AML
- 1.2 - Des compétences aménagement et transports éclatées entre plusieurs acteurs sur des territoires d'échelles différentes
- 1.3 - Les infrastructures
- 1.4 - Les services pour les déplacements de personnes
- 1.5 – Les services pour le fret

1.1 - Enjeux pour l'accessibilité de l'AML

La métropolisation s'est en grande partie construite sur la mobilité des personnes (élargissement du marché de l'emploi) et des marchandises. L'accessibilité de l'AML reste une des clés de son rayonnement international.

Trois aspects sont à distinguer :

1) Pour l'accessibilité externe :

Dans le contexte d'internationalisation, l'excellence de l'accessibilité internationale (TGV et autoroute pour les moyennes distances, avion pour les longues distances) reste une condition essentielle de la métropolisation.

La connexion aux plates-formes aéroportuaires et l'intégration effective dans le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe du Nord-Ouest sont des enjeux majeurs pour l'AML.

Il faut en outre permettre à l'ensemble du territoire de participer au **processus de métropolisation et d'intégration transfrontalière.**

2) Pour l'accessibilité interne :

Afin de conforter la cohésion de l'AML dans le respect des principes du développement durable, l'amélioration du fonctionnement du système de transport est un objectif majeur. Il s'agit d'assurer un niveau satisfaisant de mobilité en s'appuyant sur un réseau d'infrastructures métropolitain hiérarchisé (tous modes) et de qualité. L'optimisation des réseaux de transports publics de voyageurs et le renforcement de leurs interconnexions constituent les principaux enjeux.

3) Pour la logistique :

Il s'agit de valoriser les atouts logistiques de l'AML en tirant parti des nœuds et des flux de transports intermodaux pour soutenir les stratégies économiques.

La démarche métropolitaine représente une opportunité pour dynamiser le partenariat entre les acteurs publics et privés et parvenir à la construction d'une vision commune sur les potentialités à exploiter en évitant les concurrences stériles.

1.2 - Des compétences aménagement et transports éclatées entre plusieurs acteurs sur des territoires d'échelles différentes

- État : SNIT, réseau routier national, réseau ferroviaire (RFF), Réseau de VN (VNF)
- Région : SRADT et SRT, organisation du TER, aéroports
- Départements : réseau routier départemental, services d'autocars
- Communes et EPCI : SCOT, PLU, PDU, voirie locale, TC urbains, aménagement des zones d'activité

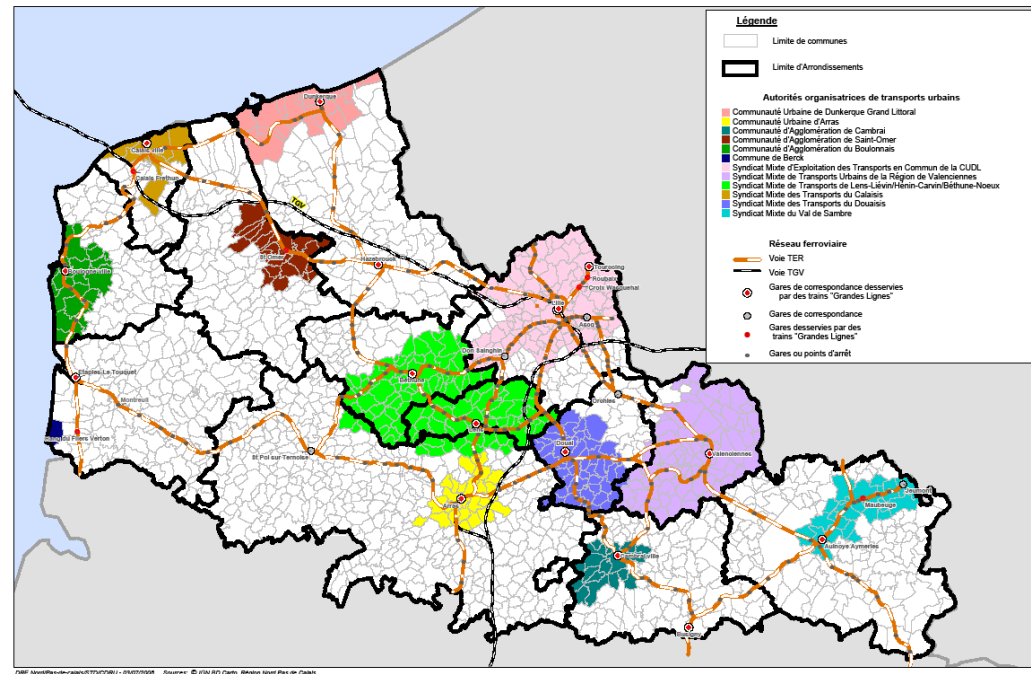
Aucun acteur ne peut répondre efficacement aux enjeux de l'AML avec ses seules compétences. Toutefois, la création du SMIRT va permettre une de mieux articuler les compétences des AOT à l'échelle régionale.

[illegible]

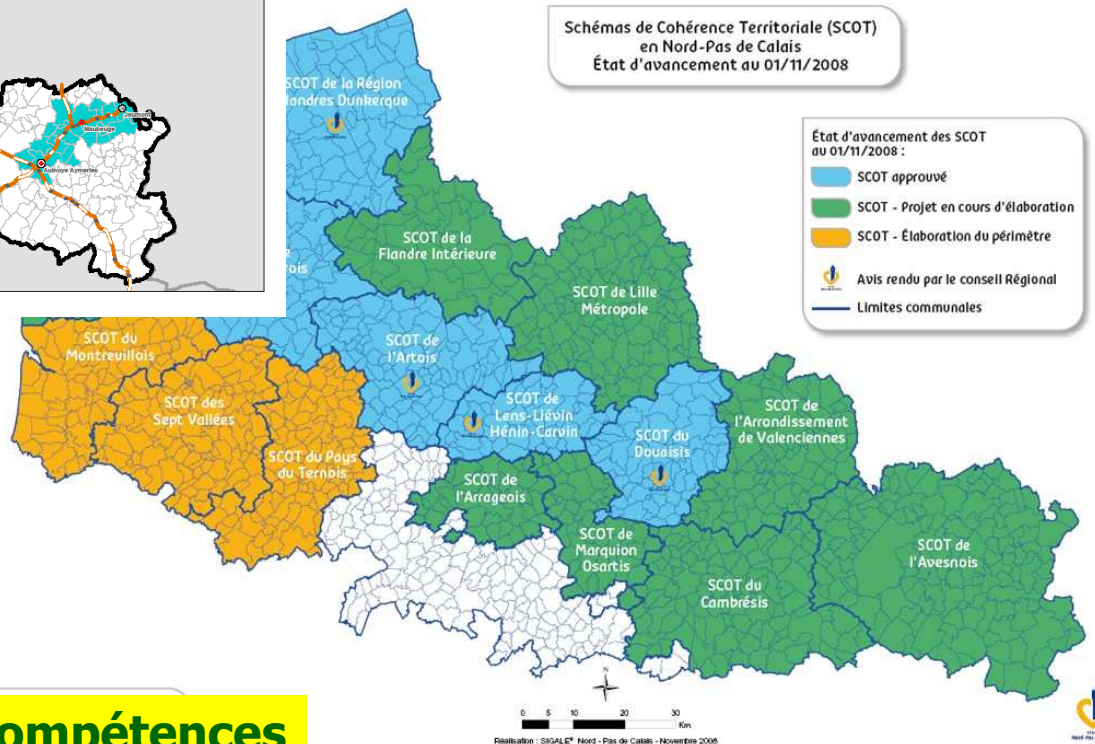
20 30 40 km

Les AOTU et les SCOT : les PDU doivent servir de base aux volets déplacements des SCOT mais les périmètres et les périodes de réalisation ne sont pas les mêmes

Réseaux de transports urbains de la Région Nord/Pas-de-Calais : les autorités organisatrices de transports urbains et le réseau TER



Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) en Nord-Pas de Calais
État d'avancement au 01/11/2008

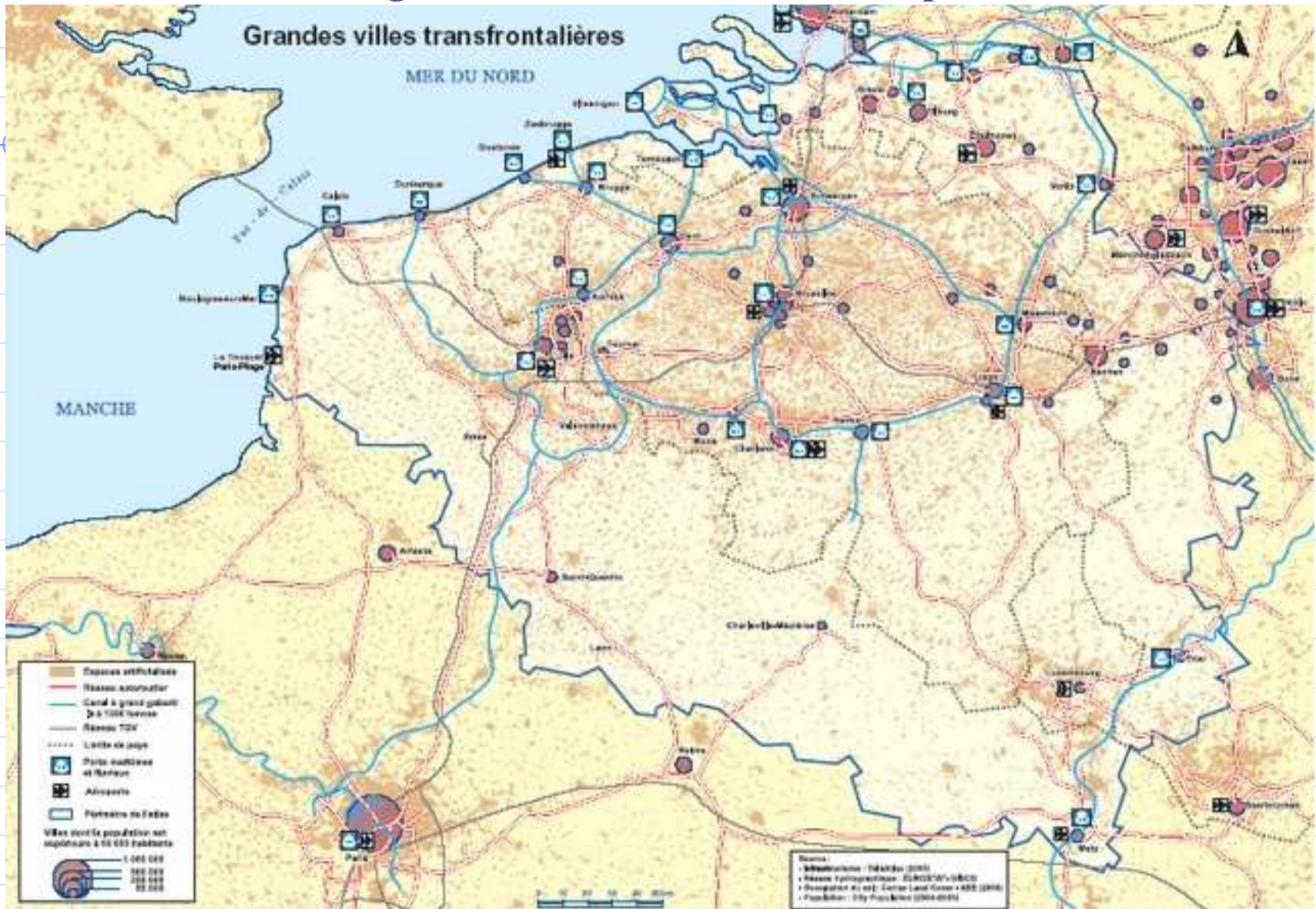


Indicateur 1 : articulation des compétences

1.3 - Les infrastructures

- Présence de tous les modes terrestres, accès direct aux grands réseaux internationaux, réseaux route et fer maillés.
- Conflits d'usages aux heures de pointe pour la route et le fer (déplacements de personnes / fret, déplacements locaux / d'échange / de transit), d'où des points de congestion et des projets de contournement.
- Réseaux peu ou pas hiérarchisés et spécialisés, mais des démarches en cours vont dans ce sens.

Les infrastructures et l'urbanisation de l'espace transfrontalier : une position favorable sur les grands réseaux de niveau européen



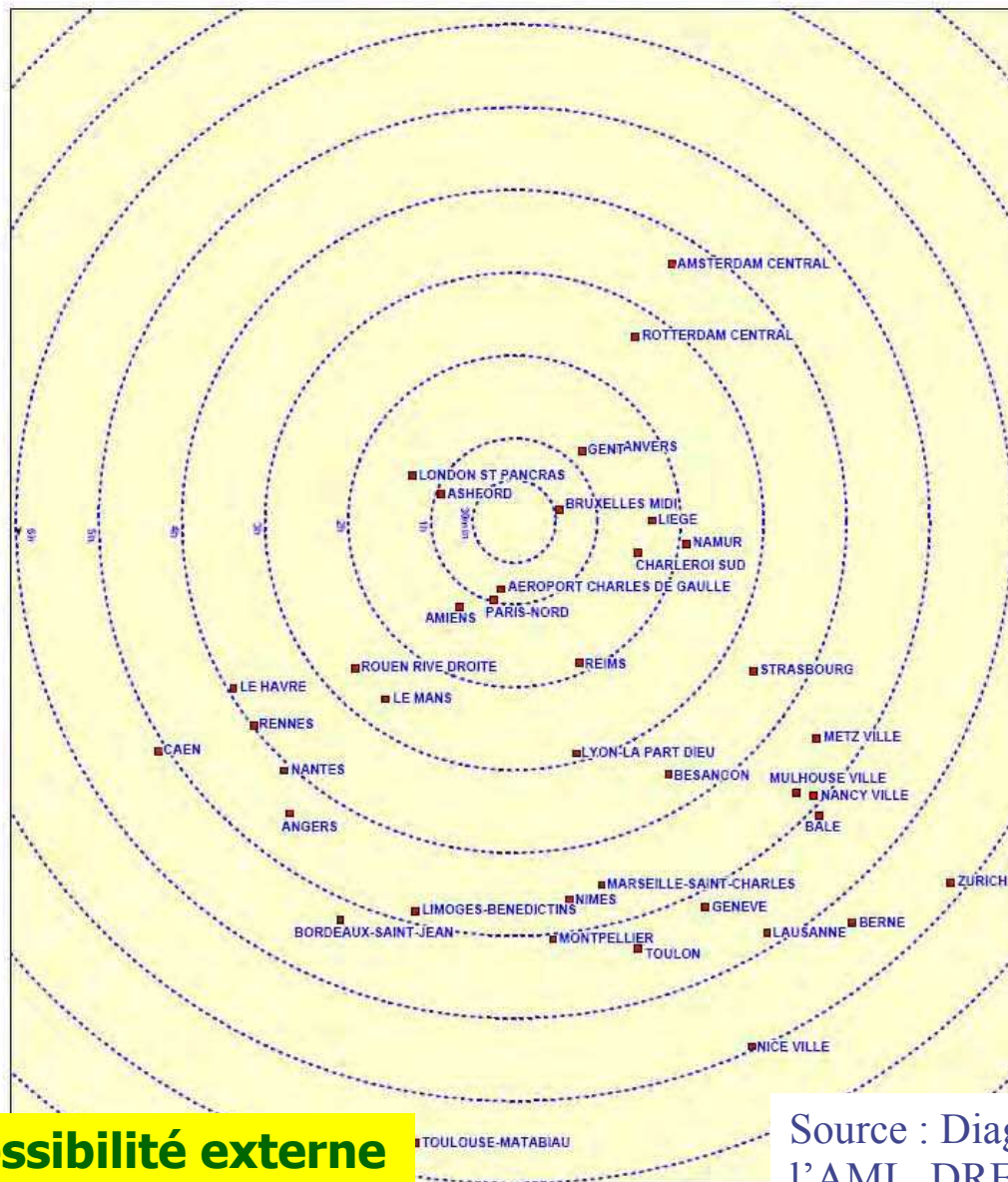
Indicateur 2 : accessibilité externe

Les principales agglomérations de l'AML sont bien connectées au réseau TGV, qui donne accès aux grands aéroports (Roissy-CDG, Zaventem). En outre, l'aéroport de Lille dessert directement 70 destinations en Europe et en Afrique du nord et de l'ouest.

LES LIGNES À GRANDE VITESSE EN EUROPE EN 2008



Accessibilité externe à la gare Lille Europe en train temps minimum jour de semaine

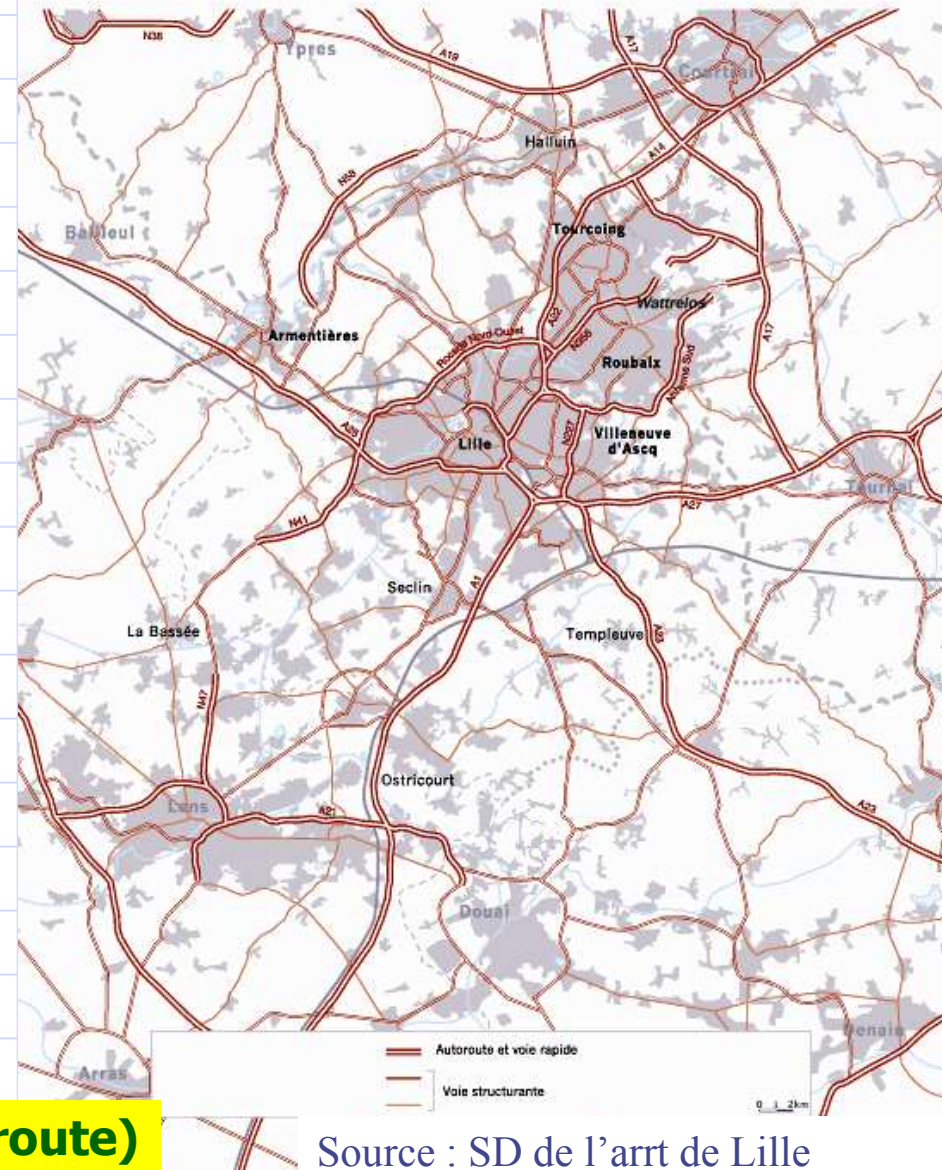


Les infrastructures routières majeures existantes (SD de l'arrondissement de Lille).
Dépendance du réseau État pour les liaisons entre pôles urbains et attentes locales pour de nouveaux échangeurs. Le réseau autoroutier de l'agglomération lilloise ne présente plus de réserves de capacité en pointe.

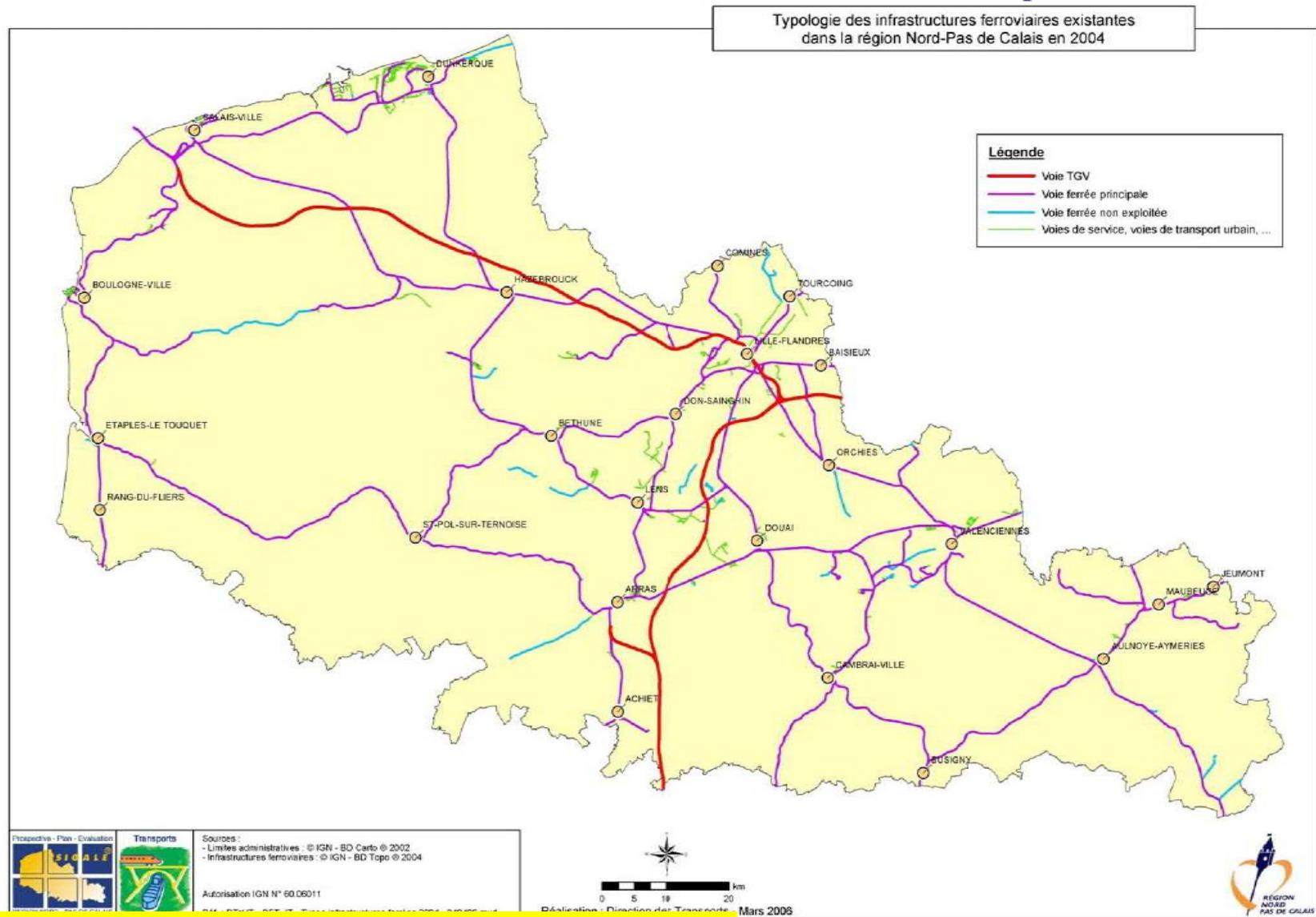
L'aire métropolitaine de Lille est Située à la croisée des corridors nord-sud constituée par l'A1, les RN 356 et 227, l'A22, et des liaisons de pôles à pôles régionaux avec l'A25 vers le littoral et les ports, les RN 41 et RN 47 parallèles à l'A1 vers le centre ouest de l'arc sud, l'A23 vers Valenciennes et Douai pour partie, l'A27 vers Bruxelles et Mons.

**Les projets de « grand ring » lillois Et d'autoroute A24 ne sont plus d'actualité.
Seul subsiste le projet de CESL.**

LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES MAJEURES EXISTANTES



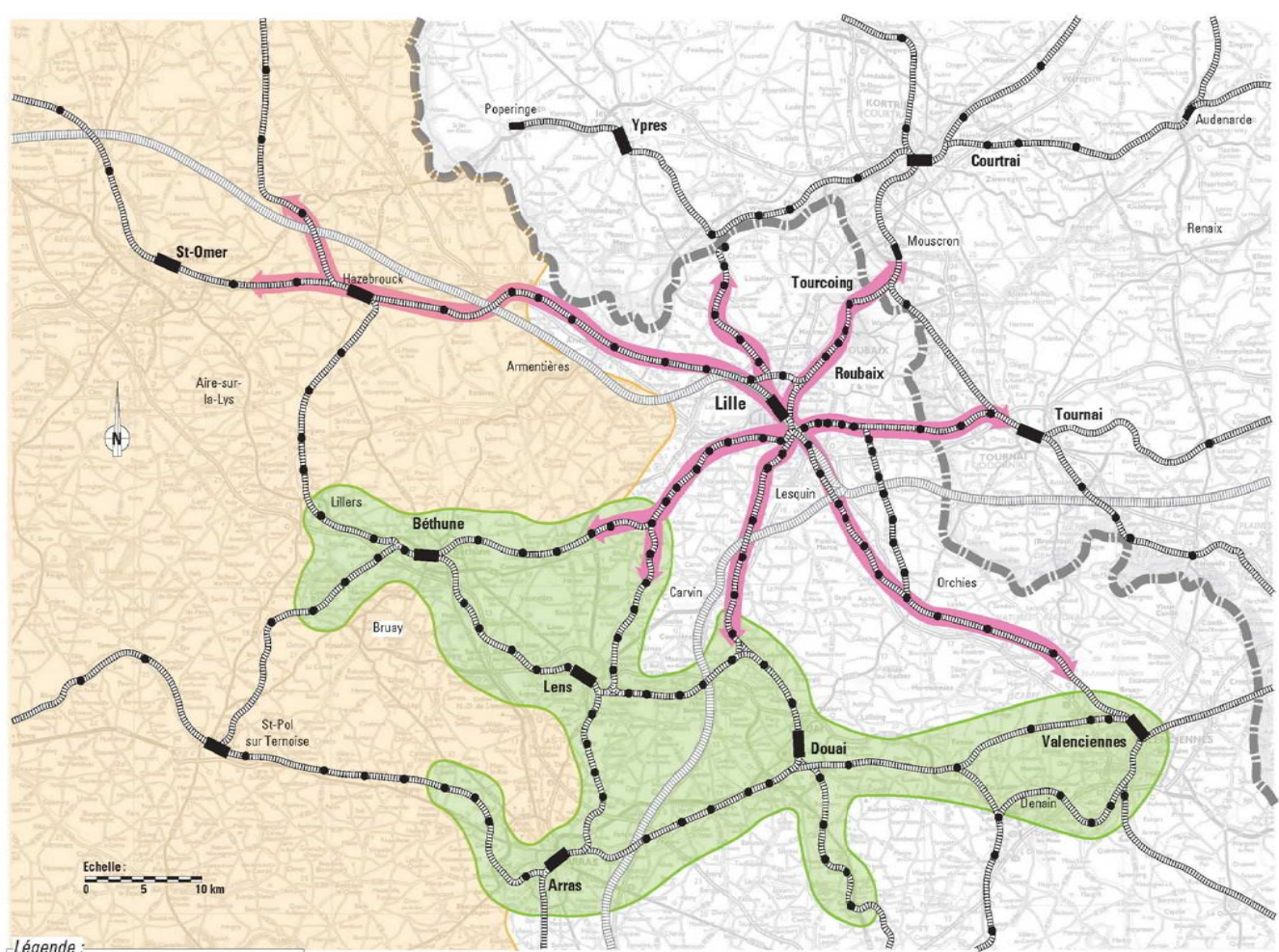
Les infrastructures ferroviaires : un réseau maillé. Enjeu : éviter les risques de conflits potentiels entre les sillons pour trains de voyageurs et ceux pour les trains de fret, afin de permettre le cadencement TER et d'assurer la qualité du service ferroviaire pour le fret. Depuis environ 40 ans , de nombreuses voies et embranchements ferrés ont été désaffectés ou ont disparu.



Indicateur 3-2 : accessibilité interne (fer)

Source : SRT, Région Nord - PdeC

Les infrastructures ferroviaires

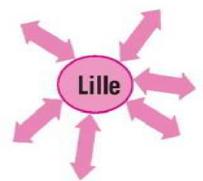


Légende :

- réseau TGV
- voie ferrée
- gare principale
- gare secondaire ou point d'arrêt TER
- frontière nationale

SOURCES :

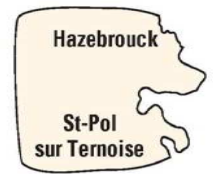
- Directions Départementales de l'Équipement du Nord et du Pas-de-Calais ;
- SNCF



Un réseau en étoile (7 branches) converge vers la gare de Lille Flandres. Le réseau permet de couvrir la plupart des fuseaux de demande de déplacements en relation avec l'agglomération lilloise



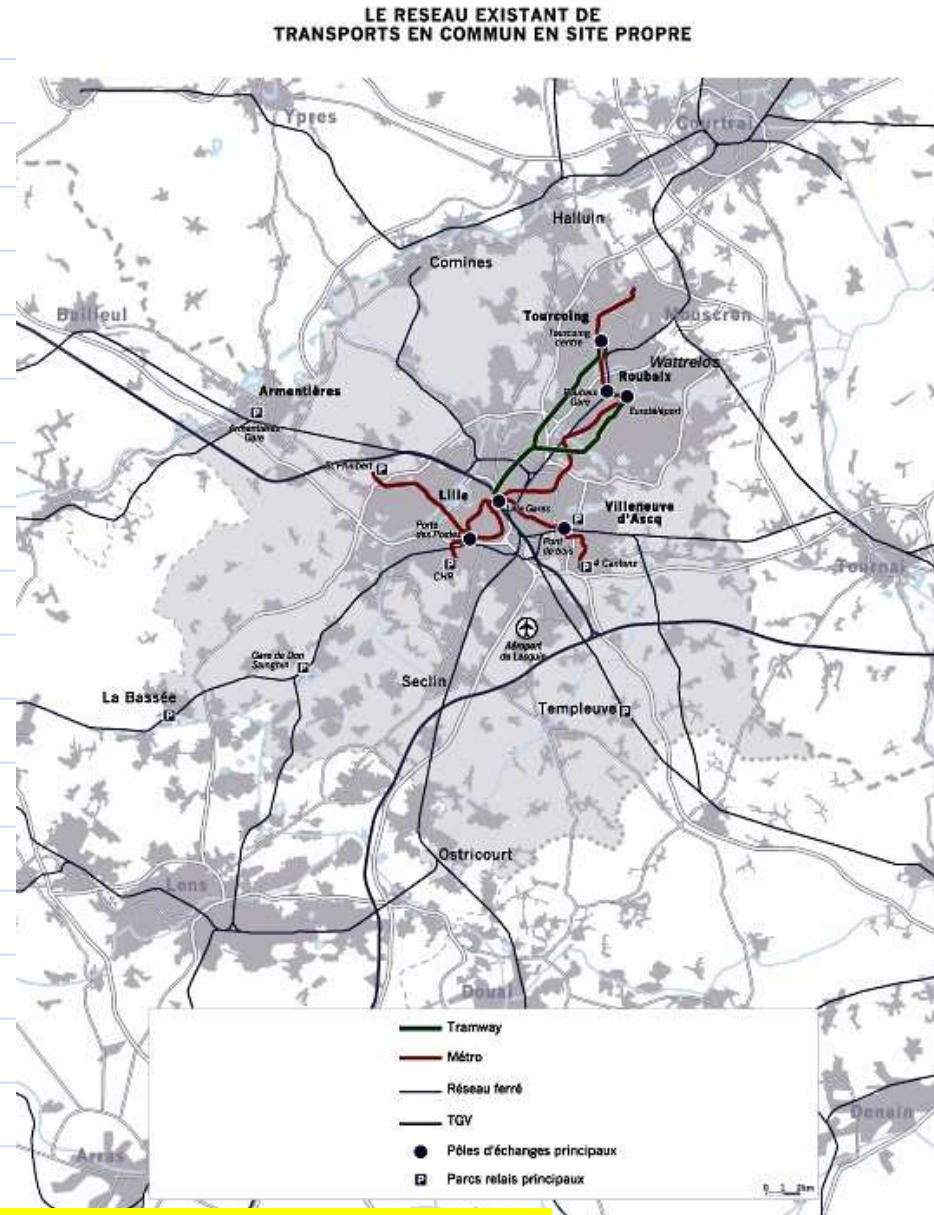
Le bassin minier bénéficie d'un réseau ferroviaire dense. Plus de 50 gares et points d'arrêts permettent d'irriguer le secteur compris entre Béthune, Douai et Valenciennes



Le secteur Ouest (Hazeubrouck, St-Pol,...) a une densité de population nettement plus faible. Il est moins bien desservi par le réseau ferroviaire

UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE FORTE, A VALORISER POUR LES DEPLACEMENTS MULTIMODAUX DANS L'AIRE EUROMETROPOLITAINE LILLOISE

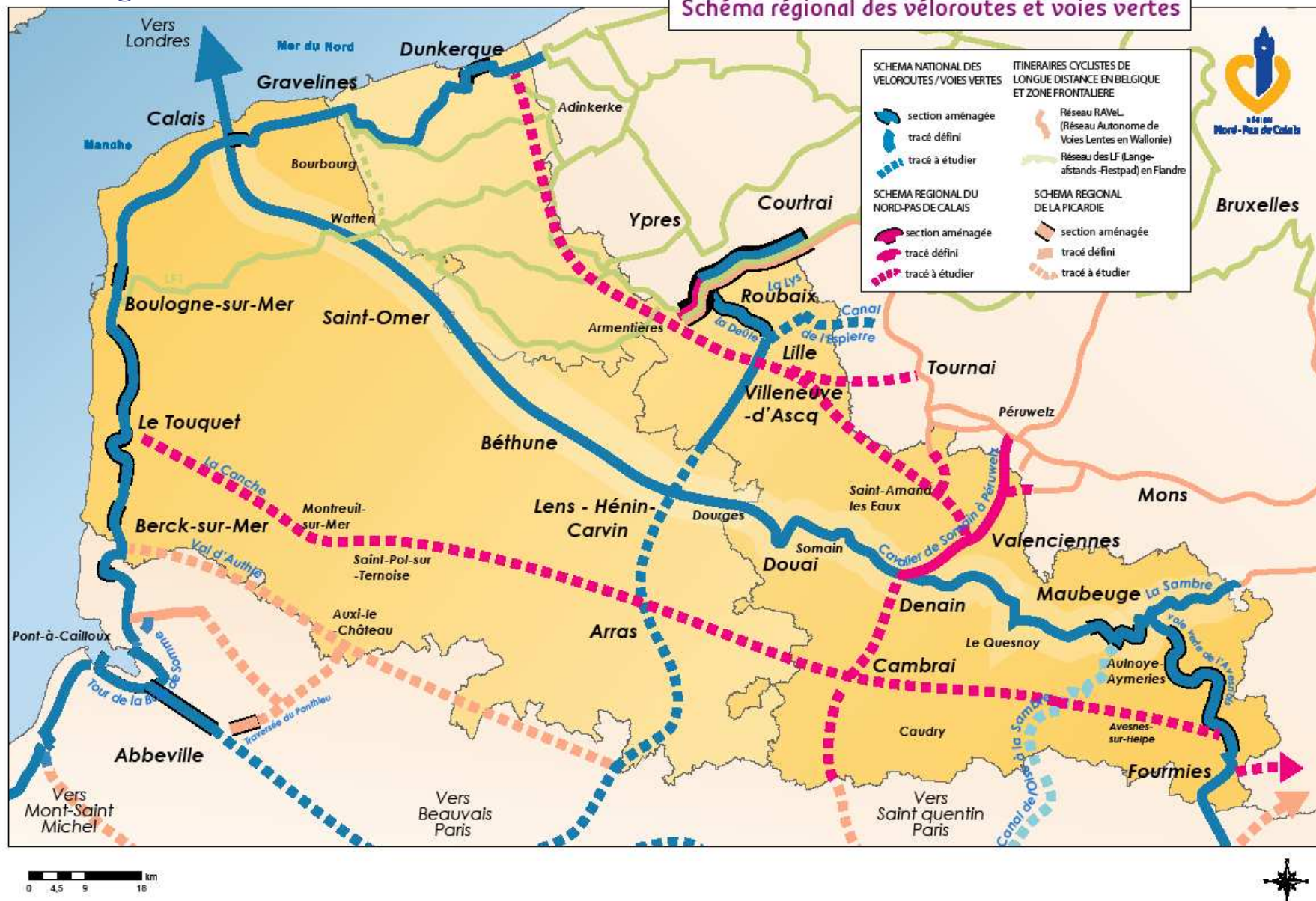
Les TCSP : LMCU est dotée de 2 lignes de VAL et de 2 lignes de tram et développe des lignes de BHNS (Liane), Valenciennes développe son réseau de tram, Douai met en service EVEOLE.



Indicateur 3-3 : accessibilité interne (TCSP)

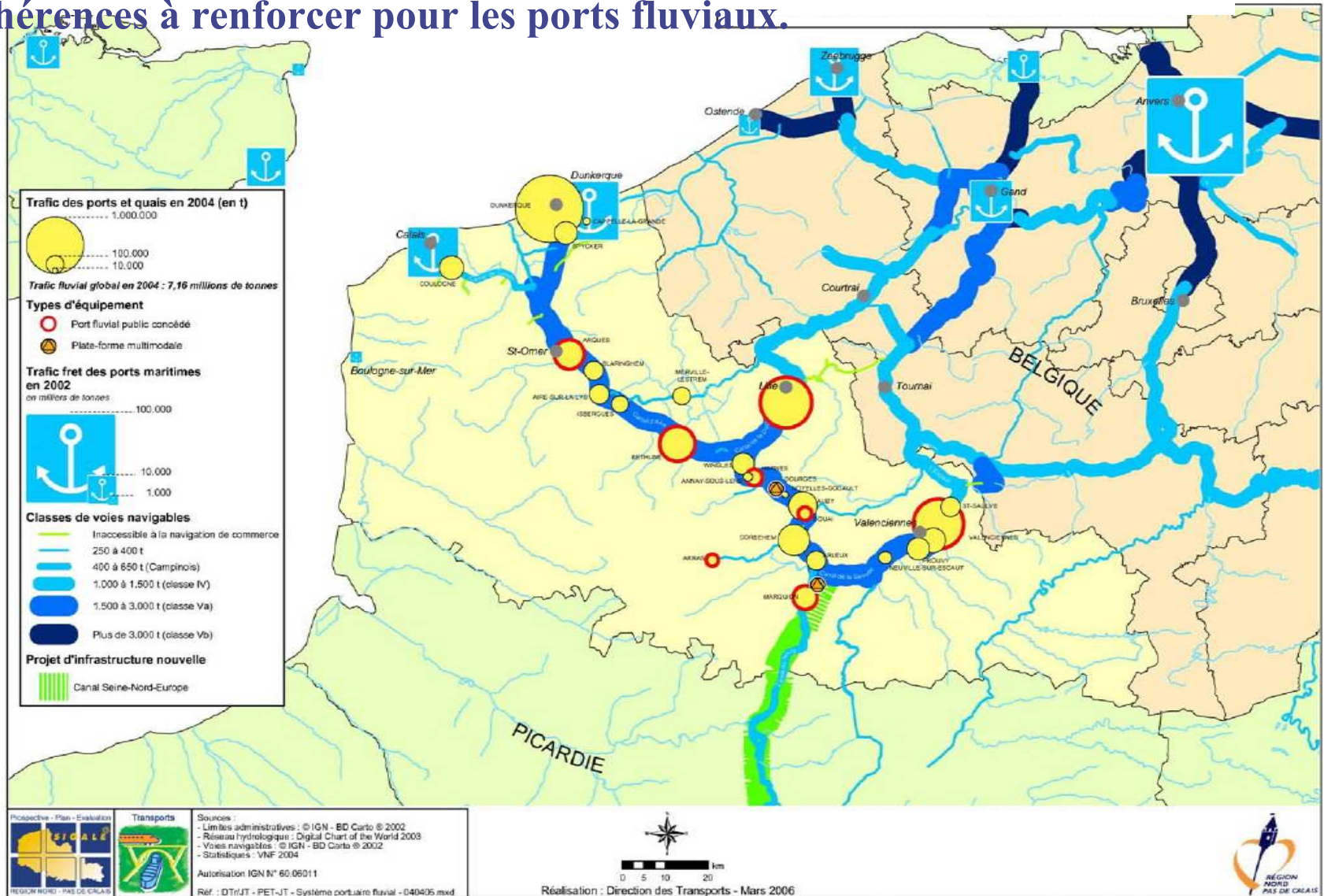
Source : SD de l'arrt de Lille

Les itinéraires cyclables : en dehors de démarches à l'échelle urbaine ou régionale, pas d'offre organisée et lisible à l'échelle de l'AML



Les infrastructures fluviales : mise à niveau en cours pour Seine Nord par relèvement des ponts (5,25 m) et mise au gabarit.

Cohérences à renforcer pour les ports fluviaux.



1.4 - Les services pour les déplacements de personnes

- **Aéroport** : 70 destinations en Europe et Afrique (nord et est)
- **TGV** : 8 gares desservies.
- **TER** : 74 gares avec guichets (dont 13 gares grandes lignes) dans la région, 806 TER (dont 34 TERGV + TGV autorisés) et 15 cars circulent quotidiennement dans la région, 129 points d'arrêt dans le Nord-Pas de Calais, 1430 Km de lignes.

Le suivi de la régularité des trains TER est effectué à partir d'un indicateur qui mesure le nombre de trains dont le retard au terminus excède 5 minutes. A la fin 2008, le taux de régularité hors causes exonératoires est de 94,11 %.

- Les autocars interurbains départementaux (2 réseaux)
- Les 6 réseaux de TC urbain, avec comme principaux points forts :
 - le réseau VAL de LMCU (45 Kms de lignes, 62 stations, 143 rames), au 1er rang des métros automatiques dans le monde,
 - le tramway du SITURV et le bus guidé du SMTD.

La desserte TGV de l'AML

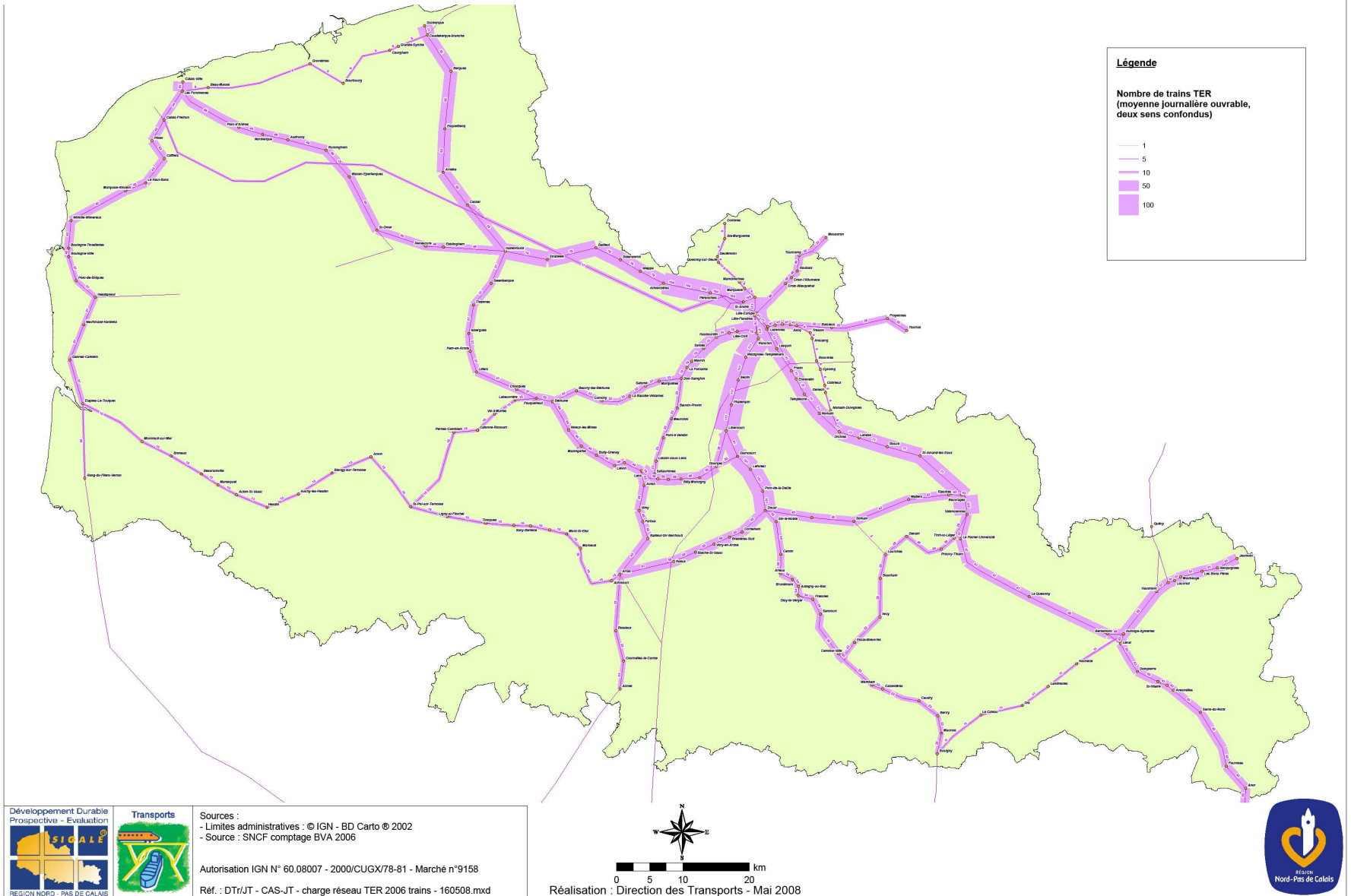
- **Liaisons directes offertes en 2009, avec les meilleurs temps de parcours et le nombre de relations en jours ouvrables de base :**
 - Paris - Lille 1 h, 24 AR/j
 - Paris - Arras 49 mn, 12,5 AR/j
 - Paris - Douai 1 h 06, 8 AR/j ; Paris - Valenciennes 1 h 41, 8 AR/j
 - Paris - Lens 1 h 05, 6 AR/j ; Paris - Béthune 1 h 15, 6 AR/j
- **La LGV Nord et la LGV Interconnexion Est permettent également de nombreuses liaisons évitant Paris :**
 - Lyon - Lille 2 h 48, 11 AR/j ; Lyon - Arras 2 h 46, 5 AR/j
 - Strasbourg - Lille 3 h 20, 3 AR/j
 - Nantes - Lille 3 h 53, 4 AR/j ; Rennes - Lille 3 h 49, 4 AR/j
 - Bordeaux - Lille 5 h, 4 AR/j ; Bordeaux - Arras 4 h 50, 3AR/j
 - Brive-la-Gaillarde - Lille 5 h 49, 1AR/j
 - Lille - Toulouse 7 h 27 1 AR/j
 - Lille – Montpellier et Lille – Marseille
- **Les liaisons internationales au départ de L'AML :**
 - Lille – Bruxelles
 - Lille – Londres 1 h 20, 10 AR/j.

L'offre TGV au départ de Lille en 2008 : 60 villes desservies quotidiennement

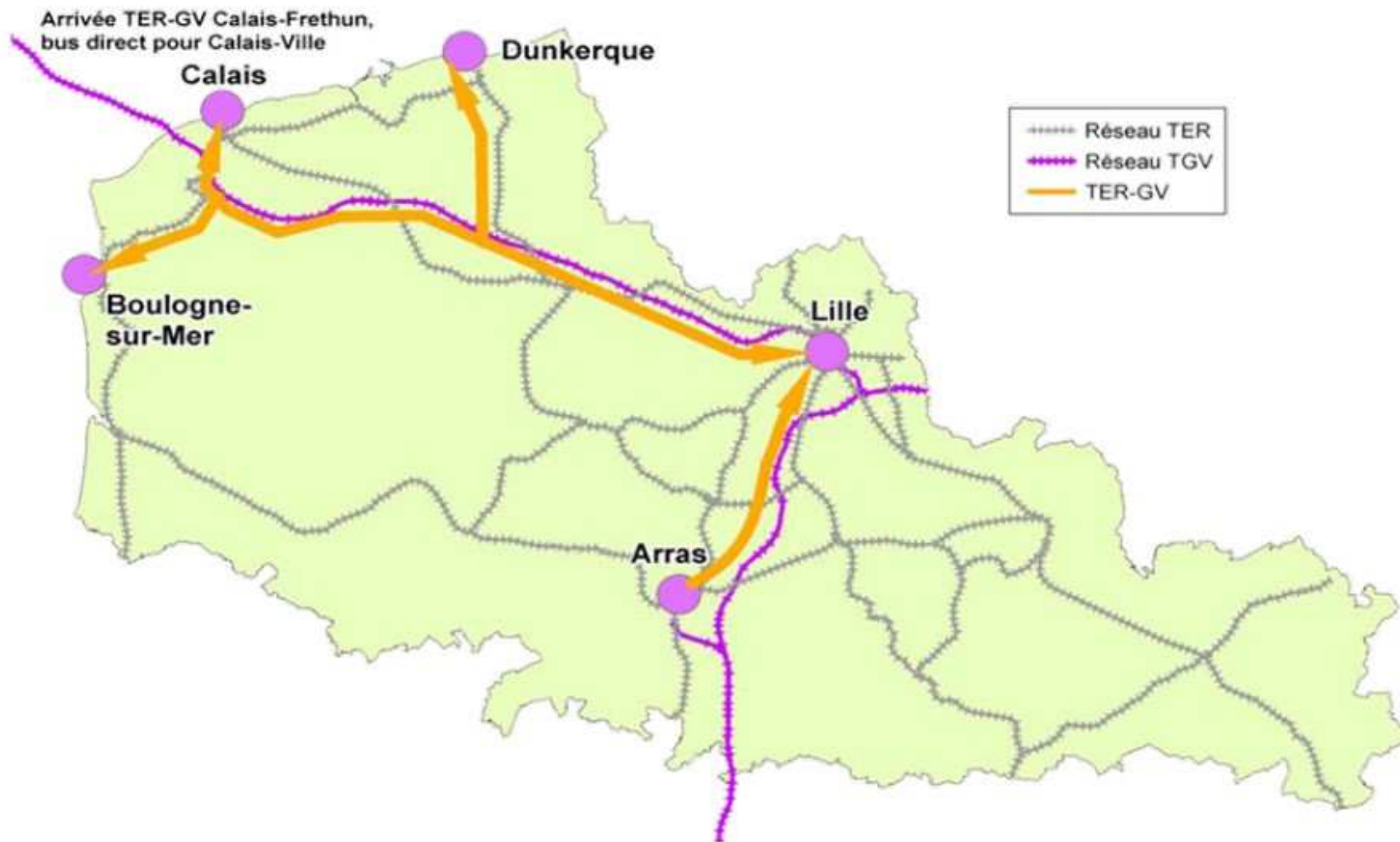


Indicateur 4 : niveau de service (transport collectif)

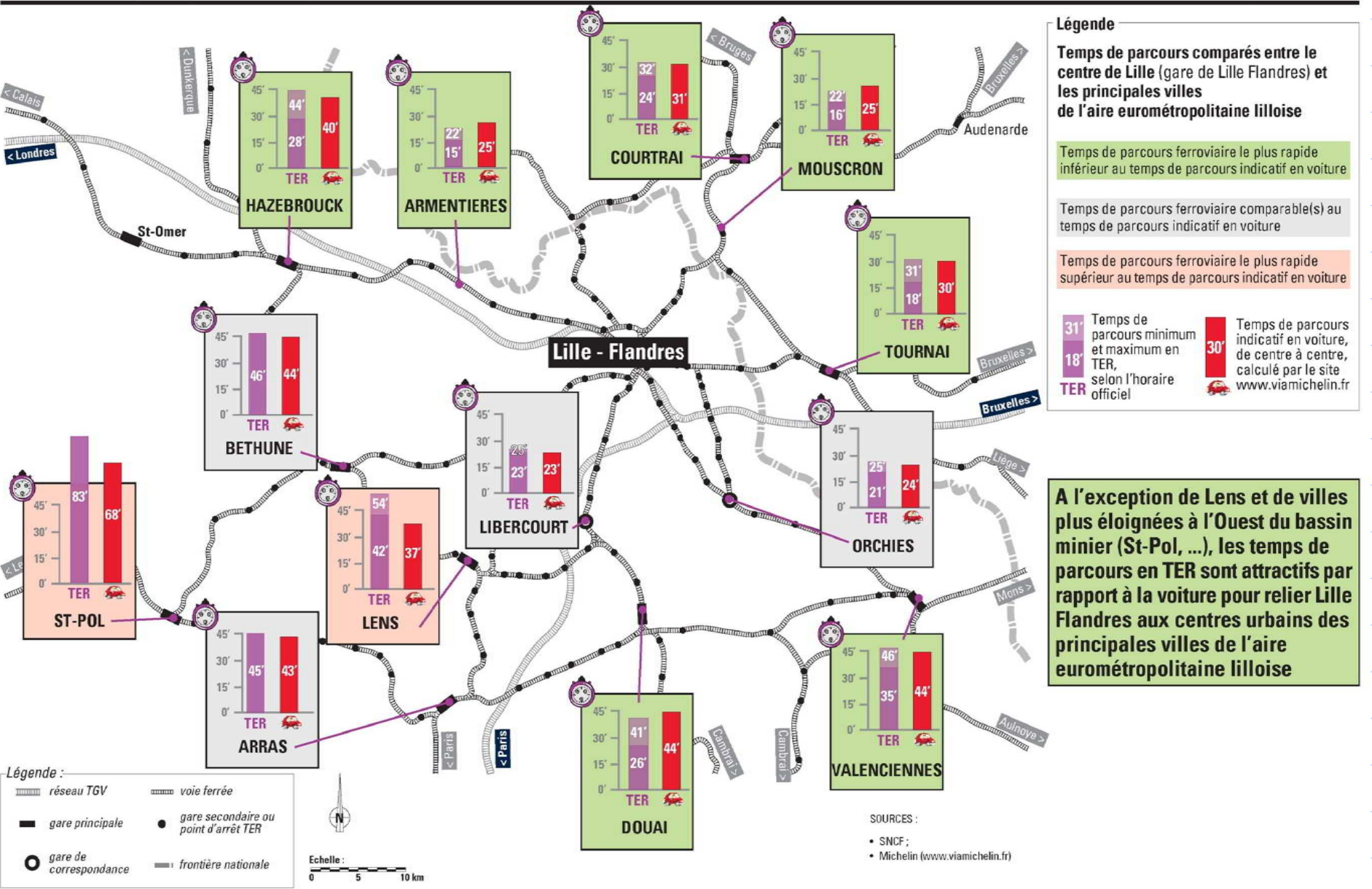
L'offre TER régionale : plus consistante sur l'AML. Cadencement mis en place progressivement. Peu d'offre transversale.



Le TER à Grande Vitesse (TER - GV)



Notions de temps de parcours comparés entre le TER et la voiture (entre Lille Flandres et les gares centrales des principales villes de l'aire eurométropolitaine lilloise)



Caractéristiques de l'offre en transports collectifs interurbains en autocars

A la différence des relations d'échange de niveau régional du TER, la structuration des dessertes en autocars concerne surtout des échanges entre les territoires de proximité.

- Dessertes radiales

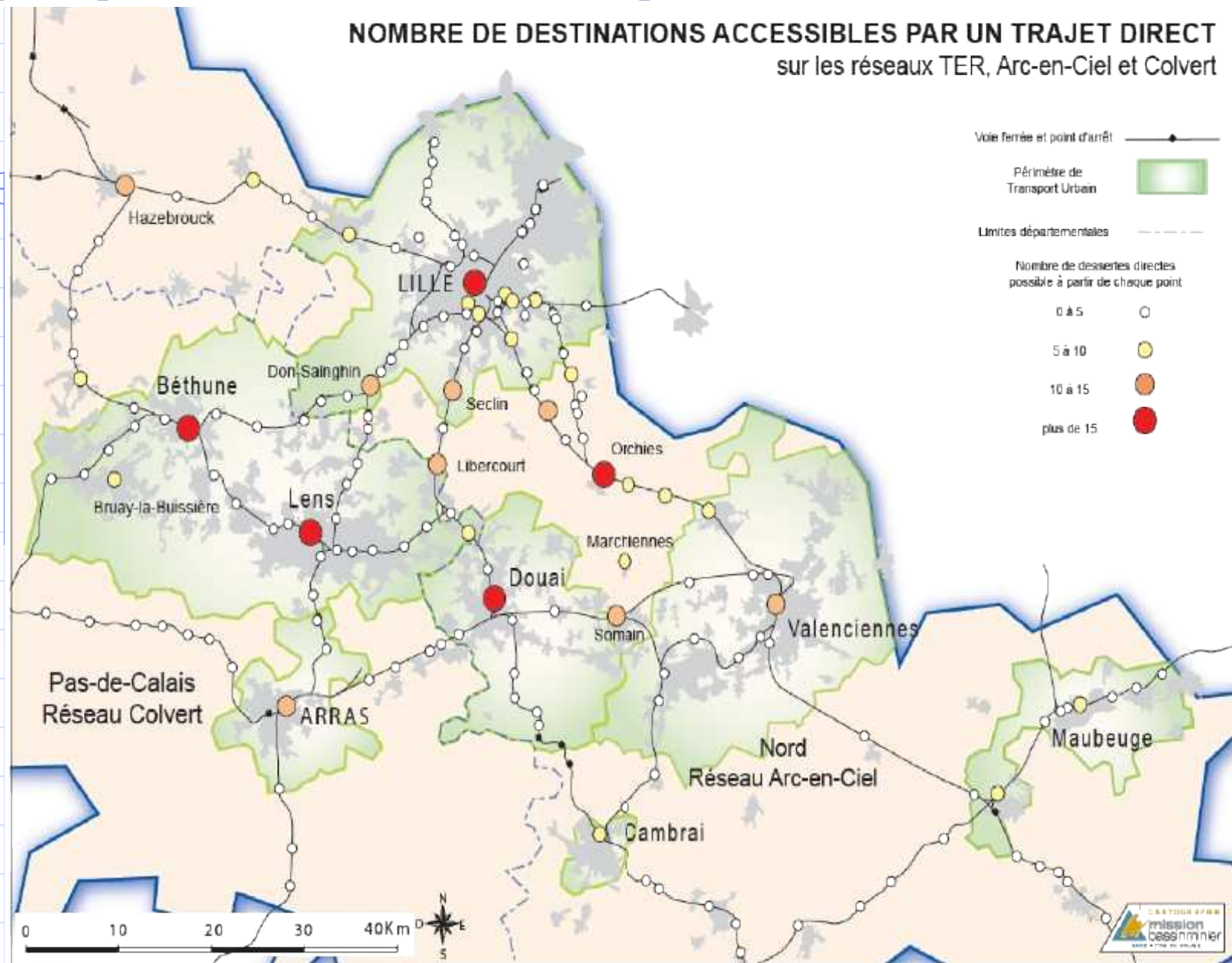
Sur un total de 168 services (2 sens confondus), la distribution de l'offre interurbaine se répartit principalement en :

- 1) 68 services en relation avec Lille Métropole (les flux les plus importants venant de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin)
- 2) 48 services en relation avec la Communauté Urbaine d'Arras
- 3) 19 services en relation avec la Communauté d'Agglo. de Cambrai

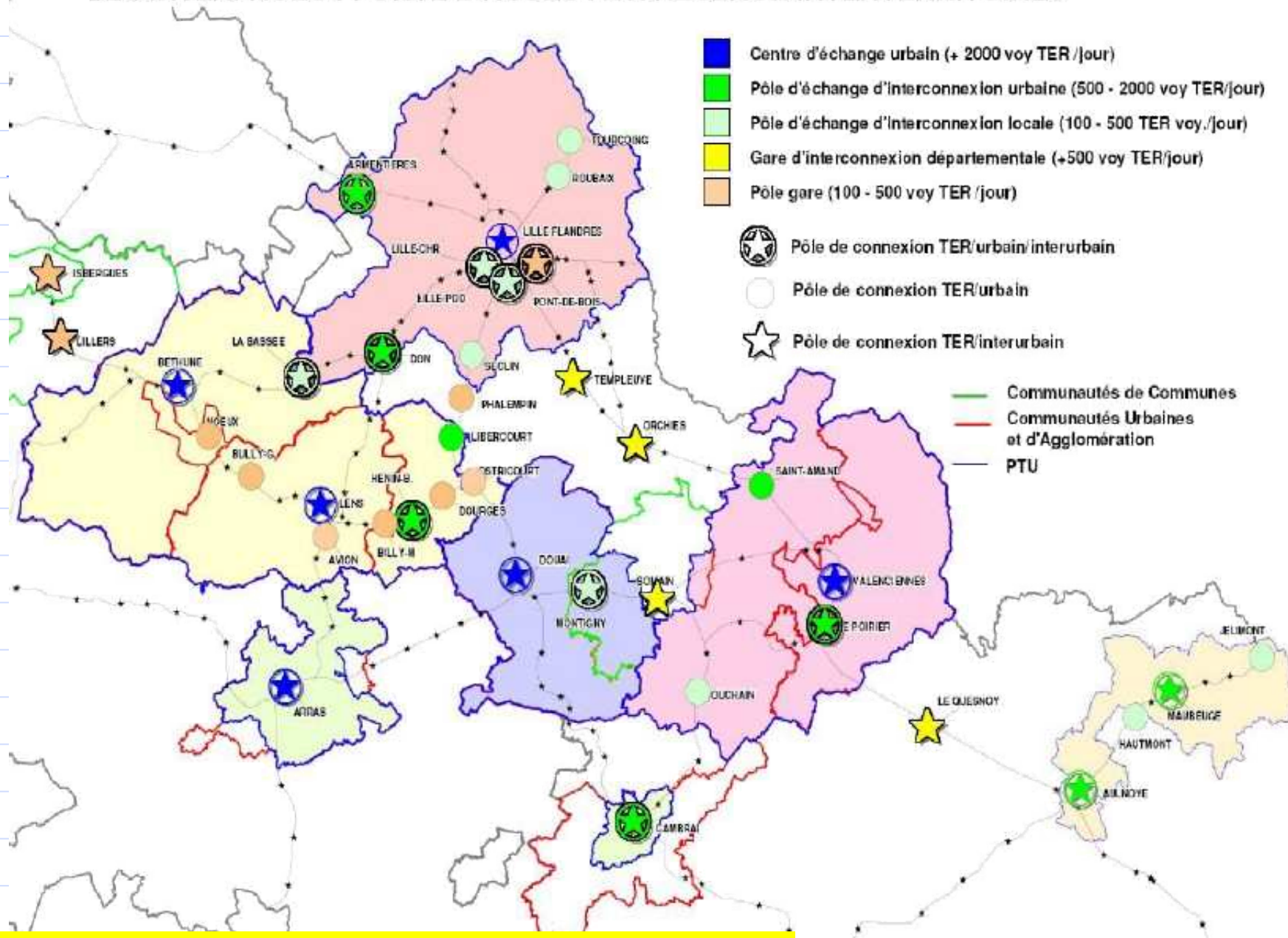
- Dessertes transversales intra-bassin minier

L'organisation de l'offre interurbaine est principalement réalisée à l'ouest par le département du Pas-de-Calais entre la Communauté d'Agglo. de Lens-Liévin et les communautés de communes d'Artois-Lys (Lillers) et Artois-Flandre (Isbergues) avec près de 252 services soit 76 % de l'offre totale existante en « transversal » dans le bassin minier.

Les principaux nœuds du réseau de transport collectif



LES INTERFACES : PORTE D'ACCES AUX RESEAUX INTERTERRITOIRES

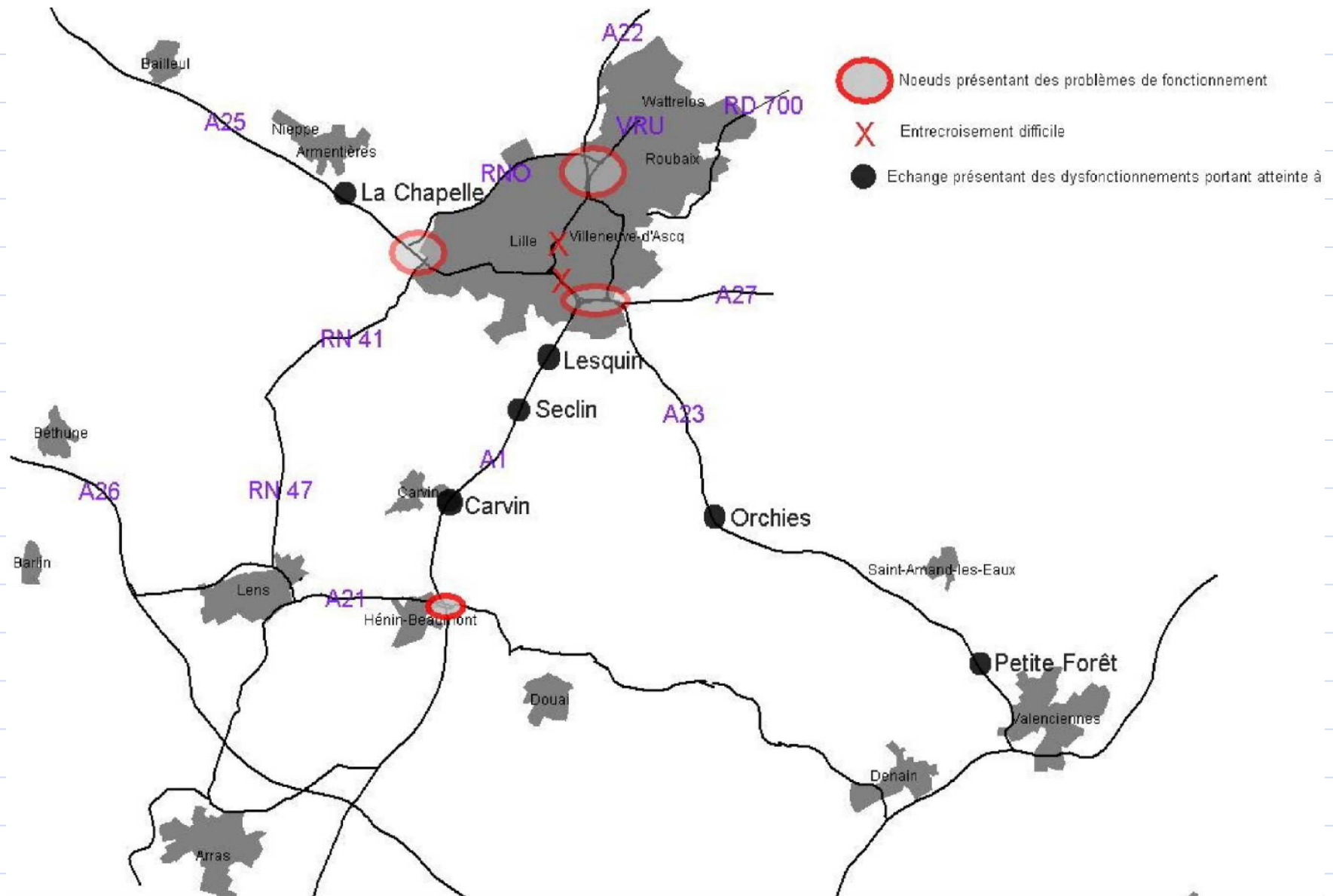


Quelques éléments comparatifs sur les tarifs des TC et les coûts automobiles

(à compléter)

Les “points durs” de fonctionnement sur le réseau routier national dans l’AML.

Depuis fin 2006, le transit sud-nord des PL doit emprunter l’A27 vers Tournai.



Principaux dysfonctionnements du réseau routier

Sur l'ensemble des voiries

La sécurité routière

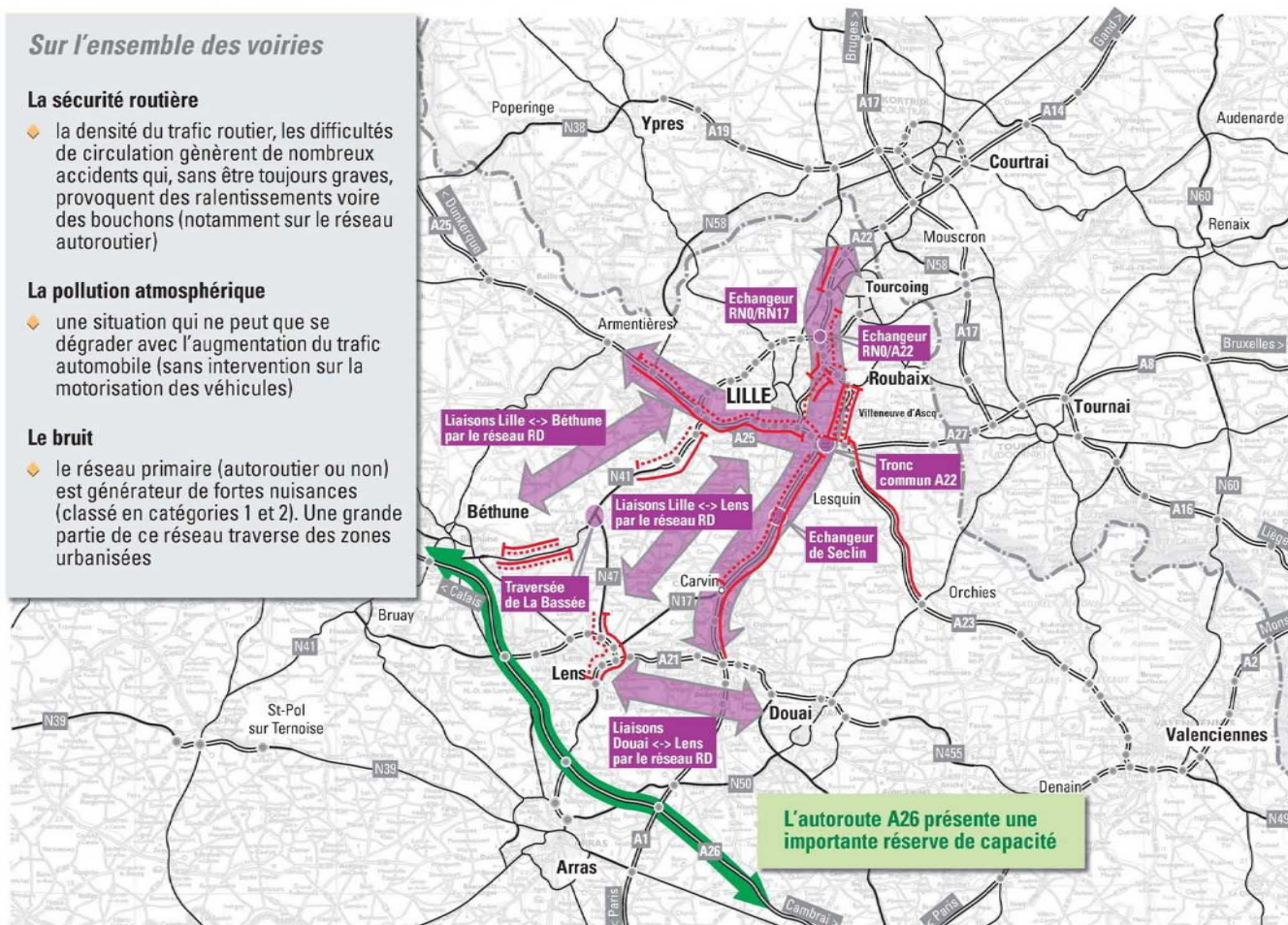
- la densité du trafic routier, les difficultés de circulation génèrent de nombreux accidents qui, sans être toujours graves, provoquent des ralentissements voire des bouchons (notamment sur le réseau autoroutier)

La pollution atmosphérique

- une situation qui ne peut que se dégrader avec l'augmentation du trafic automobile (sans intervention sur la motorisation des véhicules)

Le bruit

- le réseau primaire (autoroutier ou non) est générateur de fortes nuisances (classé en catégories 1 et 2). Une grande partie de ce réseau traverse des zones urbanisées



L'autoroute A26 présente une importante réserve de capacité

MATIN SOIR DES ZONES DE CONGESTIONS DU RESEAU ROUTIER

Les zones de congestion concernent essentiellement les autoroutes A1, A25, la RN227 et, dans une moindre mesure, l'A23 et l'A21

DES SECTEURS DIFFICILES

- **Echangeur de Seclin** (saturation des carrefours à feux sur les bretelles d'accès, fonctionnement complexe)

=> formation de files d'attente sur l'A1 et le réseau départemental

- **Tronc commun A22** (2x 4 voies) (nombreux entrecroisements sur moins de 1 km)

=> formation de files d'attente sur la RN227 et l'A23

- **Echangeurs RN0/A22 et RN0/RN17** (mauvais dimensionnement et difficultés d'insertion de certains mouvements)

=> formation de files d'attente sur la RN227 et l'A23

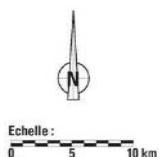
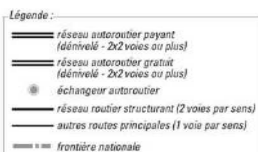
- **Traversée de La Bassée** (2x1 voie, traversée d'agglomération)

=> formation de files d'attente sur la RN41

SYNTHESE

LA DÉGRADATION DU NIVEAU DE SERVICES SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER ET SUR CERTAINES ROUTES NATIONALES (N41) ENTRAÎNE UNE GRANDE DIFFUSION DU TRAFIC PAR LE RÉSEAU DES ROUTES DÉPARTEMENTALES ET LOCALES, ESSENTIELLEMENT ENTRE :

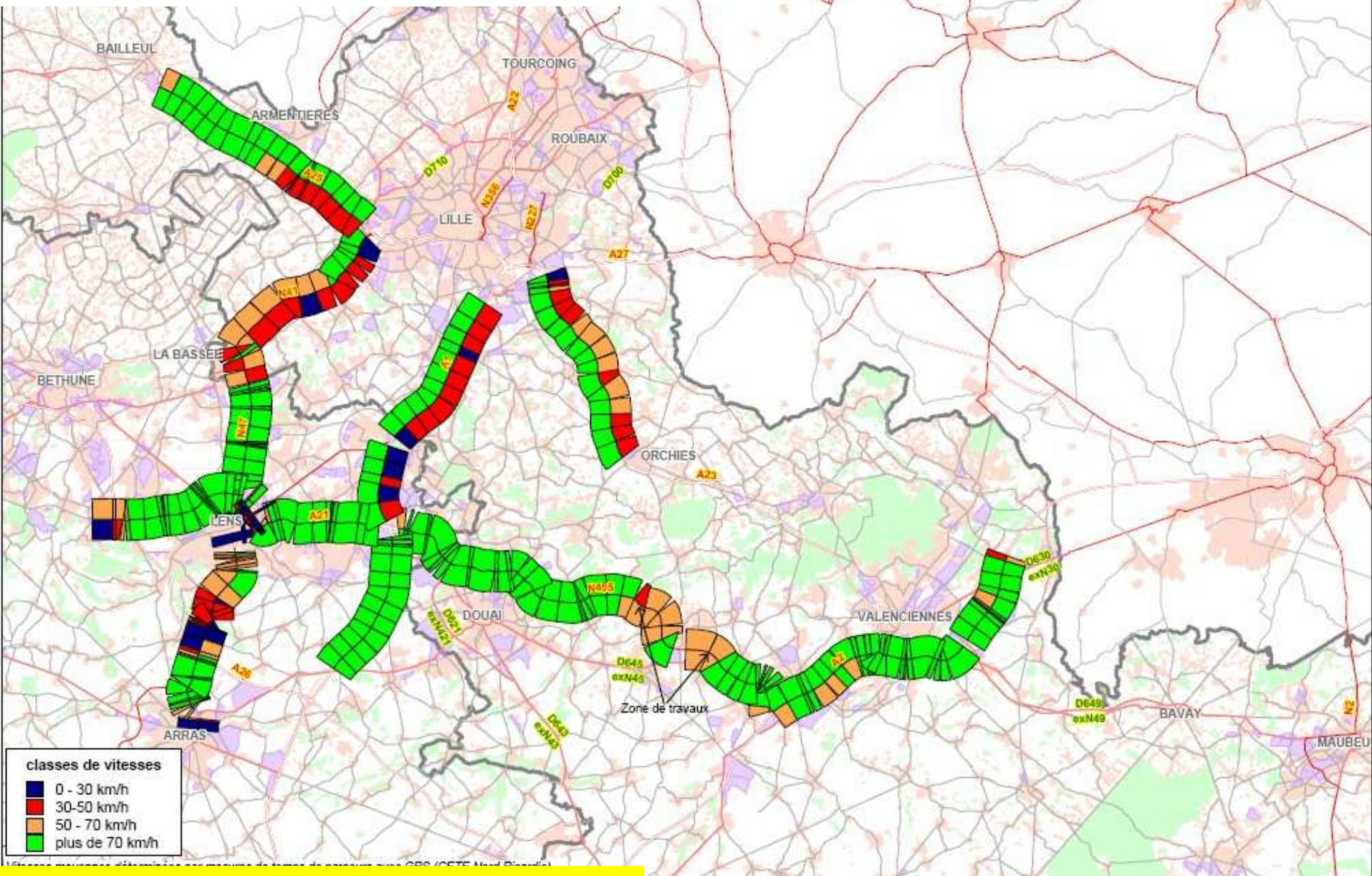
- LILLE ET BÉTHUNE ;
- LILLE ET LENS ;
- LENS ET BÉTHUNE



SOURCES :

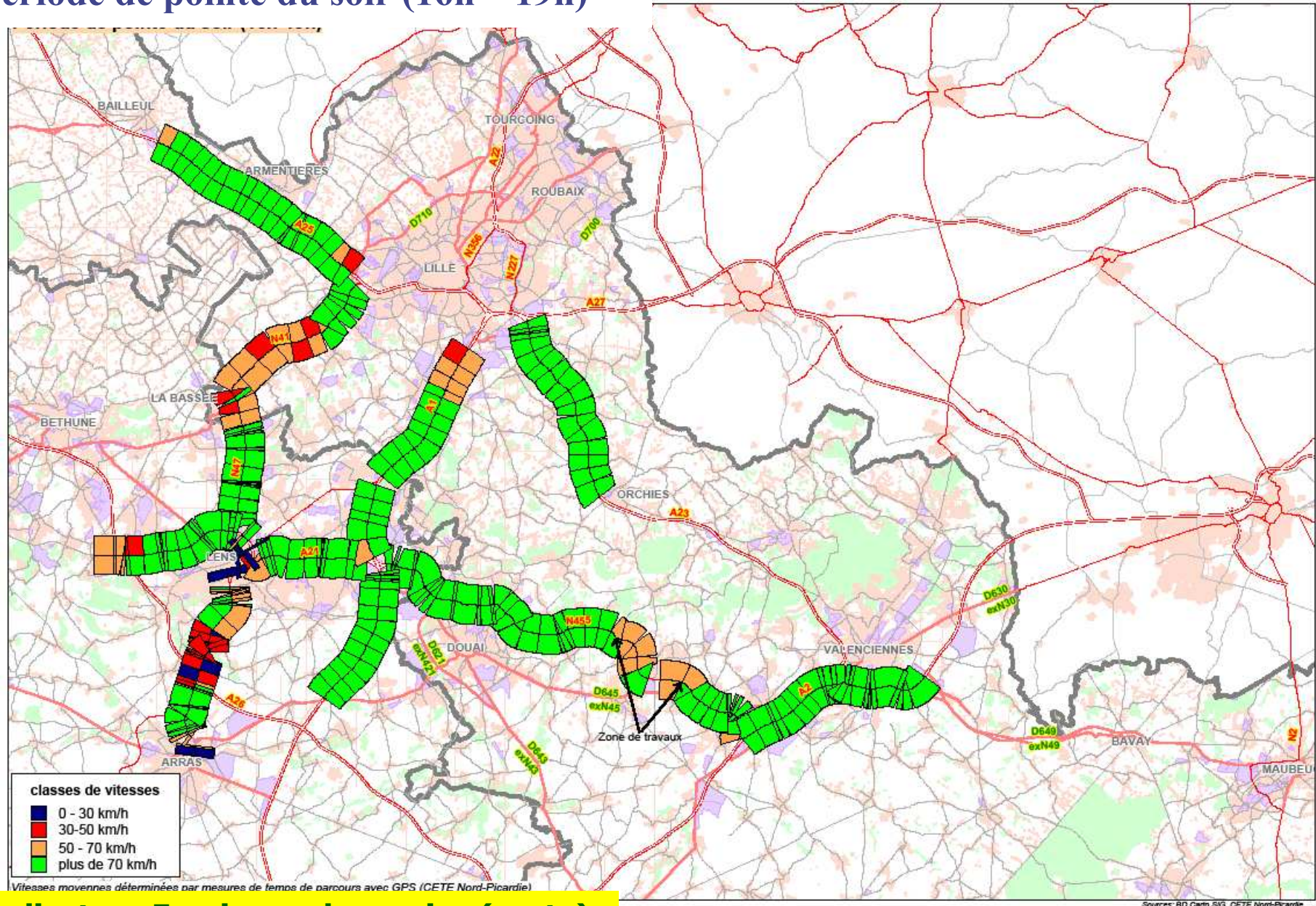
- Directions Départementales de l'Équipement du Nord et du Pas-de-Calais ;
- C.E.T.E. Nord - Picardie
- ISIS ACI - Socio économie et perspectives d'évolution des déplacements dans l'agglomération lilloise - novembre 2003
- DDE Nord - Expertise déplacements C.S.E.L. - Transitec - juillet 2005

Vitesses moyennes sur autoroutes en période de pointe du matin (7h – 9h)



Indicateur 5 : niveau de service (route)

Vitesses moyennes sur autoroutes en période de pointe du soir (16h – 19h)



Indicateur 5 : niveau de service (route)

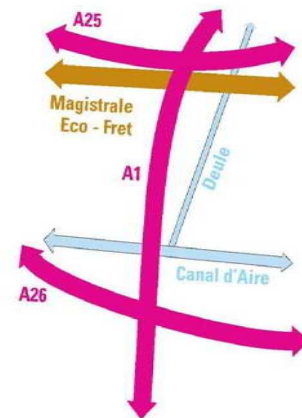
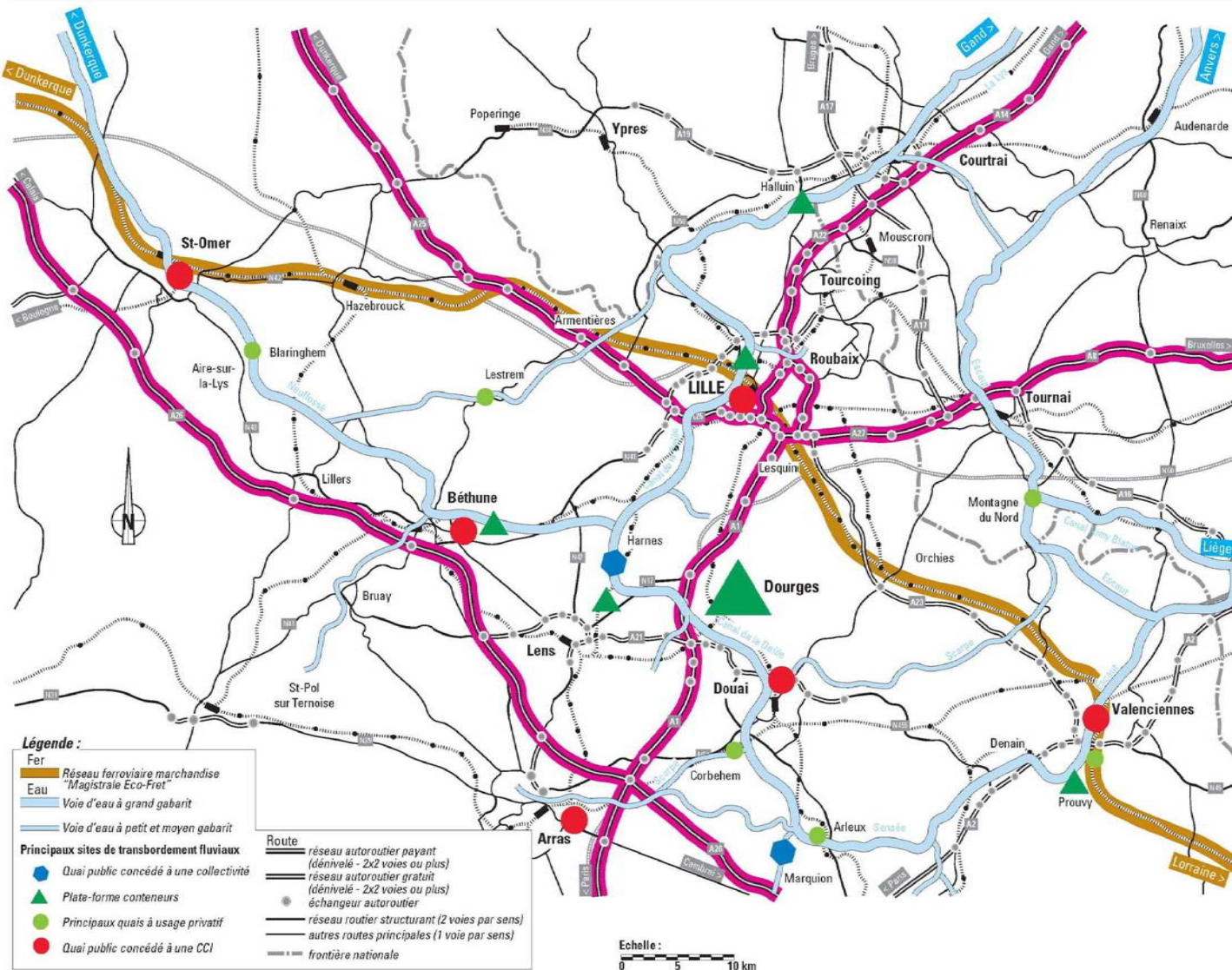
1.5 - Les services pour le fret

L'AML dispose d'une bonne connexion tous modes avec les grands ports maritimes.

Des services de fret non routier sont disponibles sur :

- le Port de Lille,
- la Plate forme Delta 3 de Dourges
- l'aéroport de Lille,
- les plates formes du versant belge : LAR, Avelgem, Dry Port Mouscron.

Notions d'offre de transport marchandises



Des axes structurants de transports de marchandises essentiellement à orientation Est-Ouest.

L'autoroute A1 constitue actuellement la seule offre structurante Nord-Sud

2) État des lieux de l'usage du système de transports de l'AML.

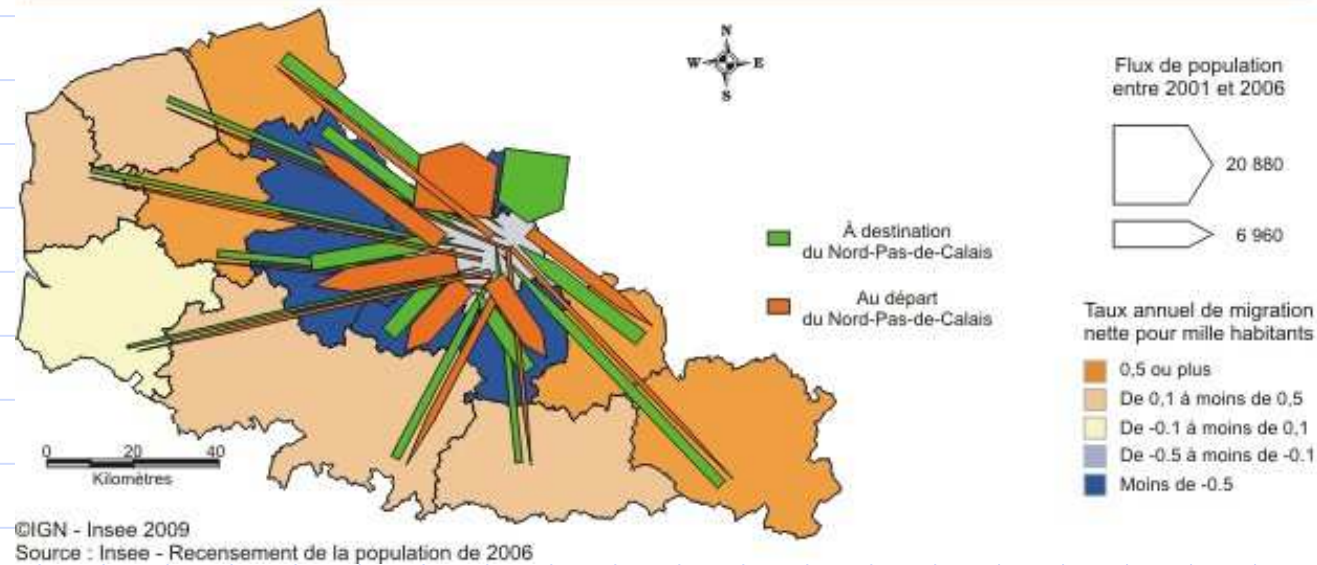
- 2.1 – Les implantations de l'habitat et des activités génèrent les trafics et les choix modaux
- 2.2 - La motorisation des ménages et les parcs de véhicules
- 2.3 - La mobilité des personnes, tous modes
- 2.4 - Les trafics routiers VL et PL
- 2.5 - La fréquentation des services de transport collectif
- 2.6 - Les trafics de fret et la logistique

2.1 – Les implantations de l’habitat et des activités génèrent les trafics et les choix modaux

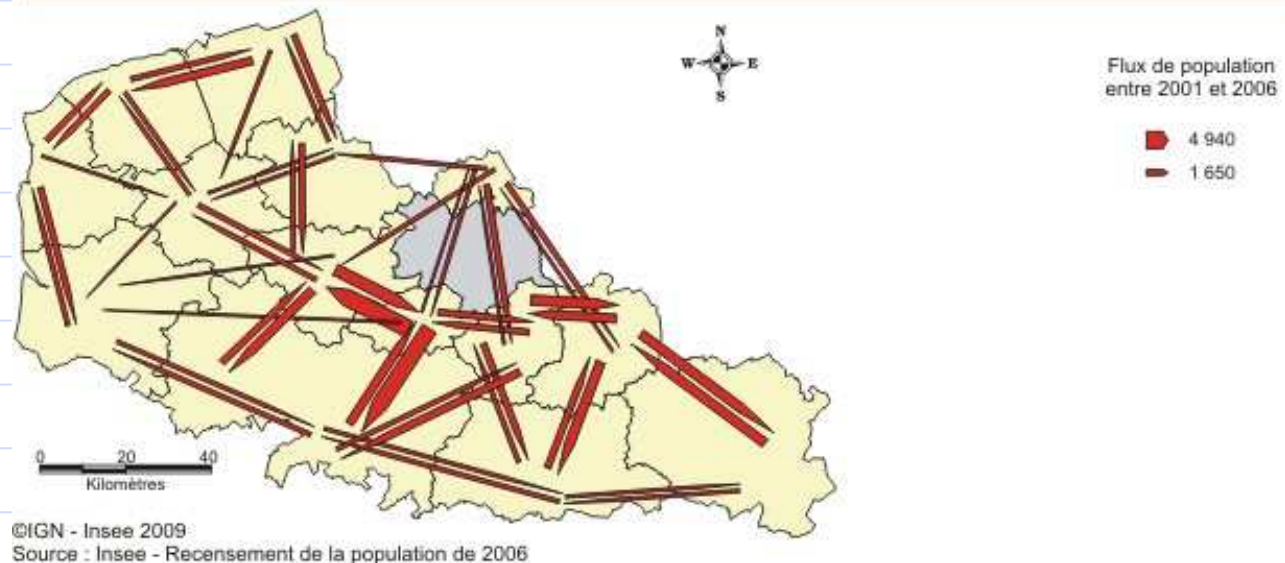
Un travail de recensement des activités génératrices de trafic est à faire à l’échelle de l’AML (trafics journaliers par mode)

Les migrations résidentielles ont accru la périurbanisation et ont contribué à l'augmentation des distances parcourues pour différents motifs de déplacements.

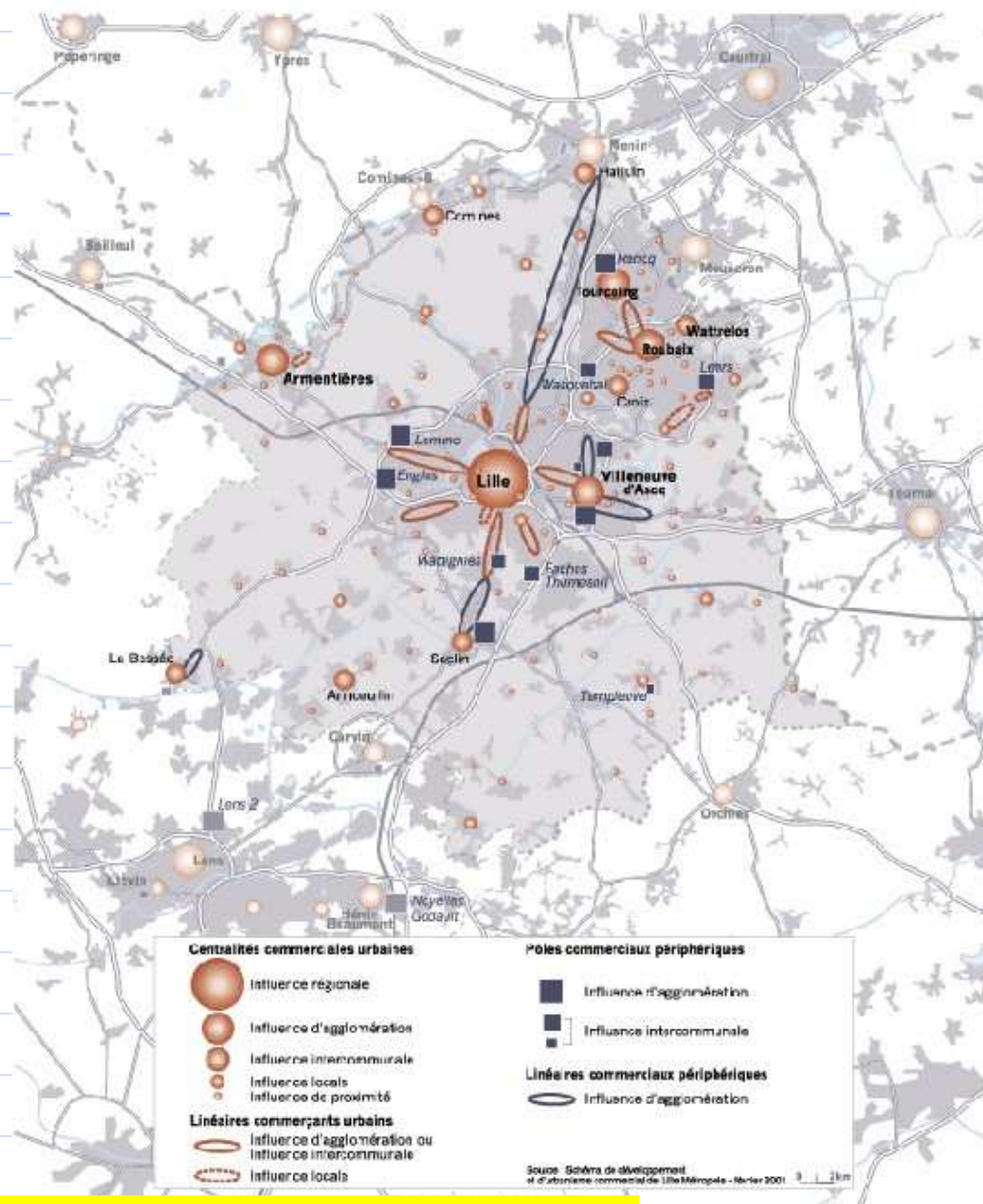
Carte 4 : TAUX ANNUEL DE MIGRATION NETTE ET FLUX DE POPULATION DE LA ZONE D'EMPLOI DE LILLE ENTRE 2001 ET 2006



Carte 5 : FLUX DE POPULATION DE MIGRATION DU NORD-PAS-DE-CALAIS ENTRE ZONES D'EMPLOI ENTRE 2001 ET 2006 (hors zone de Lille - Flux > 600)



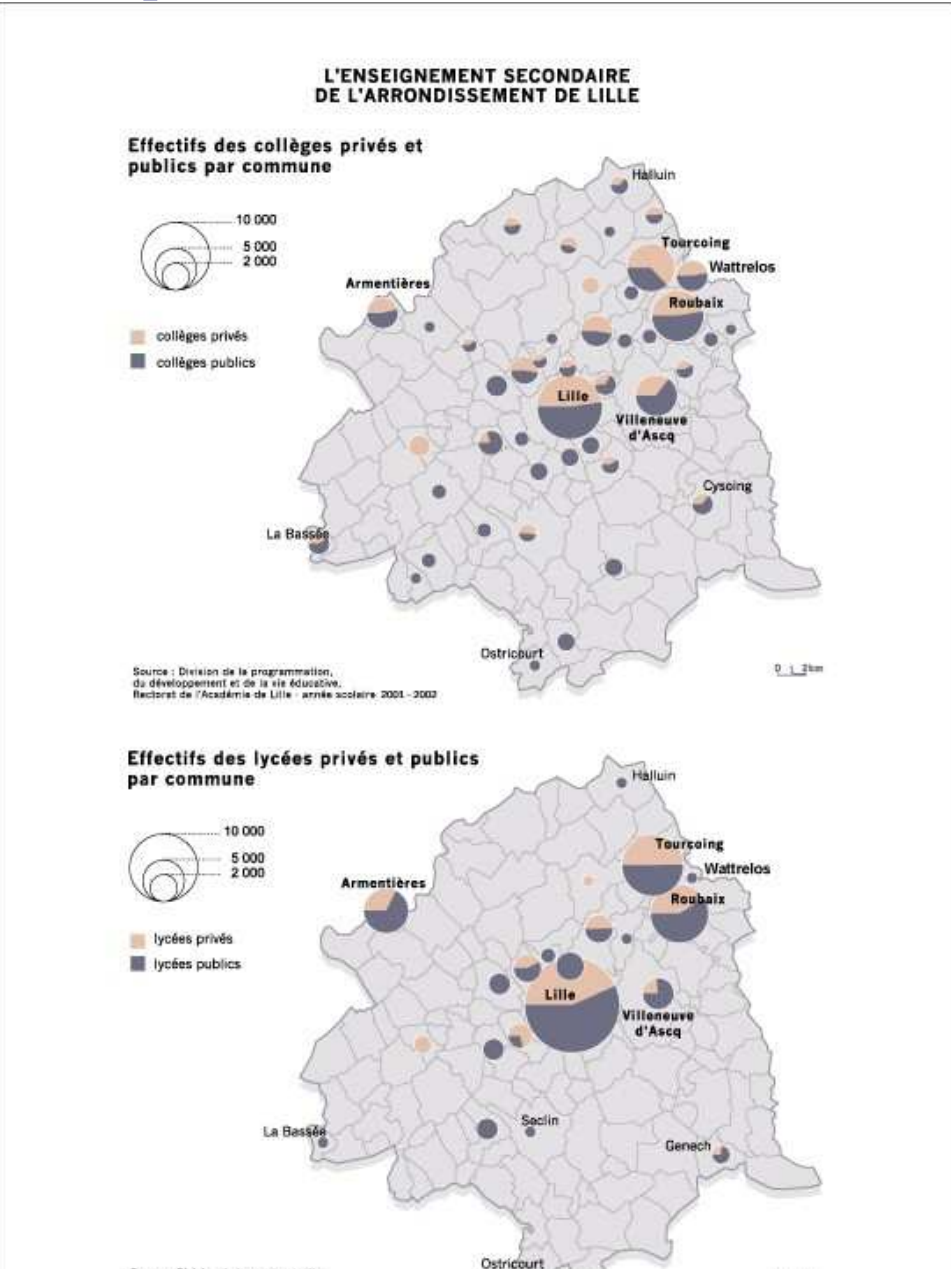
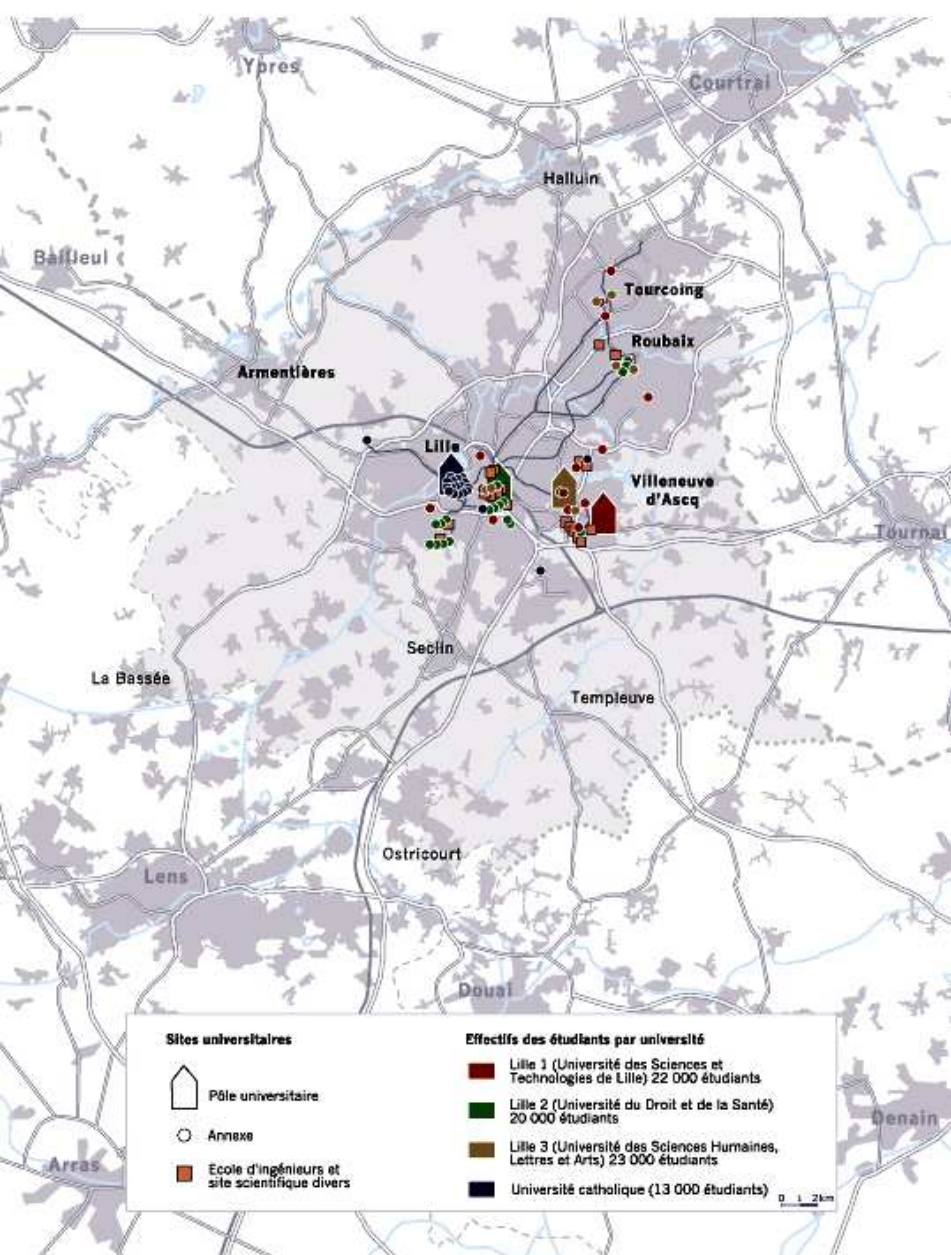
Les polarités commerciales de Lille Métropole (Schéma Directeur 2003)



Indicateur 7 : pôles générateurs de déplacements

Source : SD de l'arrt de Lille

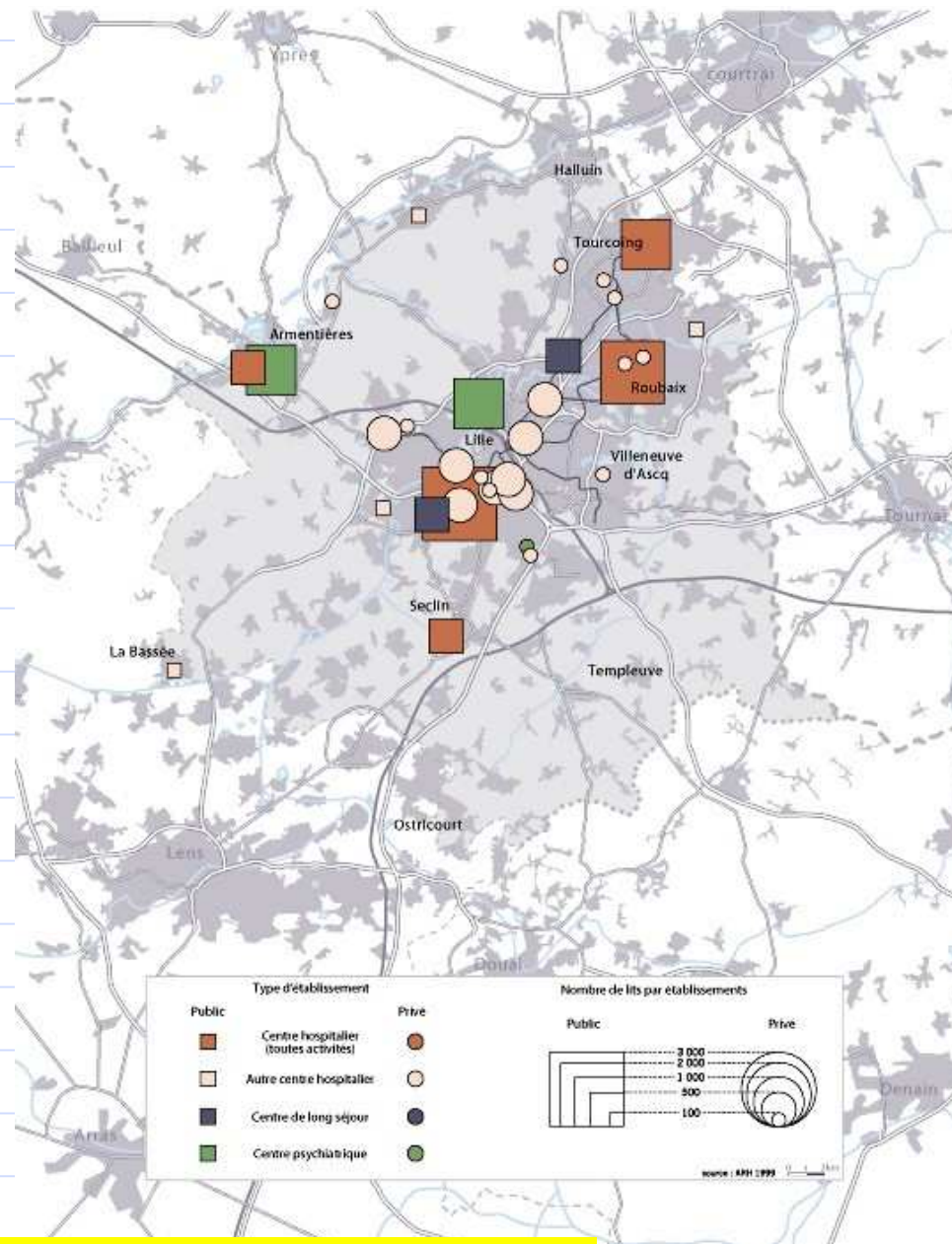
Les universités, lycées et collèges de Lille Métropole (Schéma Directeur 2003)



Indicateur 7 : pôles générateurs de déplacements

Source : SD de l'arrt de Lille

Les équipements de santé de Lille Métropole (Schéma Directeur 2003)

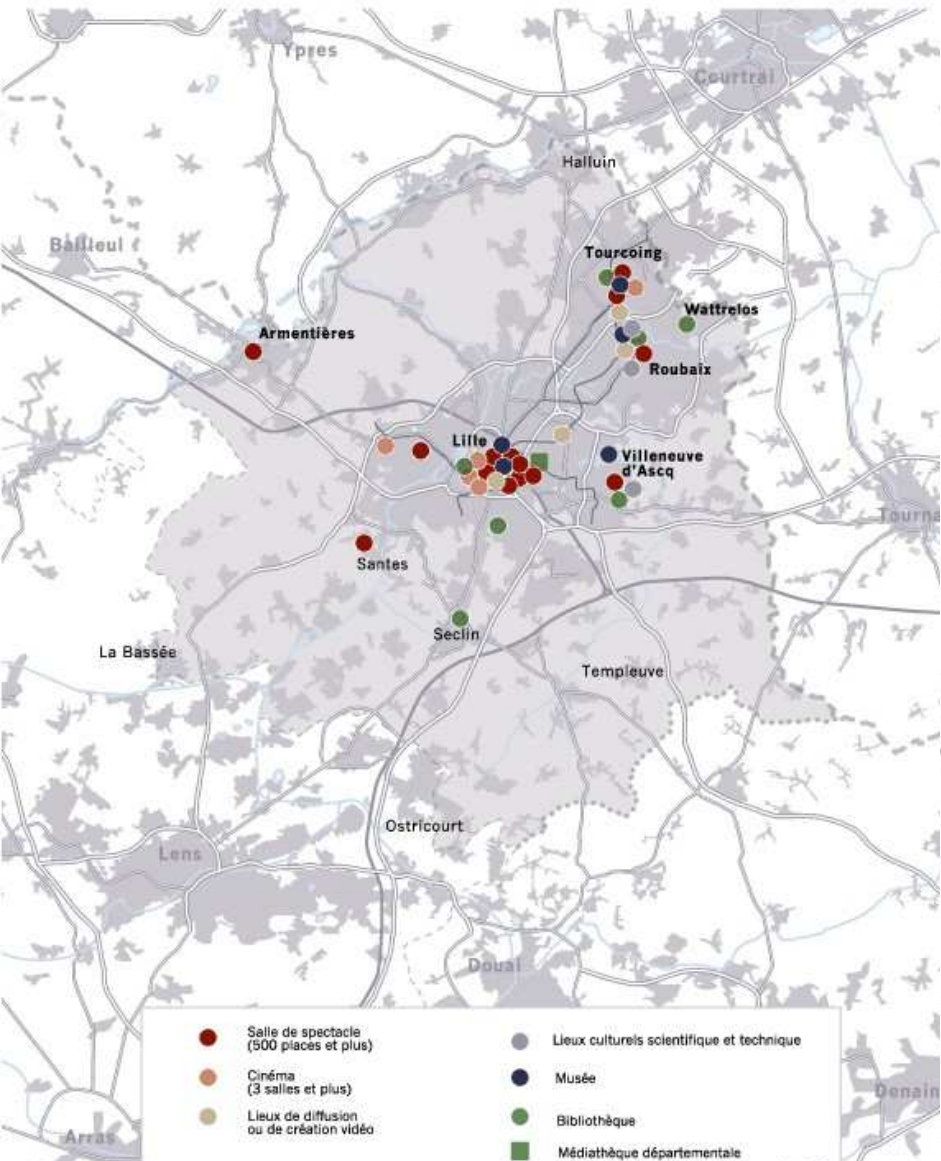


Indicateur 7 : pôles générateurs de déplacements

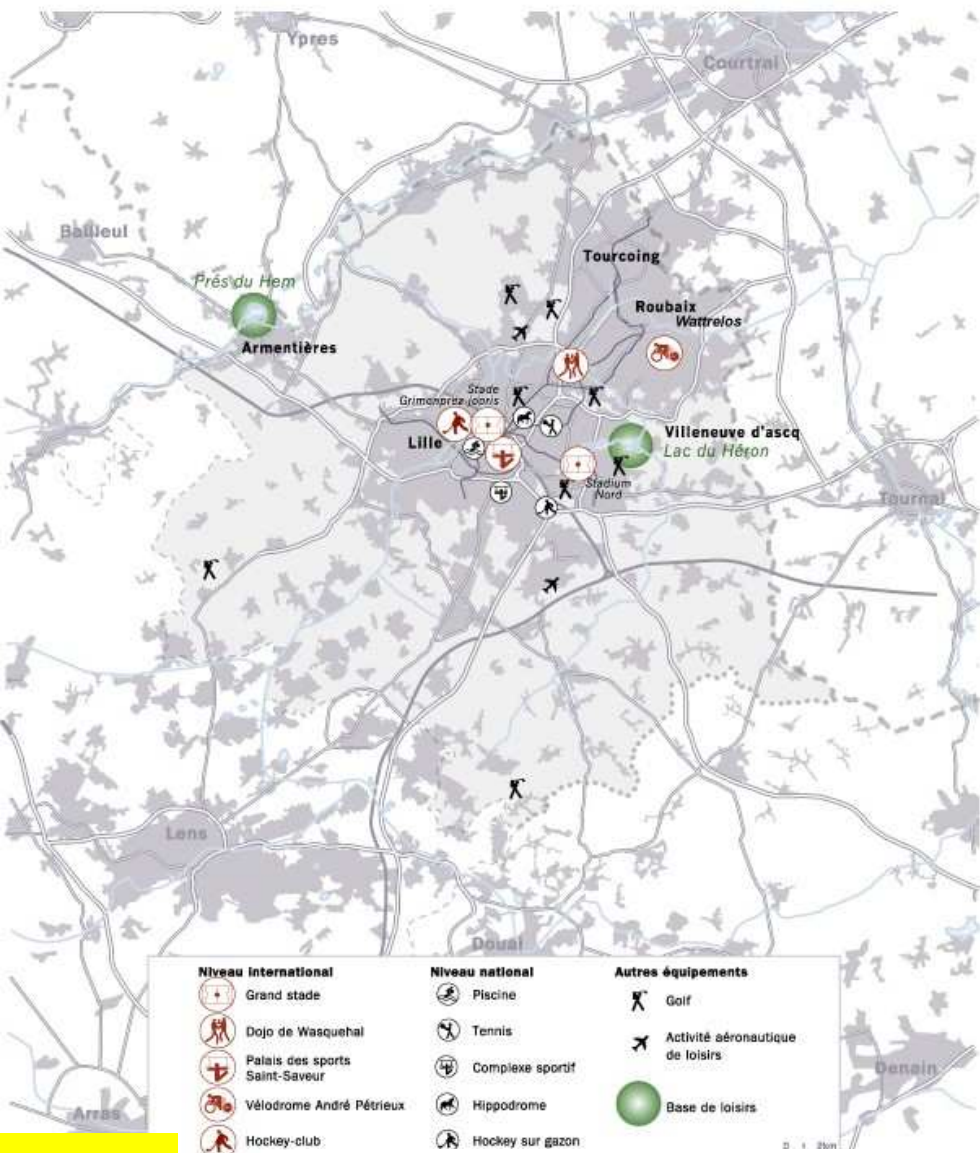
Source : SD de l'arrt de Lille

Les équipements culturels et sportifs de Lille Métropole (Schéma Directeur 2003)

LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS CULTURELS DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE



LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS SPORTIFS DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE

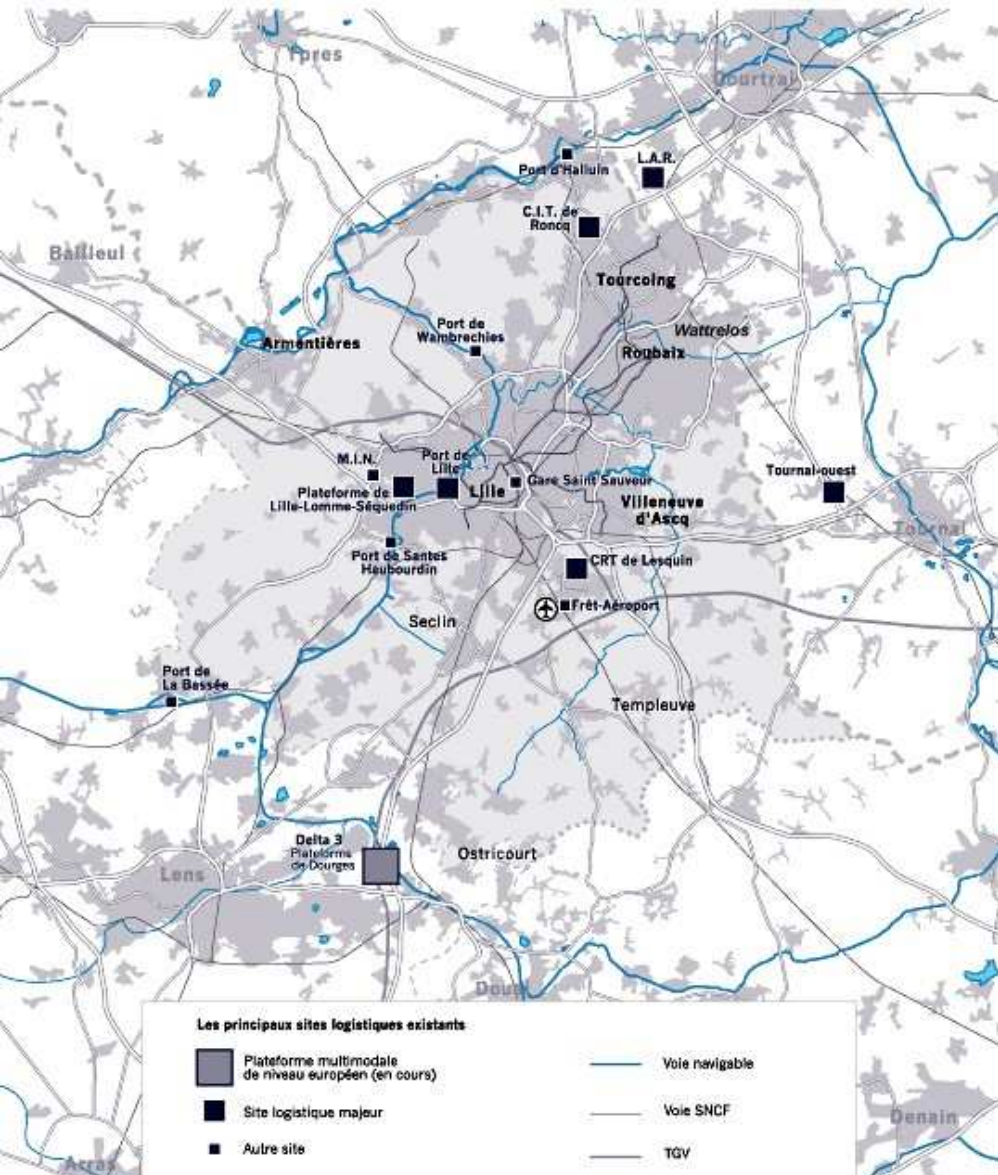


Indicateur 7 : pôles générateurs de déplacements

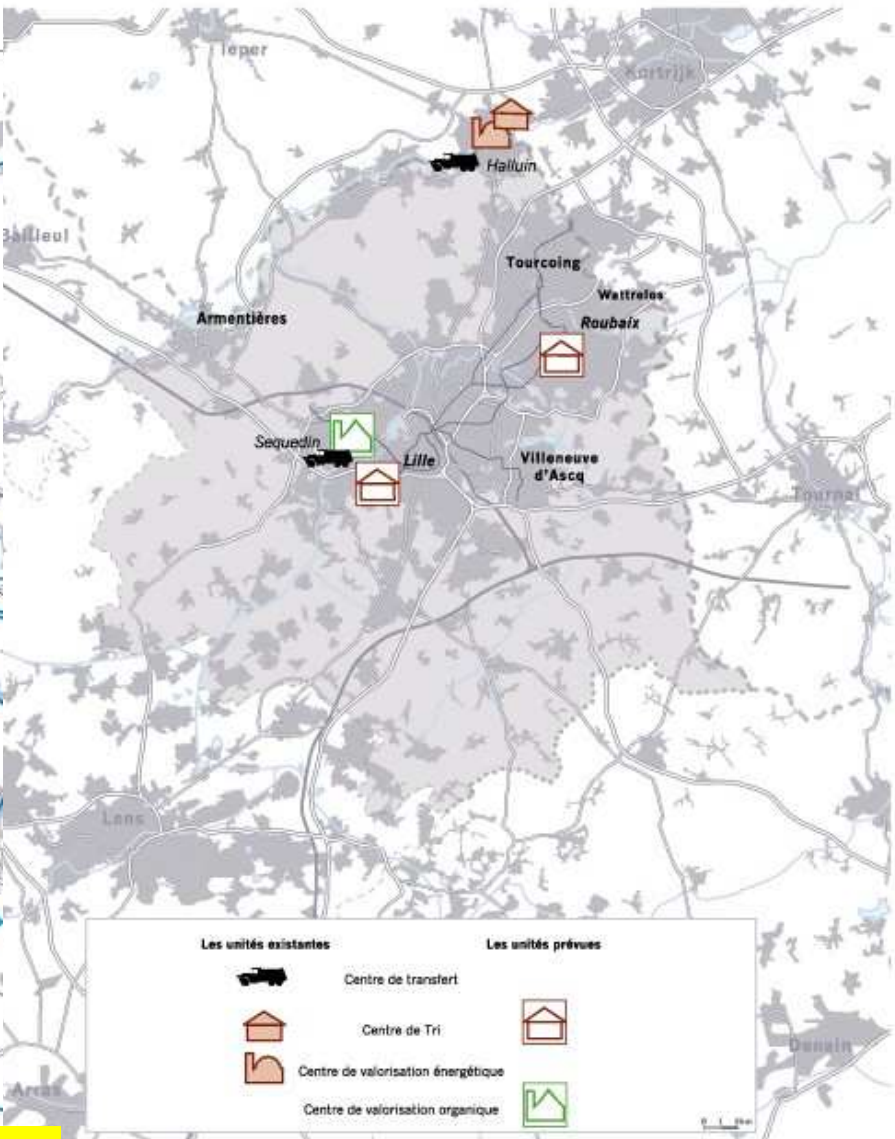
Source : SD de l'arrt de Lille

Les principaux sites générateurs de trafic fret de Lille Métropole

LES PRINCIPAUX SITES LOGISTIQUES EXISTANTS



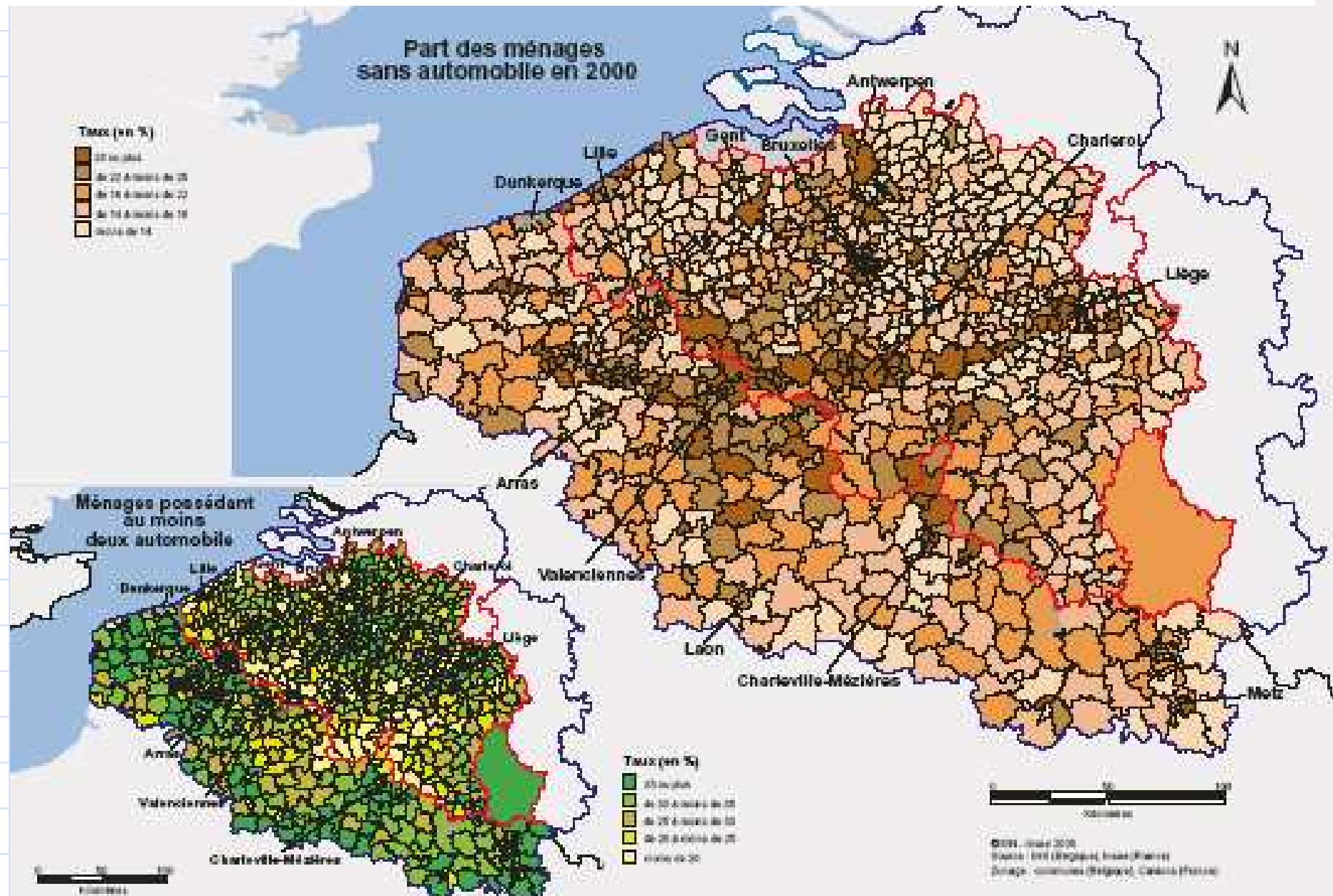
LE TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES ET ASSIMILEES



2.2 - La motorisation des ménages et les parcs de véhicules

- La motorisation des ménages est liée à leur taille, leur CSP et à leur localisation (urbain, périurbain, rural).
- Les personnes appartenant à des ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures se déplacent sensiblement plus que les autres. La mobilité est donc en partie liée au nombre de voitures à disposition du ménage.

Motorisation : un rapport à la voiture très différent de la Belgique



Les parcs de véhicules continuent à augmenter

Voitures particulières

	Parc au 1 ^{er} janvier 2008	Immatriculations en 2007		
		Neuf	Occasion	Ensemble
Nord	1 197 929	76 947	234 002	310 949
Pas-de-Calais	673 453	41 199	133 889	175 088
Région	1 871 382	118 146	367 891	486 037
France	31 442 880	2 064 543	5 570 764	7 635 307
Poids régional	6,0%	5,7%	6,6%	6,4%

Source : MEEDM/SOeS - Fichier central des automobiles

Autobus et autocars

	Parc au 1 ^{er} janvier 2008	Immatriculations en 2007		
		Neuf	Occasion	Ensemble
Nord	2 614	217	117	334
Pas-de-Calais	1 963	134	102	236
Région	4 577	351	219	570
France	94 392	6 153	7 531	13 684
Poids régional	4,8%	5,7%	2,9%	4,2%

Source : MEEDM/SOeS - Fichier central des automobiles

Les métropolitains et la voiture

- 70 % des femmes majeures de LMCU possèdent un permis de conduire contre 84 % des hommes.
- La possession d'automobile est de 47 véhicules pour 100 habitants en 2006 (12 % de plus qu' en 1998). Selon les communes le taux de possession d'automobile varie du simple au double : faible dans les villes centres comme Lille (31) et Roubaix (34); plus élevé dans les secteurs périurbains comme Halluin, Bondues, La Bassée, Don... où il atteint 56 véhicules pour 100 habitants.
- L'équipement automobile des ménages est inférieur aux moyennes nationales. En 2006, le taux de motorisation des ménages est de 1,27 au niveau national contre 1,07 sur Lille Métropole, 1,21 sur le SCOT de l'Artois et 0,94 sur le SCOT de Lens-Liévin / Hénin-Carvin. 26% des ménages de LMCU (1 sur 4) ne possèdent pas de véhicules contre 17% au niveau français (1 sur 5).

2-3 - La mobilité des personnes, tous modes

Indicateurs de la mobilité :

- Nombre de déplacements par jour (semaine, week-end) et par personne
 - Distance moyenne parcourue
 - Répartition modale des déplacements
 - Motifs de déplacements.
-
- Sources d'information:
 - Recensement (migrations alternantes)
 - Enquêtes ménages déplacements
 - Enquêtes nationales transport

Les déterminants de la mobilité

- Âge et sexe
- Taille du ménage, type de logement
- Cycle de vie et parcours résidentiel
- Activité professionnelle, statut du travail, flexibilité du temps de travail
- Accès aux services, commerces, loisirs
- Dépendance d'un mode (permis de conduire, accès aux TC)
- Possibilités de choix modal (selon motif et longueur du déplacement)
- Motorisation des ménages
- Coûts et tarifs de transports relativement au revenu disponible
- Information disponible sur l'offre et son fonctionnement

Caractéristiques des déplacements d'échange des VL : les motifs de déplacements sont en majorité domicile <---> travail

- domicile - travail34%
- domicile - études1%
- domicile - affaires professionnelles..... .8%
- domicile - achats..... 11%
- domicile - affaires personnelles3%
- domicile - accompagnement.....3%
- domicile - visite6%
- domicile - loisirs.....3%
- domicile - autres2%
- déplacements sans lien domicile.....29%
- total tous motifs.....100%

La mobilité à grande distance

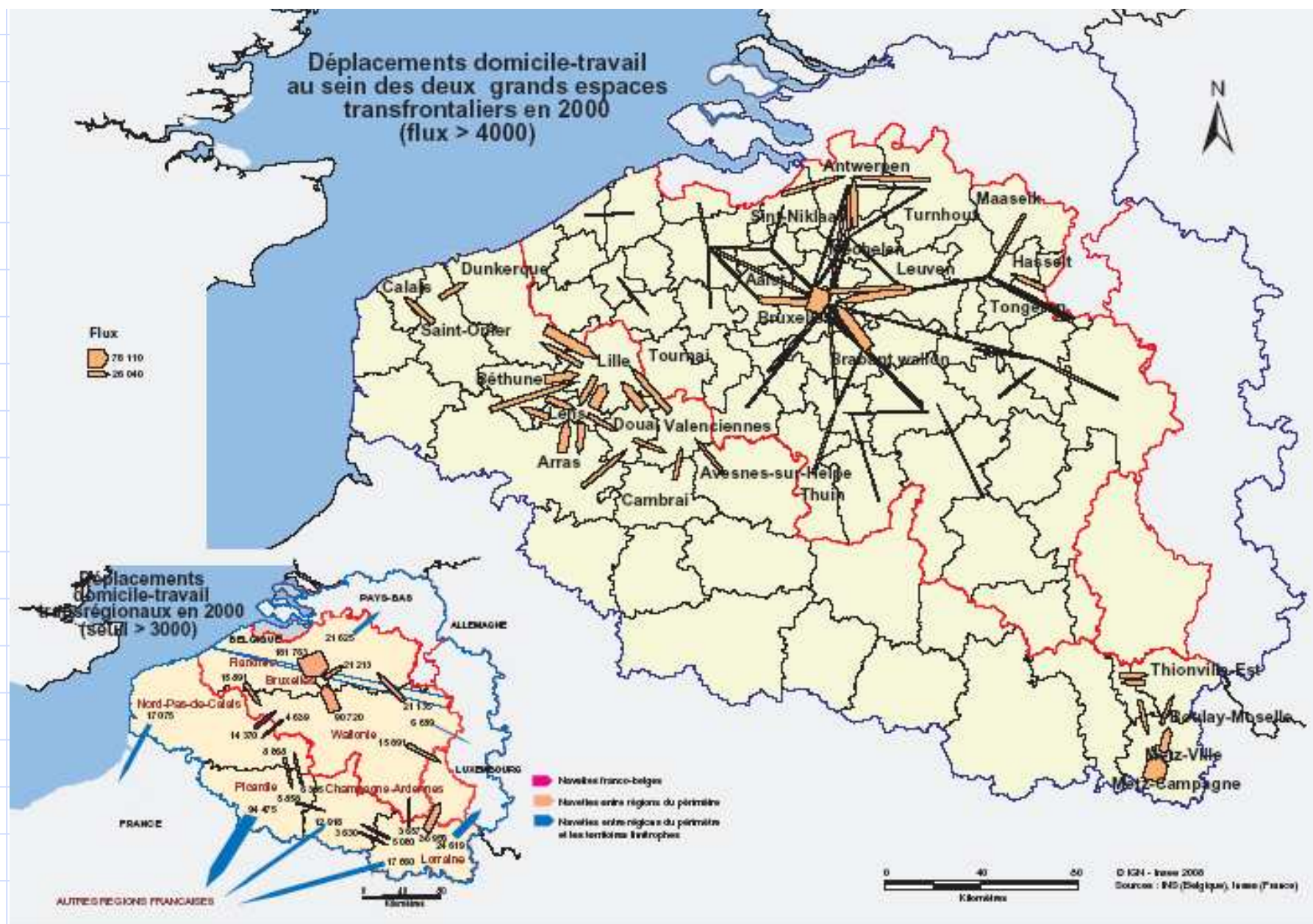
- **En 2006, Le trafic TGV des deux gares de Lille atteint environ 9 millions de voyageurs par an (source : SNCF).**

Le trafic avec l'Ile de France totalise 5,3 millions de voyageurs dont 90% à destination de Paris – Nord, le trafic avec les autres provinces françaises représente 2,4 millions. Le trafic TGV avec la Belgique est de même niveau que celui du Royaume Uni soit 0,5 million de voyageurs.

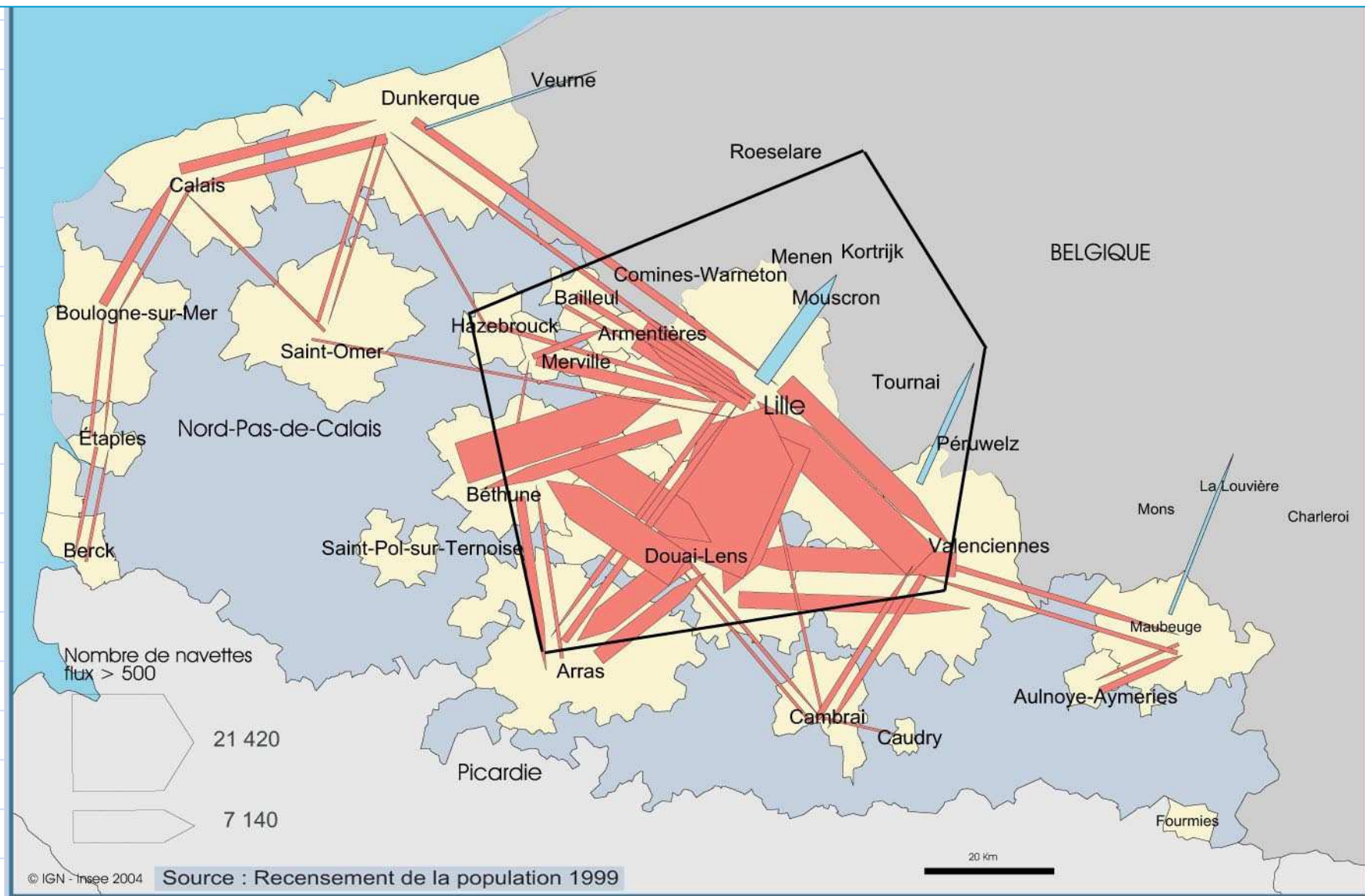
Au niveau national, la gare de Lille Europe est la gare sur ligne à grande vitesse la plus fréquentée de France : 5,27 millions de voyageurs en 2007, plus que les gares d'Ile de France (Roissy - Aéroport Charles de Gaulle, Marne la Vallée) et celles de Valence - TGV, Avignon - TGV et Aix TGV qui en rassemblent chacune entre 2 et 3 millions seulement.

- **Pour la première fois de son histoire, en décembre 2007, l'aéroport a franchi le seuil symbolique du million de passagers, pour atteindre 1 147 924 passagers en 2009.**

Les déplacements domicile - travail

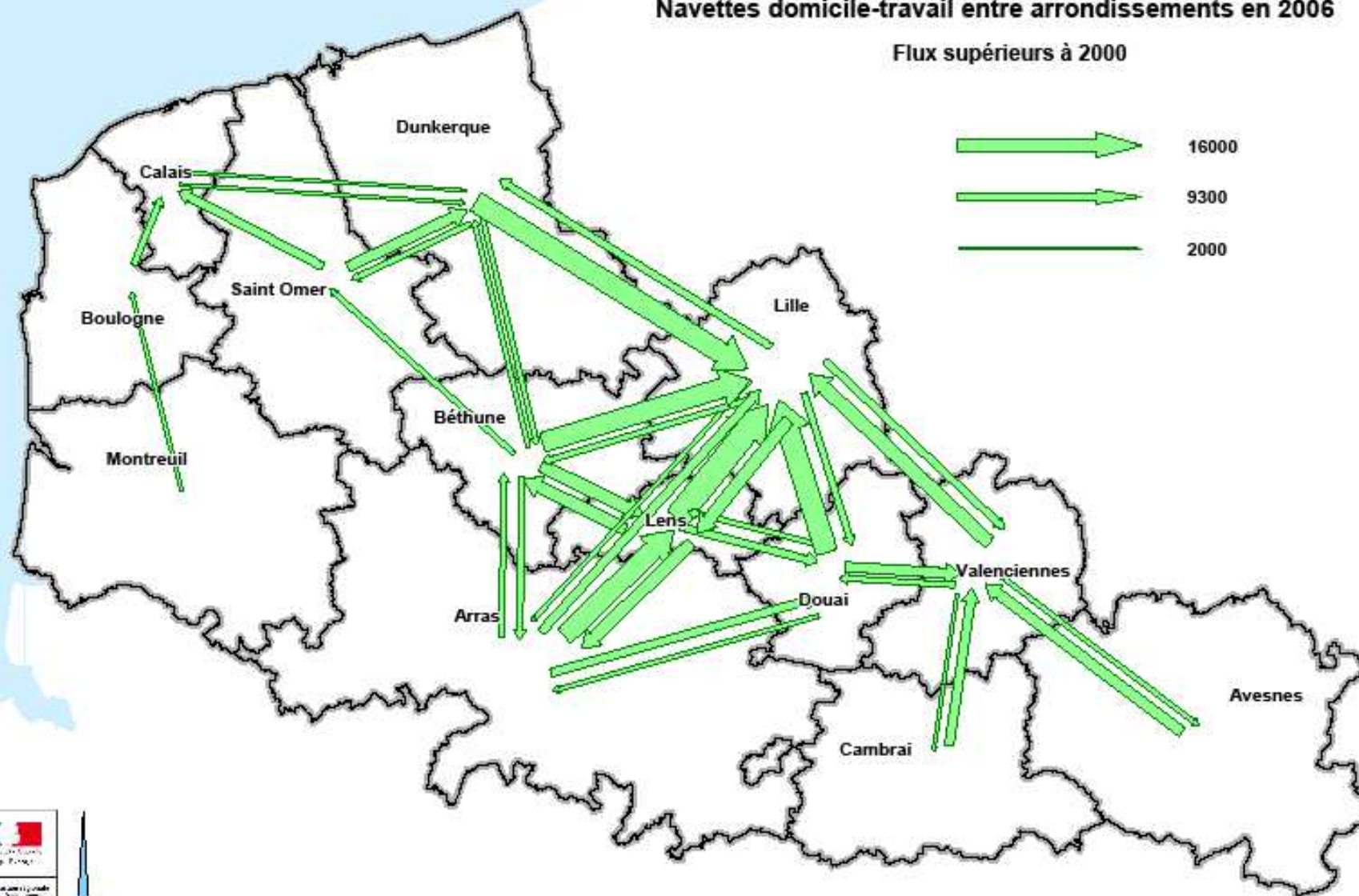
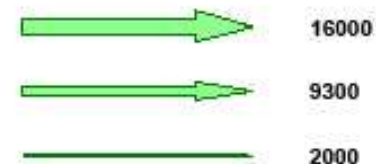


Les déplacements domicile-travail entre territoires

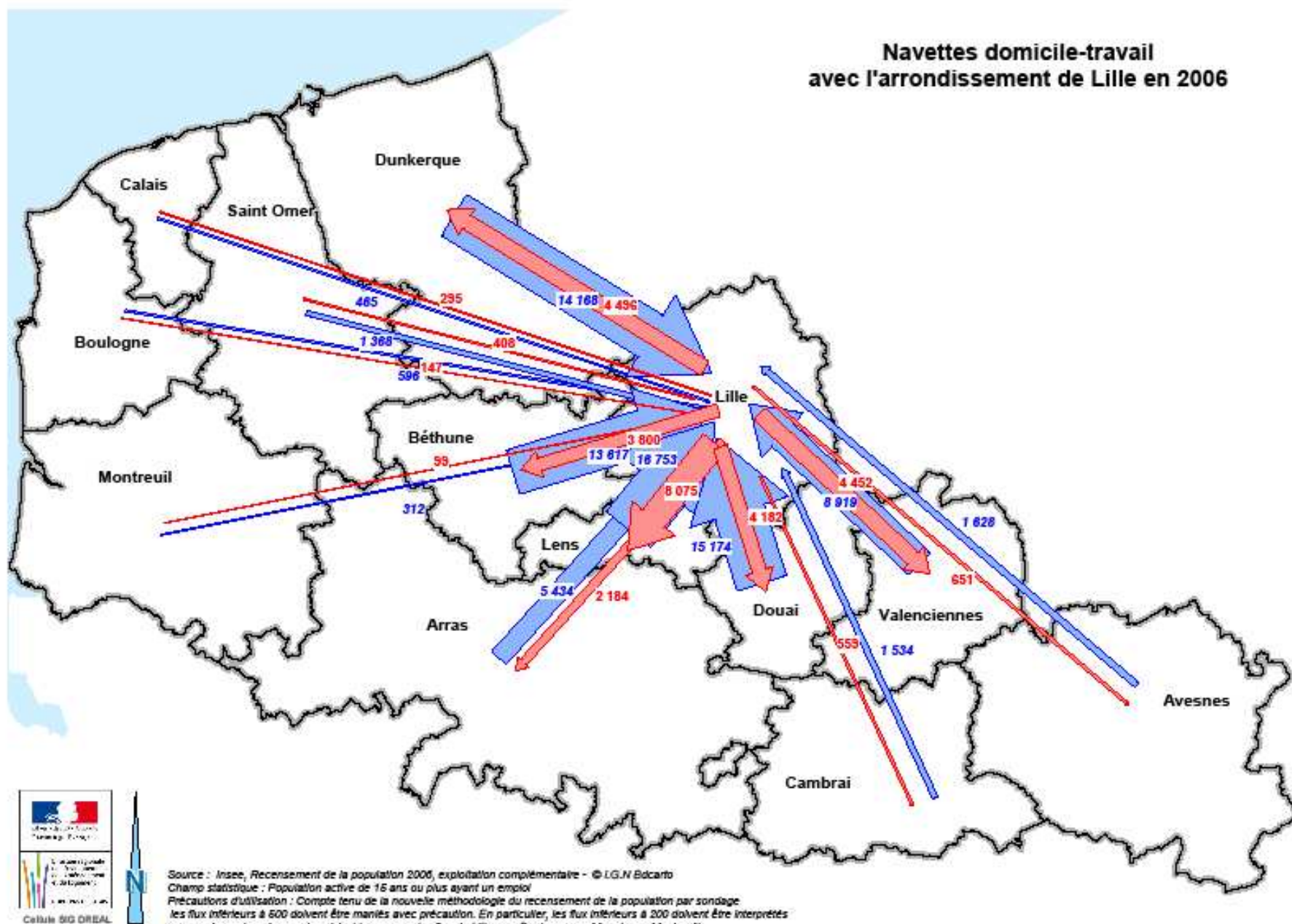


Navettes domicile-travail entre arrondissements en 2006

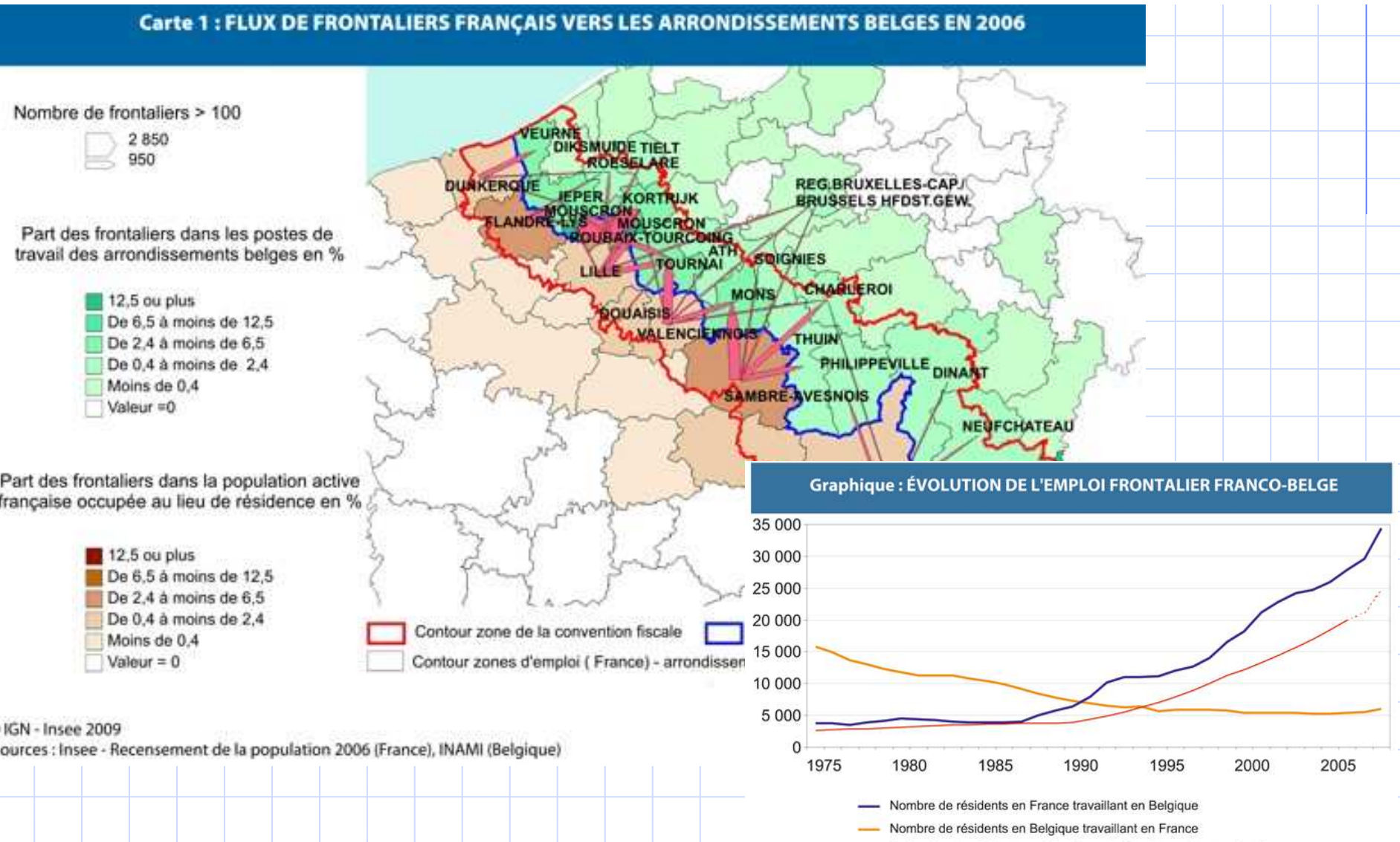
Flux supérieurs à 2000



Navettes domicile-travail avec l'arrondissement de Lille en 2006



Environ 20 000 résident du Nord – Pas de Calais travaillent en Belgique (contre 11 000 en 1999). En 2002, 19.000 actifs résidaient dans la région Nord-Pas de Calais tout en travaillant en Belgique, tandis que 5.400 résidents belges venaient travailler en France. Ces chiffres ne prennent pas en compte les étudiants et scolaires.



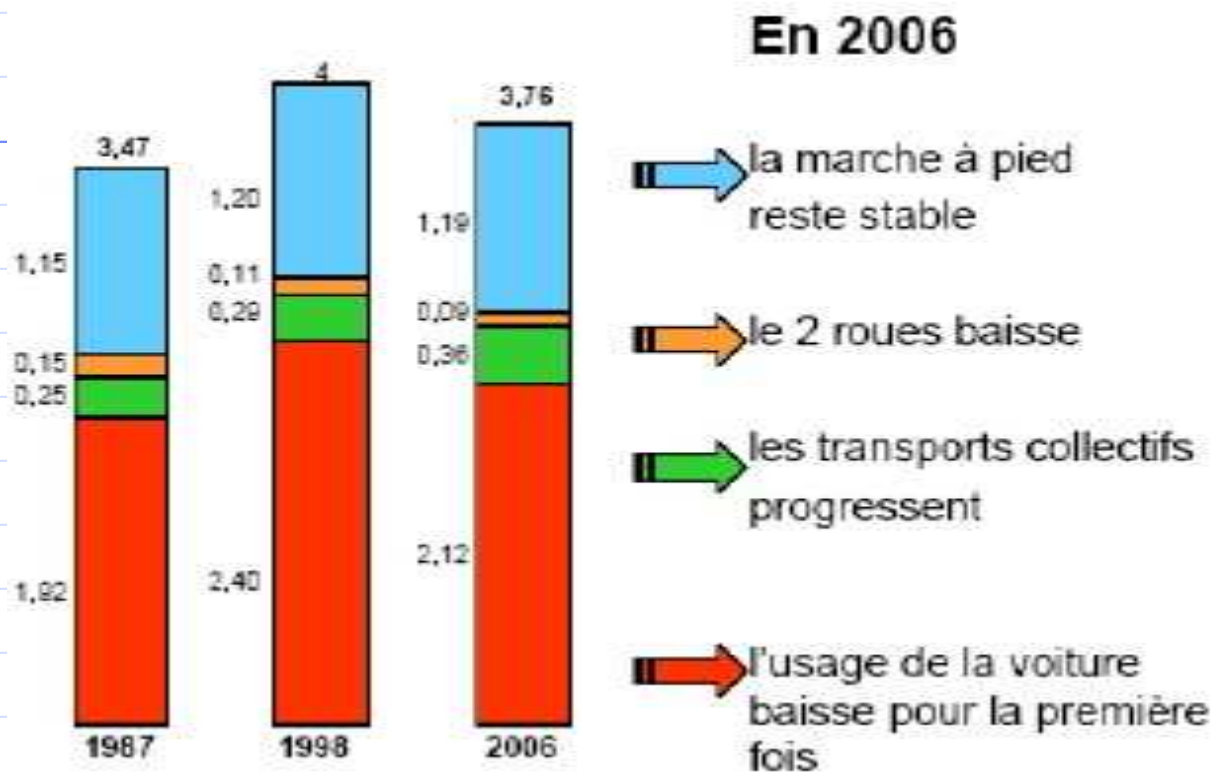
Indicateur 10-2 : mobilité personnes (régional)

Sources : nombre de résidents en France travaillant en Belgique (et réciproquement) : INAMI, estimation des résidents en Nord-Pas-de-Calais travaillant en Belgique : INAMI, INSEE-Recensements de la population

Prépondérance de la voiture dans les déplacements internes aux agglomérations

		Part des modes (total 100%)					
		Voiture	Marche à pied	Réseau Urbain	TC	2 roues	Autres mécanisés
BETHUNE	2005	71%	22%	1%	2%	3%	1%
LENS LIEVIN	2006	63%	29%	2%		3%	3%
MAUBEUGE	2004	68%	24%	3%	2%	2%	1%
LILLE	1998	61%	28%	7%		3%	1%
LILLE	2005	56%	31%	9%	1%	2%	1%
VALENCIENNES	1998	60%	27%	7%		5%	1%
DOUAI	1997	59%	28%	7%		5%	1%

L'évolution de la mobilité urbaine sur Lille Métropole



l'évolution de la mobilité urbaine sur Lille Métropole

- Forte évolution à la hausse de la contrainte de stationnement payant entre 1998 et 2006 à Lille.
- Il existe des liens entre la répartition modale des déplacements selon leur longueur (inférieure ou supérieure à 2 km), le niveau de contrainte de stationnement à destination et la qualité de l'offre de transports collectifs. De forts reports modaux sont observés dans les zones fortement contraintes, au profit de la marche pour les déplacements courts et des transports collectifs pour les déplacements longs.

l'évolution de la mobilité urbaine sur l'Artois (EMD 2004-2005)

- **1 033 000 déplacements quotidiens réalisés par la population du SCoT lors de l'enquête : 3,79 par personne et par jour. 14 % des habitants ne se sont pas déplacés, 9 % ont fait plus de 2 déplacements**
- **71 % des déplacements ont été réalisés en voiture, 22 % à pied, 2 % à vélo, 3 % en transports collectifs.**
- **21 % des ménages possèdent au moins une voiture.**
- **Dépendance de l'aire du SCoT de l'Artois vis à vis de pôles extérieurs : 24 % des personnes interrogées sont sorties du périmètre la veille.**
- **La part des déplacements domicile-travail (11 %) ou domicile-école/université (12 %) est moins importante que celle des déplacements "privés" liés aux achats (12 %), aux loisirs (7 %) et aux visites à des parents et amis (11 %), et des déplacements secondaires (20 %). Les déplacements domicile-travail s'effectuent surtout en voiture (85 % contre 70 % pour l'ensemble des motifs).**

La mobilité urbaine sur le Grand Douaisis (SCOT 2007)

- **72,6% des actifs (environ 58 000 personnes) travaillent dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence. Cette proportion est plus importante qu'aux niveaux départemental et régional (67,6 et 67,3%).**
- **Seuls 30% des actifs travaillent dans l'unité urbaine de leur domicile. Cela traduit l'attrait de la zone d'emploi de Lille.**
- **68 500 habitants se déplacent à l'intérieur de l'aire urbaine de Douai pour leur travail et 23 800 en sortent. 21 700 actifs d'autres aires urbaines occupent un emploi dans l'aire urbaine de Douai : déficit entrants/sortants et volume global des migrants très élevé.**
- **Les flux depuis l'aire urbaine de Douai sont surtout dirigés vers Lille, ville avec laquelle le déficit entrants/sortants est le plus net (12 555 actifs sortants dont 50% depuis le nord du SCOT).**
- **Ces migrations ont connu un accroissement accéléré : l'axe sortant vers Lille a ainsi augmenté de 20,7 % de 1990 à 1999, sans commune mesure avec l'accroissement de la population ou de l'emploi.**

La mobilité urbaine sur le Grand Douaisis (SCOT 2007)

- 68 500 habitants se déplacent à l'intérieur de l'aire urbaine de Douai pour leur travail et 23 800 en sortent. Dans le même temps, 21 700 actifs d'autres aires urbaines occupent un emploi dans l'aire urbaine de Douai : déficit entrants/sortants et volume global des migrants très élevé.
- Les flux depuis l'aire urbaine de Douai sont essentiellement dirigés vers Lille, ville avec laquelle le déficit entrants/sortants est le plus net (12 555 actifs sortants dont 50% depuis la partie nord du territoire).
- Ces migrations ont connu un accroissement accéléré : l'axe sortant vers Lille a ainsi augmenté de 20,7 % de 1990 à 1999, sans commune mesure avec l'accroissement de la population ou de l'emploi.

La mobilité urbaine sur le Grand Douaisis (SCOT 2007)

- 71% des actifs du Douaisis ayant un emploi (soit près de 57 000 personnes) utilisent leur automobile comme seul moyen pour se rendre à leur travail. Si cette proportion est équivalente à celle observée aux niveaux régional et départemental, elle est nettement supérieure à la moyenne Française (65%).
- L'offre TER a un impact sur la fréquentation des TC pour le centre et le sud du territoire. Dans les communes dotées d'une gare TER, la part modale des transports collectifs est supérieure à 20%. Cette différence d'effet du TER entre communes du nord et du centre/sud du territoire du SCoT est liée à la motorisation des ménages, dont la répartition est très inégale : certaines communes du nord, comme Aix, comptent 5% seulement de ménages non motorisés, alors que des communes comme Douai, Waziers, Lallaing, etc. dépassent 30%.

La mobilité urbaine sur le territoire de Lens-Liévin / Hénin-Carvin (SCOT 2008)

- Pour les migrations domicile-travail, le territoire fonctionne principalement en interne avec 73 000 migrations. On observe toutefois 35 000 migrations vers le reste du Nord Pas de Calais et 23 000 qui en proviennent. Les zones voisines de Douai/Arras et Béthune influencent principalement les communes qui leurs sont limitrophes. Plus de 50 % des communes du périmètre ont au moins 10 % de leurs actifs qui travaillent sur LMCU.
- Une analyse des flux intra-communaux fait ressortir les trois pôles d'emploi et de population principaux : Lens-Liévin-Avion, Carvin-Harnes et Hénin-Beaumont. Cette analyse est confirmée par le rapport entre les flux entrants et les flux sortants.
- Le périmètre émet plus de migrations domicile-travail qu'il n'en reçoit vers les SCOT de Lille Métropole, d'Arras et du Douaisis. A noter que les migrations à partir de Lille ont connu une croissance plus importante que celles vers Lille au cours de la dernière période intercensitaire.

La mobilité urbaine dans le Valenciennois (EMD 1997, périmètre du SITURV)

- En 12 ans (1985-1997) 30 % de déplacements en plus en voiture et 67 % de kilomètres voiture en plus.
- Chaque jour 1 340 000 déplacements dont 1 184 000 internes au périmètre du SITURV, soit 3,55 par personne et par jour,
- Répartition des 1 184 000 déplacements internes en 1997 :
Voiture particulière : 60 %.
Marche à pied : 27 %.
Transport collectif : 7 %.
Deux roues : 5 %.
Autres modes : 1 %.
- La structure des déplacements reflète l'organisation en pôles de l'agglomération. Valenciennes reste le pôle principal avec 405 000 déplacements mécanisés internes, Denain 134 000, Saint-Amand 83 000 et le pays de Condé 43 000. Il y a des flux de déplacements significatifs comme Valenciennes-Denain, Valenciennes-Condé, Condé-Saint-Amand etc.

La mobilité urbaine sur le territoire de la Wallonie Picarde (SAMWP, 2009)

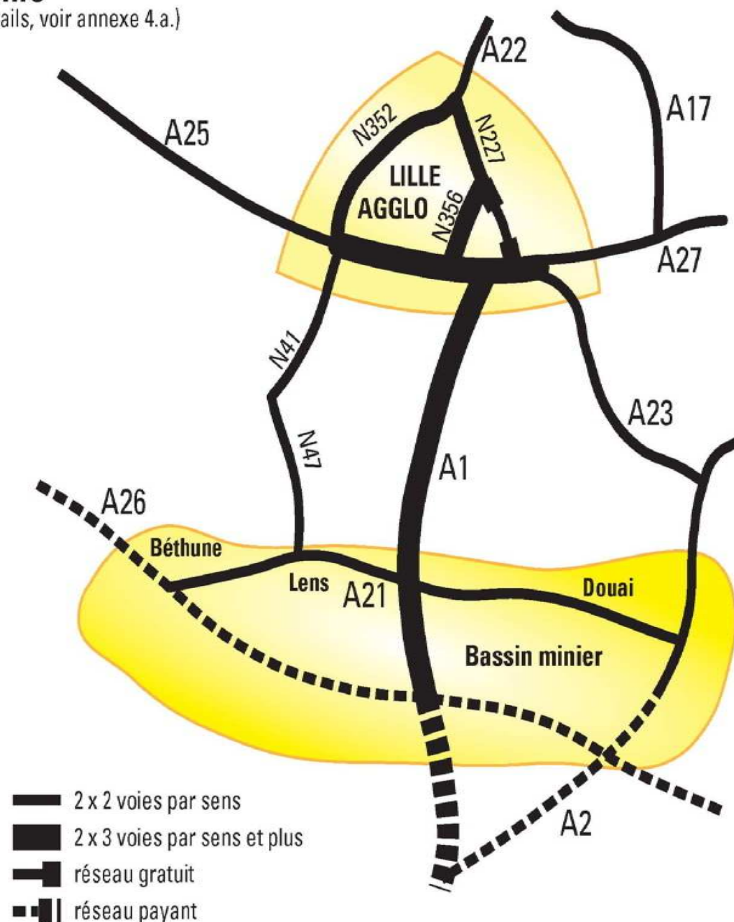
- Globalement, la Wallonie picarde compte environ 124 000 actifs occupés. L'enquête INS (2001) permet de dresser les différents profils de mobilité des actifs occupés résidant dans la zone d'étude :
- 2,9% travaillent à l'étranger dont 2,7% en France
- 97,1% exercent leur emploi en Belgique
- 7,7% ont un emploi itinérant, 89,4% ont un lieu d'emploi fixe
- 16,7% travaillent à domicile, 72,7% hors domicile
- 9,9% se rendent en Région Bruxelloise, 5,9% en Flandre
- 56,9% en Wallonie dont 50,5% restent en Wallonie picarde
- 31,0% travaillent et résident dans la même commune
- Près de 47% des wallons picards restent dans leur commune de résidence. La région la plus attractive est la Région Bruxelloise.

2-4 - Les trafics routiers VL et PL

- L'AML connaît de graves dysfonctionnements de son réseau routier, accentués par le trafic local périurbain qui l'utilise.
- Les résultats de l'enquête cordon de 2007 mettent en évidence que la croissance des trafics perdure, avec une croissance annuelle moyenne pour les échanges et transit de 2,3 % dont 3,2 % pour le trafic de transit sur la période 1998-2007.
- Contrairement à ce qui semblait l'idée la plus partagée, le trafic d'échange VL n'est pas généré uniquement par les personnes entrant vers LMCU, mais à hauteur de 45% pour des résidents de LMCU quittant la métropole notamment vers l'arc sud (ex bassin minier).
- Pour le trafic de transit PL, il est à noter que plus de 40 % de l'ensemble du transit de la métropole lilloise emprunte l'autoroute A1, soit 14 000 PL/jour sur les 27 600 PL/jour à hauteur de Phalempin.
- L'agglomération de Valenciennes connaît un dysfonctionnement de son réseau essentiellement concentré dans le secteur du nœud A2 / A23 (échange non complet) et RD 649.

L'offre

(détails, voir annexe 4.a.)

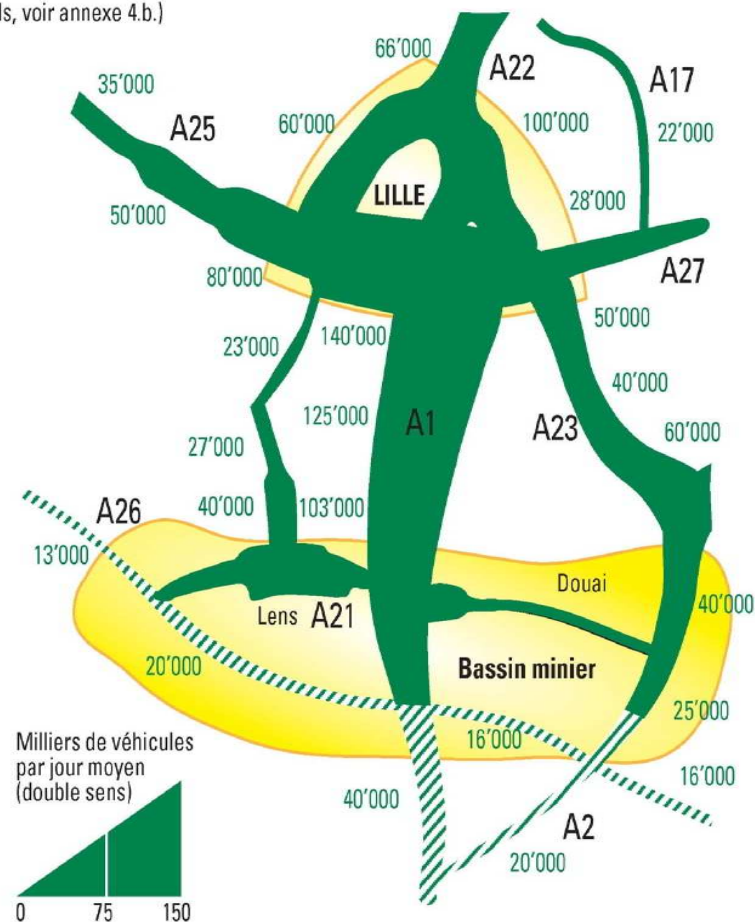


► UN SEUL AXE AUTOROUTIER STRUCTURANT A ORIENTATION NORD - SUD : L'AUTOROUTE A1

(2 x 3 voies par sens, gratuit entre l'agglomération lilloise et le bassin minier)

La demande

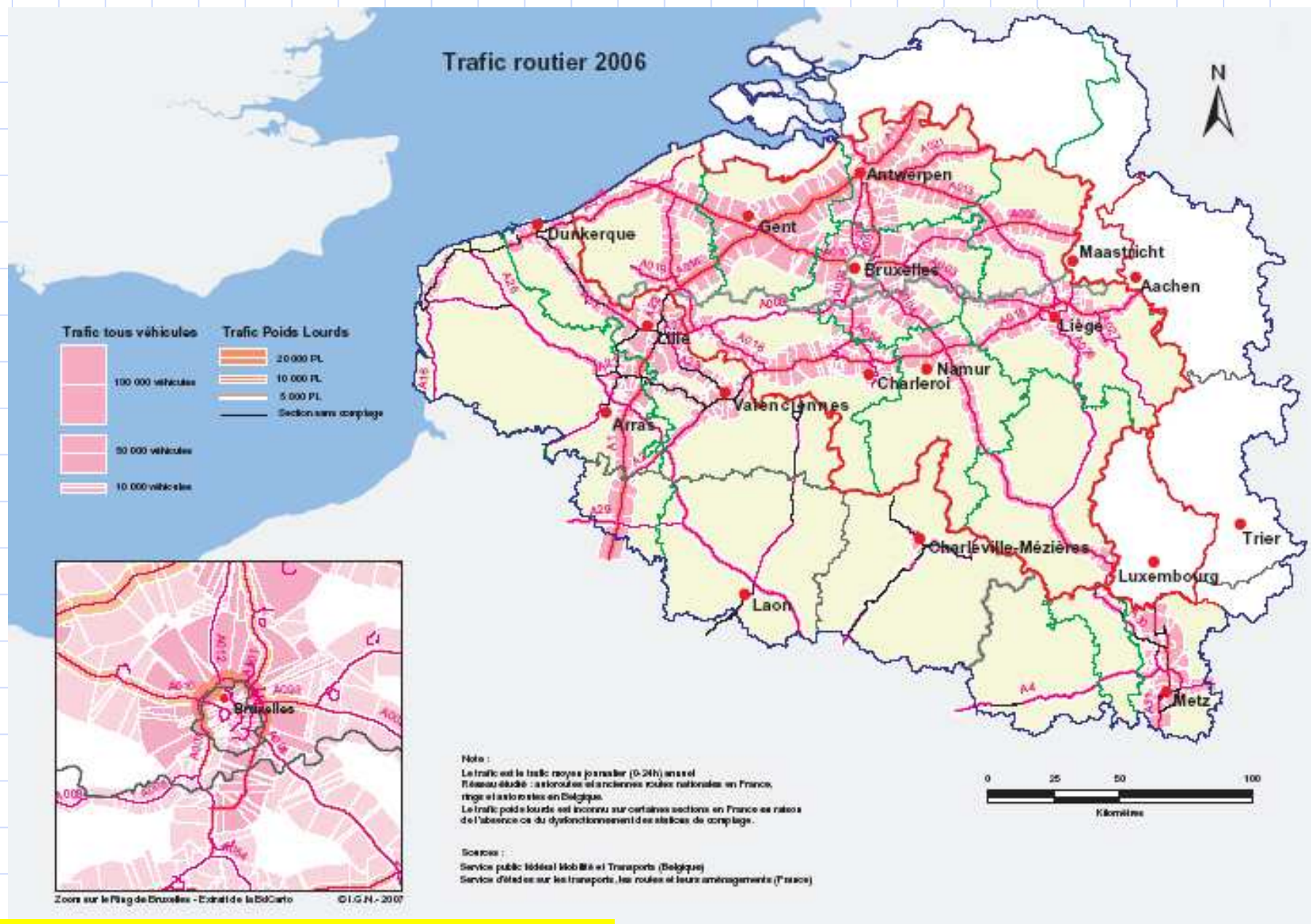
(détails, voir annexe 4.b.)



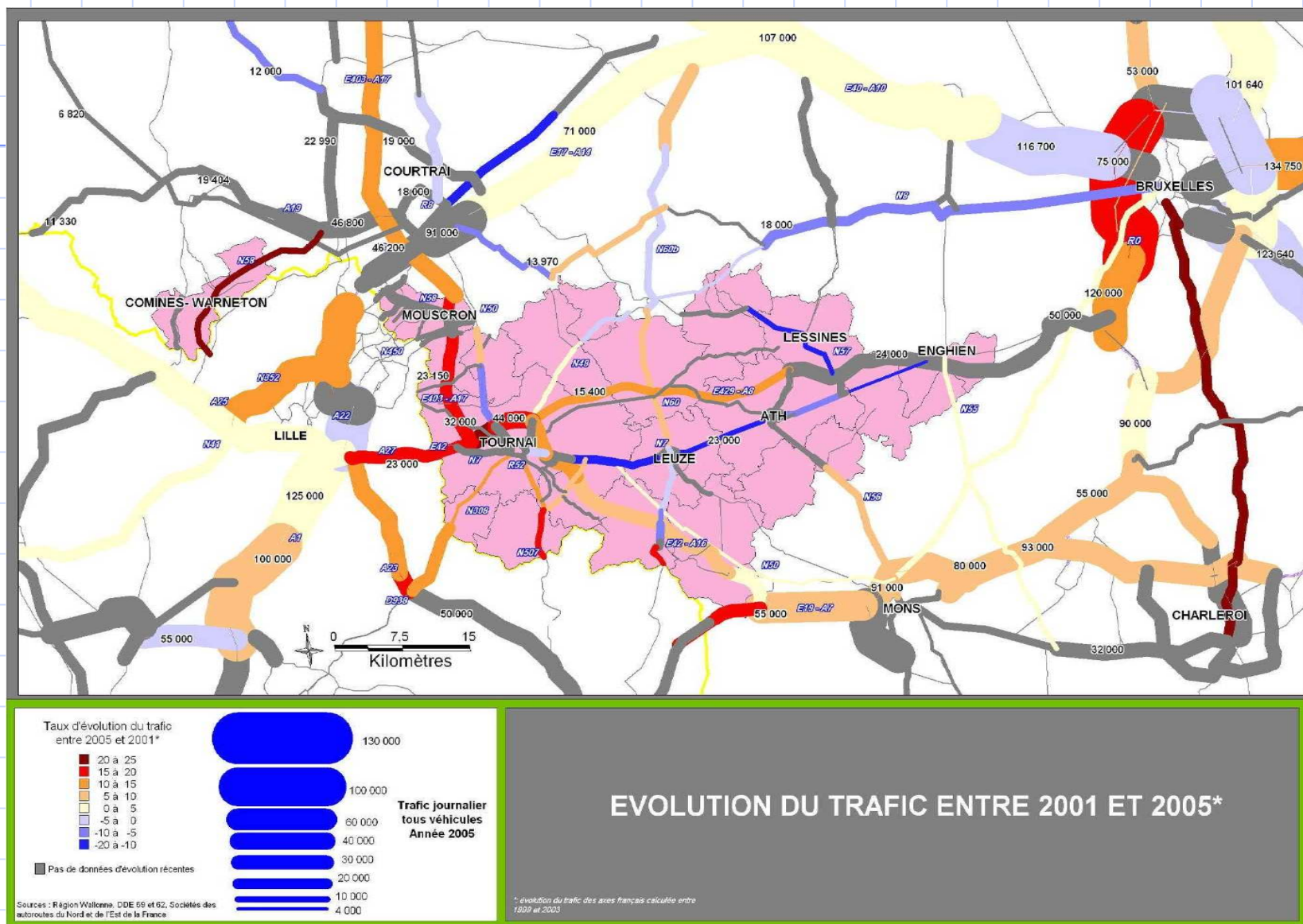
► UNE DEMANDE TRES IMPORTANTE DANS L'AGGLOMERATION LILLOISE (de 100 à 150'000 véh./jour sur la "rocade" A25 et sur l'A1)

► UNE DEMANDE CROISSANTE EN DIRECTION DE L'AGGLOMERATION LILLOISE SUR L'AUTOROUTE A1 (de 60'000 véh./jour au Sud à 140'000 véh./jour au Nord)

► UN RESEAU PAYANT SOUS-UTILISE



Évolution du trafic autour de la Wallonie Picarde

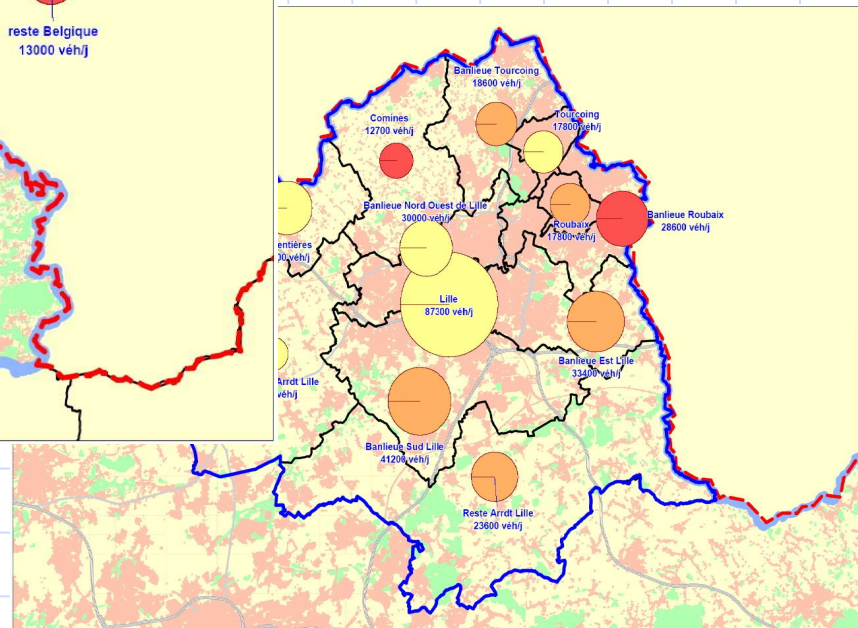
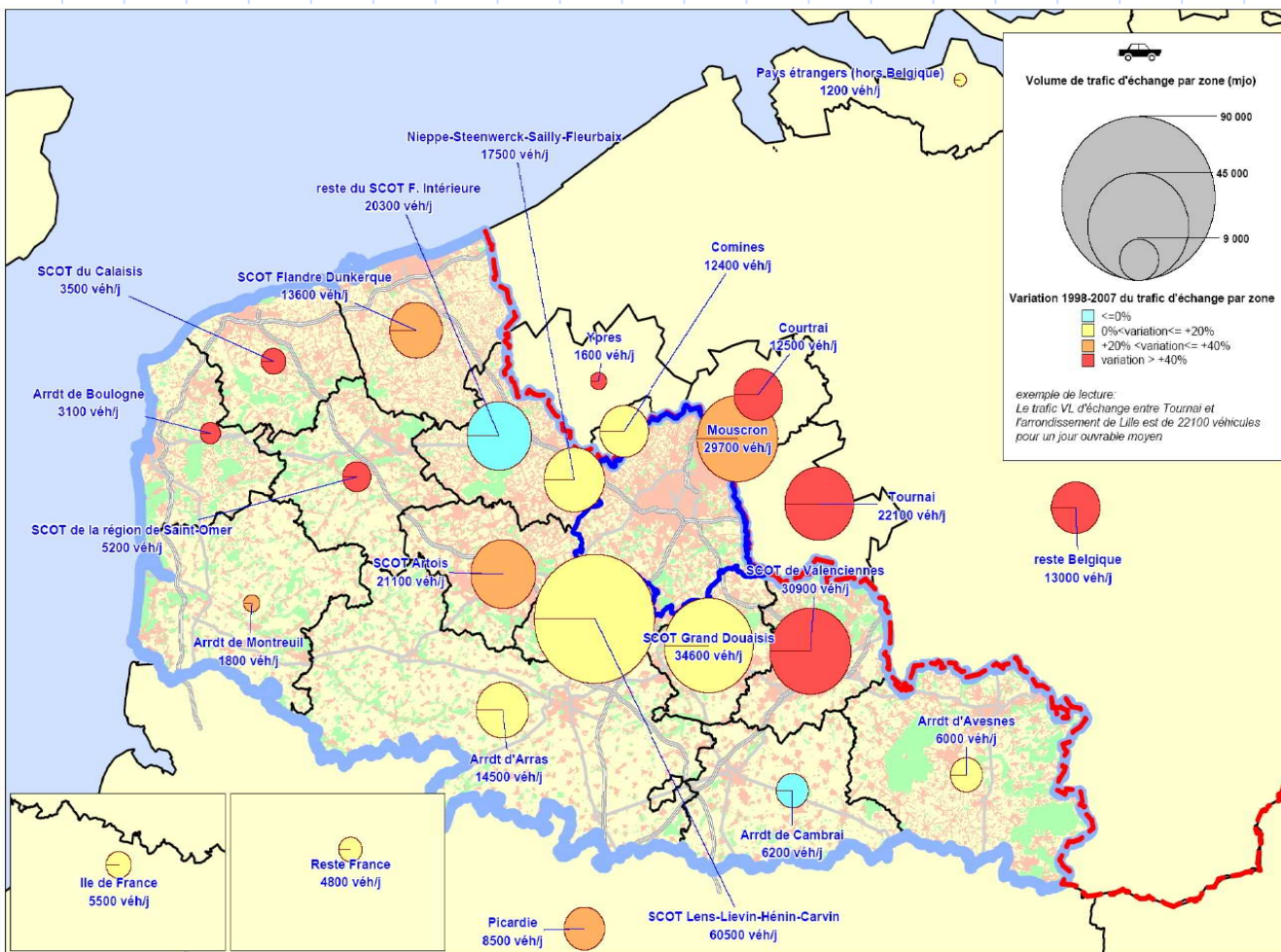


Des trafics d'échange de plus en plus intenses, des déplacements routiers internes prépondérants mais en diminution

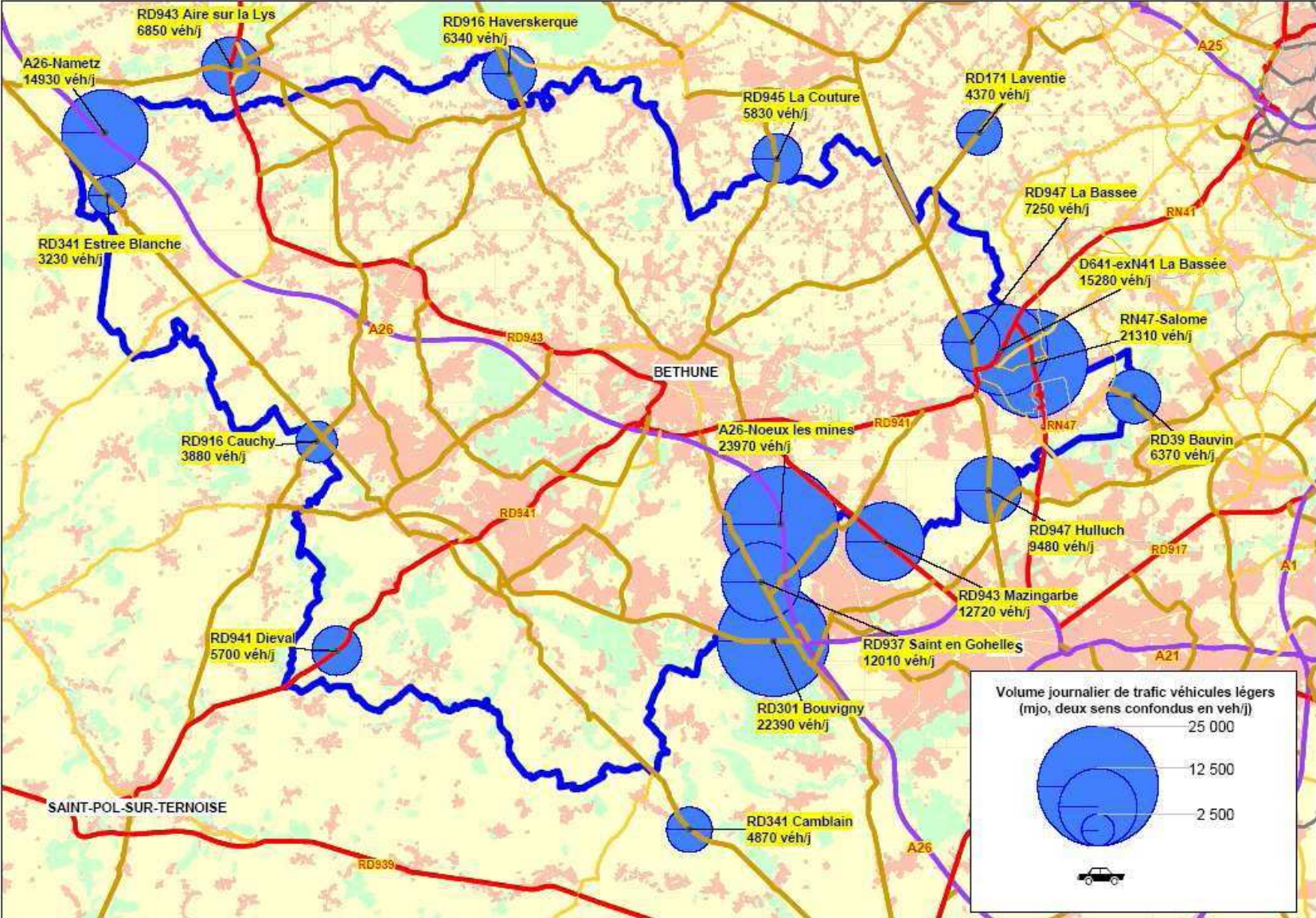


		VEHICULES LEGERS		POIDS LOURDS	TOTAL
INTERNE (données enquête ménage)	1998	1 942 000	87%	46 000	1 988 000
	2006	1 770 000	83%	pas de données	x
ECHANGE	1998	286 000	13%	33 000	320 000
	2007	350 000	16%	38 000	388 000
TRANSIT	1998	17 000	1%	21 000	37 000
	2007	22 000	1%	21 000	43 000
TOTAL	1998	2 245 000	100%	100 000	2 345 000
	2006-2007	2 143 000	100%	x	x

Volume des trafics d'échange VL à l'intérieur et à l'extérieur de l'arrondissement de Lille.

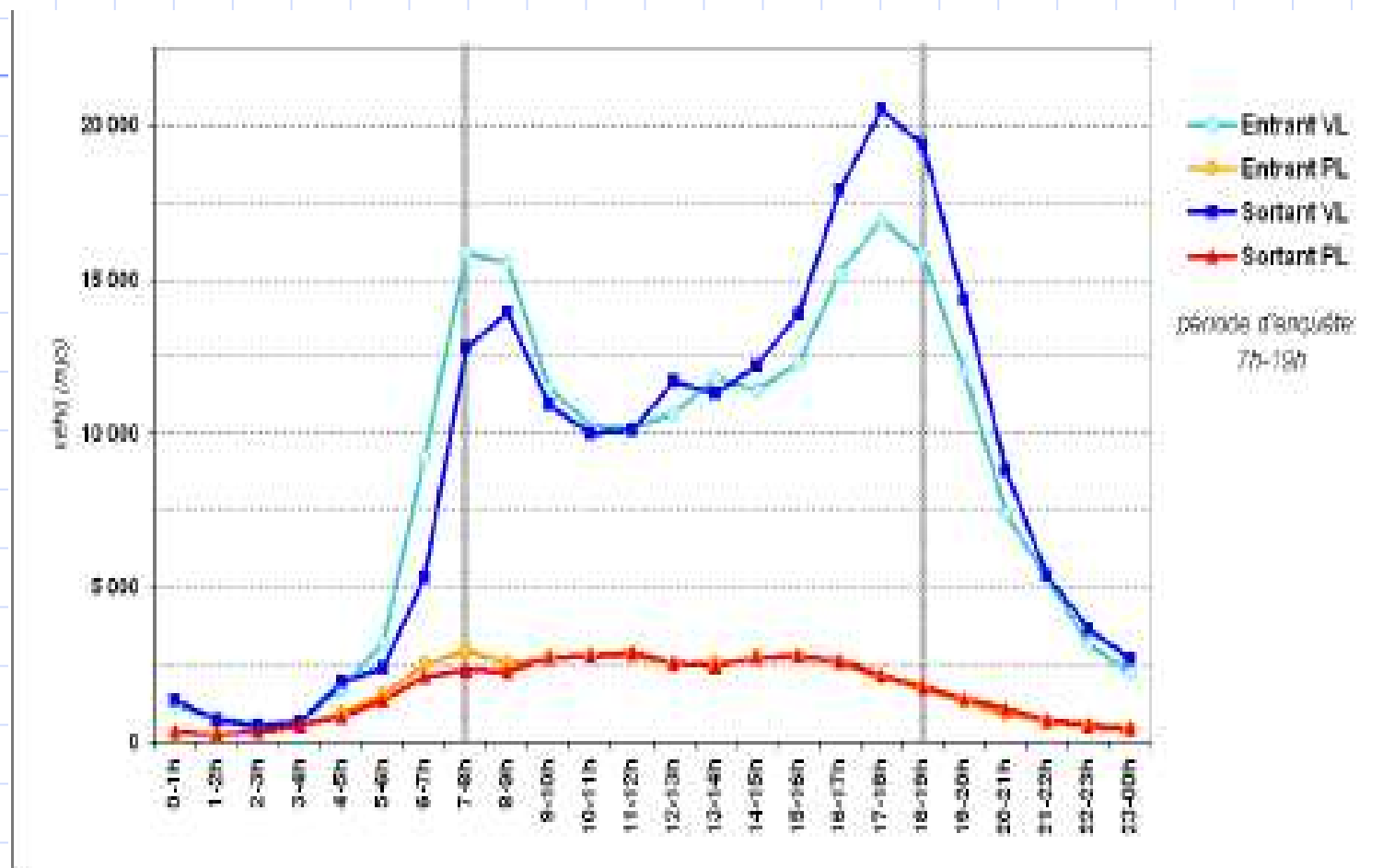


Trafic VL moyen pour un jour ouvrable 2007 sur l'ensemble des postes d'enquêtes autour de Béthune.

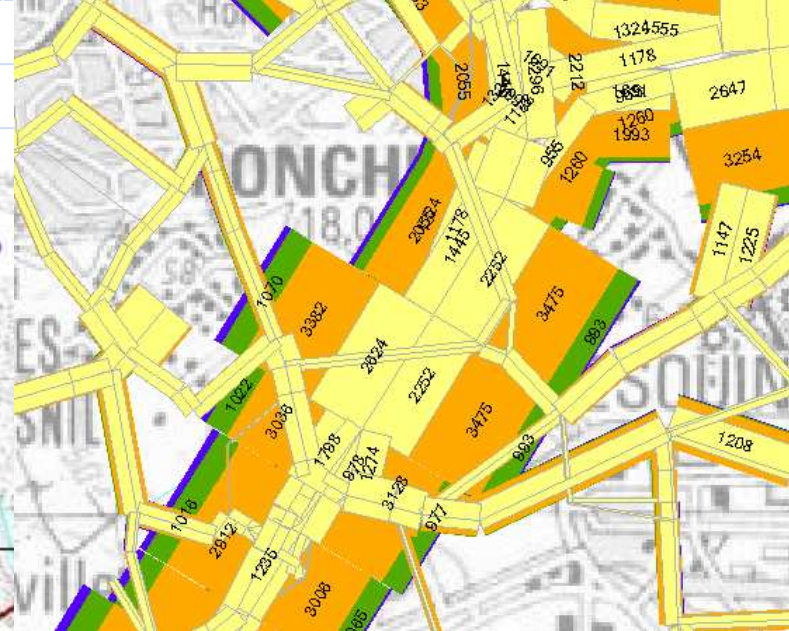
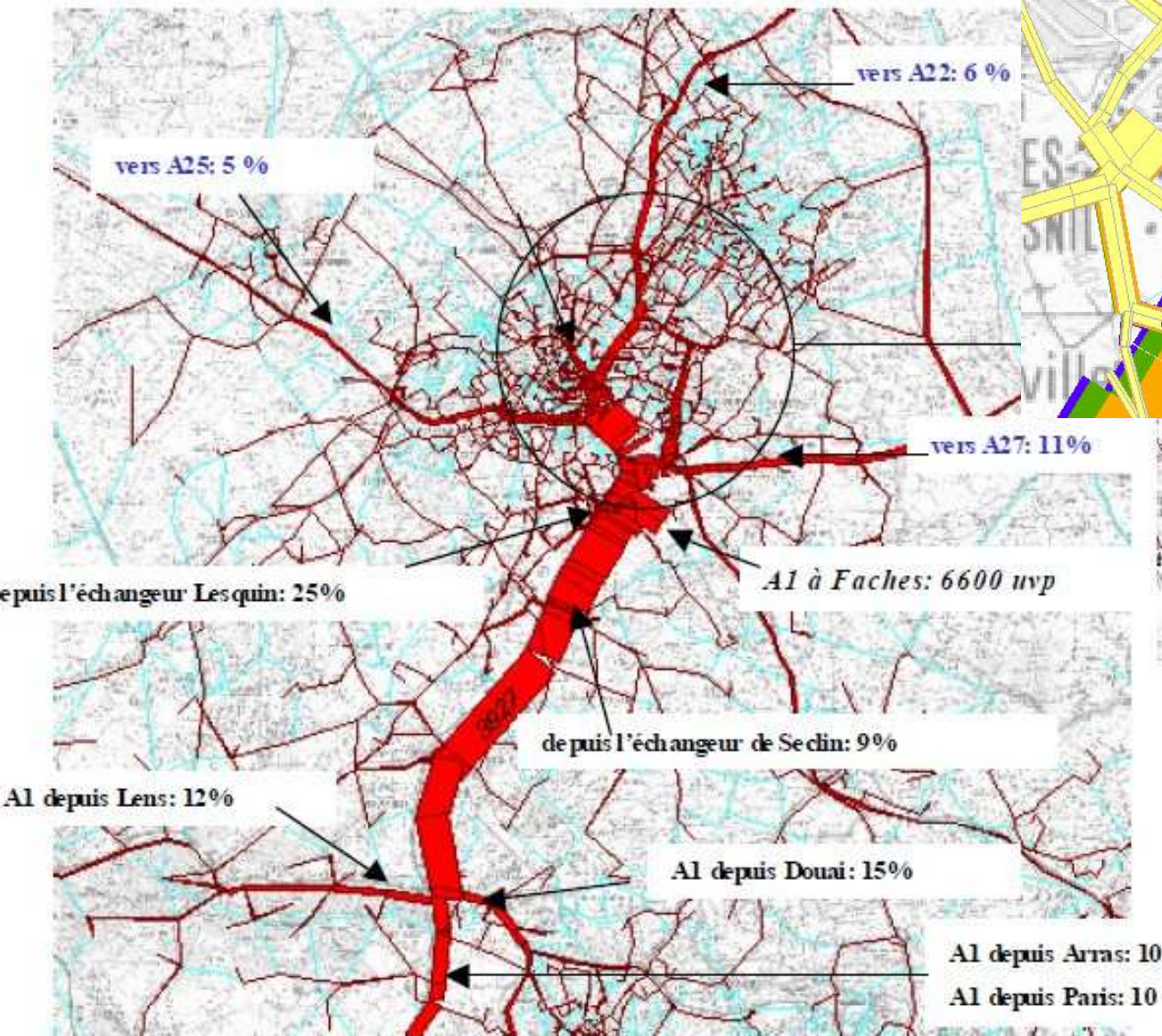


Sources: DREAL Nord/PdC - ©BD Carto IGN

Volume horaire du trafic d'échange VL et PL de l'arrondissement de Lille



Vers une saturation de l'autoroute A1 en entrée d'agglomération ?



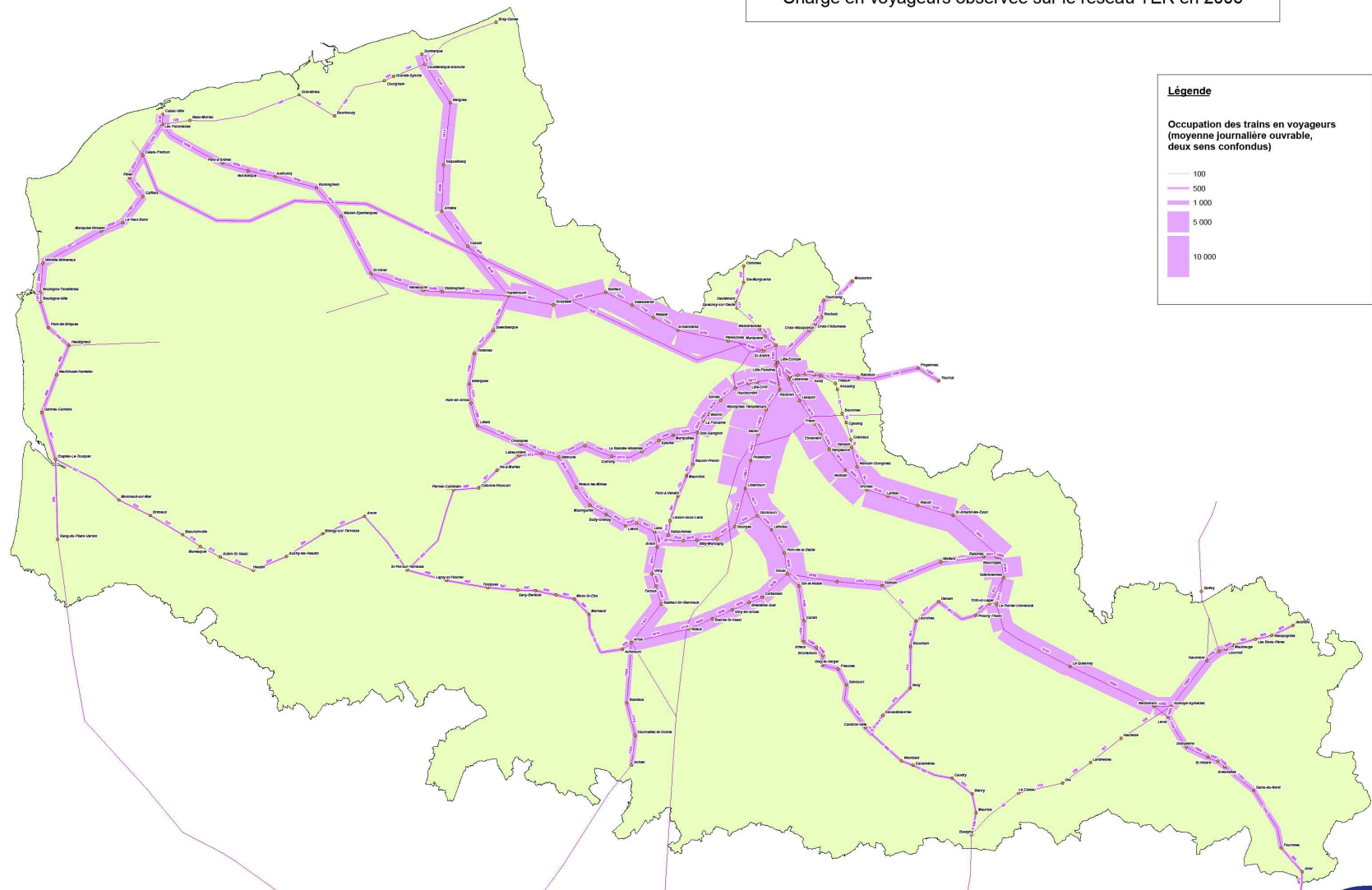
2.5 - La fréquentation des services de transport collectif

- TER : plus de 112 000 voyageurs quotidiens dans la région soit + 34,5 % de fréquentation entre 2002 et 2008 (5,6 % entre 2007 et 2008).
- Près de 70% de ce trafic est réalisé sur les segments domicile-travail et domicile-étude. Ce dernier est néanmoins en perte de vitesse, notamment en raison d'effets démographiques. Cette chute des domicile-études est toutefois largement compensée par la progression des usagers abonnés de travail.

Le trafic voyageurs des axes et des gares dans l'espace transfrontalier : le Nord – Pas de Calais, qui équivaut à 40 % de la population de la Belgique, est très en deçà en termes de trafics ferroviaires



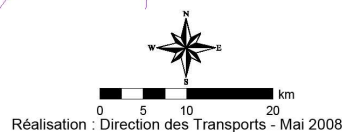
Charge en voyageurs observée sur le réseau TER en 2006



Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Source : SNCF comptage BVA 2006

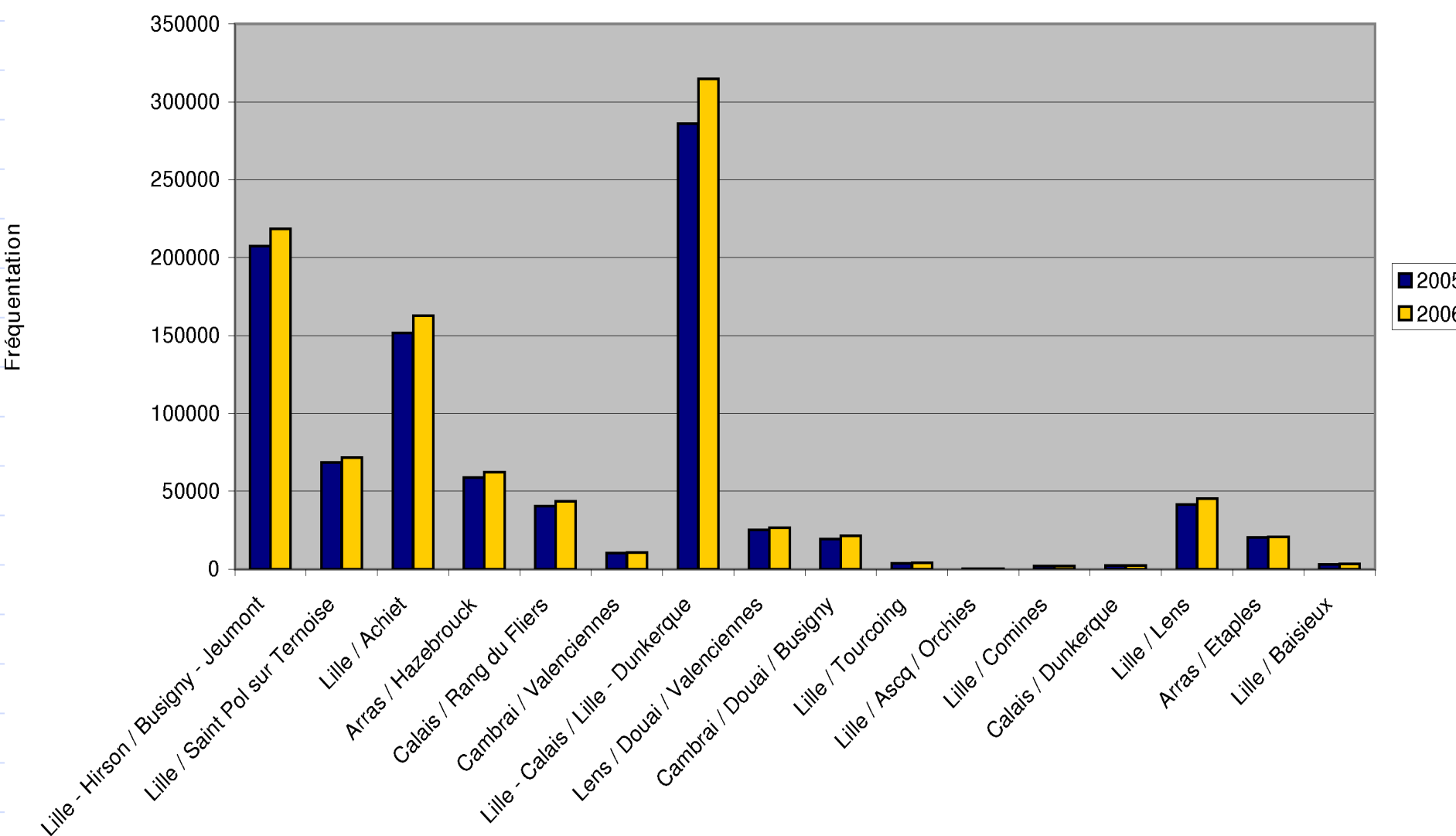
Autorisation IGN N° 60.08007 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158

Réf. : DTr/JT - CAS-JT - charge réseau TER 2006 - 160508.mxd

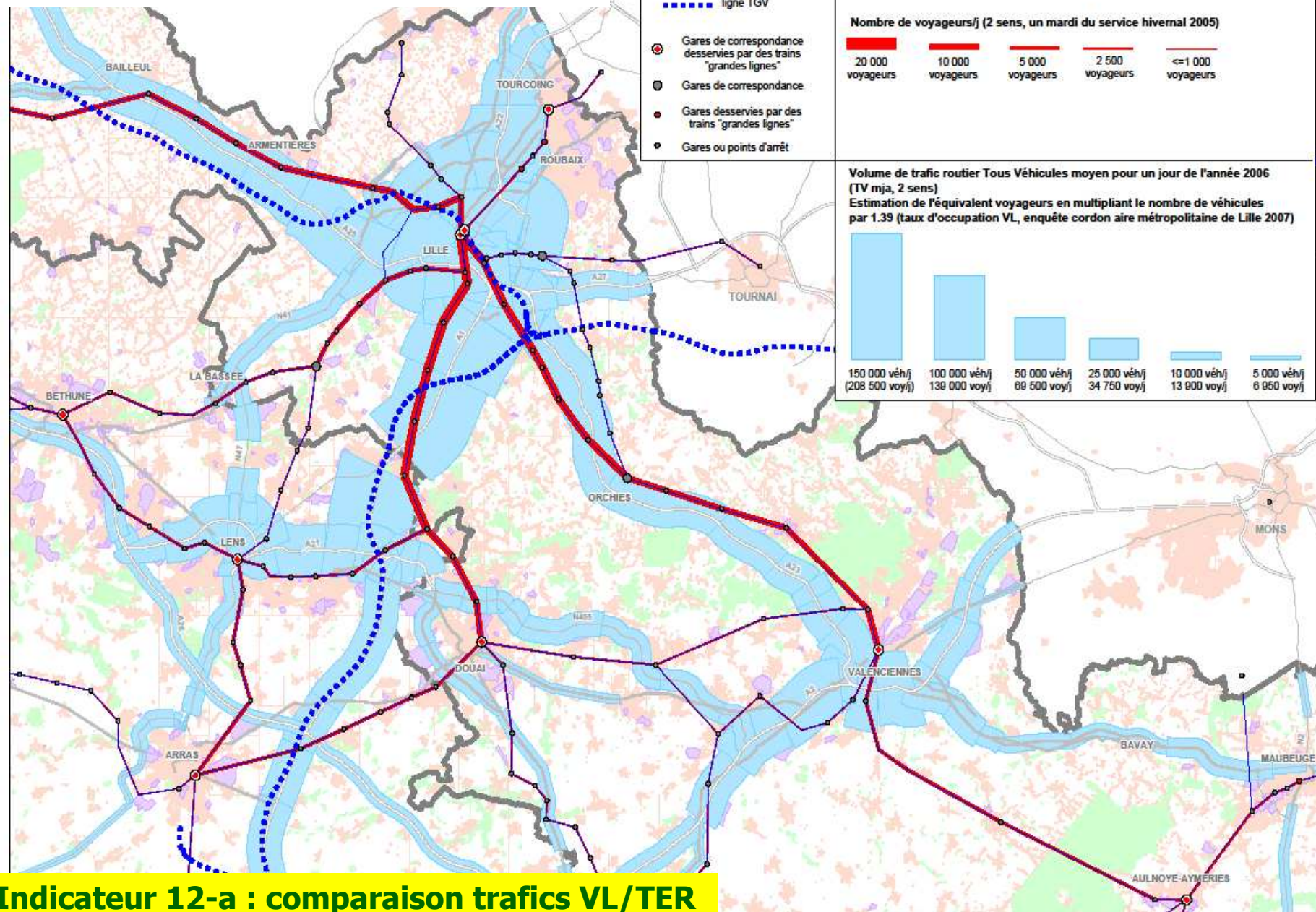


TER : fréquentation par axe

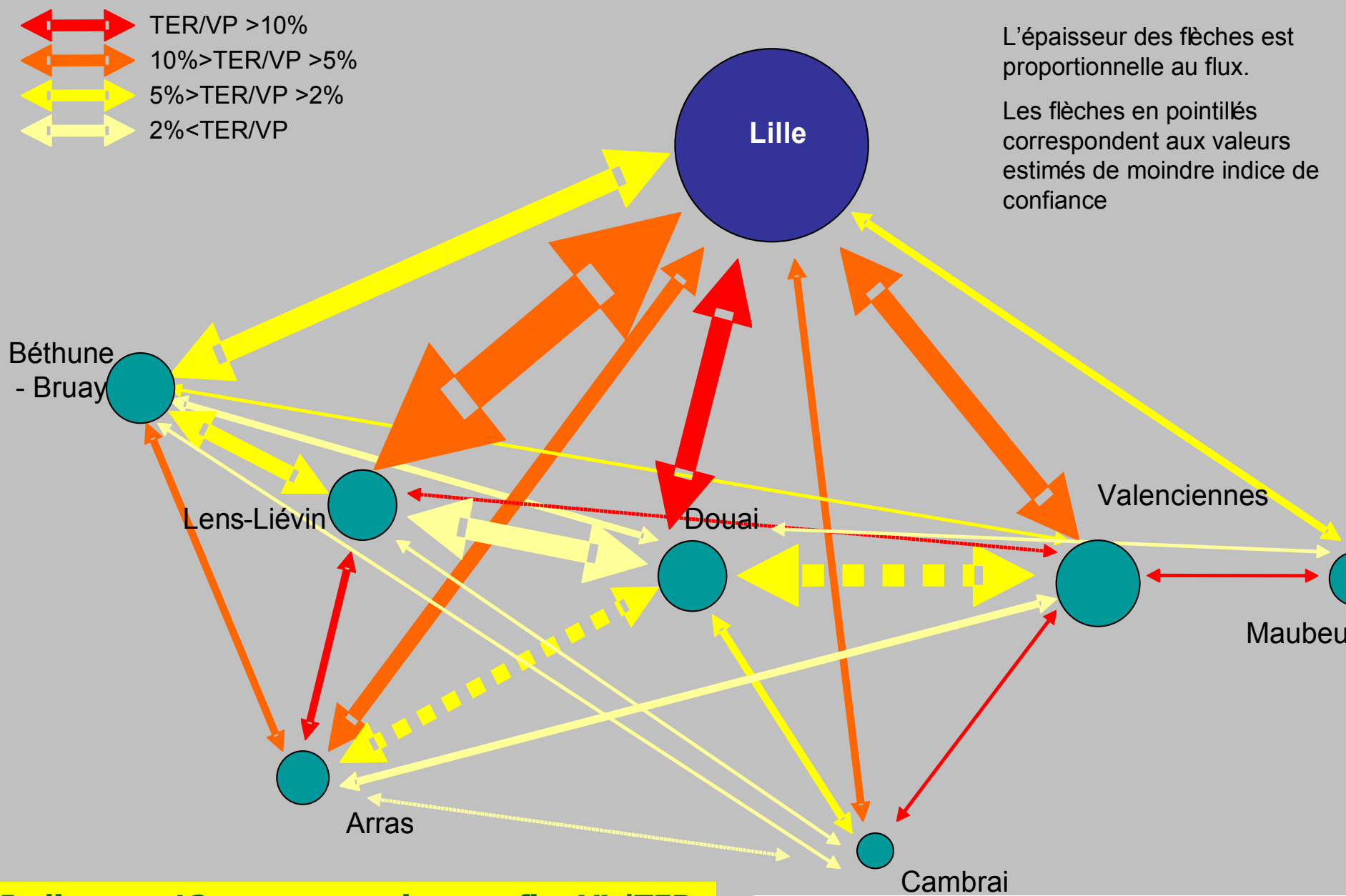
Evolution de la fréquentation par axe (en milliers de voyageurs-km)



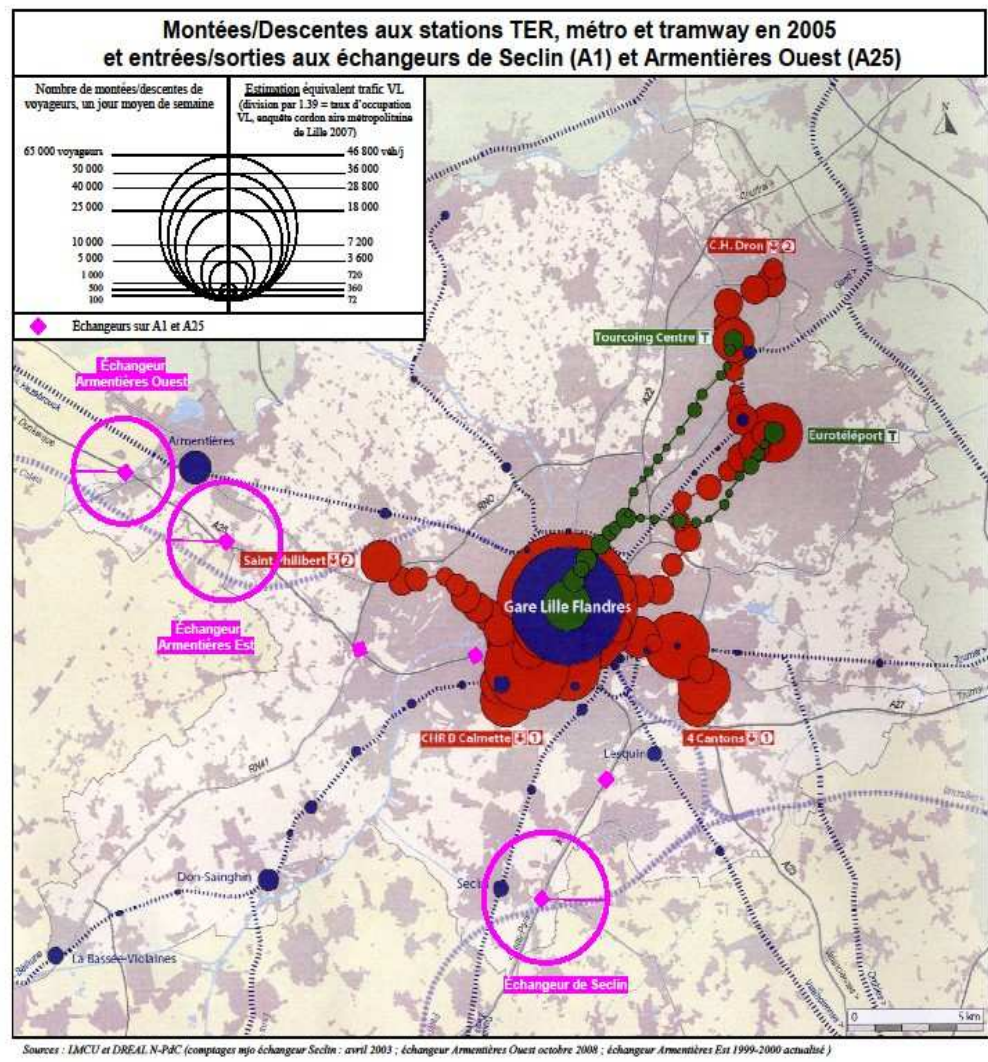
Rapport des volumes de trafic route / TER



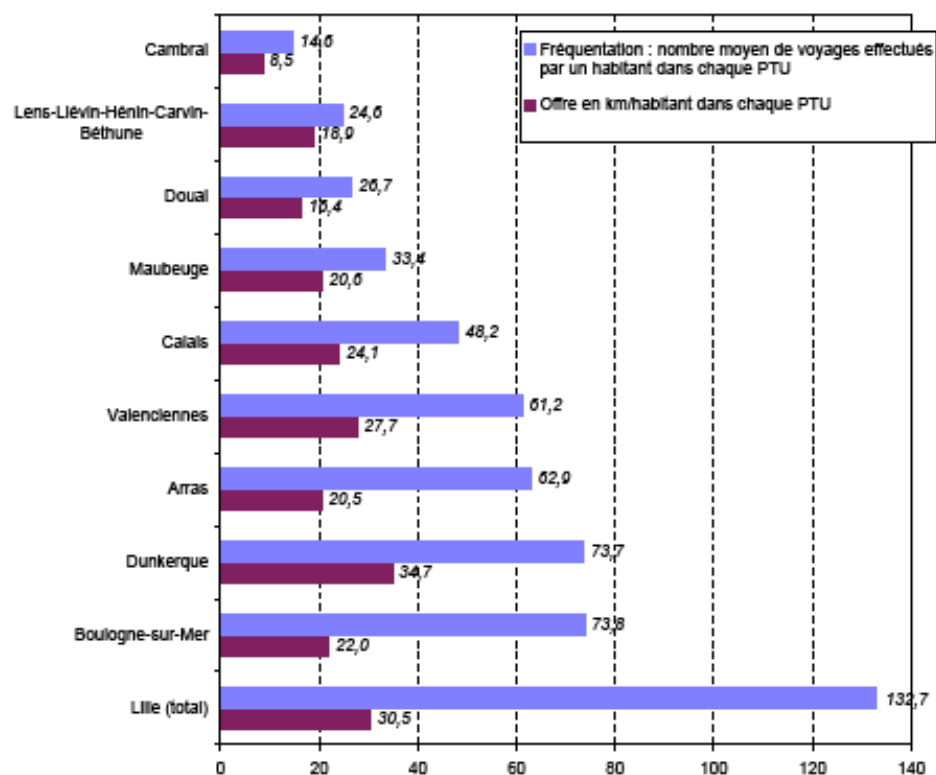
Parts de marchés TER / VP entre les principales agglomérations de l'AML



Comparaison des trafics de la gare Lille Flandres et de quelques échangeurs autoroutiers périphériques



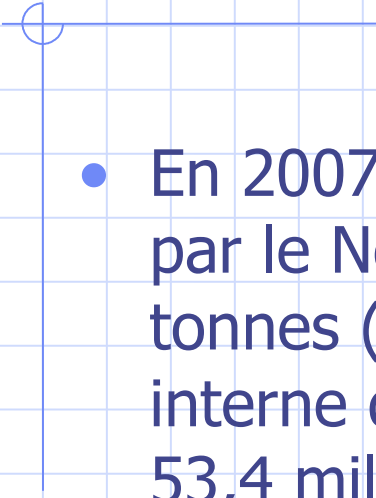
Fréquentation et offre de transports collectifs urbains en Nord-Pas-de-Calais en 2008



Source : Exploitants ou autorités organisatrices des transports urbains

2.6 - Les trafics de fret et la logistique

- Comme la plupart des territoires denses en termes d'activité économique et d'habitat, le territoire de l'AML génère des flux importants internes et d'échanges avec les territoires voisins.
- Il s'agit de flux de biens intermédiaires entre deux sites industriels se succédant dans une chaîne de fabrication, ou de flux de mise sur le marché de produits finis, ou encore de flux d'import ou d'export via les ports maritimes.
- Le territoire de l'AML constitue également, dans une moindre mesure, un espace de transit : les hinterlands des grands ports s'étendent bien au delà de l'AML et s'organisent autour de corridors vers l'Ile-de-France, le BENELUX, l'Espagne, l'Italie, ou l'Allemagne.
- En conséquence, il voit traverser des flux de marchandises sans lien avec l'économie du territoire, qui contribuent à la charge des réseaux.

- 
- En 2007, le trafic national de marchandises généré par le Nord-Pas-de-Calais s'élève à 173,3 millions de tonnes (hors fer). La région a enregistré un trafic interne de 119,9 millions de tonnes et a échangé 53,4 millions de tonnes de marchandises avec le reste de la France.
 - En 2007, l'activité régionale de Fret SNCF a perdu au global 5,7% de son volume, à 22,9 millions de tonnes.

Les parcs de poids lourds à l'échelle régionale

Poids lourds

		Parc au 1 ^{er} janvier 2008	Immatriculations en 2007		
			Neuf	Occasion	Ensemble
Région	Camions, camionnettes	244 027	21 513	35 107	56 620
	Remorques	2 559	98	187	285
	Semi-remorques	22 845	1 616	1 907	3 523
	Tracteurs routiers	16 663	1 867	1 437	3 304
	Total poids lourds	286 094	25 094	38 638	63 732
France	Camions, camionnettes	5 221 075	451 402	744 312	1 195 714
	Remorques	54 343	3 430	4 735	8 165
	Semi-remorques	341 323	24 745	26 349	51 094
	Tracteurs routiers	254 970	27 789	19 516	47 305
	Total poids lourds	5 871 711	507 366	794 912	1 302 278
Poids régional	Camions, camionnettes	4,7%	4,8%	4,7%	4,7%
	Remorques	4,7%	2,9%	3,9%	3,5%
	Semi-remorques	6,7%	6,5%	7,2%	6,9%
	Tracteurs routiers	6,5%	6,7%	7,4%	7,0%
	Total poids lourds	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%

Source : MEEDM/SOeS - Fichier central des automobiles

L'évolution de trafics nationaux de marchandises

Trafics nationaux de marchandises générés par le Nord-Pas-de-Calais

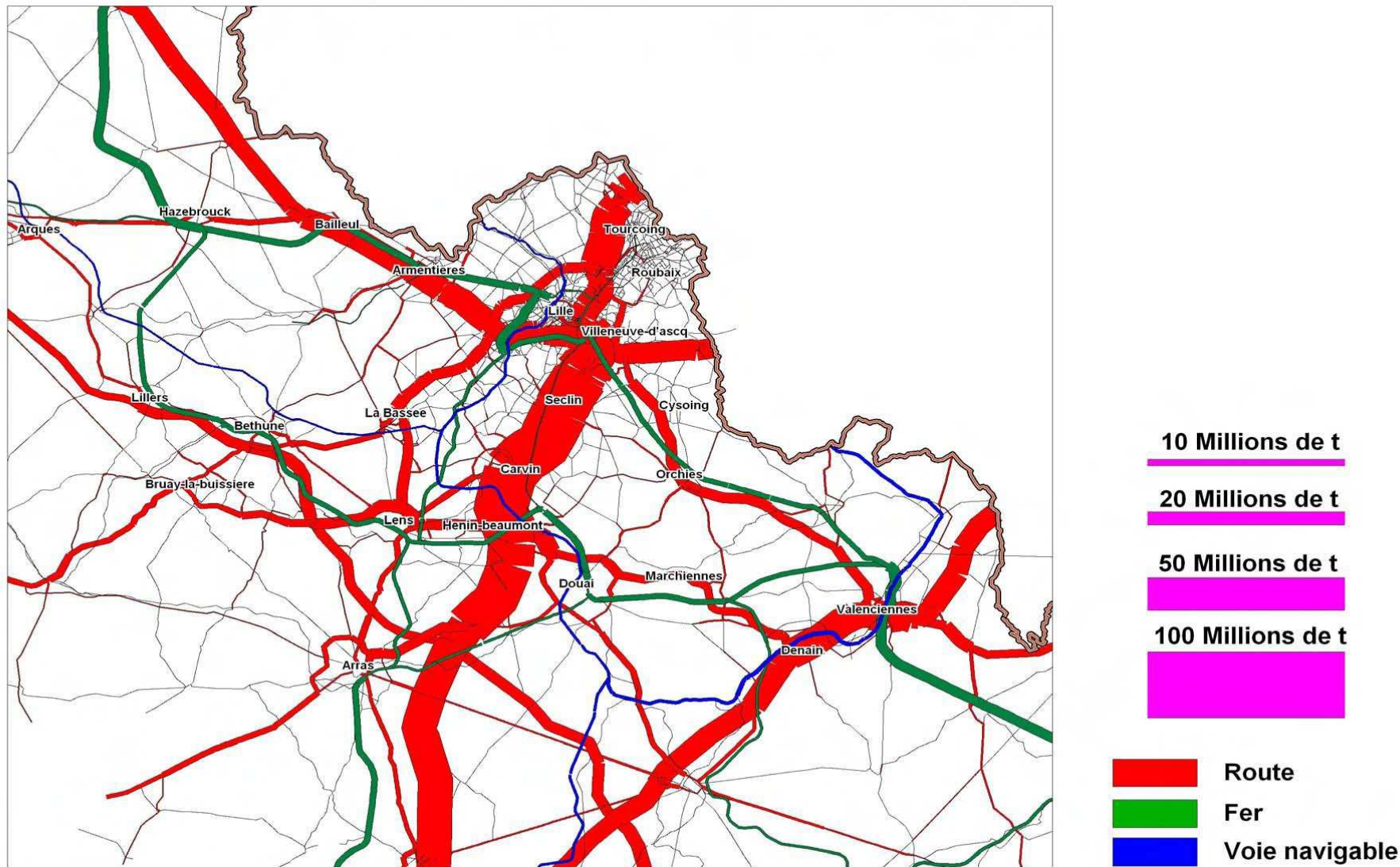
		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trafic entrant	Route	15 486	17 966	17 228	21 026	21 709	22 213	20 549	22 328	21 631	22 104	22 655	23 684
	Fer	5 299	5 846	5 258	4 982	5 368	4 903	5 014	4 652	4 609	4 383	4 373	nd
	Voie navigable	743	724	706	564	631	504	824	704	731	485	511	493
	Ensemble	21 528	24 536	23 192	26 572	27 708	27 620	26 387	27 684	26 971	26 972	27 539	24 178
Trafic sortant	Route	19 677	20 559	21 400	24 279	25 070	25 593	25 516	25 265	27 057	26 875	28 765	28 846
	Fer	9 030	10 404	11 843	11 887	13 018	11 073	13 171	12 345	12 125	10 843	11 433	nd
	Voie navigable	271	310	355	301	204	280	267	279	301	453	391	358
	Ensemble	28 978	31 273	33 598	36 467	38 292	36 946	38 954	37 889	39 483	38 171	40 589	29 205
Trafic interne	Route	89 358	86 482	89 184	94 407	88 380	100 851	85 184	93 505	101 644	90 473	111 169	118 671
	Fer	4 130	5 018	4 702	4 239	4 222	3 166	3 003	2 664	3 150	2 566	2 720	nd
	Voie navigable	1 479	1 400	1 746	1 647	1 637	1 287	1 514	1 835	1 328	1 502	1 217	1 215
	Ensemble	94 967	92 900	95 632	100 293	94 239	105 304	89 701	98 004	106 121	94 541	115 106	119 886

Unité : milliers de tonnes

Note : Pour des raisons de confidentialité, les données SNCF ne sont plus diffusées à partir de 2007

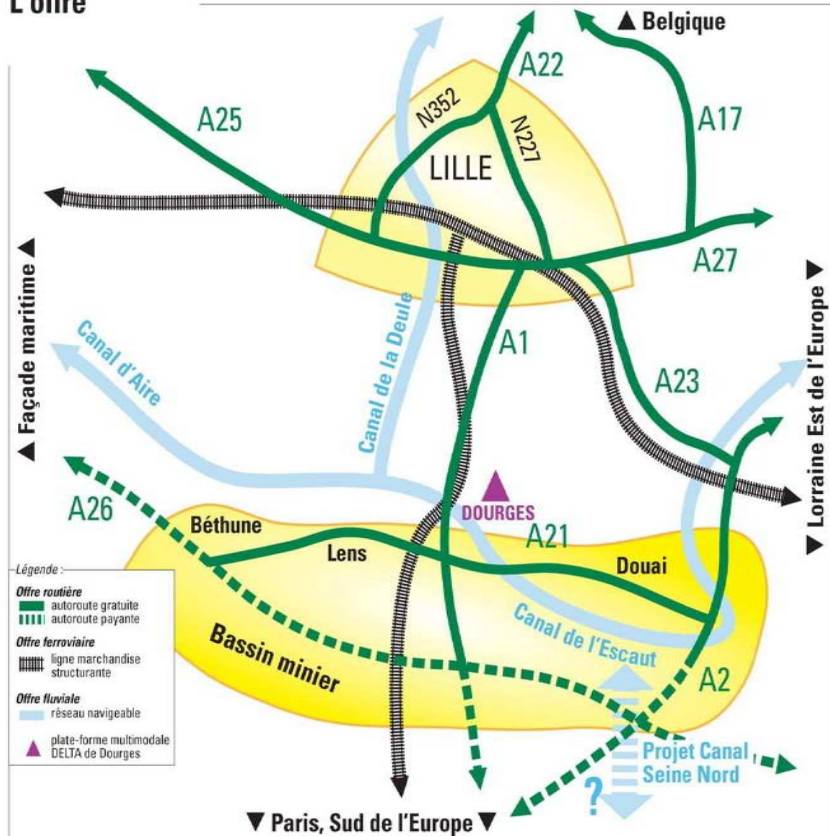
Source : MEEDM/SOeS - Sitram

Trafic marchandises annuel - Tonnes transportées



Confrontation de l'offre et de la demande de transport de marchandises

L'offre

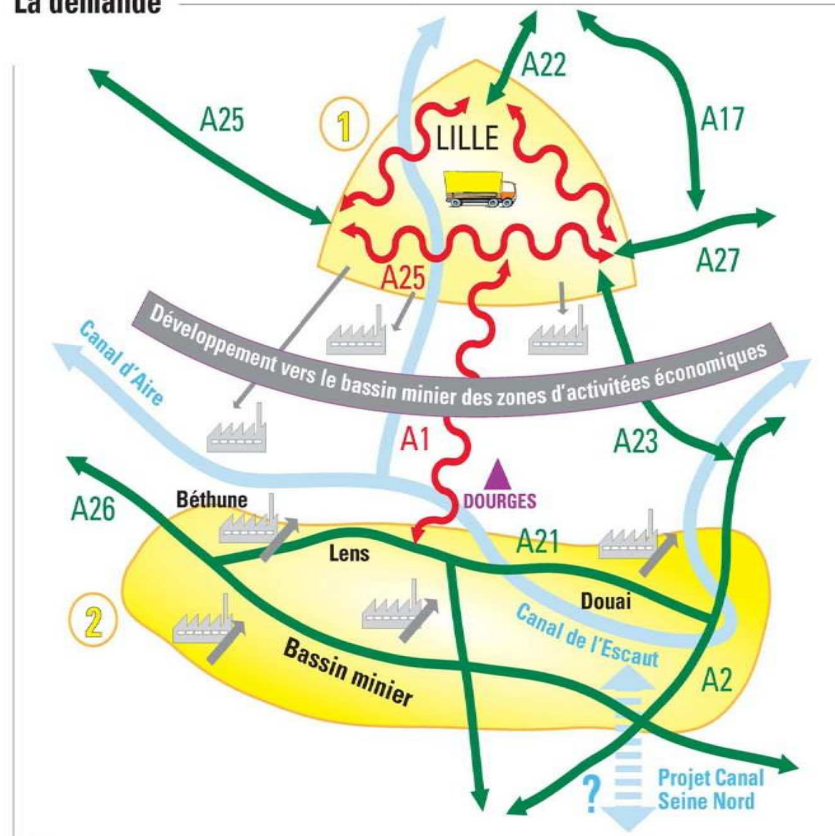


➡ **L'OFFRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EST MULTIMODALE, ABONDANTE ET POSE PEU DE PROBLÈMES DE CAPACITÉ, HORMIS SUR L'A25 EN TRAVERSÉE DE LILLE**

➡ **L'AUTOROUTE A1, SATURÉE, A PEU D'ALTERNATIVES POUR LES FLUX DE MARCHANDISES NORD-SUD**

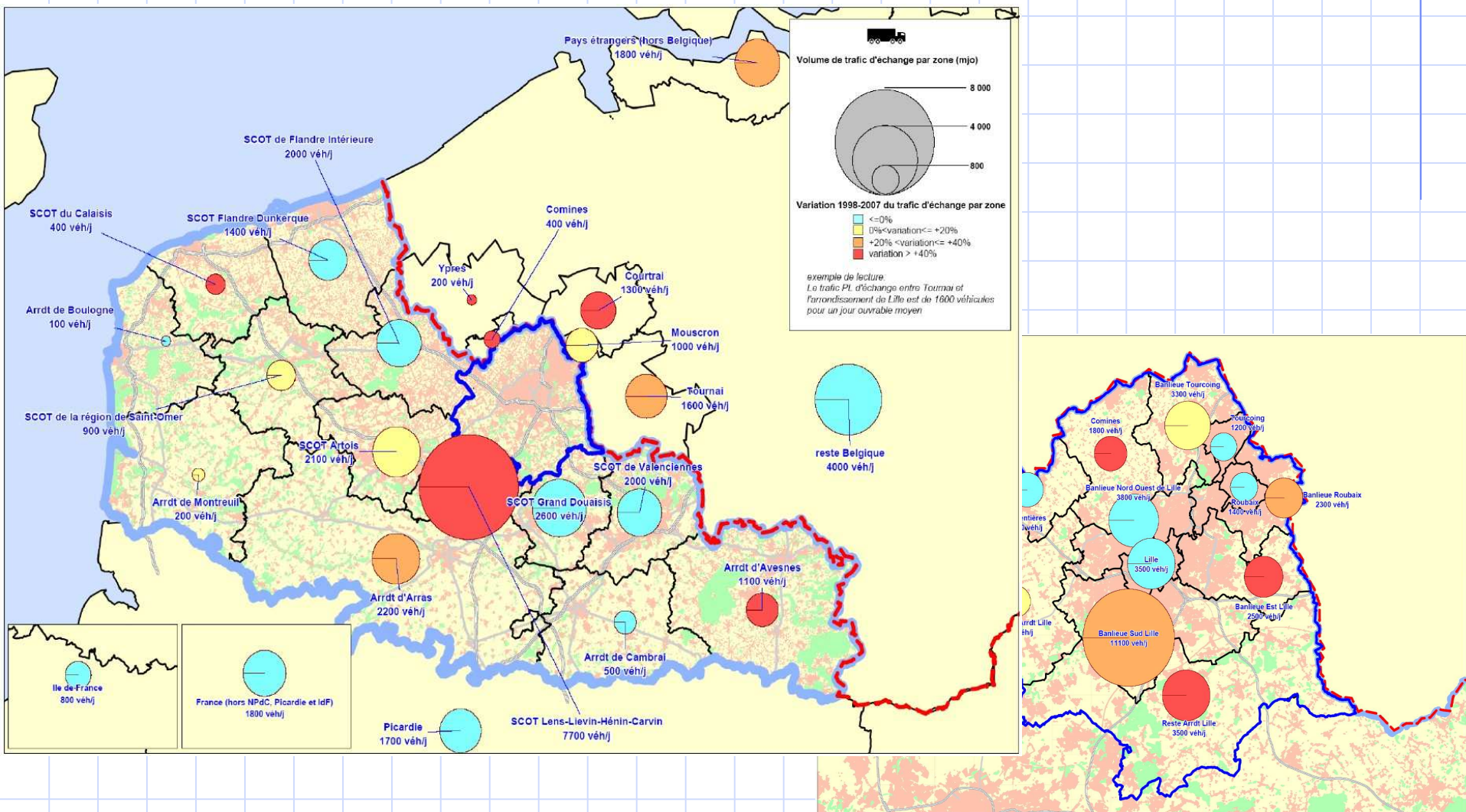
➡ **UN ENJEU ESSENTIELLEMENT NORD - SUD**

La demande

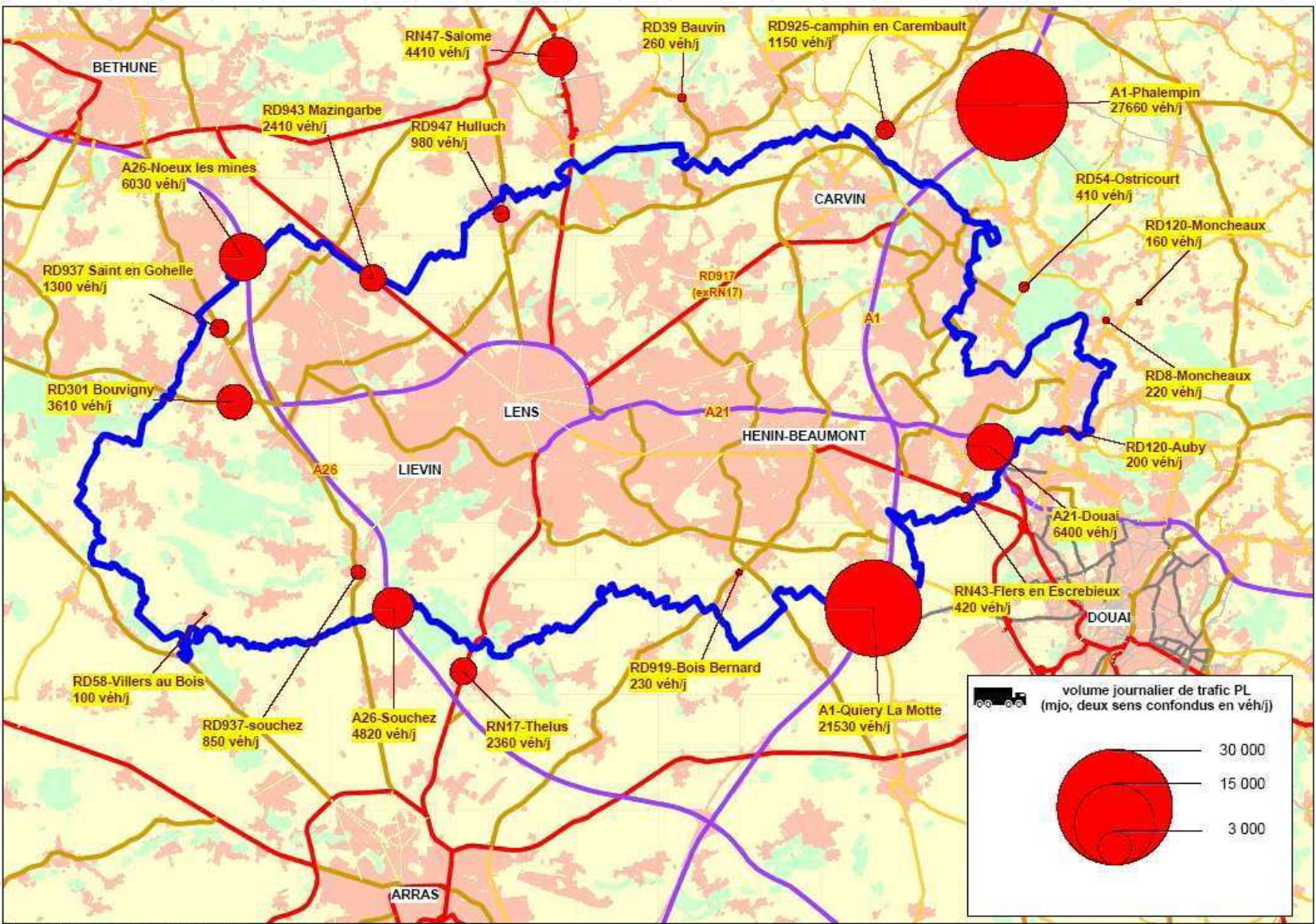


- 1 TRAVERSEE DE L'AGGLOMERATION LILLOISE :** MOINS DE 10% DES POIDS-LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES SONT EN TRANSIT
➡ **UN ENJEU D'AMELIORER L'ACCESSIBILITE POUR LES FLUX D'ECHANGE PAR RAPPORT A UN RESEAU ACTUEL SATURE**
- 2 DESSERTE DE BASSIN MINIER :** UN SECTEUR AVEC D'IMPORTANTES RESERVES FONCIERES POUR DEVELOPPER DES ZONES D'ACTIVITES
➡ **UN ENJEU D'AMELIORER, DE DYNAMISER ET DE DIVERSIFIER L'ACCESSIBILITE AUX ZONES EXISTANTES ET PROGRAMMEES**

Volume des trafics d'échange PL à l'intérieur et à l'extérieur de l'arrondissement de Lille.



Trafic PL moyen pour un jour ouvrable 2007 sur l'ensemble des postes d'enquêtes autour de Lens.



Sources: DREAL Nord/PdC - @BD Carro IGN

Indicateur 14-1 : trafics fret (route)

Source : Enquêtes cordon 2007

Charge du réseau ferré régional pour le trafic de fret en 2006

Trains de fret sur le réseau
du Nord-Pas de Calais

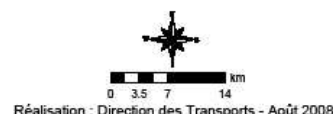
Trafic Moyen Journalier
Annuel en 2006

- 1 - 10
- 11 - 20
- 21 - 40
- 41 - 60
- Aucun



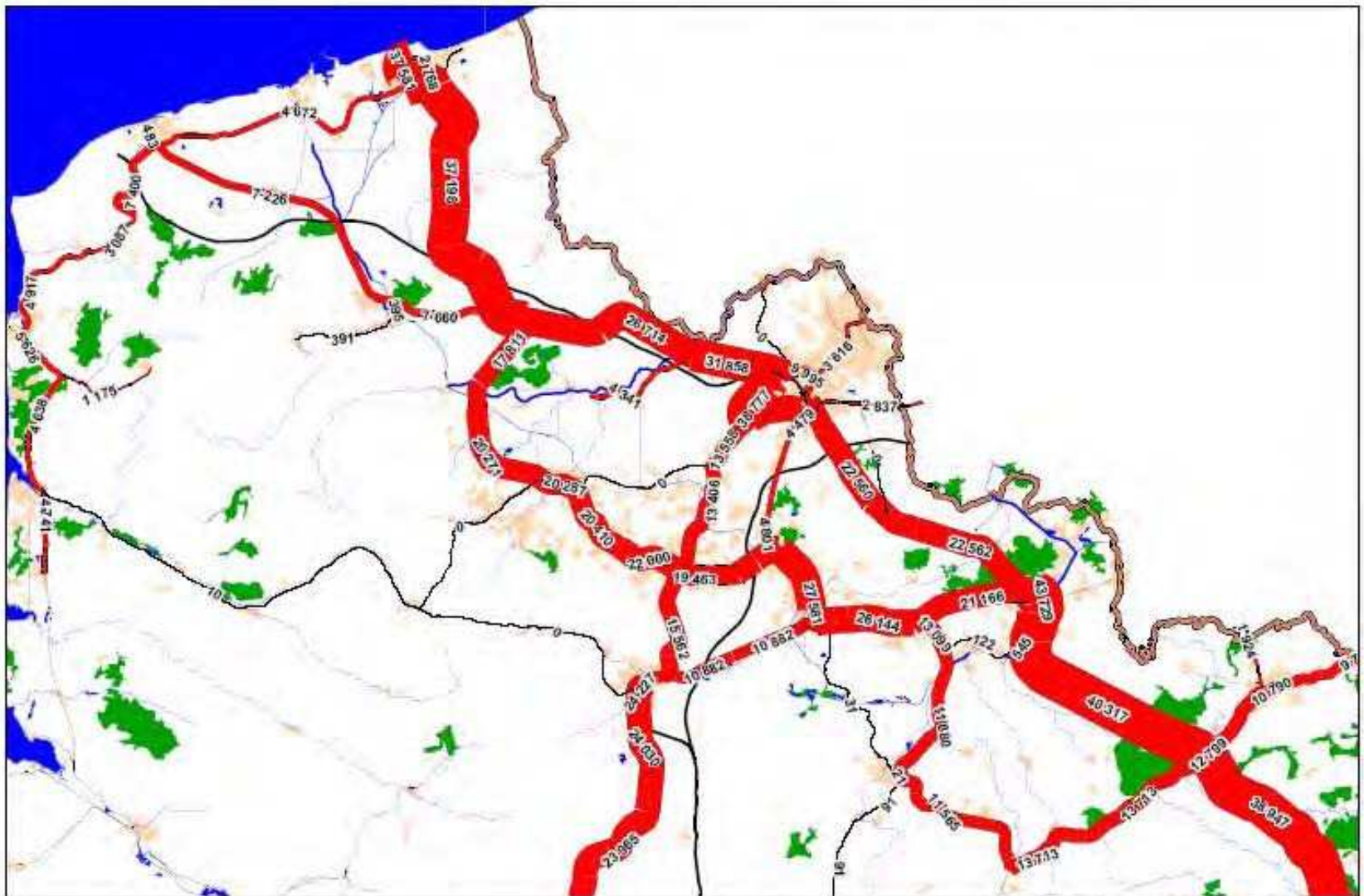
Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Statistiques : RFF 2007

Autorisation IGN N° 60.08007 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158
Réf. : DT/UT - CAS-JT - Charge réseau fret - 140808.mxd



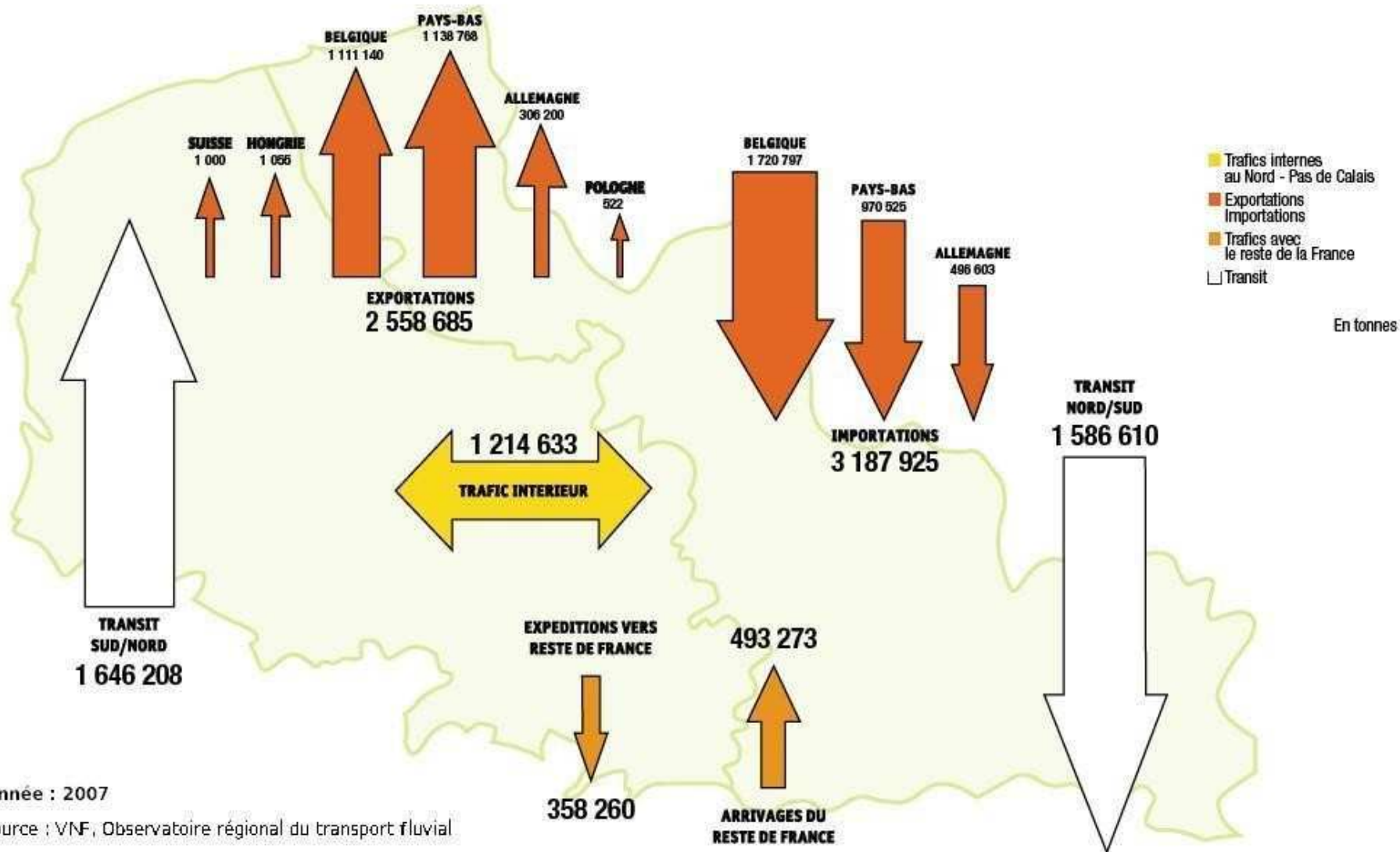
Fret Ferroviaire 2006

Tonnes transportées
(poids moyen en tonnes de marchandises fret transportées par jour)



source: Réseau Ferré de France

Les trafics fluviaux en Nord - Pas de Calais toutes marchandises confondues.



Année : 2007

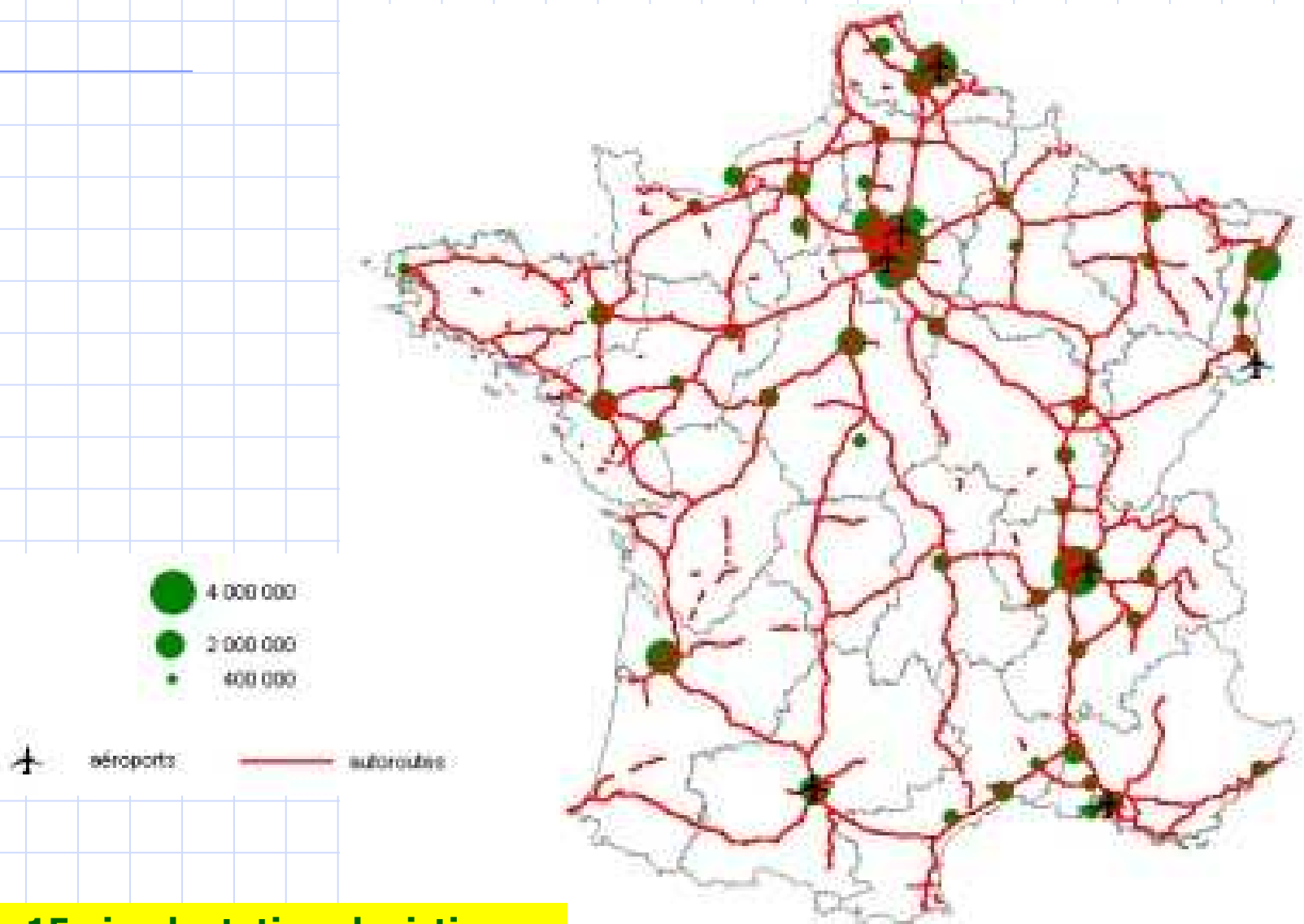
Source : VNF, Observatoire régional du transport fluvial

Le potentiel logistique

Ce potentiel se décompose entre

- La logistique endogène, fort en raison de son très important potentiel productif, de la puissance de son secteur du commerce et de son potentiel démographique.
- La logistique exogène, favorisée par le positionnement géostratégique du territoire, bénéficiant d'un hinterland européen de plusieurs dizaines de millions d'habitants à 200 km, territoire de consommation qui engendre d'importants besoins en logistique de distribution. La proximité du Benelux et de ses ports, des Îles britanniques et de la région parisienne en fait un territoire unique, excellemment desservi par les modes de transport terrestre.

Logistique et métropolisation : un territoire logistique de premier plan (surfaces d'entrepôt par zone logistique)



Les implantations logistiques

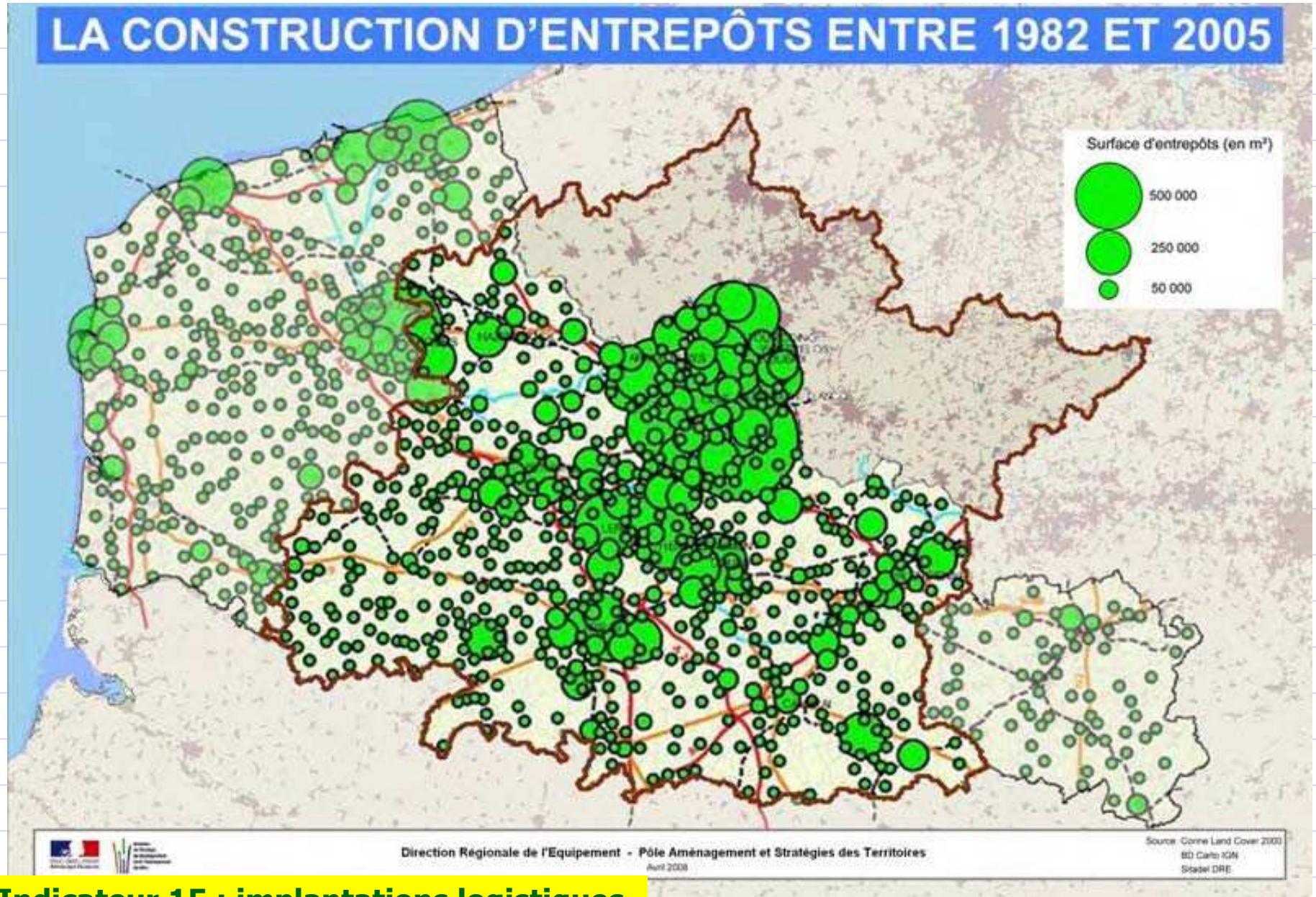
L'implantation des sites logistiques opérationnels est souvent faite dans des conditions improvisées, selon les opportunités locales et sans vision d'ensemble de l'offre immobilière et foncière.

Cela induit

- un mitage territorial, l'atomisation géographique étant défavorable aux modes massifiés alternatifs à la route,
- une relocalisation des fonctions logistiques à l'écart des zones urbaines, du fait des opérateurs privés ou des collectivités,
- une concurrence inter-collectivités et inter-territoires (F/VL/W) souvent stérile à l'échelle de l'AML,
- une mauvaise articulation des fonctions logistiques et transport.

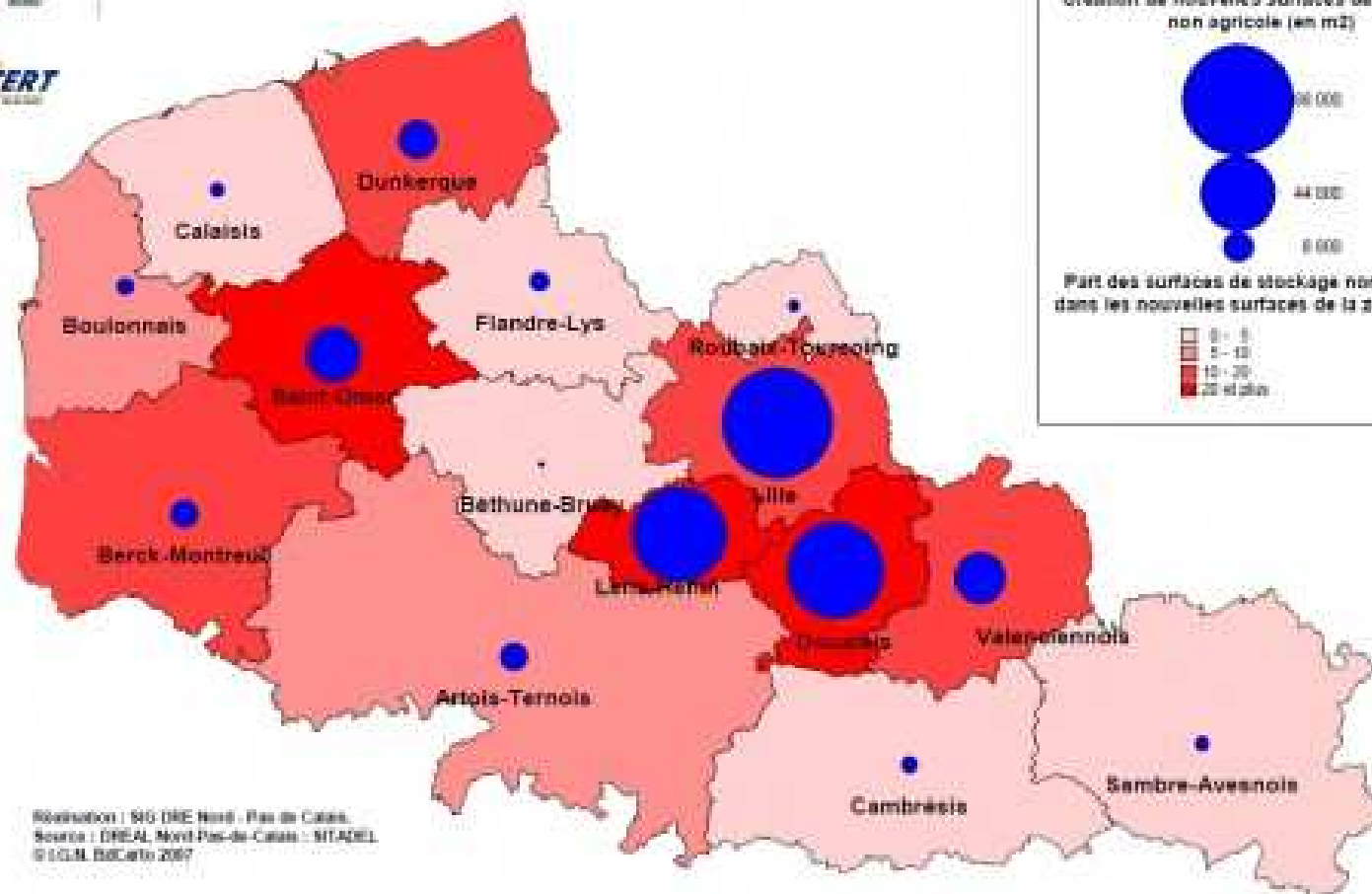
Même si la situation de l'AML est meilleure qu'ailleurs, en raison d'une vision précoce des enjeux logistiques, illustrée par la réalisation de la plate-forme de Dourges, elle est encore largement perfectible.

La dispersion des zones d'activité et des entrepôts freine les possibilités de massification des flux et donc de recours aux modes alternatifs à la route.



Indicateur 15 : implantations logistiques

La création de surfaces de stockage non agricole par zone d'emploi en 2008



Note : Attention, rupture de série à partir de 2008, en raison d'une modification des formulaires de permis de construire. Les données 2008 ne doivent donc pas être comparées avec les données antérieures.

Delta 3 : une réussite de l'AML

Projet conçu à l'échelle de l'AML dès 1992 et mis en service en 2003, la plateforme multimodale s'étend sur 300 ha, à 20 km au sud de Lille. Elle est desservie par l'autoroute A1 avec un échangeur dédié, par voie ferroviaire et par voie fluviale avec le canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut. Elle se compose de trois éléments :

- Un terminal de transport combiné avec deux cours ferroviaires, une cour fluviale et une zone de stockage de 2 500 EVP,
- Trois zones logistiques (pouvant accueillir 330 000 m² d'entrepôts, dont 70 000 m² directement embranchés fer);
- Un centre de services (station service, restauration, hotel, bureau, centre de formation).

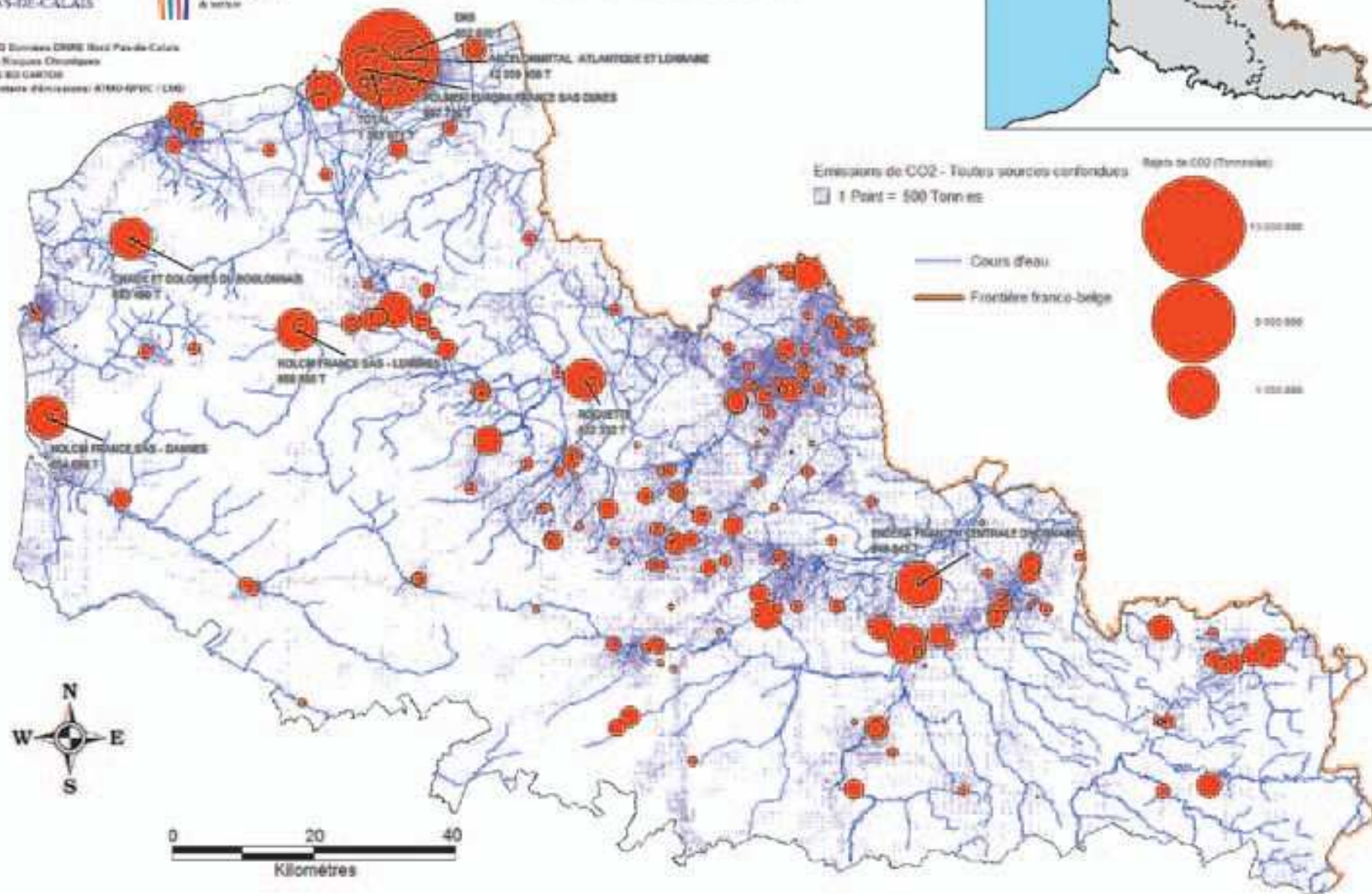
3) Les impacts environnementaux du système de transport de l'AML.

- L'impact environnemental du transport et de la logistique se manifeste selon plusieurs dimensions :
- consommation foncière induite par les infrastructures de transport et la construction d'entrepôts,
 - émissions de gaz à effets de serre
 - émissions de polluants,
 - impact acoustique des infrastructures de transport,
 - accidentologie selon les modes de transport.

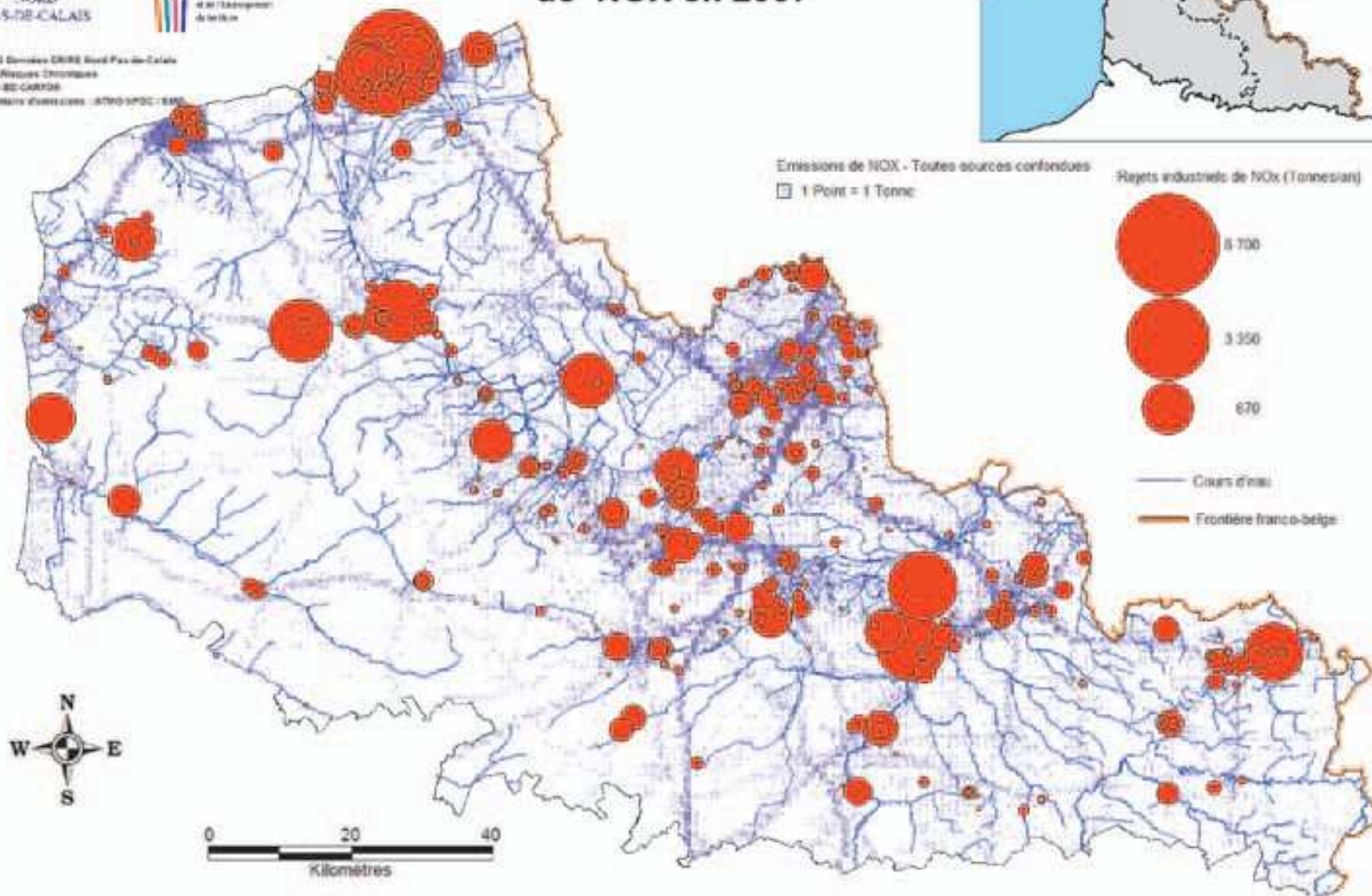
Le secteur des transports c'est :

- 35 % de la consommation totale d'énergie en France (50 % de l'énergie est consommée en ville) et 60 % des importations de pétrole,
- 69 % des émissions de Nox (oxydes d'azote),
- 64 % des émissions de CO (monoxyde de carbone),
- 49 % des émissions de COV (composés organiques volatiles),
- 33 % des émissions de particules en suspension,
- 33 % des émissions de CO₂ (gaz carbonique).

Répartition des rejets industriels de CO₂ en 2007



Répartition des rejets industriels de NOX en 2007



Le diagnostic environnemental de la mobilité

LMCU 2006 (CETE / INRETS pour LMCU – Région – ADEME)

- Les transports sur LMCU en 2006 :
4 430 tonnes de GES émises par jour,
 - 71 % par les déplacements de voyageurs (stables depuis 1998)
 - 29 % par le transport de marchandises (+ 21 % depuis 1998)soit une hausse globale de 45 % des émissions de GES dues aux transports depuis 1990
- Évolution des émissions de GES des trafics d'échange et de transit entre 1998 et 2006
+ 25 % en moyenne, voyageurs et marchandises confondus
- Le trafic routier de marchandises = 84 % des flux et 98 % des émissions de GES du trafic marchandises
- La mobilité interne des résidents (tous modes) = 3/4 des GES voyageurs

Le diagnostic environnemental de la mobilité

LMCU 2006 (CETE / INRETS pour LMCU – Région – ADEME)

- L'automobile toujours utilisée pour plus d'un déplacement sur 2, 54 % des déplacements, 74 % des distances parcourues et 93 % des émissions de GES
- Les transports en commun : 9 % des déplacements, 17 % des distances parcourues et 5 % des émissions de GES
- Les deux-roues motorisés : moins de 1 % des déplacements, mais 8 % des émissions d'hydrocarbures
- Les déplacements liés au travail : 40 % des émissions de GES (pour seulement 20 % des déplacements et 34 % des distances parcourues). Les actifs émettent 3 fois plus de GES que les personnes sans activité professionnelle.
- La géographie des émissions : Un résident périurbain émet 2 fois plus de GES qu'un résident du centre de Lille pour se déplacer.