Aménagement & cadre de vie

Cadre de vie



Enquête déplacements 2006

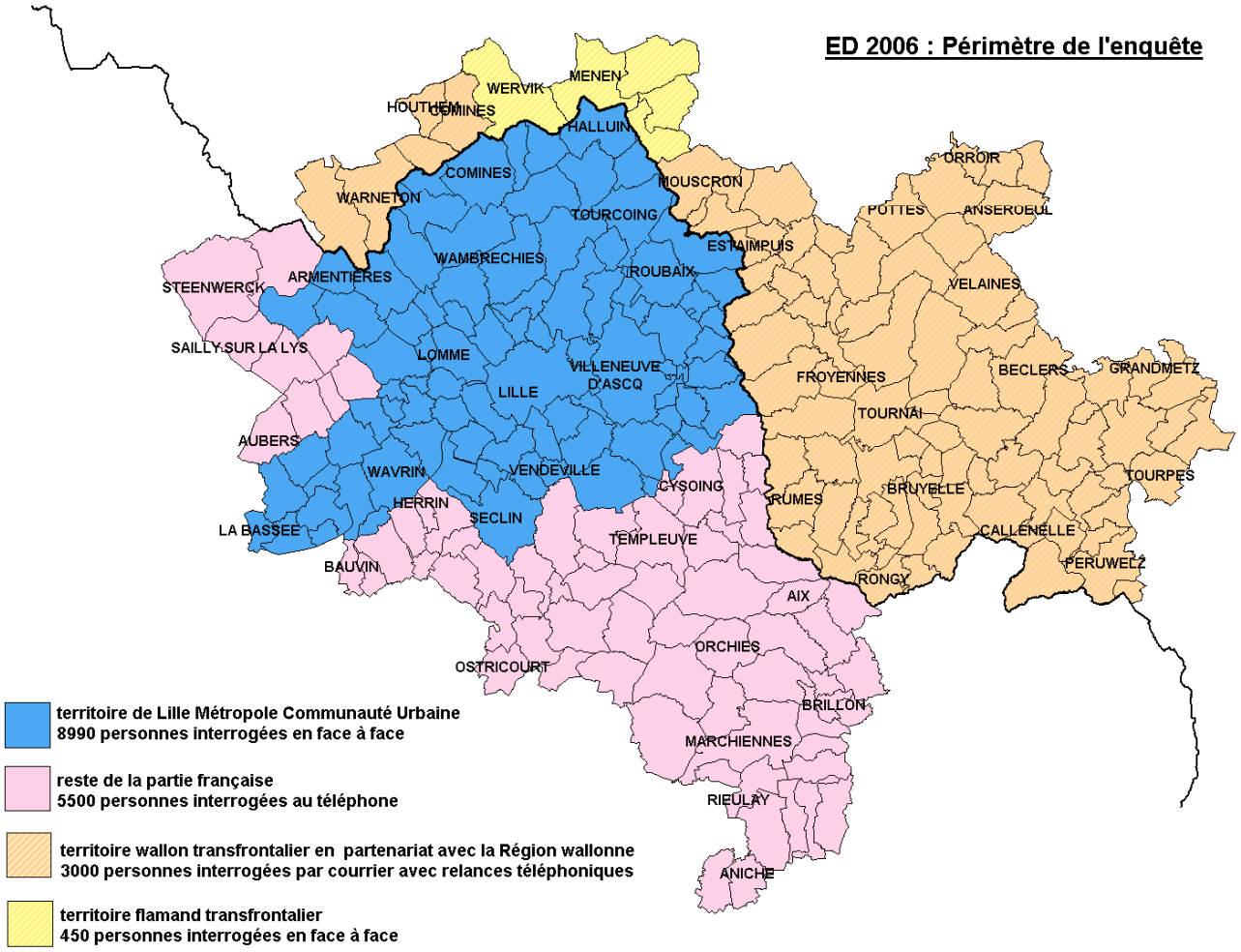
Territoire de Lille Métropole

Rapport de synthèse - juin 07

CETE Nord Picardie

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE



Cette enquête fait suite aux enquêtes de même type menées en 1976, 1987 et 1998.

Elle a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage LMCU, avec le concours financier du Ministère de l'Équipement et des Transports, de la Région Nord-Pas de Calais, du département du Nord, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole et du syndicat mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole, ainsi qu'en partenariat avec le ministère wallon de l'équipement et des transports pour la partie wallonne.

L'enquête 2006 sur les déplacements des habitants de Lille Métropole Communauté urbaine s'intègre dans un programme d'enquête sur une aire d'études qui dépasse les limites du territoire communautaire :

- le périmètre d'études de l'ED 2006 est composé des aires urbaines d'Armentières et de Lille ainsi que des communes dites multipolaires qui sont rattachées au pôle lillois ;
- viennent s'ajouter les territoires frontaliers wallon et flamand afin d'intégrer la problématique des déplacements transfrontaliers.

Les résultats présentés ici concernent uniquement le territoire de la Communauté urbaine.
Le présent document s'inscrit dans un ensemble de publications relatives à l'exploitation de l'enquête déplacements.

Les résultats relatifs au reste du programme d'enquête seront disponibles dans quelques mois.

1 MÉTHODOLOGIE 8

2 LE CONTEXTE NATIONAL DES DÉPLACEMENTS 10

3 MODALITÉS DE RÉALISATION 11

4 DÉCOUPAGE DE L'AIRE D'ÉTUDE 13

5 PRÉCISION DES RÉSULTATS 13

6 DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES DE CADRAGE 17

7 LES DÉPLACEMENTS 18

7.1 Ensemble de la Communauté Urbaine 18
7.1.1 Répartition des déplacements par mode de transport 18
7.1.2 Mobilité tous modes 19
7.1.3 Évolutions de la mobilité par mode 22
7.1.4 Mobilité en voiture 24
7.1.5 Mobilité en transports collectifs 24
7.1.6 Mobilité en transports collectifs urbains 24
7.1.7 Mobilité en deux-roues 25
7.1.8 Mobilité en vélo 25
7.1.9 Mobilité à pied 25
7.2 Résultats par secteurs géographiques 26
7.2.1 Mobilité tous modes 27
7.2.2 Mobilité en voiture conducteur 28
7.2.3 Mobilité en transports collectifs urbains (Transpole) 29
7.2.4 Mobilité en vélo 30
7.2.5 Mobilité à pied 31
7.3 Mobilité selon les caractéristiques des personnes 32
7.4 Les motifs de déplacements 35
7.4.1 Motifs combinés 35
7.4.2 Activités 35
7.4.3 Mode utilisé selon le motif 36
7.5 Motifs des déplacements sur le réseau Transpole 37
7.6 Déplacements d'accompagnement 37
7.7 Déplacements d'achats 38
7.7.1 Achats en centre commercial 40
7.7.2 Mode d'accès selon le type de magasin 40
7.7.3 Mode d'accès selon le centre commercial 41
7.8 Les déplacements du soir 41
7.9 Déplacements multimodaux 41
7.10 Durée des déplacements 42
7.11 Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements 43
7.12 Les budgets temps de déplacement par personne 47
7.13 Les distances parcourues quotidiennement par personne (distances à vol d'oiseau) 49
7.14 Les flux de déplacements 50
7.14.1 Densité de flux mécanisés reçus par les zones 50
7.14.2 Les flux de déplacements mécanisés 51

7.14.3 Les flux de déplacements en transports collectifs urbains 52
7.14.4 Les flux de déplacements entre grands secteurs déplacements internes LMCU 53
7.15 Répartition horaire des déplacements 55

8 STATIONNEMENT DES AUTOMOBILES 57

8.1 Ensemble de l'aire d'enquête 58
8.2 Centre de LILLE 60
8.3 Centre de Tourcoing 63
8.4 Centre de ROUBAIX 65
8.5 Utilisation des véhicules automobiles 67

9 CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES 69

9.1 Profession de la personne de référence 69
9.2 Motorisation des ménages 71
9.3 Utilisation des deux-roues 73
9.4 Niveaux de revenus 75
9.5 Moyens de télécommunication au domicile 77
9.6 Type d'habitat et statut d'occupation 79
9.7 Ancienneté dans le logement 80

10 LES PRATIQUES DES MÉNAGES POUR LES ACHATS IMPORTANTS 82

10.1 Jour des achats 83
10.2 Mode de transport utilisé 84
10.3 Lieux où s'effectuent les gros achats 85

11 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION 92

11.1 Répartition de la population selon le sexe et l'âge 92
11.2 Répartition selon l'occupation principale 92
11.3 Répartition des actifs ayant un emploi selon leur profession 95
11.4 Niveau d'instruction 96
11.5 Taux de motorisation par personne 97
11.6 Possession du permis de conduire (personnes de 18 ans et plus) 97
11.7 Possession d'un téléphone portable 99
11.8 Possession d'un abonnement transports collectifs 100
11.9 Les actifs 102
11.9.1 Lieu de travail 102
11.9.2 Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture pour se rendre au travail 102
11.9.3 Difficultés de stationnement sur le lieu de travail 103
11.9.4 Existence d'un PDE dans l'entreprise 103
11.10 Les scolaires et les étudiants 104

12 LES ACTIVITÉS DU SAMEDI 105

13 CLIENTÈLE DES MODES 107

13.1 Utilisation du vélo 109
13.2 Utilisation d'un deux-roues motorisé 109
13.3 Utilisation de la voiture comme conducteur (personnes de 18 ans et plus) 110
13.4 Utilisation de la voiture comme passager 110
13.5 Utilisation du réseau Transpole 111
13.6 Utilisation du train 112

14 OPINIONS 113

14.1 Importance de différents domaines de la vie locale 113
14.2 Importance de différents domaine des transports et de la circulation 114
14.3 Opinions sur différentes affirmations 116
14.3.1 Évolution depuis 1998 117
14.4 Les adjectifs qualifiant les modes 118

ANNEXE : SYNTHÈSE PAR SECTEUR 119

1 Lille (hors Hellemmes, Lomme) 119
2 Roubaix 120
3 Tourcoing 121
4 Secteur d'Armentières 122
5 Banlieue de Roubaix 123
6 Secteur d'Halluin, Roncq, Bondues 124
7 Banlieue est de Lille 125
8 Banlieue sud de Lille 126
9 Banlieue nord-ouest de Lille 127
10 Sud-ouest LMCU 128
11 Secteur de Comines – Quesnoy-sur-Deûle 129

1 MÉTHODOLOGIE

Comme précédemment, l'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des « enquêtes ménages déplacements » définie par le CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).
C'est la méthode dite rénovée qui a été utilisée c'est à dire qu'une ou deux personnes de 5 ans et plus ont été interrogées dans chaque ménage.
8990 habitants représentatifs de la population des 85 communes de Lille métropole ont été interrogés, à leur domicile, sur leurs déplacements entre **janvier 2006 et juin 2006** :

- les ménages retenus sont issus :
  - d'un tirage aléatoire sur 57 secteurs géographiques réalisé dans les listes de logements de la Direction Générale des Impôts ;
  - d'un échantillon de 41 ménages d'étudiants habitant en résidences universitaires.
- 1 ou 2 personnes des ménages retenus (selon que le ménage compte moins de trois personnes de 5 ans et plus ou plus de deux personnes de 5 ans et plus) ont été interrogées sur leurs déplacements de la veille.

Les grands principes de réalisation de l'enquête sont les suivants :

- les enquêtes ont été réalisées au domicile des personnes enquêtées, par des enquêteurs spécialement formés ;
- une ou deux personnes, âgées d'au moins 5 ans, habitant dans le logement ont été interrogées ;
- tous les déplacements, réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée ont été recensés.
  Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée ont été relevées de manière précise et tous les modes de déplacement ont été pris en compte, y compris la marche à pied.

Au total, 36 244 déplacements ont été recensés.
Le questionnaire comprend une fiche Ménage, une fiche Personne, une fiche Déplacements remplie pour chaque personne enquêtée et une fiche Opinion posée aux seules personnes de 16 ans et plus. Ces fiches ont été construites à partir des questionnaires dits « standard CERTU », complétés pour tenir compte des préoccupations spécifiques des différents partenaires.
L'enquête sur les déplacements 2006 (ED 2006) permet de photographier différents points :

- le nombre de déplacements de chaque habitant un jour de semaine (hors vacances scolaires),
- les motifs des déplacements (loisirs, travail, études, consommation de services…),
- les modes de transports utilisés (voiture, transports en commun, vélo, marche à pied…),
- la répartition horaire des déplacements.

Ce type d'enquête ne permet pas de recueillir d'informations sur les déplacements des personnes résidant hors de l'aire d'étude, ni sur le transport de marchandises. Une enquête, appelée « enquête Cordon » prévue pour 2007 permettra de recueillir ce type d'information.

- **Quelques définitions**

Pour une bonne compréhension des résultats qui vont suivre, il est nécessaire de clarifier certains termes :

- Le déplacement :

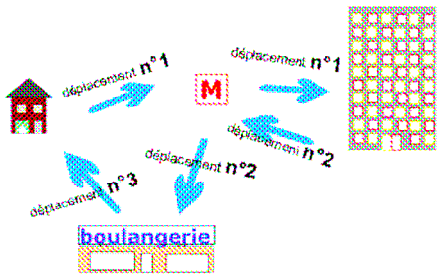
C'est l'action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique.
L'activité est appelée "motif". Le changement de mode n'est pas un motif de déplacement.

- Les modes de transport :

Ce sont les moyens de transport : voiture particulière que l'on soit passager ou conducteur, métro, tramway, bus urbain, suburbain, car interurbain, train, transport scolaire ou d'entreprise, taxi, bicyclette, vélomoteur, cyclomoteur, moto, la marche à pied.
Si plusieurs modes de transport sont utilisés au cours d'un déplacement, un ordre de priorité définit le mode qui sera comptabilisé comme le principal.

Exemple :
Quelqu'un qui se rend à son travail en métro et qui sur le chemin du retour, fait un achat en sortant du métro réalise au total 3 déplacements :

1e déplacement = domicile-travail,
2ème déplacement= travail-achat,
3ème déplacement= achat-domicile.



- La mobilité :

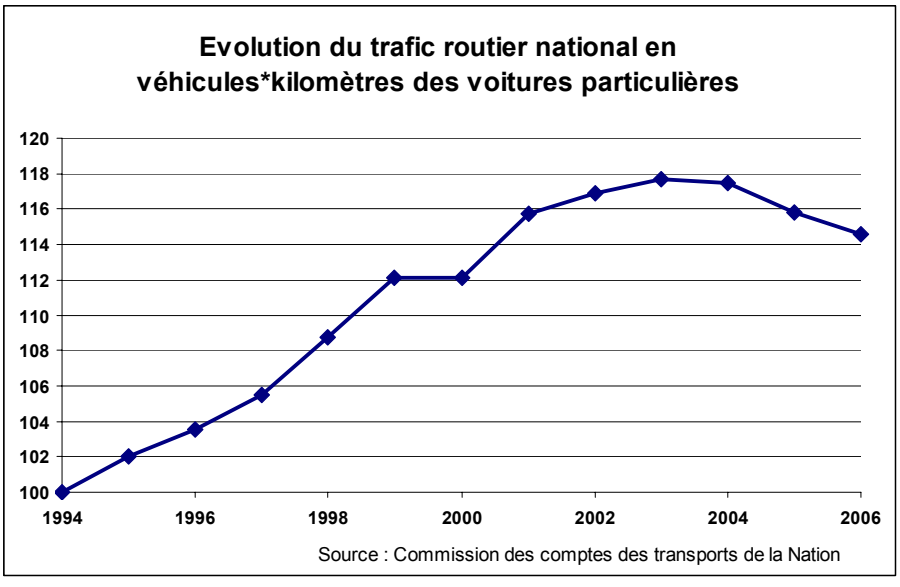
C'est le nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés).

2 LE CONTEXTE NATIONAL DES DÉPLACEMENTS

Le Certu (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) recense et observe les évolutions nationales en matière de mobilité et d'usage des modes de transports pour les déplacements urbains, depuis plus de tente ans.
Les grandes tendances des dernières années, avant les enquêtes réalisées dans les agglomérations lilloises et lyonnaises en 2006, sont les suivantes :

- après une période de stabilité dans les années 1980, la mobilité individuelle s'est remise à croître dans les années 1990. Elle se situe alors entre 3,5 et 4 déplacements par jour. Entre les raisons d'ordre démographique, urbanistique, économique, comportemental, il est difficile de détecter les facteurs de cette augmentation quasi uniforme, amplifiée par l'augmentation de la distance moyenne parcourue. Elle connaît, depuis les années 2000, une relative stabilisation ;
- après une longue période de baisse, la mobilité à pied s'est stabilisée, autour de la moyenne de 1 déplacement à pied par personne et par jour ;
- la mobilité en vélo, extrêmement variable entre villes du nord et villes du sud, continue à décroître partout (même à Strasbourg, ville historique du vélo) pour atteindre des niveaux souvent très bas ;
- la mobilité en transports collectifs, très variable suivant les villes, évolue peu dans le temps, et ne croît que dans les villes ayant investi dans un tramway ou un métro ;
- la mobilité en voiture continue à augmenter de façon soutenue. En dehors de Paris, et dans une moindre mesure de Marseille, les habitants de toutes les grandes villes font plus de 2, voire jusqu'à 2,5 déplacements en voiture par jour (les maxima étant observés dans les villes peu denses et propices au développement de l'automobile). Cet usage de la voiture est favorisé par un taux de possession du permis de conduire et un taux de motorisation des habitants des agglomérations toujours croissant. L'élévation des niveaux d'instruction et la poursuite de la périurbanisation jouent également un rôle ; La part de marché de la voiture (sur 100 déplacements, combien sont faits en voiture ?) se situe aujourd'hui, dans toutes les agglomérations de province, entre 50 % et 70 %.

Plusieurs indicateurs nationaux semblent cependant indiquer un renversement de certaines tendances. Ainsi, comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous, l'indice national de circulation des voitures particulières dont la croissance s'était sensiblement ralentie à partir de 2002 est maintenant en baisse, les chiffres provisoires de 2006 confirmant cette tendance.



3 MODALITÉS DE RÉALISATION

L'enquête sur le terrain a été réalisée par le bureau d'études TEST.
Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie a participé à l'ED 2006 en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage de LMCU.

- **La préparation de l'enquête**

Elle a été assurée conjointement par LMCU, TEST et le CETE. Le CETE a, plus particulièrement, assisté LMCU pour la conception des découpages utilisés lors de l'enquête et celle des questionnaires ainsi que pour le tirage de l'échantillon d'enquête. TEST a effectué la mise en forme des questionnaires, le recrutement des enquêteurs. La formation de ces enquêteurs a été assurée par TEST avec le concours du CETE, notamment, pour la partie déplacements.

- **La réalisation « terrain »**

Elle a été menée par TEST, le CETE assurant avec LMCU un contrôle hebdomadaire pour s'assurer du respect de la méthode standard CERTU ; le CETE a également apporté son concours pour le suivi et le contrôle de la qualité des enquêtes.
Les enquêtes ont été effectuées de janvier 2006 à juin 2006.
TEST a assuré la saisie et le contrôle informatiques des questionnaires sur la base de tests de validité définis par le CERTU dans sa méthode standard. TEST a ensuite fourni au CETE et à LMCU les fichiers sous la forme « standard CERTU », complétée par les questions spécifiques. Le CETE a effectué un contrôle de la qualité des fichiers fournis.

- **Le redressement de l'enquête**

Le CETE a réalisé le redressement de l'enquête en relation avec les services de LMCU.
Pour les ménages issus du fichier DGI, le redressement a été effectué en plusieurs étapes :

1. estimation du nombre de ménages 2006 par secteur à partir des données du recensement de 1999 actualisées à l'aide des données disponibles dans FILOCOM[1],
2. pondération par ménage pour retrouver l'estimation 1,
3. comme les refus entraînent une sous représentation des ménages de grande taille, une estimation de la taille des ménages en 2006 par secteur a été effectuée également à partir des données du recensement de 1999 actualisées à l'aide des données disponibles dans FILOCOM,
4. un redressement supplémentaire a été alors effectué selon la taille des ménages de manière à retrouver la taille moyenne estimée au 3.

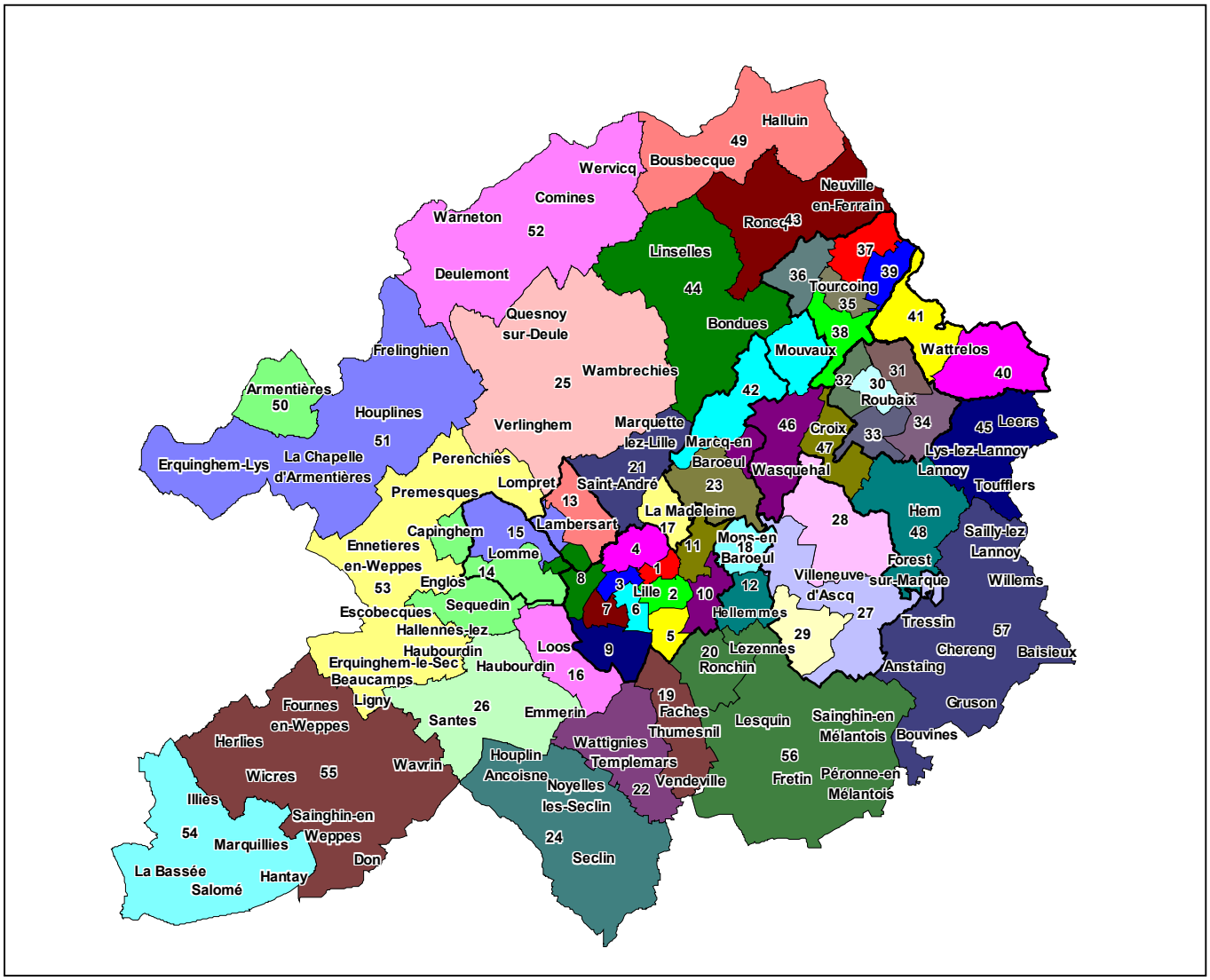
Pour les étudiants en résidence universitaire, le redressement s'effectue en fonction du nombre de logements dans chaque résidence.

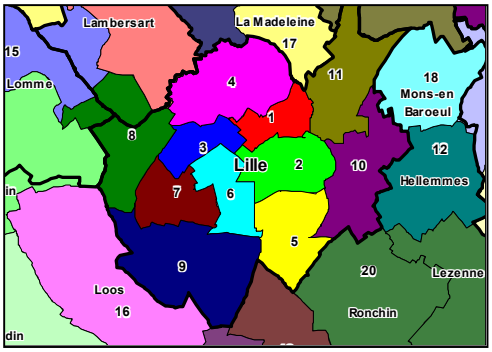
- **L'exploitation des fichiers**

LMCU et le CETE assurent l'exploitation des fichiers. Le présent rapport présente les premières analyses des résultats de l'enquête en prenant également en compte les questions non standards.

[1] Le système d'observation statistique des logements, dénommé FILOCOM, correspond à un traitement automatisé de données issues des fichiers fiscaux et fonciers. Ses principales finalités sont l'aide à la définition et à la mise en œuvre des politiques locales de l'habitat, l'aide à la programmation du logement social, à l'observation et à l'évaluation des politiques publiques.

DÉCOUPAGE DE TIRAGE EN 57 SECTEURS





4 DÉCOUPAGE DE L'AIRE D'ÉTUDE

Le périmètre de l'enquête a été découpé en 57 secteurs (voir plan page 12) utilisés pour le tirage de l'échantillon. Le découpage a été rendu compatible avec celui de l'INSEE en îlots IRIS. Il a été ainsi modifié par rapport à celui utilisé en 1998. Ces secteurs ont été eux-mêmes découpés en « zones fines » (y compris des générateurs particuliers comme les hypermarchés, les parkings, les gares…) utilisées pour le repérage précis des origines et destinations des déplacements et des trajets. Ce découpage fin permet, notamment, de reconstituer le découpage utilisé en 1998.
Pour les exploitations, des focalisations du découpage en secteurs ont été établies :

- un regroupement en 11 zones (voir plan page 14) ;
- un regroupement en 5 zones (voir plan page 15) .

Ces découpages sont compatibles avec ceux utilisés en 1998.

5 PRÉCISION DES RÉSULTATS

Précisions pour une

taille d'échantillon de 8 890 personnes et 6 965 ménages

	Valeur	Précision	Incertitude
Taille moyenne des ménages	2,50	1,4%	±0,04
Nombre de voitures par ménage	1,10	1,8%	±0,02
Mobilité tous modes	3,76	1,6%	±0,06
Mobilité en voiture	2.50	2,6%	±0,06
Mobilité en transports collectifs	0,35	5,9%	±0,02
Mobilité en deux-roues	0,06	22%	±0,01
Mobilité à pied	1,20	3,7%	±0,04
Part de marché de la voiture	55%	1,8%	±1,0%
Part de marché du transport collectif	10%	6,0%	±0,6%
Part de marché des deux-roues	2%	13.0%	±0,3%
Part de marché de la marche	32%	2,8%	±0,9%

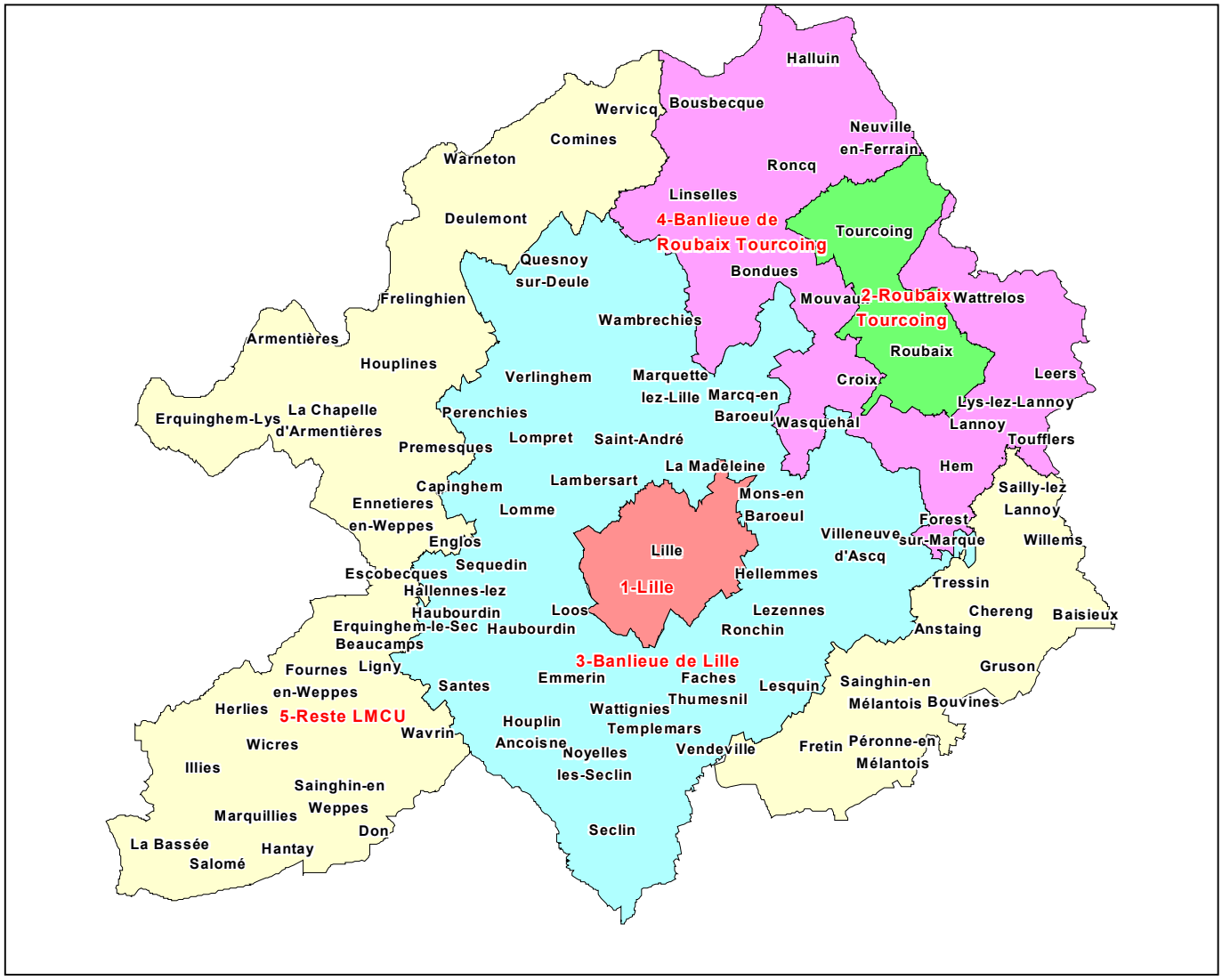
Ex : compte tenu de la taille de l'échantillon et d'une mobilité tous modes, fournie par l'enquête, de 3,76 déplacements par personne et par jour, il y a 95% de chances que cette mobilité soit comprise entre 3,70 et 3,82 (3,76 ± l'incertitude : 0,06). La précision sur cette mobilité est donc de 0,06/3,8 soit 1,6%.

L'enquête ménages déplacements est un sondage. Les résultats sont donc obtenus avec une incertitude liée à la taille des échantillons concernés. Le tableau ci-dessous indique quelques incertitudes sur des résultats globaux. A un niveau plus fin, les incertitudes augmentent sensiblement et il faut en tenir compte dans les analyses, notamment dans l'interprétation des évolutions.

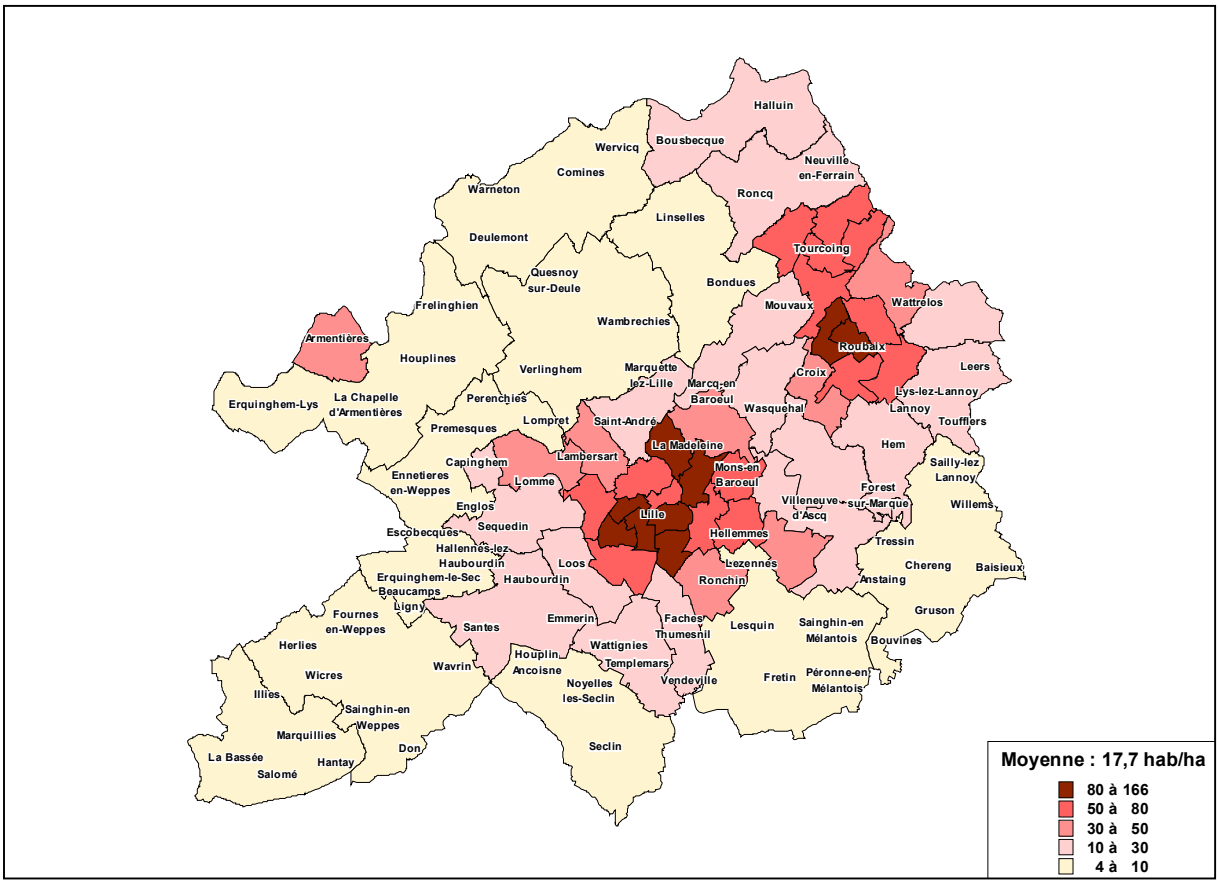
DÉCOUPAGE EN 11 ZONES



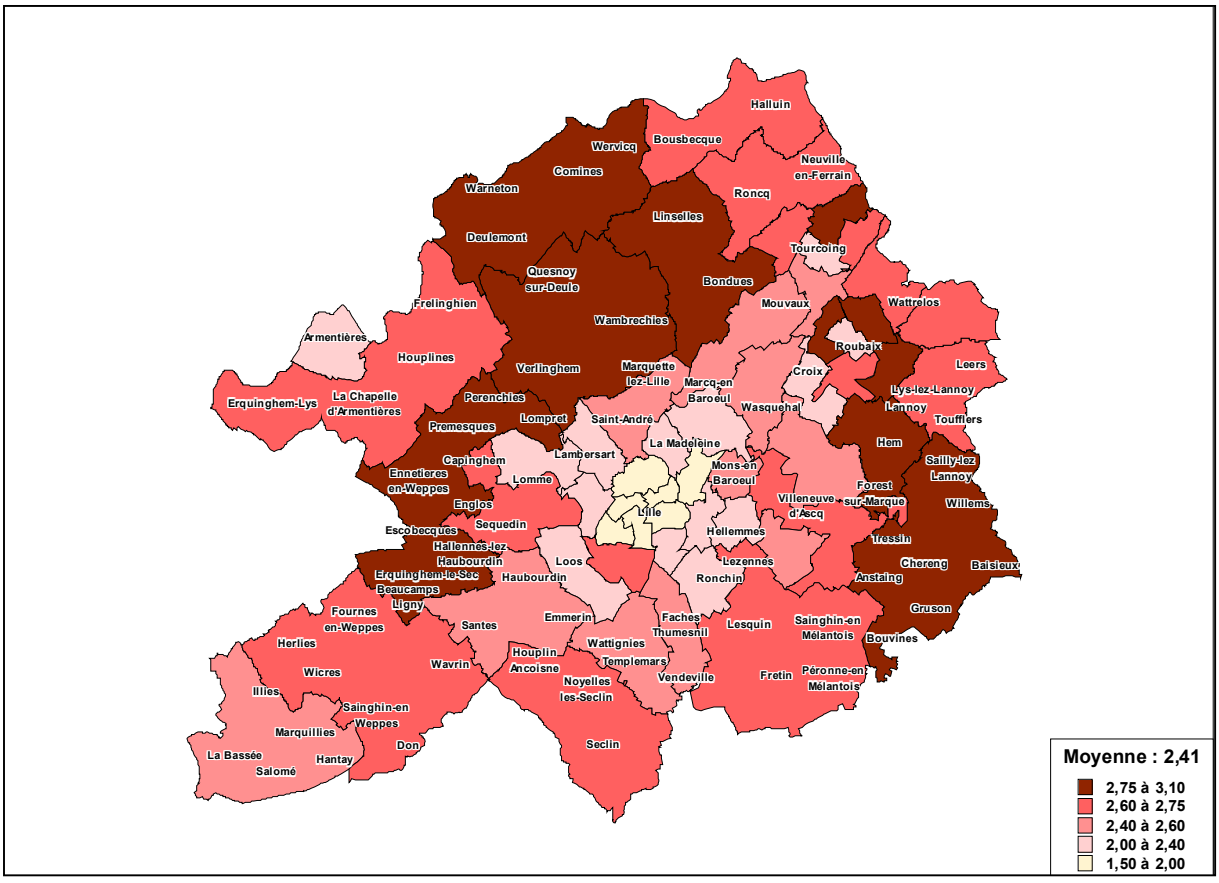
DÉCOUPAGE EN 5 ZONES



DENSITE DE POPULATION



TAILLE DES MÉNAGES



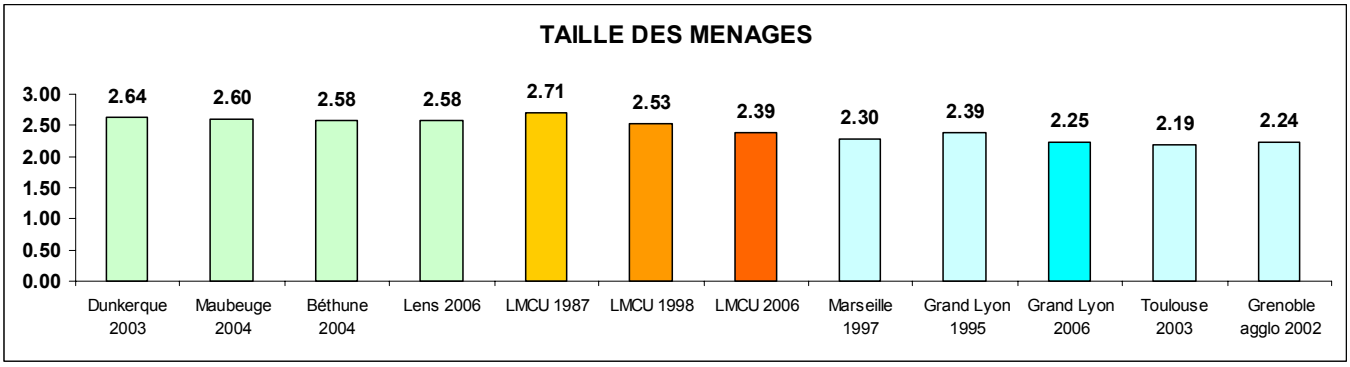
6 Données démographiques de cadrage

- L'aire d'étude (LMCU) compte 1 090 000 habitants[2] sur une surface de 612 km^2.

Lors de l'enquête précédente en 1998, la population s'élevait à 1 080 000 habitants.
La densité moyenne est de 17,7 habitants par hectare, ce qui est nettement plus élevé que la moyenne nationale (1,1 habitant par hectare) et que la moyenne régionale (3,2 habitants par hectare).
Les secteurs les plus centraux de Lille et de Roubaix ainsi que celui de La Madeleine dépassent les 80 habitants par hectare. Dans les secteurs périurbains, la densité atteint rarement les 10 habitants à l'hectare.

- L'aire d'étude comprend 457 000 ménages[3].

Lors de l'enquête précédente en 1998, le nombre de ménages s'élevait à 428 000.



Chaque ménage compte donc en moyenne 2,39 personnes (2,53 en 1998). Cette taille moyenne des ménages est relativement élevée comparativement aux autres agglomérations françaises mais inférieure à ce que l'on observe dans l'arc sud de l'aire métropolitaine.
La taille moyenne des ménages est sensiblement plus réduite dans les centres-villes. Elle descend même à 1,50 dans l'hypercentre de Lille.

Comme partout en France, la taille moyenne des ménages est en baisse puisqu'elle était de 2,53 en 1998 et de 2,71 en 1987.

Aujourd'hui, les ménages composés d'une ou de deux personnes représentent 63% du total. Seulement 10% des ménages comptent plus de 4 personnes.

[2] Il s'agit de la population des résidences principales estimée en 2006 (voir redressement) augmentée des étudiants en résidence universitaire.
[3] Estimation établie à partir des données INSEE et communautaire pour la construction neuve.

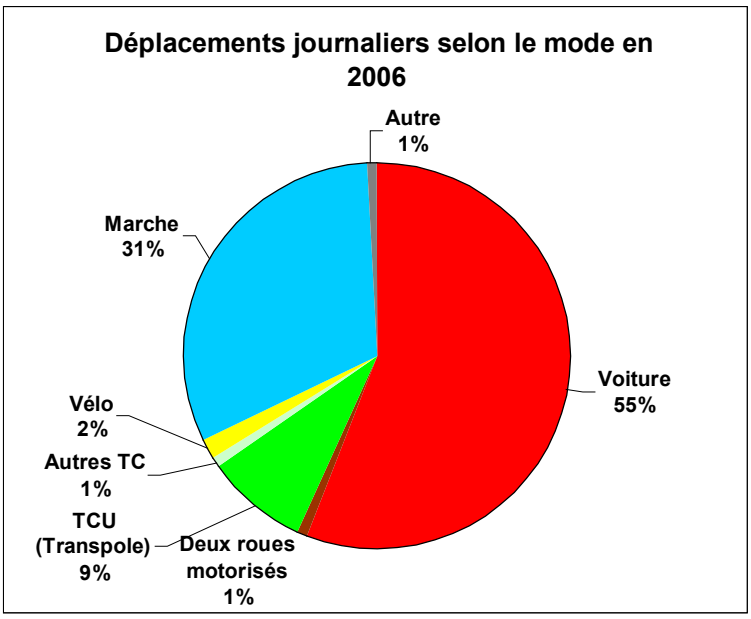
7 LES DÉPLACEMENTS

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 5 ans ou plus de l'aire d'étude réalise environ 4 107 000 déplacements (4 333 000 en 1998, 3 785 000 en 1987).
Tout en restant nettement supérieur à ce qu'il était en 1987 (+8,5%), ce nombre de déplacements est en baisse sensible par rapport à 1998 (-6%).

- 9% des personnes ne se déplacent pas (11% en 1998, 15% en 1987),
- 24% des personnes font 1 à 2 déplacements (23% en 1998, 25% en 1987),
- 32% des personnes font 3 à 4 déplacements (28% en 1998, 29% en 1987),
- 29% des personnes font 5 à 8 déplacements (30% en 1998, 25% en 1987),
- 6% des personnes font plus de 8 déplacements (8% en 1998, 5% en 1987).

La part de personnes ne se déplaçant pas un jour moyen de semaine est donc en régression constante. C'est la baisse de la proportion de personnes se déplaçant beaucoup (au moins 5 fois) qui explique la baisse du volume des déplacements. Rappelons en effet que la population de LMCU est en légère croissance.

7.1 Ensemble de la Communauté Urbaine



7.1.1 Répartition des déplacements par mode de transport

La voiture reste, de loin, le mode dominant. Les 2 296 000 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 1 737 000 déplacements comme conducteur (76%) et en 559 000 déplacements comme passager (24%).
Le taux d'occupation des véhicules s'élève donc à 1,32 en baisse depuis 1998 (1,38) et 1987 (1,40).

Les 354 000 déplacements effectués en transports collectifs urbains (Transpole) se répartissent en :

- 263 500 (74%) déplacements réalisés au moins partiellement en métro,
- 14 000 (4%) déplacements réalisés au moins partiellement en tramway sans utiliser le métro,
- 76 500 (22%) déplacements réalisés en bus sans utiliser le métro ou le tramway.

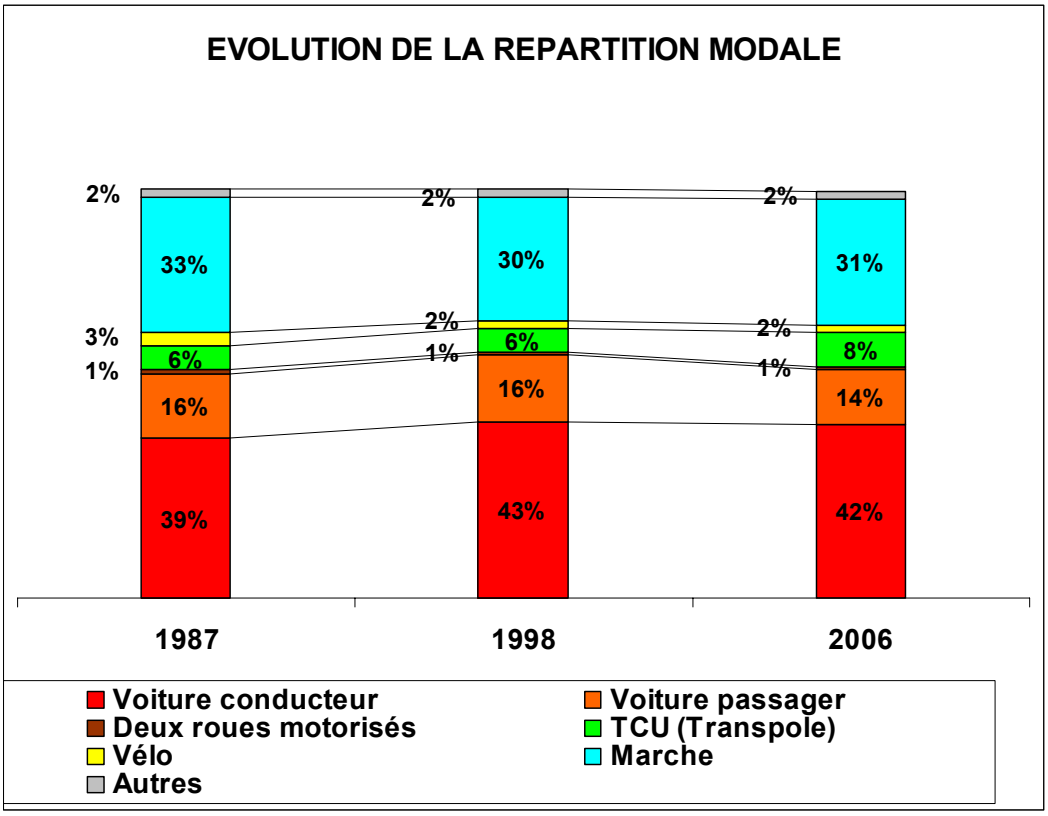
Les 35 000 déplacements effectués en autres transports collectifs se répartissent en :

- 15 000 (43%) déplacements sur le réseau SNCF (TER, TGV, grandes lignes),
- 15 300 (44%) déplacements en transports scolaires,
- 2 300 (7%) déplacements en transport employeur,
- 2 200 (6%) en autocar interurbain.

Les 30 000 déplacements réalisés en deux-roues motorisés se partagent en parts égales entre les supérieurs à 50 cm3 et les inférieurs ou égal à 50 cm3.

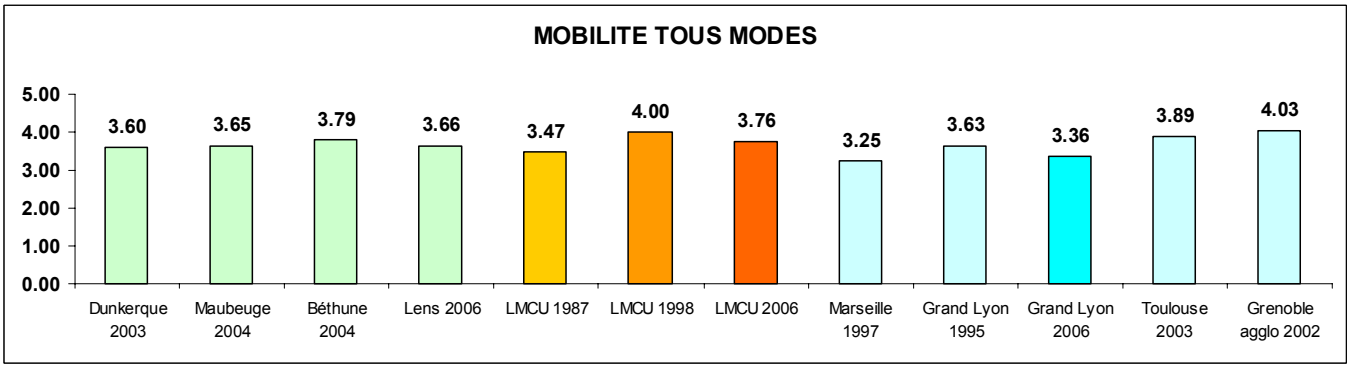
Les 30 000 déplacements réalisés en autres modes mécanisés se partagent en :

- 20 000 (67%) déplacements en camionnettes, camions,
- 4 200 (14%) déplacements en rollers, trottinettes, skates,
- 2 400 (8%) déplacements en taxi,
- 3 400 (11%) en autres modes.

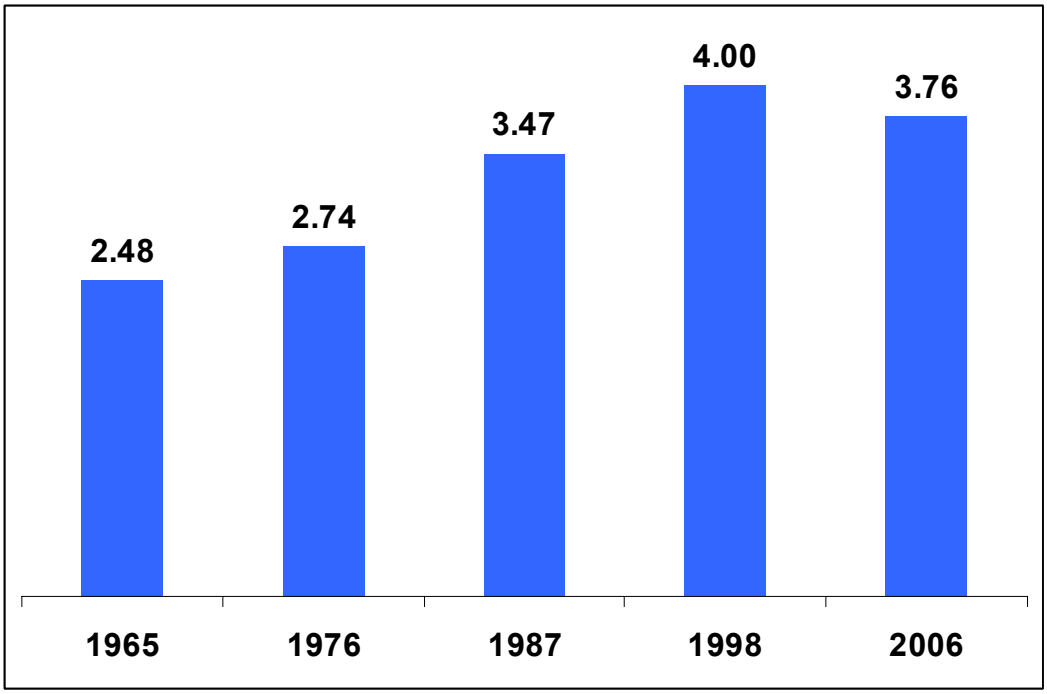


La part de marché de la voiture a baissé depuis 1998 (56% contre 59%) alors qu'elle avait toujours augmenté jusque là (55% en 1987). Elle est presque revenue au niveau de 1987.
Jusqu'ici, seule l'agglomération de Grenoble avait vu cette part de marché baisser (54% en 1992, 53% en 2002).
La part de marché du réseau Transpole progresse nettement (8% contre 6% en 1987 et 1998) alors que la part du vélo se maintient pour la première fois.
La marche progresse légèrement.
L'usage des autres modes reste marginal.

7.1.2 Mobilité tous modes



En moyenne, chaque habitant effectue 3,76 déplacements par jour (déplacements totaux rapportés à la population totale).
Cette mobilité tous modes est sensiblement supérieure à ce que l'on observe dans les autres agglomérations françaises millionnaires.



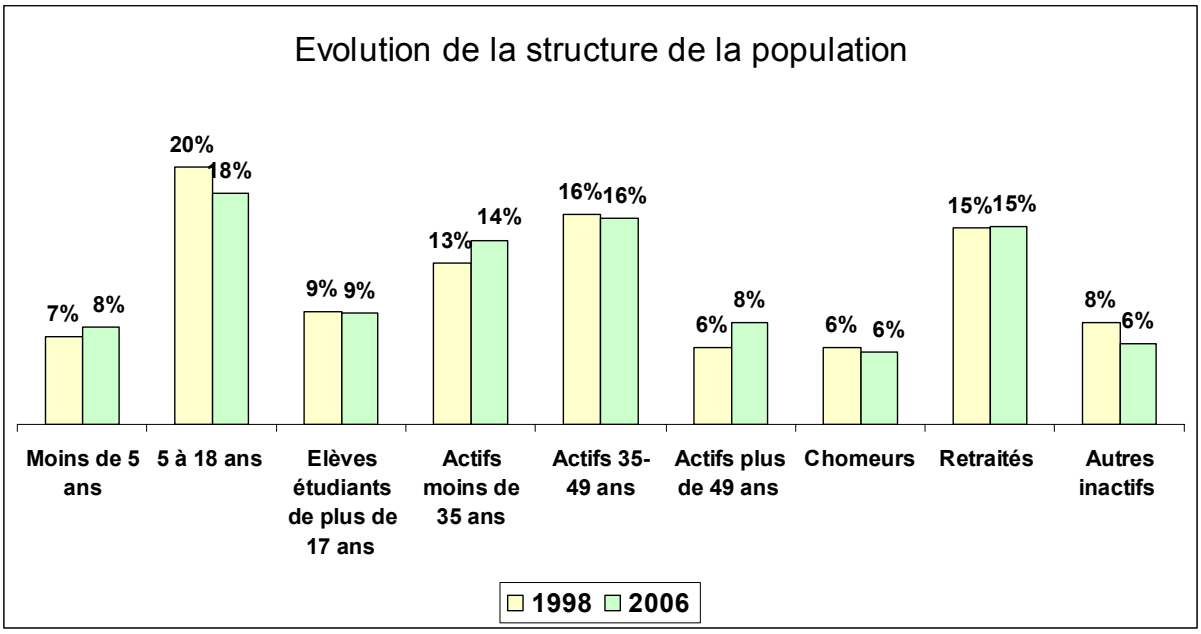
ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TOUS MODES DE 1965 A 2006[4]

Après une croissance continue depuis 1965, la mobilité tous modes a donc baissé en 2006 (-6%).
On constate un phénomène identique sur l'agglomération lyonnaise (baisse de 7,5% de 1995 à 2006).

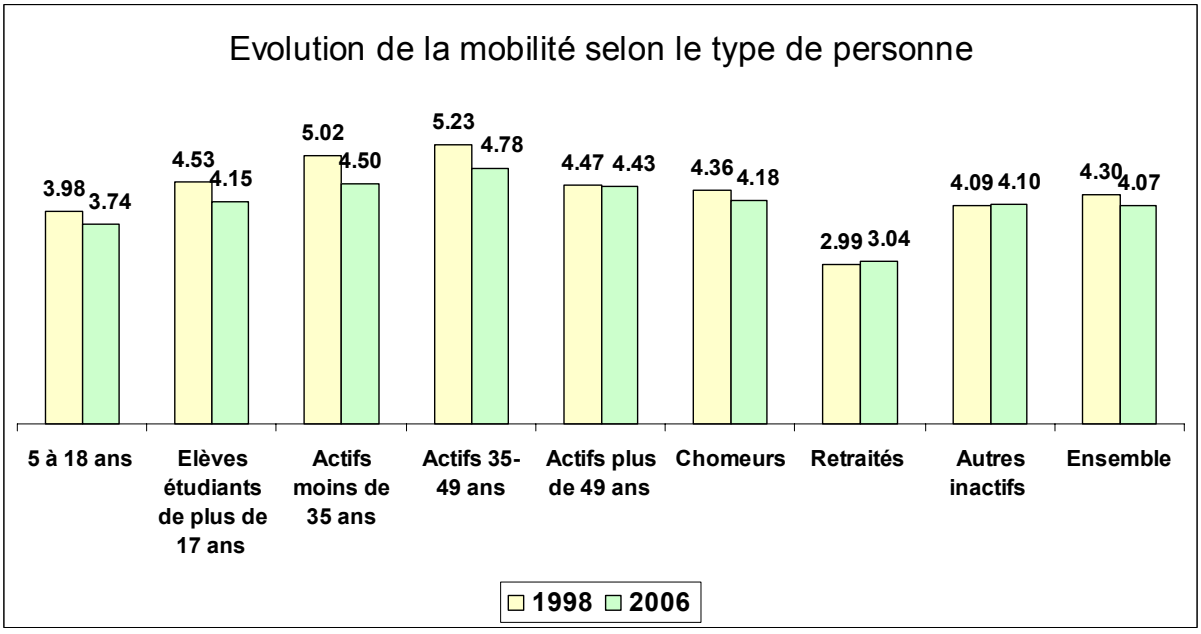
Les mobilités présentées ici sont rapportées à la population totale. Sur la seule population enquêtée (5 ans et plus), les mobilités sont respectivement de 4,30 en 1998 et 4,07 en 2006.
La baisse n'est plus que de 5% du fait de l'augmentation de la part des moins de 5 ans dans la population.

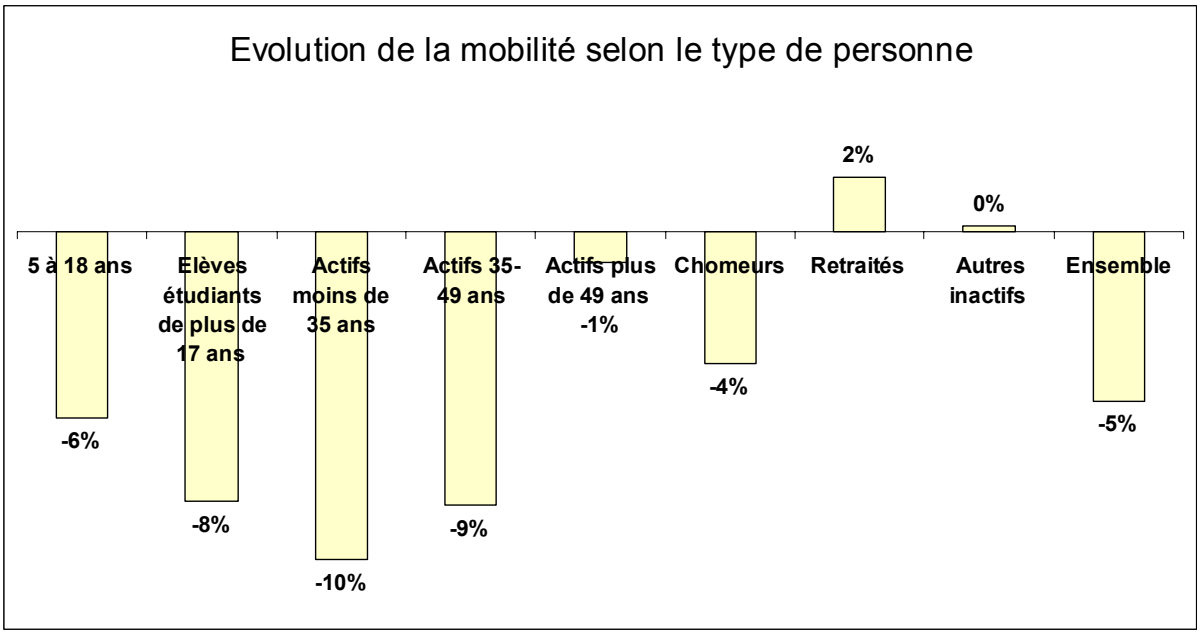
Pour répondre à la question de savoir si l'évolution de la mobilité est liée à des évolutions de structure de la population, celle-ci a été classée en 8 catégories ayant des comportements homogènes en matière de mobilité (voir graphique ci-contre).

[4] Les enquêtes de 1965 et 1976 ne concernaient que la partie la plus dense de LMCU



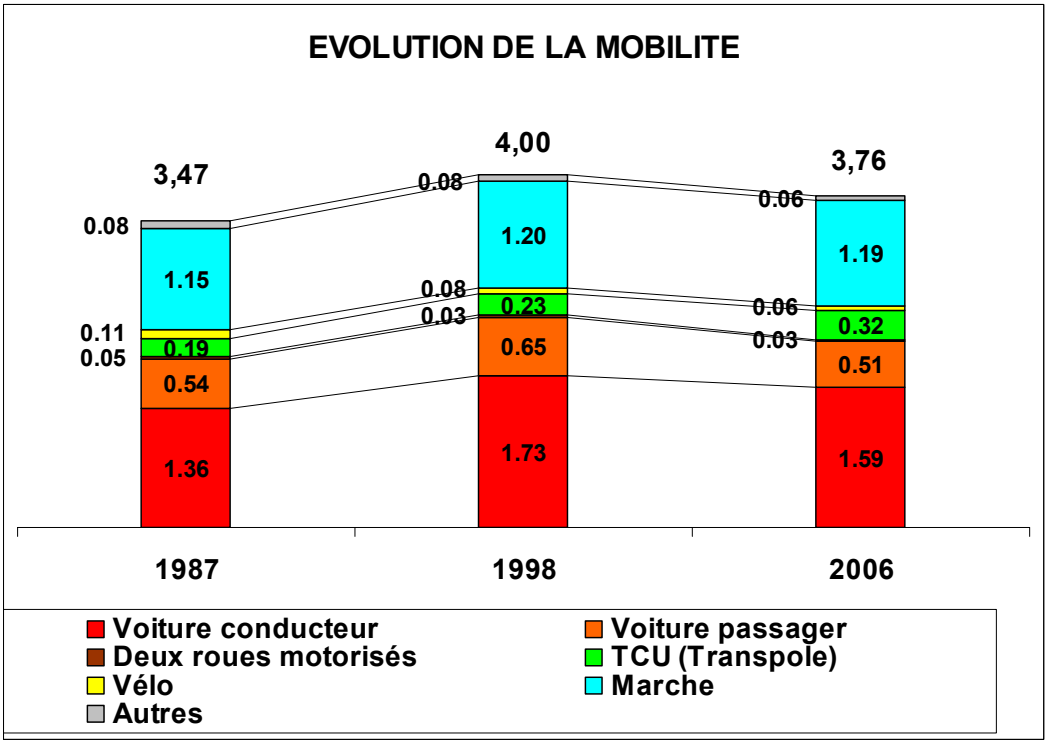
Le graphique ci-dessus reflète l'évolution de la structure de la population enquêtée entre 1998 et 2006.

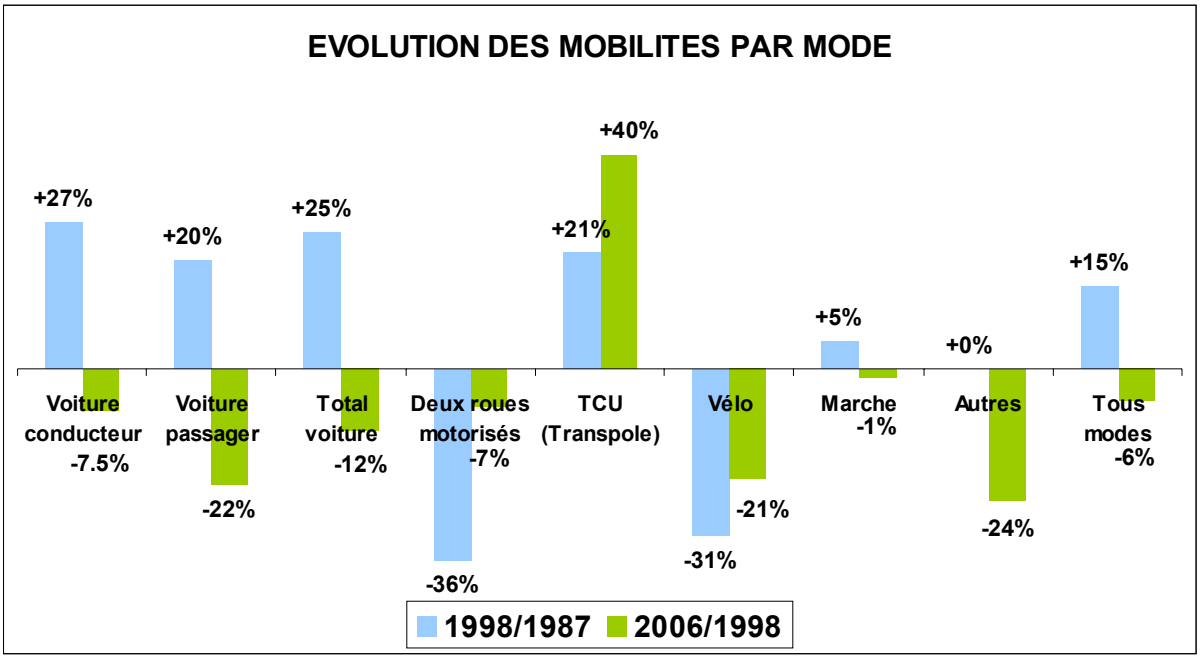




Les baisses de mobilité se retrouvent surtout chez les actifs de moins de 50 ans, chez les moins de 19 ans, les étudiants et les chômeurs. La mobilité est quasi-stable pour les actifs de plus de 49 ans et les autres inactifs. Elle augmente légèrement pour les retraités.
Si on applique les mobilités de 1998 à la structure de population enquêtée en 2006, on obtient une mobilité moyenne de 4,32 légèrement supérieure à la mobilité de 1998 (4,30) et nettement supérieure à celle de 2006 (4,07). L'évolution de la mobilité n'est donc pas liée à l'évolution de la structure de la population enquêtée entre les deux enquêtes.

7.1.3 Évolutions de la mobilité par mode



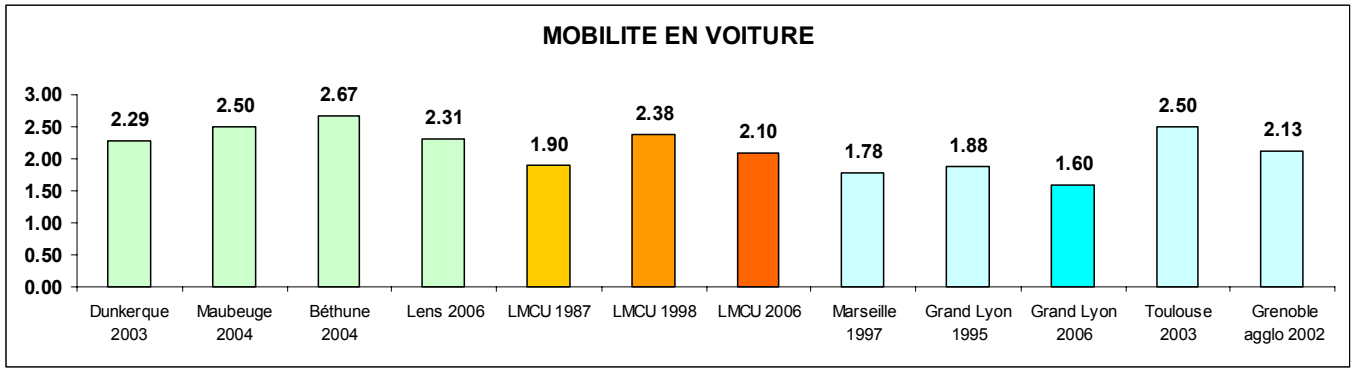


2006 marque, sur plusieurs points, une nette rupture des évolutions observées jusqu'ici aussi bien dans la métropole lilloise que dans les autres agglomérations françaises :

- baisse sensible de la mobilité en voiture (-12%) depuis 1998 alors que celle-ci avait augmenté de 25% sur la période précédente (1987 – 1998),
- forte baisse de l'usage de la voiture en tant que passager (-22%) nettement supérieure à la baisse de l'usage de la voiture en tant que conducteur (-7,5%) ce qui a pour conséquence une poursuite de la baisse du taux d'occupation des voitures,
- baisse de l'usage des deux-roues motorisés (-7%) sensiblement plus faible que celle observée précédemment (-36%),
- forte croissance de l'usage du réseau Transpole (+40%),
- poursuite de la baisse de l'usage du vélo (-21%),
- quasi stabilité de la marche (-1%).

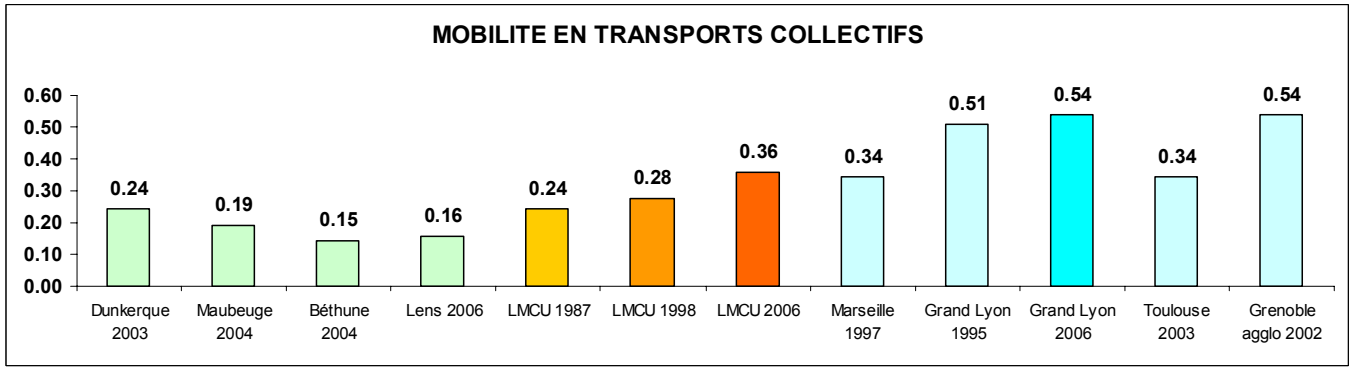
Comme pour la mobilité tous modes, ces évolutions sont peu ou pas liées aux évolutions de la structure de la population : par exemple, avec la structure de 2006 et les comportements de 1998, la mobilité en voiture (rapportée à la population de 5 ans et plus) serait de 2,62 contre 2,55 en 1998 et 2,28 réels en 2006.

7.1.4 Mobilité en voiture



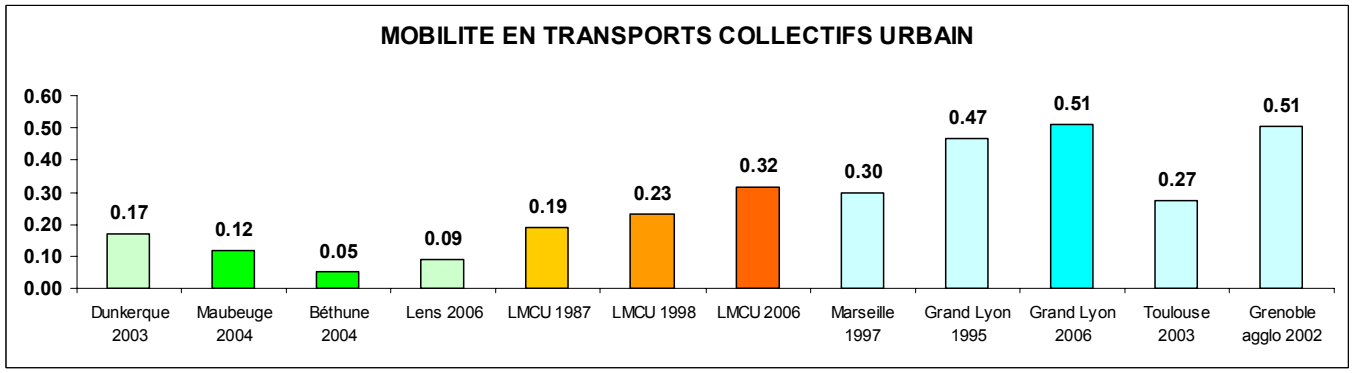
En moyenne, chaque habitant de l'aire d'enquête effectue chaque jour 2,10 déplacements en voiture particulière.
En baisse sensible depuis 1998, cette mobilité reste néanmoins supérieure à ce qu'elle était en 1987 et à celle observée à Lyon en 2006 (1,60) ou à Marseille en 1997 (1,78). Elle est nettement inférieure aux mobilités en voiture observées dans les autres agglomérations de la Région.

7.1.5 Mobilité en transports collectifs



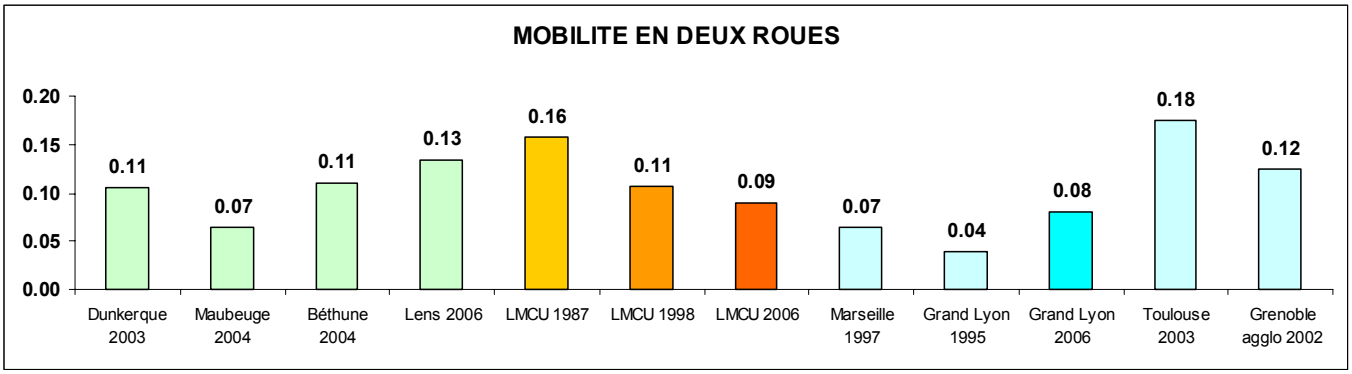
En moyenne, chaque habitant effectue chaque jour 0,36 déplacement en transport collectif.
Cette mobilité est en croissance sensible depuis 1998 et 1987. Elle dépasse maintenant celle observée en 1997 à Marseille mais reste en retrait des chiffres enregistrés à Grenoble en 2002 et à Lyon en 2006.

7.1.6 Mobilité en transports collectifs urbains



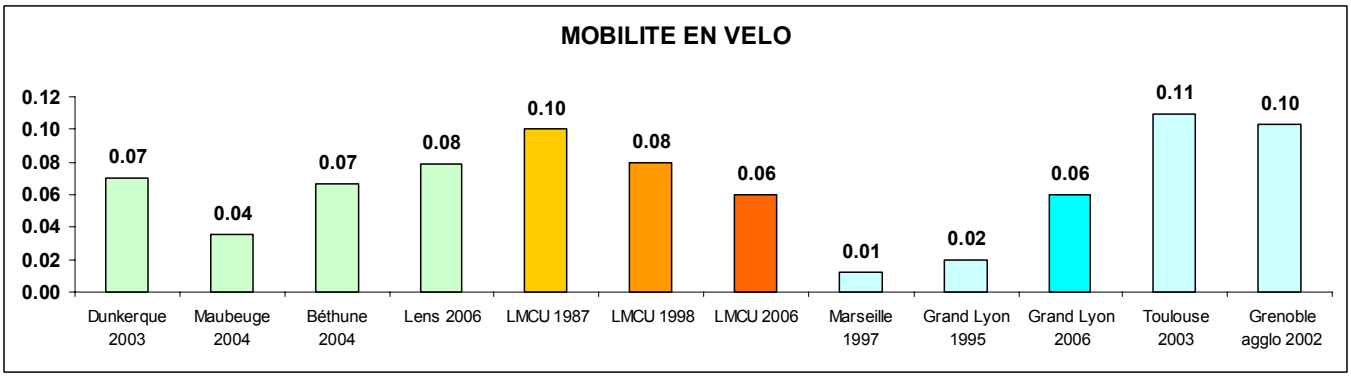
La mobilité en transports en commun urbain est en forte croissance mais elle reste assez nettement inférieure à ce que l'on observe à Lyon ou Grenoble. Elle est nettement plus élevée que celles des autres agglomérations de la Région.

7.1.7 Mobilité en deux-roues



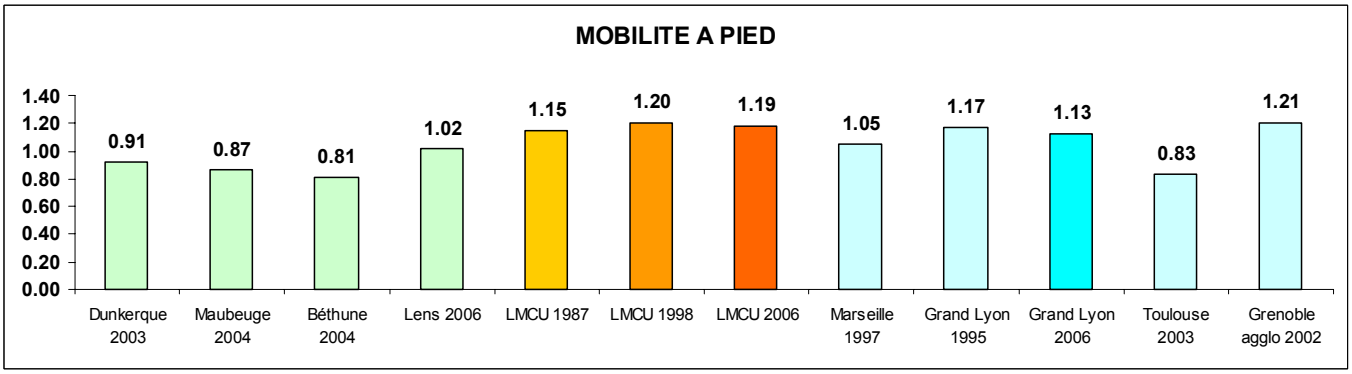
La mobilité en deux roues poursuit sa baisse. Dans la Région, seule l'agglomération de Maubeuge se situe à un niveau inférieur.

7.1.8 Mobilité en vélo



La mobilité en vélo est toujours en baisse. Elle se situe au niveau de celle observée à Lyon en 2006 alors qu'elle était jusqu'ici nettement plus élevée.

7.1.9 Mobilité à pied



La mobilité à pied se maintient à un niveau élevé, comparable à celui observé à Lyon ou à Grenoble. Elle est nettement plus forte que dans les autres agglomérations de la Région.

7.2 Résultats par secteurs géographiques

Les informations globales présentées ci-dessus ne sont pas homogènes sur l'ensemble de la Métropole. Après une présentation des grandes tendances sur Lille, Roubaix-Tourcoing et le reste de la Métropole, on trouvera en annexe, page 119, un travail de comparaison 1998/2006 réalisé sur une partition en 11 grands secteurs de LMCU.

- A Lille (sans Hellemmes et Lomme),

La mobilité par habitant est plutôt élevée (4,00) et stable par rapport à 1998. Les Lillois se déplacent peu en voiture et de moins en moins (-19% de déplacements par personne en tant que conducteur entre 1998 et 2006).

A contrario, par rapport à la moyenne métropolitaine, ils se déplacent beaucoup en transports collectifs urbains et en vélo. Ces deux modes sont en nette progression depuis la dernière enquête (+48% pour les transports collectifs et + 39% pour le vélo). La croissance de l'usage du vélo est à souligner car cet usage baisse en moyenne sur la communauté urbaine.

- A Roubaix-Tourcoing (Villes de Roubaix et Tourcoing),

La mobilité tous modes est faible et en régression depuis 1998.

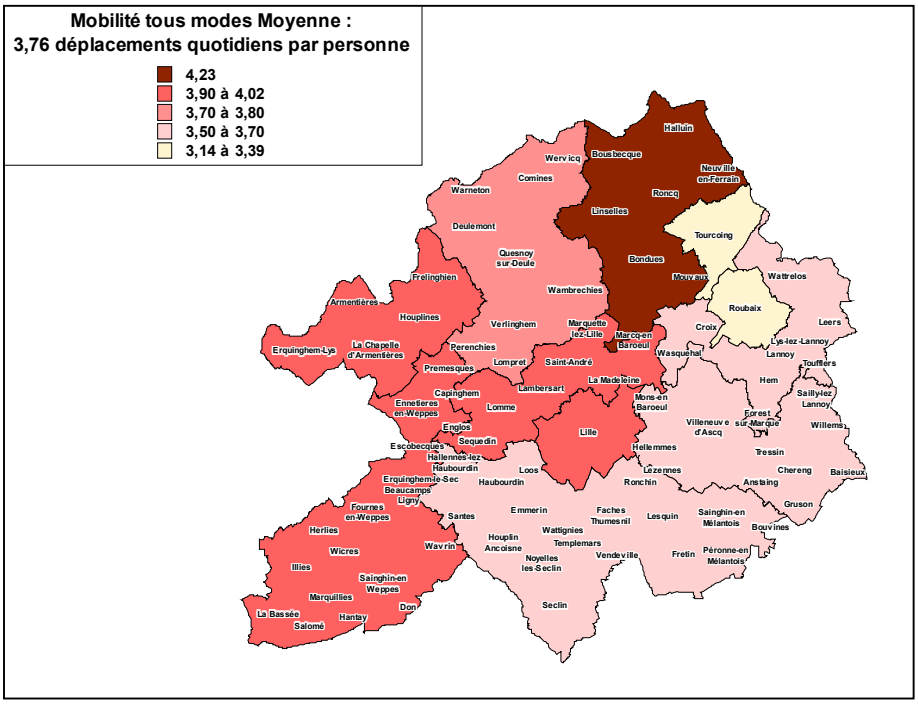
Par rapport à 1998, l'usage des transports collectifs urbains est en forte hausse chez ces habitants. En revanche, le vélo est peu utilisé, et son usage diminue, tout comme celui de la marche à pied. L'usage de la voiture est assez faible.

- Dans le reste de la Métropole (ensemble des autres villes de la communauté urbaine),

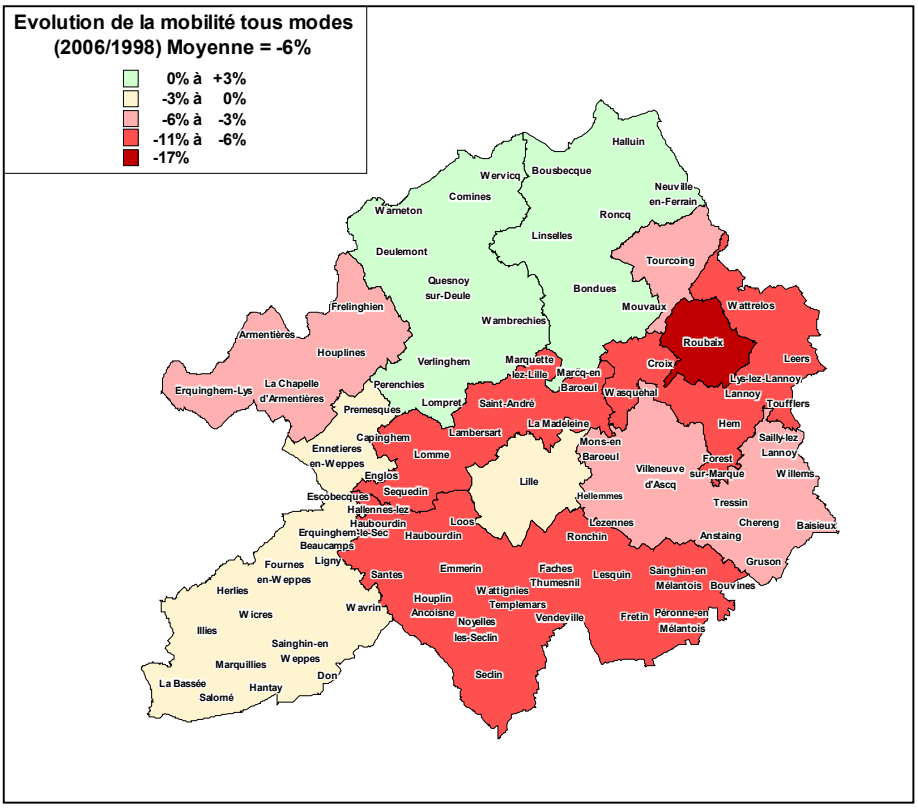
- La mobilité tous modes est, au nord et à l'ouest de la Métropole, plutôt forte et stable par rapport à 1998. Elle est plus faible au sud, et en régression par rapport à la précédente enquête.
- L'usage de la voiture est particulièrement élevé au nord-est de la métropole, mais c'est dans les secteurs d'Armentières, Quesnoy sur Deûle et Comines que l'on observe les plus grandes hausses de l'utilisation de la voiture (une augmentation de plus de 10%), alors que la moyenne métropolitaine baisse de 11%.
- En dehors de Lille, Roubaix et Tourcoing, ce sont les secteurs de Villeneuve d'Ascq, Lambersart et Lomme où l'usage des transports collectifs urbains est le plus important.

  L'augmentation de l'utilisation des transports collectifs urbains concerne l'ensemble du territoire de la Métropole de manière contrastée : +56% dans le secteur de Comines-Quesnoy sur Deûle, +12% dans le secteur d'Armentières et +4% dans la banlieue sud de Lille. Seul, le secteur Sud-Ouest de LMCU connaît une baisse de l'usage des transports collectifs (-28%), secteur où la mobilité en transports collectifs urbains était déjà faible en 1998.
- La baisse moyenne de la mobilité en vélo sur la Métropole masque des évolutions très contrastées, et ce même en faisant abstraction de Lille, Roubaix et Tourcoing. En effet, le secteur de Roncq, Bondues, Halluin connaît une hausse de 28% par rapport à 1998 alors que dans la banlieue sud de Lille, et dans le secteur d'Armentières, l'usage moyen du vélo baisse (– 28% pour la banlieue sud de Lille et –70% dans le secteur d'Armentières).
- La mobilité à pied qui est plutôt stable sur la Métropole a évolué entre 1998 et 2006 différemment selon les territoires : stable dans la banlieue Sud de Lille, en baisse dans le quart Nord-ouest de la Métropole, et en hausse dans le sud-ouest ainsi que dans les secteurs de Villeneuve d'Ascq et de Roncq, Bondues, Halluin même si ce dernier compte la mobilité à pied la plus faible de la Métropole.

7.2.1 Mobilité tous modes



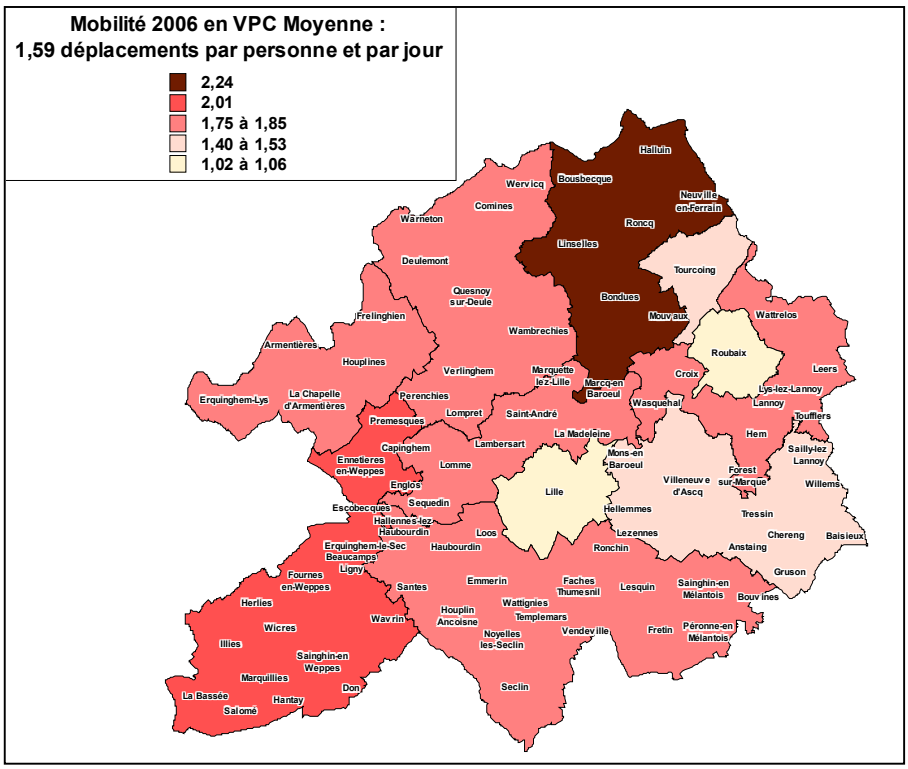
La mobilité tous modes varie de 3,14 à 4,23. Elle est faible à Tourcoing (3,39) et surtout à Roubaix (3,14), supérieure à la moyenne à Lille (4,00).
Elle est particulièrement forte dans le secteur d'Halluin – Roncq – Bondues (4,23).



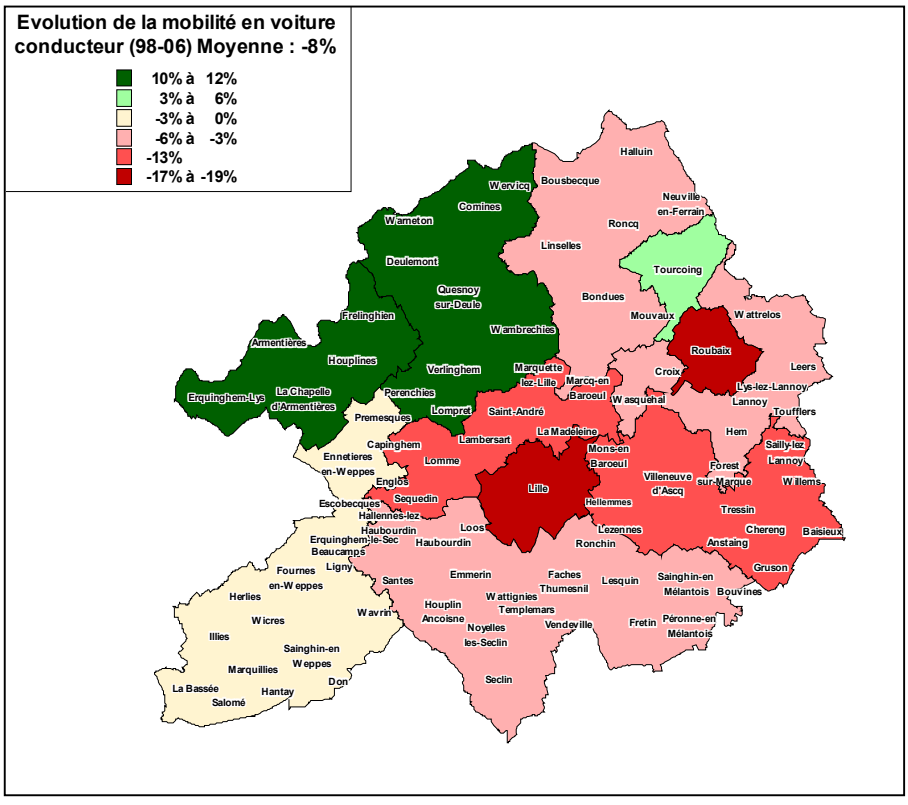
Les évolutions sont assez contrastées :

- à Roubaix, la mobilité tous modes qui était déjà faible en 1998 est en forte baisse (-17%) ;
- dans les banlieues nord et sud de Lille et dans la banlieue de Roubaix, la mobilité tous modes baisse un peu plus que la moyenne ;
- dans la banlieue est de Lille, le secteur d'Armentières et à Tourcoing la mobilité tous modes baisse un peu moins qu'en moyenne ;
- la mobilité est quasi-stable dans les autres secteurs : à Lille, dans les secteurs nord de LMCU et dans le secteur sud-ouest.

7.2.2 Mobilité en voiture conducteur

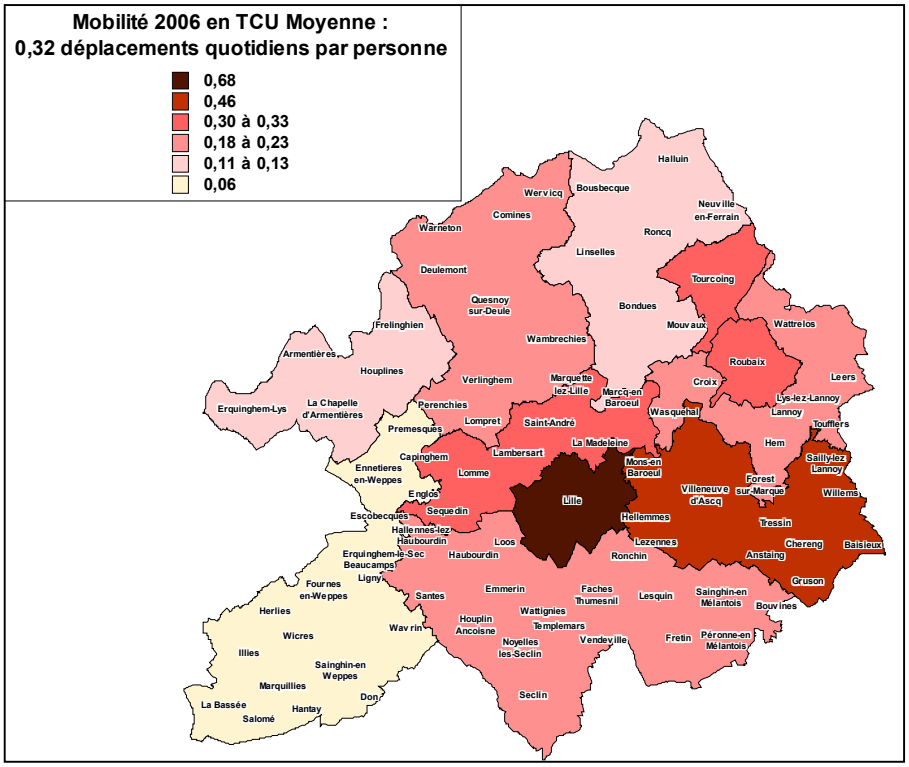


La mobilité en voiture conducteur est, normalement, faible dans les villes centres notamment à Lille (1,02) et Roubaix (1,05). Elle est également assez faible dans la banlieue est de Lille (1,50).
Elle est particulièrement élevée dans le secteur « périurbain » sud-ouest de LMCU (2,01) et dans le secteur nord de Bondues, Roncq, Halluin (2,24).

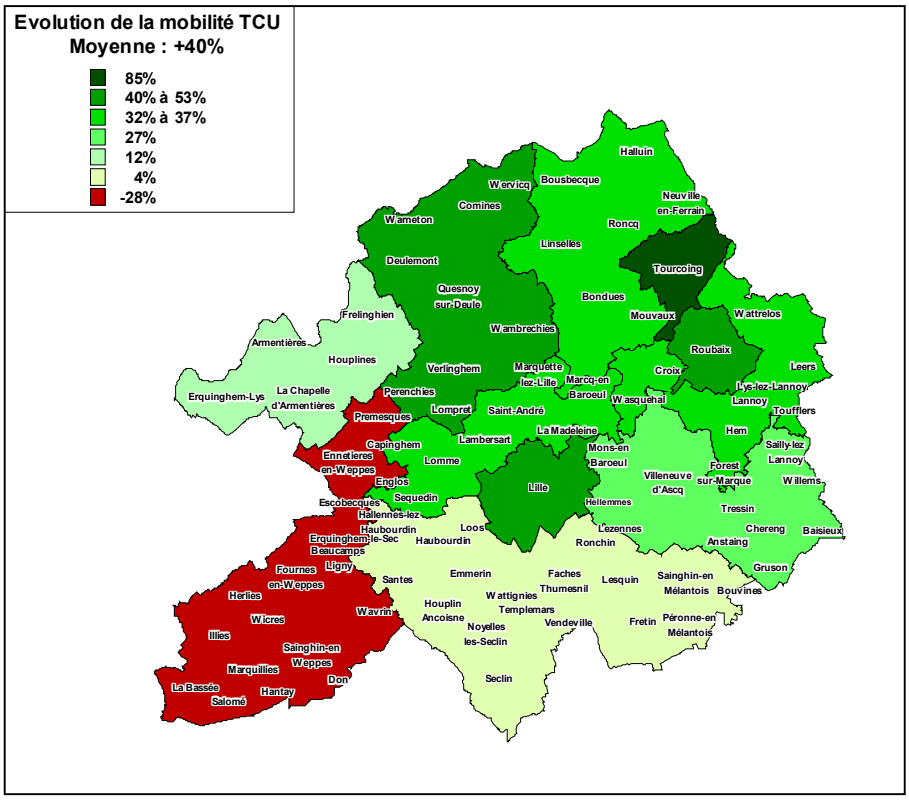


La baisse de l'usage de la voiture en tant que conducteur est particulièrement importante à Lille et Roubaix (de l'ordre de -18%). Cette baisse est également forte dans les banlieues est et nord-ouest de Lille (-13% environ). Trois secteurs voient leur mobilité en voiture conducteur croître : Tourcoing modérément (+5%), les secteurs d'Armentières et de Quesnoy – Comines plus fortement (respectivement +12% et +10%).

7.2.3 Mobilité en transports collectifs urbains (Transpole)

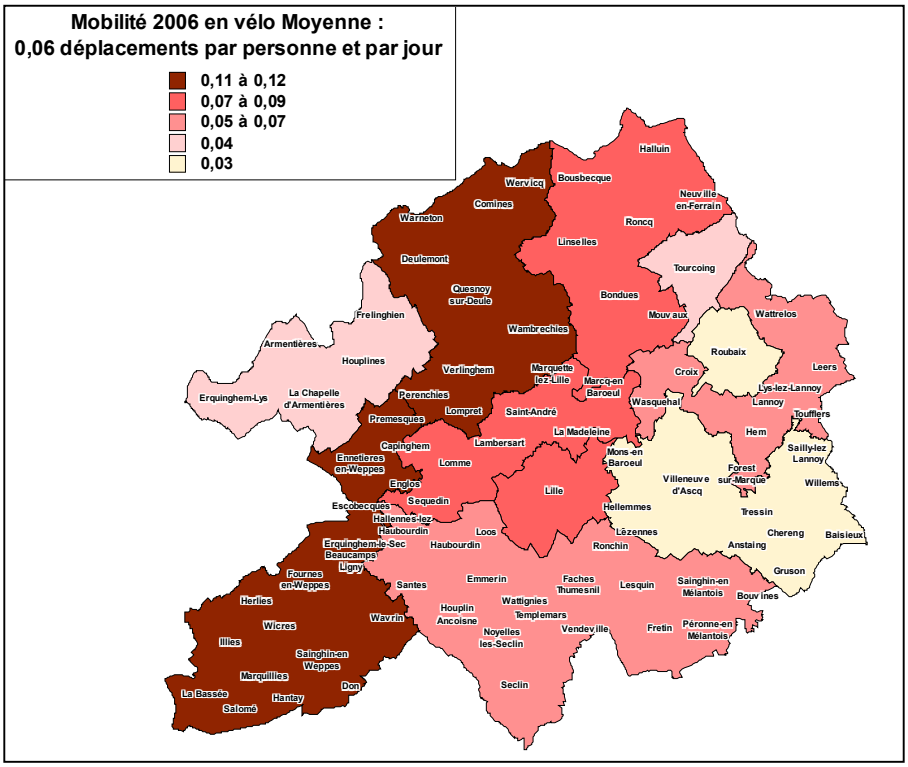


La mobilité TCU varie fortement selon les secteurs. Elle est faible dans les secteurs d'Armentières (0,11), de Bondues, Roncq, Halluin (0,13) et surtout dans le secteur sud ouest de LMCU (0,06).
Elle est très élevée à Lille (0,68) et dans la banlieue est de Lille (0,46) secteurs desservis par les deux lignes de métro. Elle est généralement plutôt élevée dans les secteurs desservis par les lignes de métro et/ou de tramway.

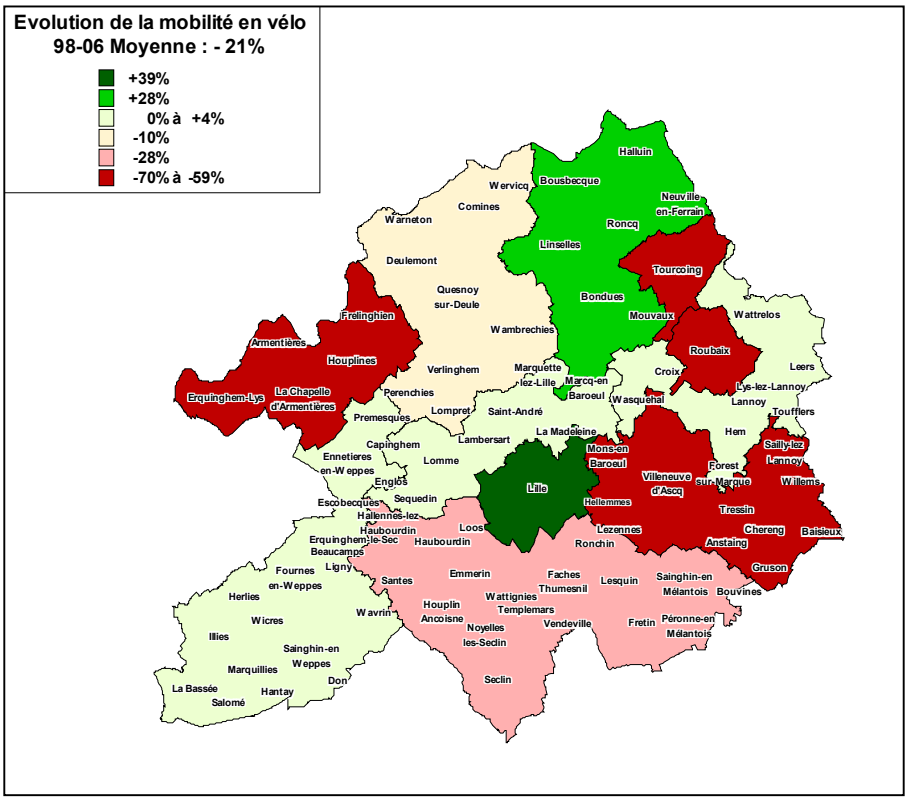


La croissance de la mobilité en TCU est particulièrement forte à Tourcoing (+85%), à Roubaix (+53%) et à Lille (+48%) communes ayant bénéficié de la mise en service complète de la ligne n°2 de métro. Elle est également élevée dans le secteur de Comines, Quesnoy (+56%).
Cette croissance est inférieure à la moyenne ailleurs et notamment sur la banlieue est de Lille mais la mobilité TCU se situait déjà à un niveau élevé en 1998. La croissance est modeste sur le secteur d'Armentières (+12%) et sur la banlieue sud de Lille (+4%).
La mobilité TCU baisse nettement (-28%) sur le secteur sud-ouest de LMCU là où elle était déjà faible en 1998.

7.2.4 Mobilité en vélo



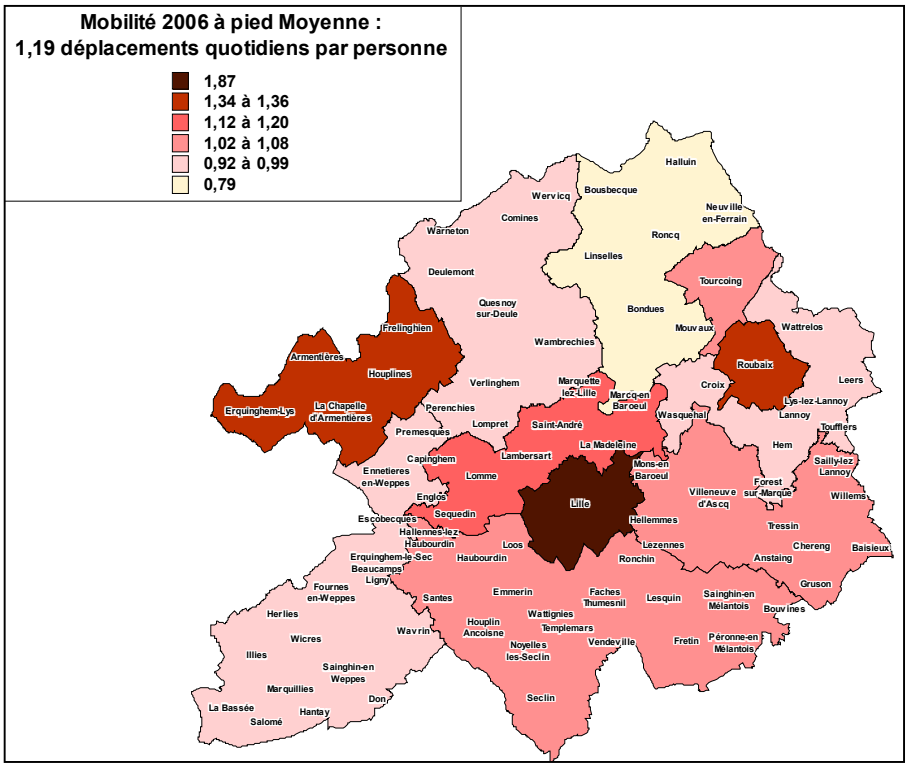
La mobilité en vélo est très faible à Roubaix (0,03) et dans la banlieue est de Lille (0,03), à Tourcoing (0,04) et dans le secteur d'Armentières (0,04).
Elle est au contraire relativement élevée à Lille (0,09), dans la banlieue nord ouest de Lille (0,07), dans le secteur de Bondues, Roncq, Halluin (0,09) et surtout dans les secteur sud-ouest de LMCU (0,12) et le secteur de Comines, Quesnoy (0,11).



La baisse moyenne de la mobilité en vélo masque des évolutions très contrastées selon les secteurs :

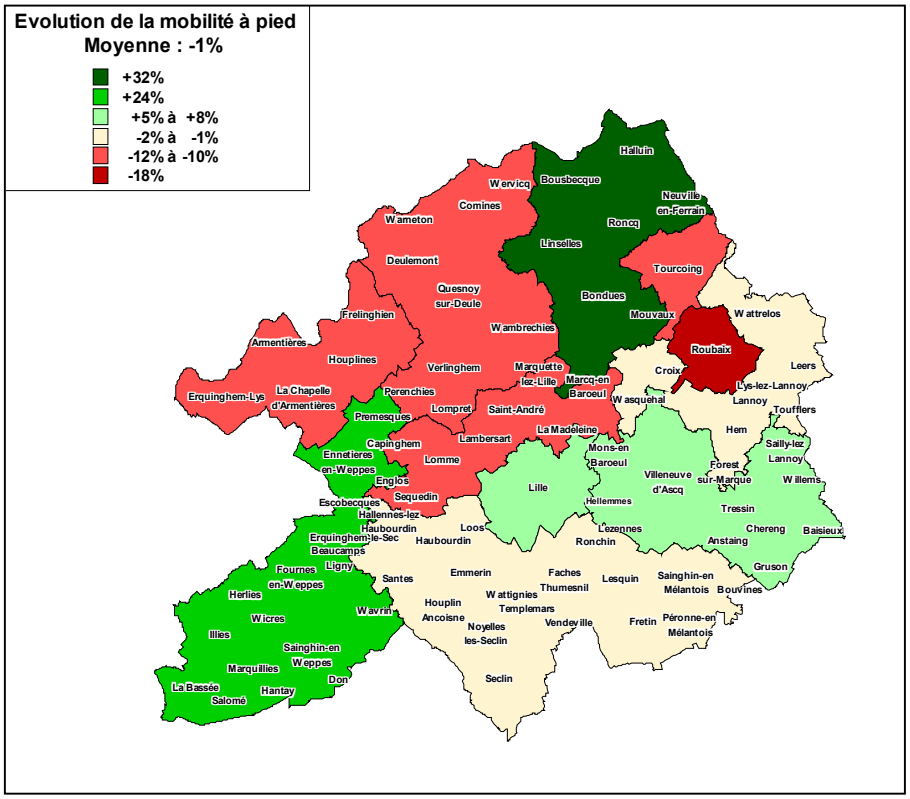
- fortes croissances à Lille (+39%) et dans le secteur de Bondues, Roncq, Halluin (+28%)
- fortes baisses dans la banlieue sud de Lille (-28%) et surtout à Roubaix (-67%), Tourcoing (-59%) et dans les secteurs d'Armentières (-70%) et de la banlieue est de Lille (-59%).

7.2.5 Mobilité à pied



La mobilité à pied varie de 0,79 à 1,87 :

- elle est très élevée à Lille (1,87) et dans une moindre mesure à Roubaix (1,34) et dans le secteur d'Armentières (1,36)
- elle est faible dans les secteurs de Bondues, Roncq, Halluin (0,79) et de Comines, Quesnoy (0,99), et dans le sud-ouest de LMCU (0,92)



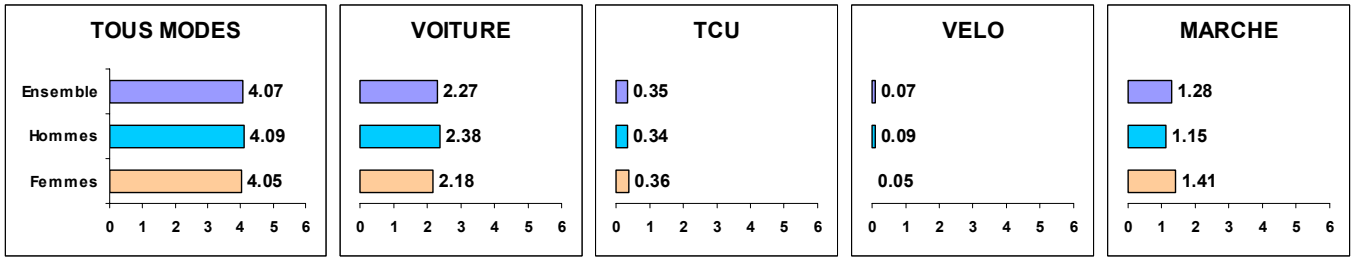
Les évolutions par secteur sont très contrastées :

- forte hausse dans le secteur de Roncq, Bondues, Halluin (+32%) qui reste néanmoins celui où la mobilité à pied est la plus faible
- hausse également importante dans le sud-ouest de LMCU (+24%) où la mobilité à pied reste plutôt faible
- forte baisse à Roubaix (-18%) et dans une moindre mesure à Tourcoing (-10%), dans les secteurs d'Armentières (-10%), de Comines, Quesnoy -12%) et de la banlieue nord ouest de Lille (-12%).

7.3 Mobilité selon les caractéristiques des personnes

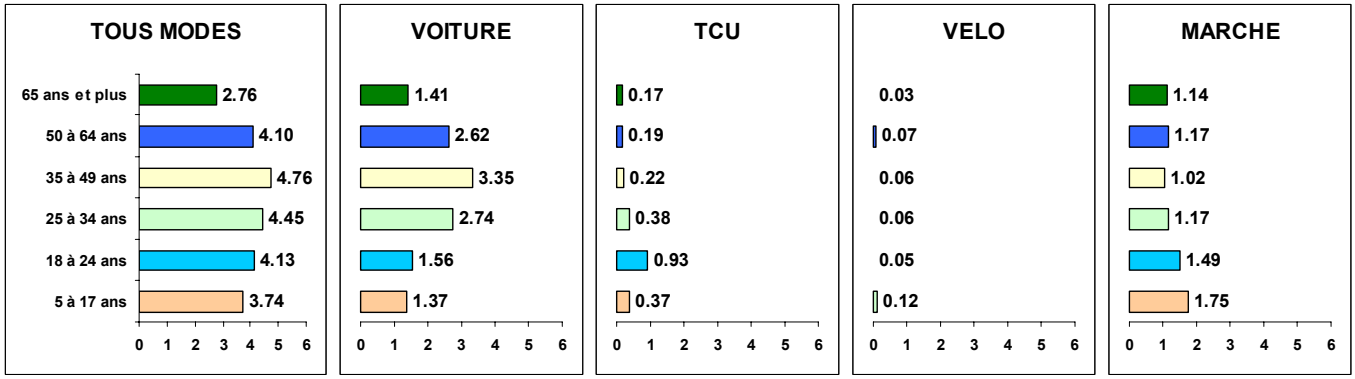
Les chiffres présentés ici sont rapportés à la population de 5 ans et plus, dont la mobilité moyenne est de 4,07 déplacements par habitant et par jour dont 2,27 en voiture, 0,38 en transport collectif, 0,12 en deux-roues, 1,28 à pied.

- **La mobilité varie selon le sexe de la personne :**



Les femmes se déplacent à peine moins que les hommes. L'usage des différents modes est assez différent selon le sexe : les femmes se déplacent nettement plus à pied que les hommes, les hommes utilisent nettement plus le vélo et la voiture.

- **La mobilité varie selon l'âge des personnes**

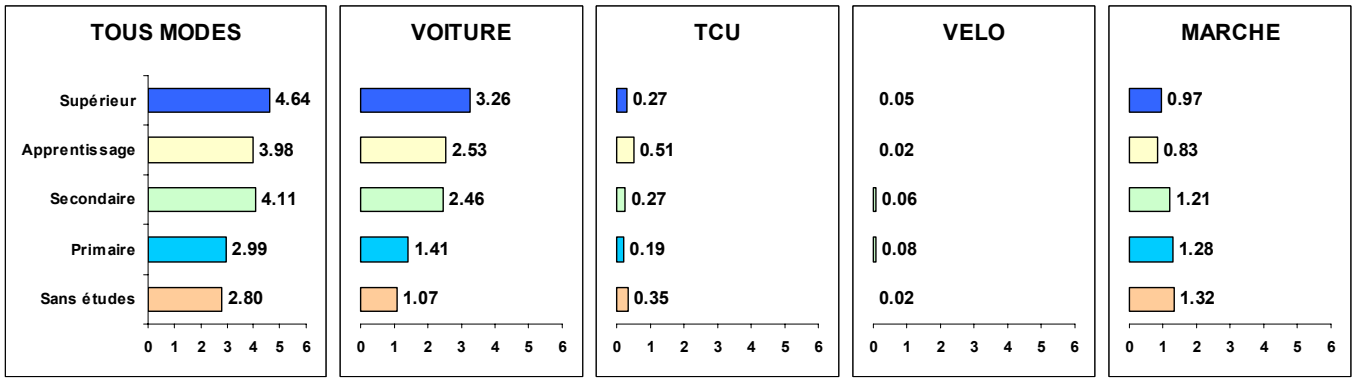


Comme partout, la mobilité est particulièrement forte pour les personnes d'âge moyen (25 à 49 ans). Elle faiblit nettement à partir de 50 ans pour chuter fortement au-delà de 64 ans. Les jeunes de moins de 24 ans se déplacent un peu plus que la moyenne. Dès 18 ans, la voiture est le mode de déplacement prédominant.

Par ailleurs :

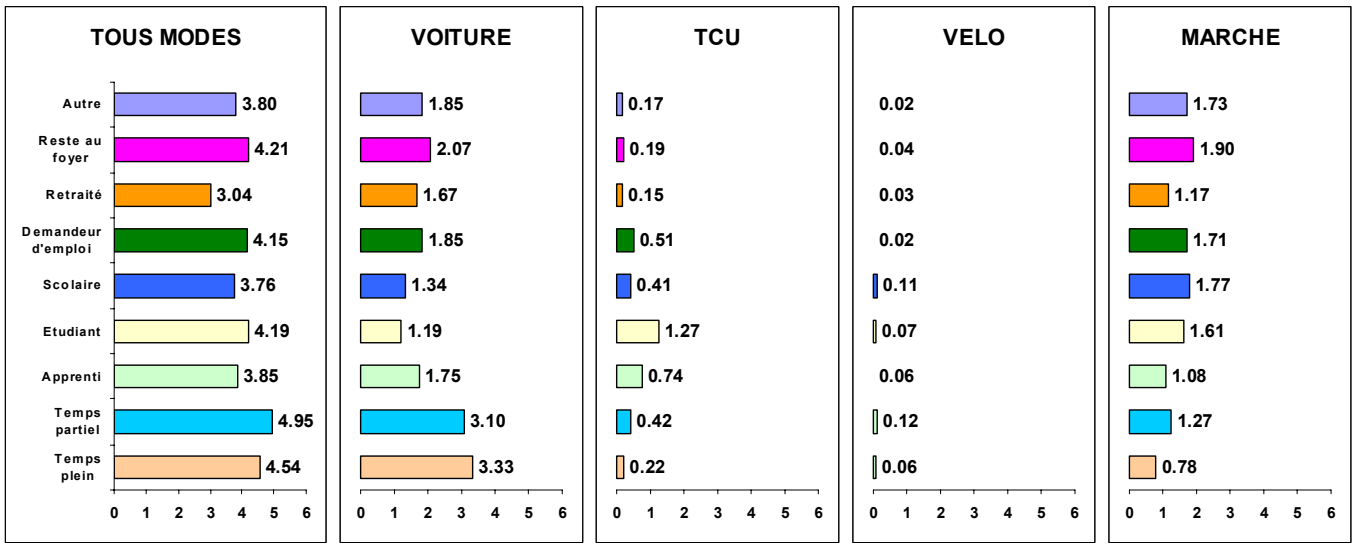
- Les moins de 18 ans se déplacent le plus souvent à pied ; ils se déplacent assez souvent en voiture comme passager et sont parmi les plus forts utilisateurs des transports collectifs. Ce sont eux qui utilisent le plus le vélo mais cet usage reste limité.
- Les jeunes de 18 à 24 ans sont les plus gros utilisateurs des transports urbains. Ils utilisent relativement peu la voiture. Ils marchent nettement plus que la moyenne.
- Les personnes de 25 à 34 ans se déplacent surtout en voiture mais ils utilisent également souvent le transport urbain et la marche.
- Les personnes de 34 à 49 ans se déplacent essentiellement en voiture. Ils utilisent nettement moins le réseau Transpole et la marche que la classe précédente.
- Les personnes de 50 à 64 ans se déplacent essentiellement en voiture et à pied. Elles utilisent peu le réseau urbain.
- Les personnes de plus de 65 ans se déplacent peu quel que soit le mode mais d'abord en voiture. Elles utilisent peu les transports collectifs.

- **La mobilité croît avec le niveau d'études**



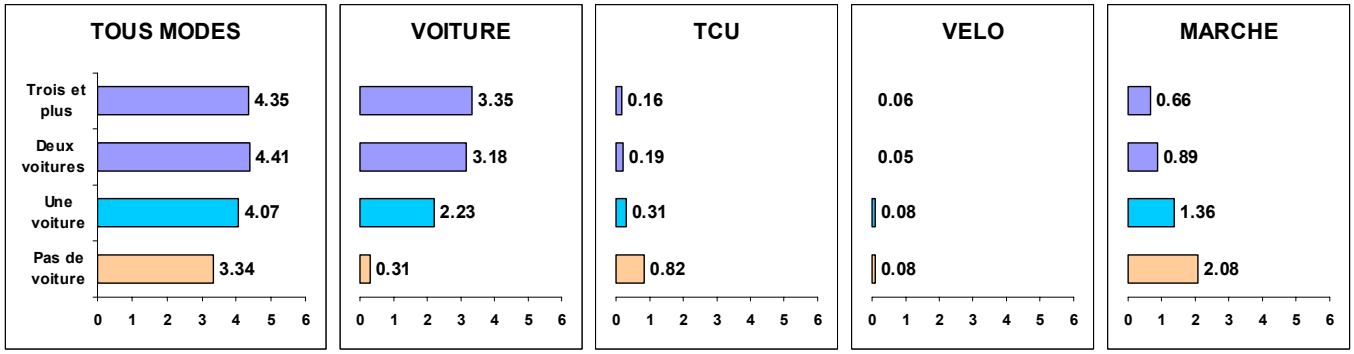
Comme on l'observe partout en France, la mobilité tous modes croît avec le niveau d'études. L'usage de la voiture est également fortement lié au niveau d'instruction : les personnes ayant suivi des études supérieures se déplacent plus de 3 fois plus en voiture que celles qui n'ont pas suivi d'études.

- **La mobilité est très liée à l'occupation principale des personnes**



La population la plus mobile est constituée par les actifs et particulièrement ceux qui travaillent à temps partiel. Ils se déplacent principalement en voiture. Les actifs à plein temps se déplacent très peu à pied contrairement aux actifs à temps partiel.
Les étudiants sont un peu plus mobiles que la moyenne. Ils se déplacent beaucoup à pied et en transport collectif, très peu en voiture.
Les scolaires se déplacent surtout à pied et souvent en transports collectifs. Les autres catégories à l'exception des apprentis et des demandeurs d'emploi utilisent peu les transports collectifs.
La mobilité des demandeurs d'emploi est assez élevée, ils compensent leur assez faible mobilité en voiture par une forte mobilité à pied et en transport collectif.
Les retraités se déplacent peu, alors que la mobilité des personnes restant au foyer est supérieure à la moyenne avec une forte part de déplacements à pied.

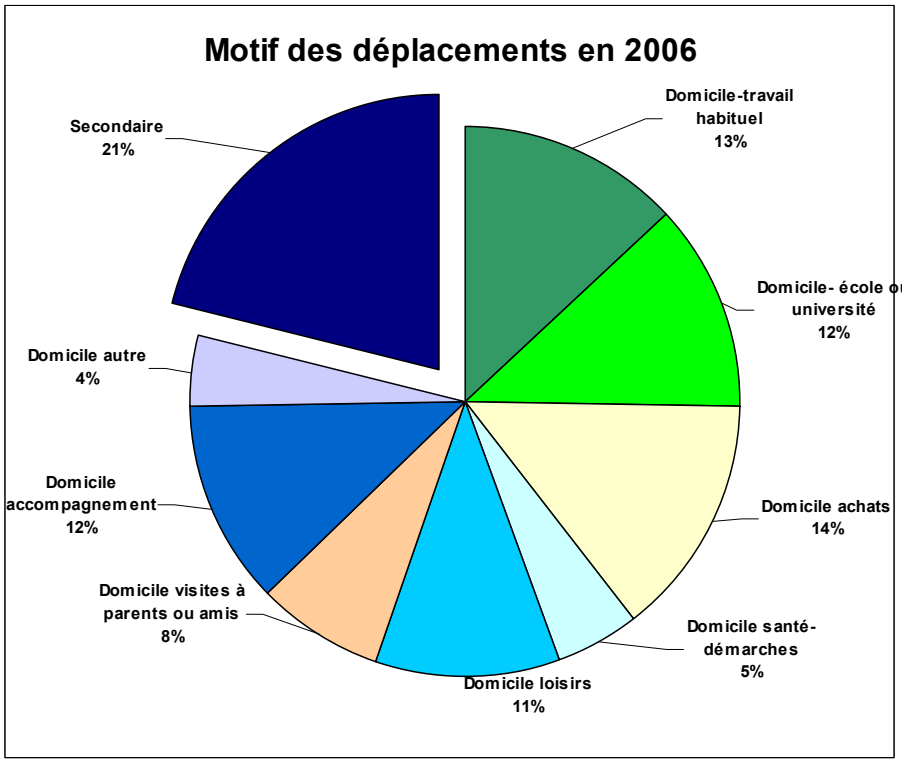
- **La mobilité est croissante avec la motorisation du ménage**



Les personnes appartenant à des ménages disposant d'une ou de plusieurs voitures se déplacent sensiblement plus que les autres. Toutefois, il semble qu'à partir de deux, le nombre de voitures supplémentaires joue peu sur la mobilité globale.
La mobilité en voiture est clairement liée au nombre de voitures à disposition du ménage. Par contre, l'usage des autres modes décroît avec la motorisation.

7.4 Les motifs de déplacements

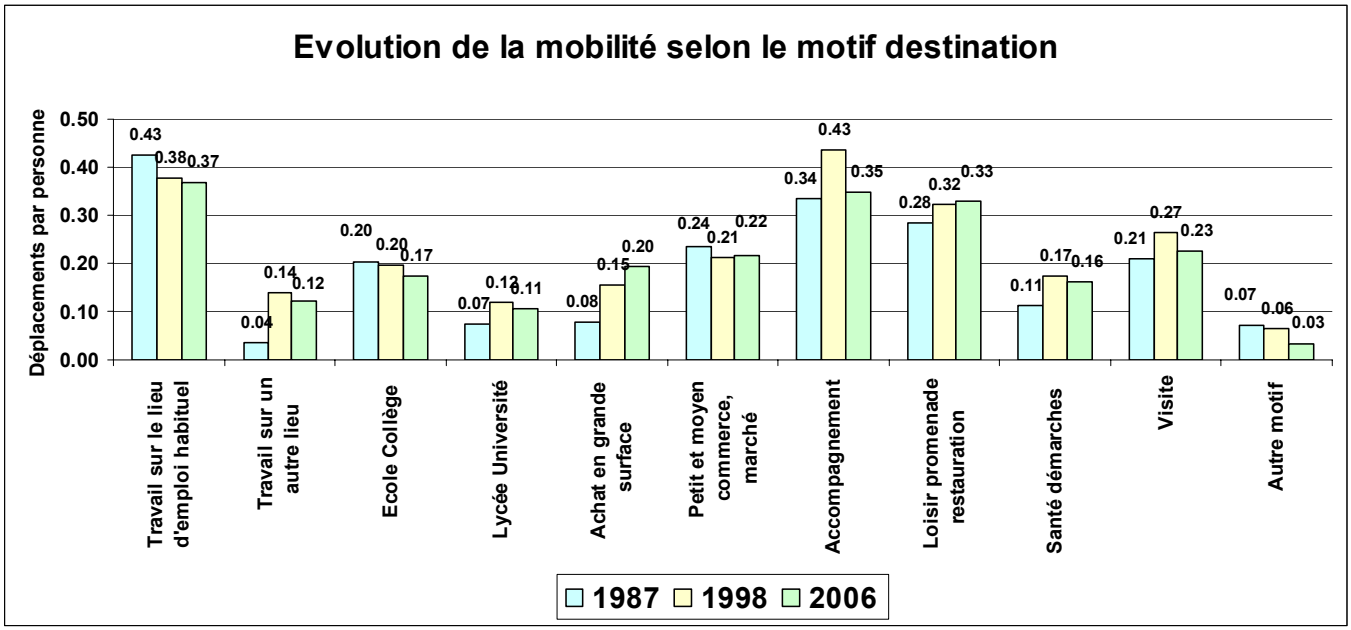
7.4.1 Motifs combinés



Les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) représentent 21% du total. Cette part est en décroissance (23% en 1998) ce qui traduit une diminution des déplacements en chaîne. Les déplacements domicile-travail habituel ne représentent que 13% du total.

7.4.2 Activités

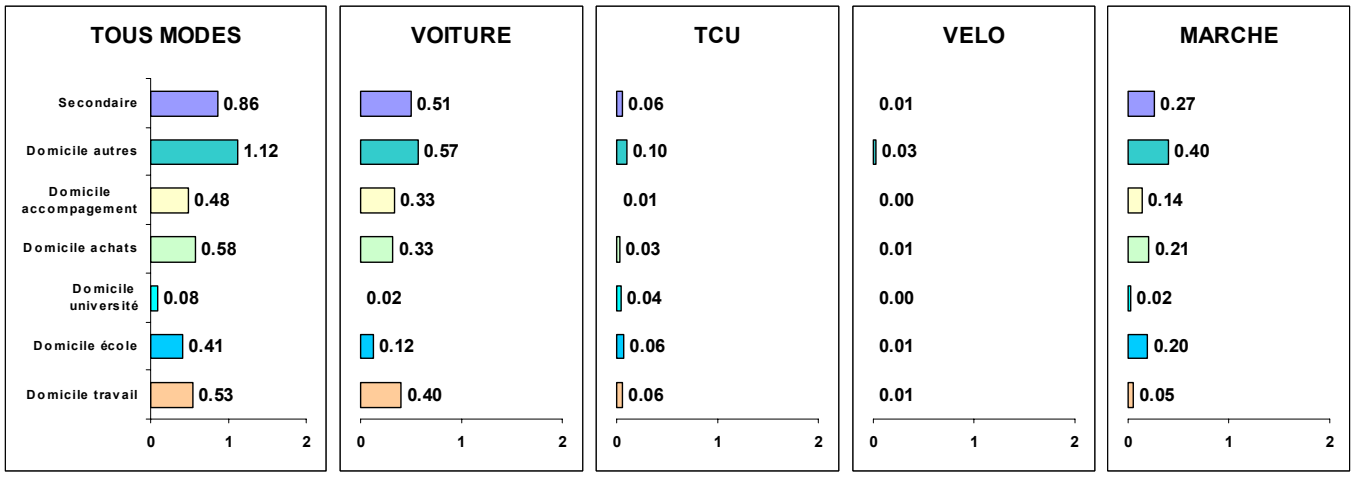
Comme l'importance des déplacements secondaires masque le motif du déplacement, nous présentons ci-dessous la répartition des déplacements selon leur motif destination en excluant le retour au domicile. Le graphique présente donc les activités motivant les déplacements recensés en 1987, 1998 et 2006.



Outre la poursuite de la baisse de l'activité travail (baisse minime) et des activités liées aux études (à noter que le motif lycée université baisse en 2006 alors qu'il était en hausse en 1998) ; on constate une forte diminution des pratiques d'accompagnement qui reviennent à leur niveau de 1987. Les achats en grande surface poursuivent leur croissance comme, plus

modestement, les activités de loisirs. Le motif visite à parents et amis diminue comme les activités liées à la santé, aux démarches ou à d'autres motifs.

7.4.3 Mode utilisé selon le motif



Les graphiques ci-dessus présentent les mobilités par motif et par mode, mobilités ramenées à la population de 5 ans et plus.

- Les déplacements domicile-travail s'effectuent surtout en voiture (75% contre 56% pour l'ensemble des motifs). La part du transport urbain (10%) est juste supérieure à la moyenne (9%) alors que la marche est peu présente (9% contre 32% pour l'ensemble des motifs). Le vélo (3%) est un peu plus utilisé que pour l'ensemble des motifs (2%).
- Les déplacements domicile-école s'effectuent surtout à pied (49%) et souvent en transport collectif (15%).
- Les déplacements domicile-université s'effectuent surtout en transport urbain (47%).
- Les déplacements domicile-achats s'effectuent surtout en voiture (57%) ou à pied (36%), peu en transport urbain (6%) et en vélo (1%).
- L'accompagnement de et vers le domicile s'effectue essentiellement en voiture (69%) et à pied (29%).
- Les déplacements domicile-autres motifs s'effectuent en voiture (58%) et à pied (31%), un peu en vélo (2%) et en transport urbain (9%).
- Les déplacements secondaires s'effectuent surtout en voiture (58%) et à pied (31%).

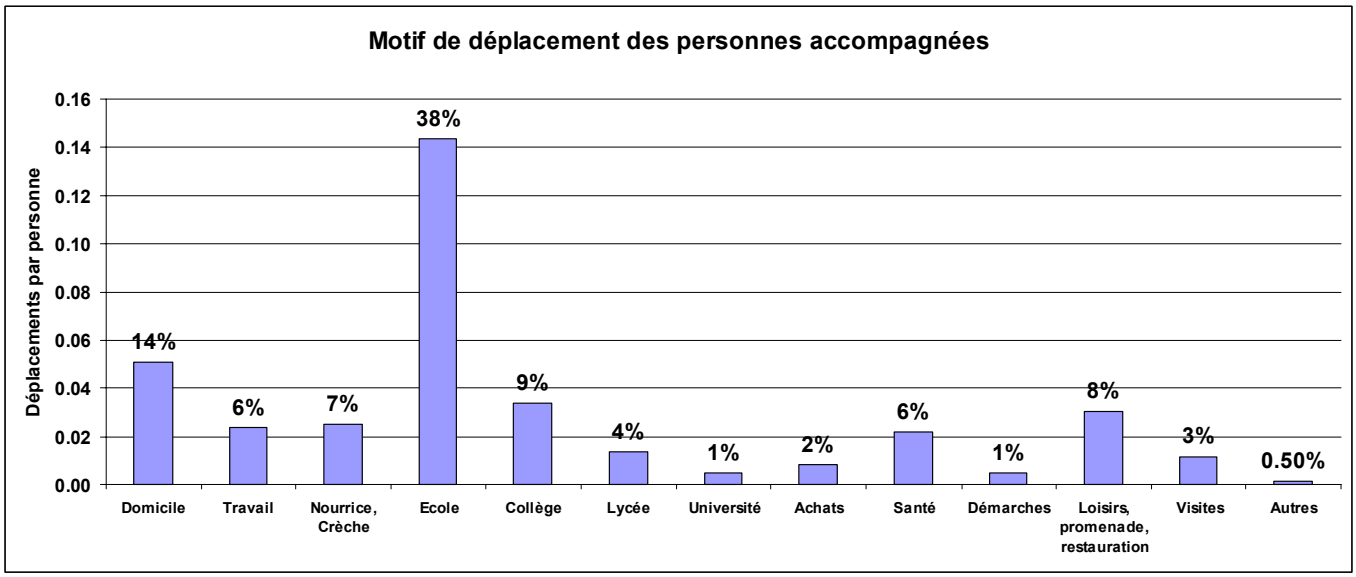
7.5 Motifs des déplacements sur le réseau Transpole

Le réseau de transports urbains Transpole est utilisé pour une large palette de motifs :

- domicile-travail (16%) ;
- domicile école (18%) ;
- domicile université (11%) ;
- domicile achats (10%) ;
- domicile santé-démarches (7%) ;
- domicile loisirs (8%) ;
- domicile visites (7%) ;
- déplacements secondaires (16%).

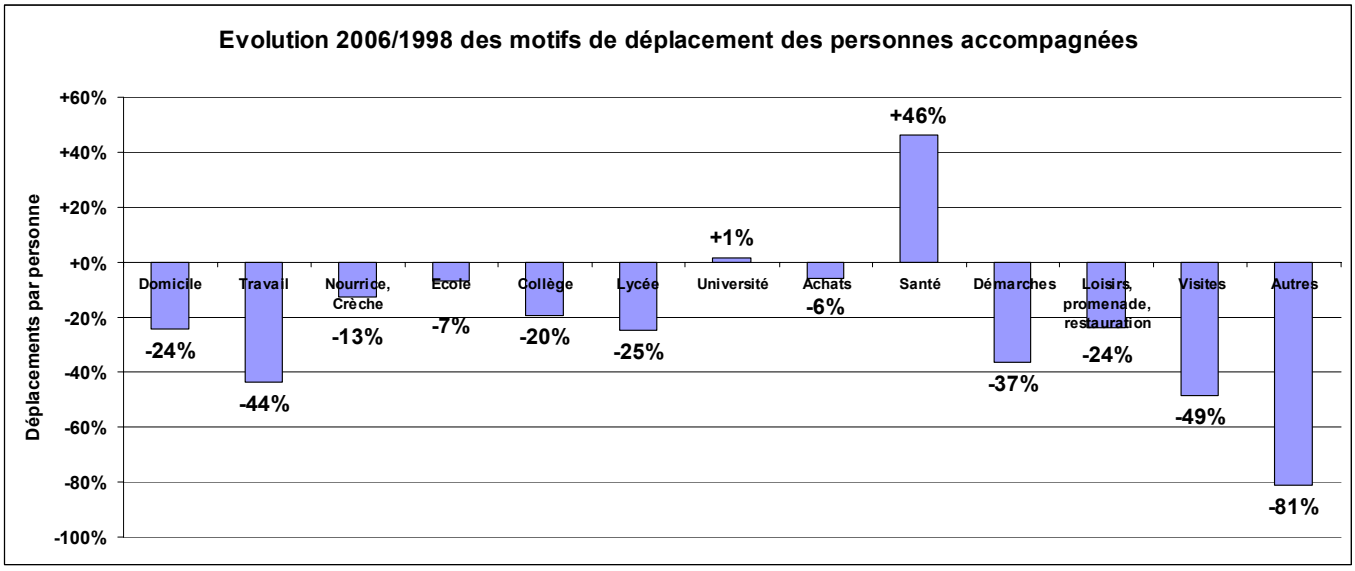
7.6 Déplacements d'accompagnement

380 000 déplacements ont pour motif origine ou destination un accompagnement.



L'accompagnement se fait surtout pour conduire ou rechercher des enfants en crèche, à l'école ou à des activités de loisirs.

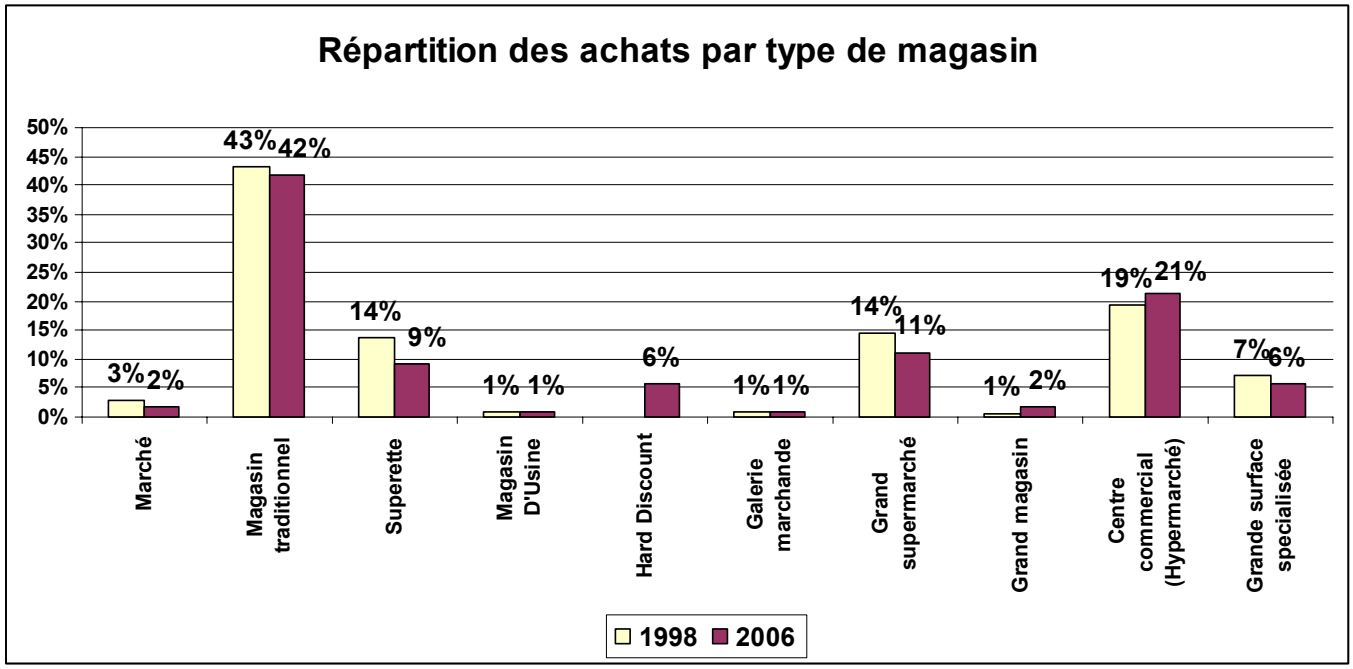
On trouve ensuite des accompagnements pour déposer (ou prendre) des personnes à leur domicile puis pour conduire (ou récupérer) des personnes au travail.



Seul l'accompagnement pour la santé augmente fortement depuis 1998. Tous les autres accompagnements d'enfants diminuent en volume tous comme ceux pour démarches, visites à parents ou amis et conduite au domicile.

7.7 Déplacements d'achats

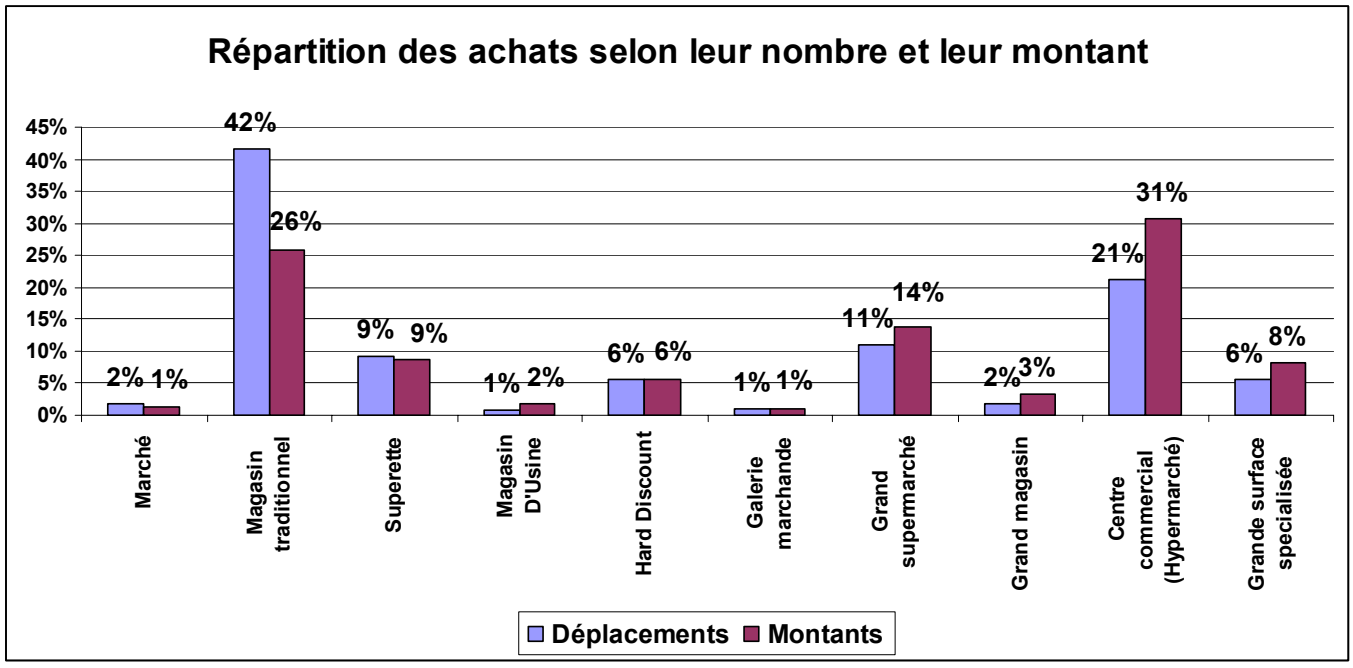
450 000 déplacements ont pour destination un achat soit une croissance de 16% (387 000 déplacements en 1998).



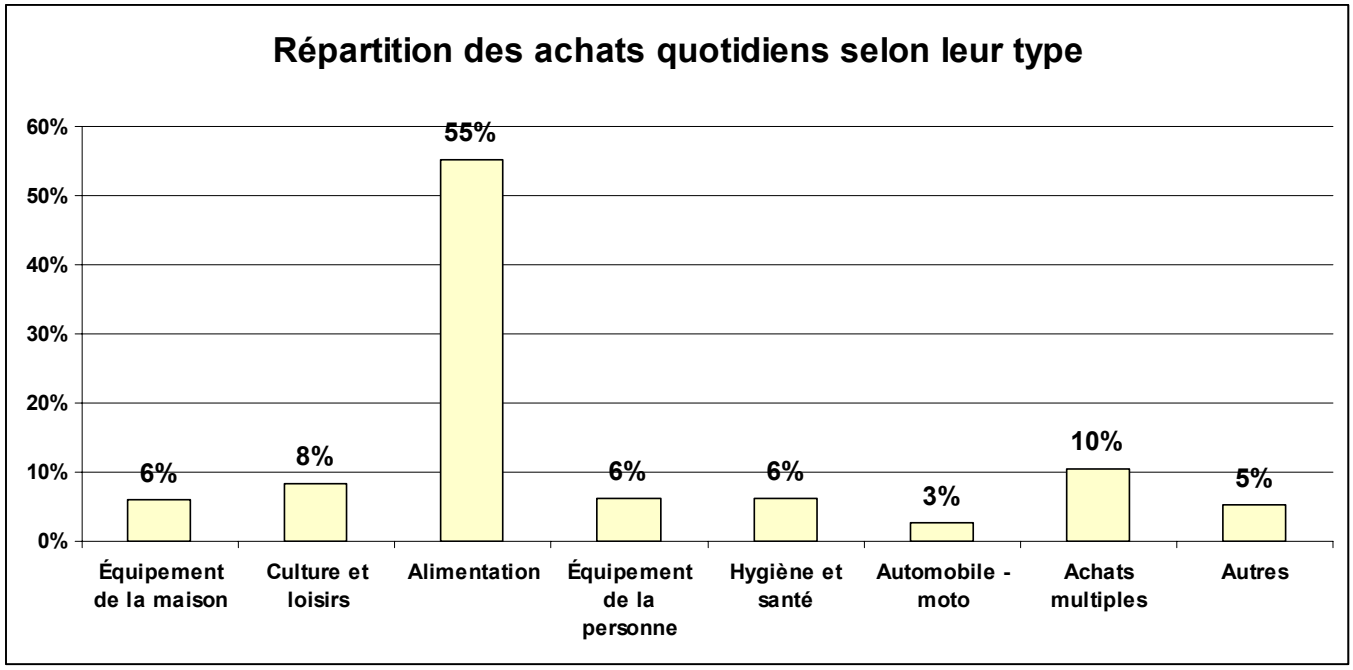
Nota : les hard Discount n'étaient pas identifiés en 1998.

Par rapport à 1998, on peut noter :

- le presque maintien de la part des achats réalisés en magasin traditionnel (croissance de 12% en volume) ;
- une baisse relative de la part des achats réalisés en supérette et grand supermarché sans doute liée aux Hard Discount ;
- la croissance de la part des achats en centre commercial (-28% en volume).



Nota : la répartition par montants a été estimée à partir des déclarations sur le montant des achats en affectant un montant moyen par tranche (10 € pour la tranche moins de 15 €, 50 € pour la tranche 15 € à 100 €, 150 € pour la tranche 100 € à 200 €, 300 € pour la tranche plus de 200 €.
La répartition selon le montant est assez différente de celle selon les volumes de déplacements : le poids des hypermarchés est nettement plus élevé (31% contre 21%), celui des magasins traditionnels bien plus faible (26% contre 42%).



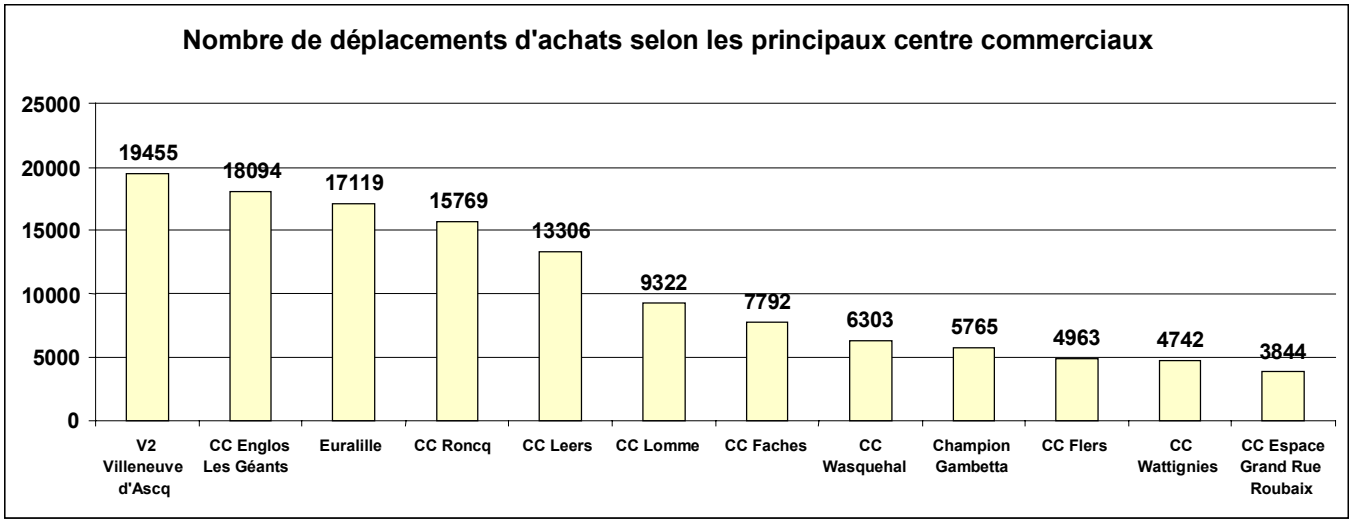
Les achats quotidiens sont avant tout des achats alimentaires, les autres types d'achat se situant à des niveaux relativement proches.

MOTIF A LA DESTINATION	Équipement de la maison	Culture et loisirs	Alimentation	Équipement de la personne	Hygiène et santé	Auto - moto	Achats multiples	Autres	Ensemble
Marché	1%	1%	3%	1%	0%	0%	2%	0%	2%
Magasin traditionnel	**29%**	**57%**	**36%**	**39%**	**88%**	**80%**	10%	84%	42%
Superette	4%	3%	14%	1%	2%	2%	8%	2%	9%
Magasin D'Usine	2%	1%	0%	7%	0%	0%	1%	1%	1%
Hard Discount	2%	1%	9%	1%	1%	0%	5%	0%	6%
Galerie marchande	0%	1%	1%	7%	0%	0%	1%	1%	1%
Grand supermarché	5%	7%	**15%**	2%	1%	3%	14%	3%	11%
Grand magasin	4%	1%	1%	7%	1%	3%	4%	0%	2%
Centre commercial (Hypermarché)	14%	10%	**21%**	**21%**	6%	8%	**52%**	5%	21%
Grande surface specialisée	**38%**	**19%**	1%	**14%**	0%	5%	1%	5%	6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- les achats alimentaires s'effectuent surtout en magasin traditionnel, centre commercial, grand supermarché et supérette ;
- les achats liés à l'équipement de la maison en grande surface spécialisée et magasin traditionnel ;
- les achats liés à la culture et aux loisirs s'effectuent d'abord en magasin traditionnel et assez souvent en grande surface spécialisée ;
- les achats d'équipement de la maison en magasin traditionnel, centre commercial et grande surface spécialisée ;
- Les achats liés à la santé s'effectuent massivement en magasin traditionnel (pharmacies…) ;

- Les achats liés à l'automobile et à la moto s'effectuent majoritairement en magasin traditionnel.

7.7.1 Achats en centre commercial

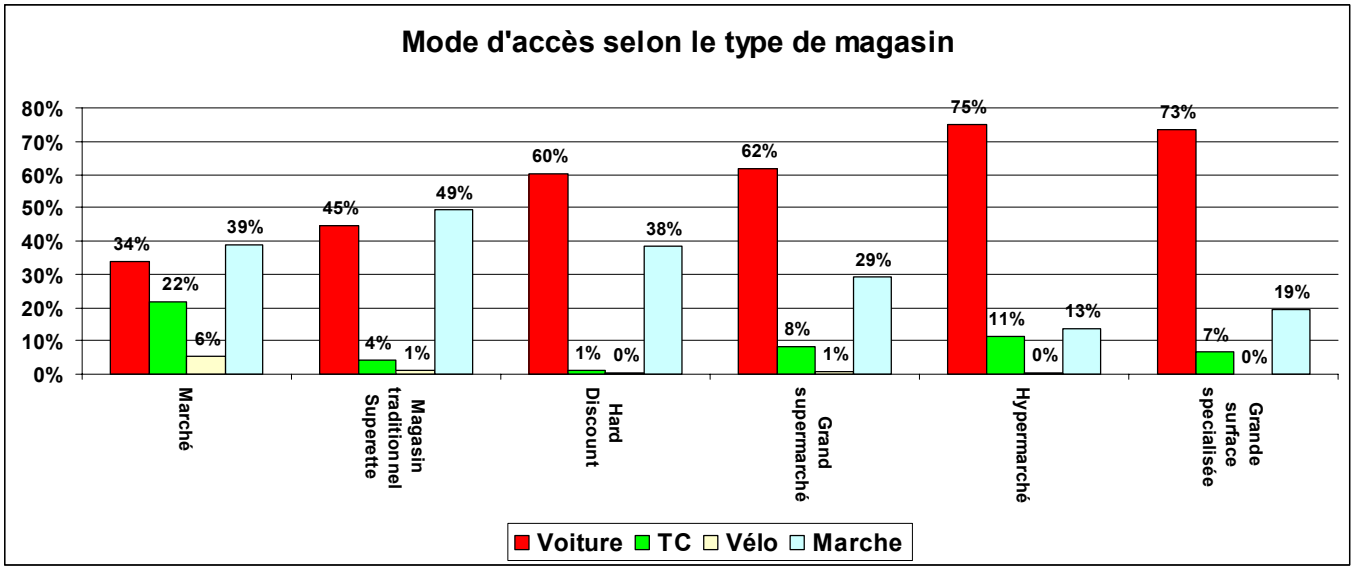


Cinq centres commerciaux se détachent :

- V2 ;
- Englos ;
- Euralille ;
- Roncq ;
- Leers.

Ensuite, les centres commerciaux de Lomme et de Faches se détachent des autres. Le Champion de Lille Gambetta arrive avant les centres Cora de Flers et de Wattignies alors que l'Espace Grand Rue de Roubaix est assez en retrait.

7.7.2 Mode d'accès selon le type de magasin

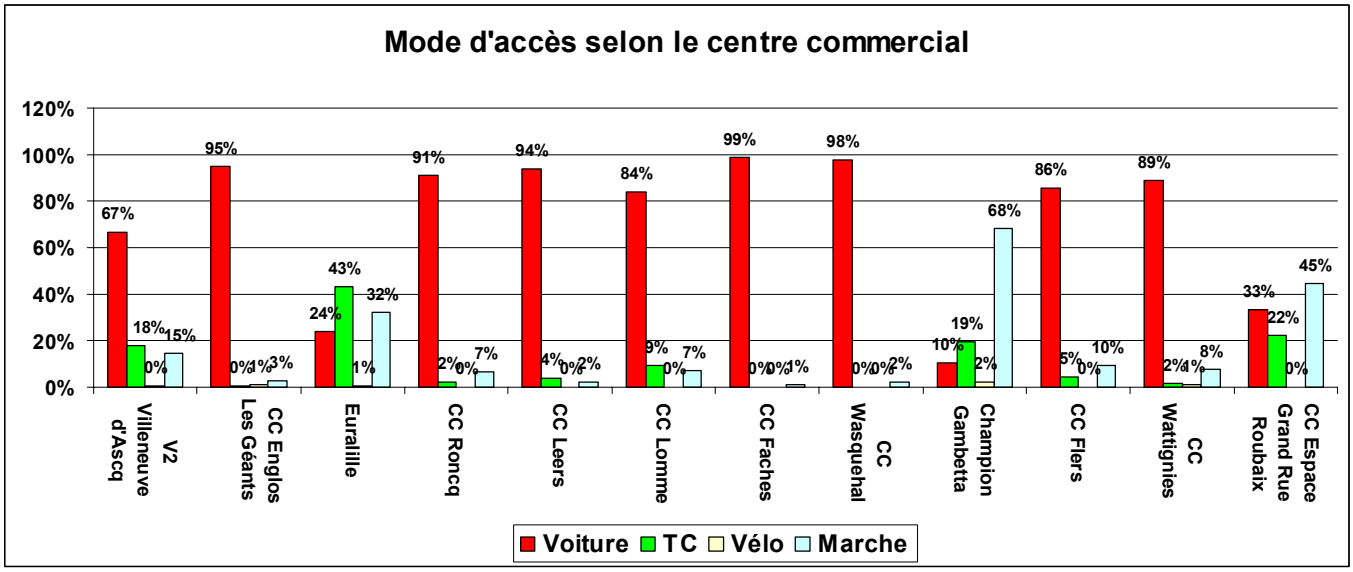


Le mode d'accès est très lié au type du magasin :

- forte part de marche pour le commerce traditionnel (49%) ;
- prédominance de la voiture pour les grandes surfaces, grand magasins et surtout hypermarchés.

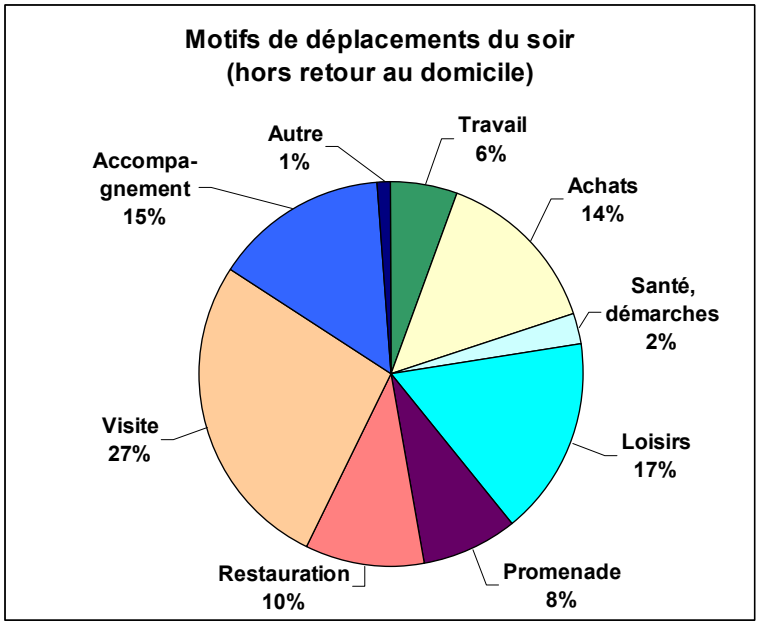
On peut noter la part élevé du transport collectif pour les marchés (mais sur de faibles volumes) et, dans une moindre mesure, pour les grands supermarchés et les hypermarchés.

7.7.3 Mode d'accès selon le centre commercial



La voiture est le mode quasi-exclusif pour les centres commerciaux périphériques.
Mais la marche est très fortement utilisée pour les centres commerciaux de centre-ville (Euralille, Champion Gambetta et Espace Grand Rue).
Le transport collectif est également très présent lorsque le centre commercial est desservi par le métro (V2, Euralille, Champion Gambetta et Espace Grand Rue).

7.8 Les déplacements du soir



457 000 déplacements sont réalisés entre 19 heures et 24 heures. Parmi eux, 64% sont des retours au domicile.
La répartition des motifs destination est présentée dans le graphique ci-contre.
Le premier motif de sortie est la visite à des parents ou amis. On trouve ensuite les loisirs, l'accompagnement, les achats, la restauration et les promenades.
Le travail est encore un peu présent.

7.9 Déplacements multimodaux

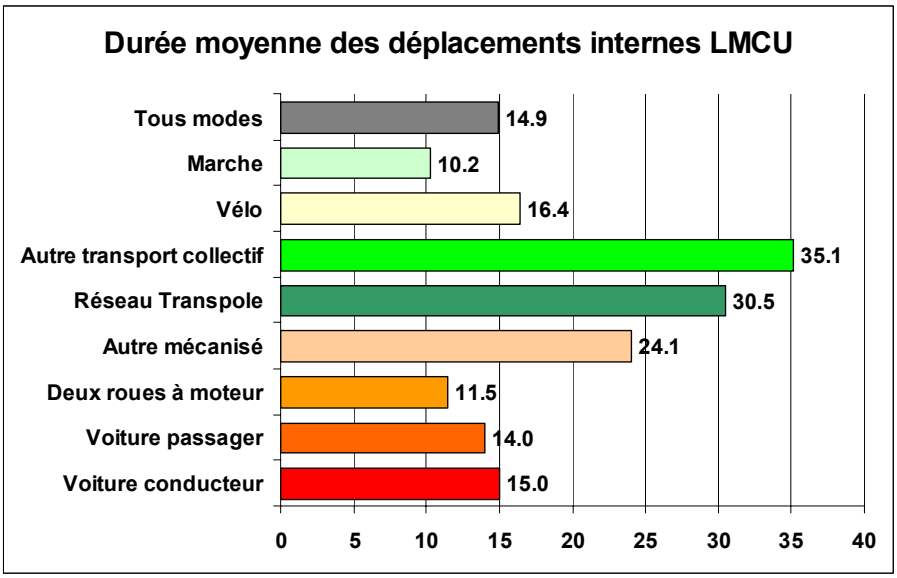
Les déplacements multimodaux (déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes mécanisés) sont peu nombreux (137 000, soit 3% du total) et ils concernent 77 000 personnes (8% de la population de 5 ans et plus).
Dans 69% des cas, il s'agit de déplacements réalisés exclusivement en transport urbain (métro-métro, bus-métro, tramway-métro…).
Dans 8% des cas, il s'agit de déplacements utilisant le train et le réseau Transpole.

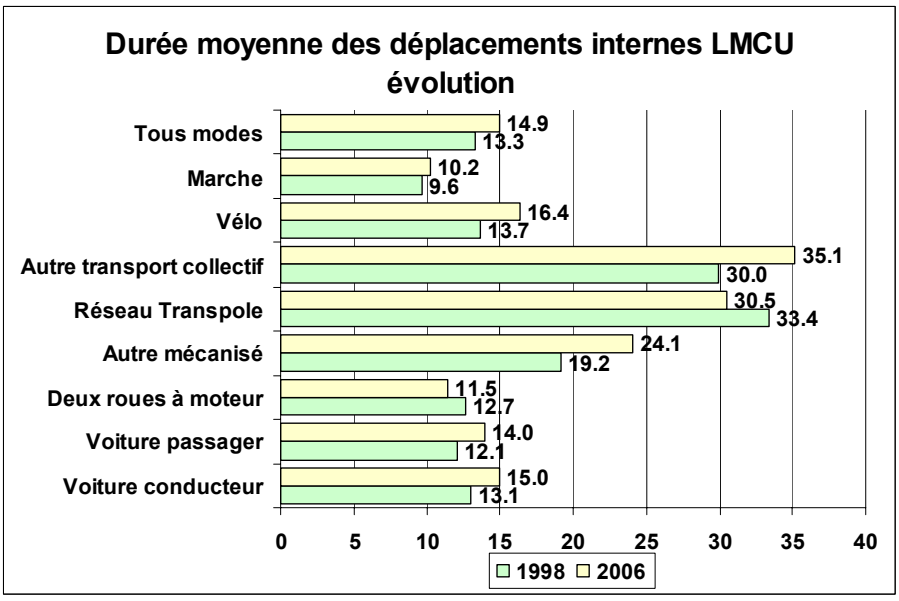
Les déplacements voiture conducteur – réseau urbain n'en représentent que 7% soit 10 000 en volume, les déplacements voiture conducteur – train que 2% soit 3 000 en volume.

Ces chiffres ont peu évolué depuis 1998 : seul le volume des déplacements voiture conducteur – réseau urbain ayant augmenté de manière significative (4 000 en 1998).

7.10 Durée des déplacements

Le temps moyen des déplacements « porte à porte » internes à la communauté urbaine de Lille (hors tournées et promenades[5]) s'élève à 15,0 minutes. Ce chiffre est proche de ce que l'on observe en général.
La durée moyenne des déplacements d'échange[6] est beaucoup plus importante (43 minutes).



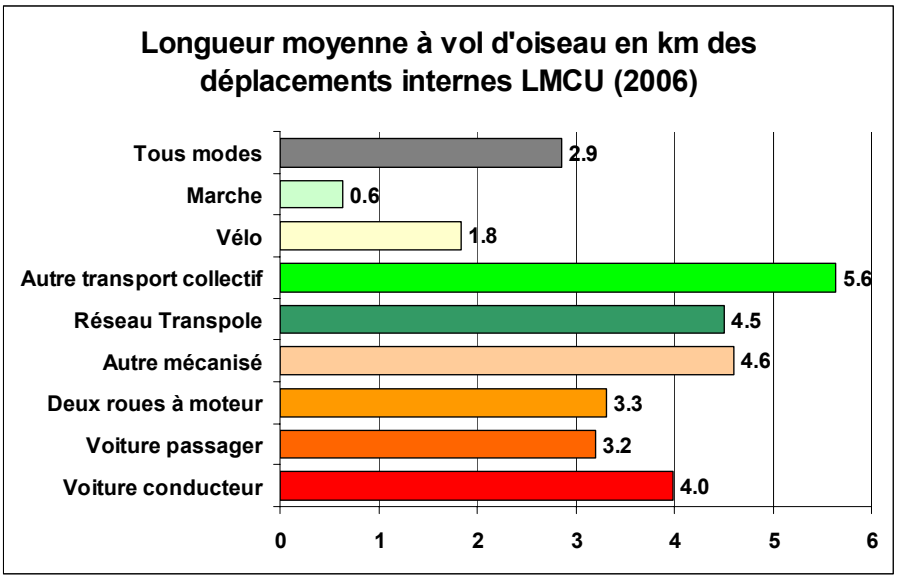


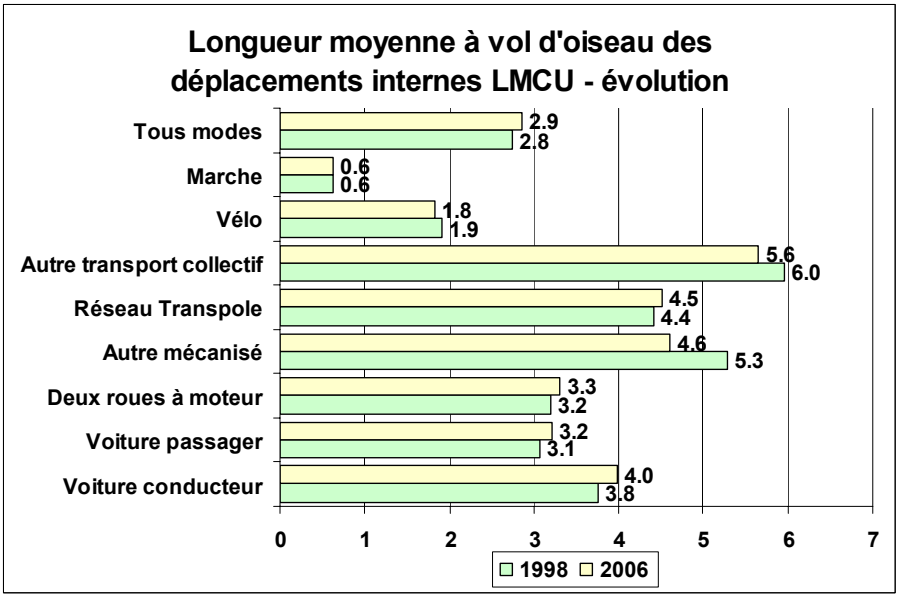
La durée des déplacements en transport collectif urbain est élevée (30,5 minutes), deux fois supérieure à la durée des déplacements en voiture conducteur (15 minutes).
La durée moyenne des déplacements a augmenté (+12%) depuis 1998 puisqu'elle était à l'époque de 13,3 minutes.
La compétitivité du réseau Transpole semble s'être améliorée puisque la durée moyenne des déplacements sur ce réseau diminue (-9%) alors que la durée moyenne des déplacements réalisés en voiture conducteur s'est allongée (+15%).
Le rapport entre la durée moyenne des déplacements faits (en tout ou partie) sur le réseau de transports urbains et la durée moyenne des déplacements en automobile (conducteur) est donc passée de 2,6 à 2.
La durée des déplacements en vélo augmente fortement (+20%) alors que la durée des déplacements effectués à pied augmente légèrement (+6%).

[5] Ce type de déplacements est recensé de manière particulière. Dans la durée recueillie est incluse l'activité menée.
[6] Déplacements ayant une extrémité dans LMCU et l'autre extrémité à l'extérieur de LMCU.

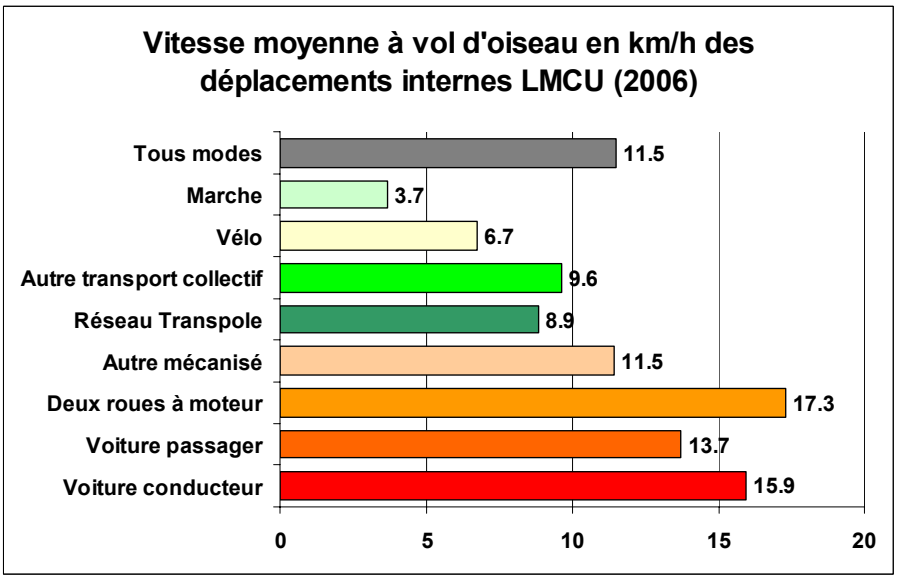
7.11 Longueur à vol d'oiseau et vitesse des déplacements

La longueur des déplacements n'est pas fournie par l'enquête. La longueur à vol d'oiseau (que l'on appellera portée) a été reconstituée à partir de la localisation fine des origines et destinations des déplacements (distance entre les centroïdes des zones).
Les résultats présentés ici ne portent que sur les déplacements internes à LMCU hors promenades et tournées.

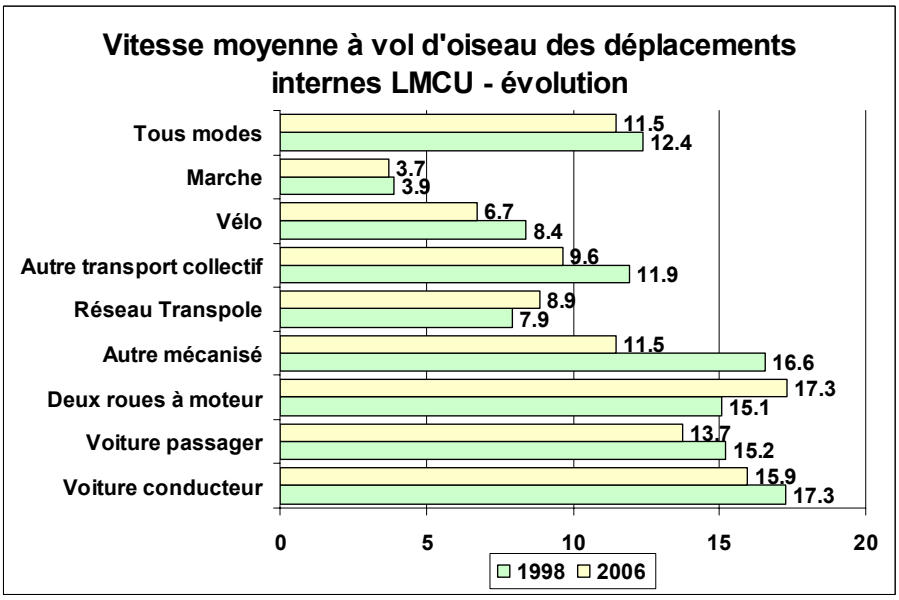


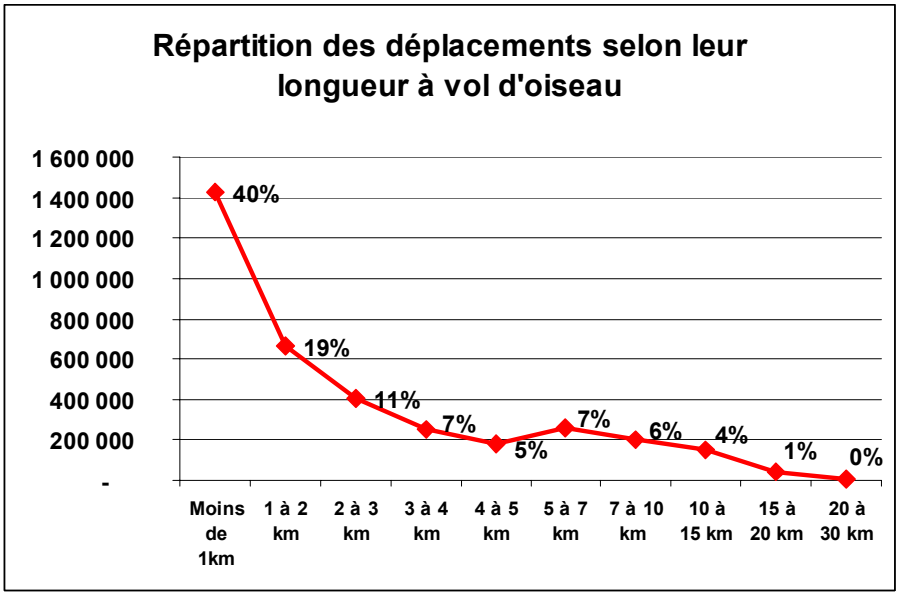


La portée des déplacements est de 2,9 kilomètres.
Les déplacements réalisés en voiture conducteur et sur le réseau Transpole ont des portées assez proches.
Depuis 1998, les portées de déplacements des habitants de LMCU ont augmenté : elles sont passées de 2,8 km à 2,9 km (+4%).
Par mode, on constate une croissance de la portée des déplacements réalisés en voiture conducteur (+6%). Ainsi la baisse de la mobilité en voiture conducteur est compensée par la croissance de la longueur moyenne des déplacements ce qui se traduit par une stabilité du trafic routier interne à la communauté urbaine et généré par les habitants de la Métropole. La portée des déplacements réalisés en réseau urbain augmente également (+2%).

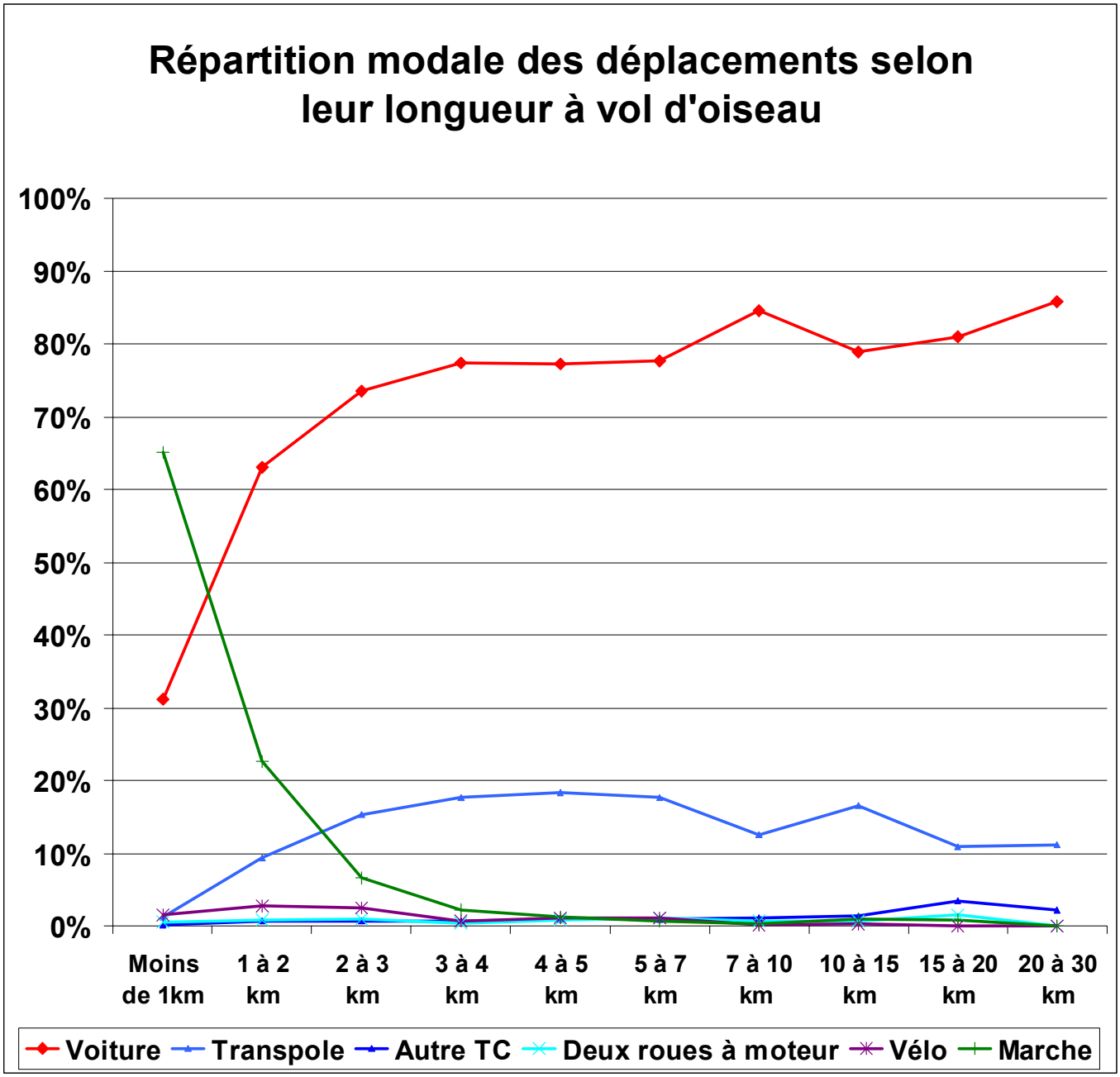


Globalement, la vitesse moyenne des déplacements diminue sensiblement du fait essentiellement de la diminution de la vitesse moyenne des déplacements réalisés en voiture On se déplace plus vite en transport urbain en 2006 qu'en 1998.





40% des déplacements font moins de 1 kilomètre, 59% moins de 2 kilomètres.

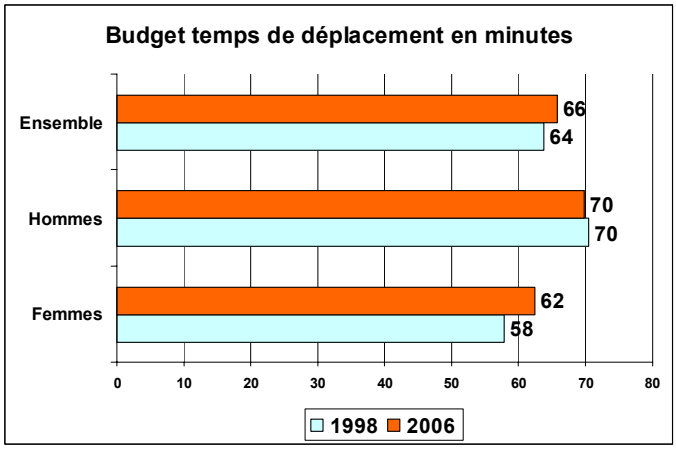


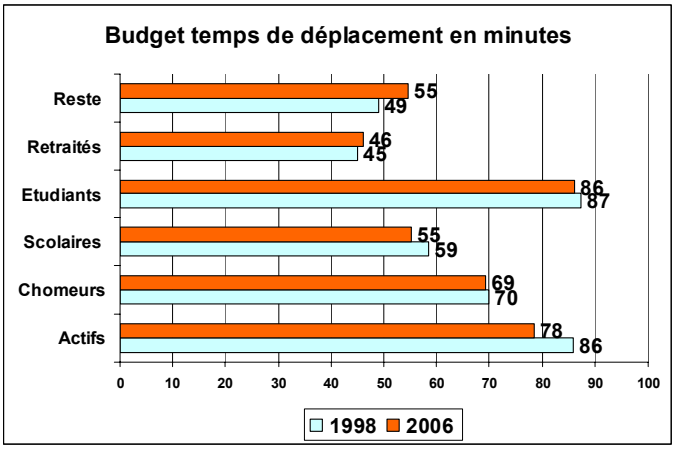
La marche domine jusque un kilomètre mais la voiture dépasse alors déjà les 30% de parts de marché. Le vélo est un peu plus utilisé (2% à 3%) entre 1 et 3 kilomètres.
Le transport urbain est surtout présent entre 2 et 15 kilomètres (12% à 18%).

7.12 Les budgets temps de déplacement par personne

Les chiffres portent sur les personnes présentes dans LMCU durant le jour enquêté et qui n'en sont pas sorties.

Le budget temps de déplacement par personne s'élève à 66 minutes. Ce budget se situe à un niveau assez élevé, voisin de ce que l'on observe dans les grandes agglomérations en général. Ce budget temps a augmenté depuis 1998 (3%) alors que la mobilité a baissé.



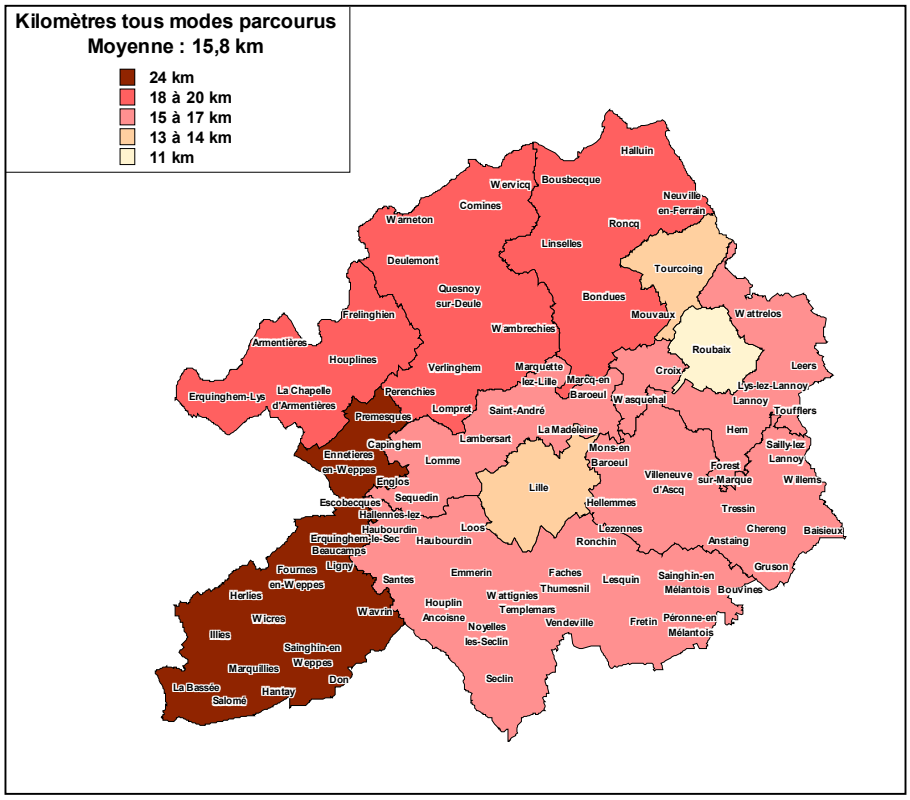


Le budget temps des hommes est sensiblement plus élevé que celui des femmes mais l'écart s'est réduit depuis 1998 : le budget des hommes est plutôt stable alors que celui des femmes a progressé.

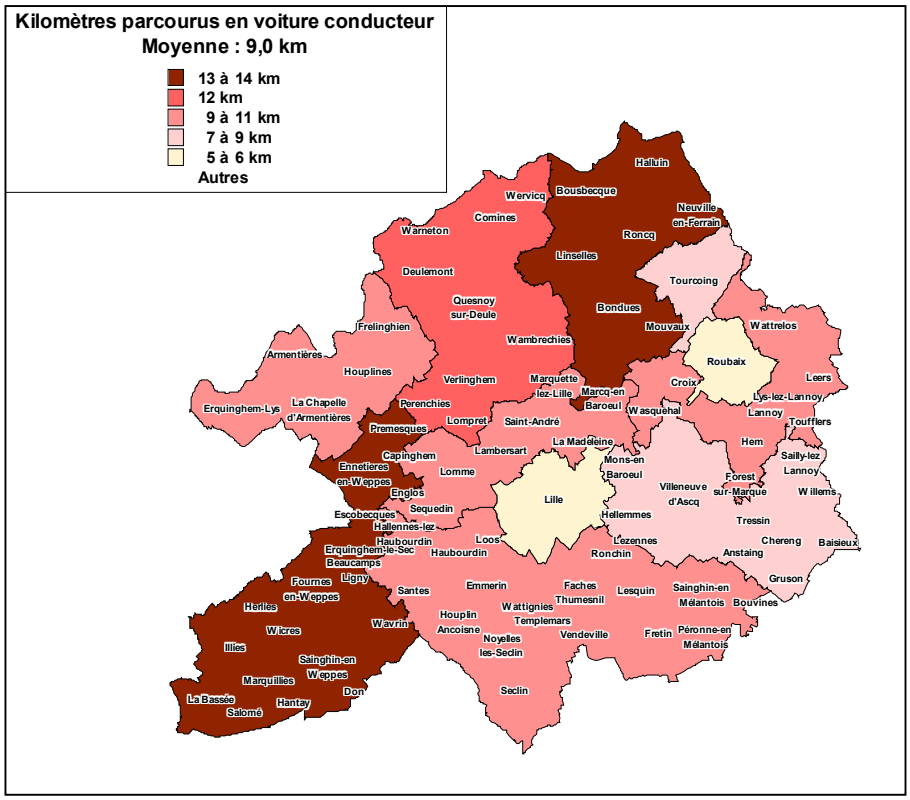
Les étudiants ont les budgets temps les plus élevés quasi-stables depuis 1998. Le budget temps des actifs reste à un niveau élevé mais a nettement régressé depuis 1998.

Les demandeurs d'emploi se situent également à un niveau élevé. Les scolaires passent nettement moins de temps en déplacements que la moyenne et leur budget temps a diminué alors que les retraités et autres inactifs ont des budgets sensiblement plus faibles du fait de leur mobilité mais en progression depuis 1998.

BUDGET DISTANCES TOUS MODES SELON LE LIEU DE RESIDENCE

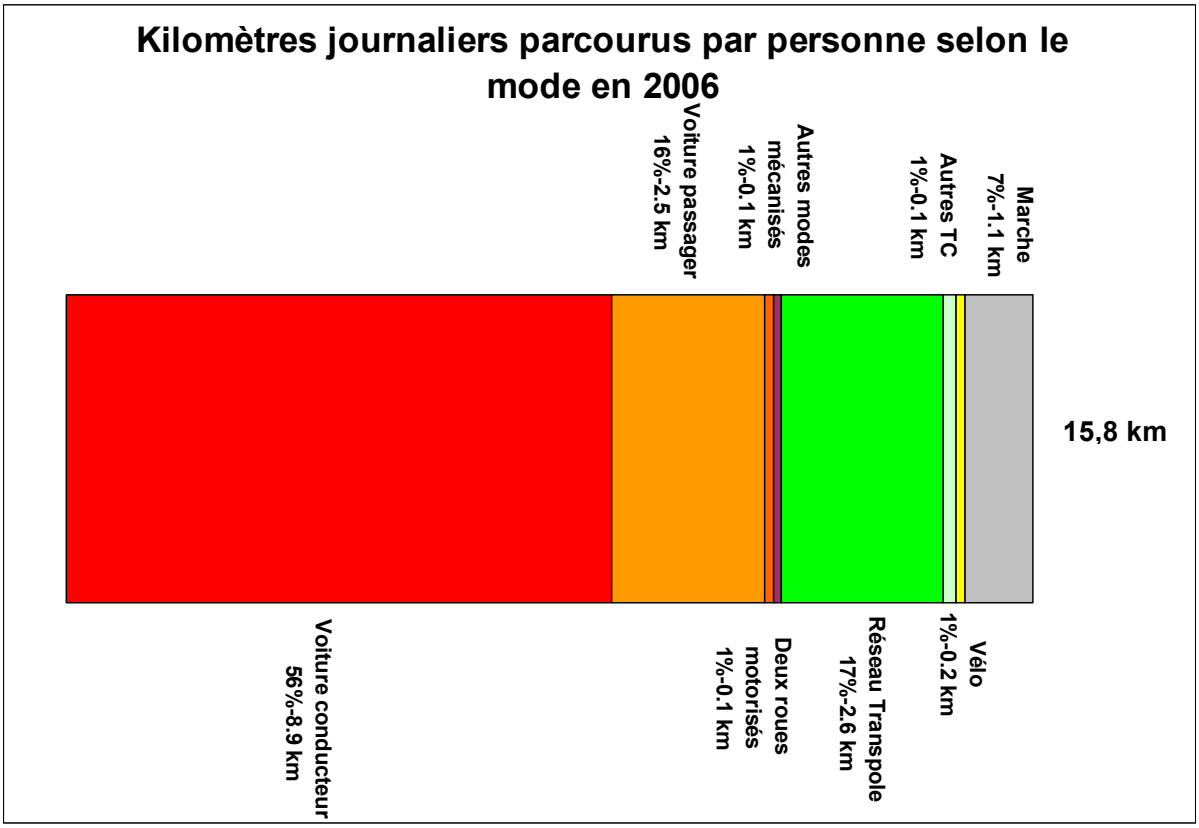


BUDGET DISTANCES EN VOITURE CONDUCTEUR



7.13 Les distances parcourues quotidiennement par personne

Seules les personnes qui ne sont pas sorties de l'aire d'enquête sont prises en compte.



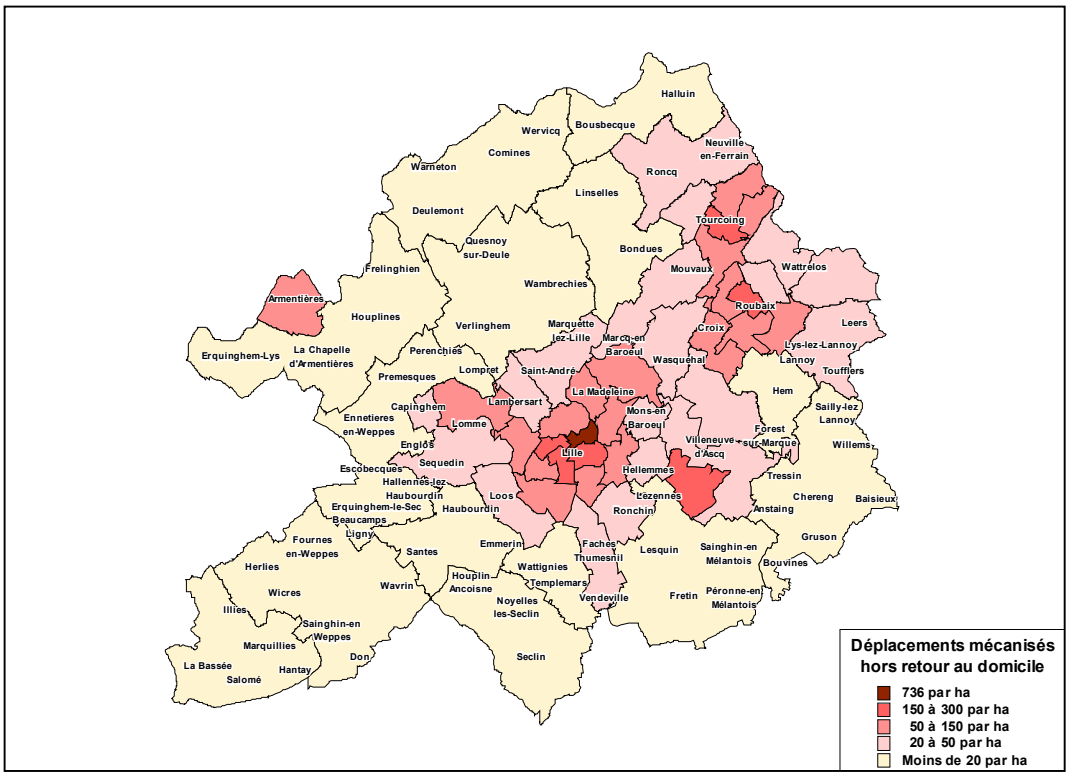
Chaque jour ouvrable, ces habitants parcourent 15,8 kilomètres. 71% de ces kilomètres sont réalisés en voiture (56%, soit 8,9 km comme conducteur et 16% , soit 2,5 km comme passager). La domination de la voiture est donc forte.
Les autres modes se partagent les 29% restants avec 17% pour le réseau Transpole (2,6 km). La part de la marche est faible du fait de la faible longueur de ces déplacements.

Les budgets distance (tous modes) sont plus faibles dans les secteurs centraux et plus élevés en périphérie. La même remarque en plus accentuée peut être faite pour les budgets distances en voiture conducteur.

7.14 Les flux de déplacements

7.14.1 Densité de flux mécanisés reçus par les zones

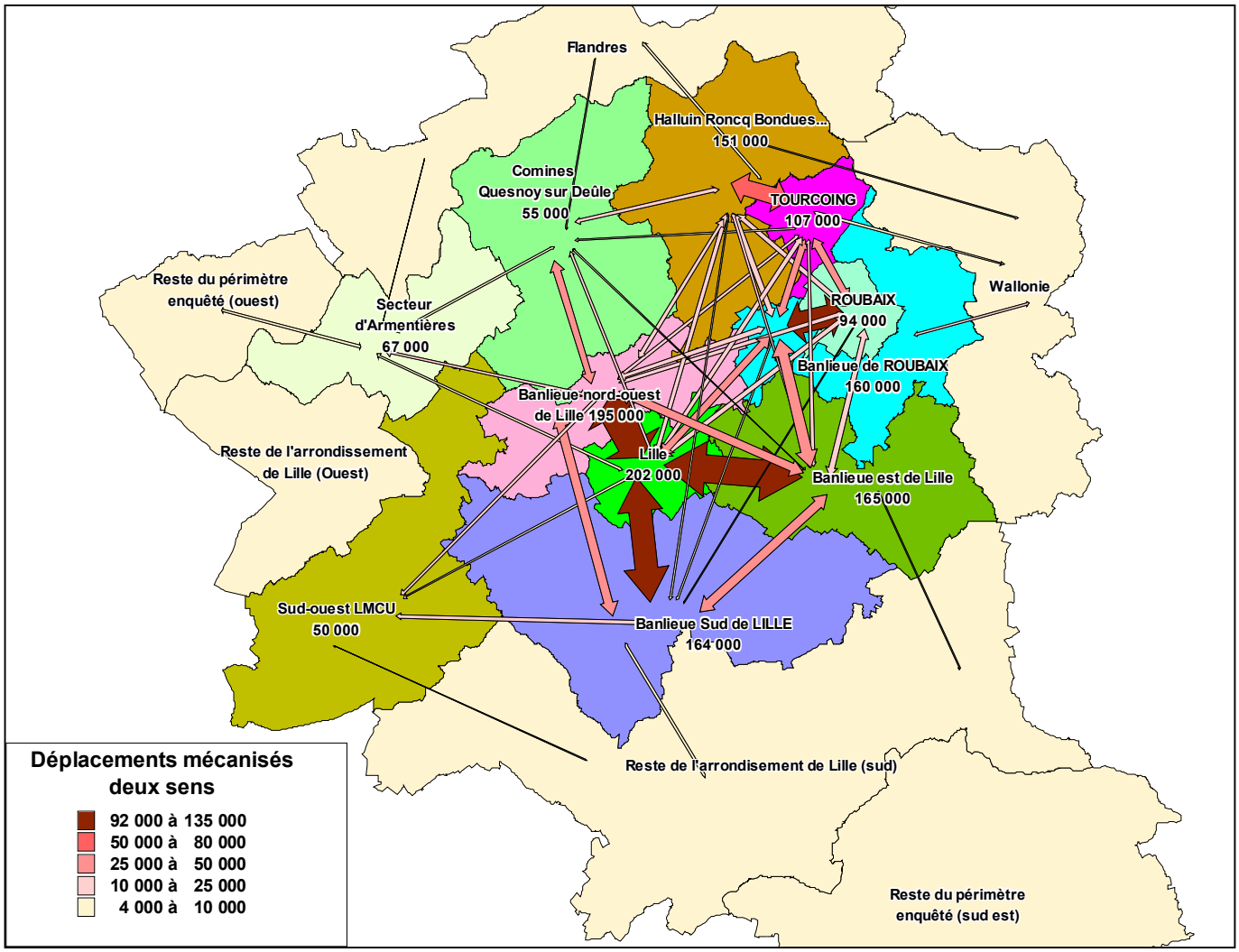
DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS REÇUS PAR LA ZONE (HORS RETOUR AU DOMICILE) RAPPORTÉS À LA SURFACE DE LA ZONE (EN HA)



La carte ci-dessus présente les densités de flux mécanisés reçus par les secteurs (en déplacements par hectare). Elle montre bien l'attractivité de l'hypercentre de Lille et dans une nettement moindre mesure des autres secteurs centraux (reste de Lille, centres de Roubaix et de Tourcoing) de la Métropole.
Le secteur « métro » de Villeneuve d'Ascq est très attractif tandis que la ville d'Armentières se distingue également.

7.14.2 Les flux de déplacements mécanisés

FLUX DES DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS (SUPÉRIEURS A 4 000)

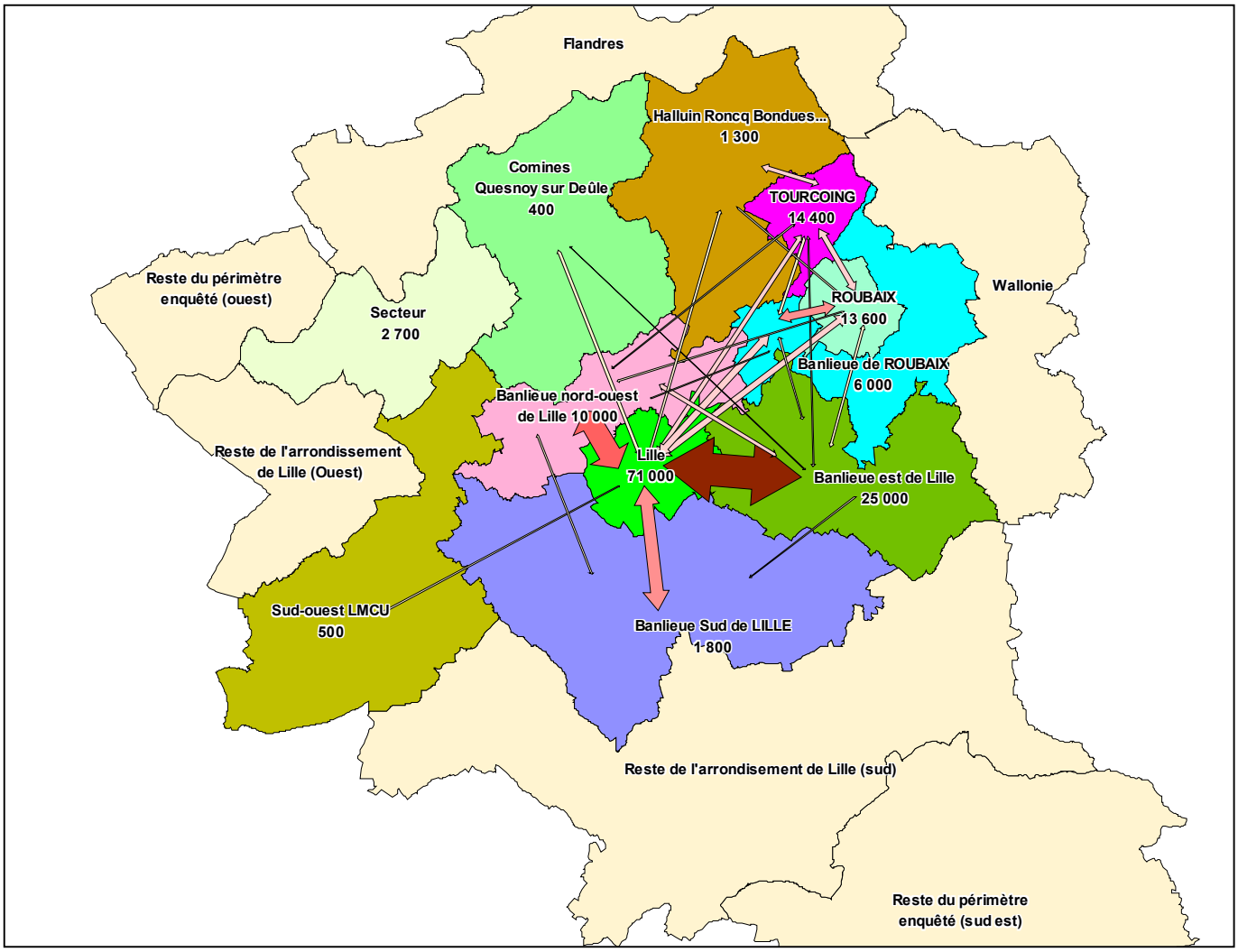


NOTA : le chiffre inscrit sous le libellé des zones fournit le nombre de déplacements mécanisés réalisés à l'intérieur de la zone.

La carte des flux mécanisés (c'est-à-dire ceux réalisés autrement qu'exclusivement à pied) montre qu'une majorité de déplacements mécanisés s'effectue à l'intérieur des zones. Lille, Roubaix et Tourcoing génèrent des flux importants avec leurs banlieues respectives. Les flux entre Lille et Roubaix-Tourcoing restent faibles même s'ils progressent nettement (voir plus loin).

7.14.3 Les flux de déplacements en transports collectifs urbains

FLUX DES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (SUPÉRIEURS A 1 000)



NOTA : le chiffre inscrit sous le libellé des zones fournit le nombre de déplacements réalisésen transport urbain à l'intérieur de la zone.

Après les flux internes à Lille, le flux le plus important est celui entre Lille et sa banlieue est (ligne n°1 du métro). On trouve ensuite le flux Lille vers sa banlieue nord-ouest (ligne n°2 du métro).

7.14.4 Les flux de déplacements entre grands secteurs déplacements internes LMCU

1998	Destination					
Origine	1-Lille	2-Roubaix Tourcoing	3-Banlieue de Lille	4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	5-Reste LMCU	Ensemble
1-Lille	538 121	16 073	207 776	18 872	15 110	795 951
2-Roubaix Tourcoing	16 073	502 728	34 117	125 373	5 647	683 938
3-Banlieue de Lille	207 776	34 117	1 164 747	54 814	49 271	1 510 724
4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	18 872	125 373	54 814	514 699	11 242	724 999
5-Reste LMCU	15 110	5 647	49 271	11 242	294 955	376 224
Ensemble	795 951	683 938	1 510 724	724 999	376 224	4 091 835

2006	Destination					
Origine	1-Lille	2-Roubaix Tourcoing	3-Banlieue de Lille	4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	5-Reste LMCU	Ensemble
1-Lille	544 497	21 812	189 250	24 490	13 294	793 342
2-Roubaix Tourcoing	21 812	452 665	35 637	110 572	8 401	629 087
3-Banlieue de Lille	189 250	35 637	1 065 712	54 089	44 348	1 389 036
4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	24 490	110 572	54 089	485 207	12 783	687 140
5-Reste LMCU	13 294	8 401	44 348	12 783	283 398	362 223
Ensemble	793 342	629 087	1 389 036	687 140	362 223	3 860 826

2006/1998	Destination					
Origine	1-Lille	2-Roubaix Tourcoing	3-Banlieue de Lille	4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	5-Reste LMCU	Ensemble
1-Lille	1%	36%	-9%	30%	-12%	0%
2-Roubaix Tourcoing	36%	-10%	4%	-12%	49%	-8%
3-Banlieue de Lille	-9%	4%	-9%	-1%	-10%	-8%
4-Banlieue de Roubaix Tourcoing	30%	-12%	-1%	-6%	14%	-5%
5-Reste LMCU	-12%	49%	-10%	14%	-4%	-4%
Ensemble	0%	-8%	-8%	-5%	-4%	-6%

Les flux les plus importants sont, de loin, les flux internes aux secteurs. On trouve ensuite les flux de « proximité » entre Lille et sa banlieue d'une part, Roubaix-Tourcoing et sa banlieue d'autre part.

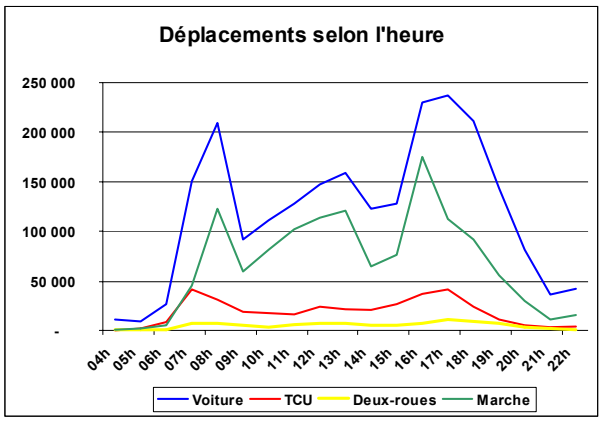
Les flux entre les secteurs de Lille et sa banlieue d'une part et les secteurs de Roubaix-Tourcoing et sa banlieue d'autre part sont relativement faibles : le flux entre Lille et Roubaix-Tourcoing est, par exemple, presque dix fois plus faible que celui entre Lille et sa banlieue.

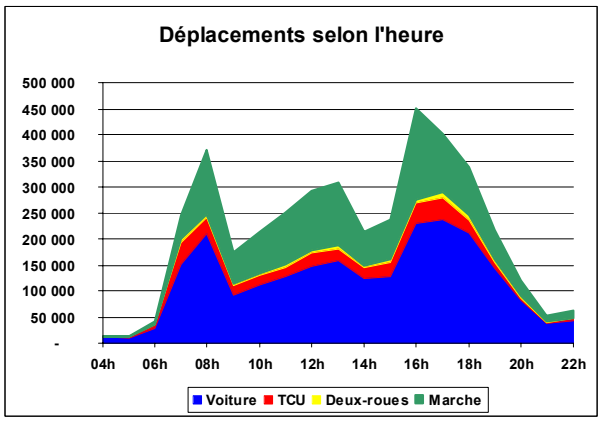
Cependant certains de ces flux sont en forte croissance :

- Lille – Roubaix-Tourcoing + 36% ;
- Lille – Banlieue de Roubaix-Tourcoing + 30%.

7.15 Répartition horaire des déplacements

- **Déplacements tous modes**





Comme généralement, la pointe du trafic est observée de 16 heures à 17 heures (11,2%, 460 000 déplacements). Elle est surtout liée aux déplacements à pied (sortie des écoles) qui sont particulièrement nombreux durant cette période.
La pointe du matin se situe entre 8 heures et 9 heures (9,2%, 377 000 déplacements), du fait des déplacements à pied et en voiture.
La pointe 13 heures – 14 heures est nettement inférieure à celles du matin et du soir (7,6%, 312 000 déplacements).

L'hyperpointe se situe entre 16 heures 30 et 17 heures 30 avec :

- 490 000 déplacements tous modes (11,9%),
- 170 000 déplacements à pied (13,1%),
- 320 000 déplacements mécanisés (11,4%),
- 259 000 déplacements en voiture (11,3%),
- 48 000 déplacements en transports collectifs (12,4%) dont 42 000 sur le réseau Transpole (11,9%),
- 9 500 déplacements en deux-roues (9,7%) dont 6 600 en vélo (9,8%).

- **Déplacements mécanisés**

La pointe du soir se situe également entre 16 heures 30 et 17 heures 30 (11,4%) mais le volume de déplacements est élevé de 16 heures à 19 heures (de 284 000 à 320 000 déplacements).
La pointe du matin se situe entre 8 heures et 9 heures (9%, 254 000 déplacements) : elle est donc identique à celle des déplacements tous modes.

- **Déplacements à pied**

Ils présentent trois fortes pointes :

- le matin de 8 heures à 9 heures (9,5%, 123 000 déplacements),
- le midi de 13 heures à 14 heures (9,3%, 121 000 déplacements),
- le soir de 16 heures à 17 heures (13,5%, 175 000 déplacements).

- **Déplacements en voiture**

Les pointes du matin et du soir sont voisines de celles observées pour les déplacements mécanisés totaux.

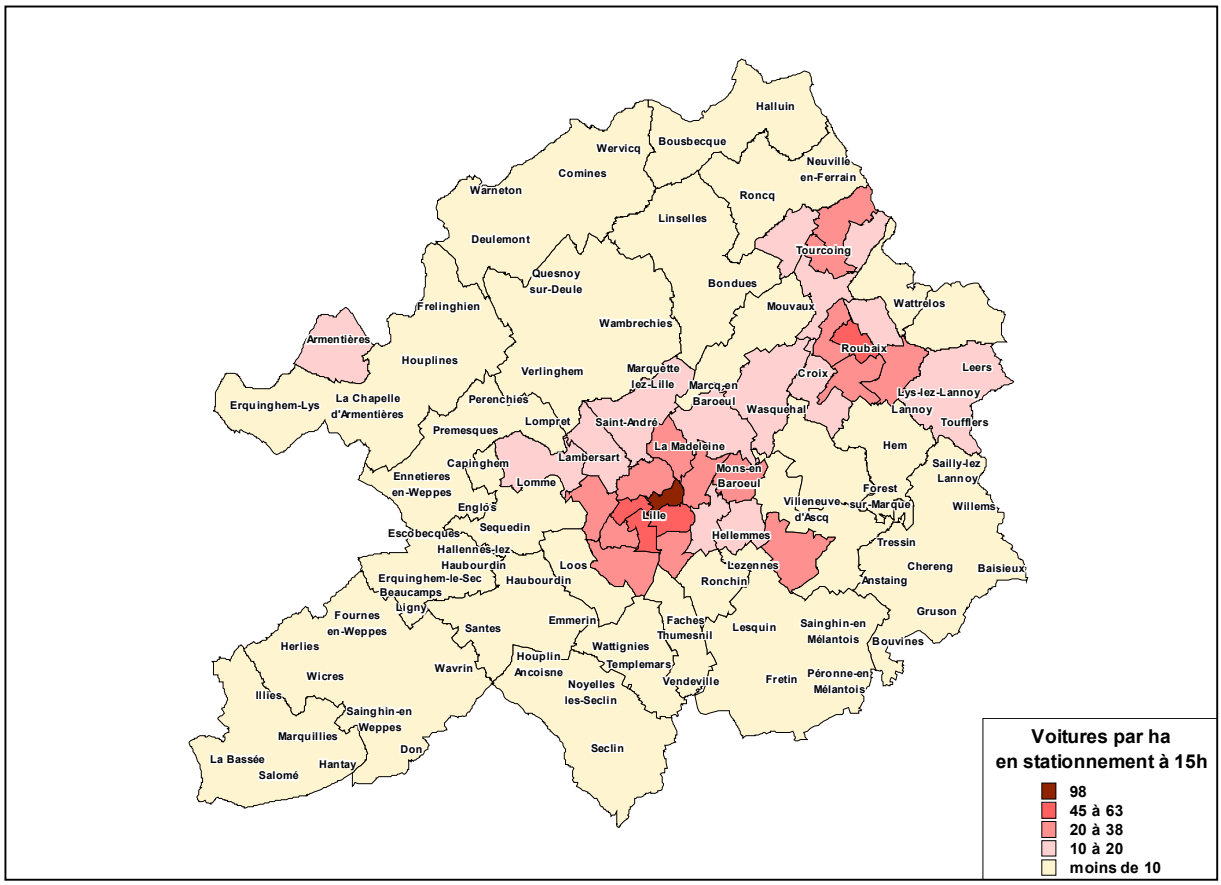
- **Déplacements en transports collectifs urbains**

La pointe du soir se situe entre 16 heures 30 et 17 heures 30 (11,9%, 42 000 déplacements), la pointe du matin (11,5%, 40 100), entre 7 heures et 8 heures. Les pointes du matin et du soir sont sensiblement identiques alors qu'en 1998, la pointe du matin était un peu plus forte que celle du soir.

8 Stationnement des automobiles

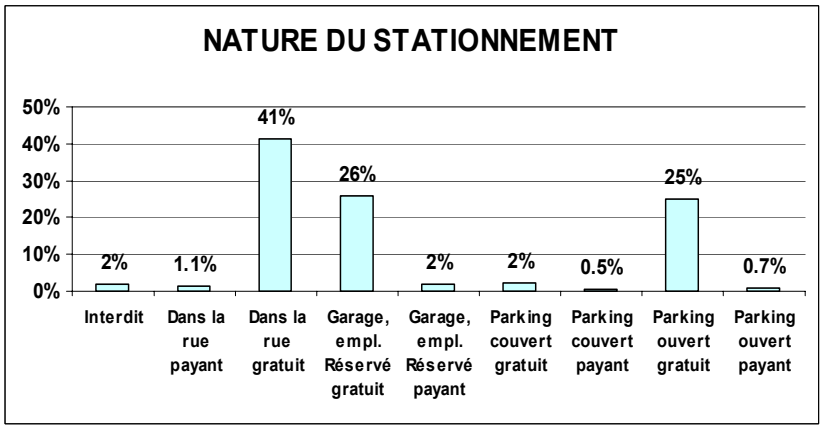
NOTA : des chiffres présentés ici ont été exclus les stationnements liés à des déposes et à des accompagnements de moins de 3 minutes ; ils incluent le stationnement résidentiel.

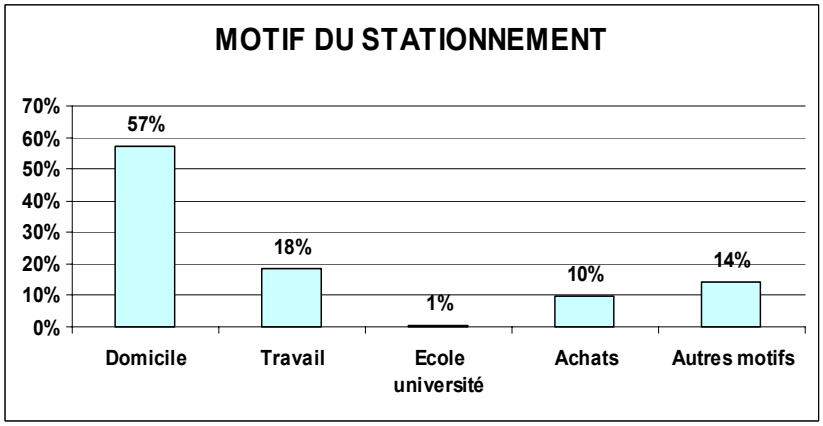
DENSITÉ DE VOITURES EN STATIONNEMENT À 15 HEURES



La carte de densité de stationnement à 15 heures, heure de pointe du stationnement, montre que l'essentiel des problèmes de stationnement se concentre sur les centres villes et principalement le centre de Lille.

8.1 Ensemble de l'aire d'enquête

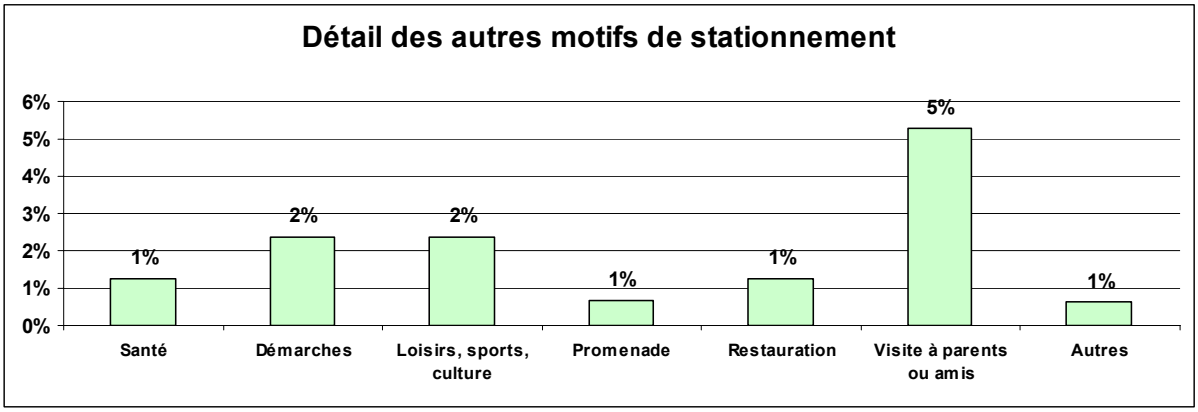




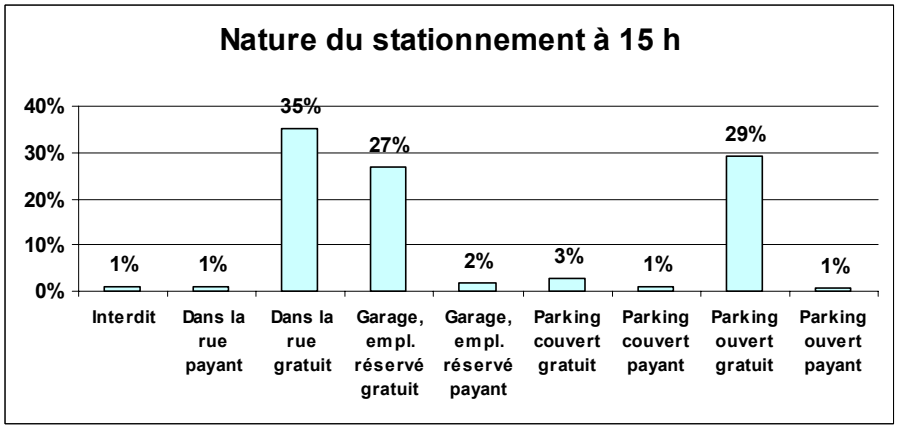
Sur l'ensemble de la journée et de la nuit, les voitures stationnent le plus souvent dans la rue sur des emplacements gratuits (41%), dans des garages ou emplacements réservés gratuits (26%) ou dans des parkings ouverts gratuits (25%).

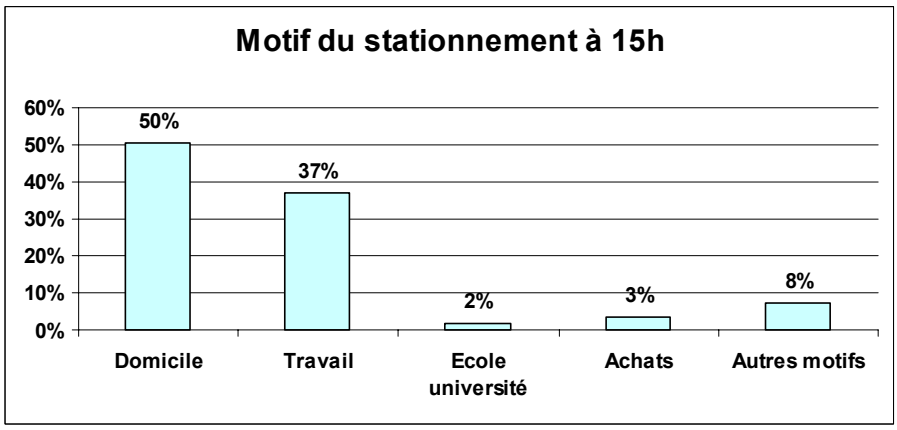
La part du stationnement payant est très faible. Le stationnement interdit « déclaré » représente à peine 2% du total.

Dans la majorité des cas (57%), le stationnement est de caractère résidentiel. Viennent ensuite le stationnement lié au travail (18%) et le stationnement lié à d'« autres motifs » (14%). Le stationnement lié aux achats ne représente que 10% du total.



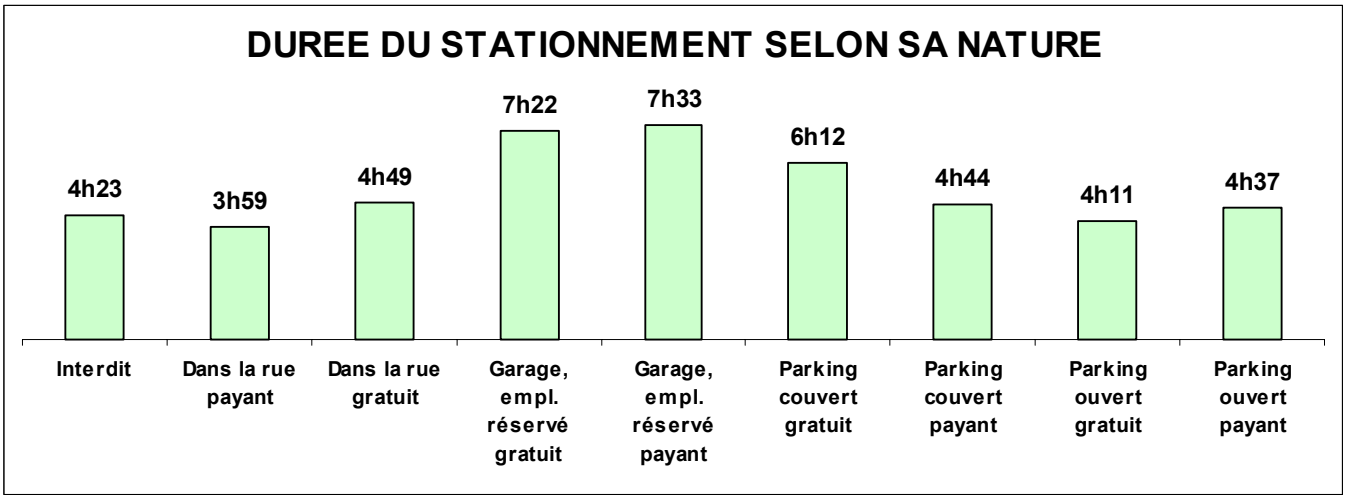
Parmi les « autres motifs », on trouve principalement des visites à parents ou amis (5%).



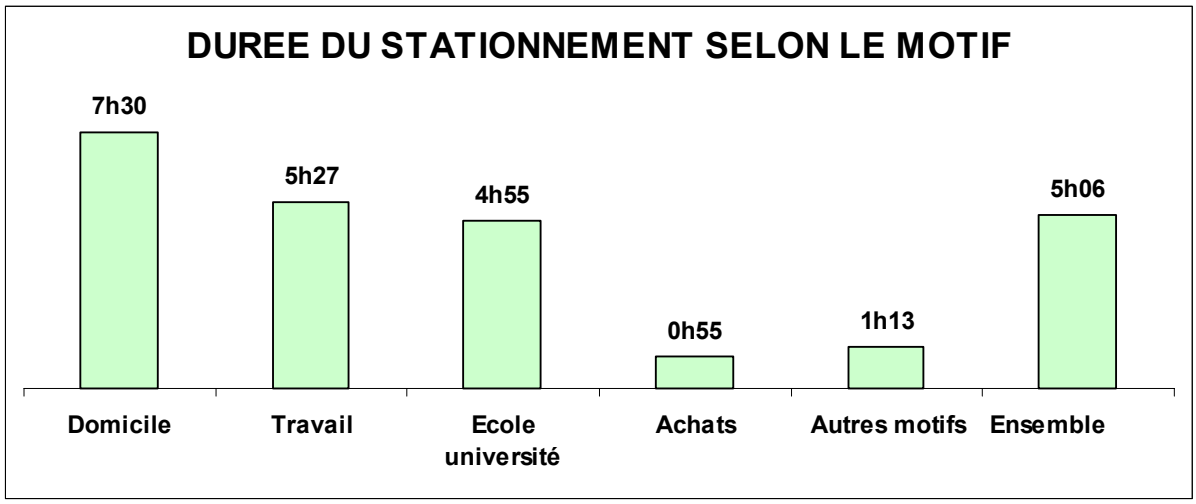


A 15 heures, 424 000 voitures utilisées par des résidents de LMCU sur les 491 000 dont ils disposent sont en stationnement dans le périmètre de la communauté urbaine. La répartition par nature est voisine de ce que l'on observe pour l'ensemble de la journée et de la nuit avec cependant moins de stationnement dans la rue (35% contre 41%).

À 15 heures, le stationnement résidentiel reste prépondérant et la part du travail (37%) est nettement plus élevée que sur l'ensemble de la journée et de la nuit.
La part du motif achats est faible (3%).



La durée moyenne du stationnement est particulièrement longue dans les garages. La durée importante du stationnement interdit et du stationnement payant est liée au fait qu'il s'agit souvent de stationnement résidentiel nocturne.

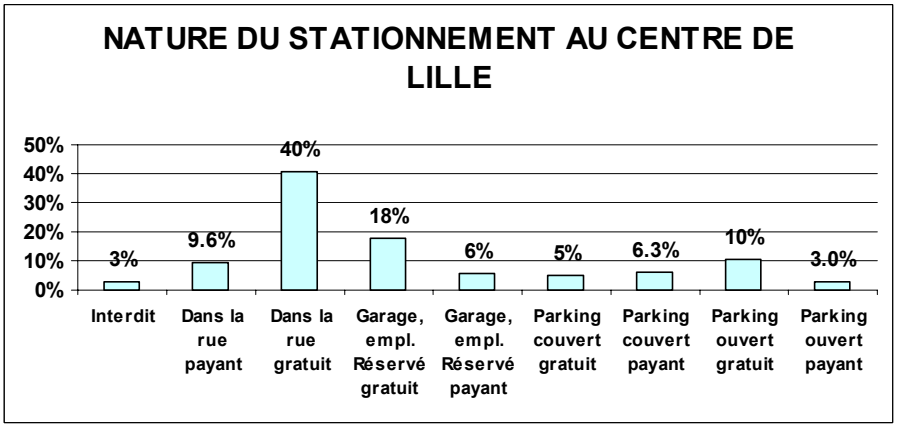


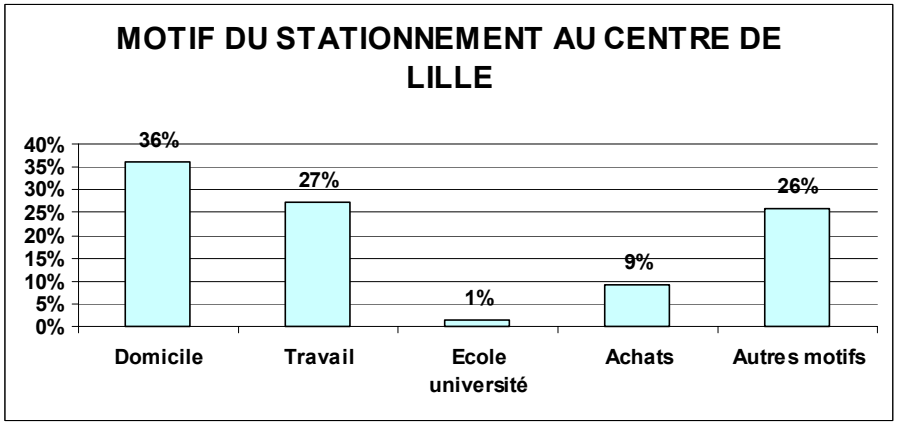
La durée moyenne de stationnement est de 5 heures 06, avec une durée particulièrement longue pour le stationnement lié au domicile (7 heures 30). Il faut remarquer, comme ailleurs, la faible durée du stationnement pour autres motifs et surtout pour achats.

8.2 Centre de LILLE

Nota : le centre de LILLE correspond aux secteurs de tirage 1 à 3 et 6 (secteurs supportant la plus forte demande en stationnement – voir carte page 57).

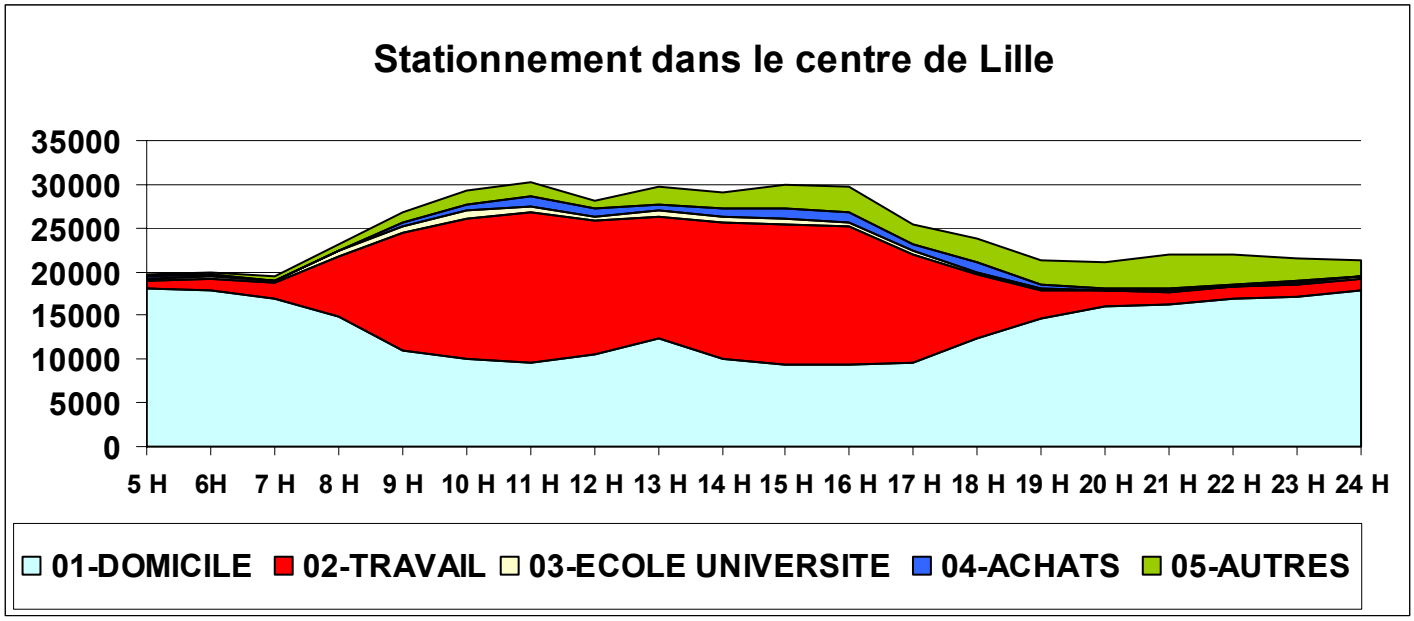
Sur l'ensemble de la journée et de la nuit, près de 105 000 voitures stationnent dans le centre de LILLE, dont 82 000 sur des emplacements publics.
La pointe du stationnement se situe à 15 heures avec 30 000 voitures.

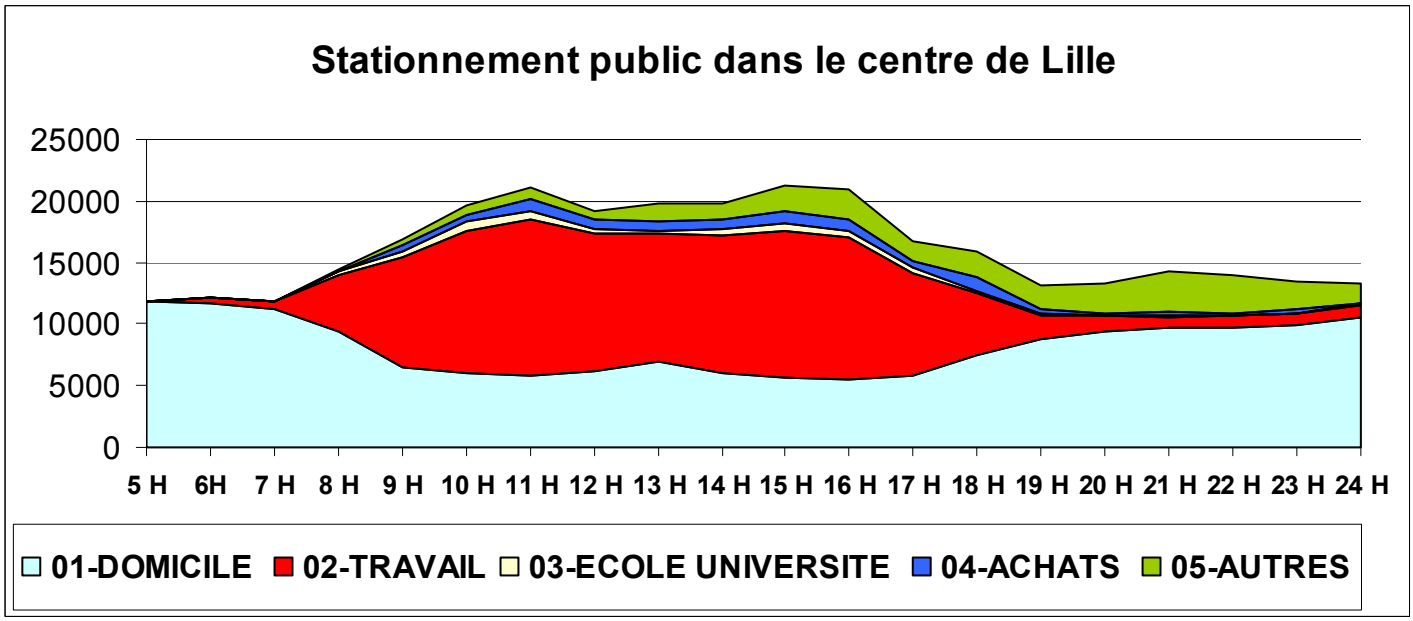




Dans le centre de Lille, la répartition du stationnement selon sa nature est sensiblement différente de la moyenne. On y trouve l'essentiel du stationnement payant, que ce soit dans la rue ou en parking. La proportion de garages gratuits y est, par contre, faible.

Les motifs de stationnement sont également très différents de la moyenne avec relativement peu de stationnement résidentiel, beaucoup de travail et d'« autres motifs ».

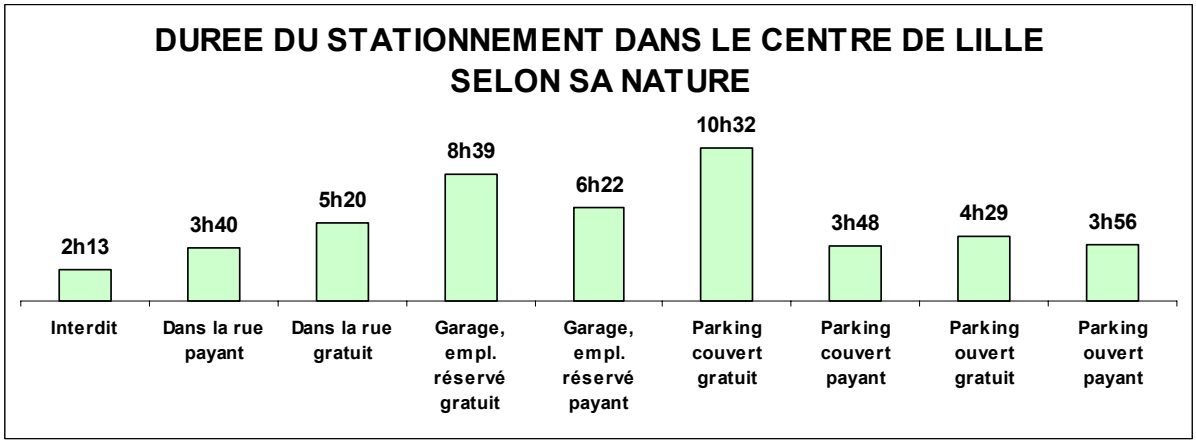




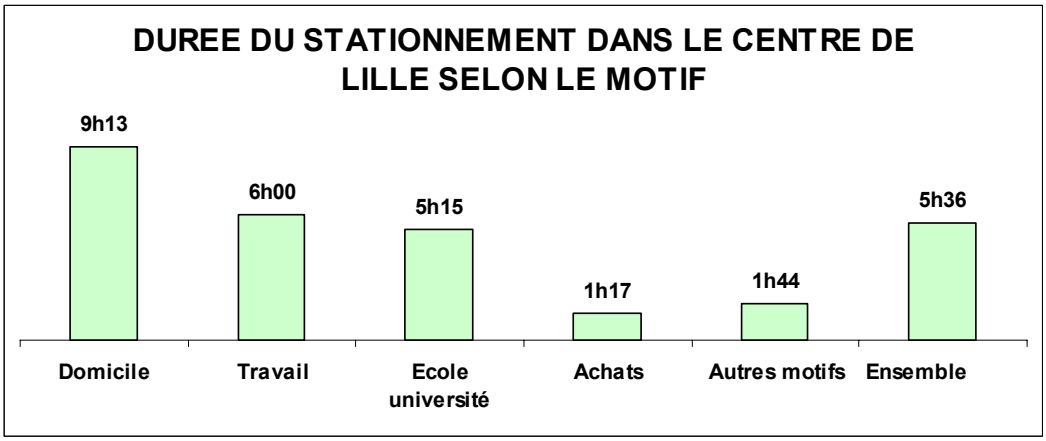
Les graphiques d'occupation du stationnement tant public que total montrent que :

- La part du stationnement résidentiel est importante tout au long de la journée ;
- Le stationnement lié au travail est très fort durant la journée ;
- La part du stationnement lié aux achats et aux autres motifs est relativement faible : gagner 10% de stationnement lié au travail permettrait de doubler la capacité pour le motif achats.

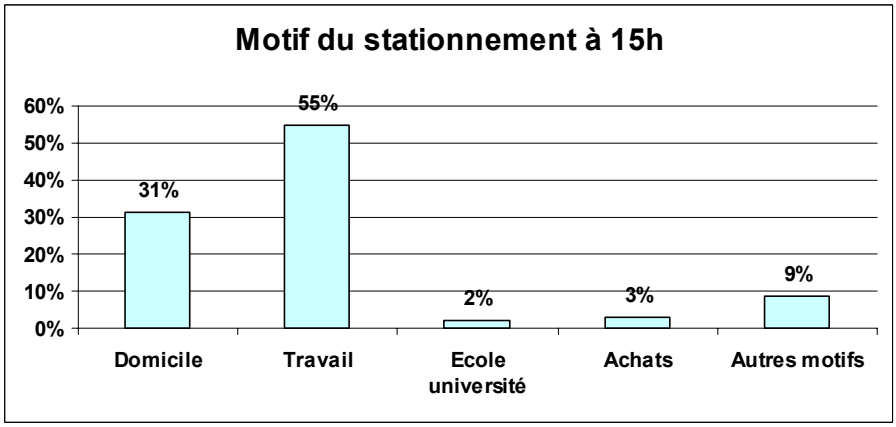
La durée moyenne du stationnement est un peu plus forte dans le centre de LILLE qu'ailleurs (5 heures 36 contre 5 heures 06 pour l'ensemble).



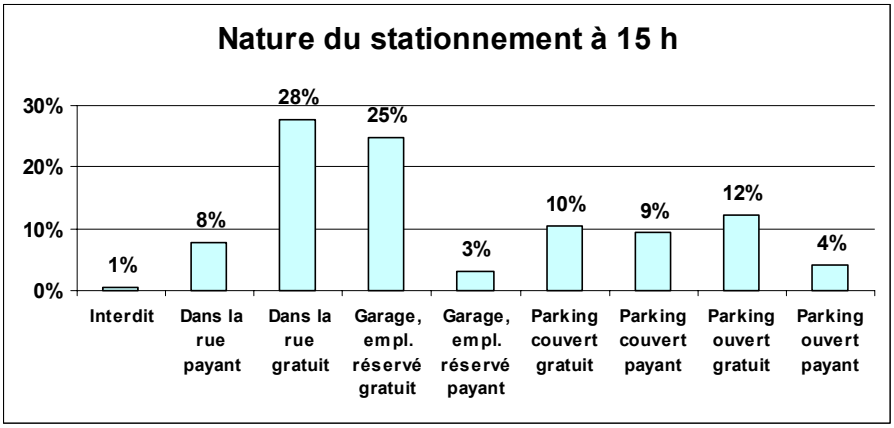
La durée du stationnement interdit est bien plus faible qu'en moyenne : il s'agit le plus souvent de « vrai » stationnement interdit en cours de journée et non de stationnement nocturne sur des emplacements interdits durant la journée.



La durée moyenne de stationnement pour chaque motif est plus élevée que la moyenne. La durée moyenne du stationnement pour achats est notamment bien supérieure à la moyenne (1 heure 17 contre 55 minutes).



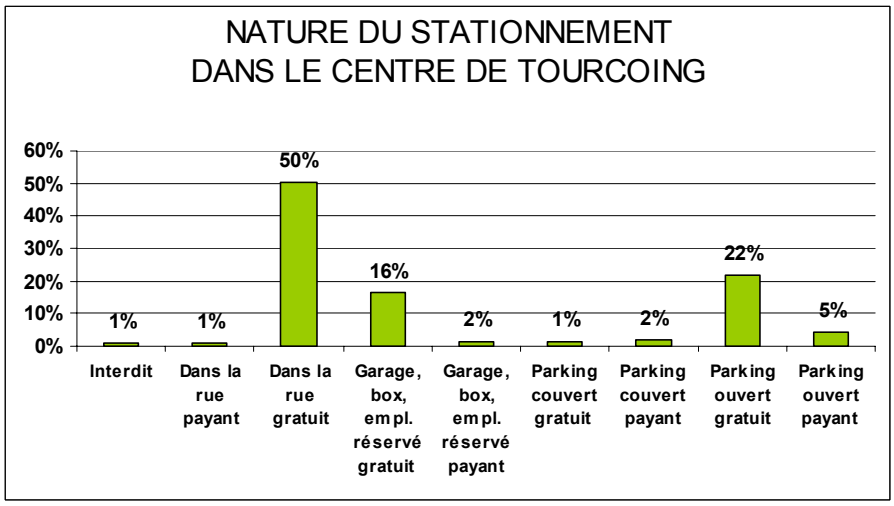
A 15 heures, 2 voitures sur 3 stationnant dans le centre de LILLE le font pour le motif travail. Le stationnement résidentiel ne représente que 31% du total, les achats 3% seulement.



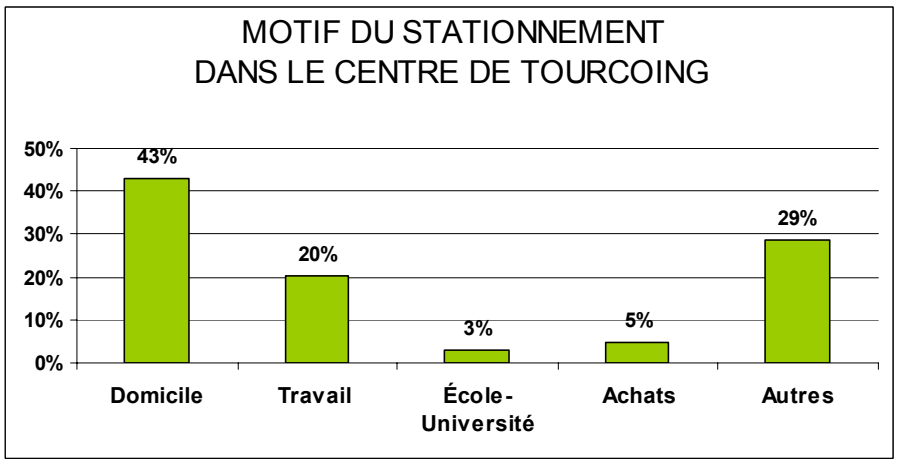
Le stationnement payant ne représente qu'un quart du total, un peu moins que le seul stationnement gratuit dans la rue et autant que les garages et emplacements réservés gratuits.

8.3 Centre de Tourcoing

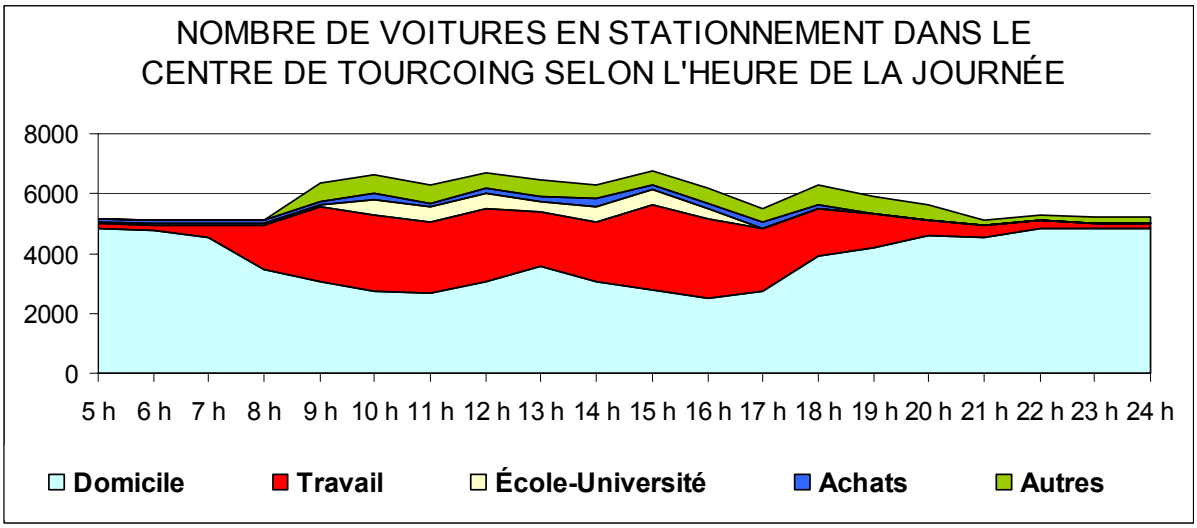
Sur l'ensemble de la journée et de la nuit, près de 27 000 voitures stationnent dans le centre de Tourcoing dont 22 000 sur des emplacements publics.
La pointe du stationnement se situe à 15 heures avec 6 800 voitures.

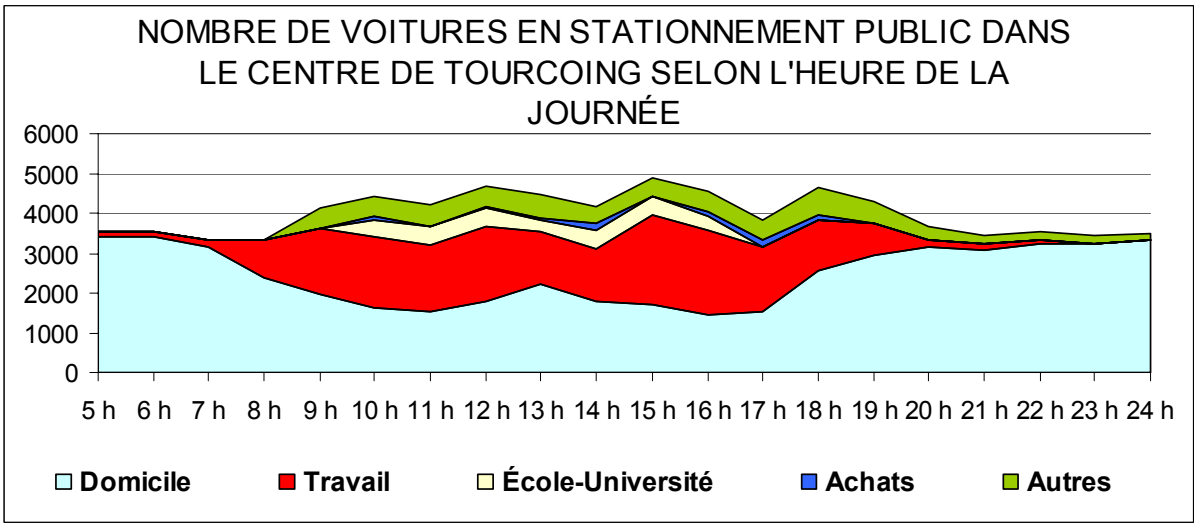


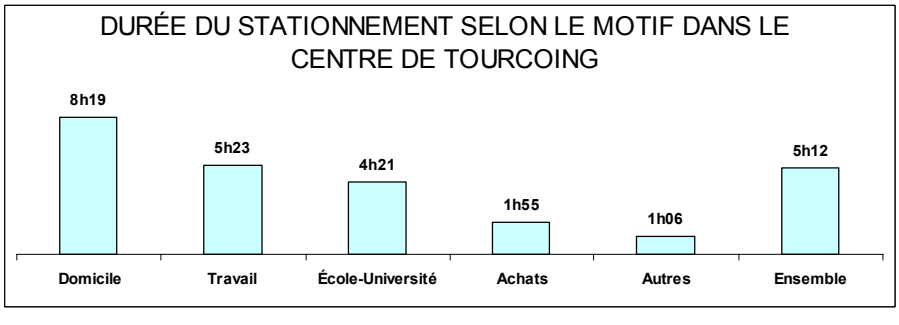
La nature du stationnement dans ce centre-ville se caractérise par une forte proportion de stationnement gratuit dans la rue et dans des parkings ouverts gratuits, relativement peu de garages ou emplacements réservés et très peu de stationnement payant.
La part du stationnement interdit est faible.



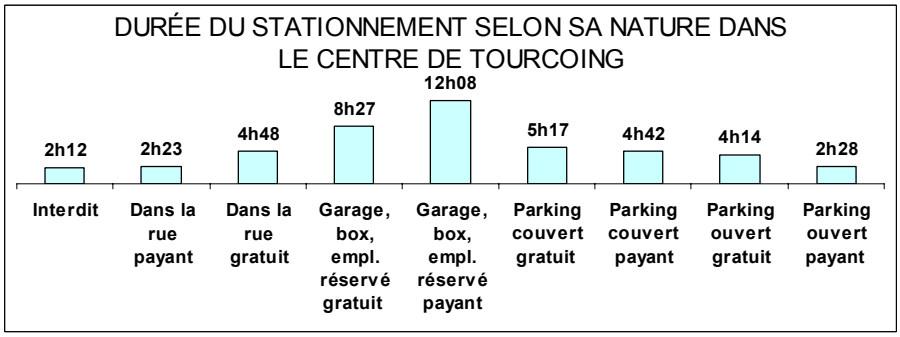
Les motifs de stationnement sont assez spécifiques avec assez peu de stationnement résidentiel (par rapport à l'ensemble de LMCU) et de stationnement pour achats et une part plutôt élevée de stationnement lié au travail et surtout aux « autres motifs ».





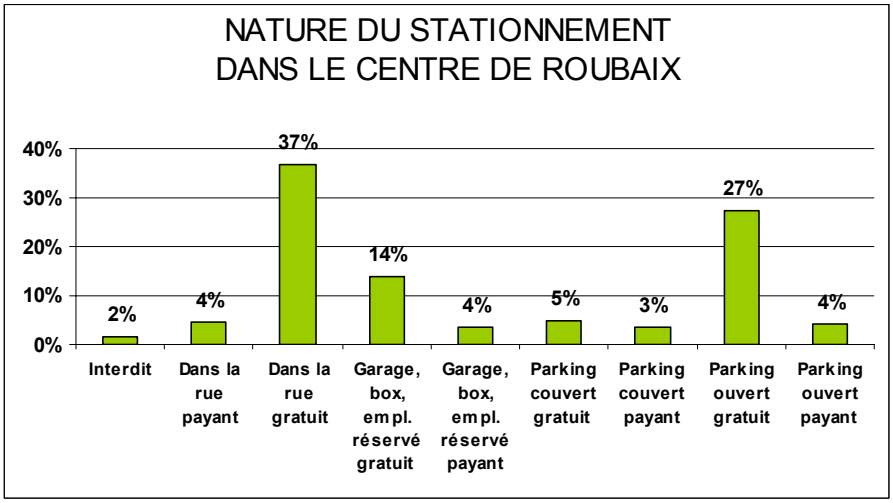


La durée moyenne du stationnement pour le travail est assez élevée. De même, la durée du stationnement lié aux achats est plus forte qu'en moyenne.

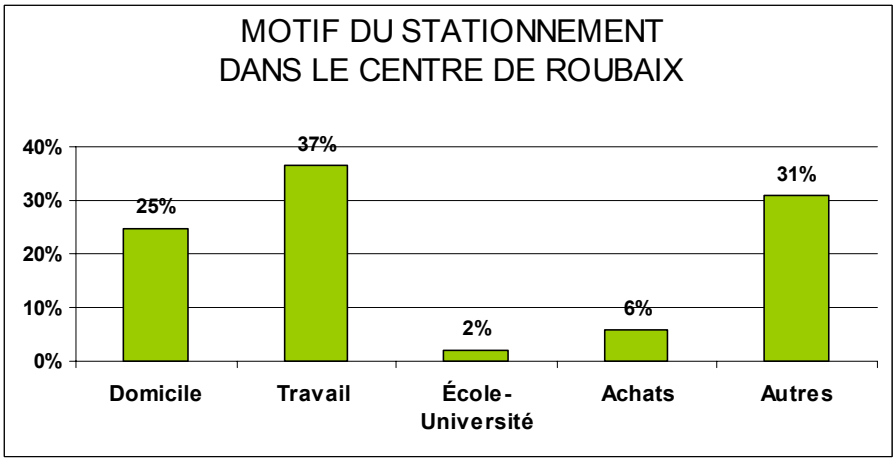


8.4 Centre de ROUBAIX

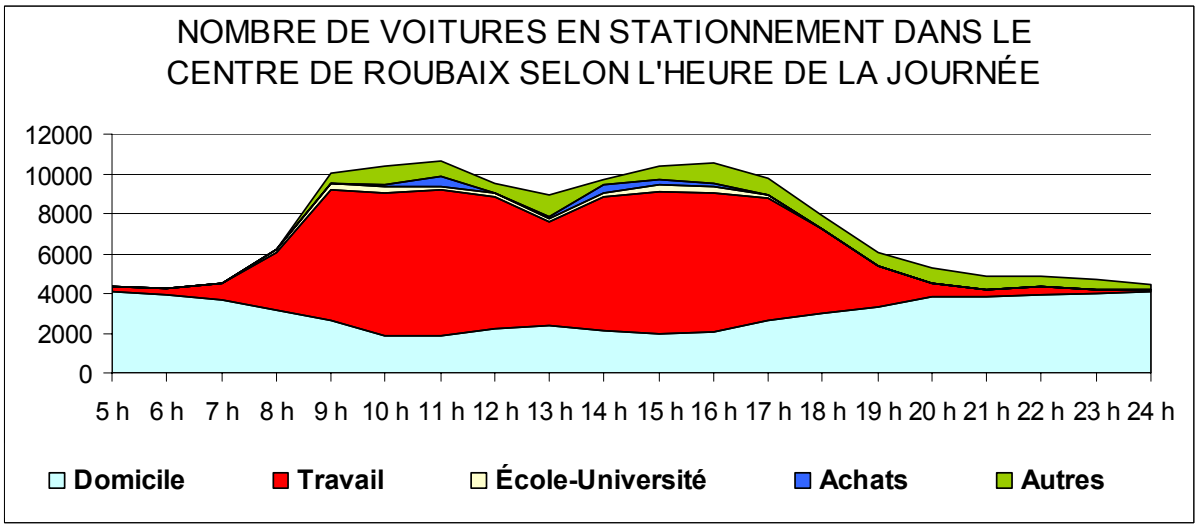
Sur l'ensemble de la journée, plus de 34 000 voitures stationnent dans le centre de Roubaix dont 29 000 sur des emplacements publics.
La pointe du stationnement se situe à 16 heures avec 10 500 voitures.

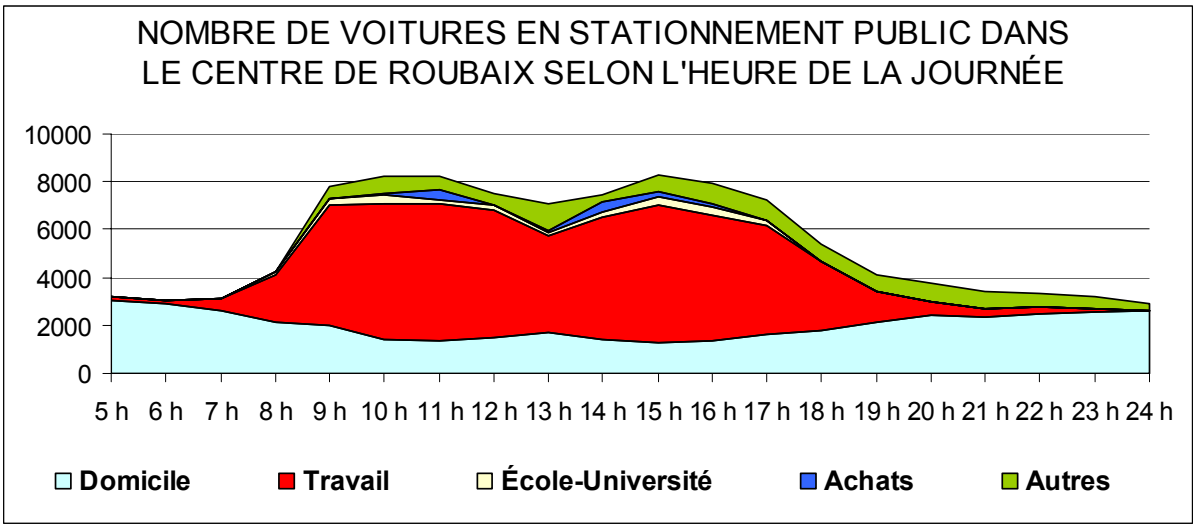


La nature du stationnement dans ce centre-ville se caractérise par une proportion assez forte de stationnement sur parking ouvert gratuit, par une proportion plutôt faible de stationnement gratuit dans la rue et peu de stationnement en garages ou emplacements réservés.
La part du stationnement payant est non négligeable.

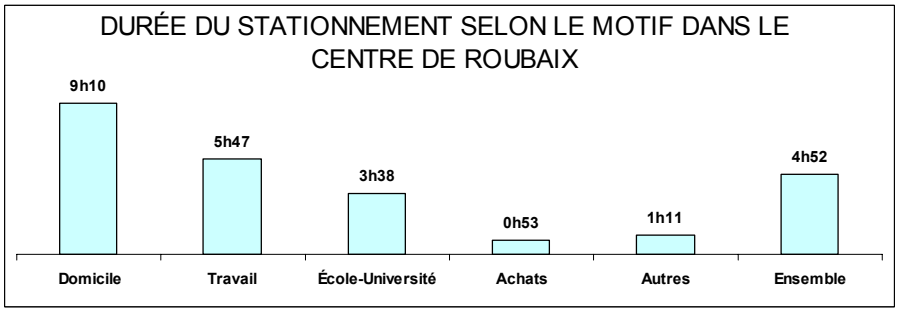


Les motifs de stationnement sont assez spécifiques avec peu de stationnement résidentiel et une part plutôt élevée de stationnement lié aux « autres motifs ».

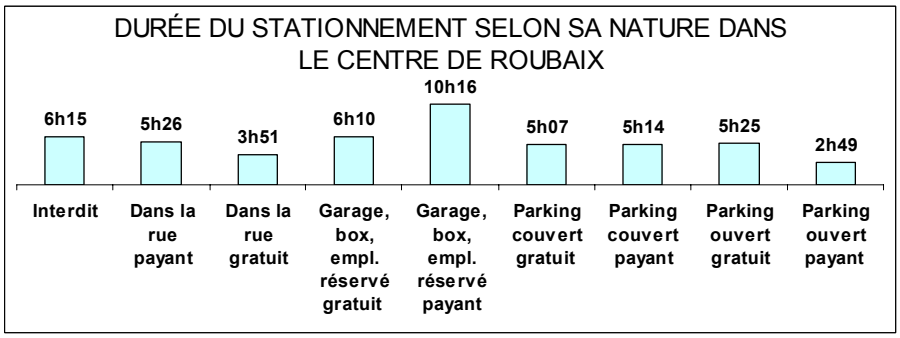




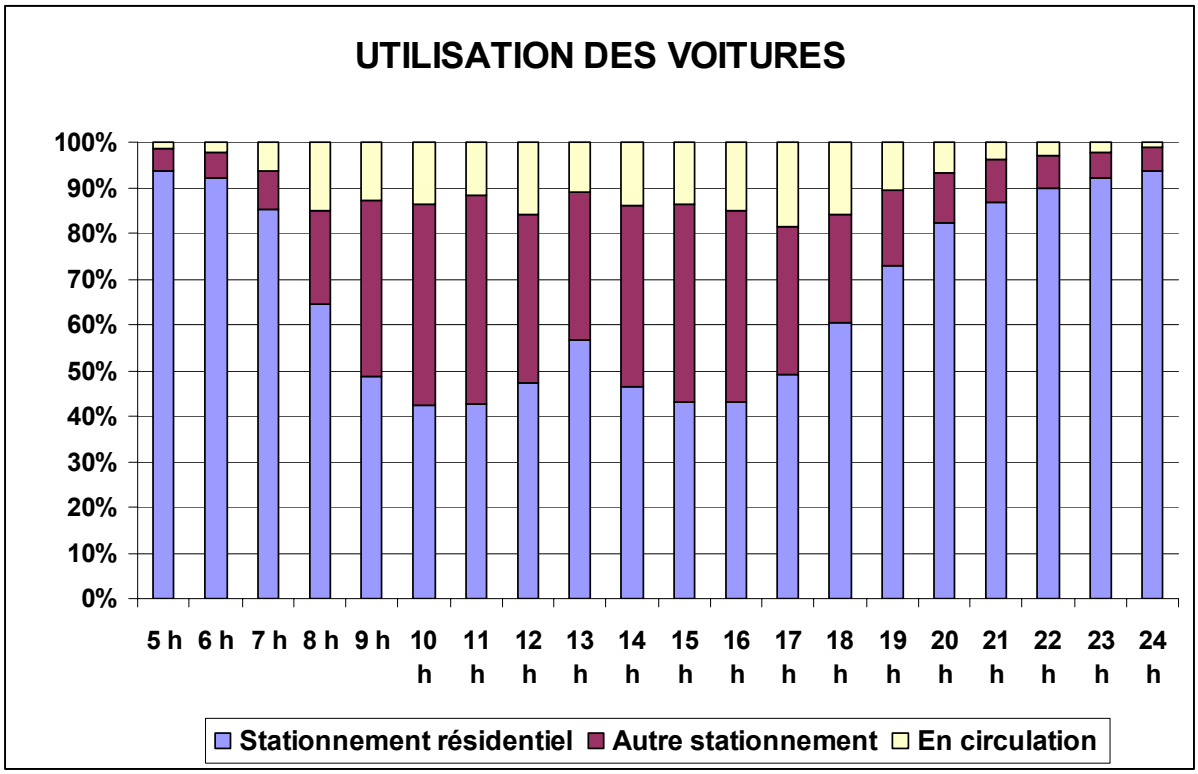
En journée, la part du stationnement lié au travail est prépondérante.



La durée moyenne du stationnement lié aux achats est assez faible, celle du stationnement lié au domicile est importante.

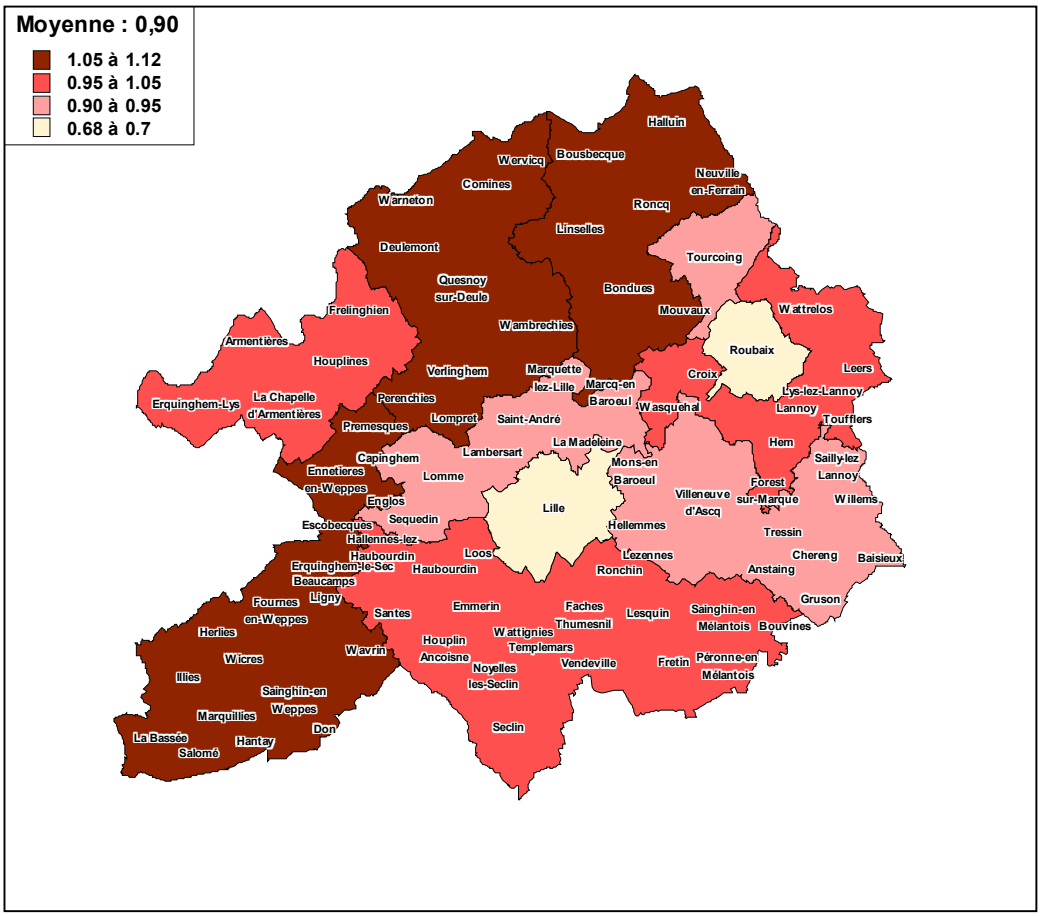


8.5 Utilisation des véhicules automobiles

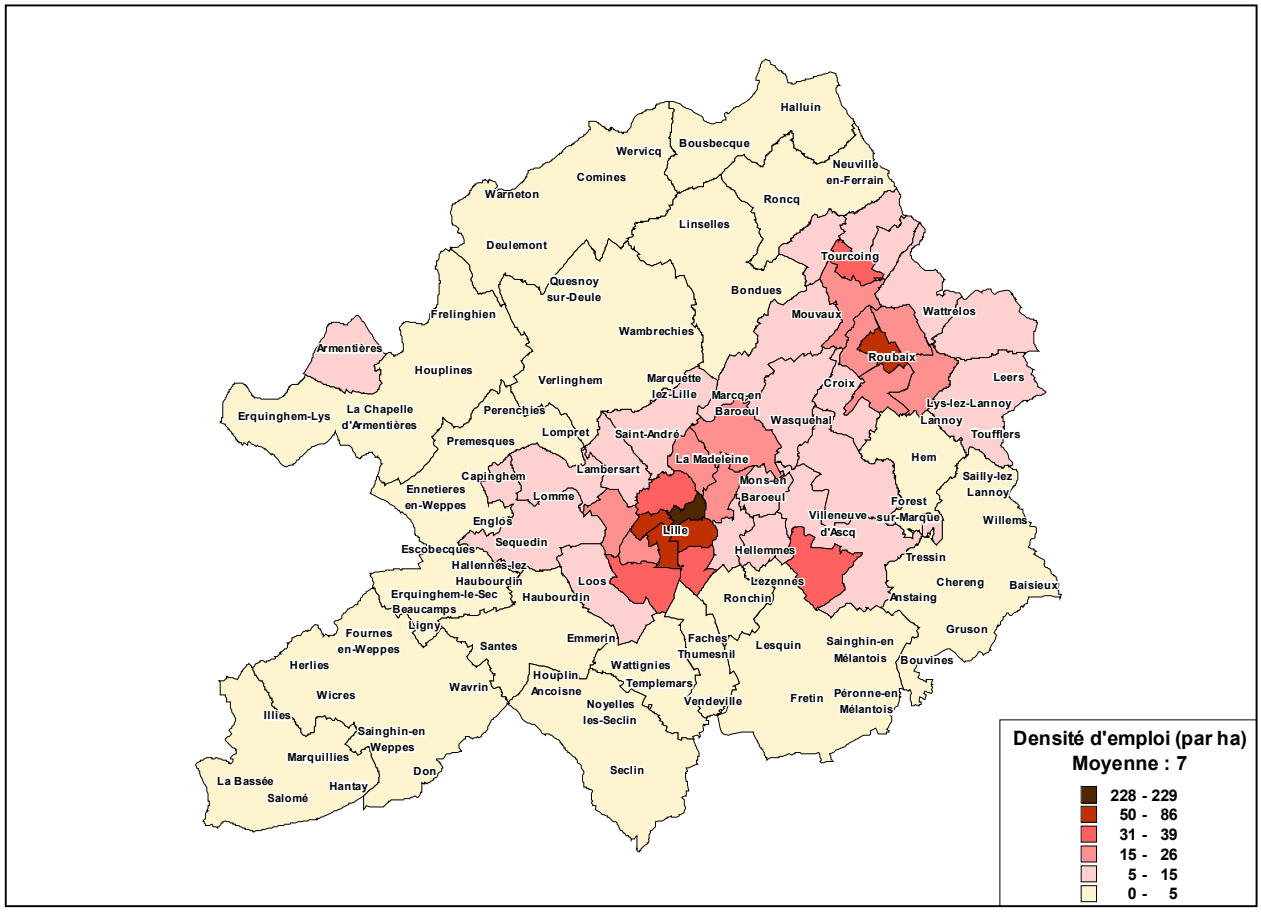


Les habitants de l'aire d'enquête ont 491 000 voitures à leur disposition complète. Ils utilisent, au cours d'une journée moyenne, également environ 11 000 voitures dont ils n'ont pas la disposition permanente (voitures de service, prêt de la voiture par un ami…).
Durant une journée de semaine moyenne, les voitures sont le plus souvent en stationnement soit à proximité du domicile de son utilisateur soit à proximité d'un lieu d'activité (travail, achats…).

NOMBRE MOYEN D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI PAR MÉNAGE

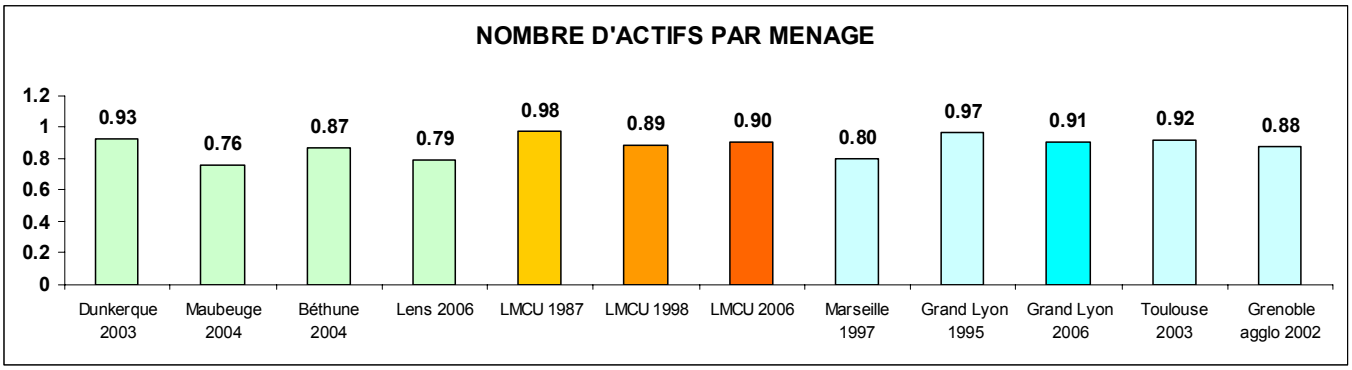


EMPLOIS OCCUPÉS PAR UN ACTIF DE L'AIRE D'ÉTUDE



9 CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES

Le **nombre d'actifs ayant un emploi** s'élève à 413 500[7], soit un nombre moyen de 0,90 actif par ménage.



Par rapport aux autres agglomérations, ce chiffre se situe dans une bonne moyenne, assez nettement supérieur à ce que l'on observe dans l'ancien bassin minier ou à Marseille et du niveau de celui du Grand Lyon.
Après la baisse observée en 1998, ce taux d'activité s'est stabilisé.

Les écarts entre les zones sont importants puisque le nombre d'actifs par ménage varie de 0,68 à 1,12 selon les secteurs.
Le taux d'activité est plus élevé dans les secteurs périurbains (souvent supérieur à 1,05). Il est plus faible dans les secteurs les plus denses, notamment à Lille (0,70) et à Roubaix (0,68).

- La carte des densités d'emplois montre la concentration des emplois sur Lille (Lille centre en particulier se détache nettement), les centres de Roubaix et Tourcoing et la partie sud de Villeneuve d'Ascq.

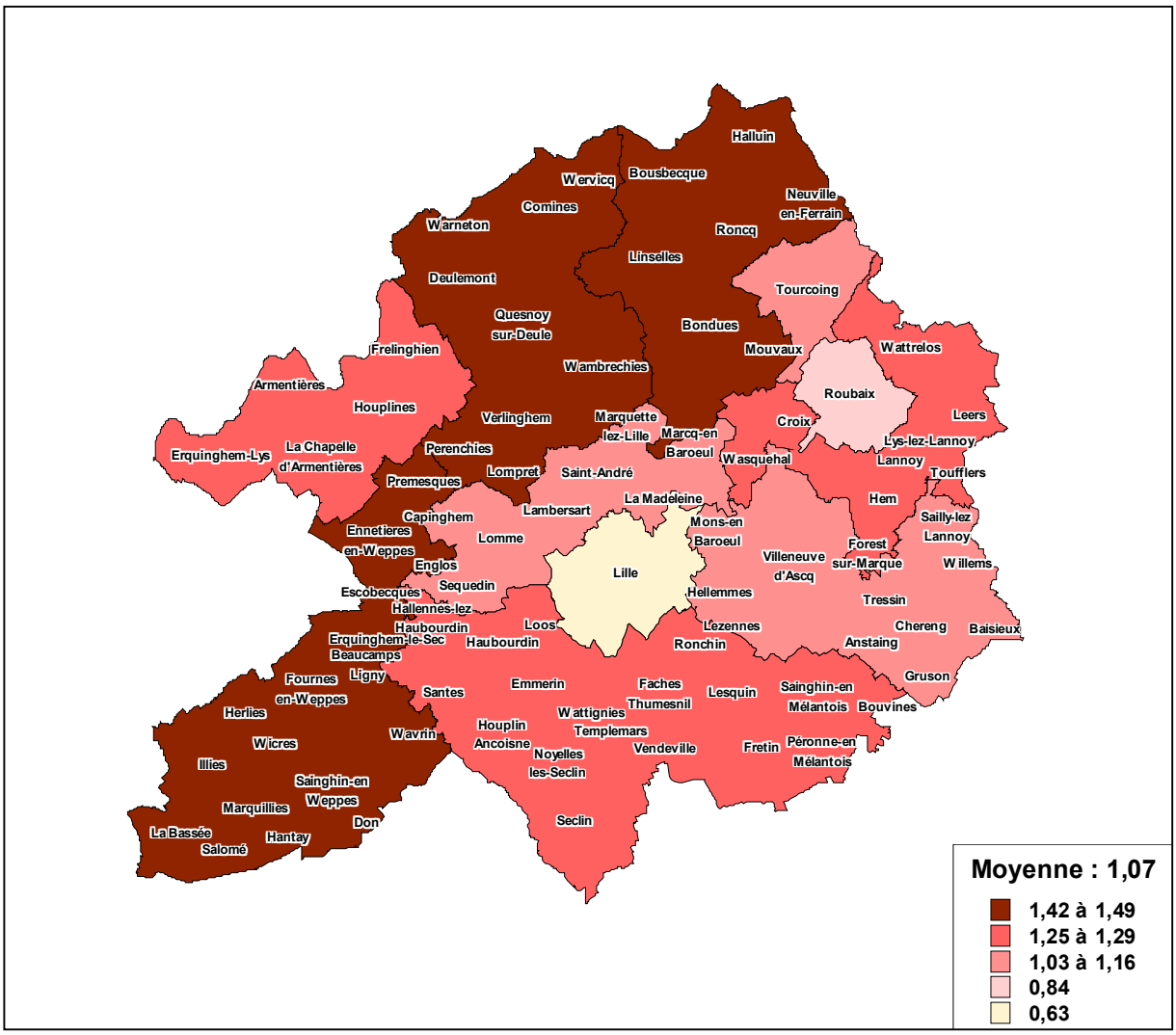
9.1 Profession de la personne de référence[8]

La répartition globale selon l'occupation de la personne de référence est la suivante :

- actifs : 54% (comme en 1998) dont
  - agriculteurs 0,1% (0,5% en 1998),
  - artisans, commerçants, chefs d'entreprise 3% (4% en 1998),
  - professions libérales, cadres 11% (10% en 1998),
  - professions intermédiaires, techniciens 13% (15% en 1998),
  - employés 14% (10,5% en 1987),
  - ouvriers 13% (15% en 1987).
- retraités : 27% (28% en 1998),
- demandeurs d'emploi : 7% (comme en 1998),
- autres inactifs : 12% (11% en 1998).

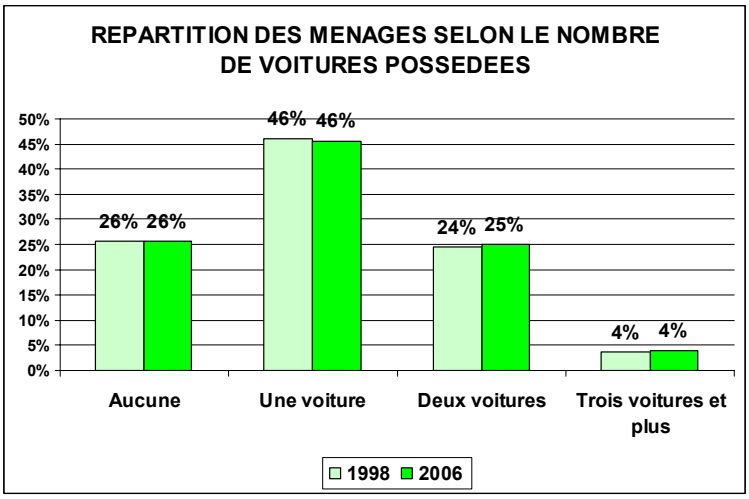
[7] Estimation fournie par l'enquête.
[8] La notion de « personne de référence » est très proche de celle de « chef de famille », expression couramment utilisée par le passé. La désignation de cette personne est très précisément définie dans le manuel de l'enquêteur.

TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES



9.2 Motorisation des ménages

- **Taux d'équipement**



74% des ménages possèdent au moins une voiture, 29% au moins deux voitures, 26% aucune. Depuis 1998, on note très peu d'évolutions (légère augmentation de la part des ménages multi-équipés). Cependant, comme la taille des ménages diminue, cela se traduit par une croissance du taux de motorisation ramené à la personne comme on le verra plus loin.

Le taux d'équipement est lié à la taille du ménage : il est de 0,50 pour les ménages d'une personne, de 0,85 pour les ménages de deux personnes et de 0,90 pour les ménages de trois personnes et plus.

- **Taux de motorisation**

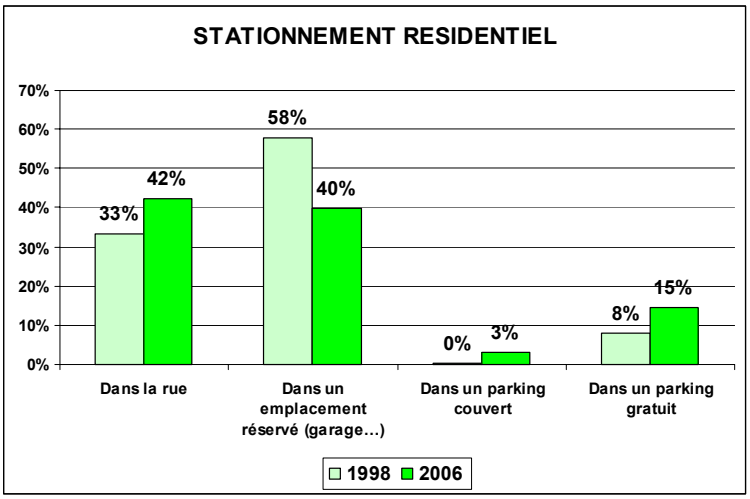
Les ménages possèdent 466 000 voitures. Ils disposent librement également de 25 000 voitures dont ils ne sont pas propriétaires soit au total 491 000 à disposition (457 000 en 1998).

Le nombre moyen de véhicules possédés par ménage est de 1,02. Le nombre moyen de véhicules à disposition des ménages est de 1,07. Ces taux sont stables par rapport à 1998

Selon les secteurs, il varie de 0,63 à 1,49.

Il est faible dans les villes centres surtout à Lille et à Roubaix. Il est élevé dans les secteurs les plus périurbains.

- **Stationnement des véhicules la nuit**

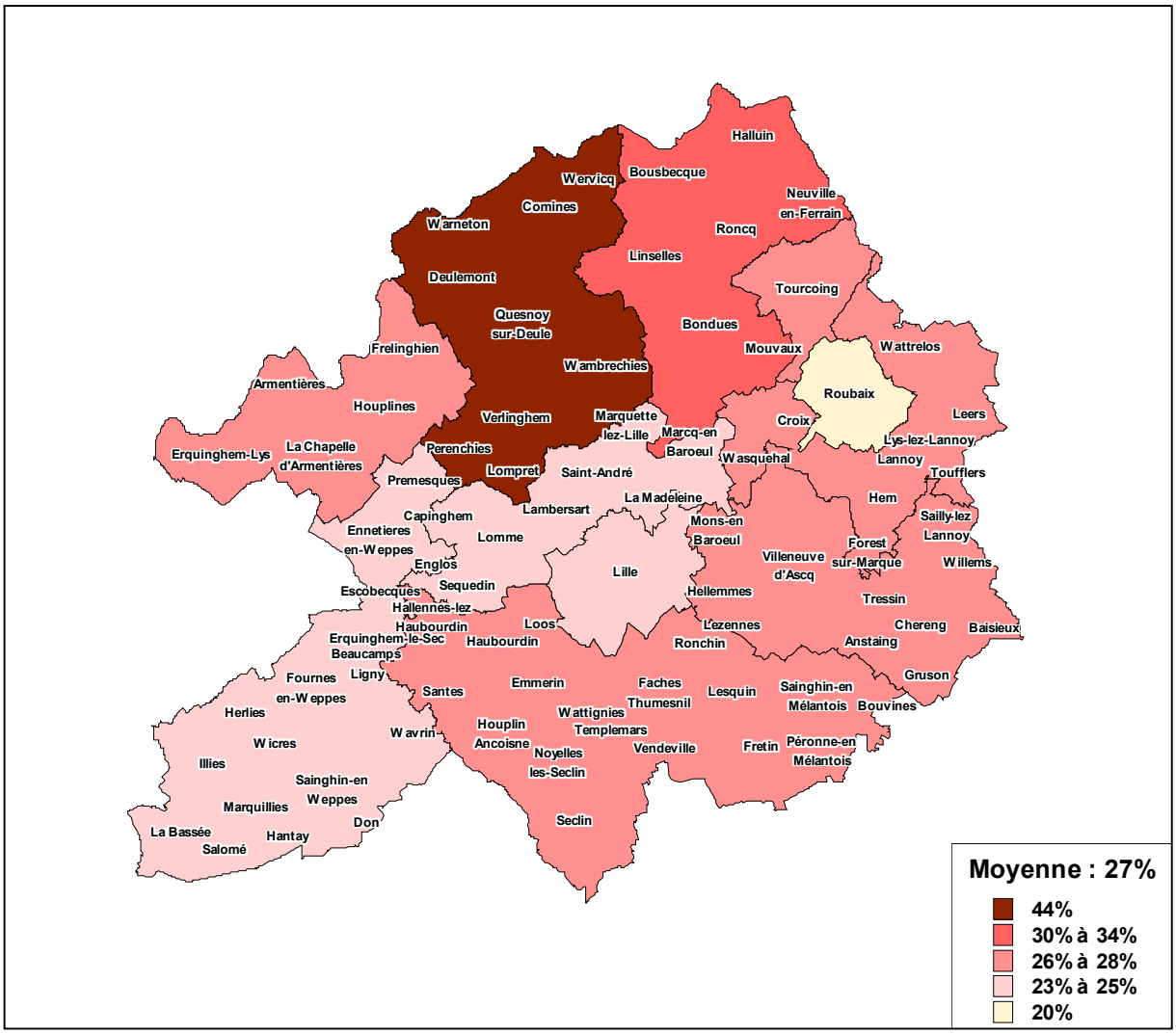


Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, les 491 000 voitures à disposition des ménages stationnent :

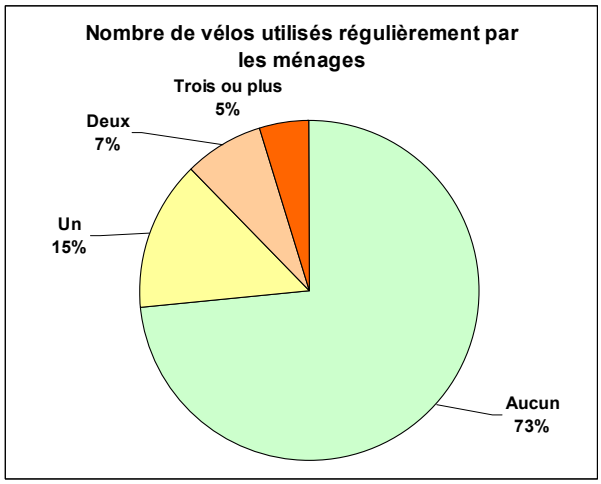
- dans un garage dans 40% des cas ;
- dans la rue dans 42% des cas,
- 7% dans un parking public dans 18% des cas.

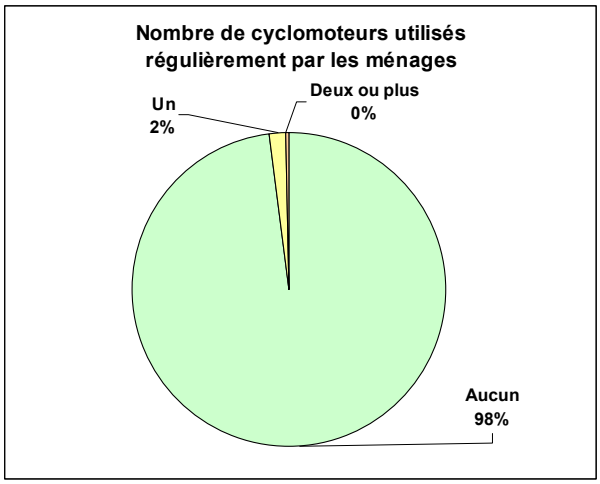
Par rapport à 1998, le nombre de voitures stationnant dans la rue a augmenté de près de 55 000 alors que celui des véhicules stationnant en emplacement réservé a diminué de 71 000. L'usage des parkings est en augmentation de 47 000.

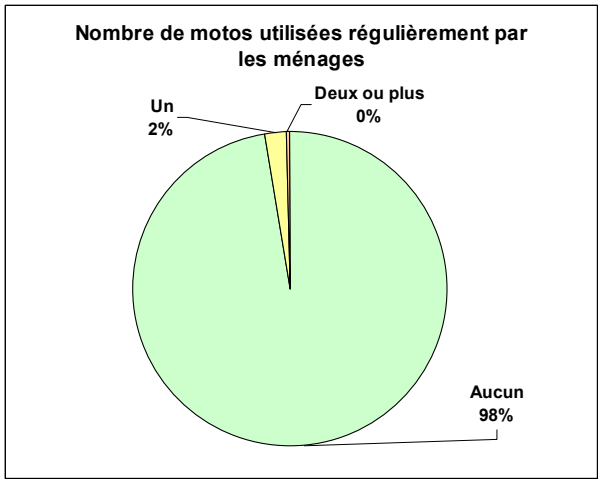
PART DE MÉNAGES UTILISANT RÉGULIÈREMENT UN VÉLO



9.3 Utilisation des deux-roues



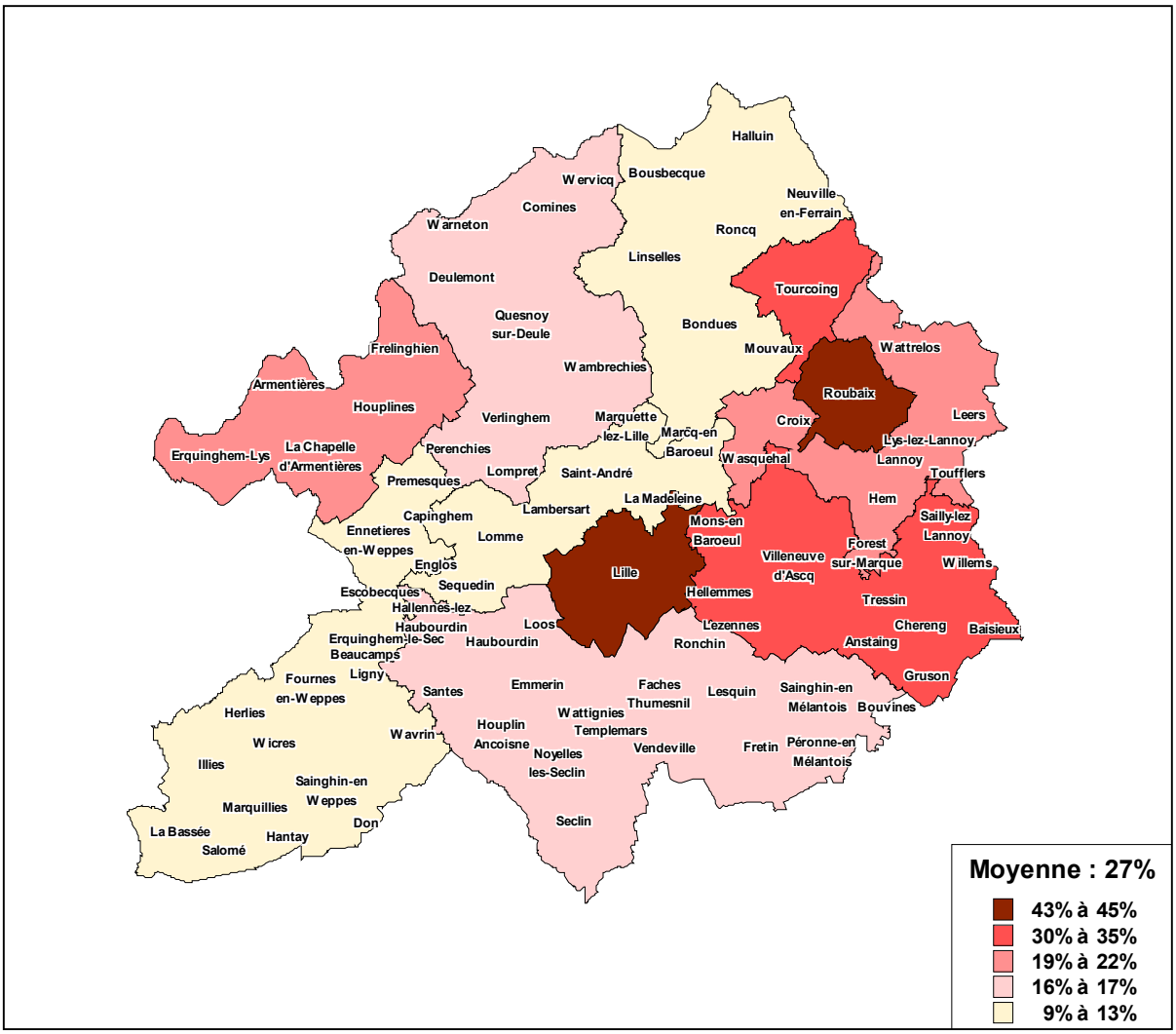




Les ménages de la communauté urbaine utilisent régulièrement 216 000 vélos. 40 500 vélos sont utilisés au moins 2 fois par semaine.
L'usage régulier des cyclomoteurs (10 000 utilisés régulièrement) est exceptionnel tout comme celui des motos (13 000 motos utilisées régulièrement.

Sur la carte ci-contre, on peut voir que l'usage du vélo n'apparaît guère lié à la densité urbaine.

PART DE MÉNAGES AYANT DES REVENUS ANNUELS INFÉRIEURS à 10 000€

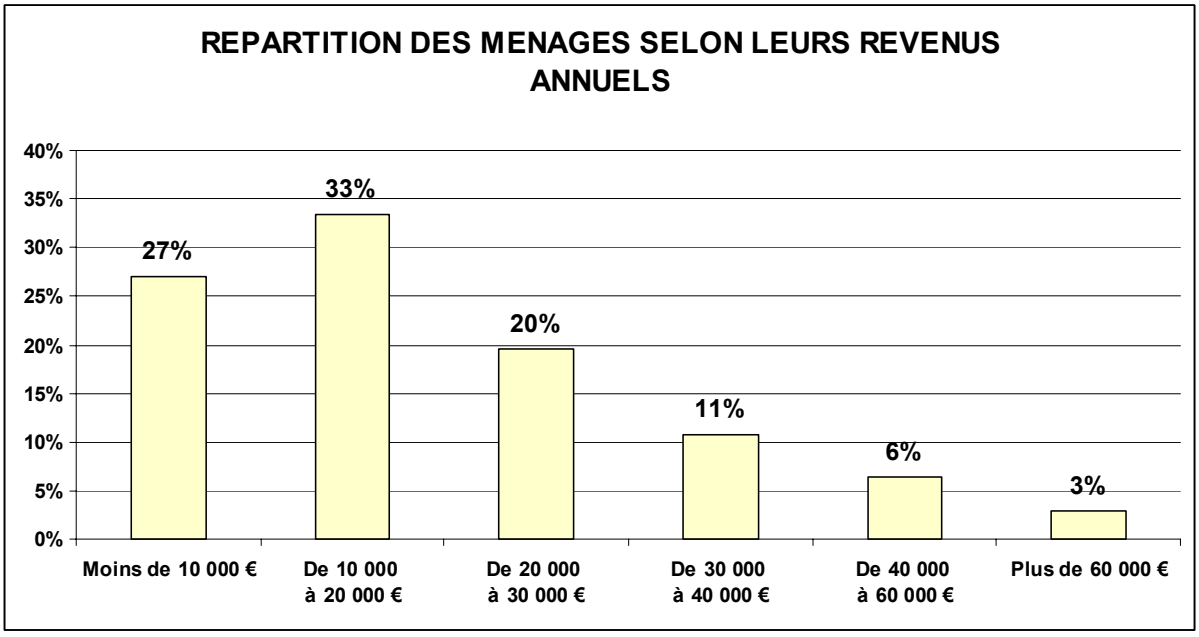


9.4 Niveaux de revenus

Parmi les ménages ayant répondu :

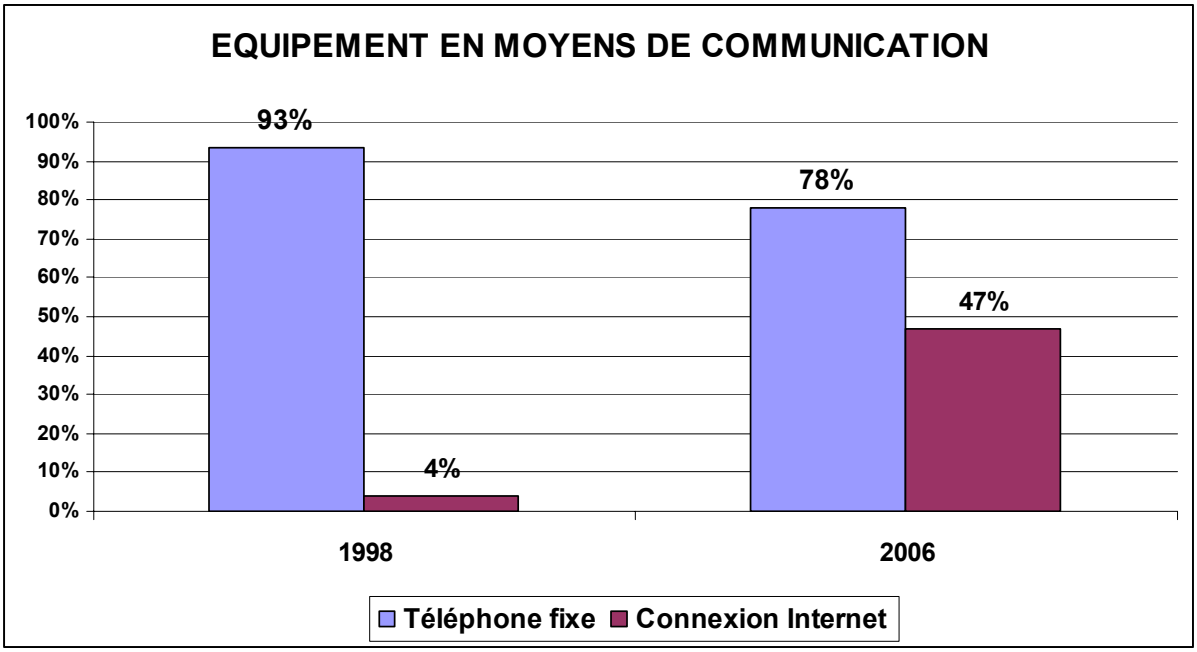
- 27% ont déclaré gagner moins de 10 000 € par an,
- 60% moins de 20 000 €,
- 80% moins de 30 000€,
- 91% moins de 40 000€,
- 97% moins de 60 000€,
- 3% plus de 60 000€.

25% des ménages ont refusé de fournir leur niveau de revenus (ils n'étaient que 10% en 1998).



Le revenu moyen des ménages est généralement plus faible dans les secteurs les plus denses.

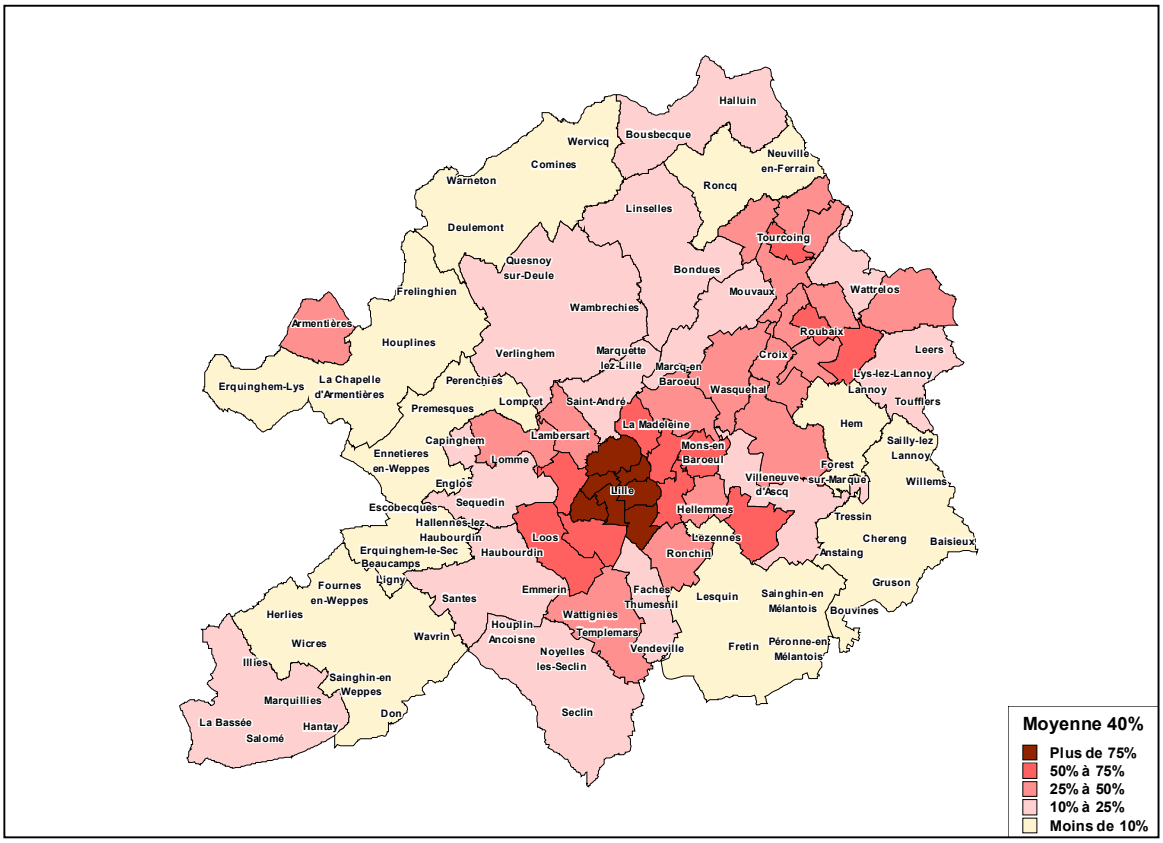
9.5 Moyens de télécommunication au domicile



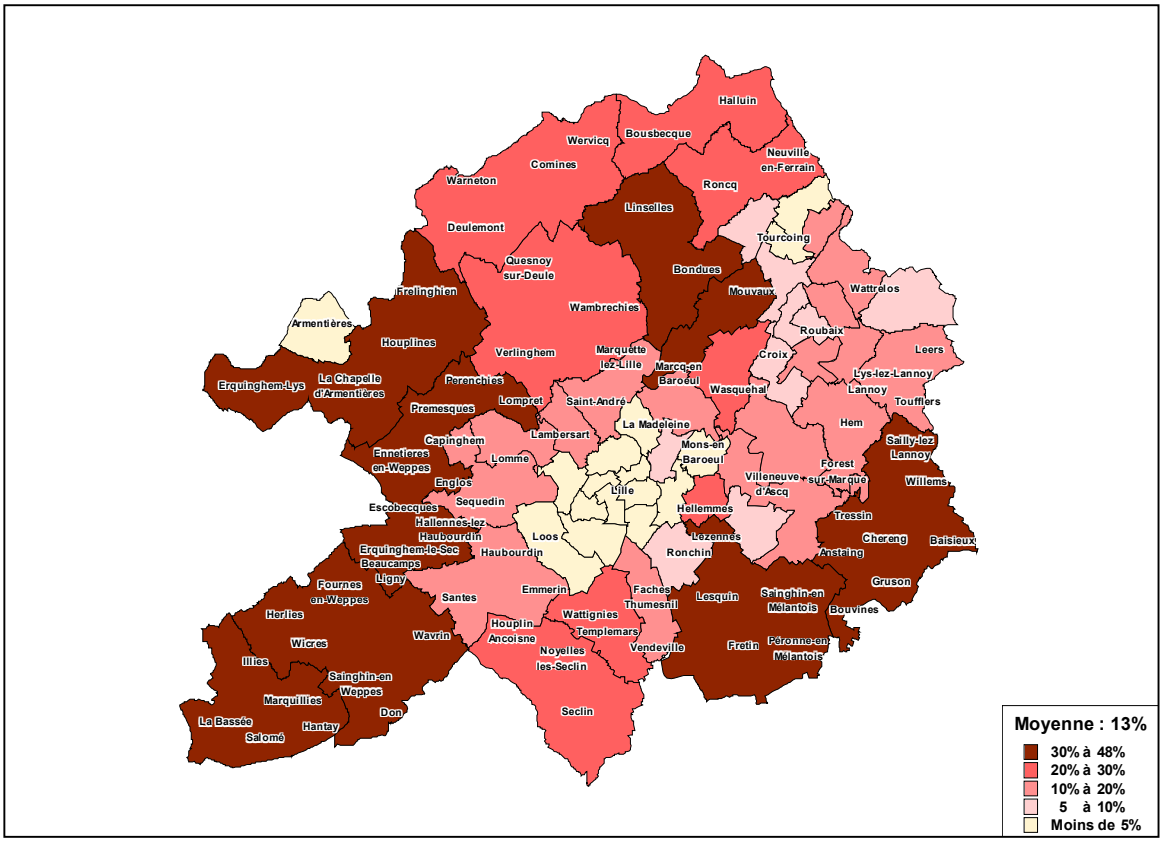
22% des ménages ne possèdent pas de téléphone fixe. Cette proportion a fortement progressé depuis 1998 (7%). Cela est la conséquence d'un désabonnement au profit du téléphone portable. Il n'y a en effet que 4% de ménages n'ayant ni téléphone fixe ni téléphone portable. 45% des ménages ont un téléphone fixe et au moins un portable.

Près de la moitié des ménages disposent d'une connexion Internet alors qu'on avait trouvé seulement 4% en 1998. Cette connexion est dans la plupart des cas (87%) une connexion à haut débit.

PART DE LOGEMENTS COLLECTIFS

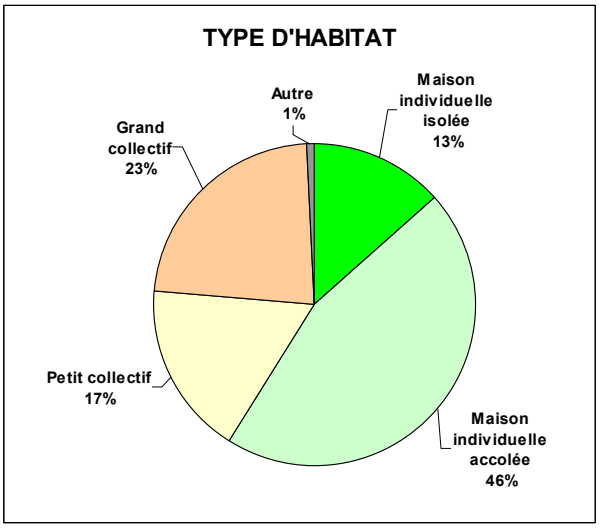


PART DE LOGEMENTS INDIVIDUELS ISOLÉS



9.6 Type d'habitat et statut d'occupation

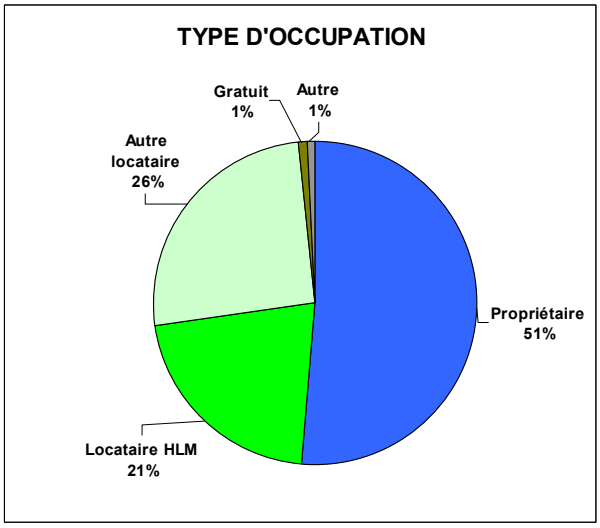
- **Type d'habitat**



LMCU se caractérise par une forte part de logements individuels accolés.
La part de logements collectifs dépasse les 75% dans les secteurs de Lille « intramuros ».

Dans les secteurs périurbains les logements individuels isolés représentent souvent plus de 30% du parc.

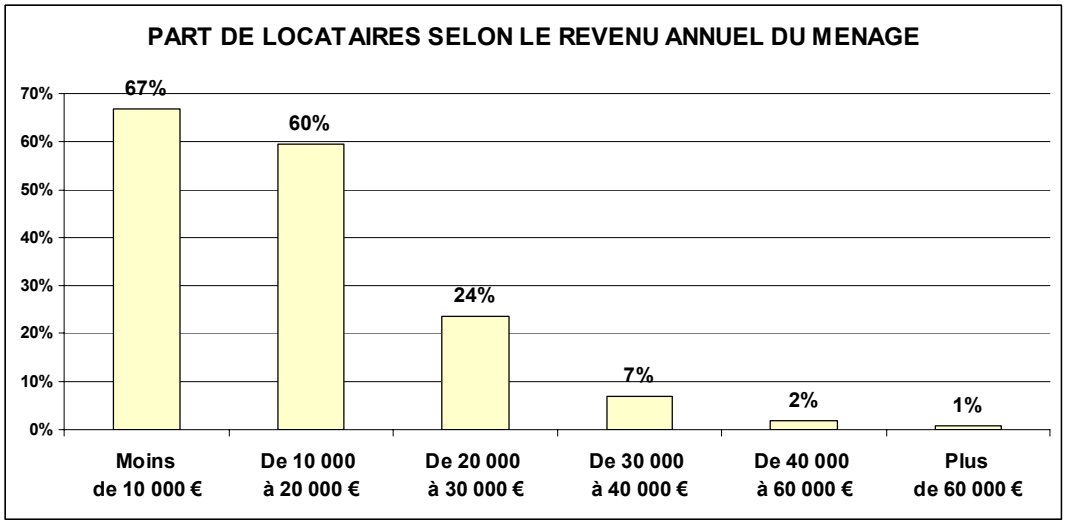
- **Type d'occupation**



La part de propriétaires est élevée.
Par ailleurs :

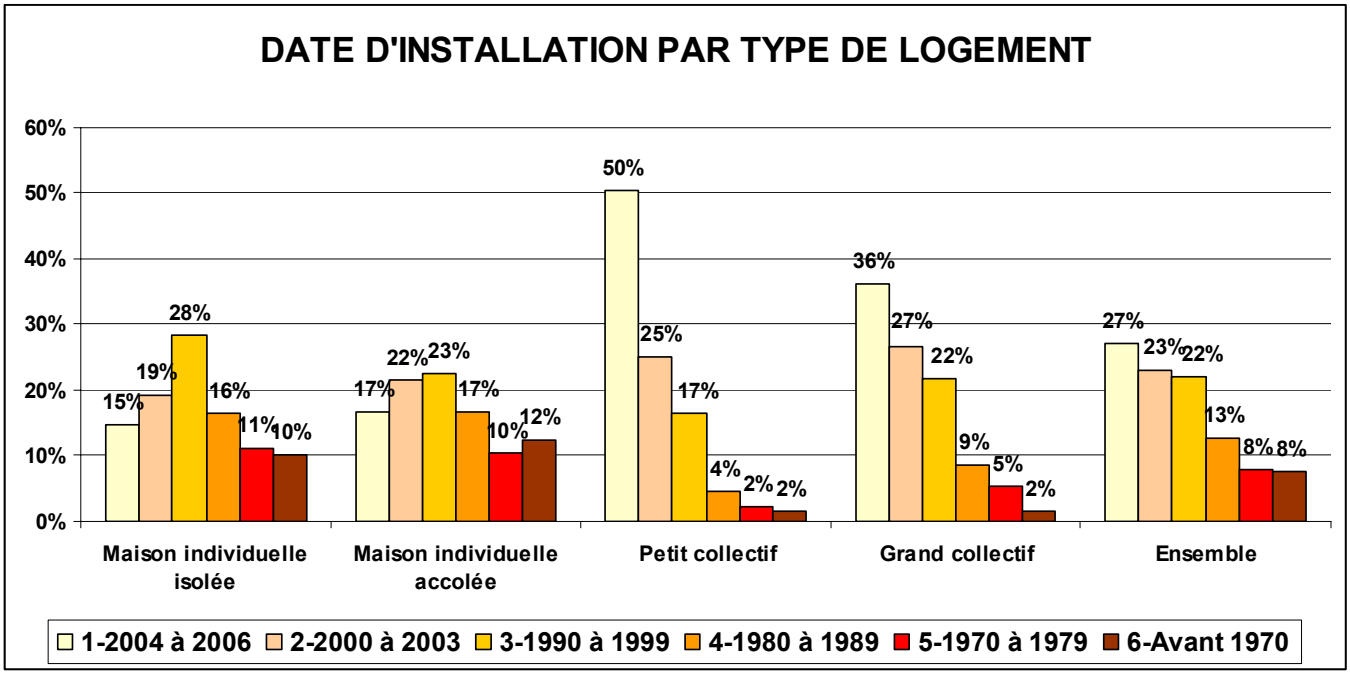
- 88% des propriétaires résident en logement individuel,
- 78% des locataires HLM résident en collectifs,
- 35% des autres locataires résident en petit collectif,
- 27% des autres locataires résident en logement individuel accolé.

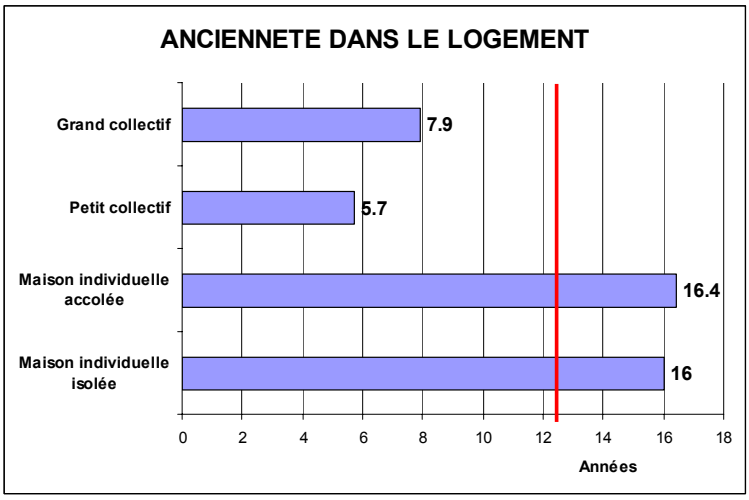
- **Part de locataires selon les revenus du ménage**



La part de ménages locataires de leur résidence principale est décroissante avec le niveau de revenus du ménage.

9.7 Ancienneté dans le logement





En moyenne, les ménages occupent leur logement depuis 12,4 ans (contre 13,5 ans en 1998).

Cette durée est très liée au type de logement :

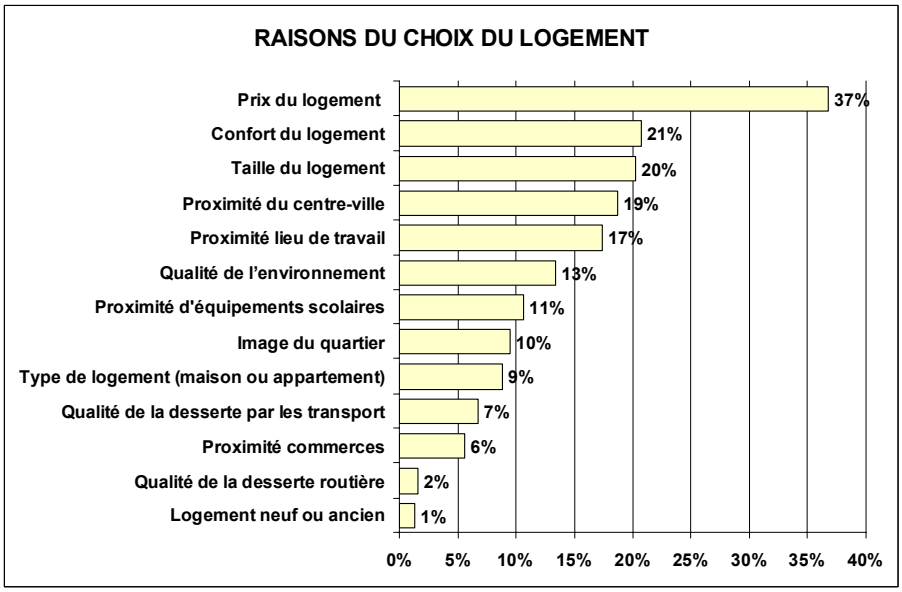
- elle est d'environ 7 ans pour les logements collectifs,
- d'environ 16 ans pour les logements individuels.

- **Les mouvements migratoires**

Avant d'occuper leur logement actuel, les 457 000 ménages de LMCU résidaient :

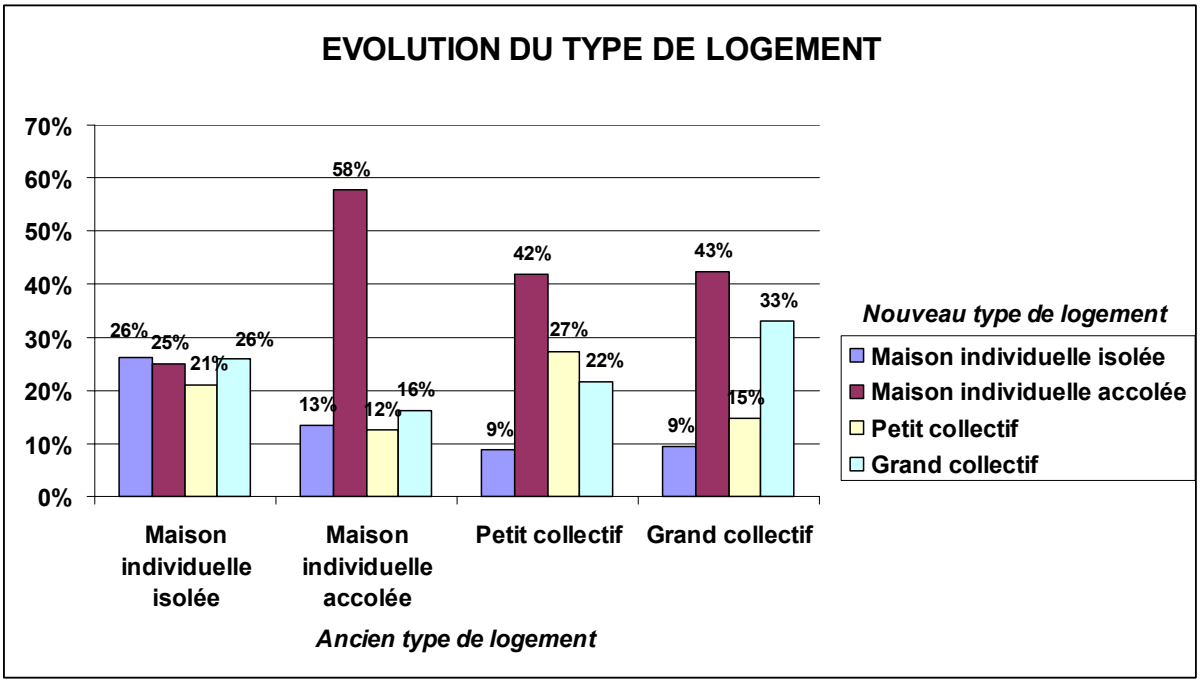
- déjà dans LMCU pour 83% d'entre eux ;
- dans le reste de l'arrondissement de Lille pour 1% d'entre eux ;
- dans le reste du département du Nord pour 5% d'entre eux ;
- dans le Pas de Calais pour 3% d'entre eux ;
- dans le reste de la France pour 7% d'entre eux ;
- ailleurs pour 2% d'entre eux.

- Les raisons du choix du logement



La question n'a été posée qu'aux personnes occupant leur logement depuis moins de 6 ans.
C'est d'abord le prix qui explique le choix du logement (37% des cas contre seulement 22% en 1998). Viennent ensuite, son confort et sa taille puis sa situation (proximité d'un centre-ville, du lieu de travail, d'écoles, qualité de l'environnement, image du quartier…). La qualité de la desserte par les transports collectifs n'apparaît que dans 7% (comme en 1998) des cas mais plus souvent que la desserte routière (2% contre 4% en 1998).

- Evolution du type de logement



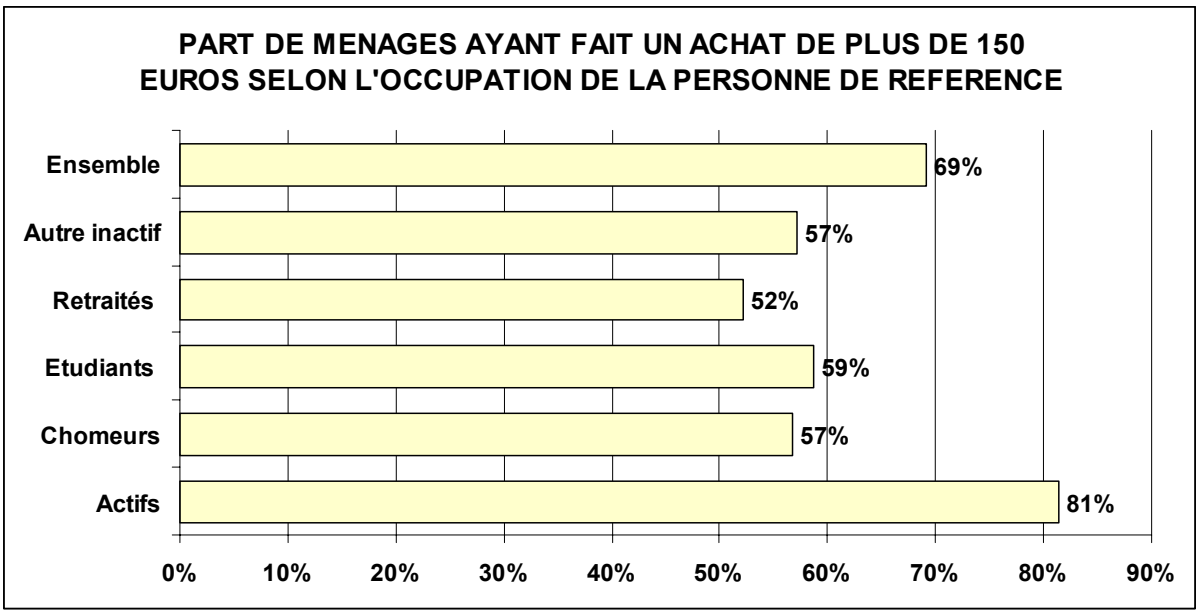
Lorsque l'on quitte un logement collectif, on passe à un logement individuel (généralement accolé) « seulement » une fois sur deux.
On quitte une maison individuelle accolée généralement pour une autre maison individuelle accolée et plus souvent pour un logement en collectif que pour une maison isolée.
Après avoir habité une maison individuelle isolée, les ménages choisissent à parts sensiblement égales les quatre types de logement.

10 Les pratiques des ménages pour les achats importants

Dans l'année précédant le jour où ils ont été enquêtés, 69% des ménages avaient réalisé au moins un achat de plus de 150 euros dans l'un des domaines suivants :

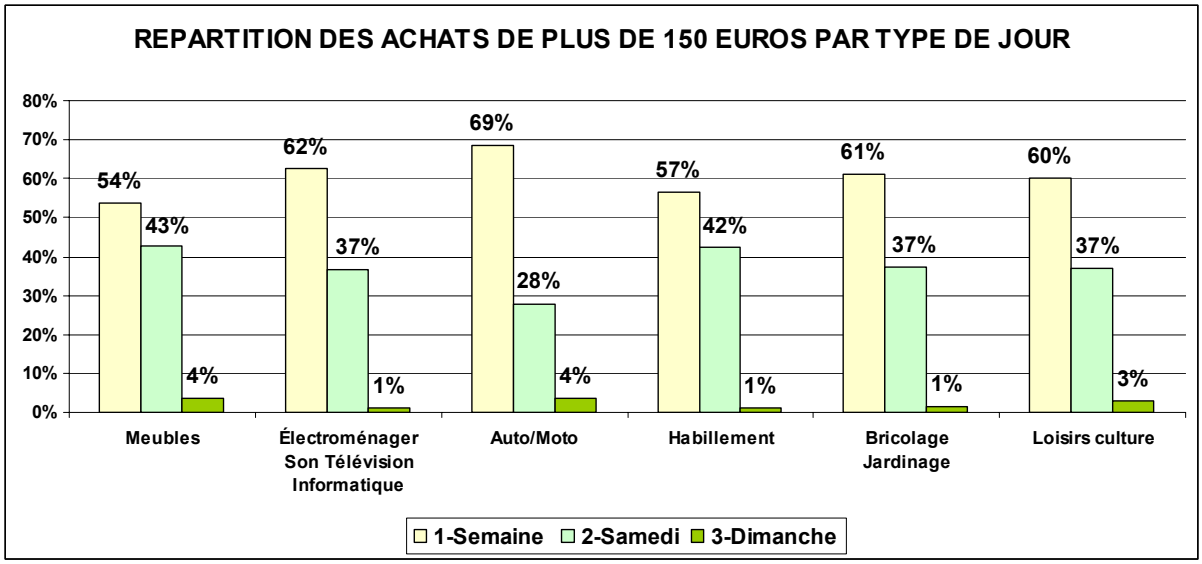
- Meubles ;
- Électroménager Son Télévision Informatique ;
- Auto/Moto ;
- Habillement ;
- Bricolage Jardinage ;
- Loisirs culture.

Ce chiffre est sensiblement identique à celui observé en 1998 (70% pour des achats de plus de 800 francs).



Les ménages dont la personne de référence est active ont plus souvent effectué un tel achat, alors qu'à peine un peu plus d'un ménage sur deux dont la personne de référence est à la retraite l'ont fait (comme en 1998).

10.1 Jour des achats

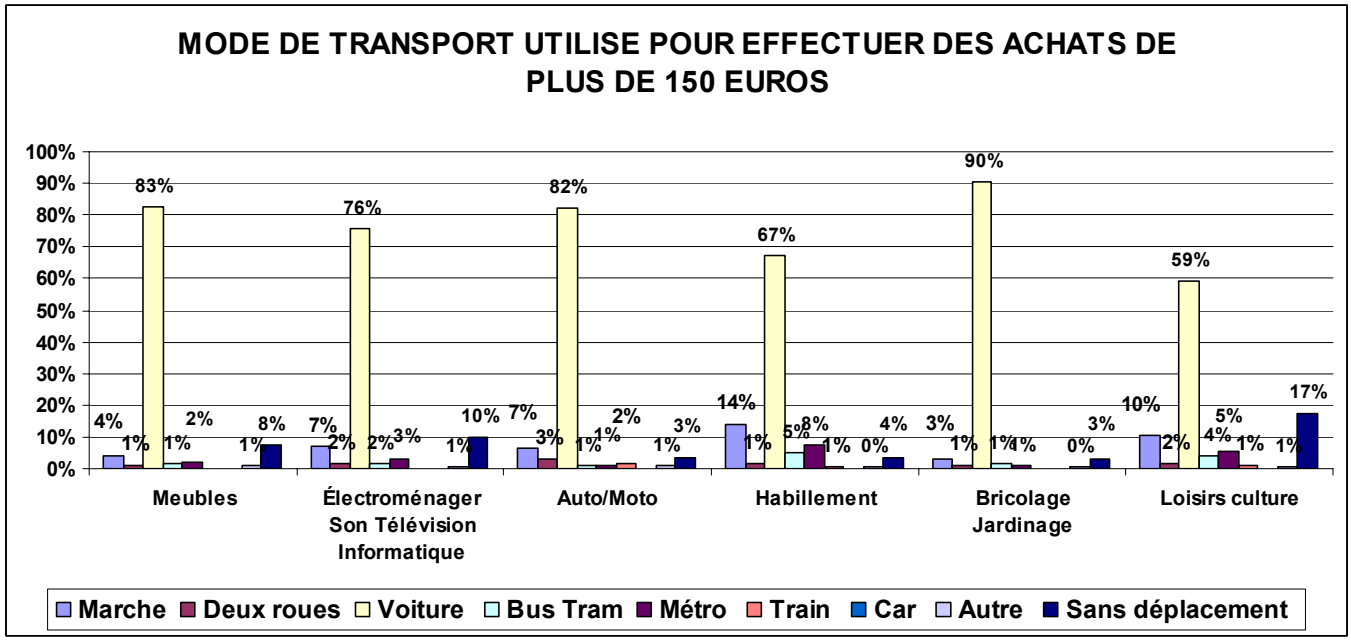


Le samedi est le jour où les ménages effectuent le plus souvent leurs gros achats (« semaine »regroupe les 5 jours du lundi au vendredi).
Toutefois, selon les domaines, 54% à 69% de ces achats sont effectués en semaine entre le lundi et le vendredi.

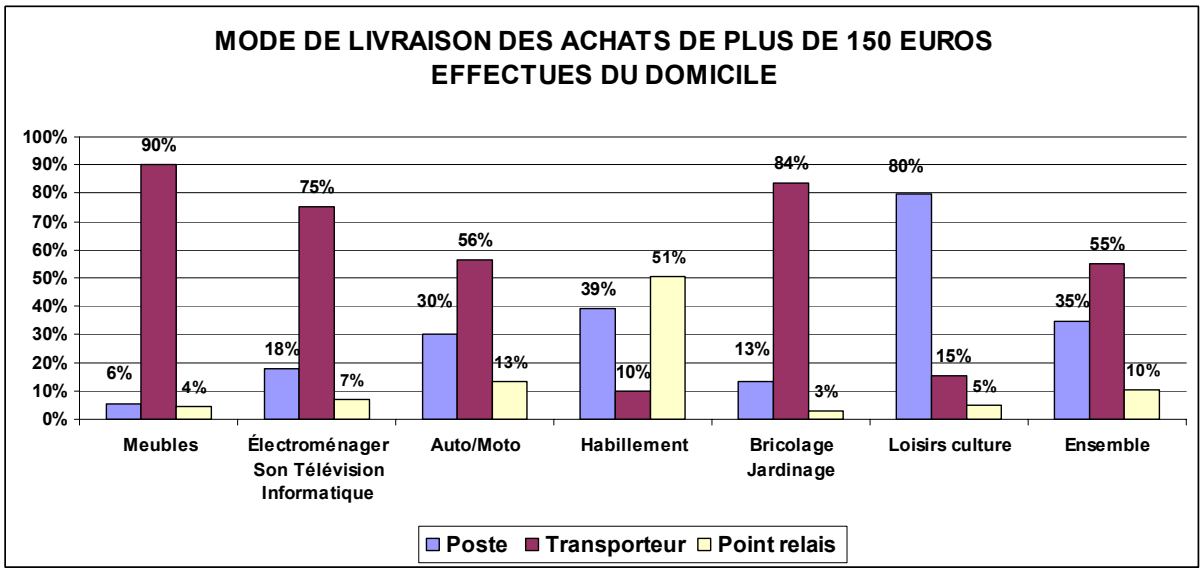
Par domaine, on peut constater que :

- les achats de meubles s'effectuent souvent le samedi et plus souvent qu'en moyenne le dimanche ;
- les achats en auto-moto s'effectuent plus souvent qu'en moyenne le dimanche et en semaine et moins souvent le samedi ;
- les achats de bricolage – jardinage, électroménager – son - télévision – informatique et loisirs - culture s'effectuent souvent en semaine et rarement le dimanche (sauf loisirs – culture).

10.2 Mode de transport utilisé



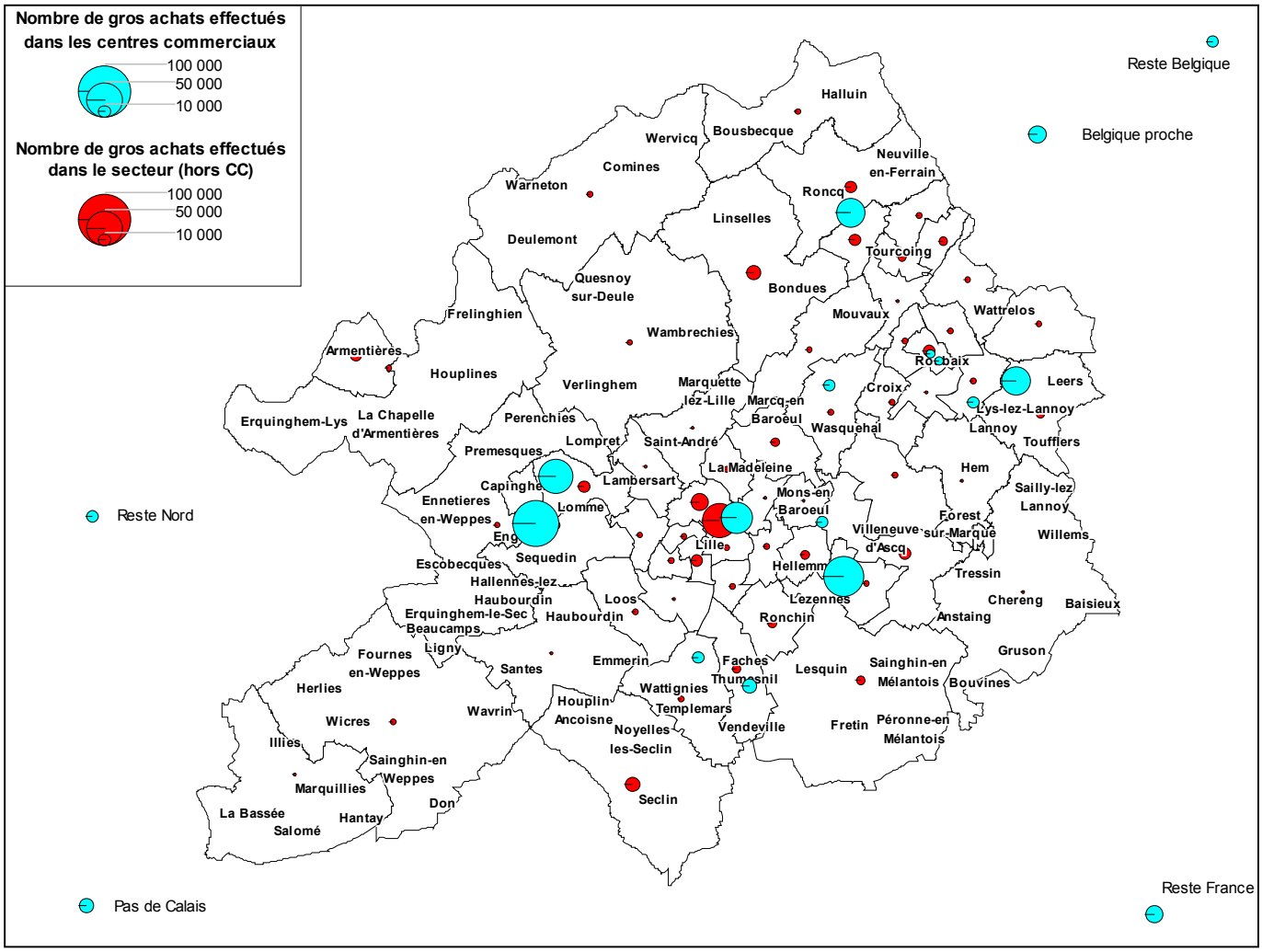
La voiture est le mode de transport largement dominant pour tous les domaines, loin devant la marche à pied et le transport collectif.
Toutefois la part de la voiture est sensiblement plus faible pour les achats liés aux loisirs et à la culture ou les achats d'habillement.
Les achats effectués à partir du domicile (VPC, Internet, téléphone…) sont particulièrement nombreux dans les domaines loisirs – culture (17%), électroménager – son - télévision – informatique (10%) et meubles (8%).



Généralement, les achats « à distance » sont livrés par transporteur (55%) ou par la poste (35%).
Les points relais sont très utilisés pour l'habillement. Les meubles sont presque toujours livrés par transporteur alors que les achats « loisirs – culture » passent presque toujours par la poste.

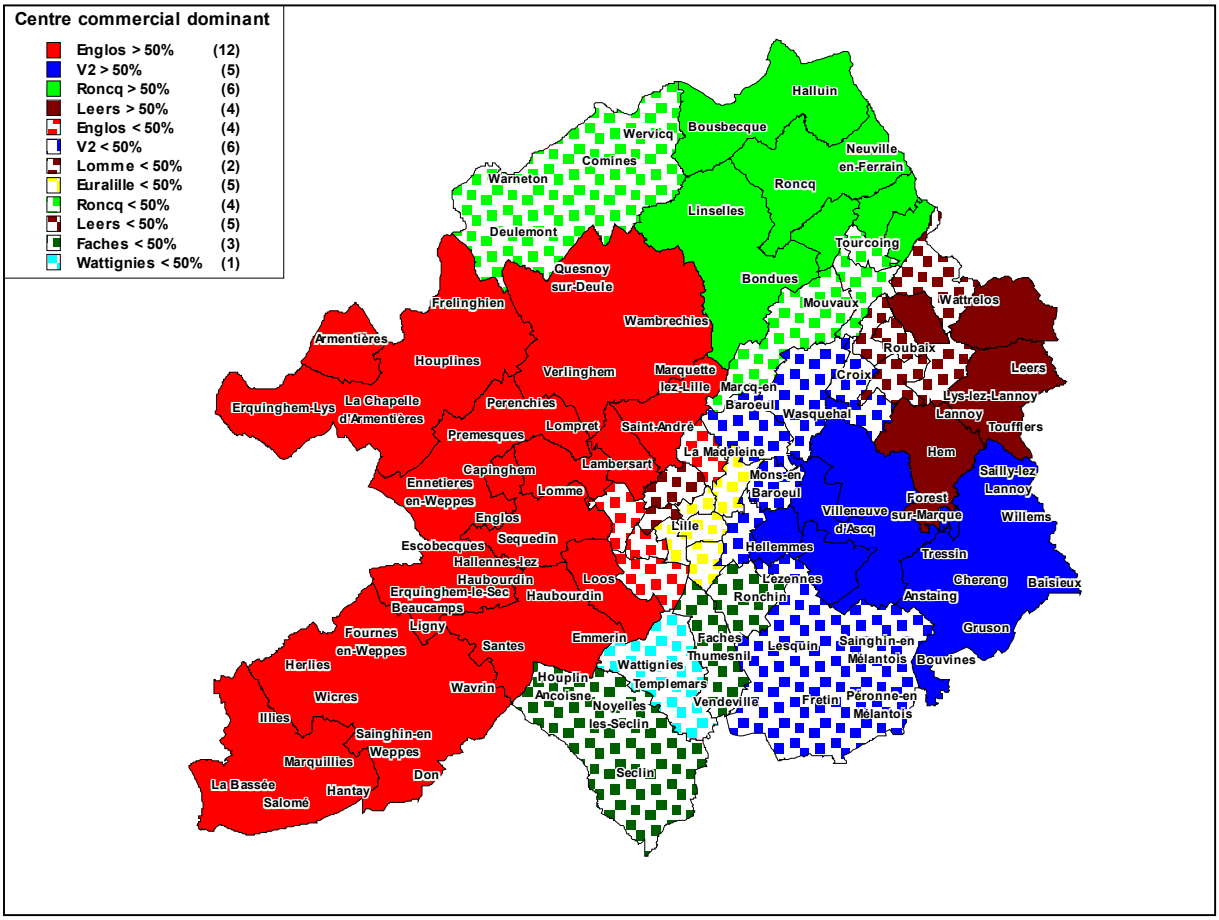
10.3 Lieux où s'effectuent les gros achats

LIEUX OU S'EFFECTUENT LES GROS ACHATS



Dans 55% des cas (38% en 1998), les gros achats sont effectués dans les grands centres commerciaux de l'arrondissement. Les lieux les plus fréquentés sont « Englos les Géants » et « V2 ».
Le centre de Lille est aussi un secteur très fréquenté pour les gros achats, ainsi que, loin derrière, le Vieux Lille, le secteur de Seclin et le secteur de Bondues Linselles.

La part des achats effectués en dehors de l'arrondissement est relativement faible mais non négligeable (reste de la Région : 74%, Belgique : 4%).



Quatre centres commerciaux dominent :

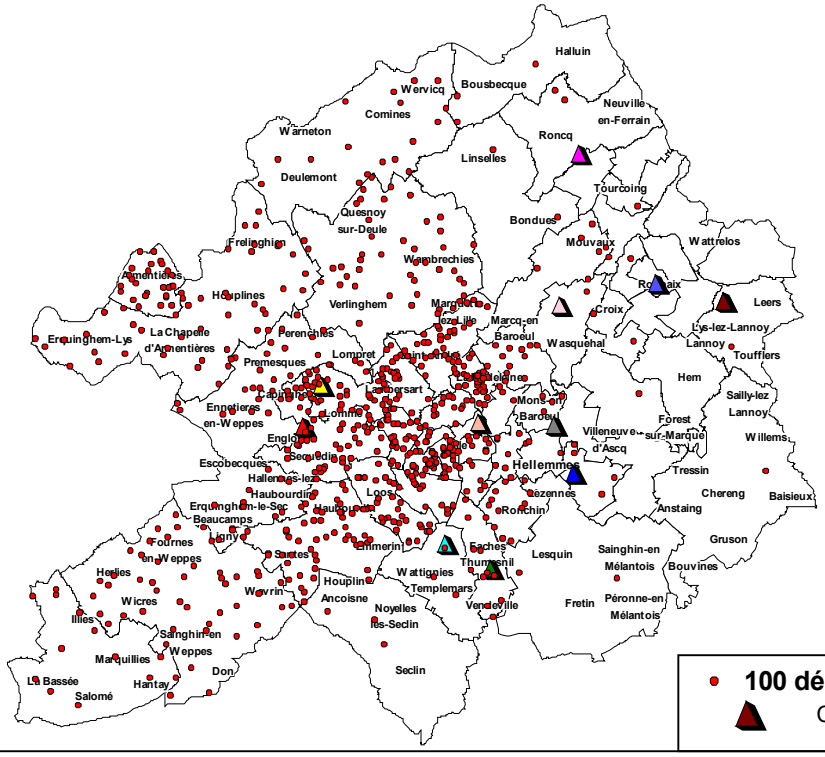
- Englos les Géants sur toute la partie est de LMCU ;
- V2 pour la partie est ;
- Roncq pour la partie nord ;
- Leers pour la partie nord-est.

Quatre autres centres commerciaux ont des aires d'influence moins étendues ou moins fortes :

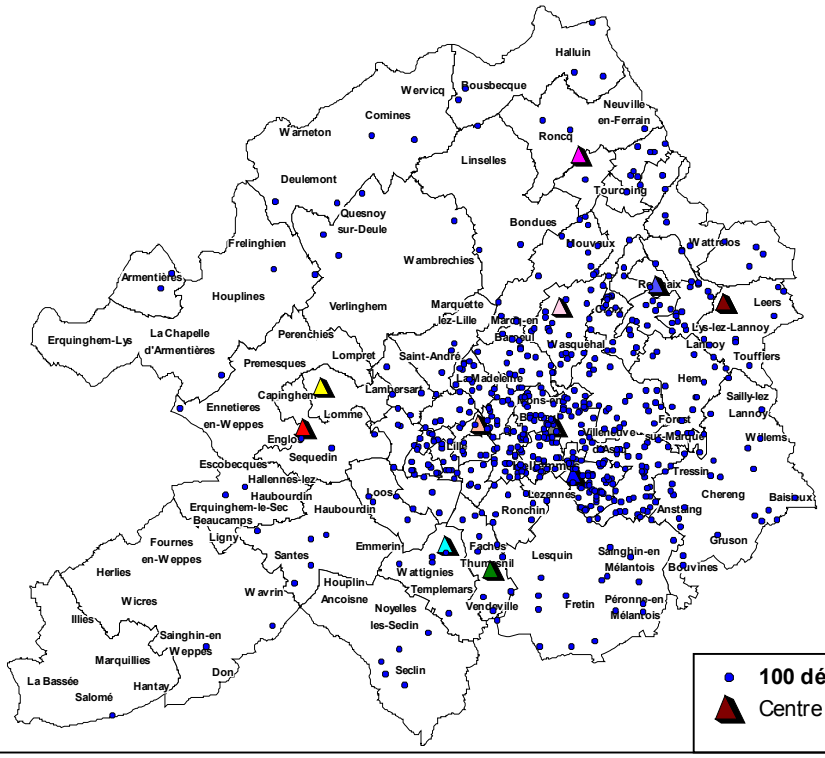
- Faches-Thumesnil au sud ;
- Euralille pour la partie est de Lille (il n'était jamais dominant en 1998) ;
- Wattignies limité à son secteur ;
- Lomme pour deux secteurs ouest de Lille.

Le centre commercial de Roubaix (Espace Grand-Rue) n'est jamais dominant.

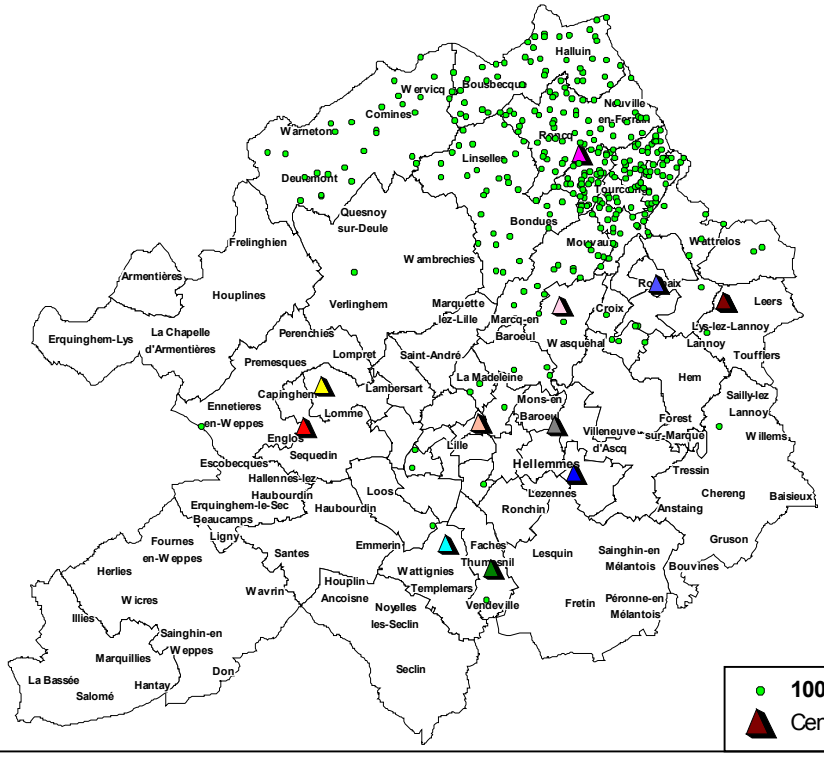
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL d'Englos
(72 000 déplacements)



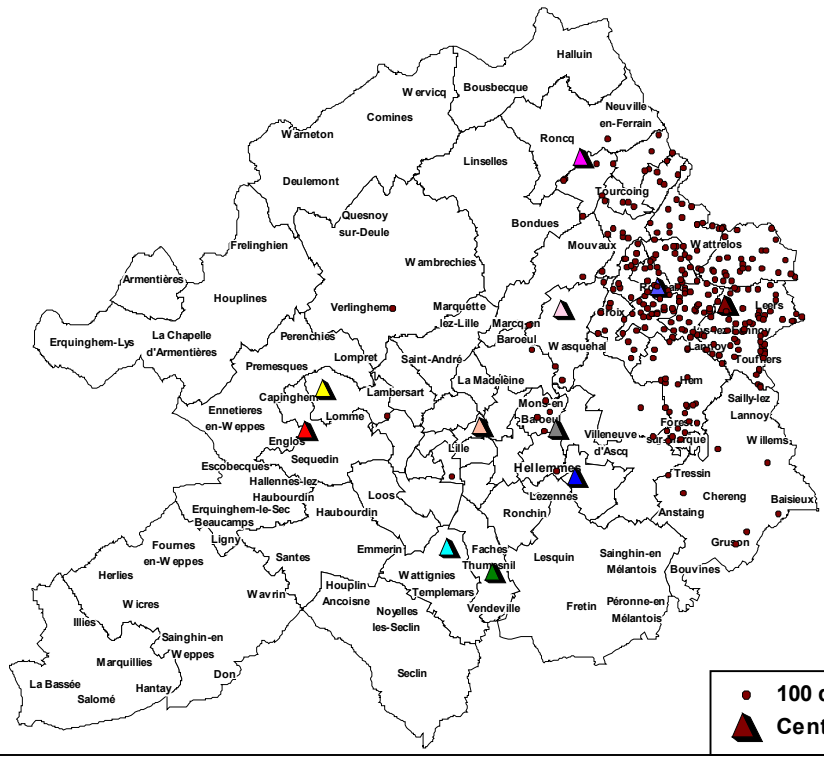
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL V2
(60 000 déplacements)



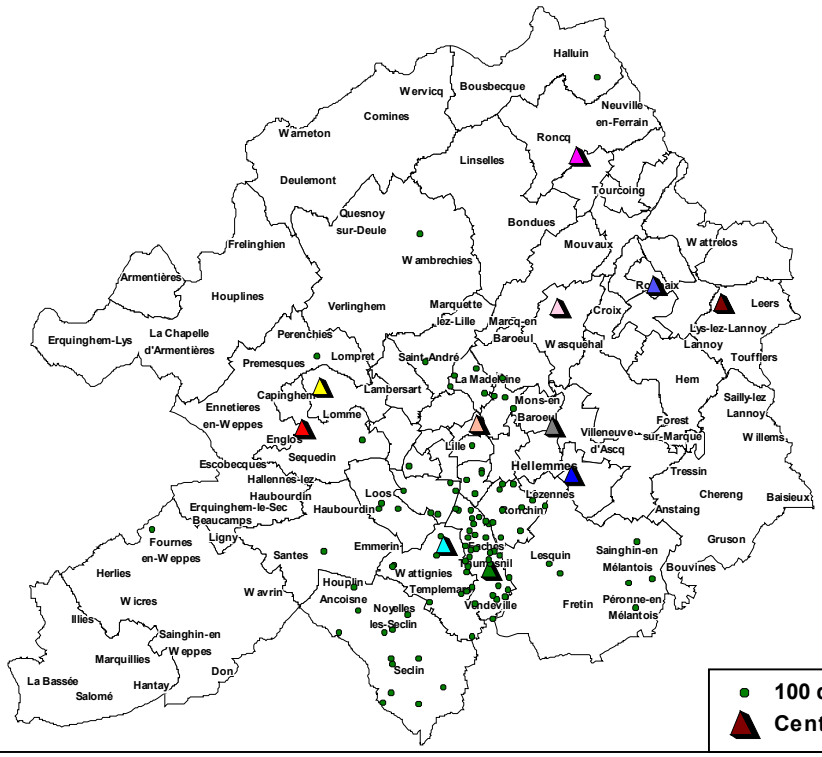
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE RONCQ
(35 000 déplacements)



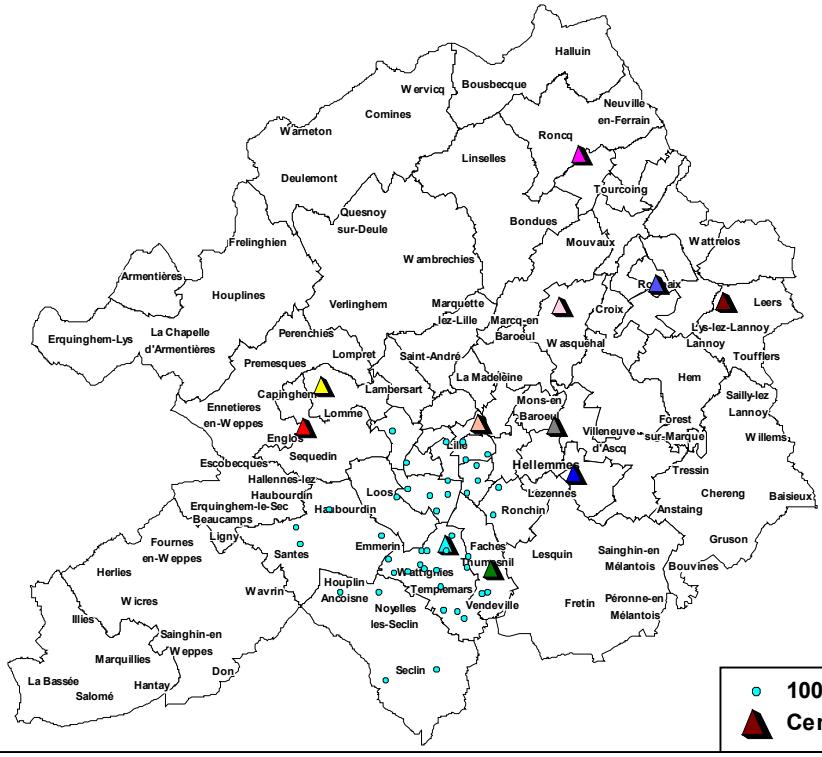
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE LEERS
(30 000 déplacements)



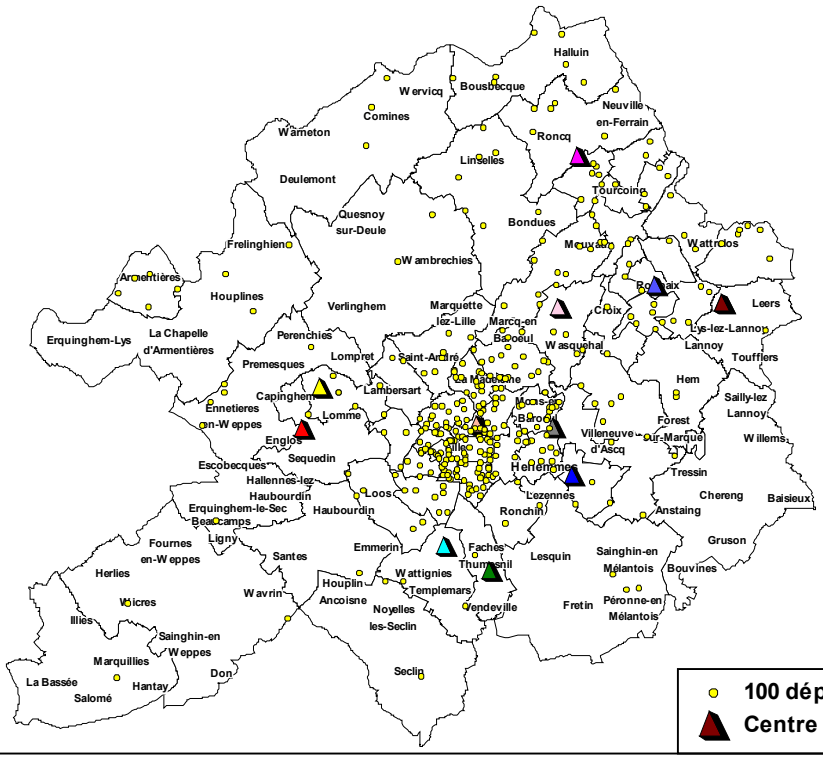
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE FACHES
(11 000 déplacements)



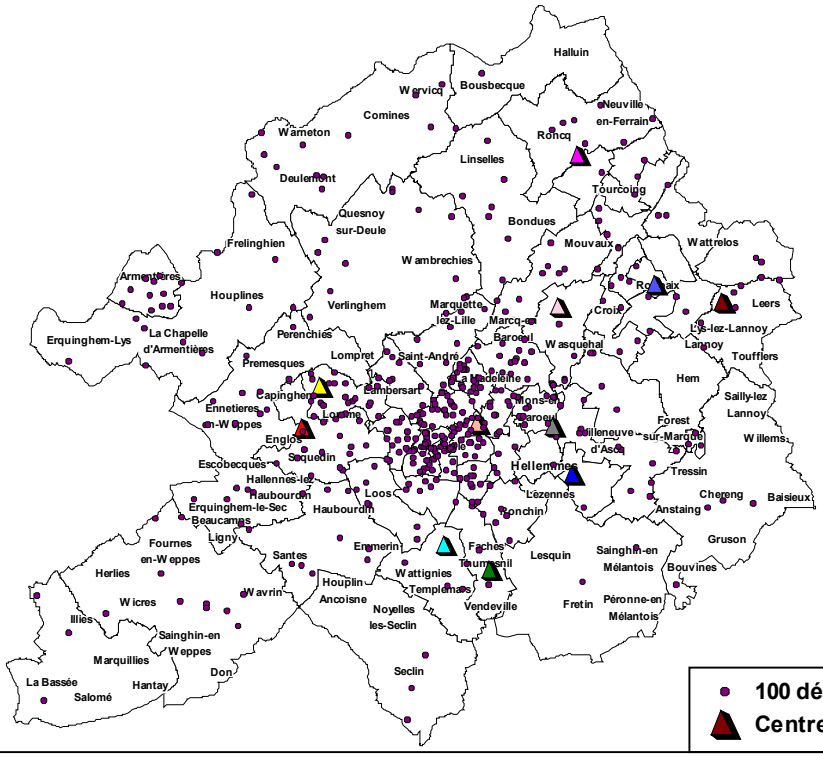
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE WATTIGNIES
(5 600 déplacements)



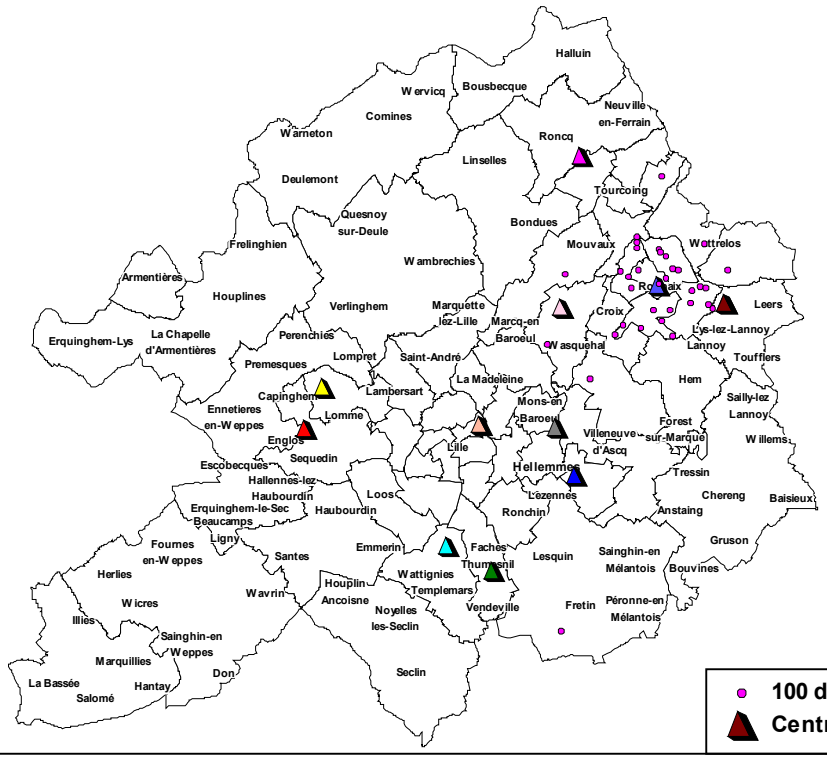
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS A EURALILLE
(37 000 déplacements)



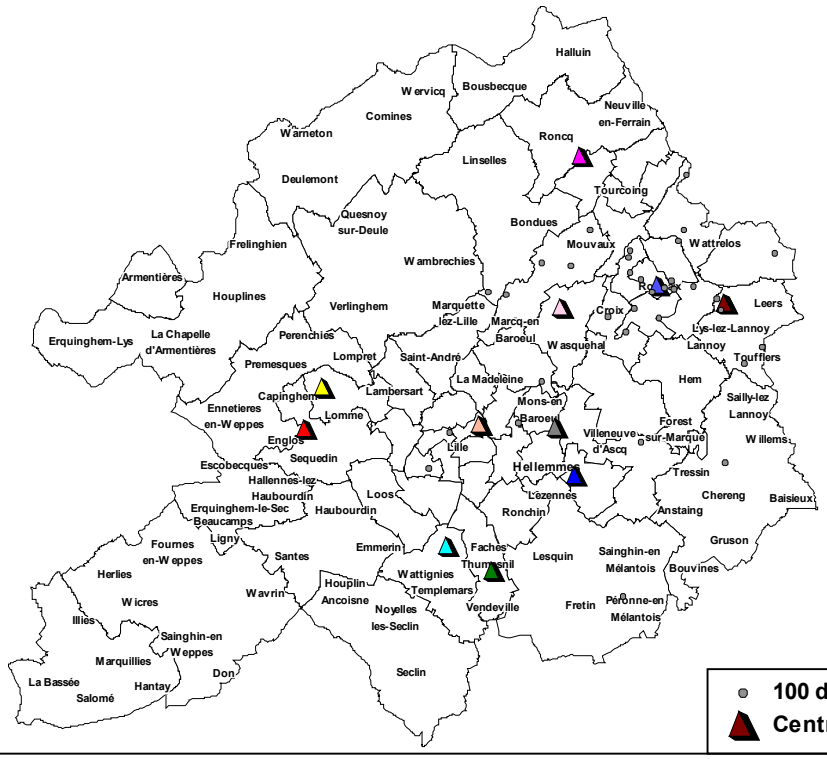
ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE LOMME
(46 000 déplacements)



ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE COMMERCIAL DE ROUBAIX
(4 400 déplacements)

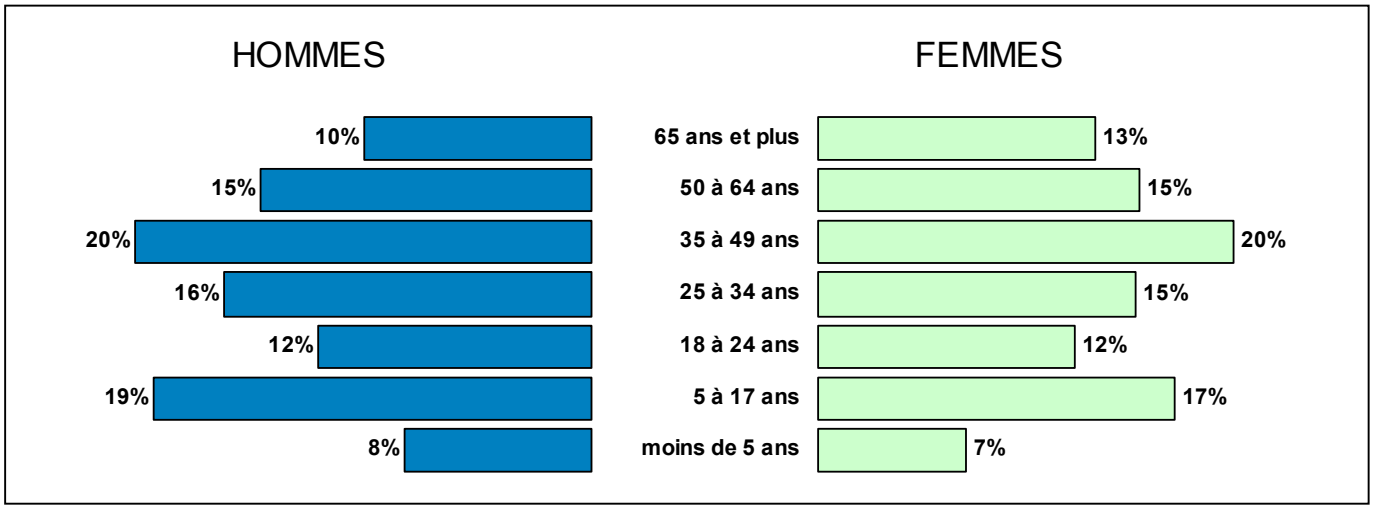


ORIGINE DE LA CLIENTÈLE POUR LES GROS ACHATS
EFFECTUÉS AU CENTRE Mac Arthur Glen à Roubaix
(5 000 déplacements)



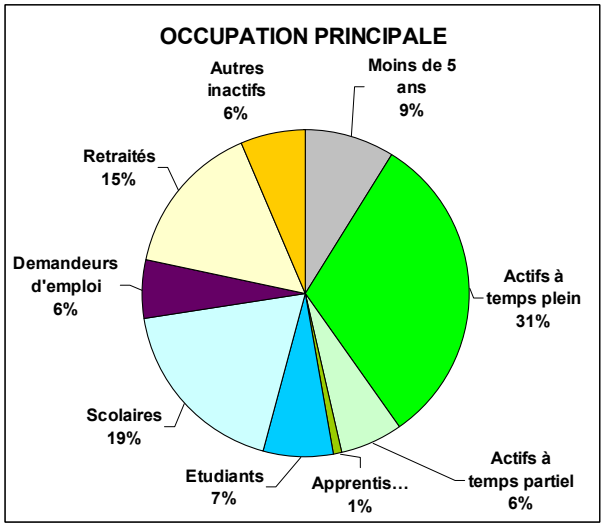
11 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION

11.1 Répartition de la population selon le sexe et l'âge

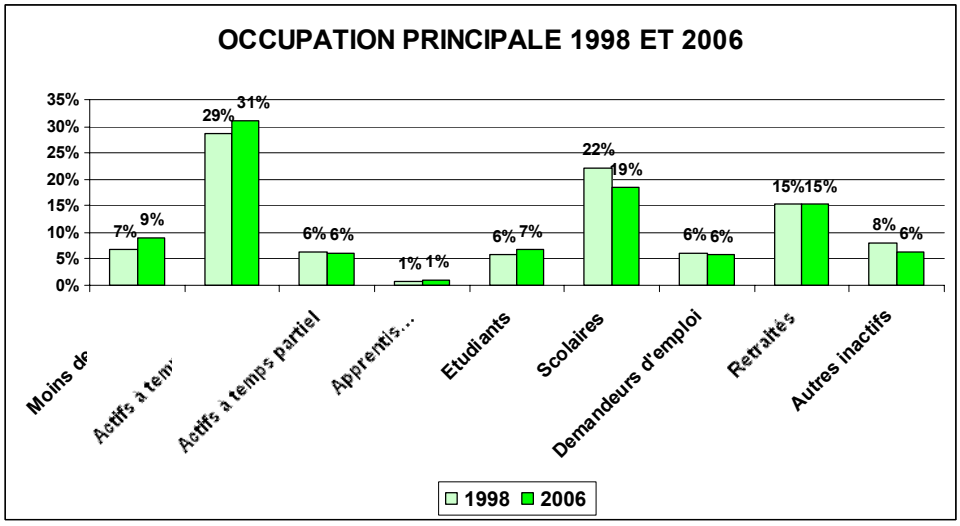


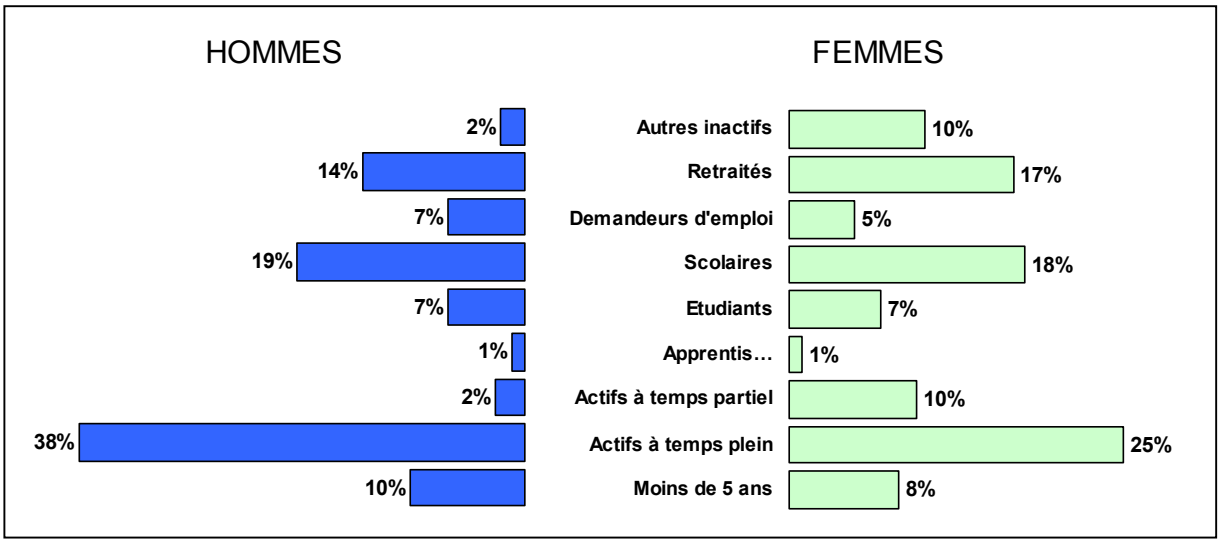
Les pyramides des âges ne présentent pas de particularités spécifiques à l'aire d'étude.

11.2 Répartition selon l'occupation principale



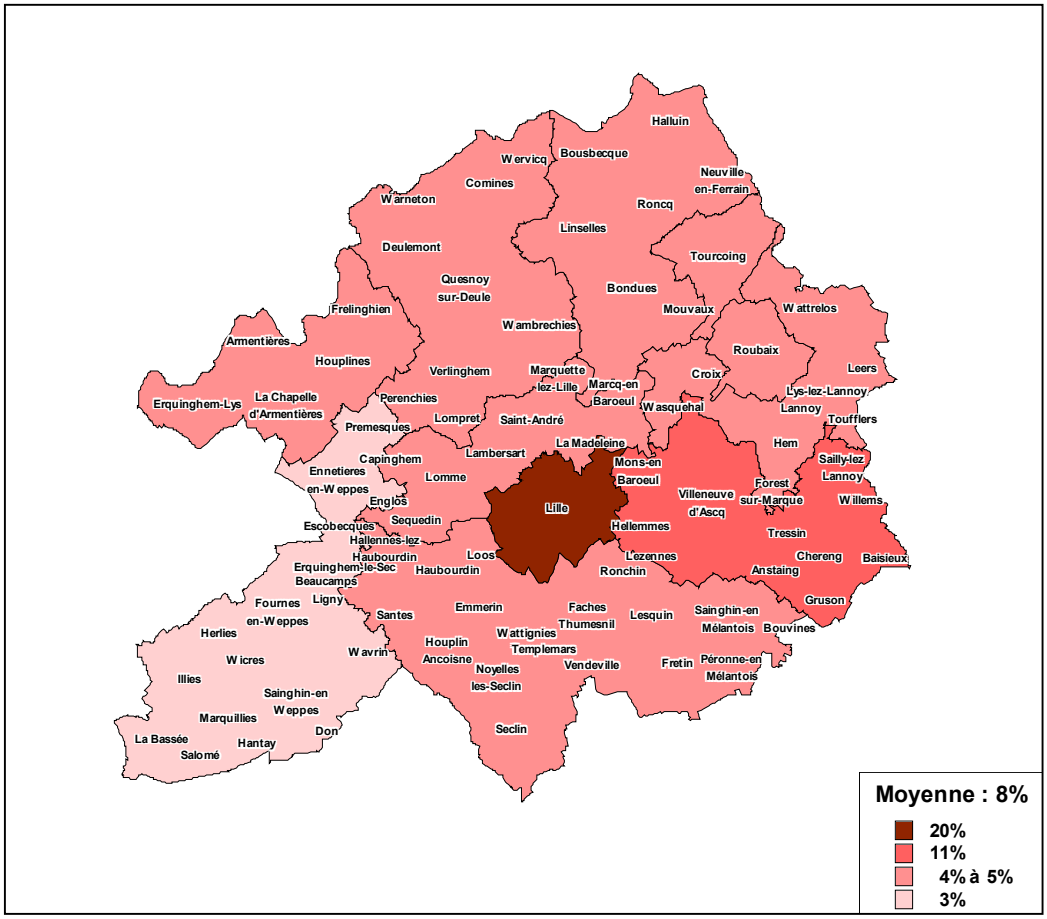
Les personnes au chômage représentent 13% du total des actifs plus chômeurs, contre 15% en 1998 soit une légère baisse.
Depuis 1998, la part des étudiants a légèrement augmenté tout comme celle des actifs à plein temps.
La part des retraités est stable, par contre la part des autres inactifs baisse.
La part des scolaires est en diminution sensible alors que les moins de 5 ans sont un peu plus représentés.



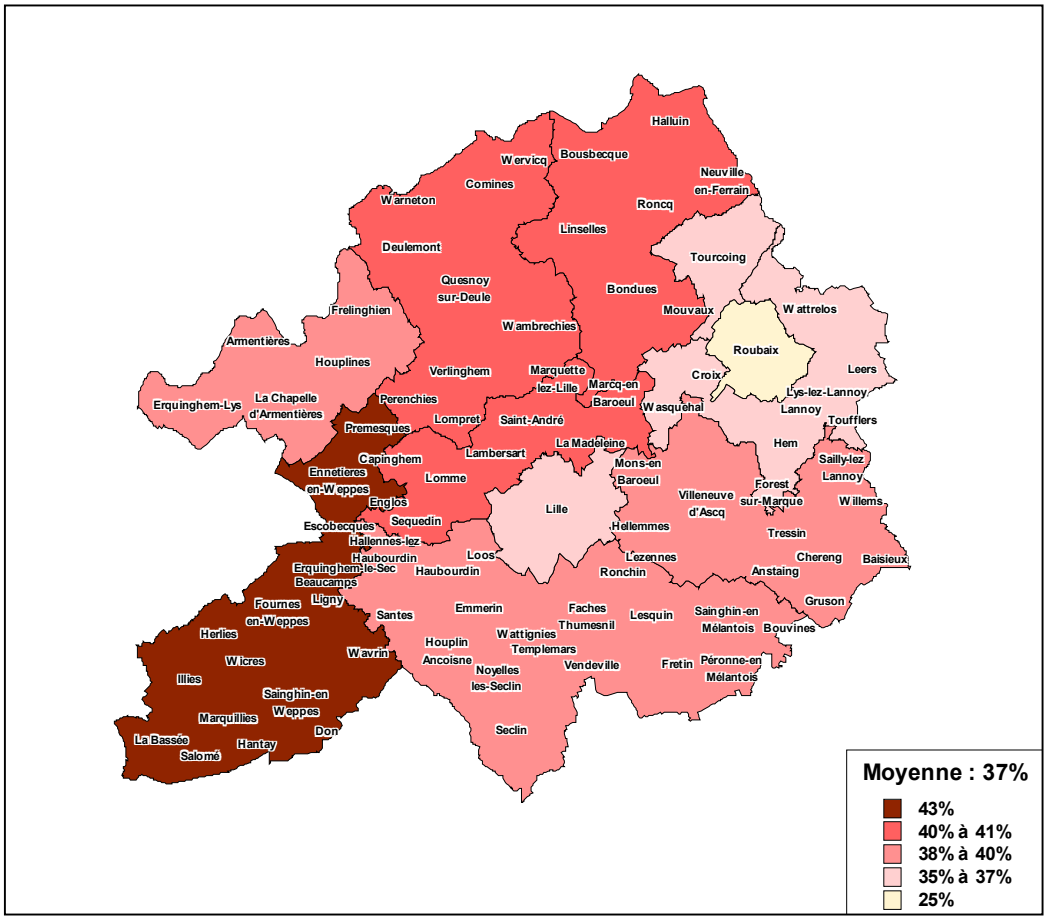


Parmi les femmes, 35% seulement sont des actives ayant un emploi alors que la proportion est de 40% pour les hommes. Plus d'une femme active sur trois travaille à temps partiel.
Le taux de chômage des femmes est légèrement inférieur à celui des hommes. On retrouve le même écart pour le taux de chômage rapporté à la population active : 12,5% pour les femmes, 14% pour les hommes.
La part des autres inactifs (essentiellement des personnes restant au foyer) est sensiblement plus élevée pour les femmes.

PART D'ÉTUDIANTS DANS LA POPULATION



PART D'ACTIFS DANS LA POPULATION

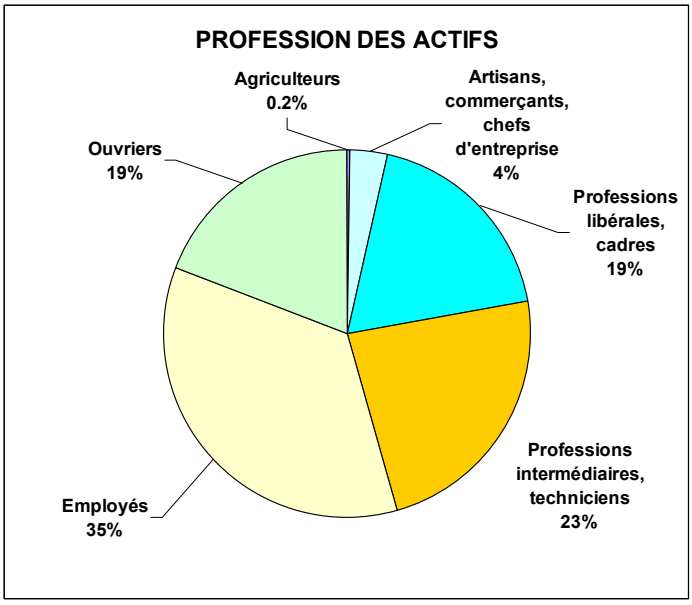


Par secteur, la proportion d'actifs varie de 25% à 43%. Elle est particulièrement faible à Roubaix (25%).
La proportion d'étudiants ou apprentis est généralement de 4 à 5% sauf à Lille (20%, chiffre très élevé), dans la banlieue est de Lille (11%) et dans le secteur sud-est de LMCU (3% seulement).

La part des personnes déclarant avoir une occupation secondaire est très faible : à peine 2,4% Il s'agit essentiellement d'étudiants ayant également une activité professionnelle à temps partiel ou d'actifs suivant une formation professionnelle.

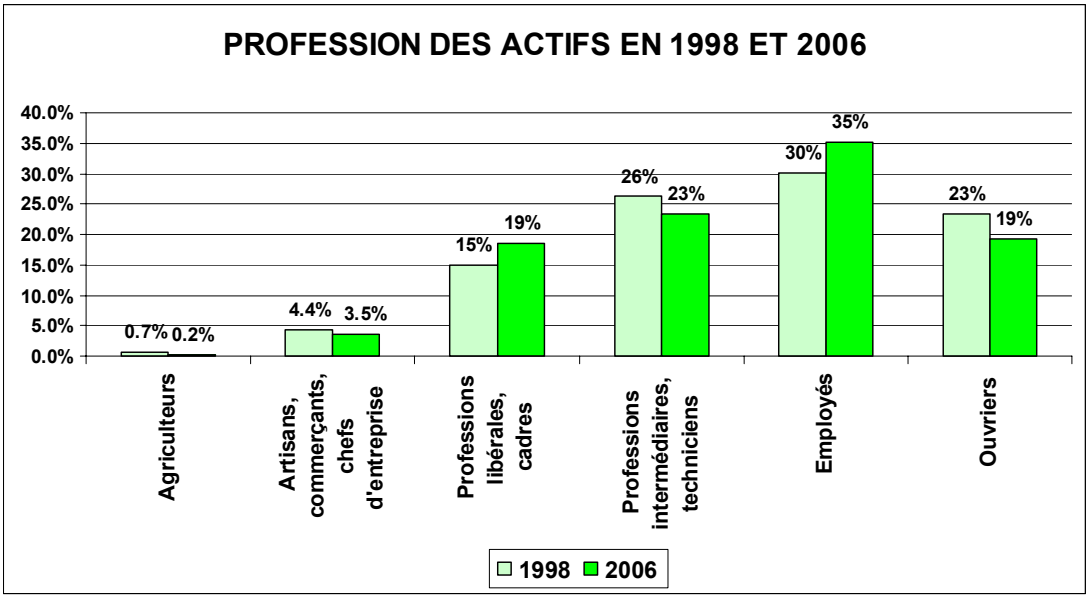
NOTA : les autres résultats présentés dans ce chapitre concernent la population âgée de 5 ans ou plus, soit 1 010 000 personnes.

11.3 Répartition des actifs ayant un emploi selon leur profession

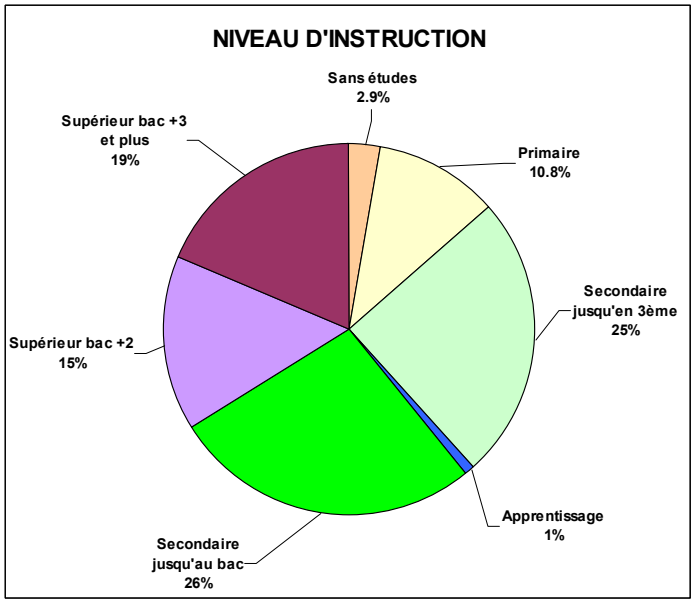


La proportion d'ouvriers est assez faible et est en baisse depuis 1998. Au contraire, la part des employés est forte et croissante depuis 1998.

Par rapport à la dernière enquête, on note également une progression de la part des cadres et une baisse de la part des professions intermédiaires et des artisans, commerçants, chefs d'entreprise.

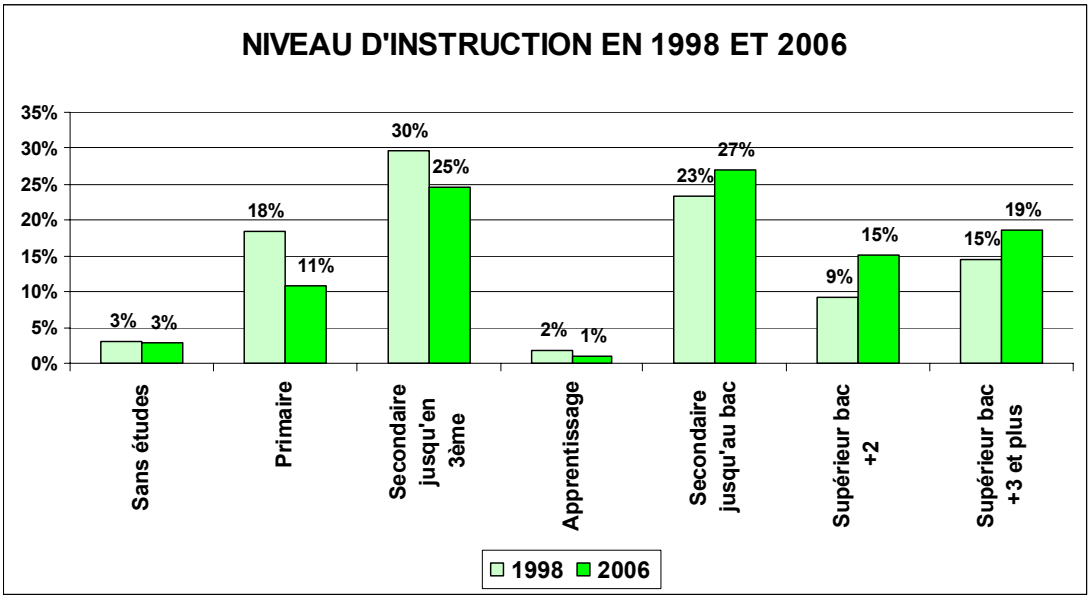


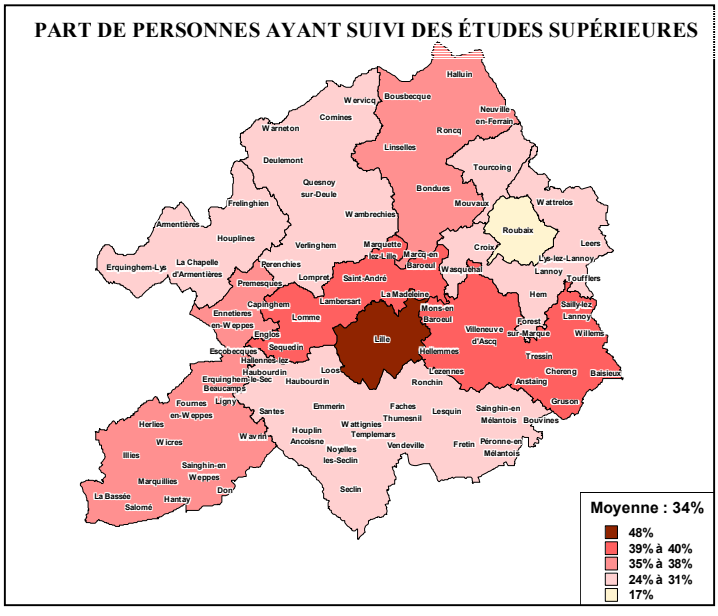
11.4 Niveau d'instruction



Les graphiques portent sur la population hors étudiants et scolaires.

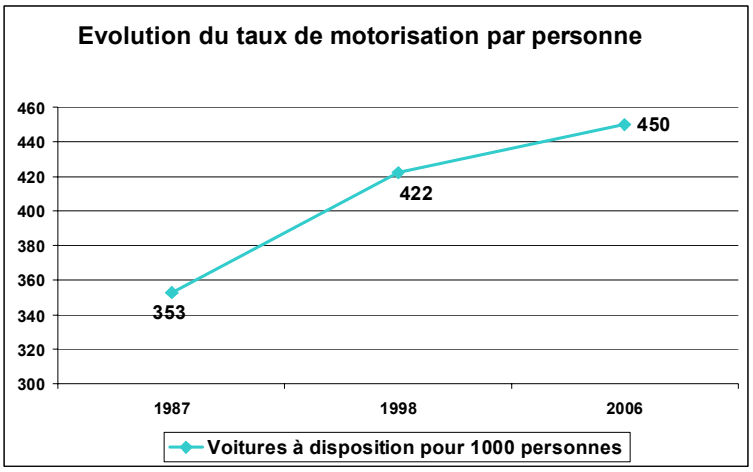
La communauté urbaine de Lille se caractérise par une forte part de personnes ayant suivi des études supérieures (34% contre 20% dans le SMESCOTA – Béthune – en 2004 et 20% dans le SMT de Lens Liévin Hénin Carvin en 2006). Cette part augmente fortement depuis 1998 (24%).
D'une manière générale, le niveau moyen d'études a fortement progressé depuis 1998 comme on l'observe partout en France. La proportion de personnes ayant au mieux un niveau d'études primaire a été divisée par près de deux (de 21% à 14%).





La proportion de personnes ayant suivi des études supérieures varie beaucoup selon les secteurs (17% à 48%).
Elle est particulièrement élevée à Lille et dans une moindre mesure dans les banlieues est et ouest de Lille.
Elle est par contre faible à Roubaix.

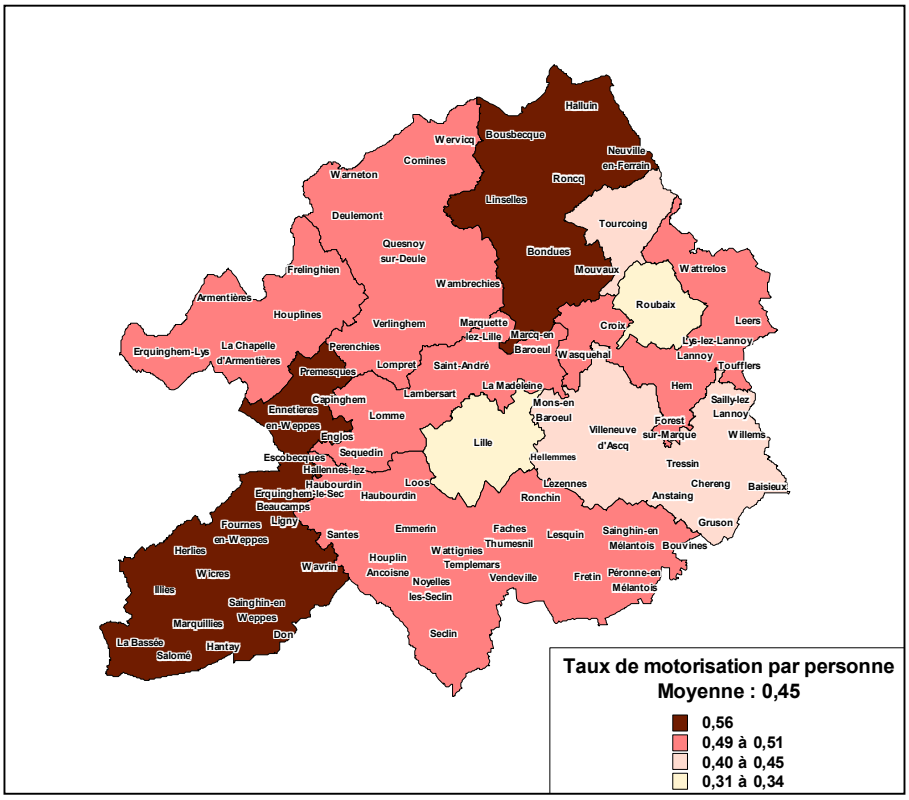
11.5 Taux de motorisation par personne



Comme la taille des ménages évolue à la baisse, le taux de motorisation par personne est plus représentatif de l'équipement automobile que le taux de motorisation des ménages.
Ainsi, alors que le taux de motorisation par ménage est stable depuis 1998, le taux de motorisation par personne est en augmentation (450 pour 1 000 personnes en 2006 contre 422 en 1998).

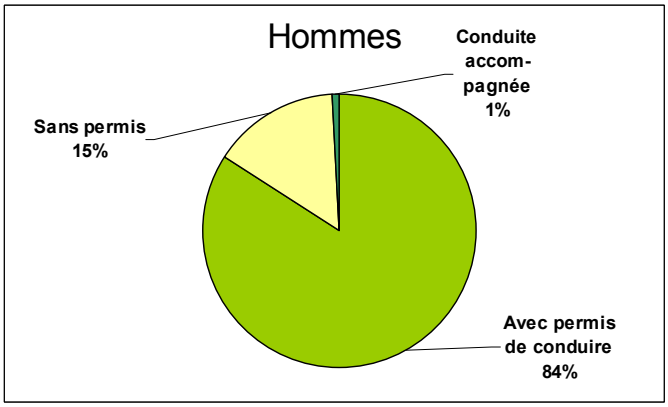
La baisse de la mobilité en voiture conducteur associée à cette croissance du taux de motorisation par personne traduit une baisse de la « mobilité » des voitures :

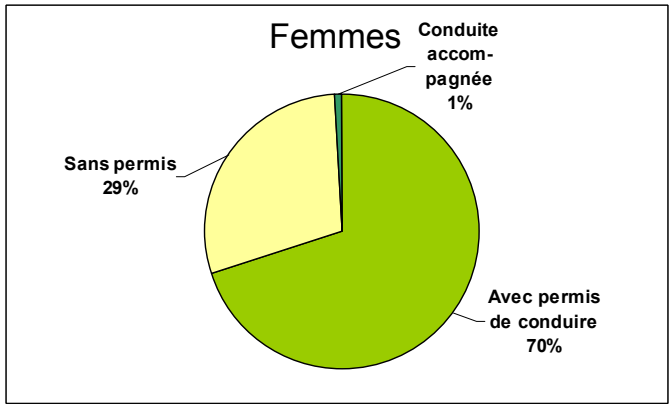
- en 1987, chaque voiture effectuait 3,86 déplacements quotidiens ;
- en 1998, chaque voiture effectuait 4,11 déplacements quotidiens (+7%) ;
- en 2006, chaque voiture n'effectue plus que 3,56 déplacements quotidiens (-13%).



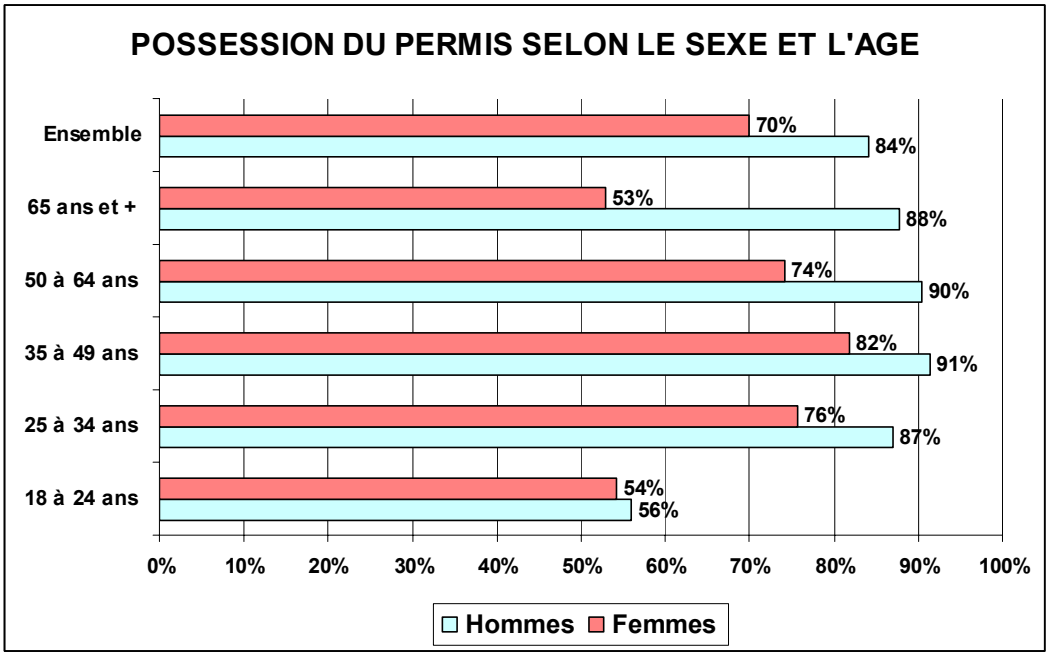
La motorisation par personne varie du simple au presque double des secteurs les plus centraux aux secteurs les plus périurbains.

11.6 Possession du permis de conduire (personnes de 18 ans et plus)

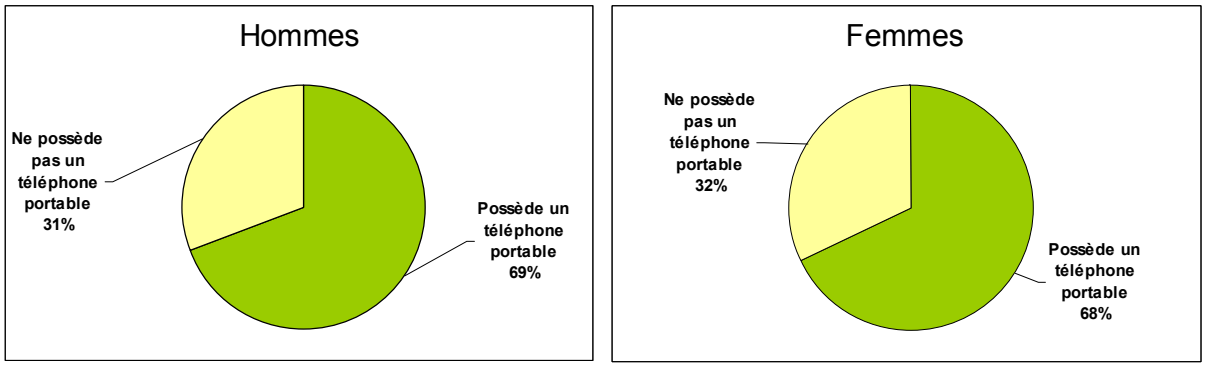




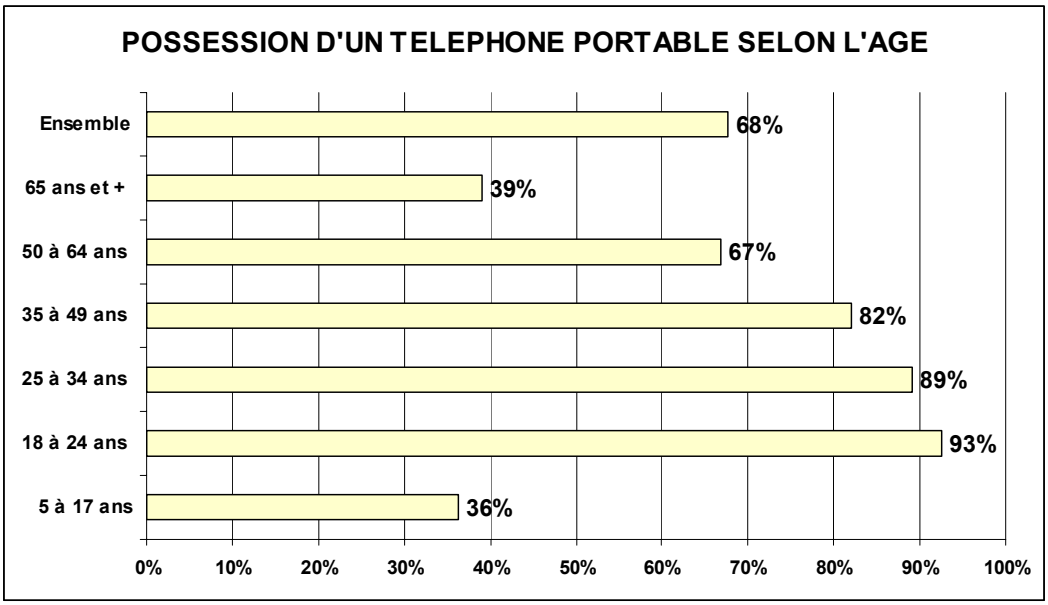
Globalement, 77% des personnes de 18 ans et plus possèdent le permis.
Comme on peut le voir sur les graphiques ci-dessus, la disparité entre hommes et femmes reste forte.
Elle a tendance à se réduire chez les plus jeunes mais l'écart existe pour toutes les tranches d'âge.



11.7 Possession d'un téléphone portable



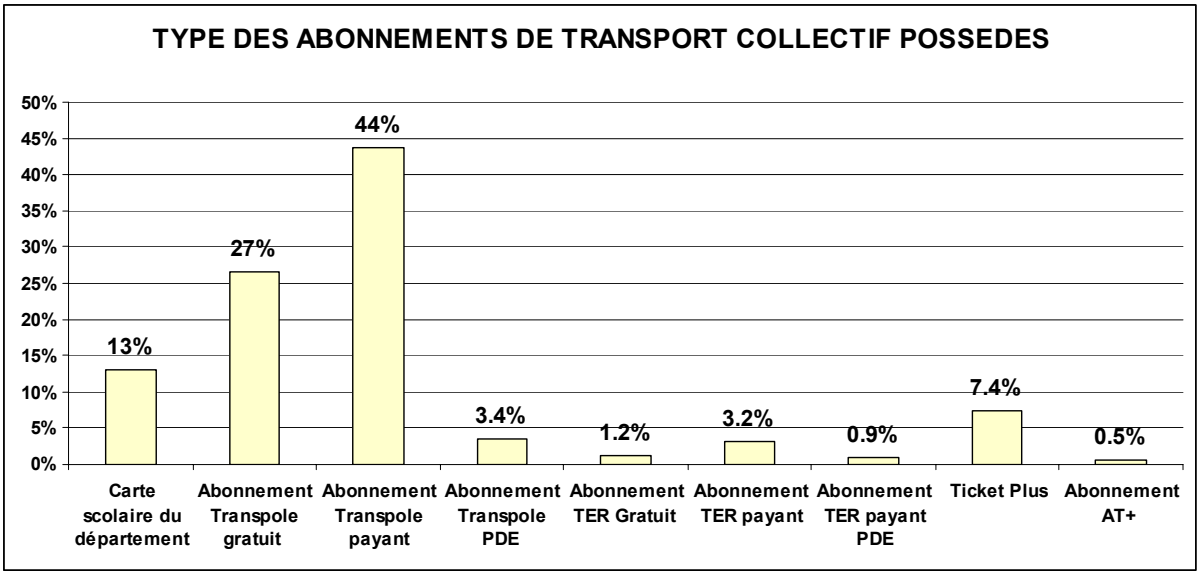
Le téléphone portable est largement répandu : 68% des personnes de 5 ans et plus en dispose et on n'observe pas de différences notables selon le sexe.



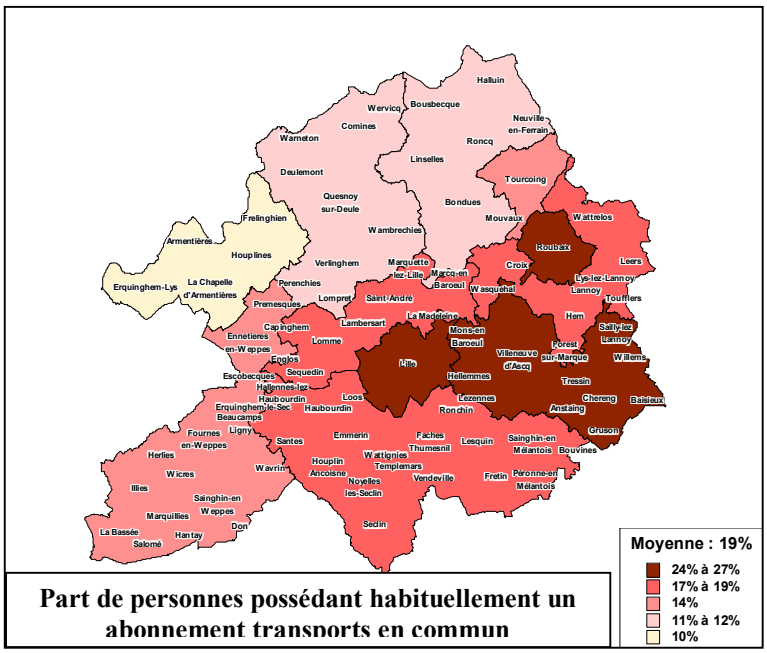
La possession d'un téléphone portable est, sans surprises, très liée à l'âge.

11.8 Possession d'un abonnement transports collectifs

Sur l'ensemble de l'aire d'enquête, 19% des personnes possèdent « en général » un abonnement de transport en commun (soit 192 000 dont 169 000 valides la veille). Dans 28% des cas, l'abonnement est gratuit.



Les abonnements sont surtout des abonnements Transpole payant (47% dont 3,4% aidés par l'entreprise dans le cadre d'un PDE). Le ticket plus apparaît de manière très significative.

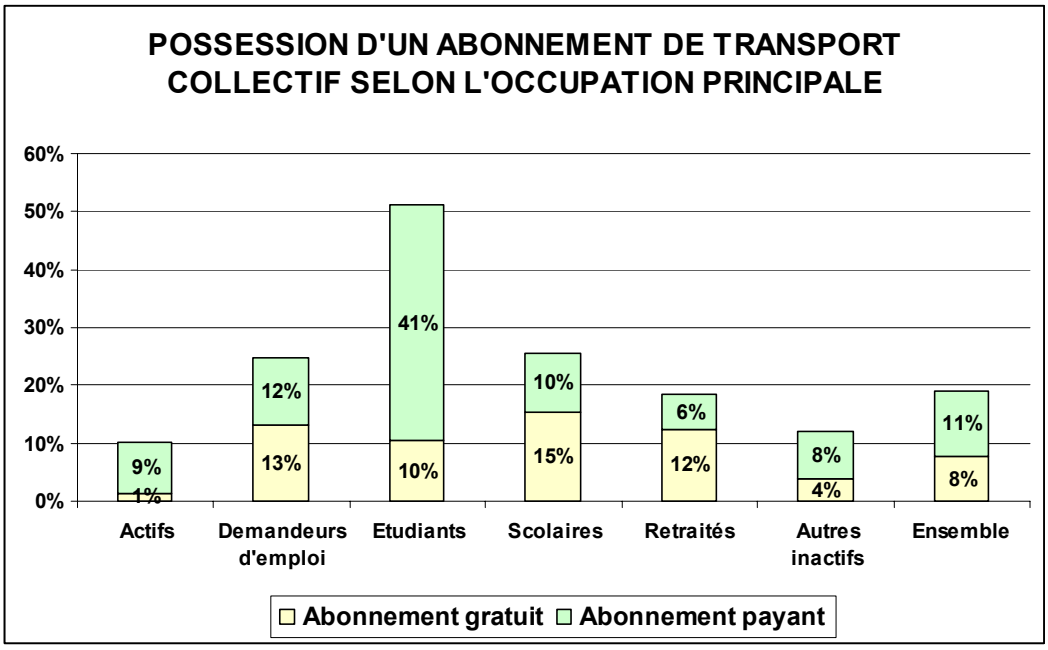


Part de personnes possédant habituellement un abonnement transports en commun

Par secteur, la possession d'un abonnement transports en commun varie de 10% à 27%.
Elle est forte à Lille, Roubaix et dans la banlieue est de Lille, plutôt faible à Tourcoing et très faible dans le secteur d'Armentières.

Par sexe, on n'observe pas de différences très importantes (17% pour les hommes, 21% pour les femmes), par contre les taux de possession sont très liés à l'âge :

- 24% chez les 5 à 17 ans, dont 60% gratuits ;
- 41% chez les 18 à 24 ans, dont 25% gratuits ;
- 17% chez les 25 à 34 ans, dont 20% gratuits ;
- 9% chez les 35 à 64 ans, dont 30% gratuits ;
- 24% chez les plus de 64 ans, dont 69% gratuits.



Les taux de possession sont également très liés au statut de la personne :

- 51% des étudiants possèdent en général un abonnement transports en commun ;
- 25% des scolaires ;
- 25% des demandeurs d'emploi ;
- 18% des retraités ;
- 10% seulement des actifs.

11.9 Les actifs

LMCU compte 413 000 actifs ayant un emploi. 7% de ces personnes travaillent à leur domicile ce qui est un pourcentage couramment observé.

11.9.1 Lieu de travail

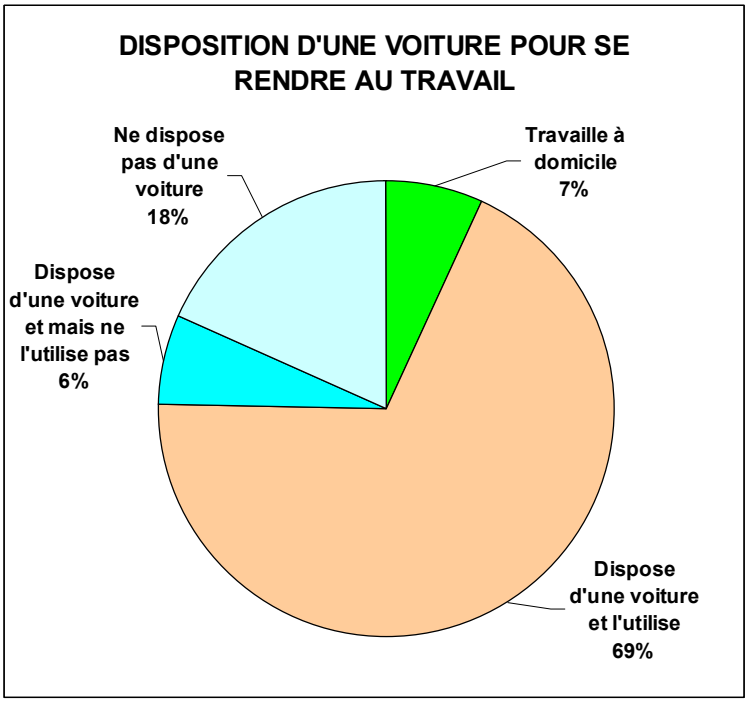
89% des actifs de LMCU travaillent dans LMCU.
Ces 397 000 actifs travaillent dans les communes suivantes :

- 100 000 à Lille (hors Lomme et Hellemmes),
- 37 000 à Roubaix,
- 32 000 à Villeneuve d'Ascq,

Les 44 000 actifs qui sortent de LMCU travaillent :

- dans le reste de l'arrondissement (4 000) ;
- dans le reste du département du Nord (8 000) ;
- dans la Belgique frontalière (7 000) ;
- dans le reste de la Belgique (5 000) ;
- dans le Pas de Calais (11 000),
- dans le reste de la France (8 000) essentiellement en Île de France.

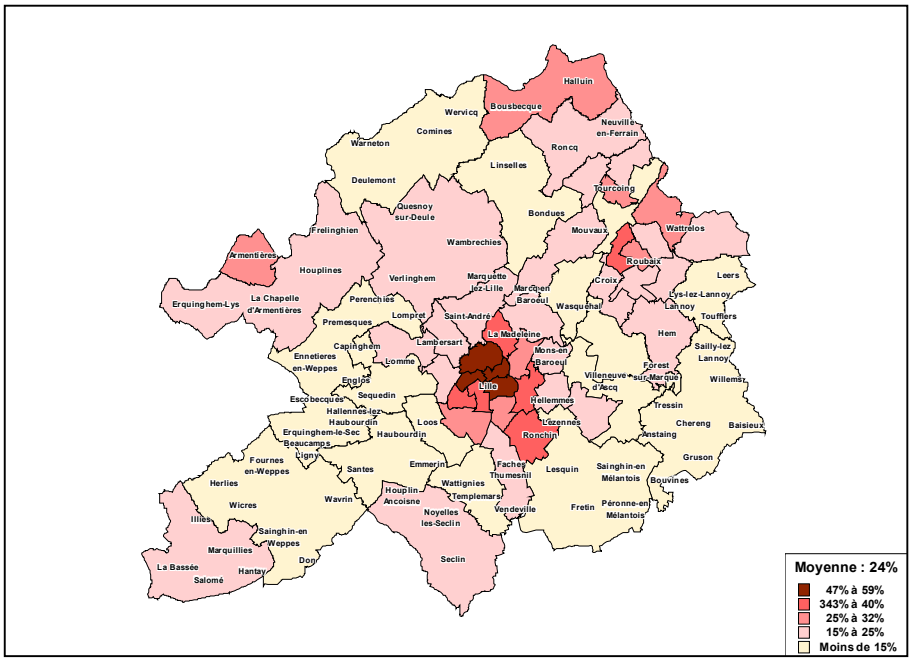
11.9.2 Équipement en moyens de transport et utilisation de la voiture pour se rendre au travail



75% des actifs disposent d'une voiture pour se rendre au travail.
Parmi eux, 8% seulement ont fait le choix de ne pas l'utiliser.

11.9.3 Difficultés de stationnement sur le lieu de travail

DIFFICULTÉS DE STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL



24% des actifs déclarent que le stationnement à proximité de leur lieu de travail est difficile.
35% déclarent pouvoir disposer d'une place réservée,
36% déclarent disposer de places en nombre suffisant à proximité,
2% déclarent ne pas avoir de problèmes en raison de leurs horaires.

La carte ci-contre montre bien que les difficultés de stationnement sont concentrées sur les secteurs les plus denses de l'agglomération et principalement le centre de Lille.

11.9.4 Existence d'un PDE dans l'entreprise

10% des actifs ont déclaré qu'il existait un PDE dans leur entreprise (pour 2% le PDE est en cours d'élaboration).
69% des actifs déclarent qu'il n'y a pas de PDE, ainsi seulement 21% des actifs ont déclaré ne pas savoir si une telle démarche existait.

11.10 Les scolaires et les étudiants

- **Les scolaires (205 000)**

  - À peine 5% des élèves (10 000) fréquentent un établissement situé en dehors de LMCU dont 2% (5 500) en Belgique,
  - 15% des élèves (30 000) fréquentent un établissement situé dans la ville de Lille (hors Hellemmes et Lomme) ;
  - 12% (24 000) dans la ville de Roubaix ;
  - 12% (24 000) dans la ville de Tourcoing ;
  - 7% (16 000) dans la ville de Villeneuve d'Ascq.
  - 3% (6 000) dans la ville d'Armentières.

- **Les étudiants (67 000)**

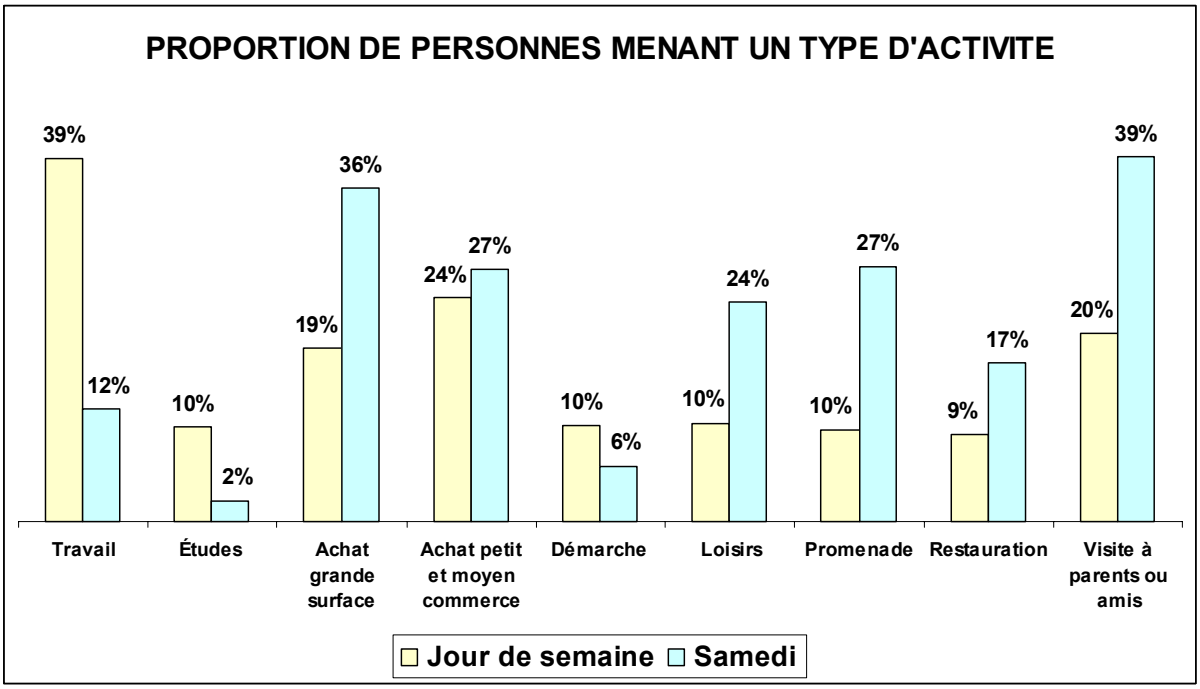
  - 6% (3% en 1998)des étudiants (4 000) fréquentent un établissement situé en dehors de LMCU dont 2% (1 300) dans le reste de la Région et 2% (1 700) en Belgique ;
  - 34% des étudiants (22 500) fréquentent un établissement situé dans le secteur de Villeneuve d'Ascq Métro ;
  - 11% (8 000) dans le secteur de Lille Moulins ;
  - 10% (6 000) dans le secteur de Lille Vauban ;
  - 4,5% (3 000) dans le secteur de Lille CHR ;
  - 4,5% (3 000) dans le secteur de Loos à proximité du CHR ;
  - 7% (4 500) à Roubaix ;
  - 5% (3 000) à Tourcoing.

30% des étudiants (17 000) déclarent disposer d'une voiture pour se rendre à leur lieu d'études mais 8% (4 000) ne l'utilisent pas. Ces chiffres sont en baisse par rapport à 1998 puisque, à l'époque, 36% des étudiants (24 000) déclaraient disposer d'une voiture pour se rendre à leur lieu d'études et 4% (3 000) ne l'utilisaient pas. En 1987, 27% des étudiants utilisaient généralement une voiture pour se rendre sur leur lieu d'études.

12 Les activités du samedi

Pour appréhender la mobilité du samedi, une approche par les activités a été tentée. En effet, les expériences de recueil des déplacements du samedi (notamment lors de l'enquête de 1998) n'ont guère été convaincantes, les personnes interrogées ayant fortement tendance à minimiser le nombre de leurs déplacements pour raccourcir l'entretien. On aboutissait ainsi à des chiffres de mobilité particulièrement faibles.
9 types d'activités ont été recensés (travail, études, achat en grande surface, achat en petite et moyenne surfaces, démarches, loisirs, promenade, restauration et visites).

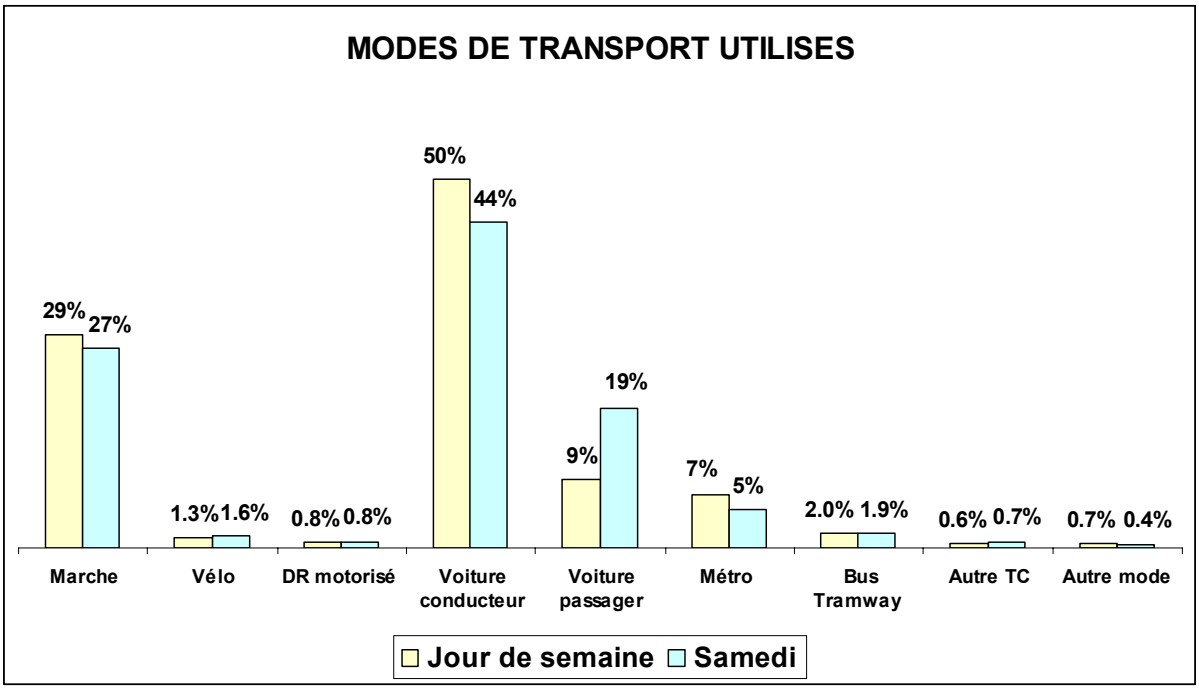
Un jour de semaine, les habitants (de 16 ans ou plus[9]) de LMCU effectuent en moyenne 1,52 activités d'un de ces types, le samedi le chiffre est de 1,92 soit 26% de plus.



Les activités obligées sont logiquement moins nombreuses le samedi :
- Seulement 12% des personnes travaillent le samedi (contre 39% en semaine). 22% des actifs travaillent le samedi contre 77% un jour moyen de semaine.
- 2% seulement des personnes suivent des études le samedi (contre 10% en semaine). 15% des élèves étudiants étudient le samedi contre 67% un jour moyen de semaine.

Parmi les autres activités seules les démarches apparaissent moins fréquentes le samedi. Les autres activités sont souvent 2 à 3 fois plus fréquentes le samedi.
Pour les achats, ceux effectués en petit et moyen et commerce sont à peine plus fréquents le samedi alors que ceux effectués en grande surface le sont deux fois plus.
Ces éléments laissent à penser que la mobilité du samedi est plutôt plus élevée que celle de la semaine.

[9] Seuls les personnes de 16 ans et plus ont été interrogées sur leurs activités du samedi.

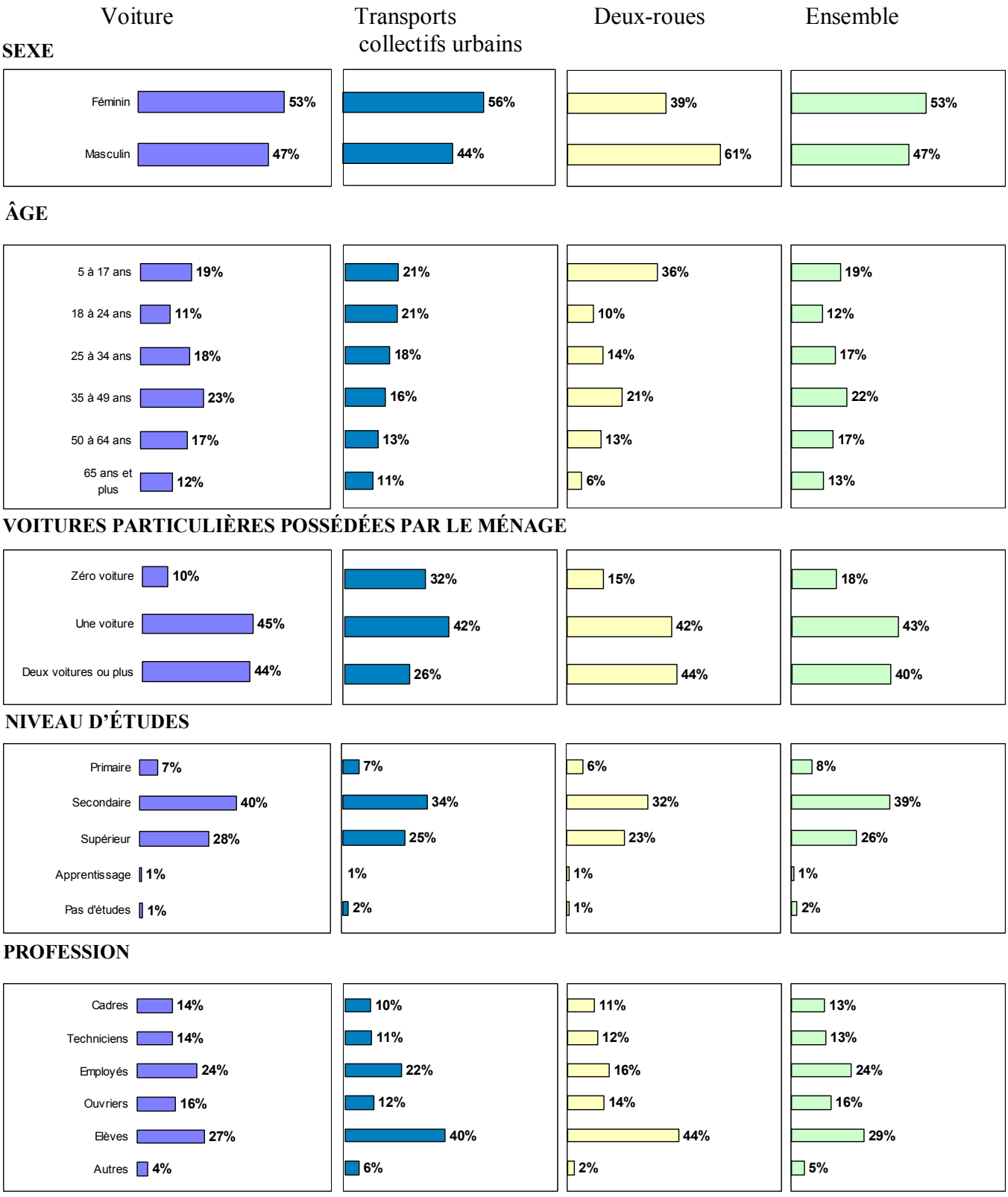


Les modes de transport utilisés le samedi n'apparaissent pas fondamentalement différents de ceux utilisés en semaine.
La différence essentielle porte sur l'usage de la voiture en tant que passager sensiblement plus élevé le samedi.

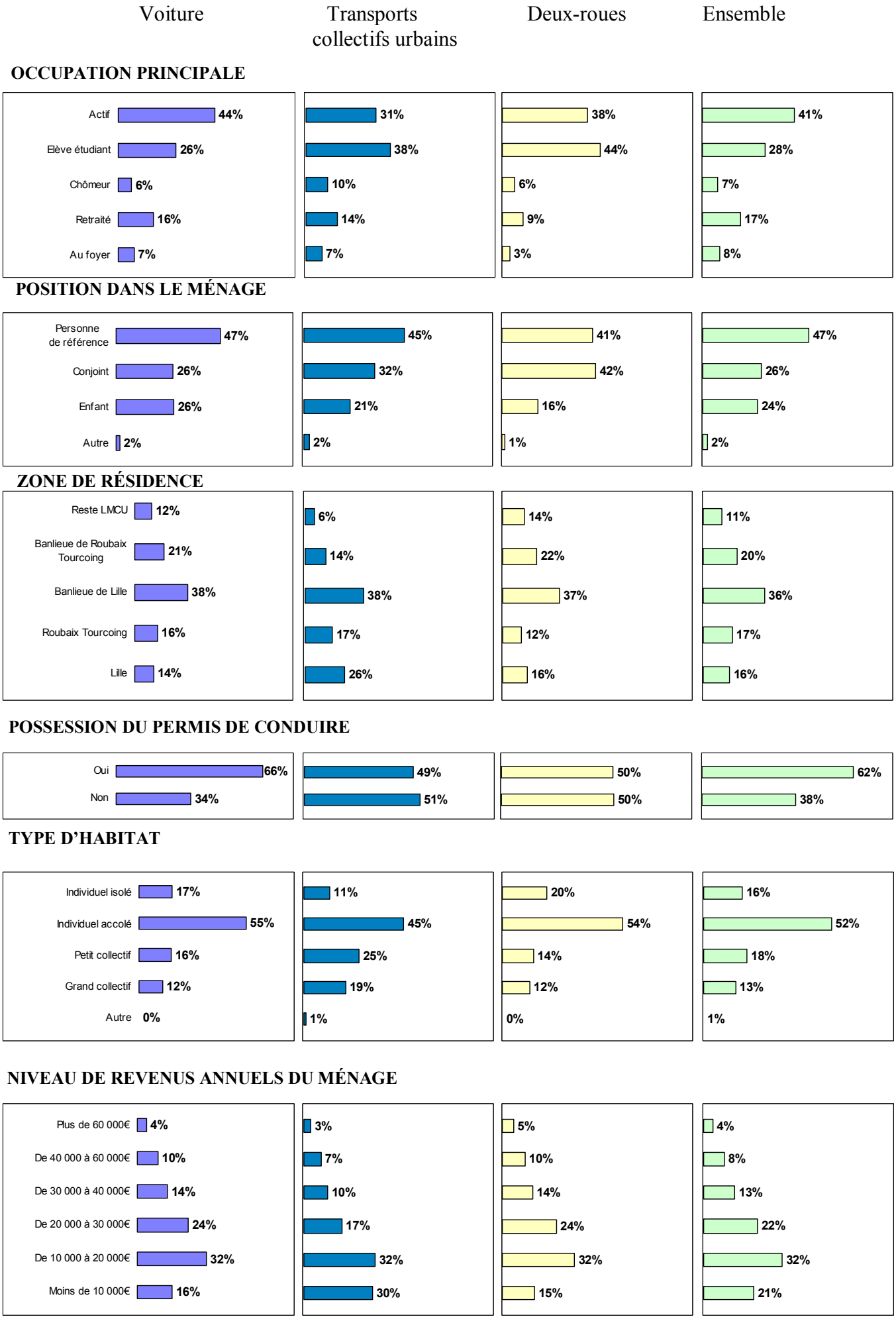
13 CLIENTÈLE DES MODES

Une personne est considérée cliente d'un mode lorsqu'elle a déclaré se déplacer au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode. Une même personne peut donc être cliente de plusieurs modes.

CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DE LA CLIENTÈLE DES DIFFÉRENTS MODES



	Voiture	Transports collectifs urbains	Deux-roues	Ensemble
OCCUPATION PRINCIPALE				
Actif	44%	31%	38%	41%
Elève étudiant	26%	38%	44%	28%
Chômeur	6%	10%	6%	7%
Retraité	16%	14%	9%	17%
Au foyer	7%	7%	3%	8%
POSITION DANS LE MÉNAGE				
Personne de référence	47%	45%	41%	47%
Conjoint	26%	32%	42%	26%
Enfant	26%	21%	16%	24%
Autre	2%	2%	1%	2%
ZONE DE RÉSIDENCE				
Reste LMCU	12%	6%	14%	11%
Banlieue de Roubaix Tourcoing	21%	14%	22%	20%
Banlieue de Lille	38%	38%	37%	36%
Roubaix Tourcoing	16%	17%	12%	17%
Lille	14%	26%	16%	16%
POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE				
Oui	66%	49%	50%	62%
Non	34%	51%	50%	38%
TYPE D'HABITAT				
Individuel isolé	17%	11%	20%	16%
Individuel accolé	55%	45%	54%	52%
Petit collectif	16%	25%	14%	18%
Grand collectif	12%	19%	12%	13%
Autre	0%	1%	0%	1%
NIVEAU DE REVENUS ANNUELS DU MÉNAGE				
Plus de 60 000€	4%	3%	5%	4%
De 40 000 à 60 000€	10%	7%	10%	8%
De 30 000 à 40 000€	14%	10%	14%	13%
De 20 000 à 30 000€	24%	17%	24%	22%
De 10 000 à 20 000€	32%	32%	32%	32%
Moins de 10 000€	16%	30%	15%	21%



Sur les 1 010 000 personnes de 5 ans et plus :

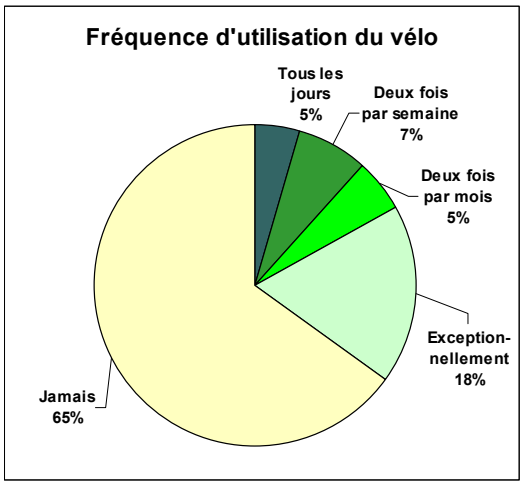
- 191 000 (19%) sont des clients du deux-roues,
- 4105 000 (41%) sont des clients du réseau Transpole,
- 884 000 (88%) sont des clients de la voiture comme passager ou conducteur.

Les graphiques des pages précédentes présentent les caractéristiques de la clientèle de différents modes. On peut voir, par exemple, que si 53% de la population de 5 ans et plus est de sexe féminin, la clientèle de la voiture est féminine à 53%, celle des transports collectifs urbains est féminine à 56%, celle du deux-roues est masculine à 61%.

La clientèle de chaque mode a des caractéristiques spécifiques :

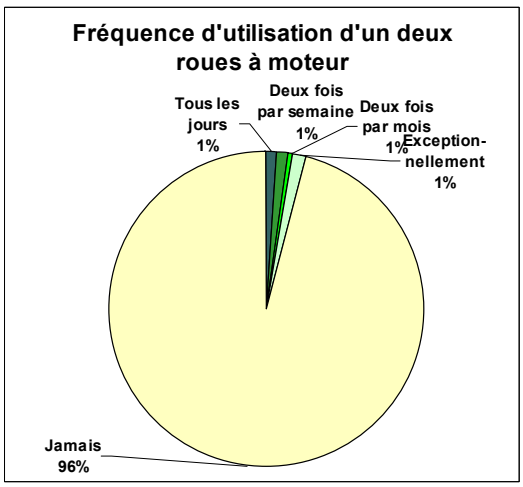
- Les clients du réseau Transpole sont plus souvent qu'en moyenne des élèves et des étudiants. Ils sont jeunes, plutôt de sexe féminin. Ils résident plus qu'en moyenne à Lille. Ils sont peu motorisés et habitent plus fréquemment que la moyenne dans des immeubles collectifs. Ils appartiennent à des ménages dont le niveau de revenus est plutôt faible.
- Les clients du deux-roues sont majoritairement de sexe masculin, plus jeunes que la moyenne, souvent élèves et se distinguent peu par la motorisation du ménage auquel ils appartiennent. Ils habitent moins souvent que la moyenne le secteur de Roubaix-Tourcoing.
- Compte tenu de leur nombre, les clients de la voiture ont un profil proche de la moyenne. Ils sont cependant plus motorisés que le reste de la population et disposent (logiquement) plus souvent du permis de conduire.

13.1 Utilisation du vélo



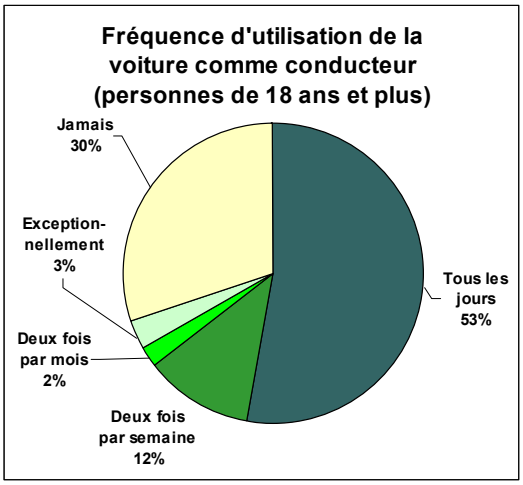
Seulement 5% des personnes de 5 ans et plus déclarent utiliser un vélo en semaine « tous les jours ou presque » et 7% au moins deux fois par semaine.

13.2 Utilisation d'un deux-roues motorisé



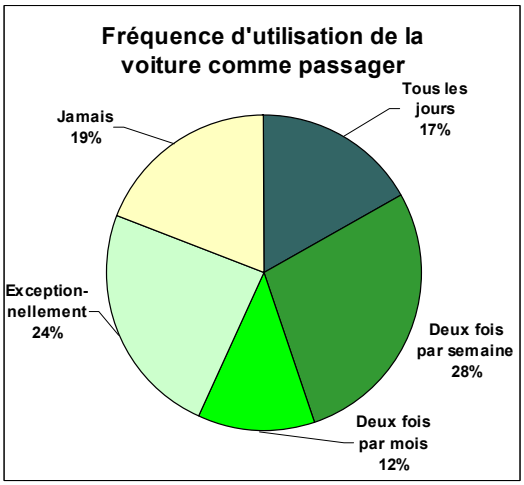
L'usage des deux-roues à moteur est marginal, puisque 96% des personnes déclarent ne jamais utiliser un deux-roues à moteur.

13.3 Utilisation de la voiture comme conducteur (personnes de 18 ans et plus)



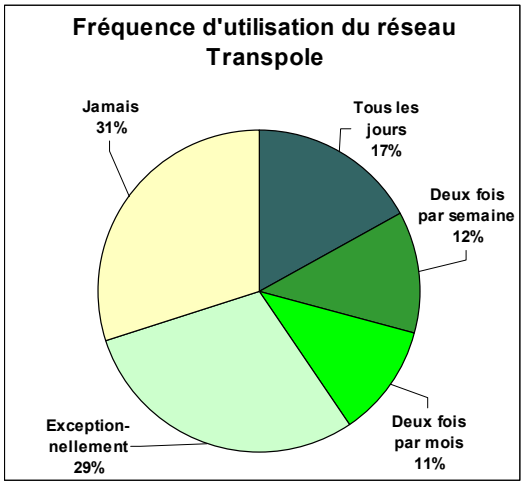
La proportion de personnes de 18 ans et plus qui n'utilisent jamais la voiture en tant que conducteur est élevée (30%).
Les personnes qui l'utilisent le font avec une forte fréquence : 65% au moins deux fois par semaine.

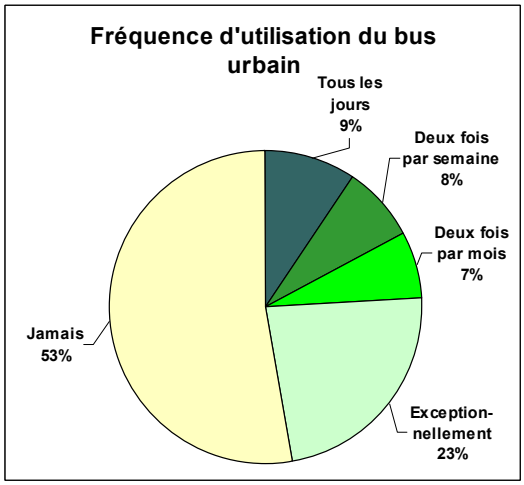
13.4 Utilisation de la voiture comme passager

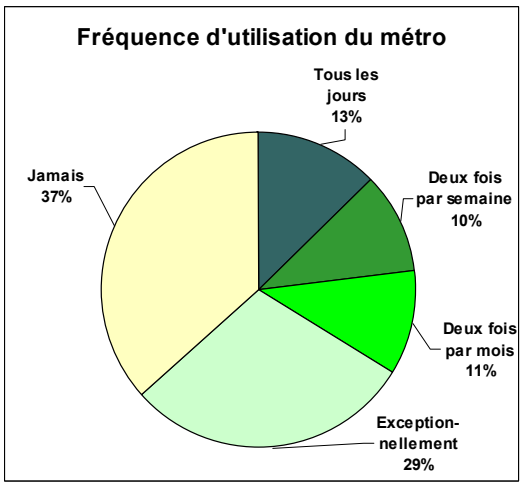


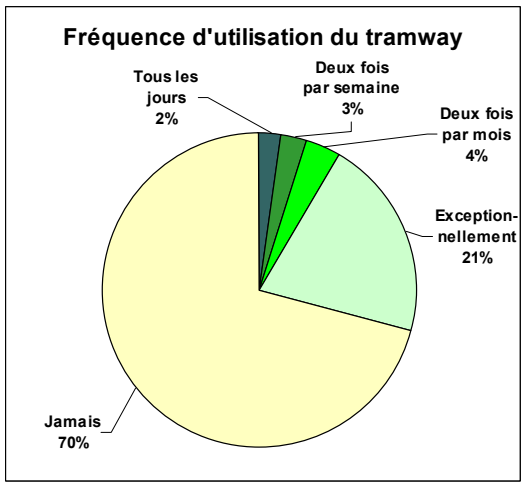
Seulement 19% des personnes (de 5 ans et plus) n'utilisent jamais la voiture en tant que passager. La part de personnes l'utilisant de manière exceptionnelle est forte (24%).

13.5 Utilisation du réseau Transpole

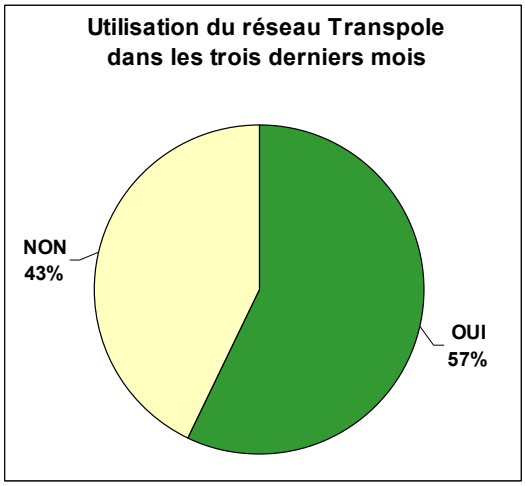


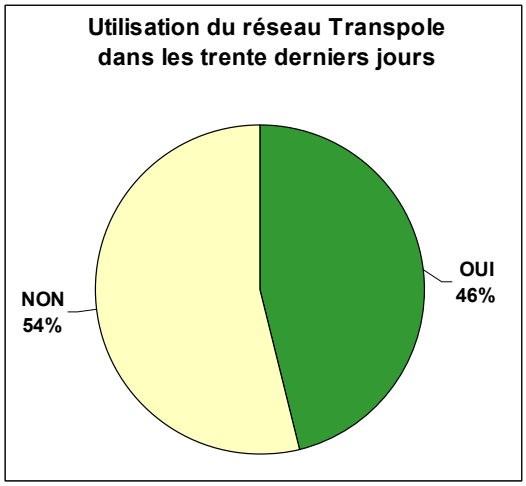




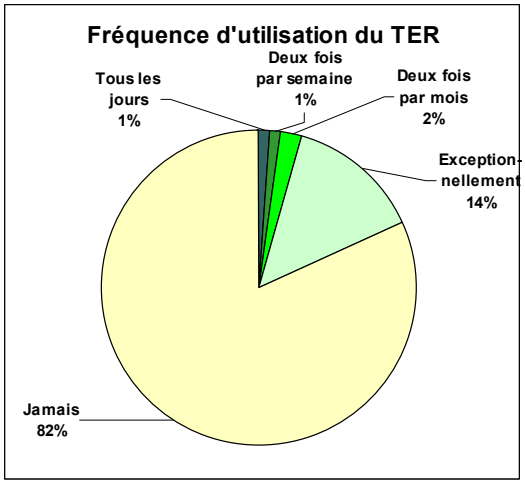


Seulement une personne sur trois (de 5 ans et plus) n'utilise jamais le réseau Transpole. Elles sont 17% à l'utiliser tous les jours ou presque.
Par rapport à 1998, la proportion de personnes qui n'utilisent jamais le réseau urbain est en forte baisse (31% contre 43%). La part de clients réguliers est en hausse sensible (17% contre 11% tous les jours ou presque).





13.6 Utilisation du train

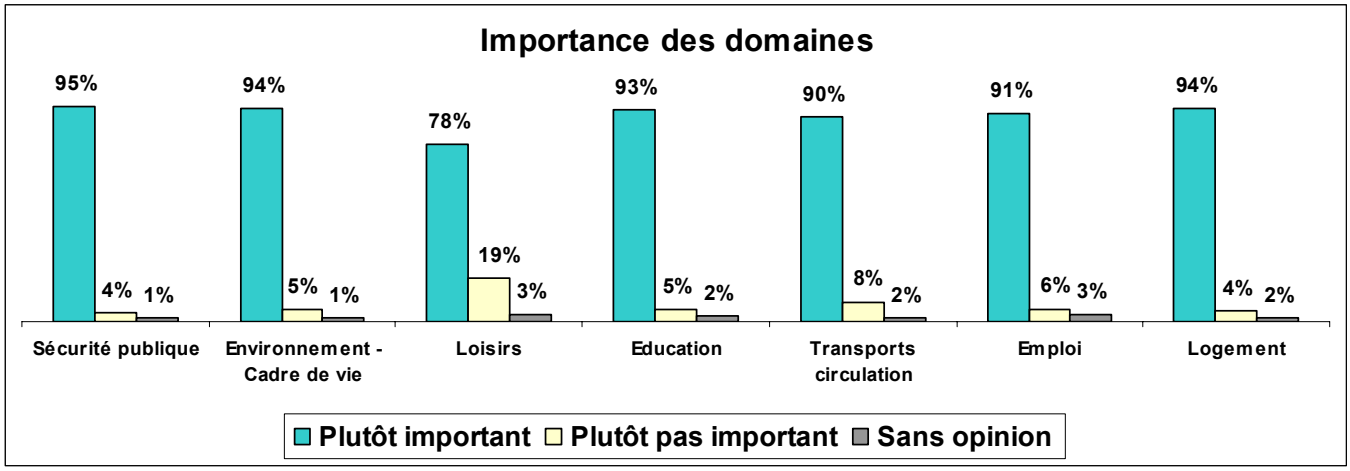


82% des personnes de 5 ans et plus n'utilisent jamais le train.
4% seulement des personnes l'utilise régulièrement. Enfin, 14% l'utilise de manière exceptionnelle.

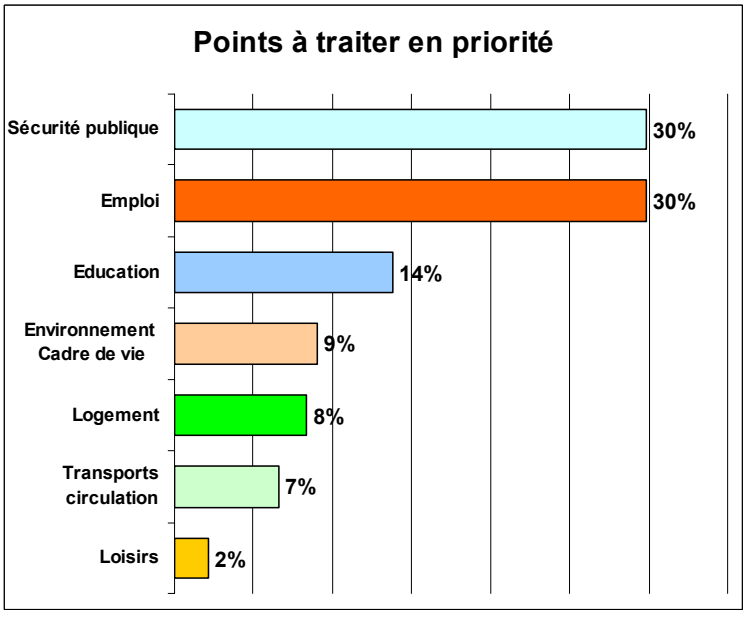
14 OPINIONS

NOTA : les résultats présentés dans ce chapitre ne concernent que la population de 16 ans ou plus.

14.1 Importance de différents domaines de la vie locale

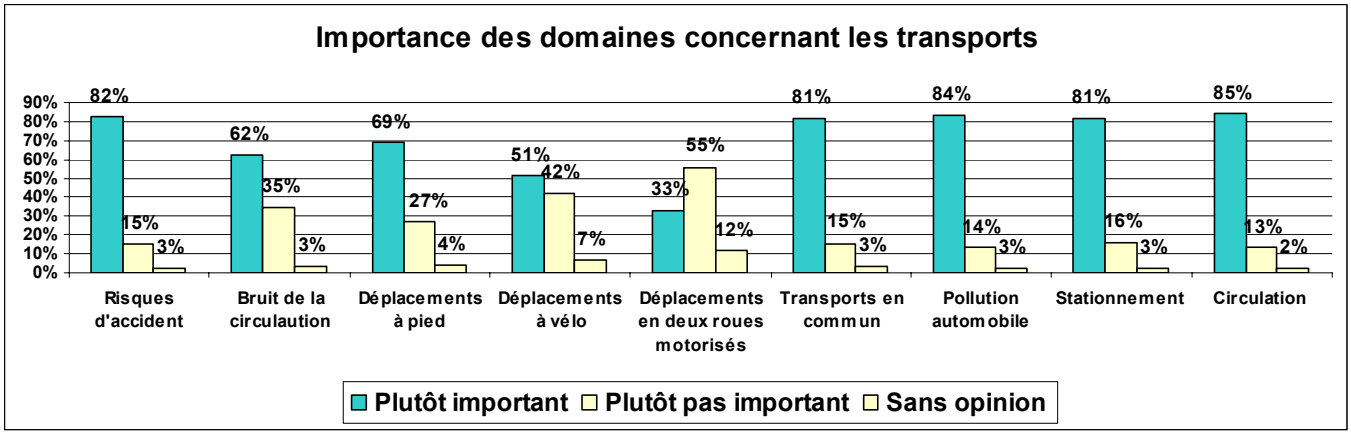


Tous les points sont jugés plutôt important. Seul le domaine des loisirs apparaît en retrait.

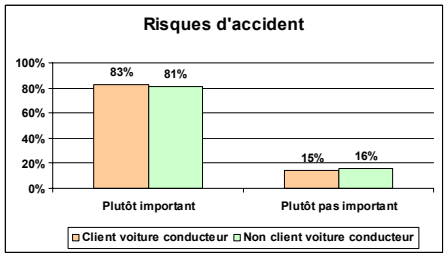


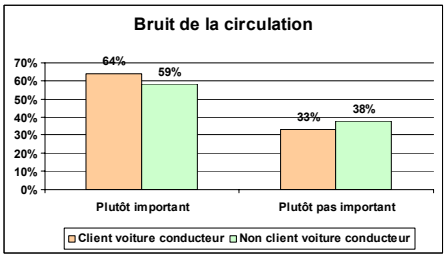
Le classement des différents points selon leur importance montre la primauté des problèmes posés par l'emploi et la sécurité qui devancent largement les autres points.
En 1998, la sécurité arrivait devant l'emploi ; aujourd'hui, sécurité et emploi sont au même niveau.
Le domaine des transports arrive en avant dernière position.

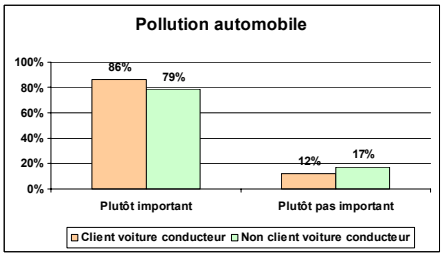
14.2 Importance de différents domaine des transports et de la circulation

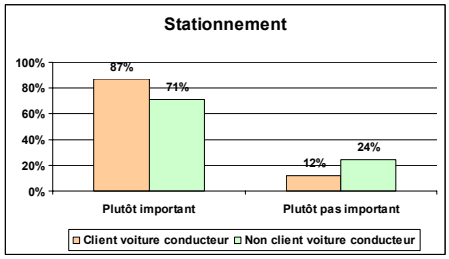


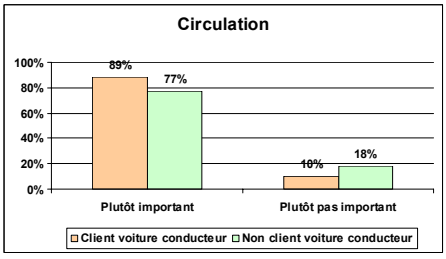
Les habitants de 16 ans et plus de LMCU considèrent que les risques d'accident, les transports en commun, la pollution automobile, le stationnement et la circulation constituent les domaines les plus importants. Par contre, les déplacements à pied, le bruit de la circulation et, surtout, les deux-roues motorisés et le vélo sont des domaines dont l'importance des problèmes est moins souvent mise en avant.





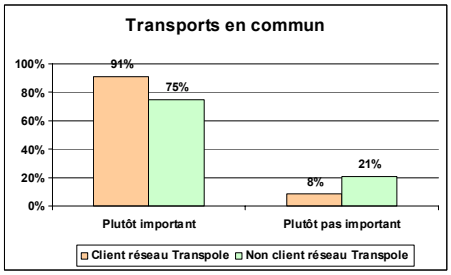




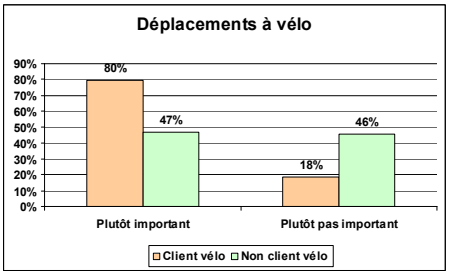


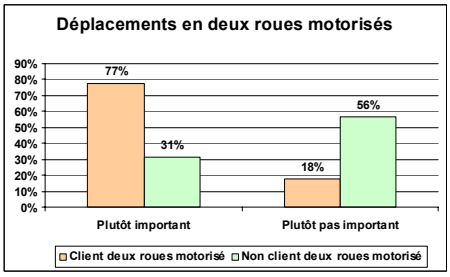
Les opinions sont plus ou moins liées aux modes utilisés par les personnes parfois de manière un peu étonnante :

- les non-clients de la voiture en tant que conducteur sont aussi sensibles aux risques d'accident que les clients ;
- les clients de la voiture en tant que conducteur sont plus sensibles au bruit de la circulation, à la pollution automobile, au stationnement et à la circulation.

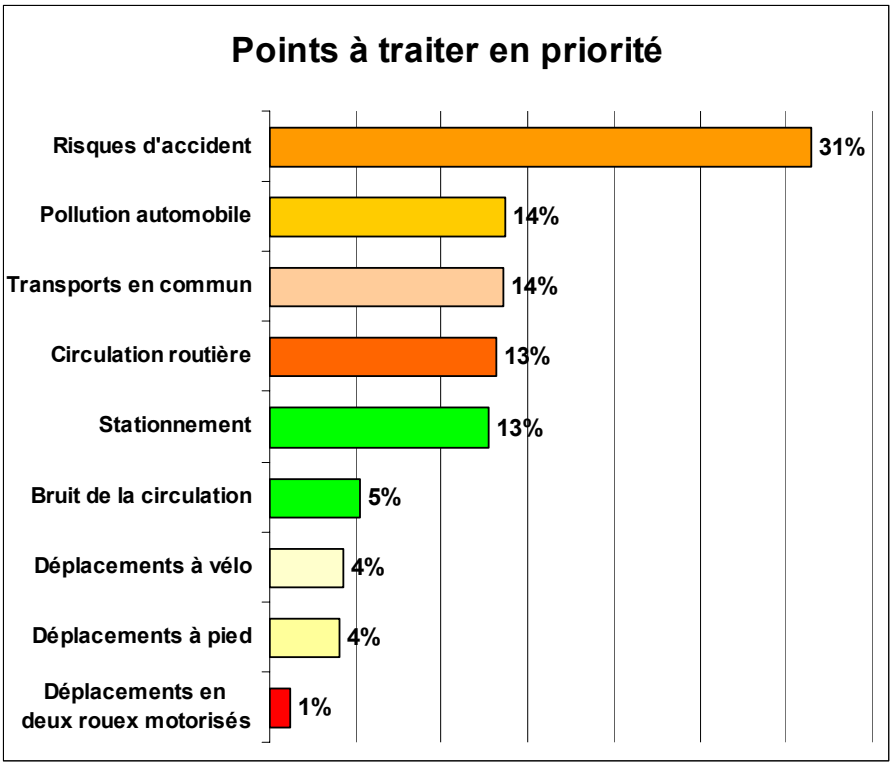


Les clients des transports urbains considèrent que les transports en commun sont un domaine important pour 91% d'entre eux contre 75% pour les non-clients.



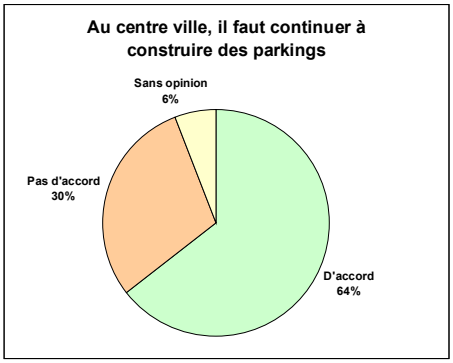


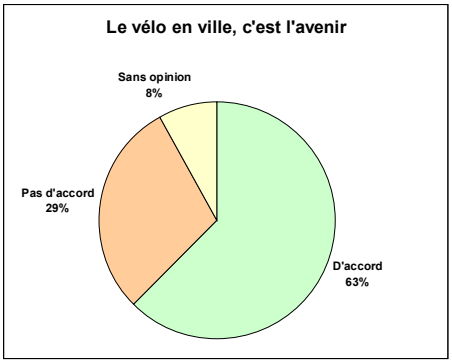
Les clients du vélo considèrent, contrairement aux non-clients, que les déplacements à vélo sont un domaine plutôt important (80% contre 18%).
Pour les déplacements en deux-roues motorisés, le constat est identique (77% contre 18%).

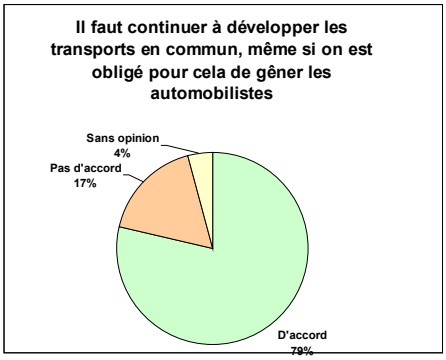


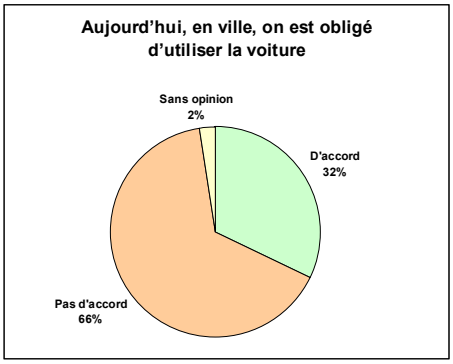
Le classement des différents points par ordre d'importance montrent que les risques d'accident arrivent largement en tête des points dont les habitants estiment qu'on devrait s'occuper en priorité, devant la pollution automobile, les transports en commun, la circulation routière et le stationnement sensiblement au même niveau.

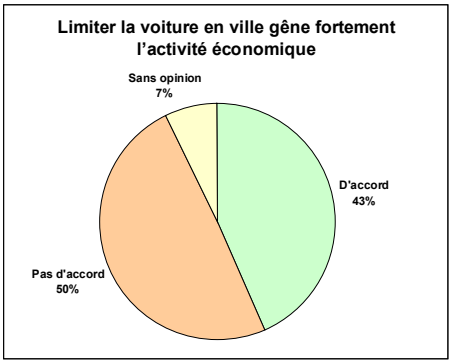
14.3 Opinions sur différentes affirmations

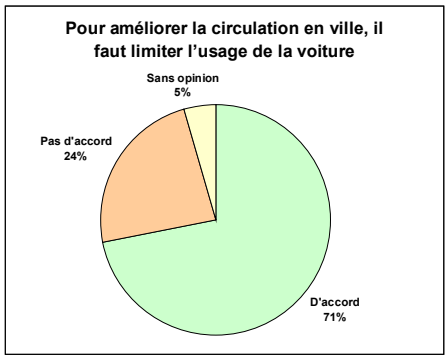


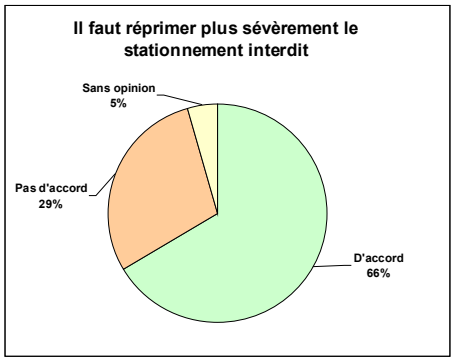












Les habitants de 16 ans et plus de l'aire d'enquête sont très favorables au développement des transports collectifs en ville même si pour cela, il faut « brimer » la voiture :

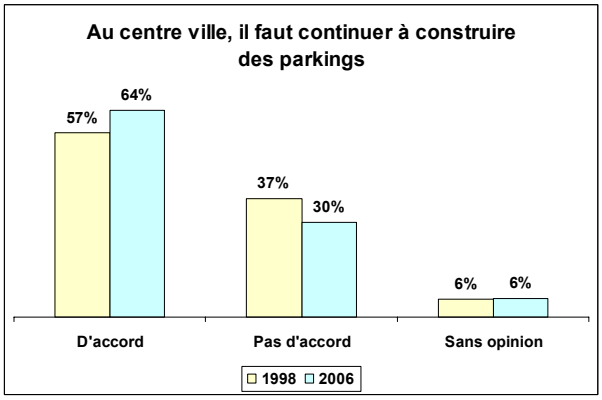
- 79% estiment qu' « Il faut continuer à développer les transports en commun, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes » ;
- 71% pensent que « pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture »[2] .

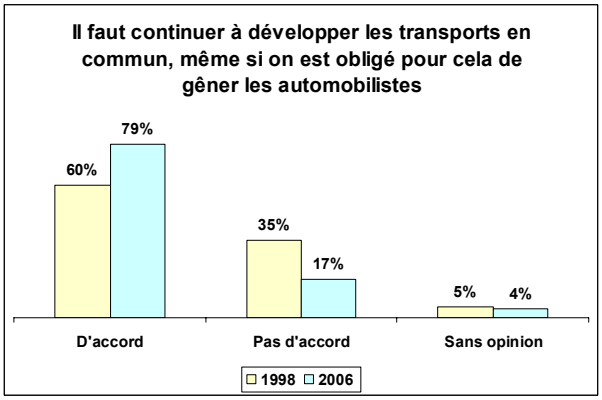
32% seulement estiment qu'aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture.
48% seulement pensent que limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique.

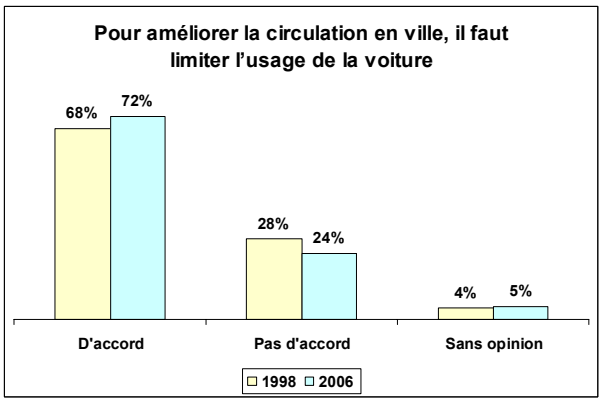
Cependant, 64% estiment qu'il faut continuer à construire des parkings.
63% des personnes pensent que le vélo en ville c'est l'avenir mais bien peu l'utilisent.
Les habitants sont favorables à une répression plus sévère du stationnement interdit (66% de plutôt d'accord).

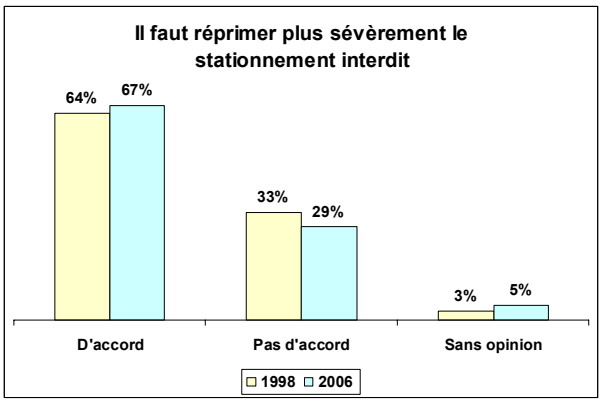
14.3.1 Évolution depuis 1998

Certaines questions étaient déjà posées en 1998. Les graphiques suivants mettent en évidence les évolutions.



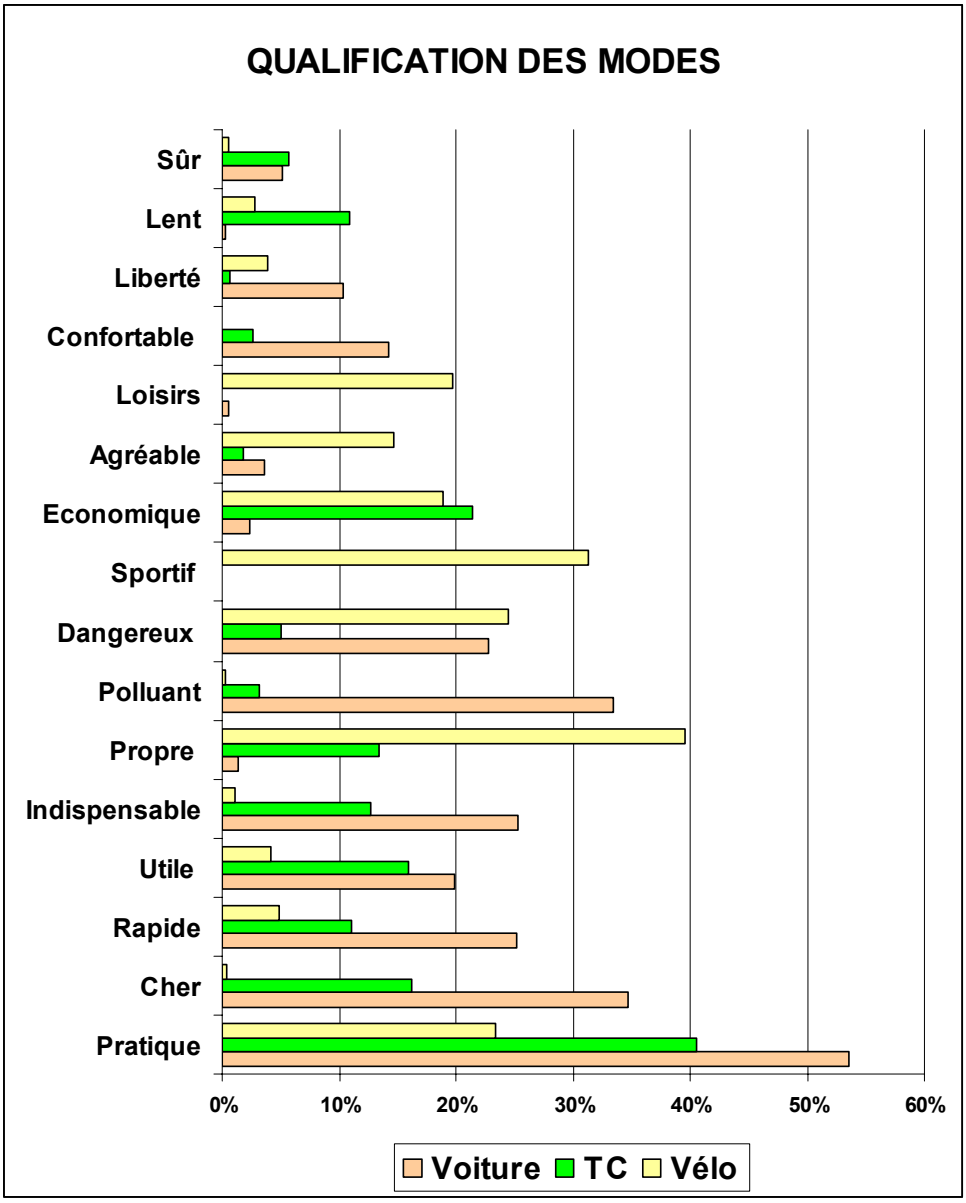






La limitation de l'usage de la voiture en ville a de plus en plus de supporters mais l'évolution la plus spectaculaire concerne l'idée que « Il faut continuer à développer les transports en commun, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes » : 60% des personnes y adhéraient en 1998, elles sont 79% aujourd'hui. Par contre, la proportion de personnes estimant qu'il faut continuer de construire des parkings en ville progresse.

14.4 Les adjectifs qualifiant les modes



La voiture est pratique (54%), indispensable (25%), rapide (25%), utile (20%), et confortable (14%) mais aussi chère (35%), polluante (33%) et dangereuse (23%).
Les transports en commun sont pratiques (41%), économiques (21%), utiles (16%), indispensables (13%) et rapides (11%) mais aussi chers (16%), dangereux (14%) et lents (11%).
Le vélo est propre-pas polluant (40%), sportif (31%), pratique (23%), considéré comme un loisir (20%), économique (19%) et agréable (15%) mais aussi dangereux (27%).

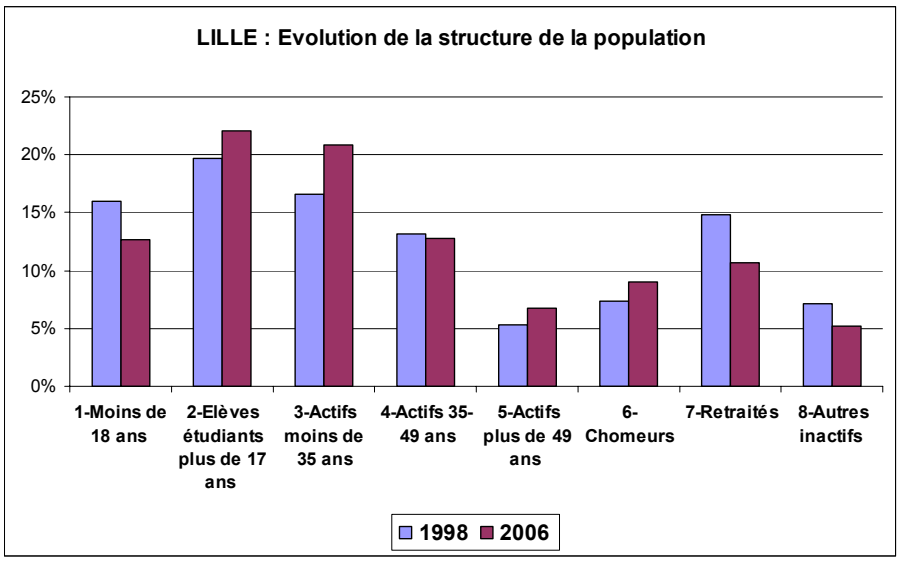
Annexe : Synthèse par secteur

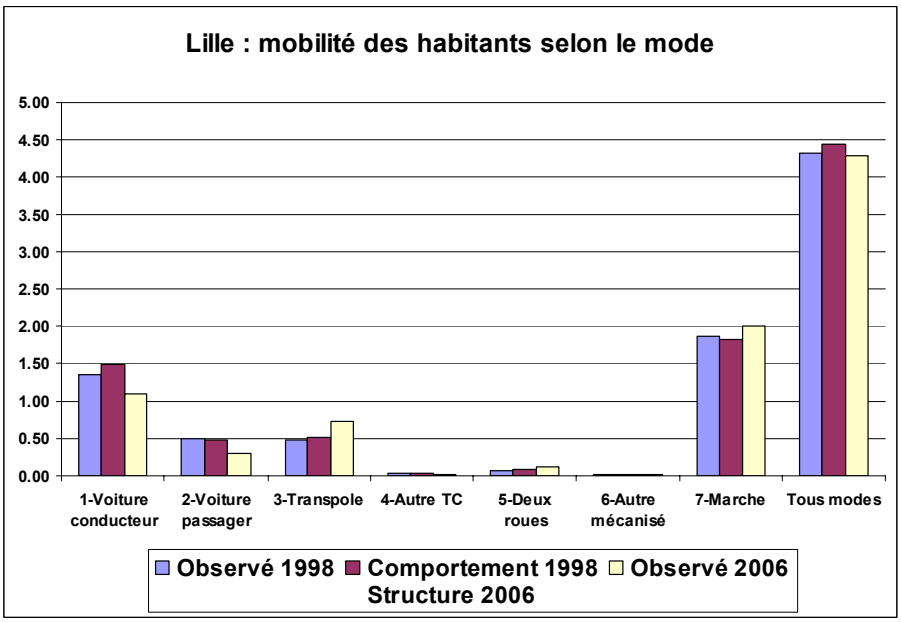
Tous les chiffres portent sur la population de 5 ans et plus.

1 Lille (hors Hellemmes, Lomme)

Lille se caractérise par :

- une mobilité tous modes légèrement supérieure à la moyenne et quasi-stable depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très forte et en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo nettement plus forte que la moyenne et en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied très forte et en légère hausse depuis 1998.





47% des déplacements des lillois sont réalisés à pied, 32% seulement en voiture, 17% en TCU, 2,1% en vélo.

La structure de la population enquêtée montre des évolutions sensibles depuis 1998 :

- moins de scolaires d'âge inférieur à 18 ans ;
- plus d'étudiants ;
- nettement plus d'actifs de moins de 35 ans ;
- plus d'actifs de plus de 49 ans ;
- plus de chômeurs ;
- moins de retraités et d'autres inactifs.

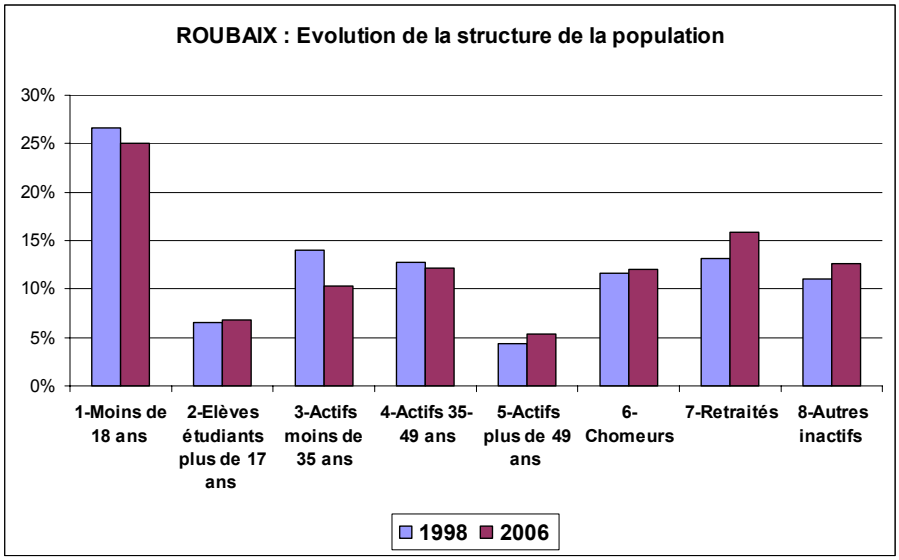
Ces changements structurels n'expliquent pas les évolutions de mobilité puisque l'usage de la voiture baisse alors que structurellement il devrait augmenter. La progression de l'usage du réseau Transpole n'est pas liée non plus à des évolutions de structure de la population.

2 Roubaix

Roubaix se caractérise par :

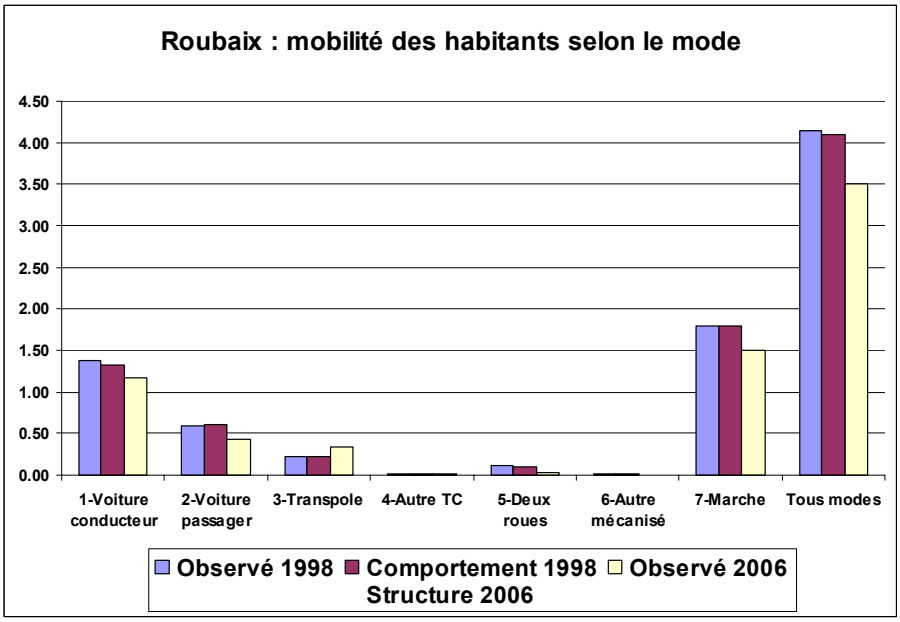
- une mobilité tous modes très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture très faible et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU moyenne mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied forte mais en baisse depuis 1998.

46% des déplacements des roubaisiens sont réalisés en voiture, 43% à pied, 10% en TCU, 0,9% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- plus de retraités et d'autres inactifs ;
- moins de jeunes actifs ;
- moins d'élèves.



Ces changements expliquent une partie des évolutions de mobilité mais une partie seulement car :

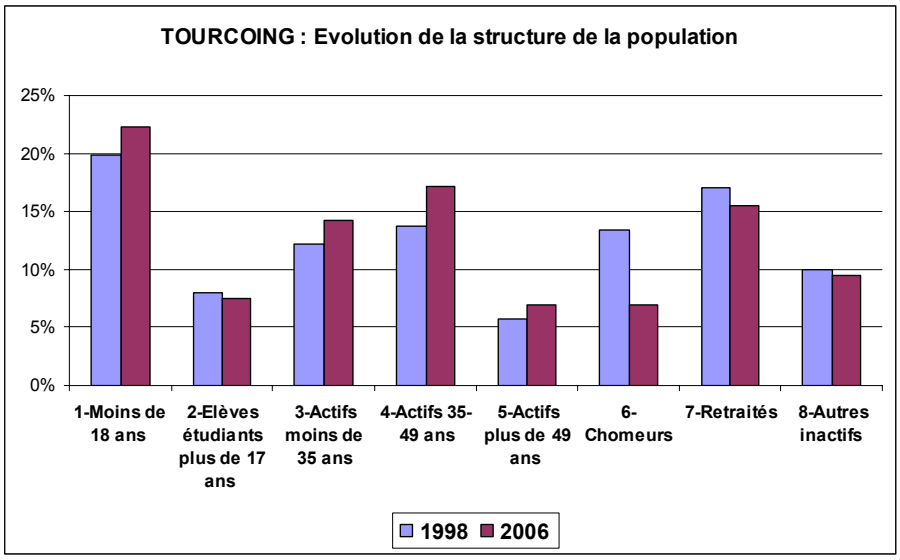
- la mobilité tous modes baisse plus qu'elle ne devrait structurellement ;
- il en est de même pour l'usage de la voiture en tant que conducteur ou en tant que passager ou de celui des deux-roues ;
- la croissance de l'usage du réseau Transpole n'est pas un effet de structure.

3 Tourcoing

Tourcoing se caractérise par :

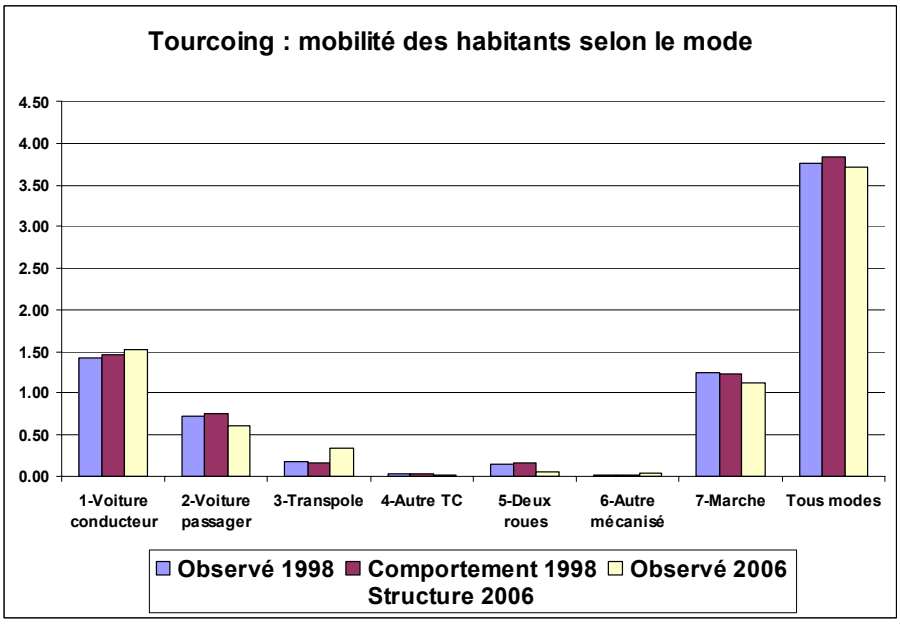
- une mobilité tous modes faible et en légère baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture moyenne et stable depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU moyenne mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied un peu faible (surtout pour une ville centre) et en baisse depuis 1998.

58% des déplacements des tourquennois sont réalisés en voiture, 30% à pied, 9% en TCU, 1,2% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- moins de retraités et d'autres inactifs ;
- plus d'actifs :
- plus de moins de 18 ans ;
- un peu moins d'étudiants.



Les évolutions de la mobilité sont peu liés à des effets de structure :

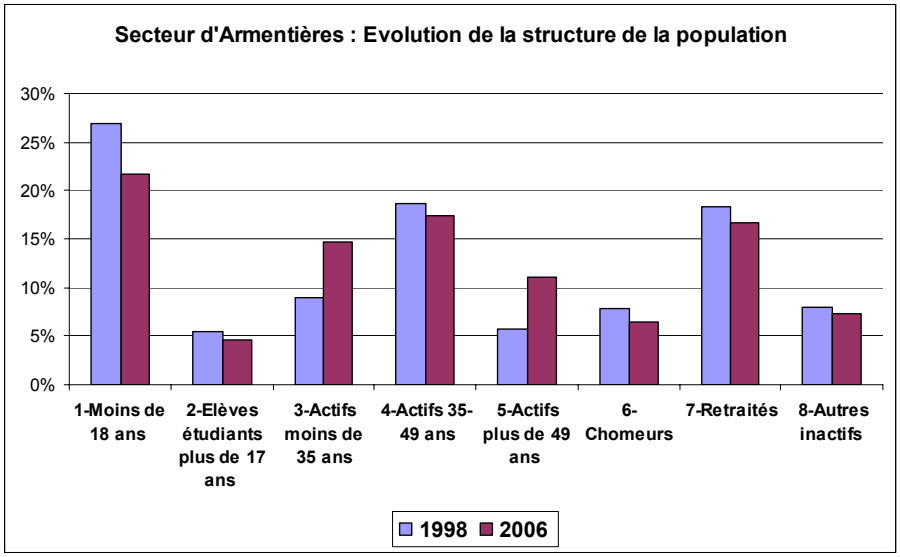
- la mobilité tous modes baisse alors que structurellement elle devrait croître ;
- la croissance de la mobilité en TCU n'est pas un efffet de structure ;
- la baisse de l'usage des deux roues n'est pas structurelle ;
- seule la croissance de l'usage de la voiture en tant que conducteur et la baisse de la marche sont en partie liées à un effet de structure.

4 Secteur d'Armentières

Le secteur d'Armentières se caractérise par :

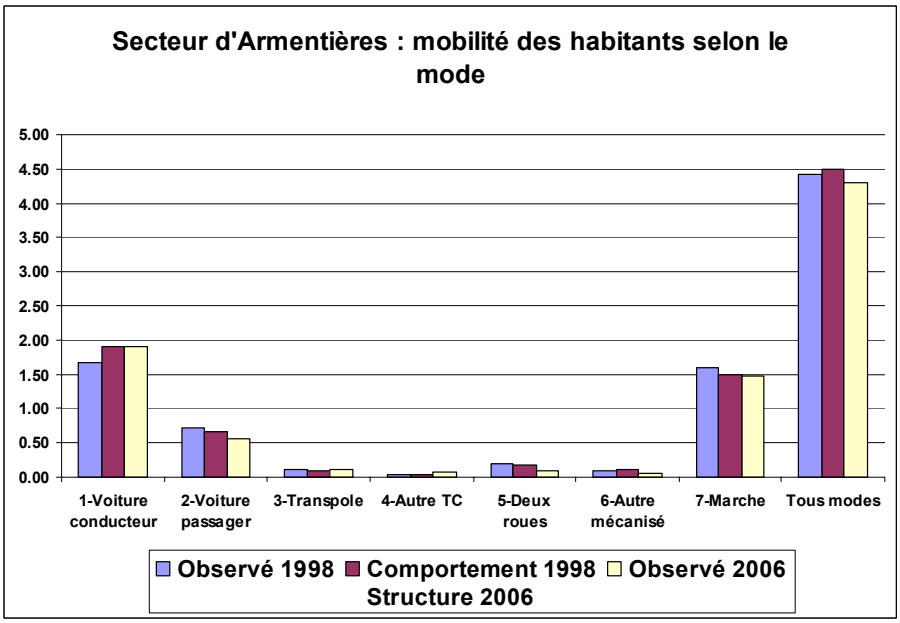
- une mobilité tous modes supérieure à la moyenne en légère baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture légèrement supérieure à la moyenne et stable depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très faible mais en légère hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied forte mais en légère baisse depuis 1998.

58% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 34% à pied, 2,7% en TCU, 0,9% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- moins de chômeurs, retraités et d'autres inactifs ;
- nettement moins de moins de 18 ans ;
- nettement plus d'actifs de moins de 35 ans et de plus de 49 ans.



Les changements de la structure de la population expliquent une bonne partie des évolutions de la mobilité :

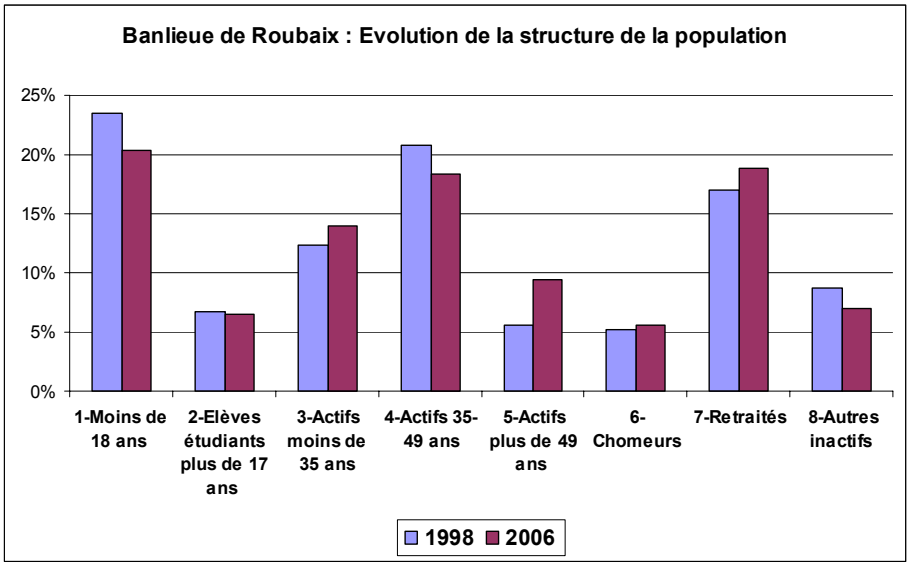
- la baisse de la mobilité tous modes n'est pas structurelle ;
- la croissance de l'usage de la voiture en tant que conducteur et la baisse de la marche sont liées à des effets de structure ;
- la baisse de l'usage des deux roues n'est pas structurelle.

5 Banlieue de Roubaix

Le secteur se caractérise par :

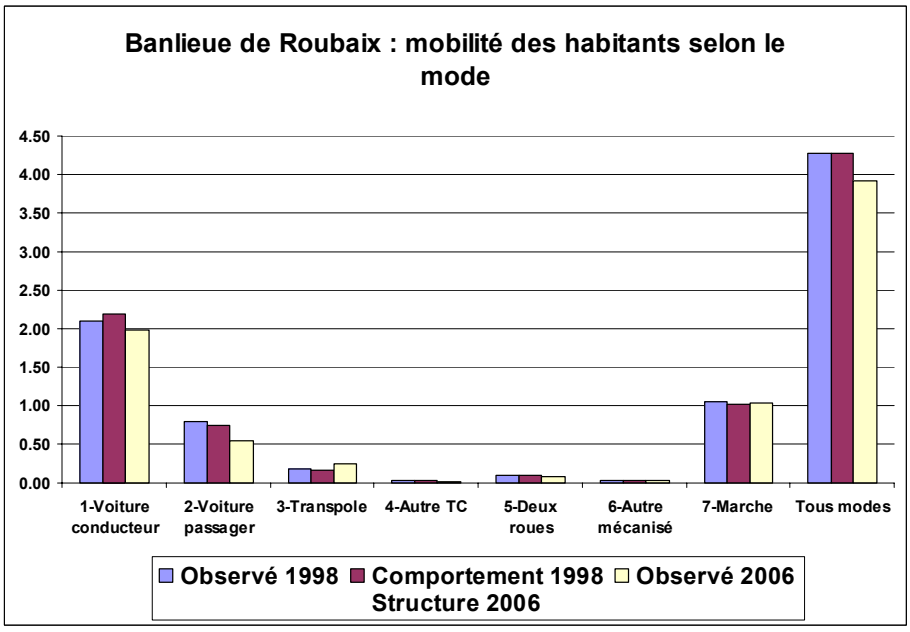
- une mobilité tous modes à peine inférieure à la moyenne et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture forte mais en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU faible mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo moyenne et stable depuis 1998 ;
- une mobilité à pied assez faible et stable depuis 1998 ;

51% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 26% à pied, 6,3% en TCU, 1,7% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- baisse de la part des moins de 18 ans et des actifs de 35 à 49 ans ;
- croissance de la part de retraités, d'actifs de plus de 49 ans et de moins de 35 ans ;
- baisse de la part d'inactifs.



Ces changements n'expliquent pas les évolutions de la mobilité :

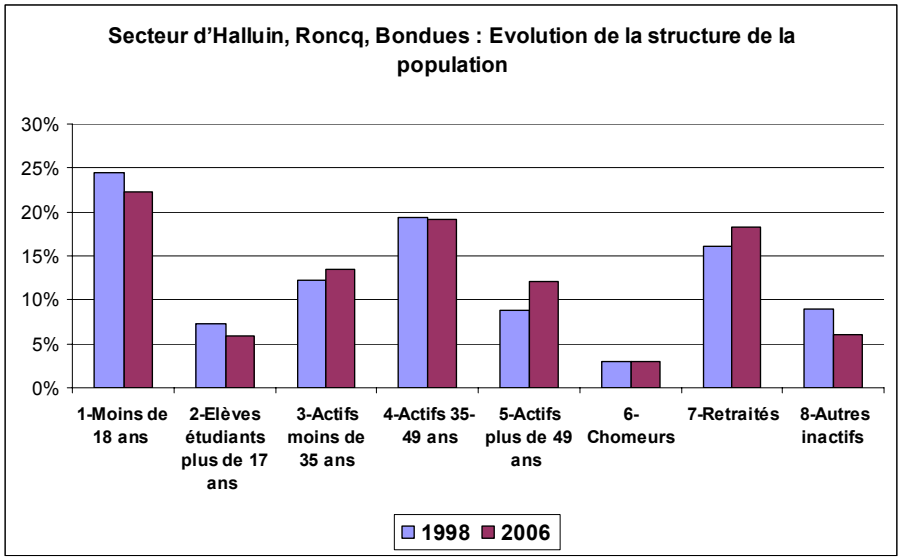
- la mobilité tous modes baisse alors qu'elle devrait être stable ;
- la mobilité en voiture conducteur baisse alors qu'elle devrait augmenter ;
- la croissance de l'usage du réseau Transpole n'est pas liée à un effet de structure.

6 Secteur d'Halluin, Roncq, Bondues

Le secteur se caractérise par :

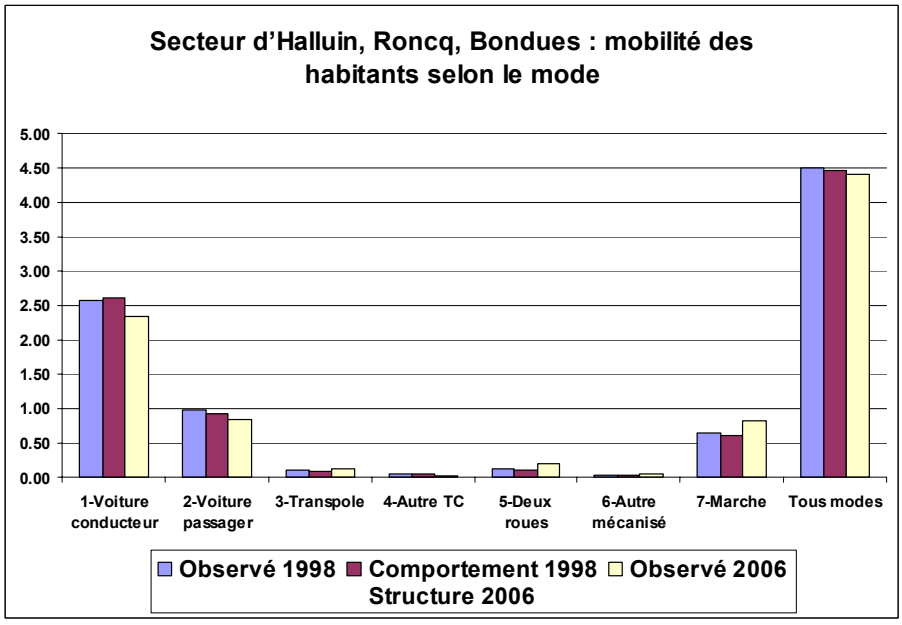
- une mobilité tous modes forte et en légère baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture très forte mais en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très faible mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo relativement forte et en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied très faible mais en forte croissance depuis 1998.

53% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 19% à pied, 3% en TCU, 2,1% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- baisse de la part des moins de 18 ans, des étudiants et des autres inactifs ;
- croissance de la part des actifs de moins de 35 ans et de plus de 49 ans et des retraités.



Ces changements expliquent très peu les évolutions de mobilité :

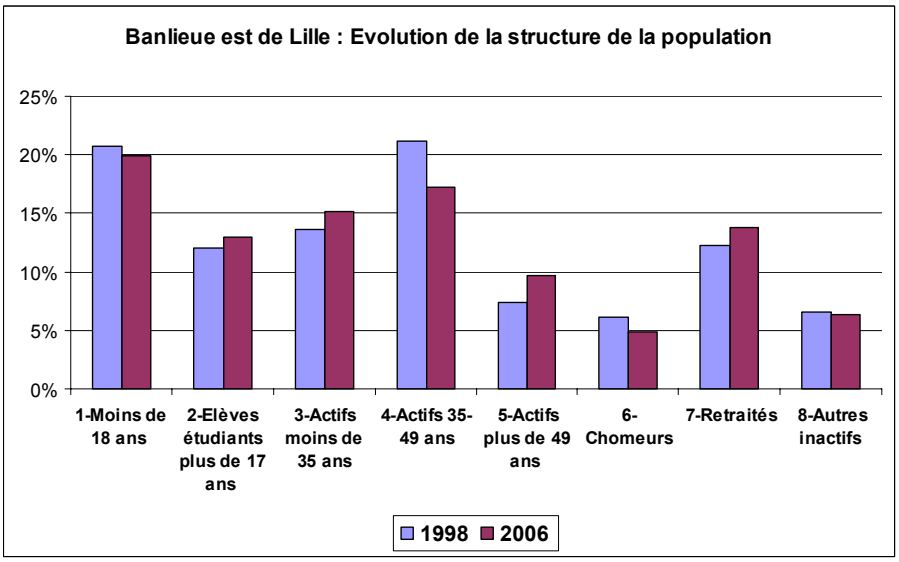
- la baisse de la mobilité tous modes et de la mobilité en voiture comme passager s'explique très partiellement par ces changements ;
- la baisse de l'usage de la voiture en tant que conducteur n'est pas structurelle ;
- de même les croissances de l'usage du réseau urbain et des deux roues ne sont pas structurelles.

7 Banlieue est de Lille

Le secteur se caractérise par :

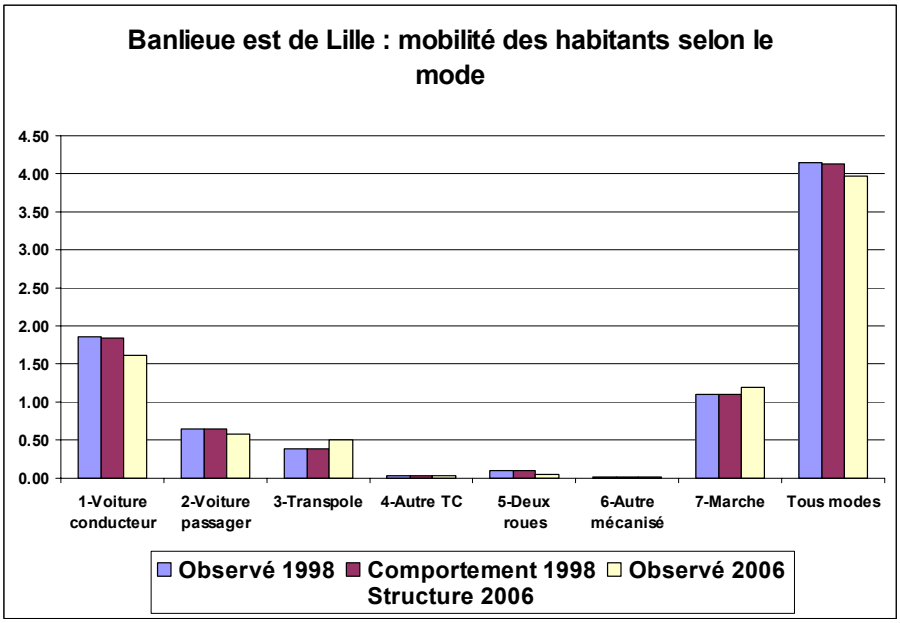
- une mobilité tous modes à peine inférieure à la moyenne et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture moyenne et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très forte et en hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très faible et en forte baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied moyenne et en croissance depuis 1998.

55% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 30% à pied, 12% en TCU, 1% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- croissance de la part des étudiants, des actifs de moins de 35 ans et de plus de 49 ans et des retraités ;
- baisse des scolaires, des actifs de 35 à 49 ans et des demandeurs d'emploi.



Ces changements expliquent une partie des évolutions de mobilité :

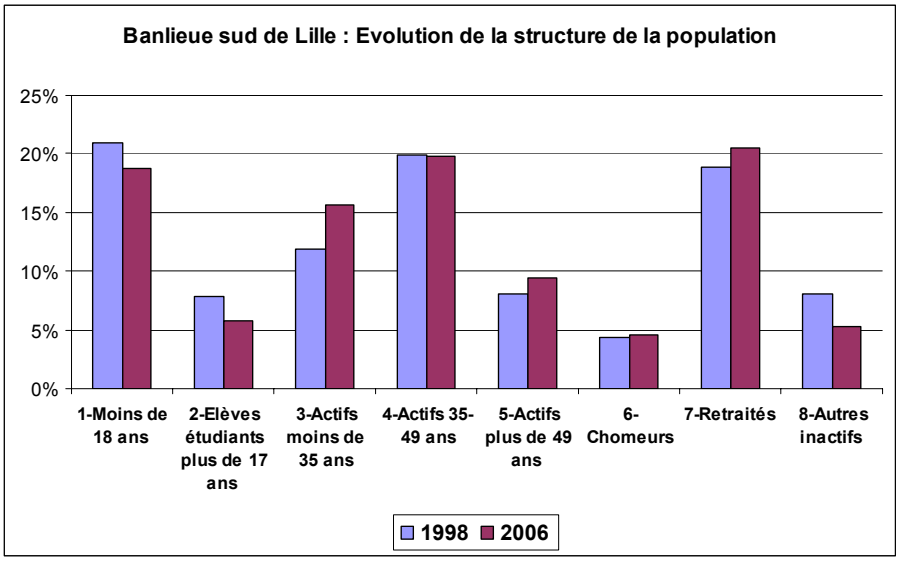
- la baisse de la mobilité tous modes est plus forte que l'effet de structure ;
- il en est de même pour la mobilité en voiture (conducteur et passager) ;
- la croissance de l'usage du réseau Transpole et la baisse de l'usage du deux roues ne sont pas structurelles.

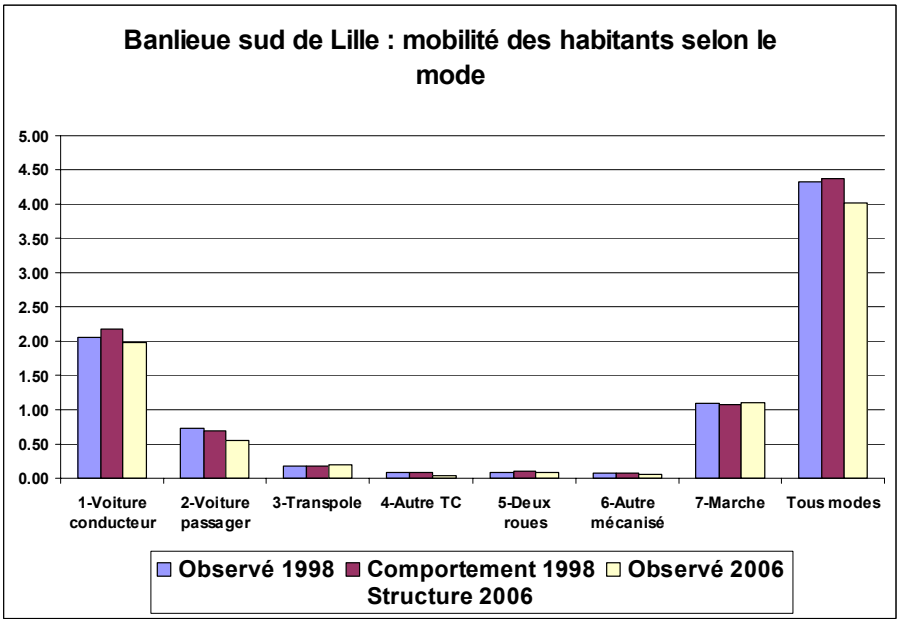
8 Banlieue sud de Lille

Le secteur se caractérise par :

- une mobilité tous modes à peine inférieure à la moyenne et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture forte mais en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU faible et en légère croissance depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo faible et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied plutôt faible et stable depuis 1998.

63% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 28% à pied, 5% en TCU, 1,3% en vélo.





Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- baisse de la part des scolaires, des étudiants et des autres inactifs ;
- croissance de la part des actifs de moins de 35 ans et de plus de 49 ans et des retraités.

Ces changements structurels n'expliquent quasiment pas les évolutions de mobilité :

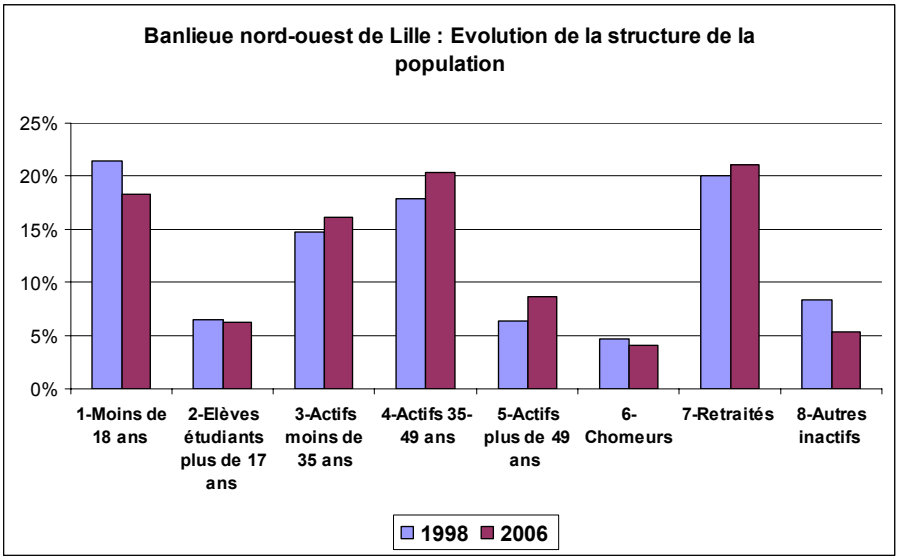
- seule la baisse de l'usage de la voiture en tant que passager est très partiellement liée à un effet de structure ;
- l'usage de la voiture diminue alors que structurellement il devrait augmenter ;
- la croissance de l'usage du réseau Transpole n'est pas structurelle ;
- structurellement, l'usage de la marche devrait baisser alors qu'il est stable.

9 Banlieue nord-ouest de Lille

Le secteur se caractérise par :

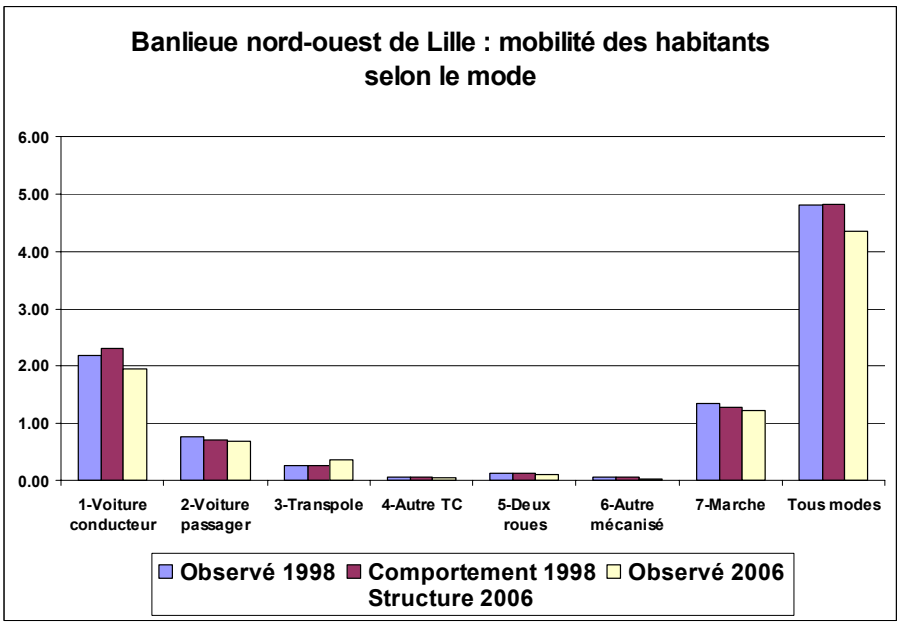
- une mobilité tous modes forte mais en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture forte mais en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU moyenne mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo forte en légère baisse depuis 1998 ;
- une mobilité à pied moyenne en baisse depuis 1998.

60% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 28% à pied, 8% en TCU, 1,8% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- baisse de la part des moins de 18 ans, des chômeurs et des autres inactifs ;
- croissance de la part des actifs et des retraités.



Ces changements dans la structure de la population n'expliquent que très partiellement les évolutions de la mobilité :

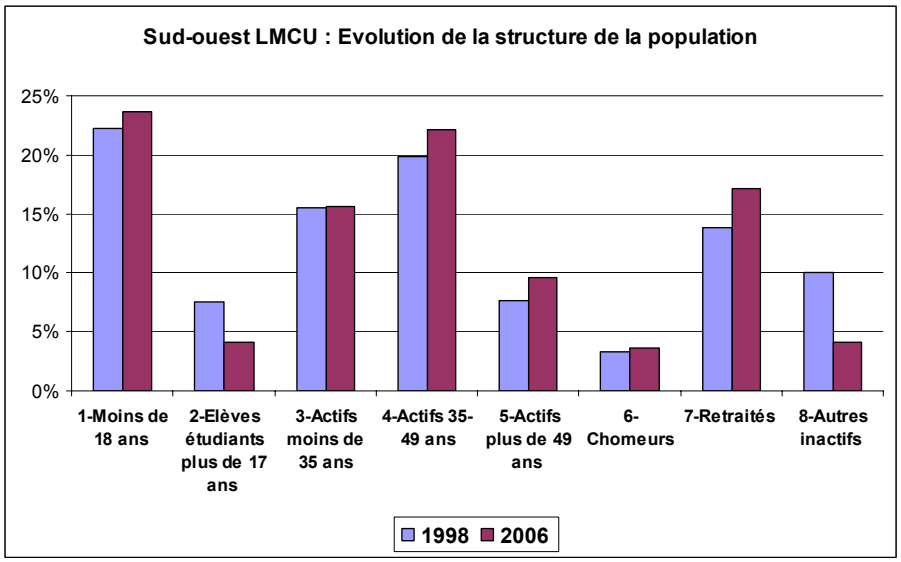
- les mobilités tous modes et en voiture conducteur baissent alors qu'elles devraient être stables voire légèrement progresser ;
- la baisse des mobilités en voiture passager et à pied est partiellement structurelle ;
- la croissance de la mobilité TCU n'est pas structurelle.

10 Sud-ouest LMCU

Le secteur se caractérise par :

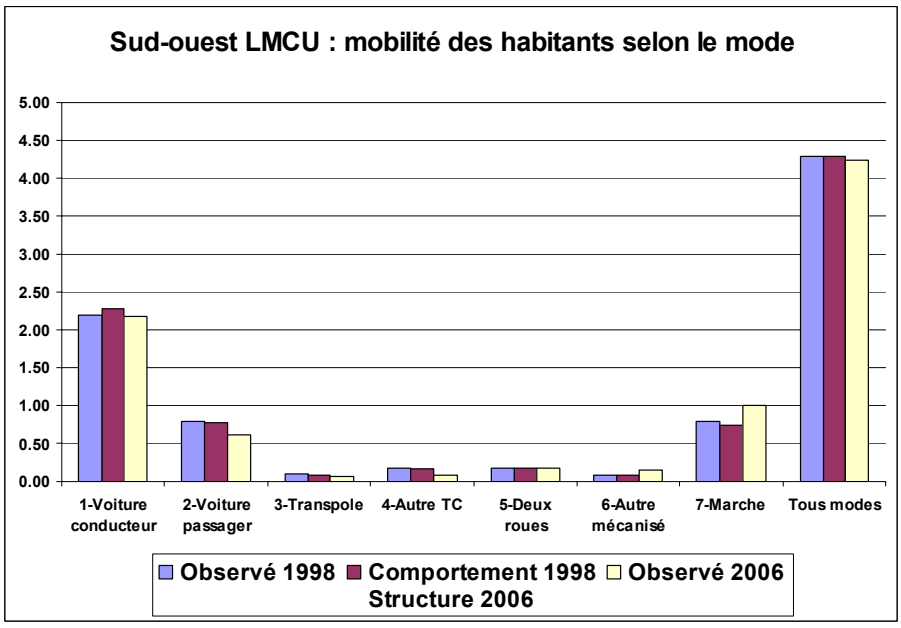
- une mobilité tous modes légèrement supérieure à la moyenne et stable depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture forte et stable depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très faible et en baisse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très forte et stable depuis 1998 ;
- une mobilité à pied faible mais en hausse depuis 1998.

66% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 23% à pied, 1,6% en TCU, 3% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- croissance de la part des moins de 18 ans, des actifs de plus de 34 ans et des retraités ;
- baisse de la part relative des étudiants et des autres inactifs.



Ces changements n'expliquent qu'une faible part des évolutions de mobilité :

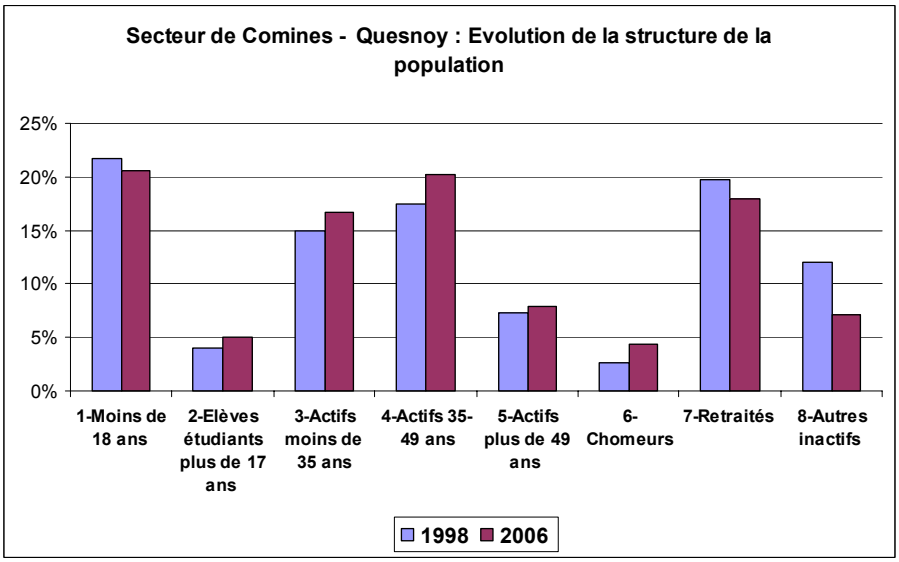
- les baisses de l'usage de la voiture comme passager, du réseau transpole, des autres TC sont très partiellement structurelles ;
- la baisse légère de l'usage de la voiture comme conducteur, la croissance de la marche ne sont pas liées à des effets de structure.

11 Secteur de Comines – Quesnoy-sur-Deûle

Le secteur se caractérise par :

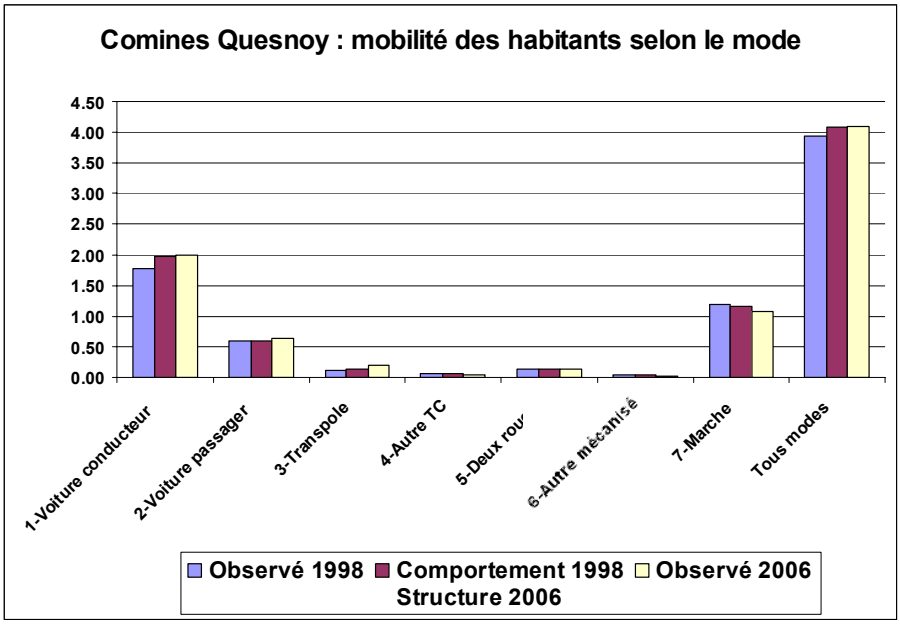
- une mobilité tous modes moyenne et stable depuis 1998 ;
- une mobilité en voiture forte et en croissance depuis 1998 ;
- une mobilité en TCU très faible mais en forte hausse depuis 1998 ;
- une mobilité en vélo très forte et stable depuis 1998 ;
- une mobilité à pied faible et en baisse depuis 1998.

64% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés en voiture, 26% à pied, 5% en TCU, 3% en vélo.



Les changements de la structure de la population sont les suivants :

- baisse de la part des moins de 18 ans, des autres inactifs et des retraités ;
- croissance de la part des actifs et des chômeurs.



Ces changements expliquent en partie les évolutions de mobilité :

- la croissance de la mobilité tous modes est structurelle comme celle de la mobilité en voiture conducteur ;
- les baisses de l'usage de la marche est partiellement structurelle ;
- les autres évolutions ne sont pas liées à des effets de structure.

L'enquête déplacements 2006 a été réalisée par Lille Métropole Communauté Urbaine avec la participation de l'Etat, de la Région Nord-Pas-de-Calais, du Département du Nord, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, du Syndicat mixte du schéma directeur de Lille Métropole, et du Ministère wallon de l'équipement et des transports.

Au cœur de l'Europe du Nord Ouest, Lille Métropole est une agglomération franco-belge de 2 millions d'habitants. Pluriculturelle et cosmopolite, proche des grands centres de décisions européens (Paris, Bruxelles, Londres, Luxembourg, Amsterdam, Düsseldorf et Berlin), Lille Métropole conjugue dans un même élan dynamisme, échanges et créativité.

Véritable acteur du développement du territoire, Lille Métropole Communauté urbaine est un établissement public de coopération intercommunale créé par la loi du 31 décembre 1966.
Elle intervient en matière d'aménagement par le biais de l'action foncière, de la création et l'équipement de zones d'habitation, de rénovation urbaine, de zones industrielles, artisanales ou portuaires…
Elle prend également en charge les services publics tels que les transports urbains, la voirie, la signalisation, les parcs de stationnement, l'eau, l'assainissement, les résidus urbains, le Marché d'intérêt national…
Par ailleurs, elle assure la gestion et le développement des équipements communautaires: le Stadium Lille Métropole et le Musée d'Art moderne avec son extension pour, notamment, accueillir la Collection d'Art brut de l'Aracine.
Depuis la loi de juillet 1999, relative au renforcement de l'intercommunalité, elle a acquis de nouvelles compétences: développement économique, habitat, valorisation du patrimoine naturel et paysager et Espace naturel Lille Métropole, aménagement et gestion des terrains d'accueil des gens du voyage, équipements et réseaux d'équipements sportifs, et culturels, soutien et promotion d'événements métropolitains.

Lille Métropole Communauté urbaine

1 rue du Ballon BP 749 59034 Lille Cedex
FRANCE

Tel : 00.33.(0)3.20.21.22.23.

Fax : 00.33.(0)3.20.21.22.99.

lillemetropole.fr