

Lille, le

- 2 JUIN 2010

0102 NIIR 01

10 JUIN 2010

LA DIRECTRICE GÉNÉRALE DES SERVICES
Marie-Caroline BONNET-GALZY

Monsieur Pierre STUSSI

Sécrétaire général pour les affaires régionales
SGAR

Préfecture de Région Nord Pas de Calais
12 rue Jean Sans Peur
59800 LILLE

Réf. : EC/SL/EMJDA/10-089
SGAR
10-089 LE

03 JUIN 2010

① : 03.20.21.37.29

Dest.	Alt.	Info.
DREAL	✓	

1er ER
VP
JM, JCH

OBJET : Démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'aire métropolitaine lilloise – Transmission de documents au titre de la phase d'état des lieux.

Monsieur le Secrétaire Général,

Dans le cadre de la première étape liée à la démarche préparatoire à un cadre de cohérence pour l'aménagement et les transports sur l'aire métropolitaine de Lille, je souhaite vous transmettre en pièce jointe, les éléments d'études et de diagnostic menés par les services de Lille Métropole Communauté Urbaine.

L'ampleur des travaux de collecte des données et de traduction graphique est notable. Je souhaite que nous parvenions rapidement à des propositions plus stratégiques d'identification des enjeux et de débats collectifs autour de ceux-ci.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire Général, en mes sentiments les meilleurs.

DATE :	Courrier signalé	DREAL	Nord-Pas-de-Calais	Directeur	B Bour-Despizez	Ph. Josch	Y. Lalaut	Risques	PMPP	ELAT	Conn. Evaluation	Transp. Véhicules	Dépl. Intern. Inf.	SG	Communication	MSPR Pn R	PSI gest.adm.compt.	PSI juridique	Information

- 2 CD ROM
- Liste des documents transmis sur CD ROM

Marie-Caroline BONNET-GALZY
Directrice Générale des Services

Marie-Caroline BONNET-GALZY

Lille Métropole - Transmission des documents par axe thématique pour les besoins de l'état des lieux réalisé par la DREAL au titre de la démarche préparatoire à un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports sur l'aire métropolitaine lilloise

Thème → développement durable		
	3 fichiers	87 4964
10C0270_texte délibération.pdf	Texte de la délibération cadre	88 761
10C0270_TEXTE ORIENTATION.pdf	Texte d'orientation	539 457
10C0270_ANNEXE AU TEXTE ORIENTATION.pdf	Annexe au texte d'orientation	246 746
Thème → développement économique		
	13 fichiers	13 092 312
09C0181_texte délibération.pdf	Plan métropolitain de développement économique ■ Texte de la délibération cadre	146 782
09C0181_delib PMDE2 - fiches actions.pdf	PMDE ■ Fiches actions	2 736 814
09C0181_delib PMDE2 - annexe document introductif VF.pdf	PMDE ■ Synthèse introductory	443 478
09C0181_delib PMDE2 - annexe charte d'engagement.pdf	PMDE ■ Charte d'engagement des acteurs économiques	50 605
09C0181_delib PMDE2 - contractualisation Région VF.pdf	PMDE ■ contractualisation Région	19 963
09C0181_chiffres clés éco métropo.pdf	PMDE ■ Chiffres clés	293 193
carte projets 1000 ha.pdf	Carte du projet « 1000 hectares » de foncier économique	3 388 409
Note tertiaire LMCU.pdf	Note sur la stratégie de régulation de l'offre en immobilier tertiaire	58 474
KATALYSE - LMCU - 1000 ha - rapport PHASE 1 FINAL.pdf	Étude de programmation économique en phase avec les tendances du marché ■ rapport phase 1	2 313 702
LMCU-K 1000ha - RAPPORT PHASE 2 amendé – 120 309.pdf	Étude de programmation économique en phase avec les tendances du marché ■ rapport phase 2	2 865 023
CCP Etat des lieux logistique AML.pdf	Cahier des charges pour la constitution d'un état des lieux de l'activité logistique du transport de marchandises dans l'aire métropolitaine de Lille	775 869
Thème → Gouvernance des contrats de territoire		
	7 fichiers	1 017 440
10C0019_texte délibération.pdf	Gouvernance des contrats de territoire ■ texte de la délibération cadre	228 934
10C0019_Maquette Definitive.pdf	Contrats de territoire	5 592 030
10C0019_Assainissement CN.pdf	Récapitulatif des opérations	72 700

Nom du fichier	Contenu	Taille en octets
09C0139_PLAN 3.pdf	Les deux axes tram-train mis en études approfondies	3 197 736
09C0139_PLAN 4.pdf	Itinéraires envisagés de liaisons transversales bus	3 088 784
Thème → Plan de déplacements urbains (PDU2)	10 fichiers	123 355 791
10C0244_texte délibération.pdf	Révision du Plan de Déplacements Urbains - PDU 2010 - 1er arrêt du projet	277 749
10C0244_PDU2010_PROJETdePDU.pdf	Projet de PDU 2010	19 747 063
10C0244_PDU2010_PROJETdePDU_SYNTH.pdf	Synthèse du projet de PDU 2010	3 018 891
10C0244_PDU2010_Etat des lieux.pdf	Etat des lieux - diagnostic	7 871 680
10C0244_PDU2010_Evaluation_enviro.pdf	Evaluation environnementale	9 001 178
10C0244_PDU2010_Annexe_accessibil.pdf	Annexe accessibilité	3 012 568
10C0244_PDU2010_SD_HIERARCHIE_VOI.pdf	Schéma directeur de hiérarchisation du réseau de voirie - cartographie	19 133 163
10C0244_PDU2010_SD_MODERATION_VIT.pdf	Schéma directeur de modération de la vitesse - cartographie	18 807 150
10C0244_PDU2010_SD_TRANSPORTS_COL.pdf	Schéma directeur des transports collectifs - cartographie	18 474 593
10C0244_PDU2010_SD_VELOS.pdf	Schéma directeur cyclable - cartographie	24 011 756
Thème → Politique locale de l'habitat	1 fichier	123 355 791
08C0550_texte délibération.pdf	Délibération cadre de la politique de l'habitat	6 991 062
Thème → Projet communautaire	7 fichiers	12 776 304
Introduction.pdf	Projet de mandat « vivre ensemble notre euro-métropole » ■ introduction	580 892
partie#1.pdf	Partie 1 : Inventer la forme urbaine de l'Euro-métropole du XXI ^e siècle	6 139 544
partie#2.pdf	Partie 2 : Faire de la qualité la marque de Lille Métropole	3 584 891
partie#3.pdf	Partie 3 : Renforcer l'identité des territoires et les réunir par le projet métropolitain	667 627
partie#4.pdf	Partie 4 : Donner à l'Euro-Métropole sa pleine dimension régionale, européenne et internationale	670 905
partie#5.pdf	Partie 5 : Notre méthode : une nouvelle gouvernance	916 461
partie#6.pdf	Partie 6 : Trouver de	215 984

LES ÉCHANGES DE PERSONNES ENTRE LMCU ET LA BELGIQUE

1. Les échanges de personnes entre LMCU et l'extérieur
2. Nature des échanges de personnes entre LMCU et la Belgique
3. Flux routiers et fréquentation des transports publics entre LMCU et la Belgique

Synthèse

- Un jour moyen de semaine, 648 000 déplacements sont réalisés en échange avec LMCU (une extrémité dans la communauté urbaine, l'autre à l'extérieur de la communauté urbaine). Cela représente 14% des 4 678 000 déplacements tous modes confondus réalisés dans LMCU ou en échange avec LMCU.
- 35% de l'échange, soit 224 000 déplacements, est effectué par des habitants de la communauté urbaine («échange sortant»). Les deux tiers des déplacements d'échange sont donc réalisés par des non-résidents de LMCU («échange entrant»).
- Si près de deux déplacements d'échange sur trois sont effectués avec le reste de la Région, l'importance des échanges avec la Belgique (25%) surtout avec la frange frontalière (100 000 déplacements sur les 160 000) est à souligner. Ces échanges avec la Belgique sont surtout le fait des résidents LMCU puisque 42% de l'échange sortant est réalisé avec la Belgique. Le poids des belges dans l'échange entrant est beaucoup plus faible (16% de ce type de déplacements). Les habitants de LMCU se déplacent nettement plus vers la Belgique frontalière (72 000 déplacements) que les Belges frontaliers ne le font vers LMCU (28 000 déplacements). Pour les autres types d'échange, l'échange entrant est toujours deux à trois fois plus élevé que l'échange sortant.
- Les échanges avec le reste de la France sont non négligeables (8% à 9%) contrairement à l'échange avec les autres pays étrangers (moins de 1%).
- Les échanges sont réalisés majoritairement sur des distances relativement courtes :
 - 39% de l'échange est réalisé à l'intérieur du « bassin de vie » de la Métropole (LMCU, péri-métropolitain, Belgique frontalière) ;
 - 25% est réalisé avec les arrondissements limitrophes de l'arrondissement de Lille (Dunkerque, Lens, Béthune, Douai et valenciennes) ;
 - 36% de l'échange est d'origine ou de destination plus lointaine.
- Si « l'échange lointain » pèse sensiblement le même poids pour l'échange entrant et sortant, l'échange sortant se fait bien plus souvent (46%) au sein du bassin de vie de la Métropole que l'échange entrant (35%).
- La voiture est le mode largement dominant (81%) pour réaliser des déplacements d'échange avec un faible taux d'occupation (1,30 personnes par voiture). Le poids de la voiture est sensiblement le même pour l'échange entrant et l'échange sortant. Les modes de proximité sont plus présents pour l'échange sortant du fait essentiellement de l'importance des échanges avec la Belgique frontalière, échanges qui sont souvent des déplacements de proximité.
- Le train est nettement plus présent pour l'échange entrant (13% contre 7% pour l'échange sortant). Au sein du train, on peut estimer que le TGV représente environ 40% de l'échange sortant et 35% de l'échange entrant.
- Les habitants de LMCU sortent de la métropole et les habitants de l'extérieur y viennent avant tout pour travailler soit sur le lieu de travail habituel (70%) soit pour affaires professionnelles (30%) mais la part du travail est beaucoup plus forte pour l'échange entrant (55% contre 39%). La deuxième raison est la réalisation d'un achat : si le poids des achats est plus important dans l'échange sortant (17% contre 12%), le nombre de déplacements pour achats est plus élevé en entrée qu'en sortie (23 000 personnes viennent faire des achats dans LMCU, 18 000 habitants de LMCU vont faire des achats hors LMCU).
- Trois fois sur quatre, le voyageur débute son déplacement aller à partir de son domicile aussi bien pour l'échange sortant que pour l'échange entrant.
- L'échange sortant est quasi-stable de 1998 à 2006: c'est la croissance des déplacements d'échange entrant (+38%) qui explique la croissance du trafic sur les pénétrantes de l'agglomération

- Depuis 1998 le poids de la Belgique (principalement) vers la Wallonie et la Flandre frontalière comme destination de l'échange sortant s'est renforcé (+15%), alors que les flux vers le reste de l'arrondissement de Lille sont stables. Ceux vers le périphérique lillois, l'Île de France, le reste de la France et l'étranger sont légèrement croissants alors que les flux vers le reste du Nord (-30%) et le Pas de Calais (-15%) régressent.
- En moyenne chaque habitant de LMCU réalise 0,22 déplacements d'échange par jour mais, logiquement, les habitants des secteurs périphériques de la communauté urbaine de Lille en réalisent plus (0,51 pour les habitants du secteur d'Armentières, 0,47 pour les habitants du sud-ouest de la communauté et 0,37 pour les habitants de la banlieue de Tourcoing).
- 10% des habitants de LMCU effectuent au moins un déplacement d'échange un jour moyen de semaine. Le profil de ces personnes est particulier avec une sur-représentation d'actifs (64% contre 42% en moyenne). Toutes les autres catégories sont deux fois moins représentées sauf les étudiants et les demandeurs d'emploi dont la part est proche de la moyenne. Les personnes effectuant des déplacements d'échange sont surtout des personnes ayant entre 25 et 49 ans. La part des jeunes de moins de 18 ans et de personnes âgées de plus de 64 ans est faible.
- En étendant le périmètre d'observation à l'arrondissement de Lille, on constate qu'un jour moyen de semaine, environ 615 000 déplacements sont réalisés en échange avec l'arrondissement de Lille. 271 000 de ces déplacements d'échange sont effectués par des habitants de l'arrondissement de Lille (« échange sortant ») soit 44% de l'échange (contre 35% pour l'échange LMCU). Ce chiffre est inférieur à celui de l'échange LMCU (648 000 déplacements) car il faut retrancher les échanges entre LMCU et le reste de l'arrondissement de Lille et ajouter les déplacements d'échange réalisés par des habitants du périphérique lillois ainsi que les déplacements d'échange avec le reste de l'arrondissement de Lille réalisés par des personnes ne résidant pas dans le périphérique lillois.
- À l'échelle de l'arrondissement, les échanges entrant et sortant sont bien plus équilibrés qu'à l'échelle LMCU du fait à la fois du déséquilibre des flux d'échange entre LMCU et le reste de l'arrondissement et du déséquilibre des échanges entre le reste de l'arrondissement et le hors arrondissement. Si on se limite aux seuls déplacements en voiture, on est encore plus proche de l'équilibre (55%, 45%).