

Démarche préparatoire pour un cadre de cohérence de l'aménagement et des transports pour l'aire métropolitaine lilloise

GT 3 : Armature des transports

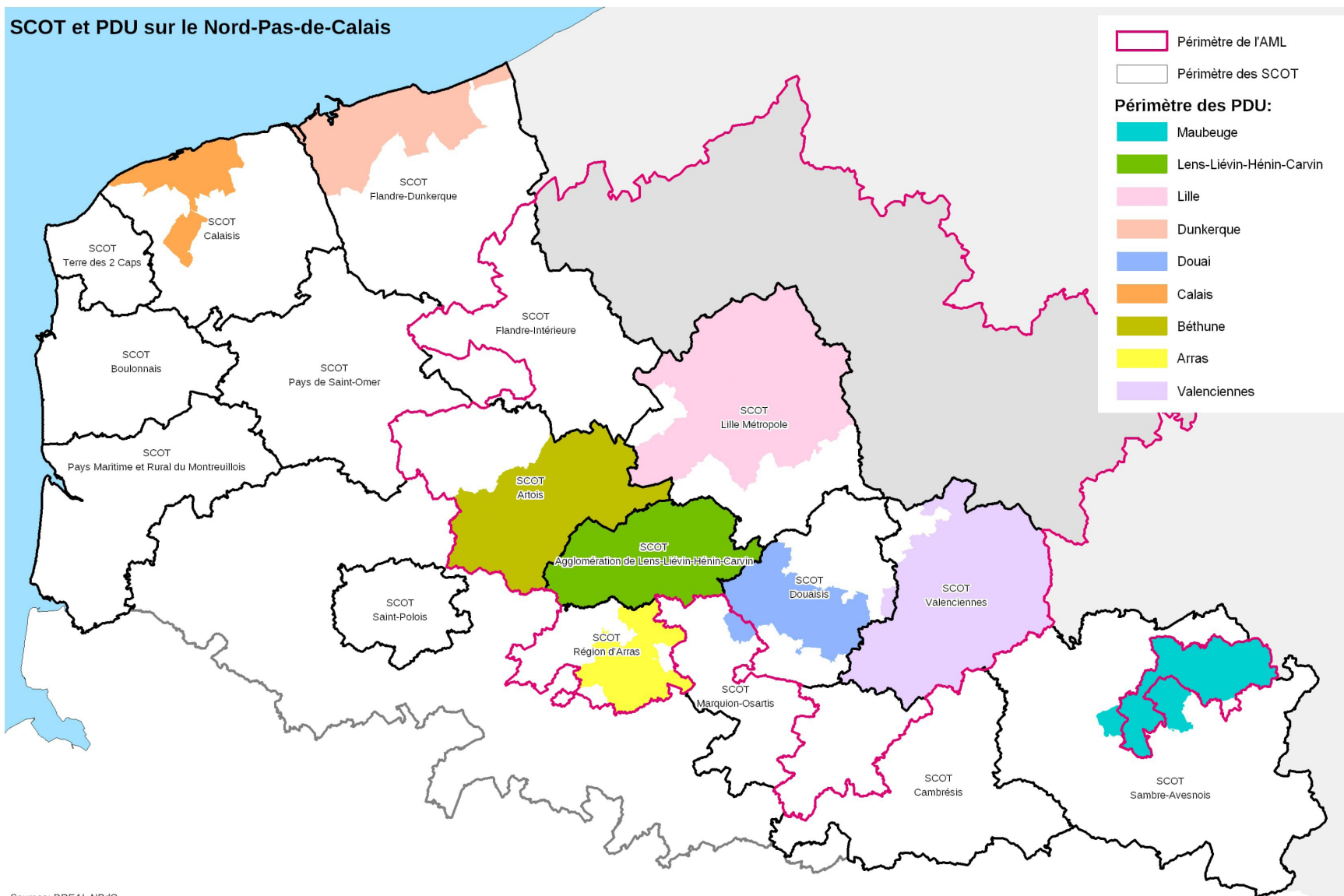
État des lieux :

Annexe cartographique

(document de travail), 2 juillet 2010

Les PDU et les SCOT

SCOT et PDU sur le Nord-Pas-de-Calais



Sources: DREAL NPdC
DIACT
©IGN - Bd Carto 2007

février 2010

Thème 1 : articulation des compétences

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

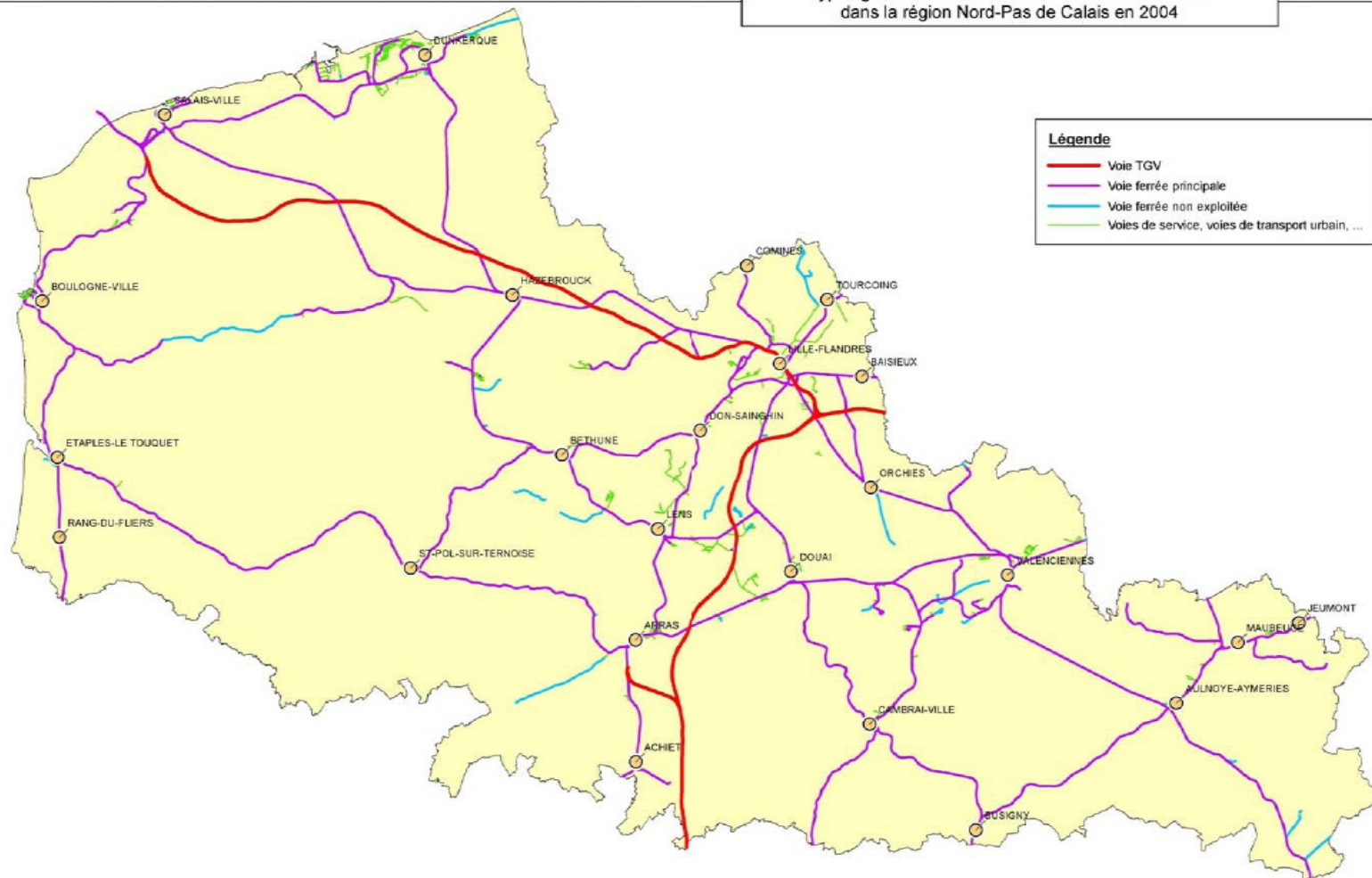


Thème 2 : accessibilité externe

Typologie des infrastructures ferroviaires existantes
dans la région Nord-Pas de Calais en 2004

Légende

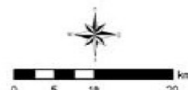
- Voie TGV
- Voie ferrée principale
- Voie ferrée non exploitée
- Voies de service, voies de transport urbain, ...



Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002
- Infrastructures ferroviaires : © IGN - BD Topo © 2004

Autorisation IGN N° 60.06011

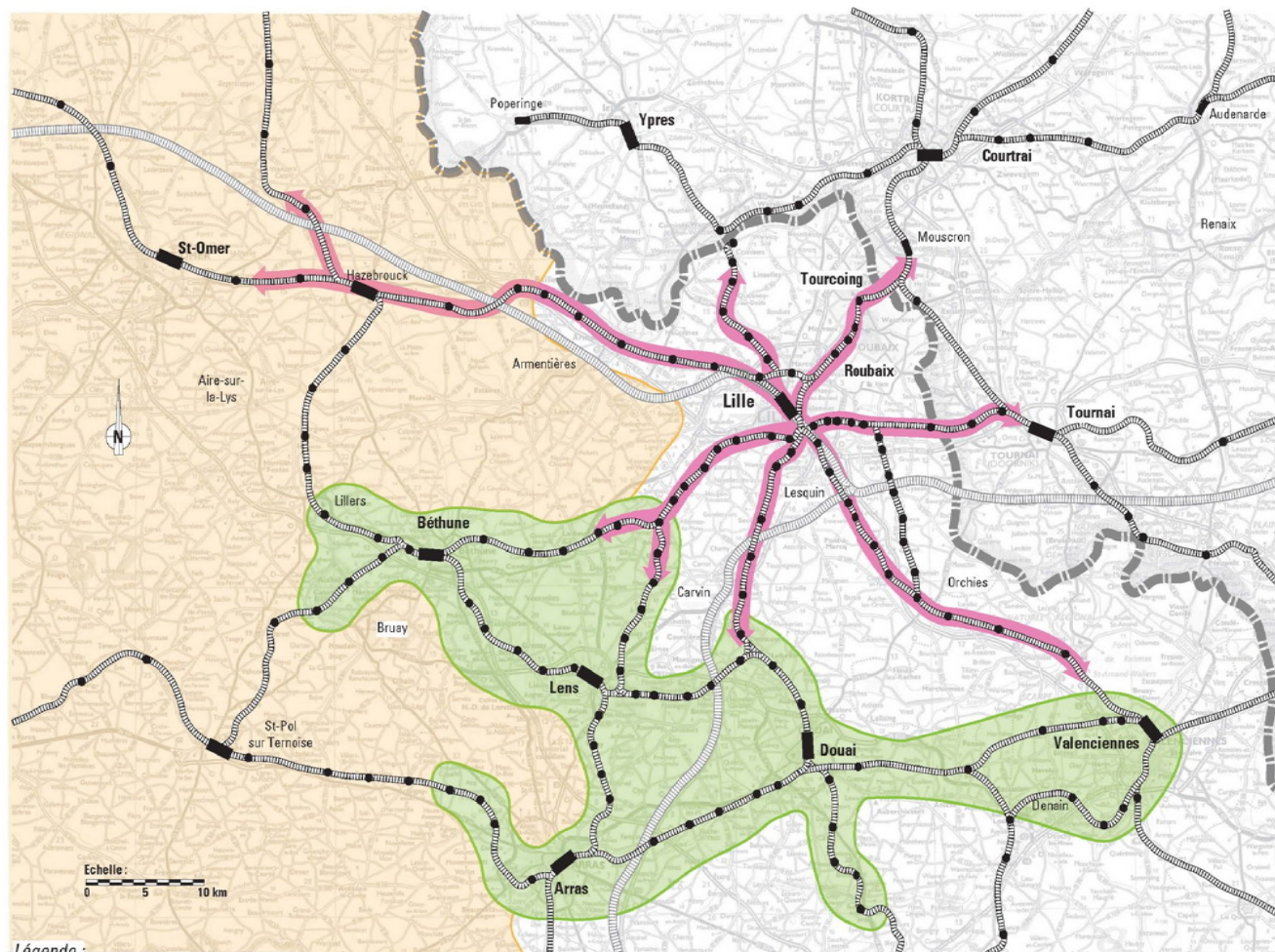
Réf. : DTRJT - PET-JT - Types infrastructures ferrées 2004 - 040406.mxd



Réalisation : Direction des Transports - Mars 2006



Infrastructure ferrovoaire à disposition

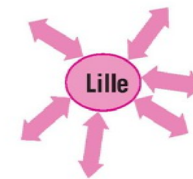


Légende :

- 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



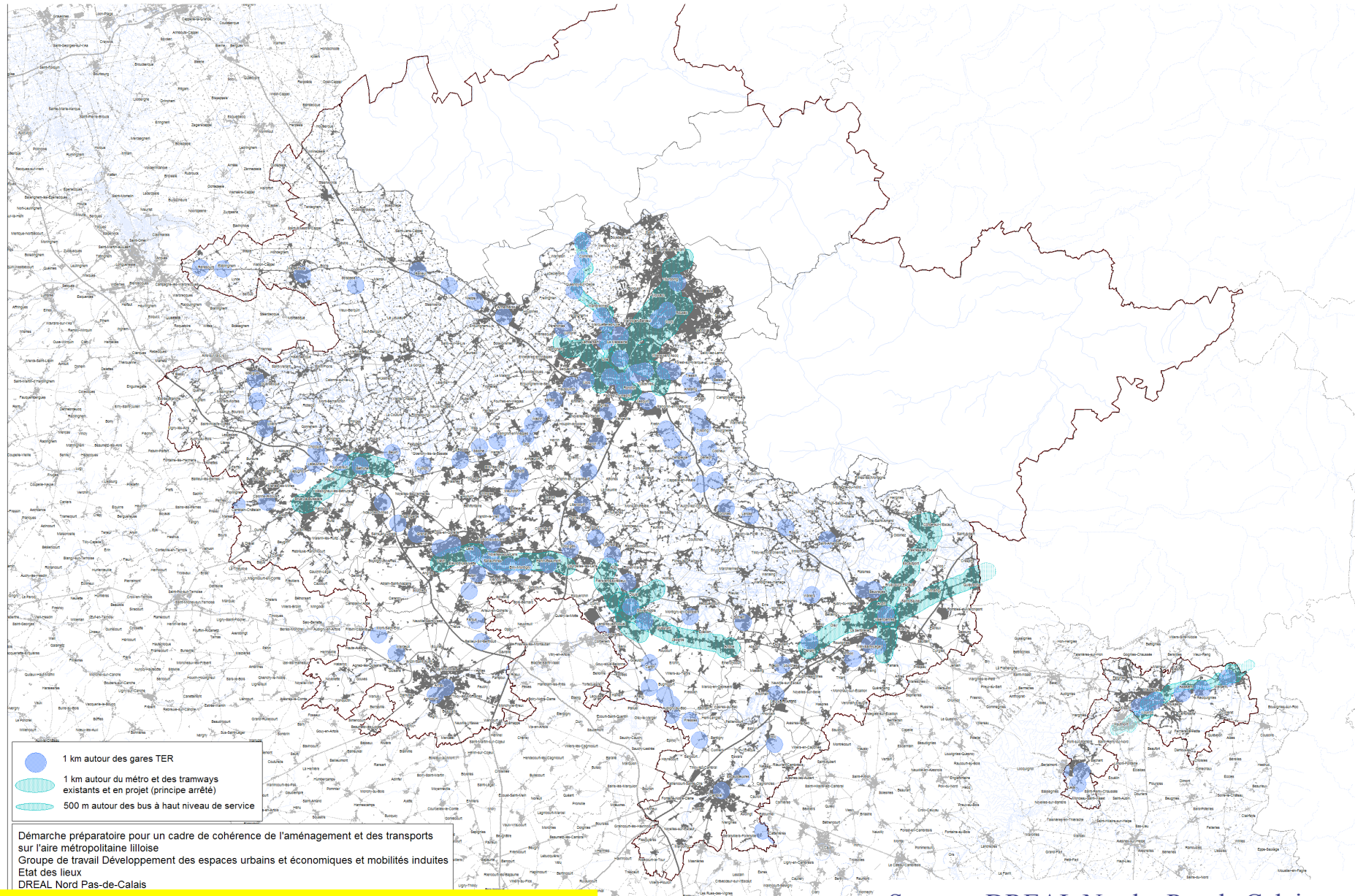
Le secteur Ouest (Hazebrouck, St-Pol,...) a une densité de population nettement plus faible. Il est moins bien desservi par le réseau ferroviaire

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

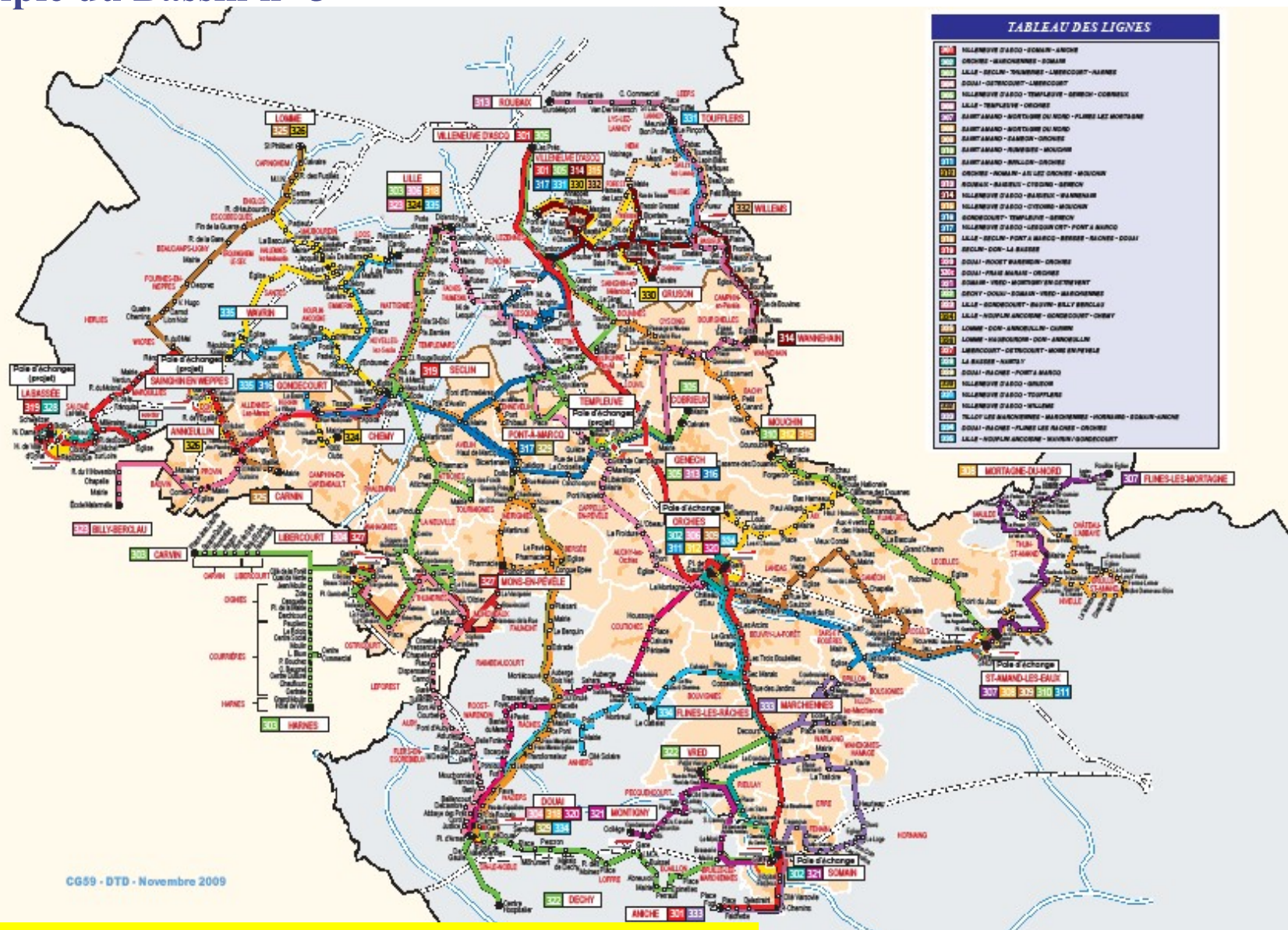
Thème 3-2 : accessibilité interne (fer)

Source : Diagnostic du système de transport de l'AML (SPIRE Transitec)

Territoires situés à proximité des gares et points d'arrêt du TER et des TCSP

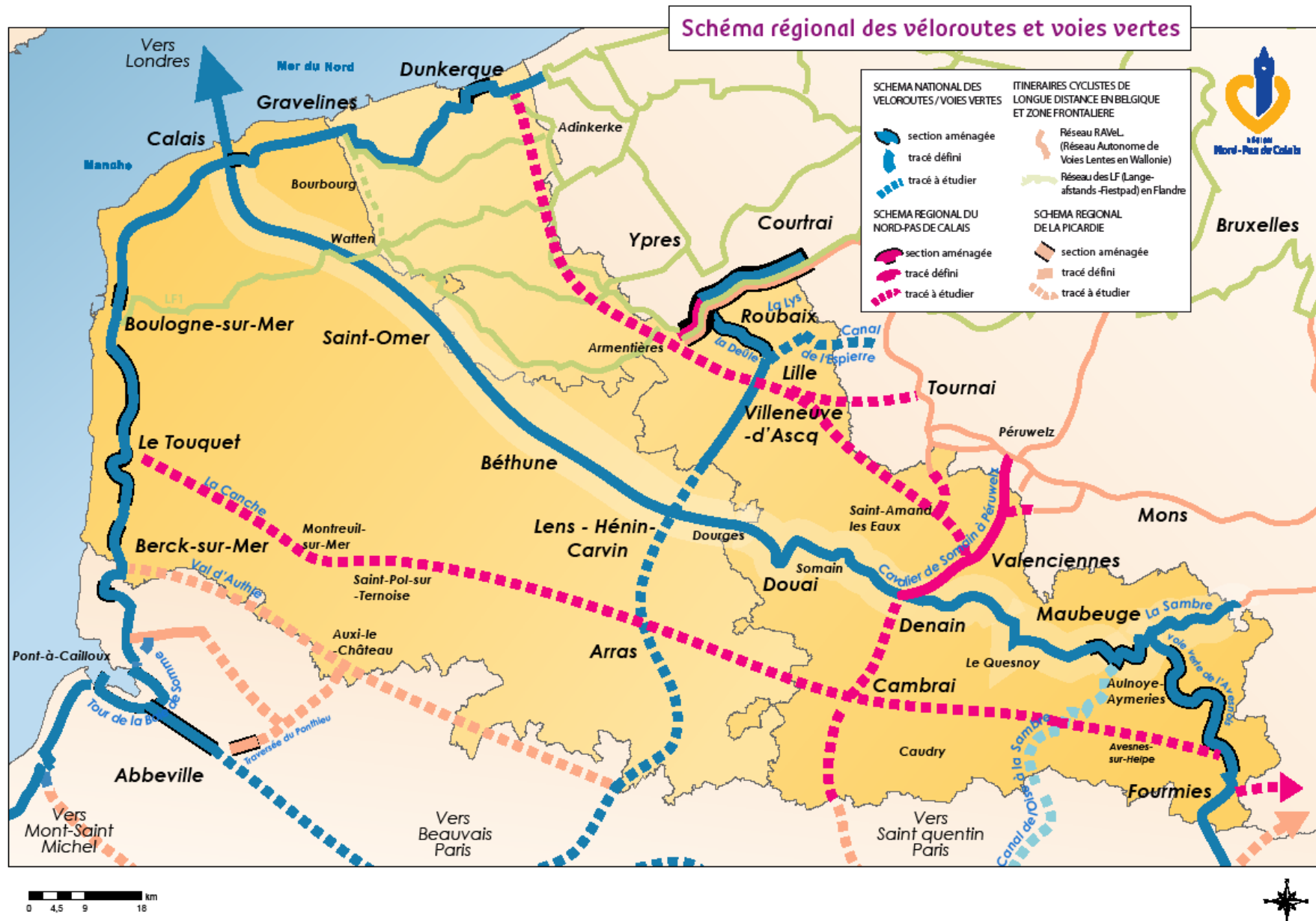


Le réseau d'autocars « Arc en ciel » organisé par le Conseil Général du Nord : exemple du Bassin n° 3

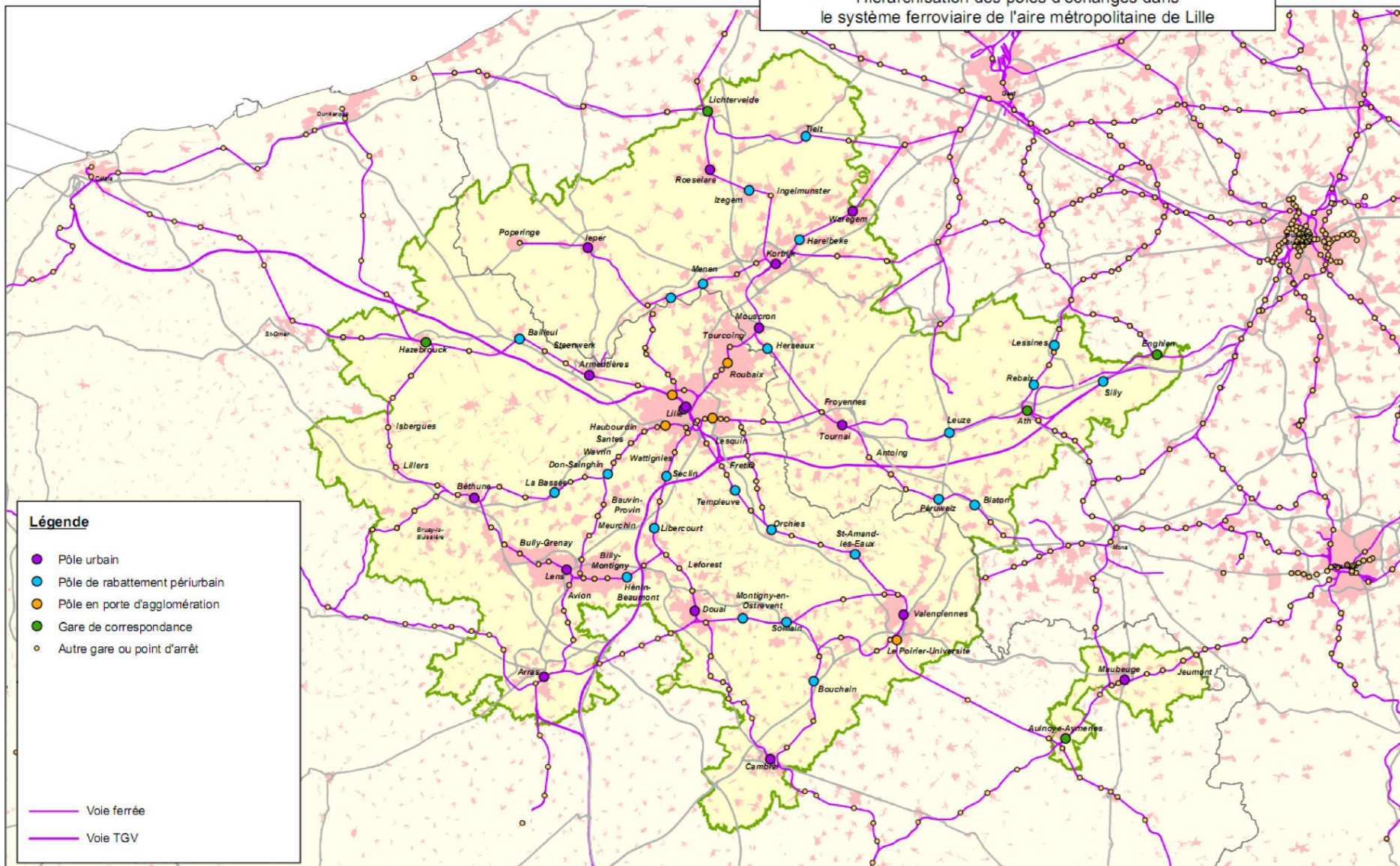


CG59 - BTD - Novembre 2009

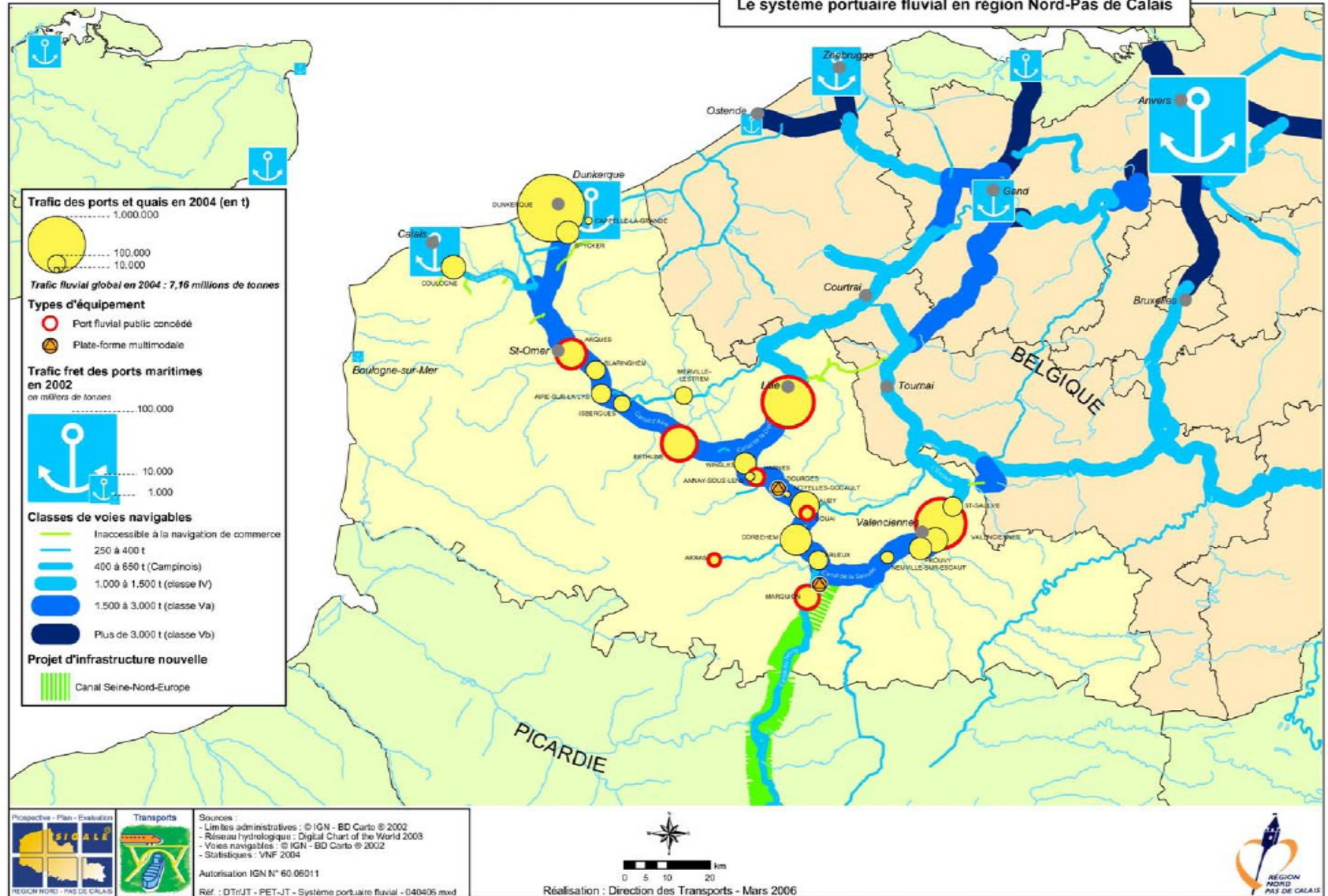
Thème 3-3 : accessibilité interne (TCSP, autobus, autocars)

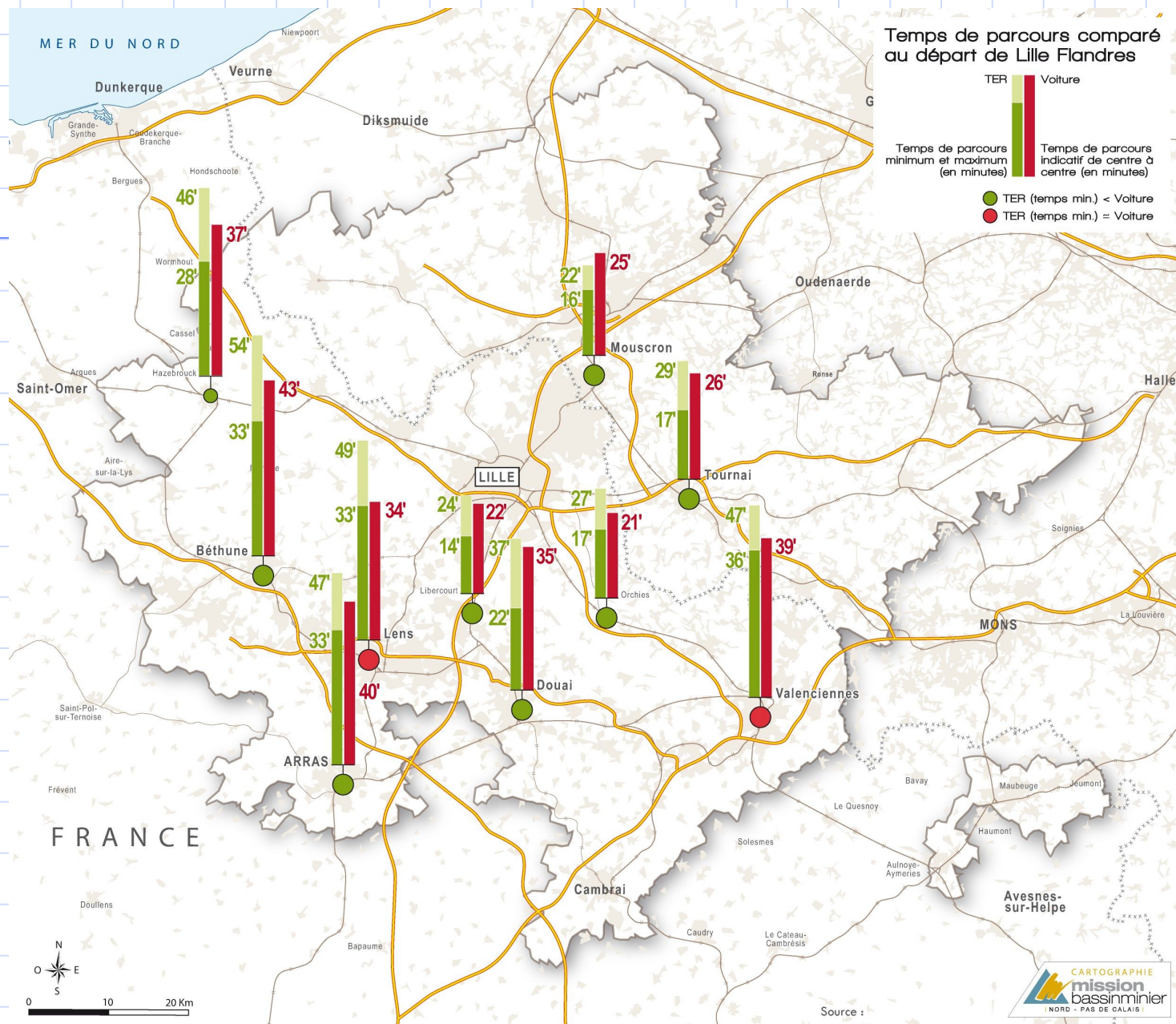


Hiérarchisation des pôles d'échanges dans le système ferroviaire de l'aire métropolitaine de Lille

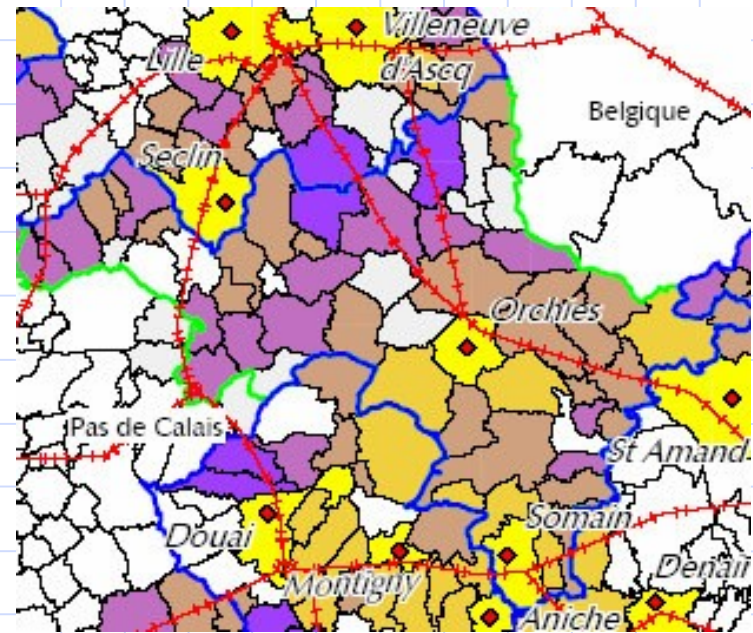
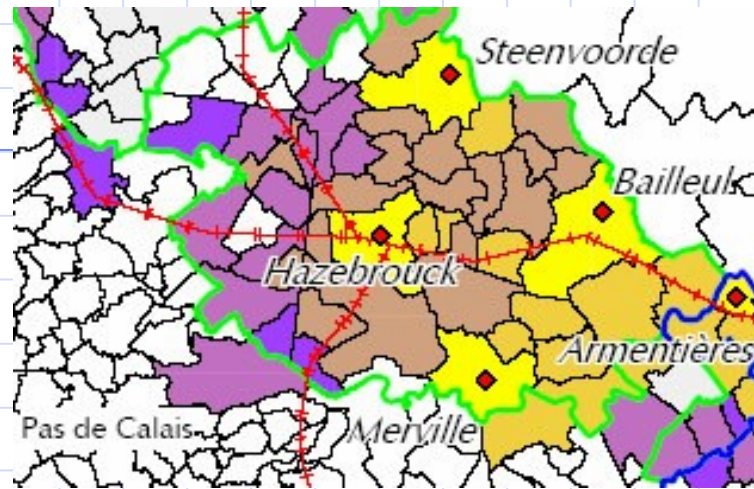


Le système portuaire fluvial en région Nord-Pas de Calais

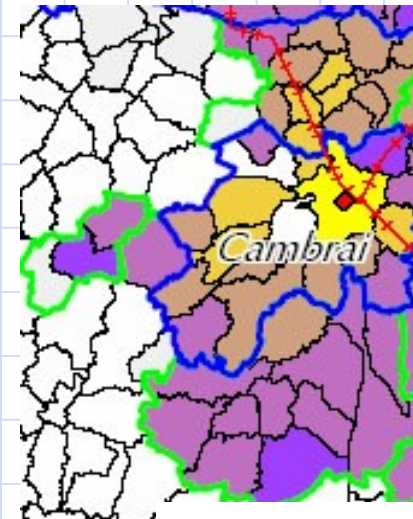




Le réseau d'autocars « Arc en ciel » : temps d'accès aux principaux pôles d'attraction pour chaque commune

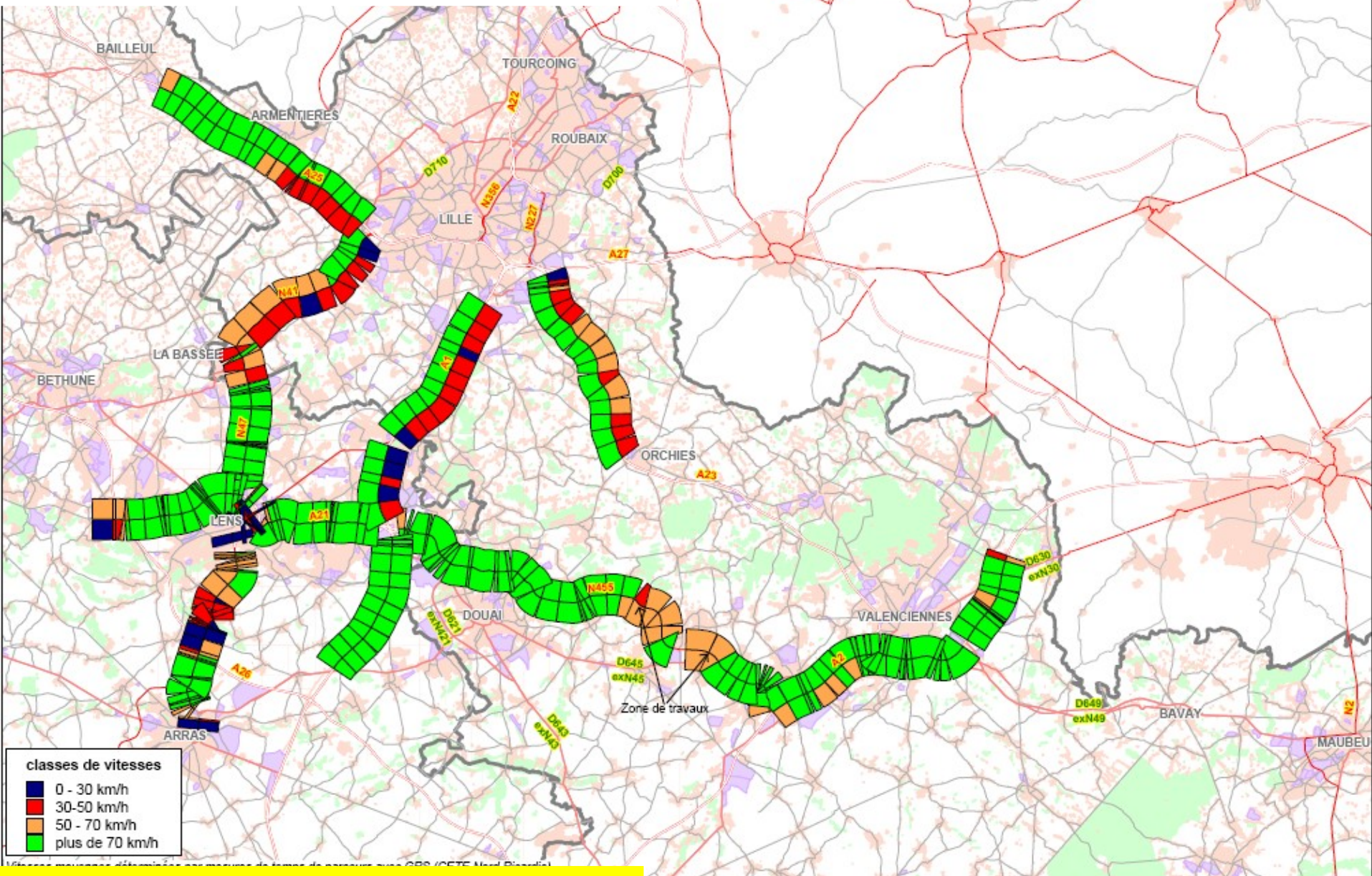


Temps d'accès à l'un des pôles

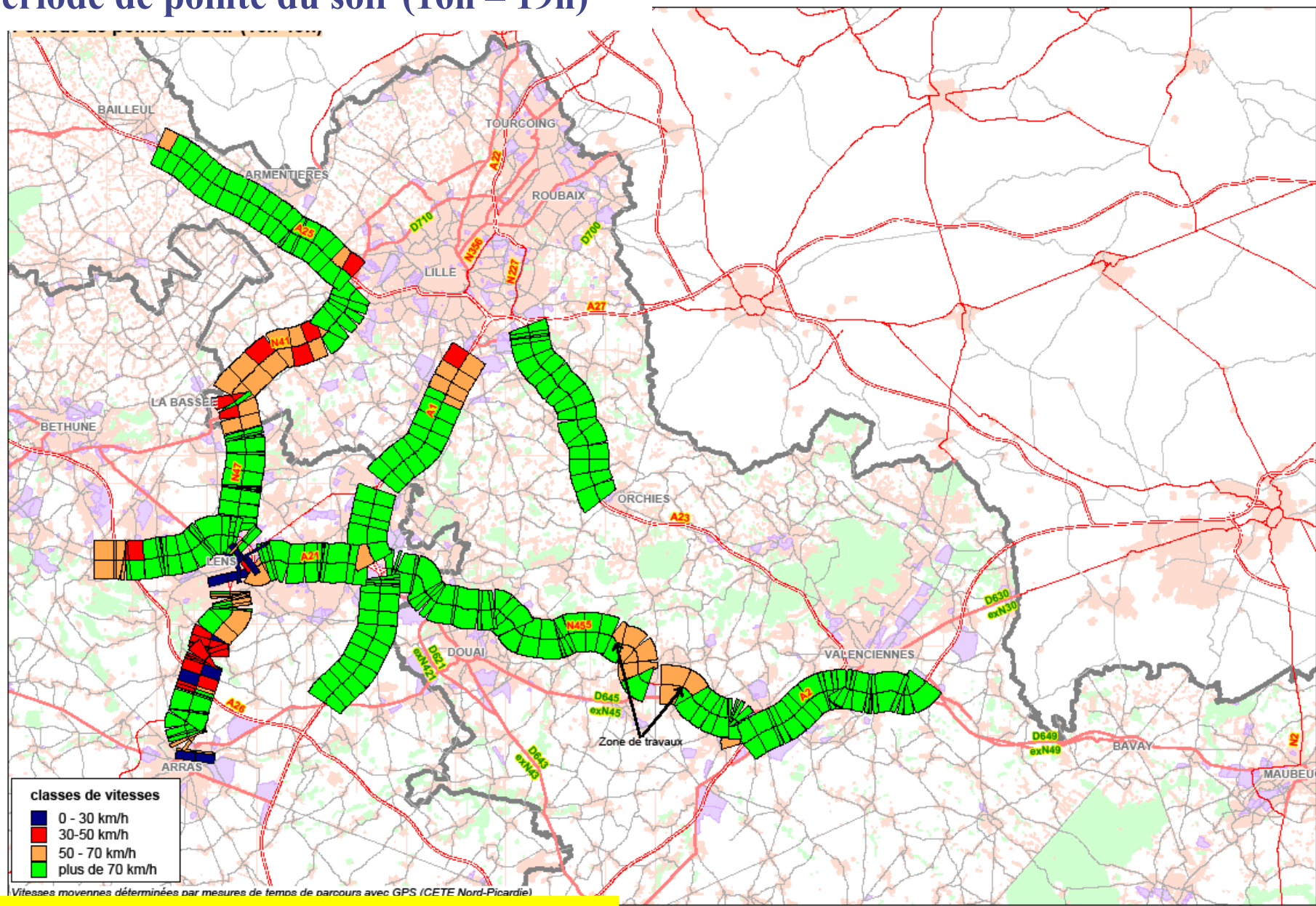


Source : étude de mobilité sur le département du Nord (CG59)

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

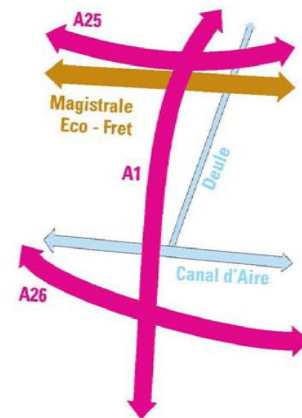
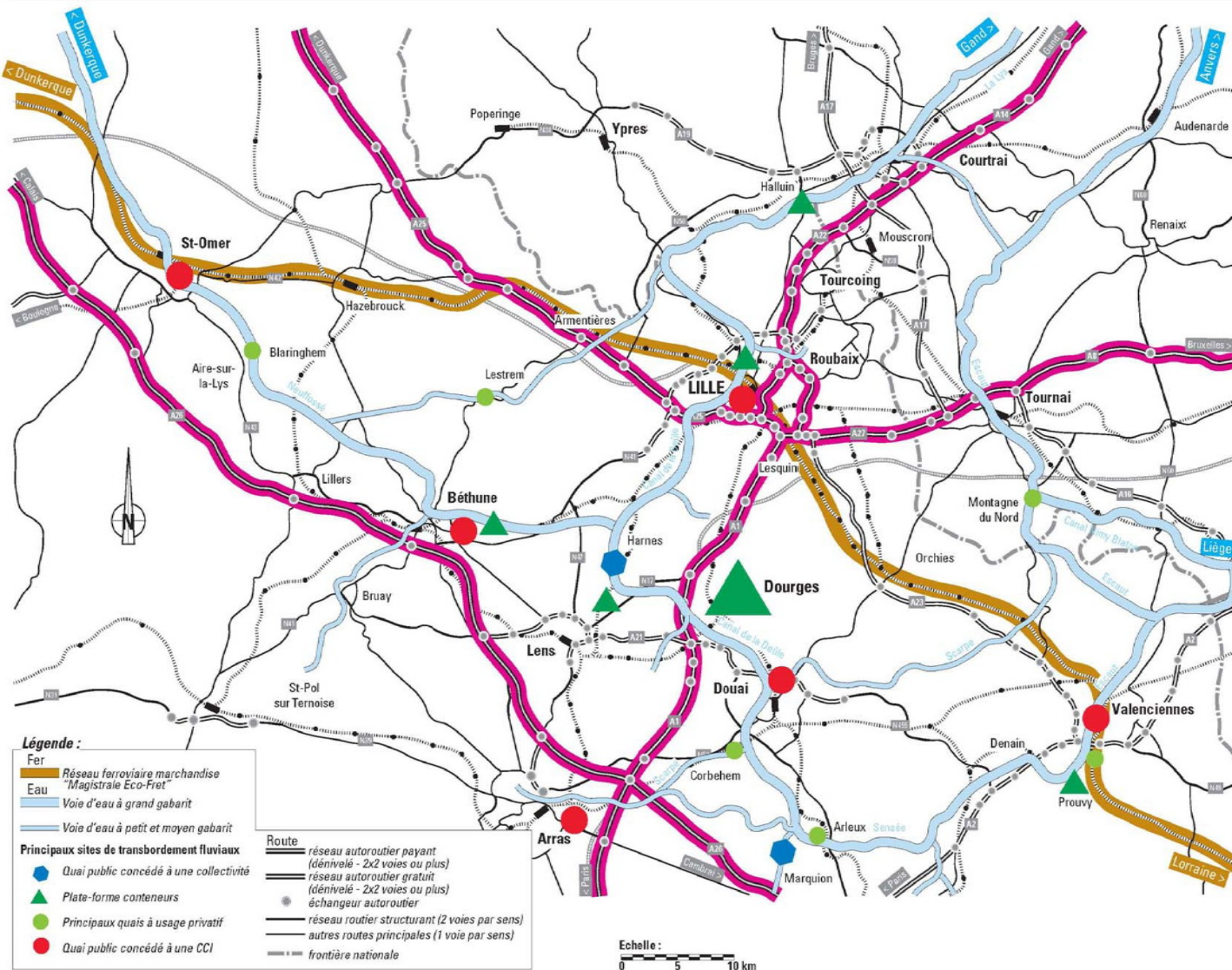


Vitesses moyennes sur autoroutes en période de pointe du soir (16h – 19h)



Thème 5 : niveau de service (route)

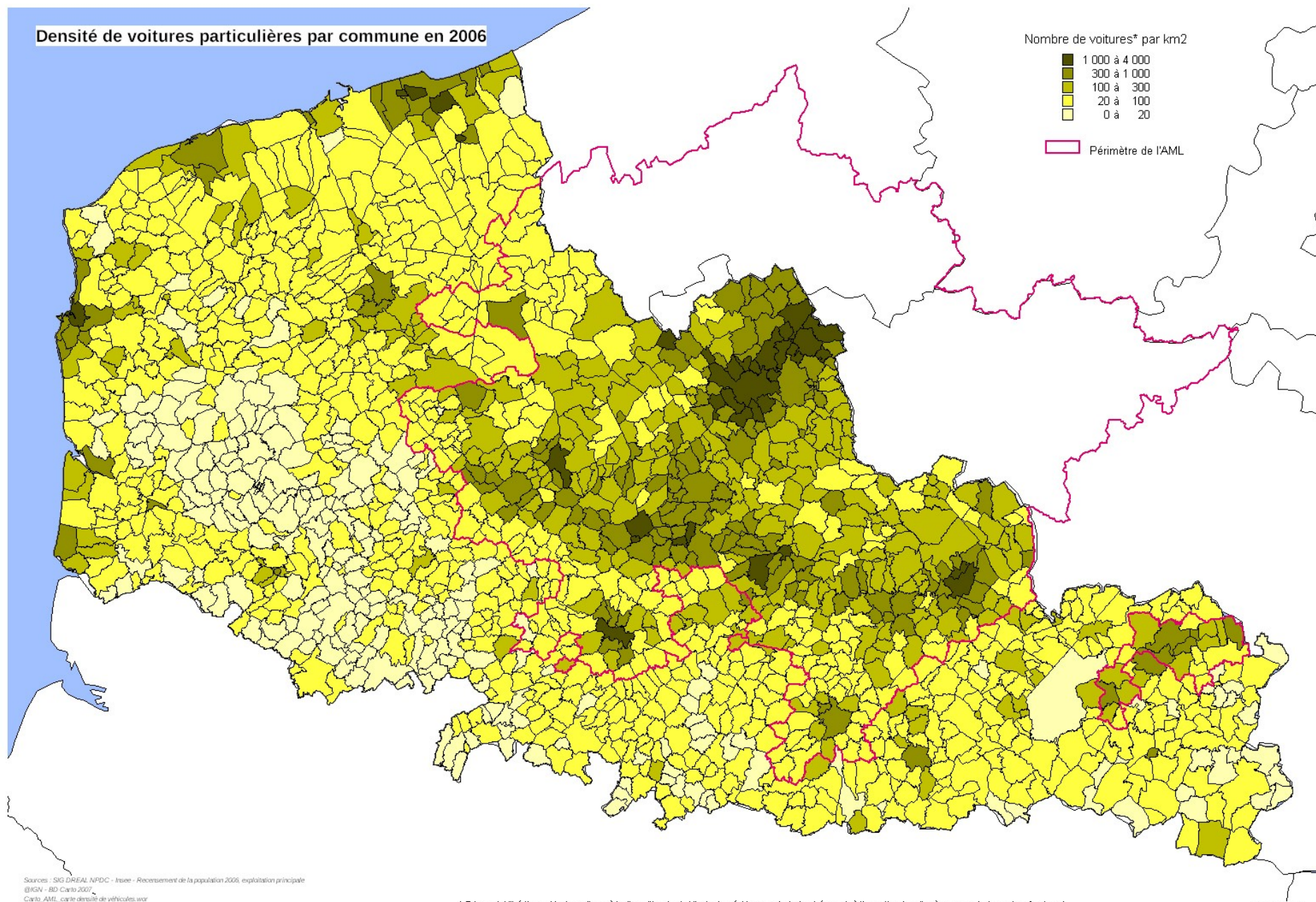
Notions d'offre de transport marchandises



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

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

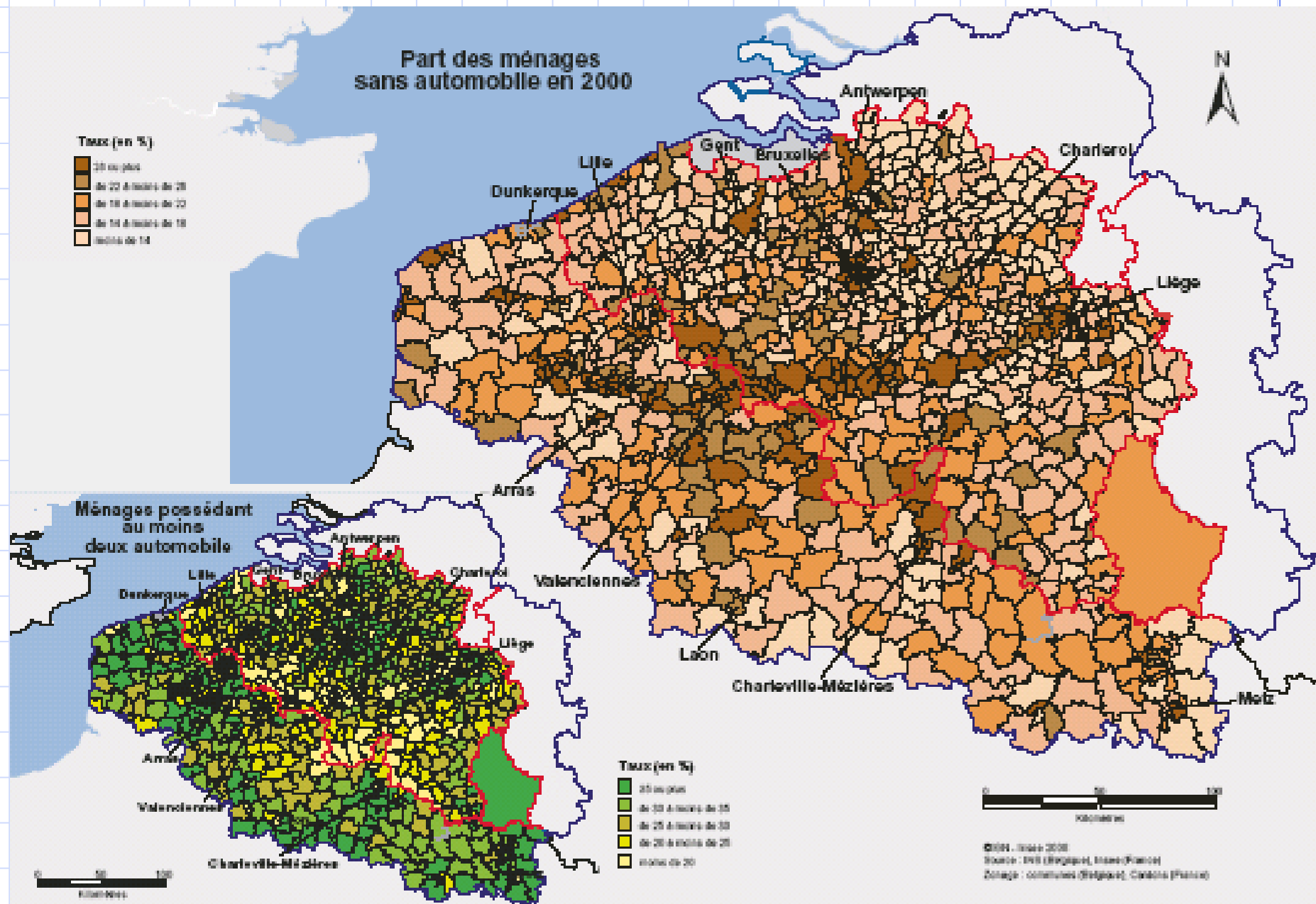
Densité de voitures particulières par commune en 2006



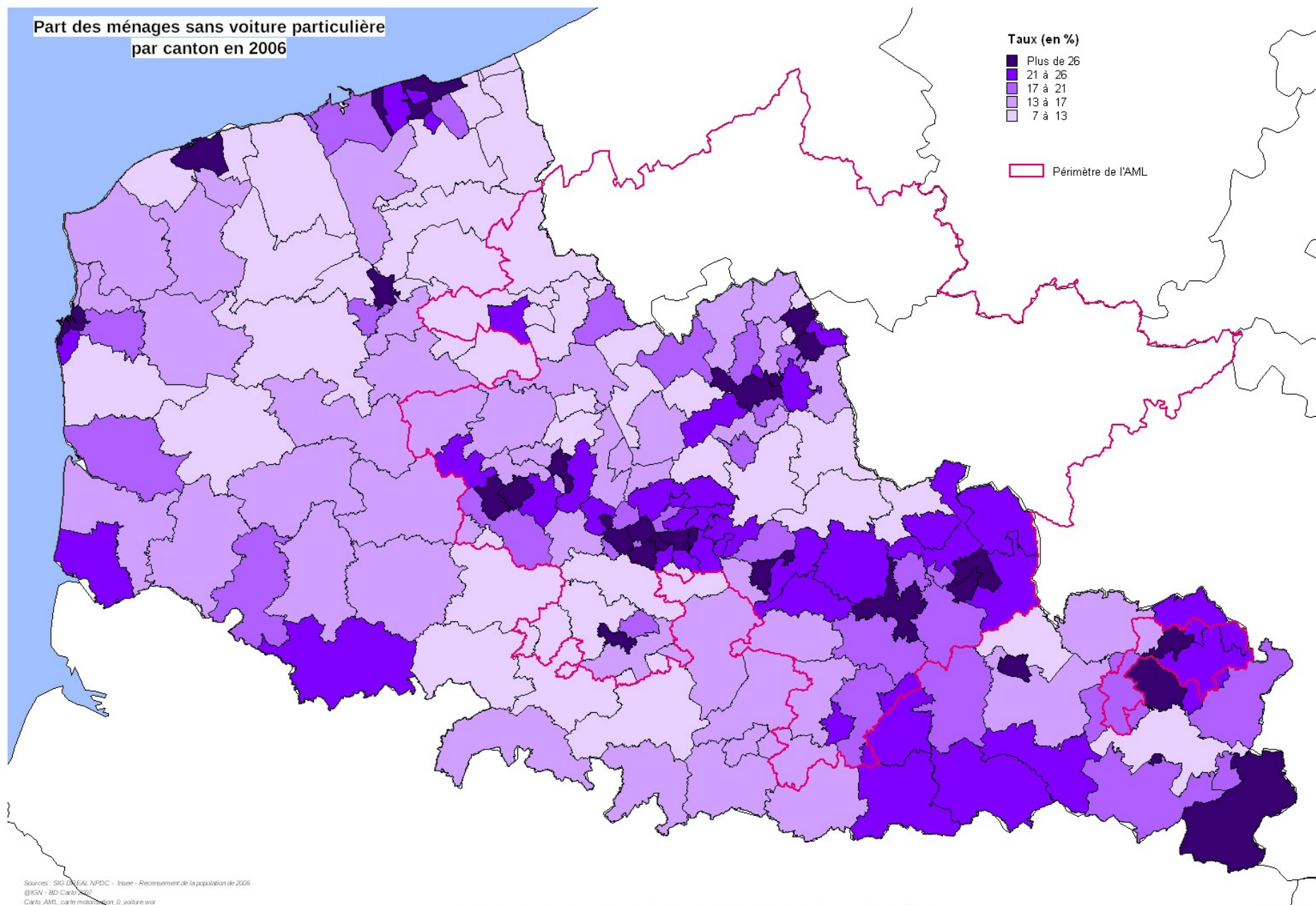
* Est comptabilisé l'ensemble des voitures à la disposition des habitants des résidences principales (ménages), à l'exception de celles à usage exclusivement professionnel.
 Le nombre de voitures est légèrement sous-estimé, le nombre de voitures des ménages disposant de 3 voitures ou plus étant approximé à 3.

Mars 2010

Thème 9 : motorisation des ménages



**Part des ménages sans voiture particulière
par canton en 2006**



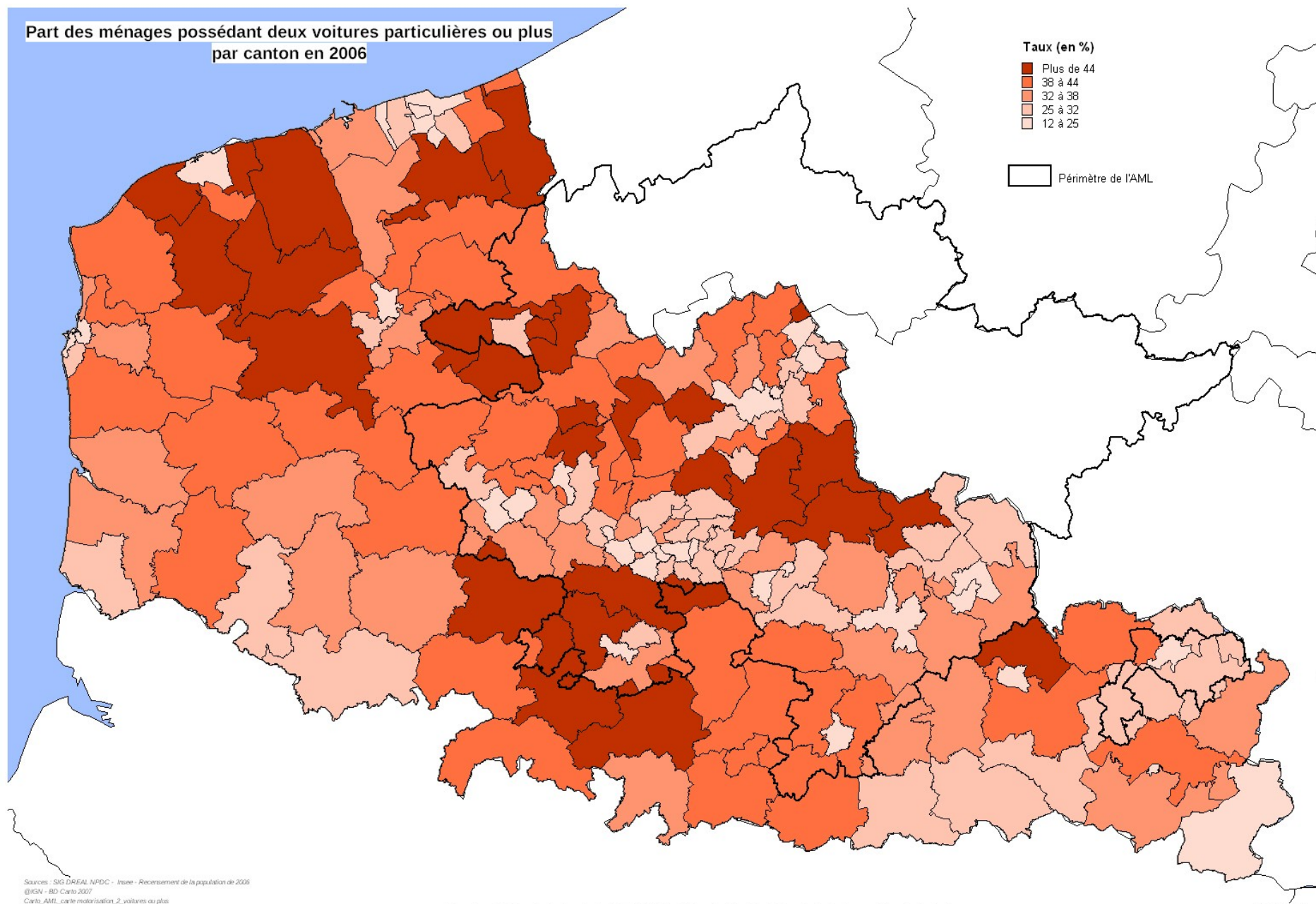
Thème 9 : motorisation des ménages

**Part des ménages possédant deux voitures particulières ou plus
par canton en 2006**

Taux (en %)

- Plus de 44
- 38 à 44
- 32 à 38
- 25 à 32
- 12 à 25

□ Périimètre de l'AML



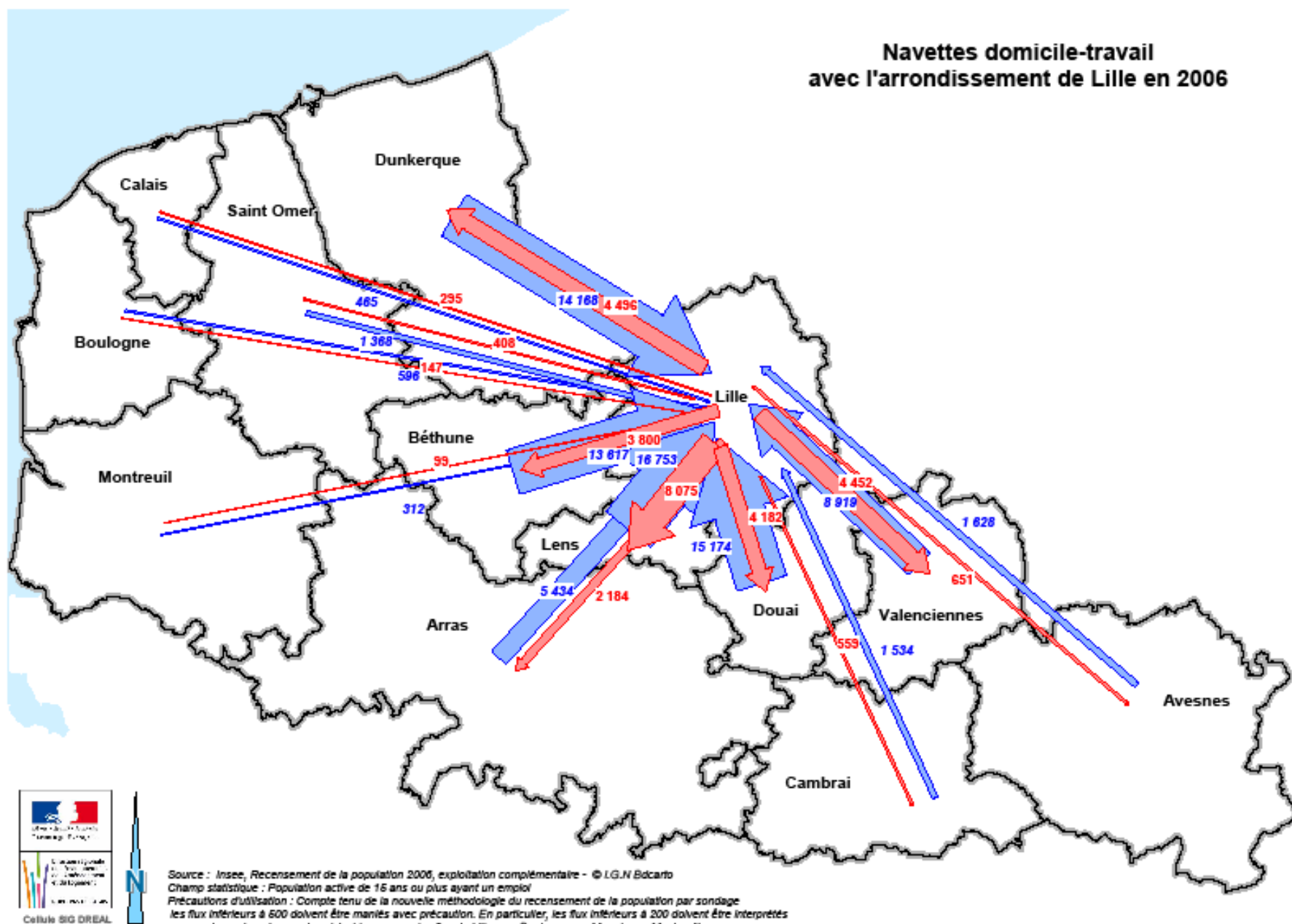
Sources : SIO DREAL NPDC - Insee - Recensement de la population de 2006
©IGN - BD Caris 2007
Caris_AML_carte motorisation_2 voitures ou plus

Note : recombinaison l'ensemble des voitures à la disposition des habitants des résidences principales (ménages), à l'exception de celles à usage exclusivement professionnel

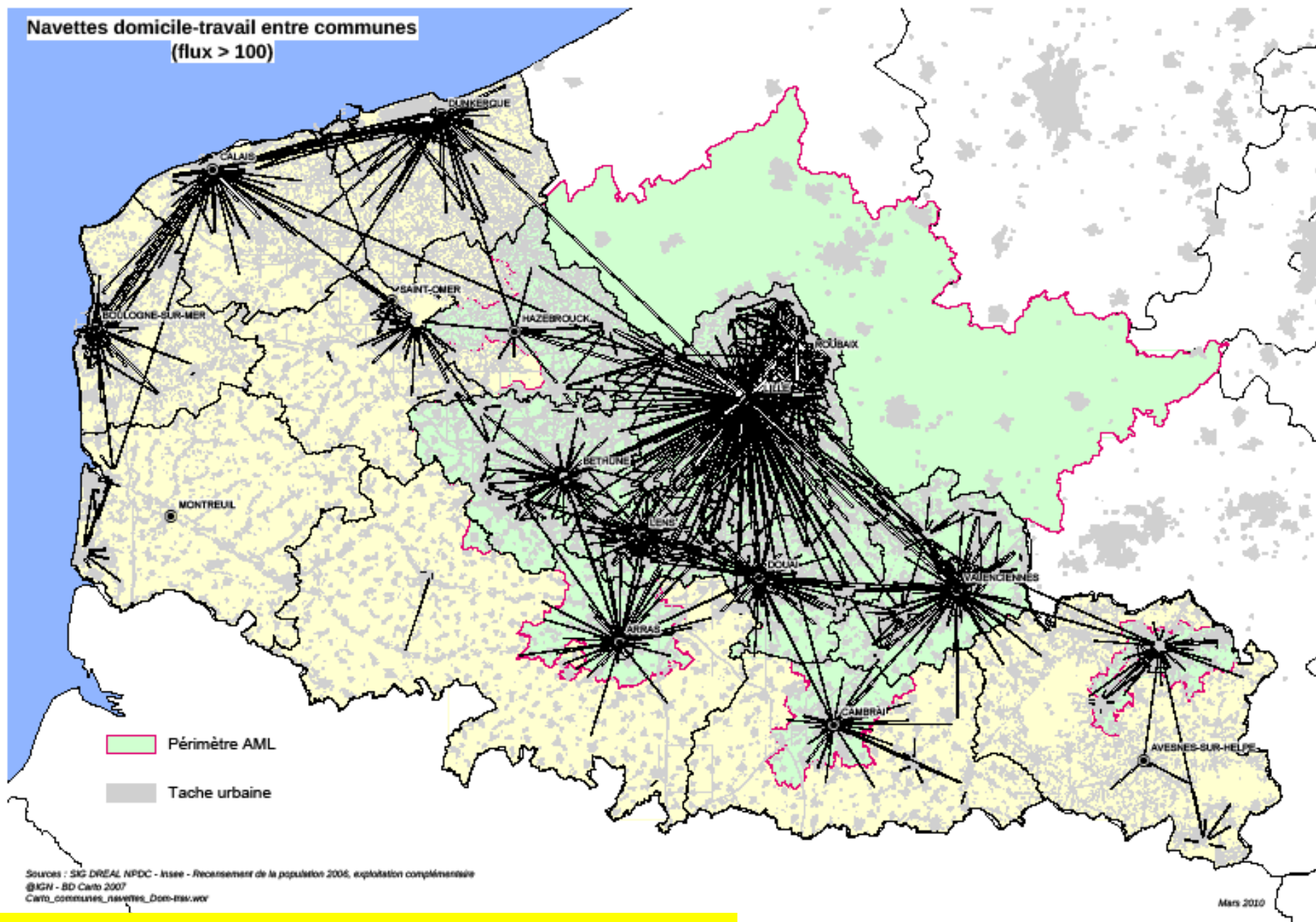
Mars 2010

Thème 9 : motorisation des ménages

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

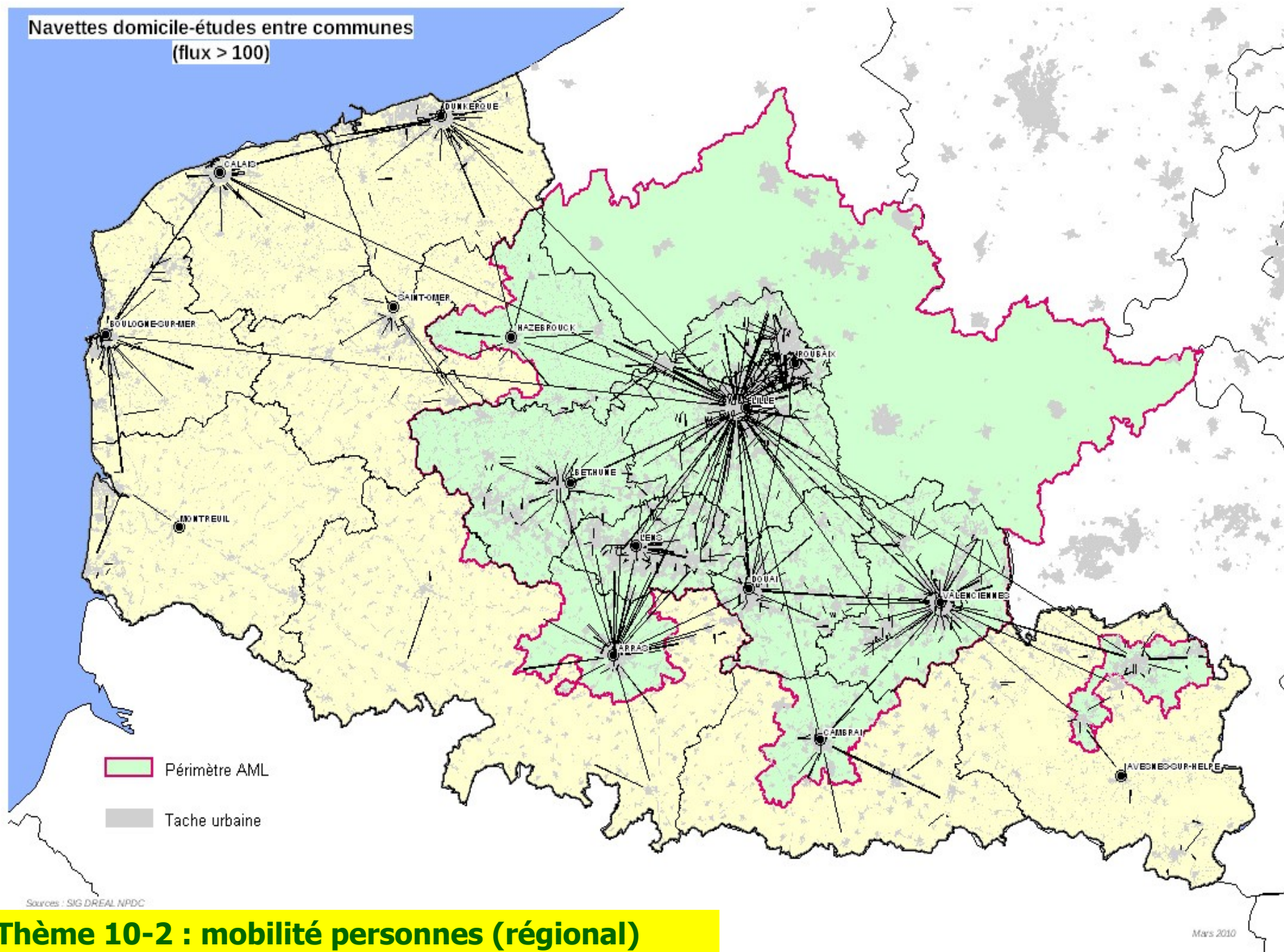


Navettes domicile-travail entre communes (flux > 100)



Thème 10-2 : mobilité personnes (régional)

Navettes domicile-études entre communes (flux > 100)

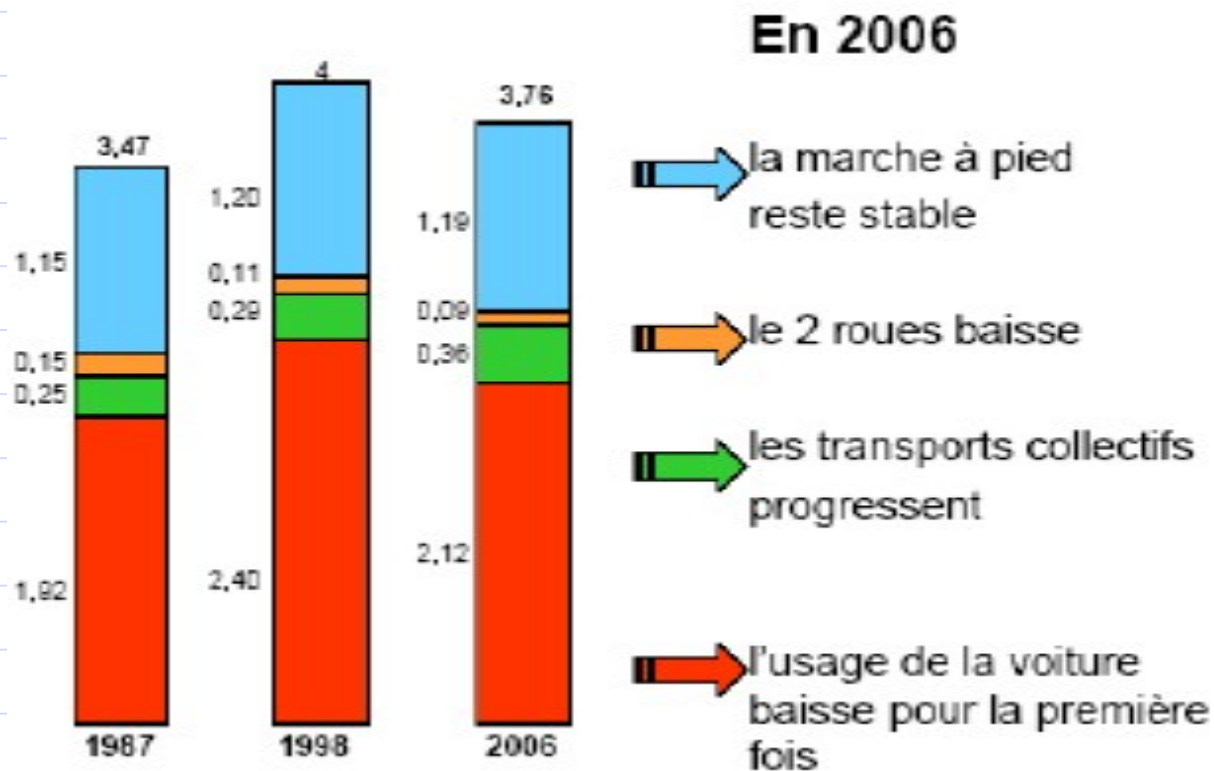


Thème 10-2 : mobilité personnes (régional)

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

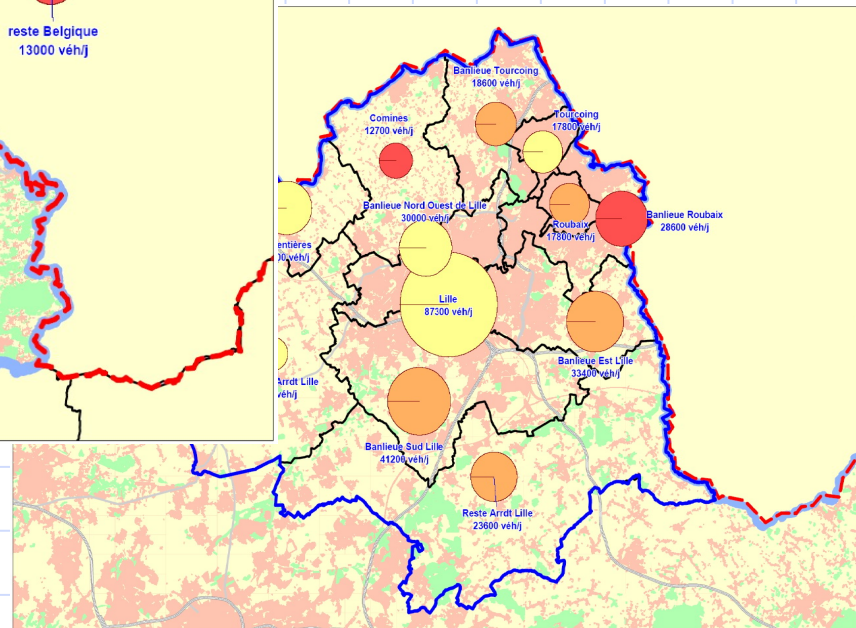
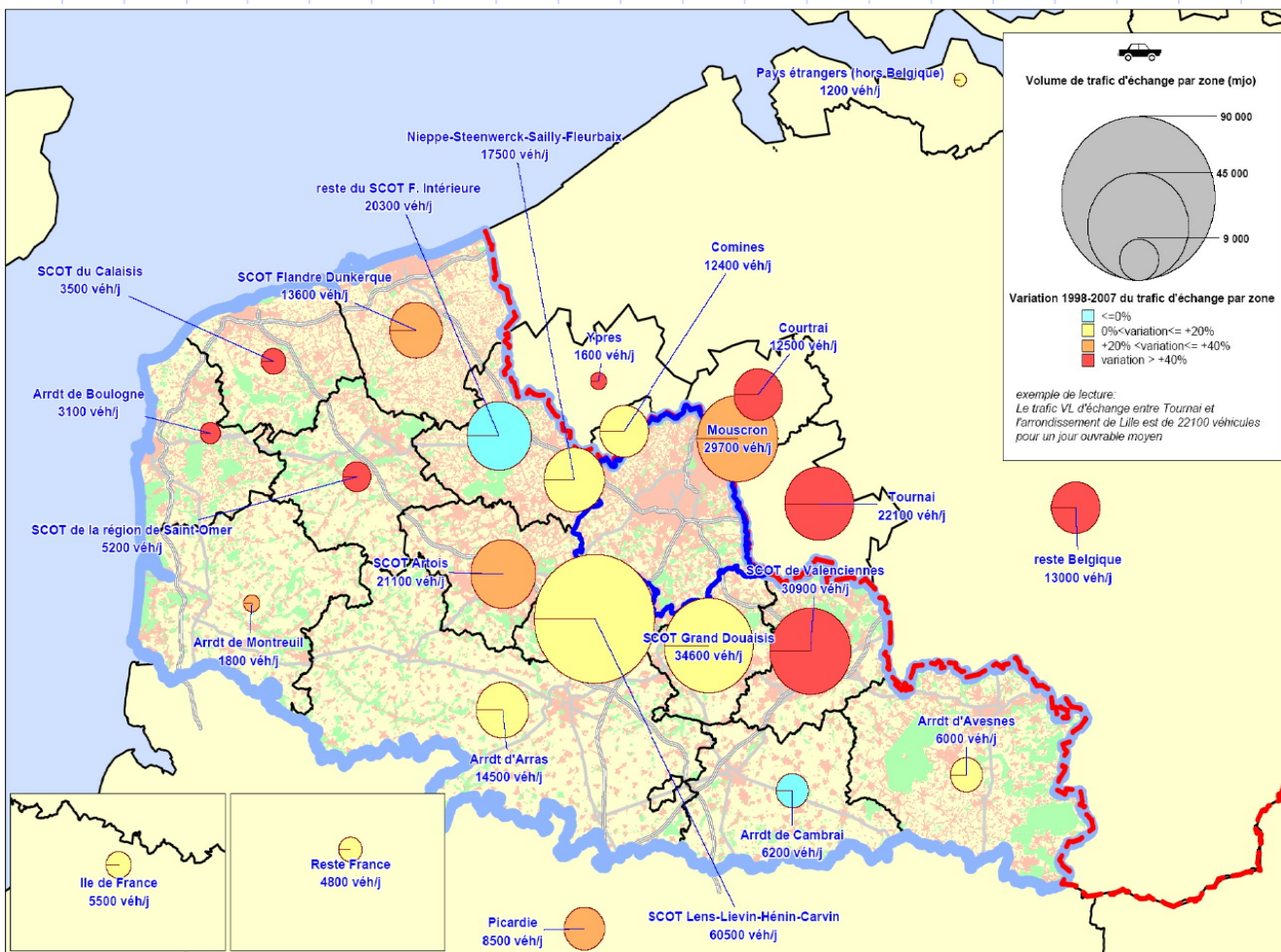


Des trafics d'échange de plus en plus intenses, des déplacements routiers internes prépondérants mais en diminution

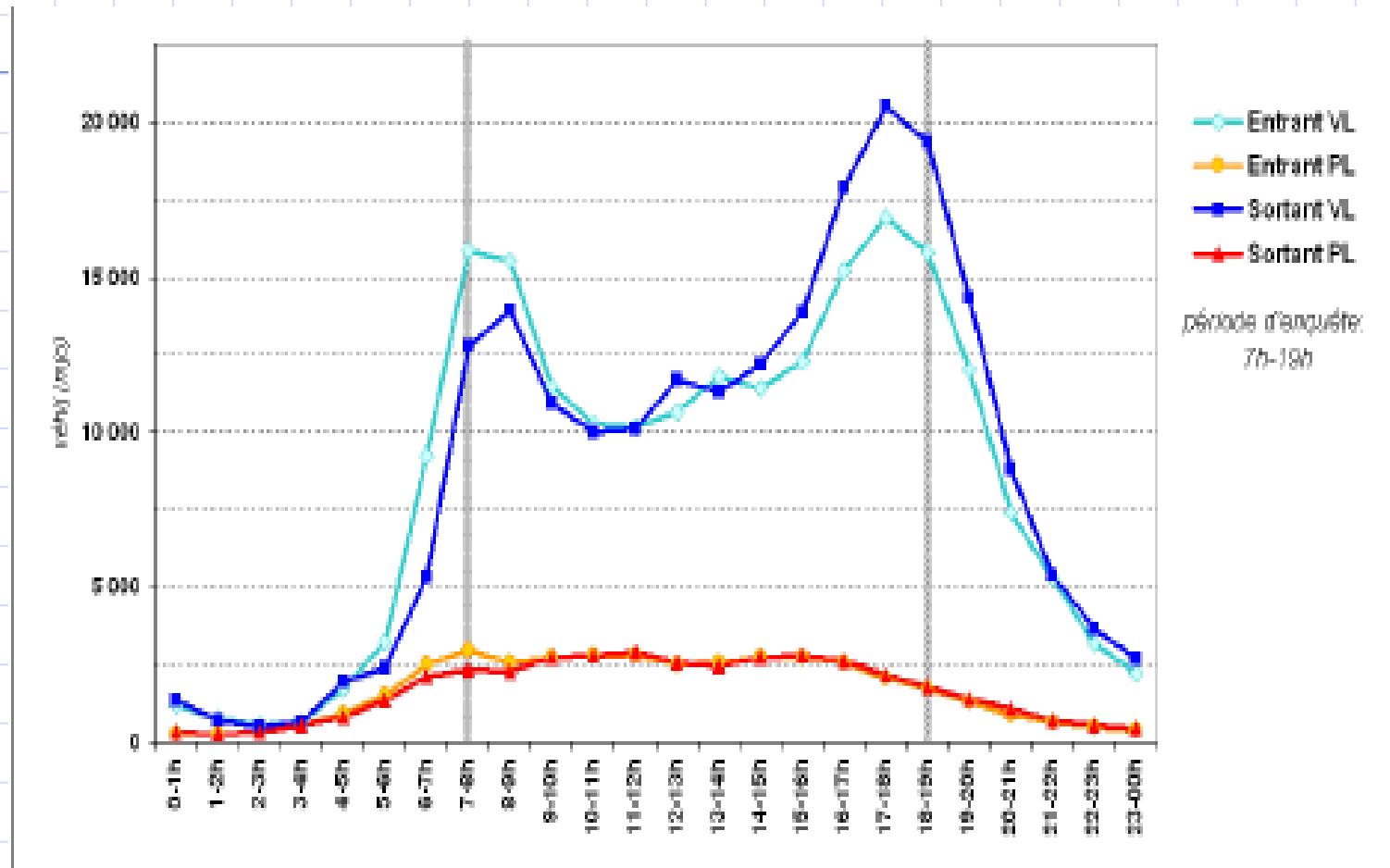


		VEHICULES LEGERS		POIDS LOURDS	TOTAL
INTERNE (données enquête ménage)	1998	1 942 000	87%	46 000	1 988 000
	2006	1 770 000	83%	pas de données	x
ECHANGE	1998	286 000	13%	33 000	320 000
	2007	350 000	16%	38 000	388 000
TRANSIT	1998	17 000	1%	21 000	37 000
	2007	22 000	1%	21 000	43 000
TOTAL	1998	2 245 000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

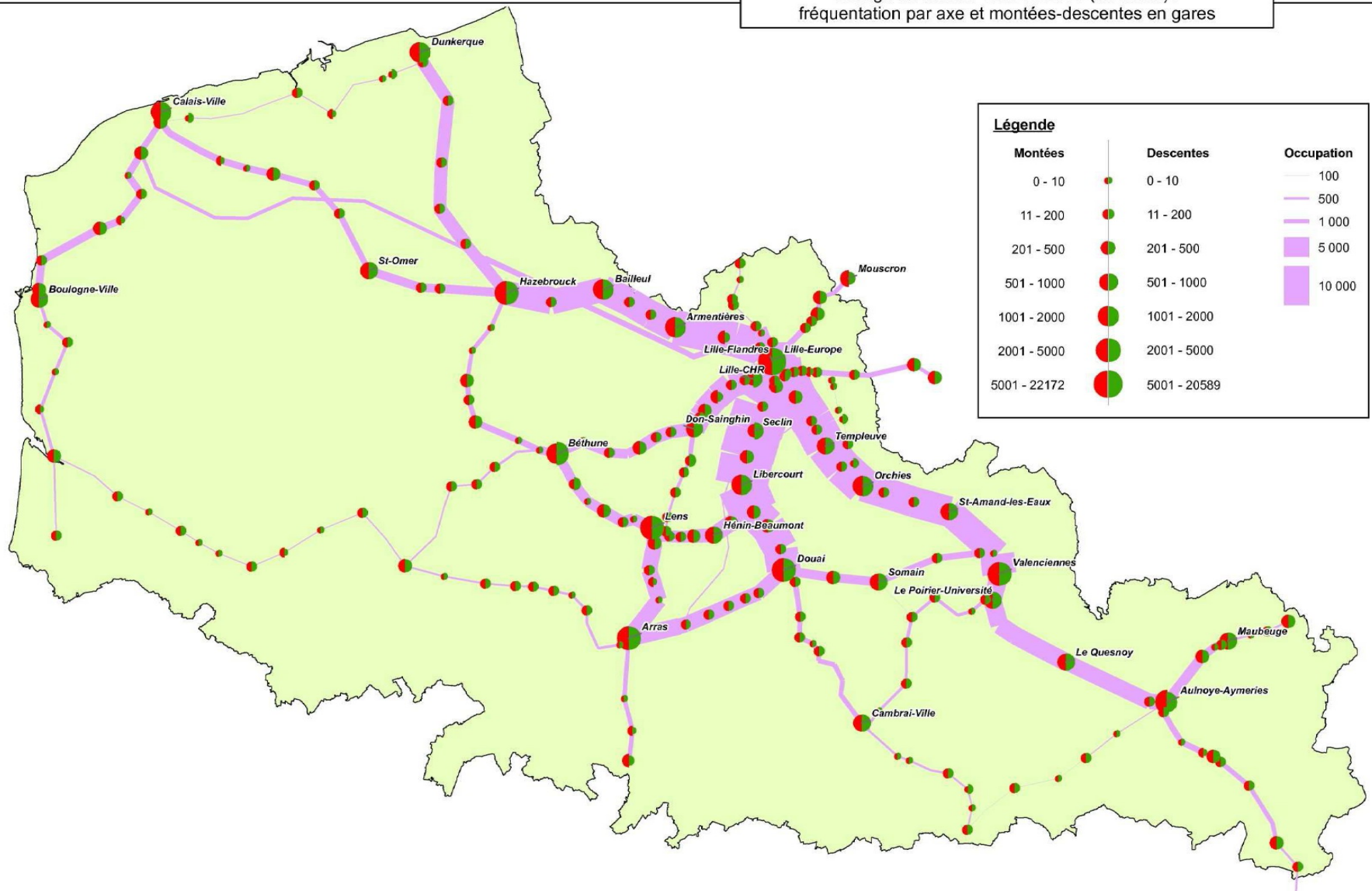
Volume des trafics d'échange VL à l'intérieur et à l'extérieur de l'arrondissement de Lille.



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

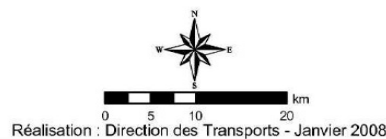


Charge du réseau TER en 2006 (un mardi) :
fréquentation par axe et montées-descentes en gares

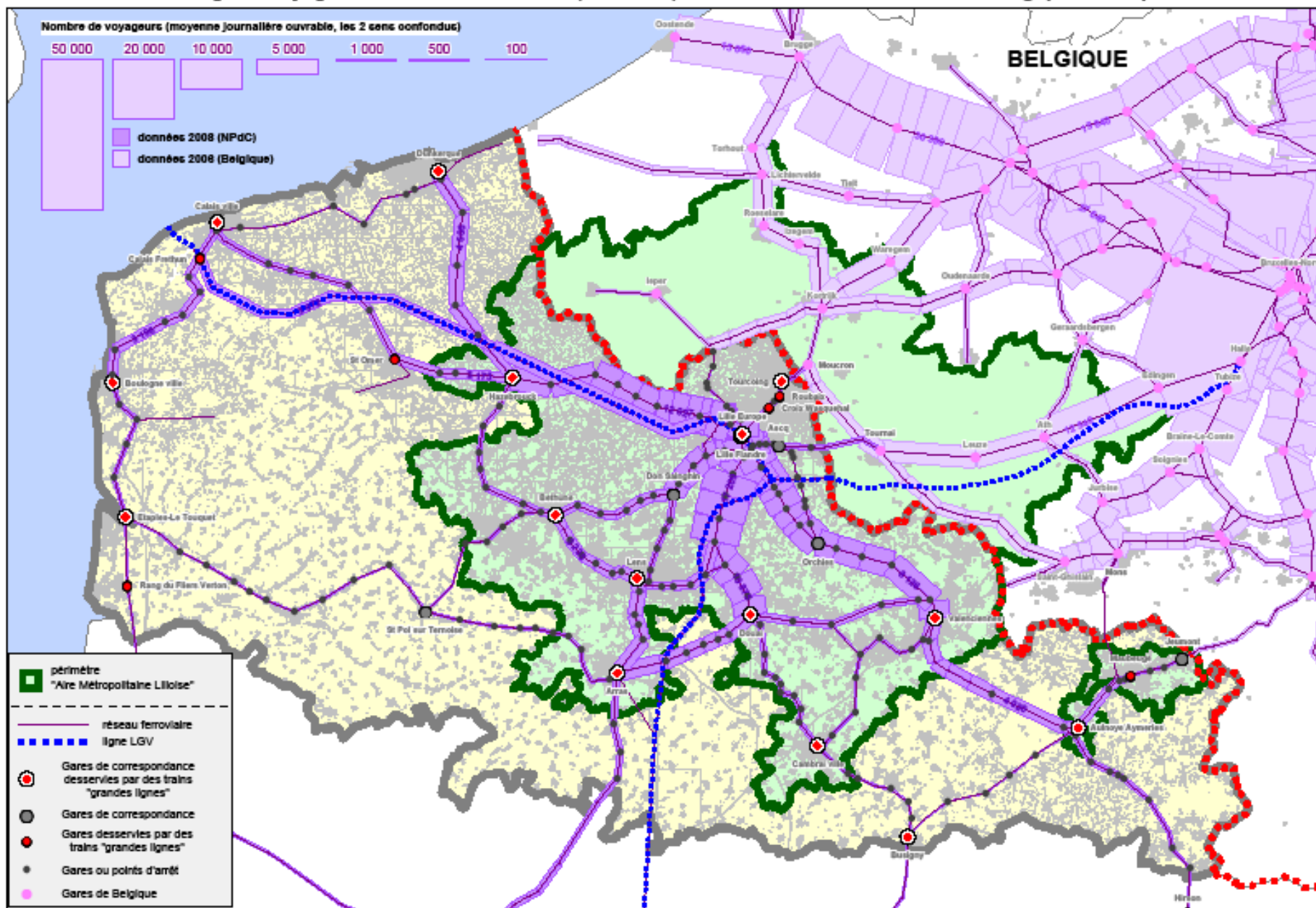


Sources :
- Limites administratives : © IGN - BD Cartho © 2002

Autorisation IGN N° 60.07008 - 2000/CUGX/78-81 - Marché n°9158
Réf. : DTrJT - CAS-JT - occup troncon 2006 - 090108.mxd

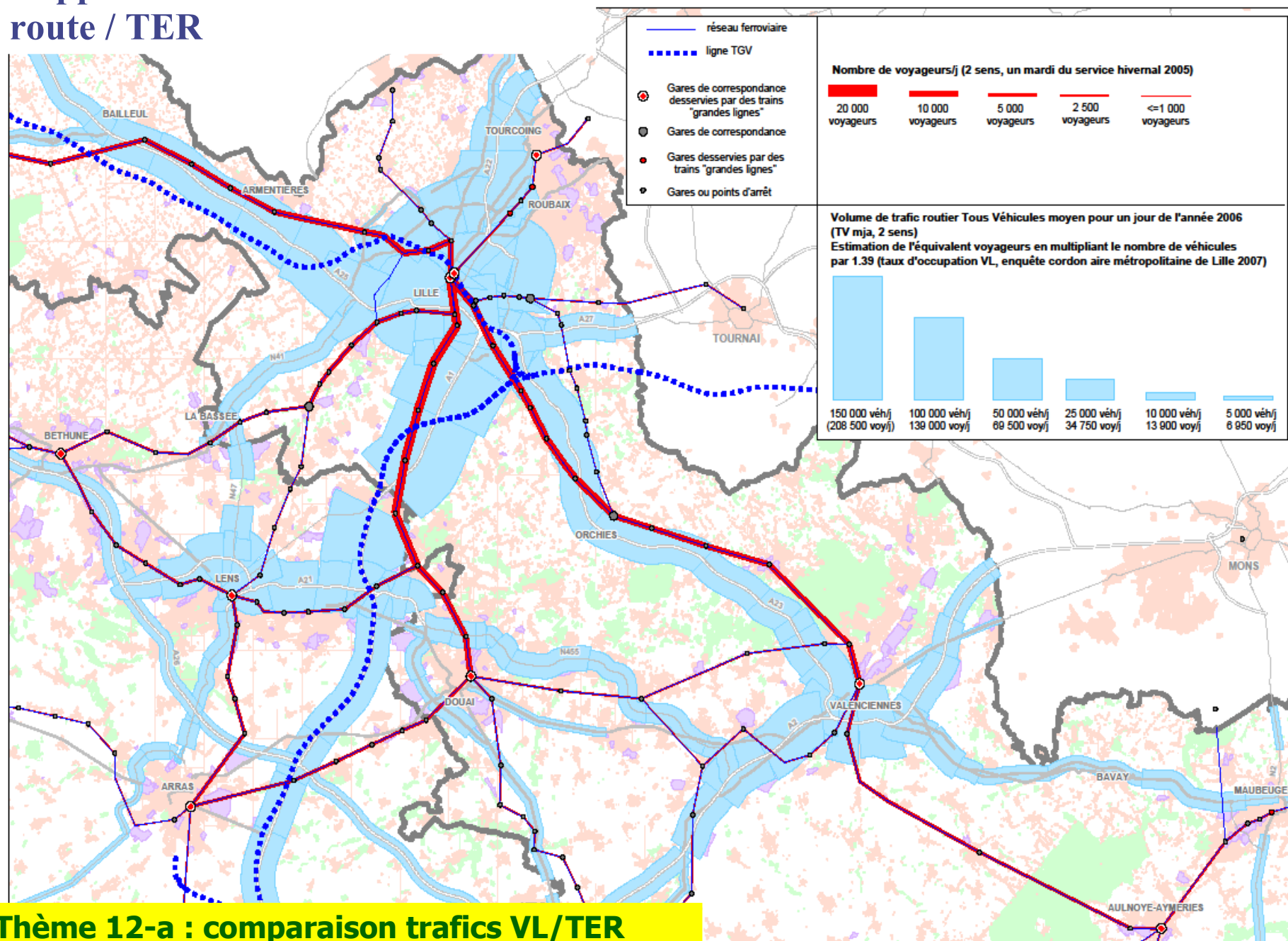


Charge en voyageurs du réseau ferroviaire (hors TGV) dans le Nord/Pas-de-Calais et la Belgique limitrophe

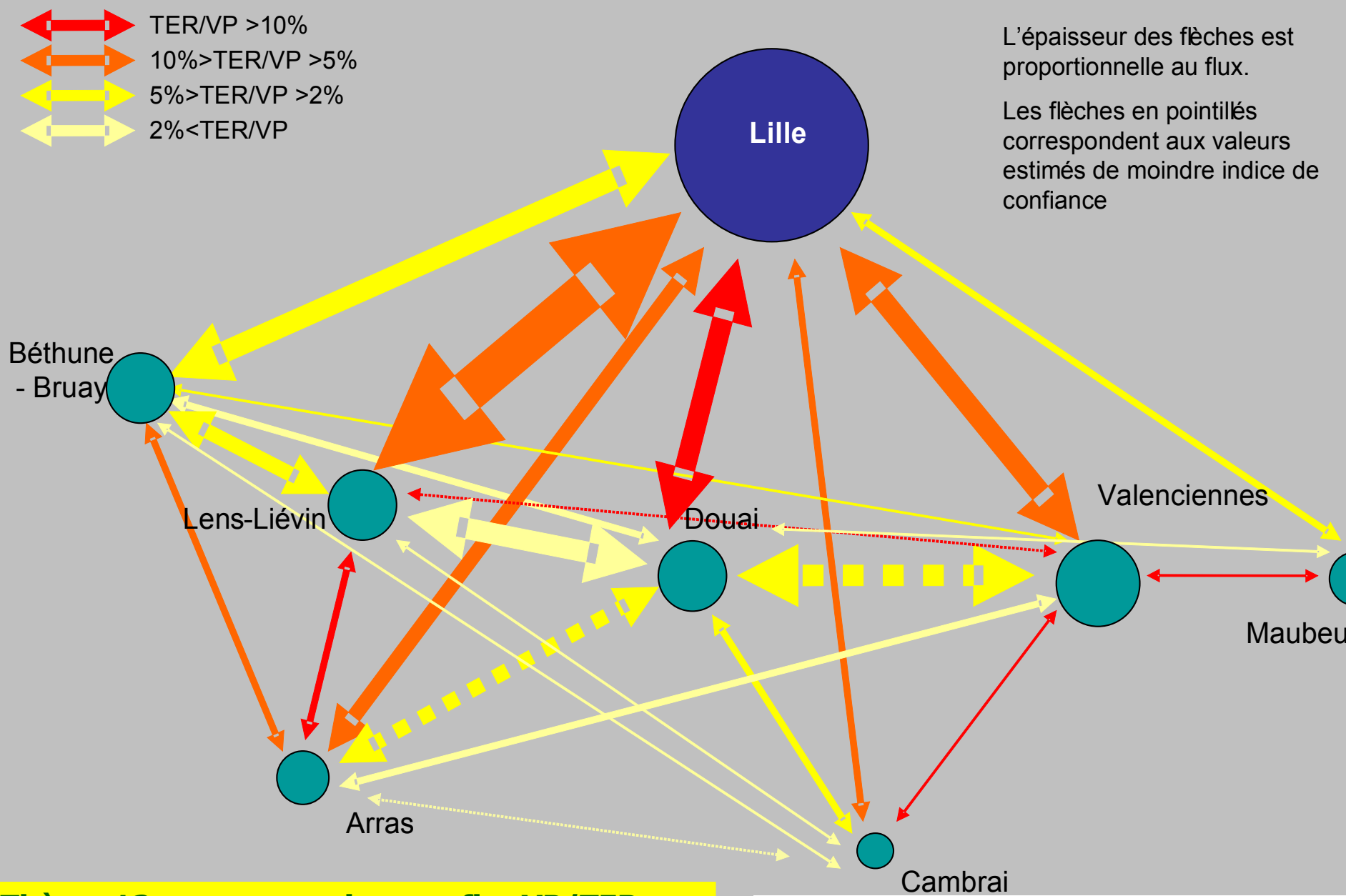


DREAL NPdC/SDMO/CDRU-0603/2010 - Sources: France: comptages SNCF 2008, Conseil Régional du Nord/Pas-de-Calais; Belgique: comptages SNCB 2008.

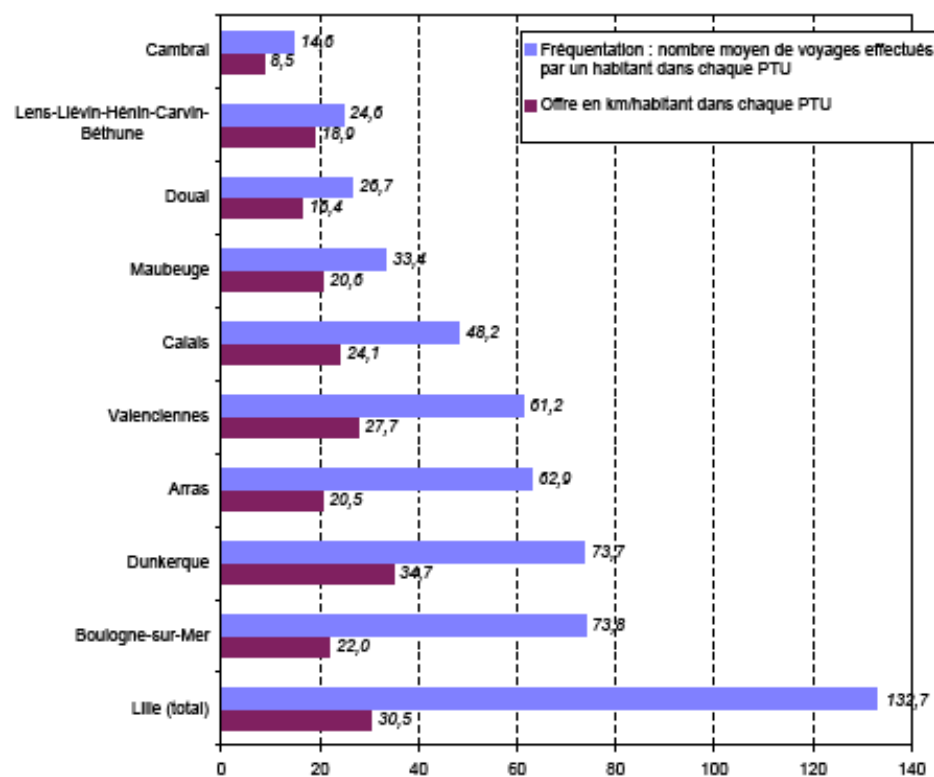
Rapport des volumes de trafic route / TER



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



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

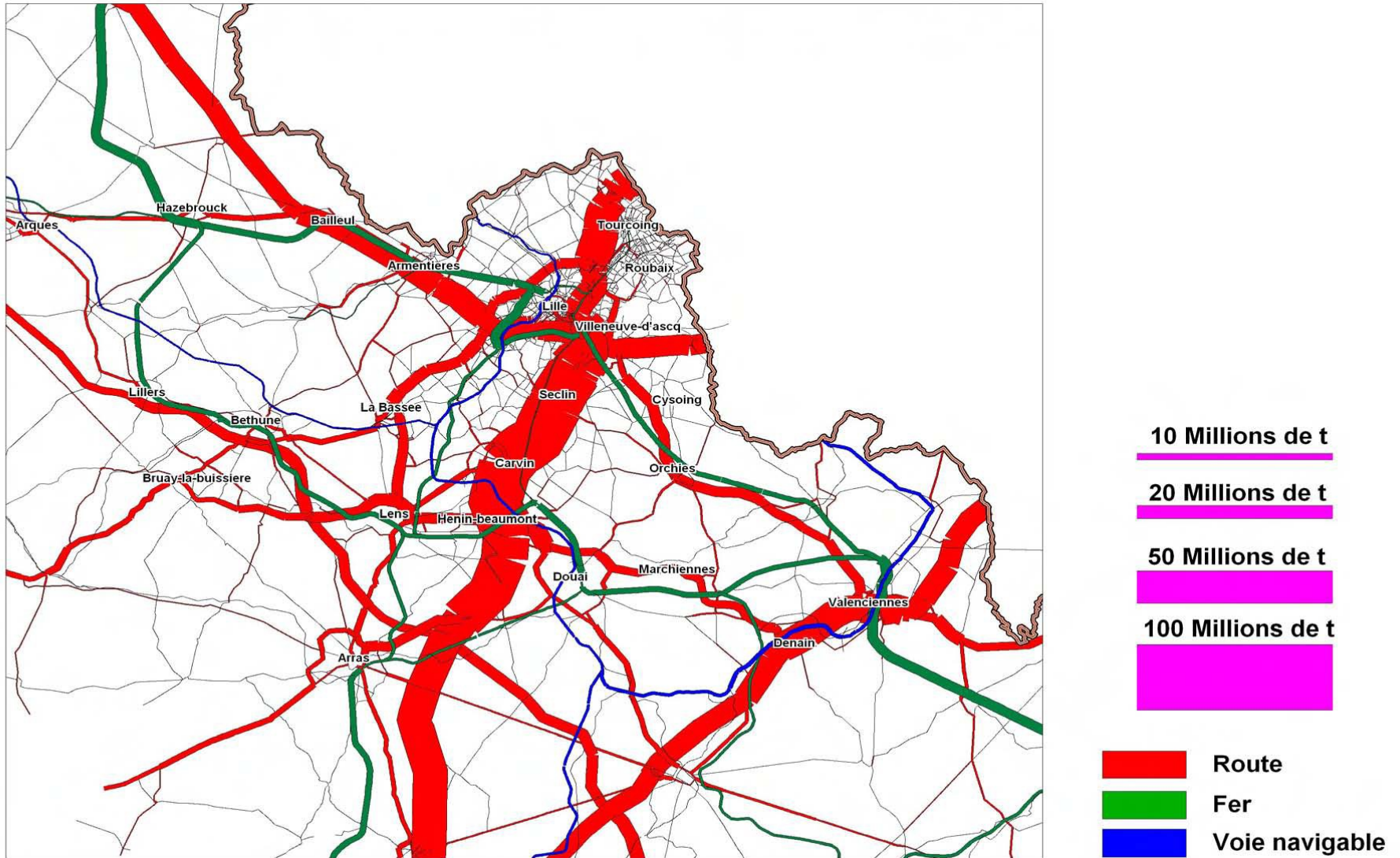


Source : Exploitants ou autorités organisatrices des transports urbains

Thème 14-1 : trafics fret (route)

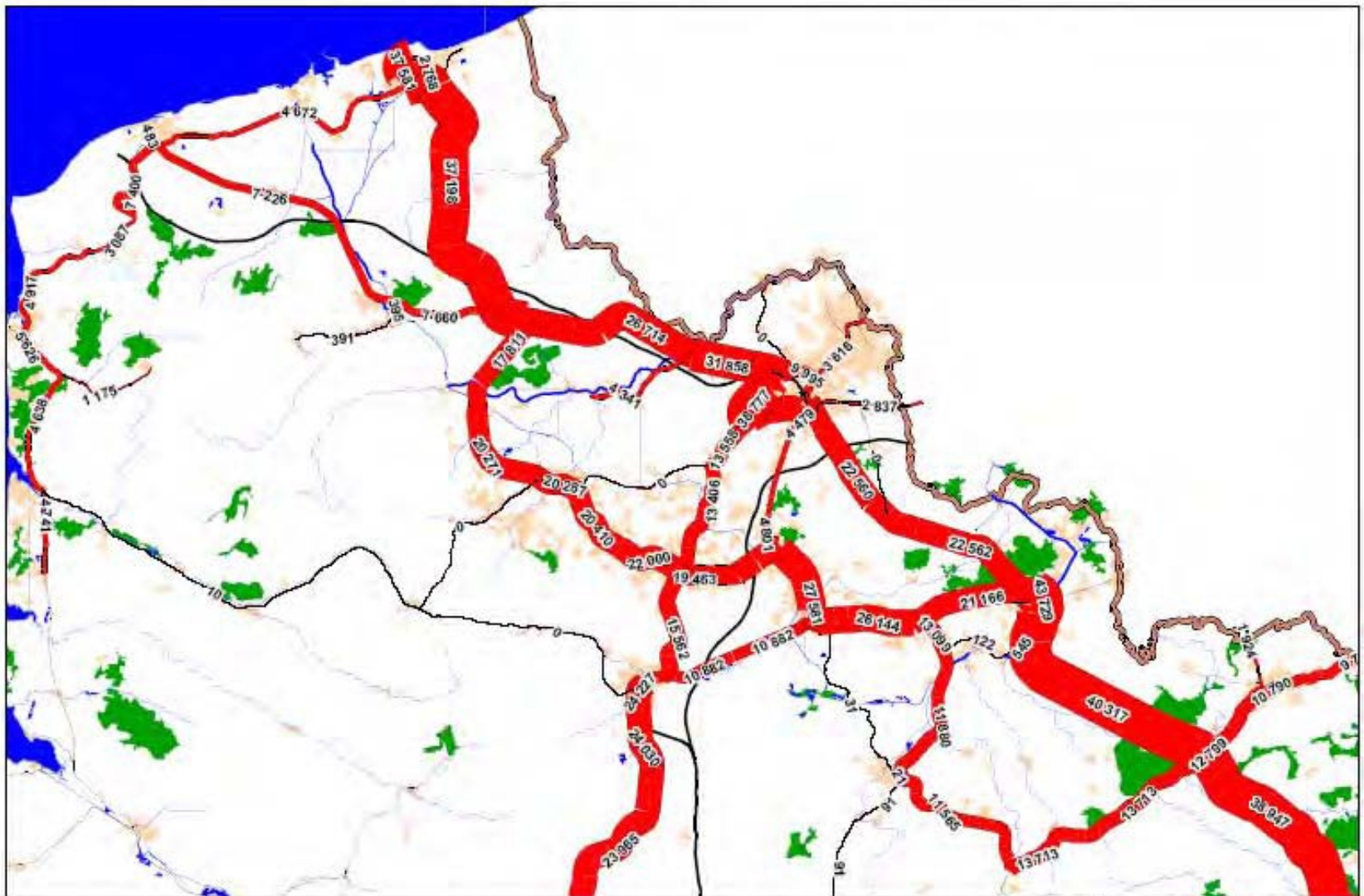


Trafic marchandises annuel - Tonnes transportées



Fret Ferroviaire 2006

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

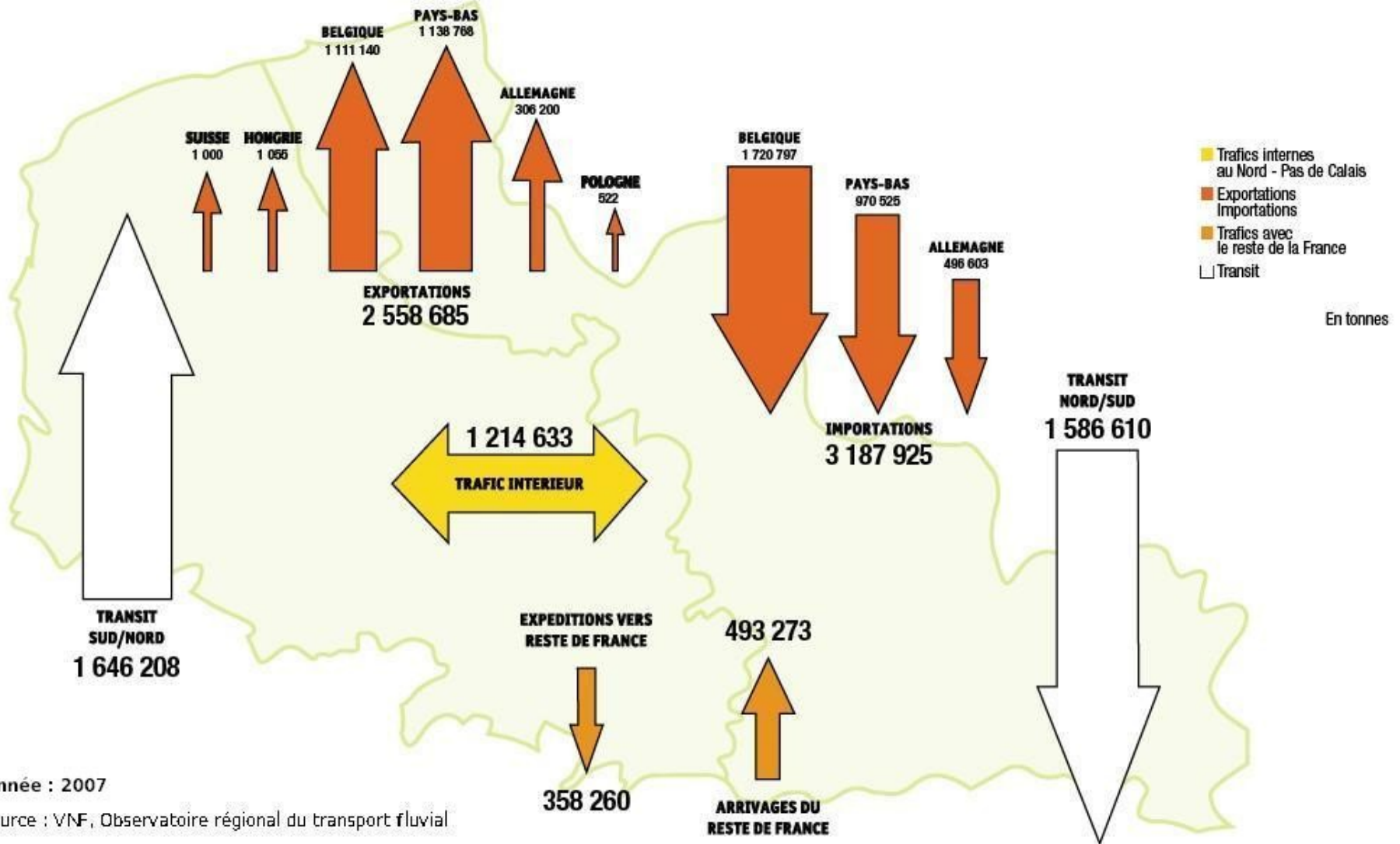


source: Réseau Ferré de France

Thème 14-2 : trafics fret (fer)

Source : Diagnostic transport de l'AML, DRE – CETE (2008)

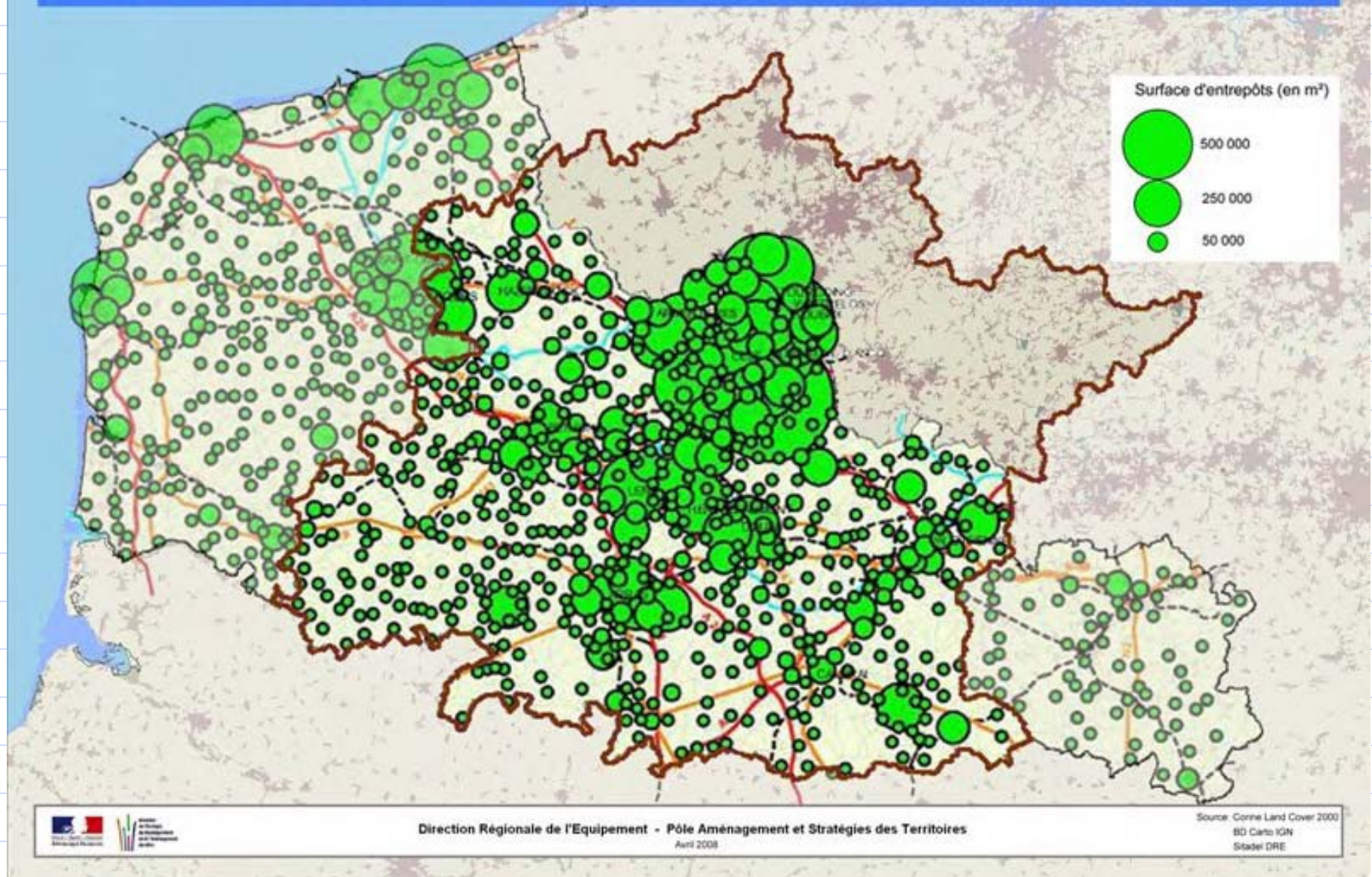
Les trafics fluviaux en Nord - Pas de Calais toutes marchandises confondues.



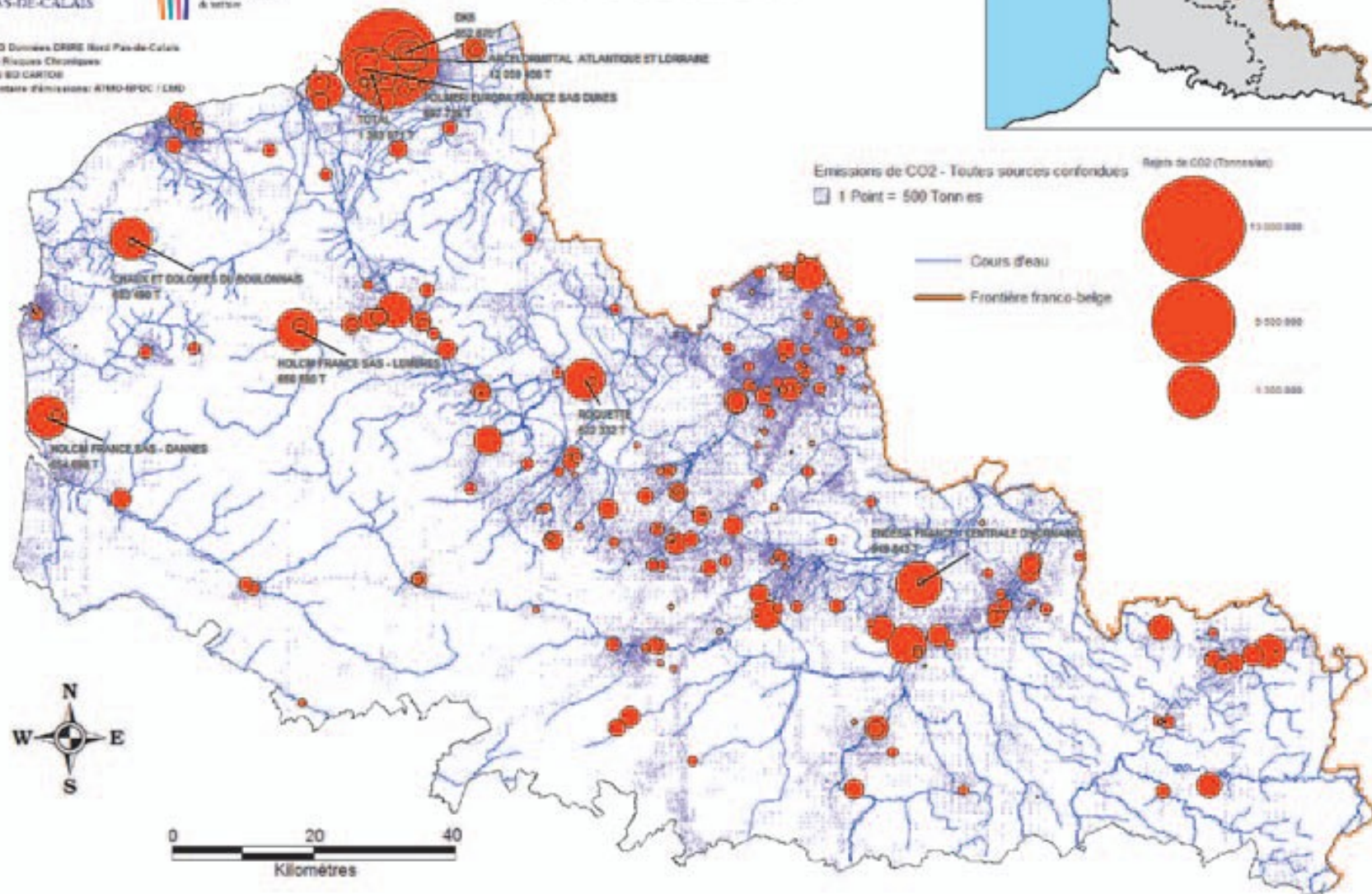
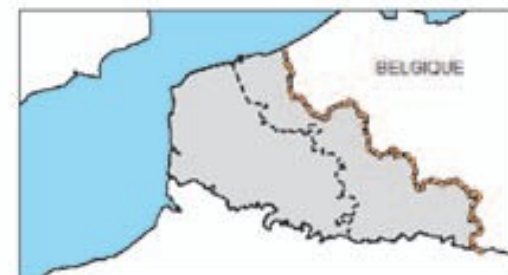
Année : 2007

Source : VNF, Observatoire régional du transport fluvial

LA CONSTRUCTION D'ENTREPÔTS ENTRE 1982 ET 2005



Répartition des rejets industriels de CO2 en 2007



Répartition des rejets industriels de NOX en 2007

