

Contribution au débat public du REGL

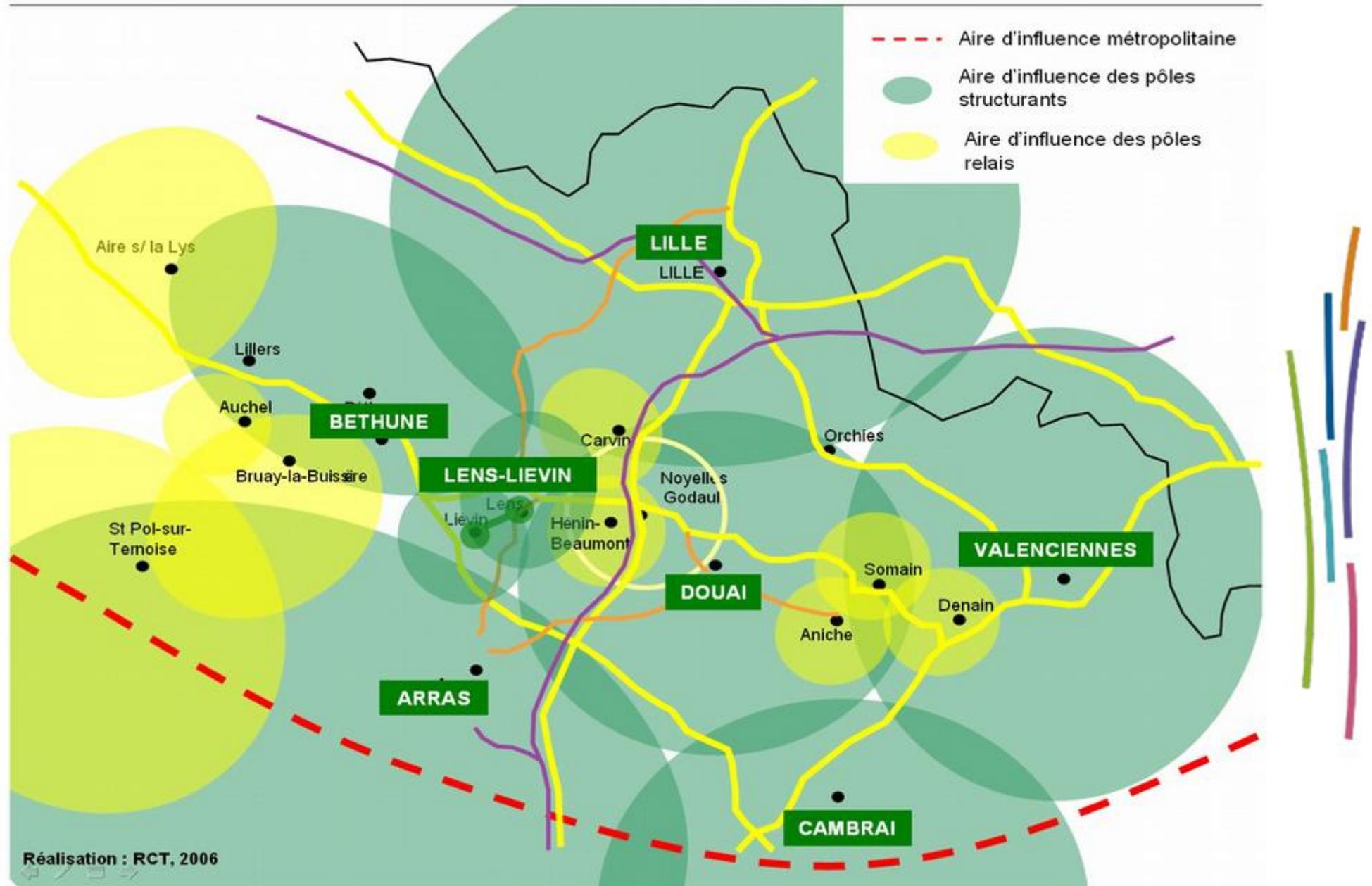
Enjeux de mobilité en région

Atelier du 22 avril 2015

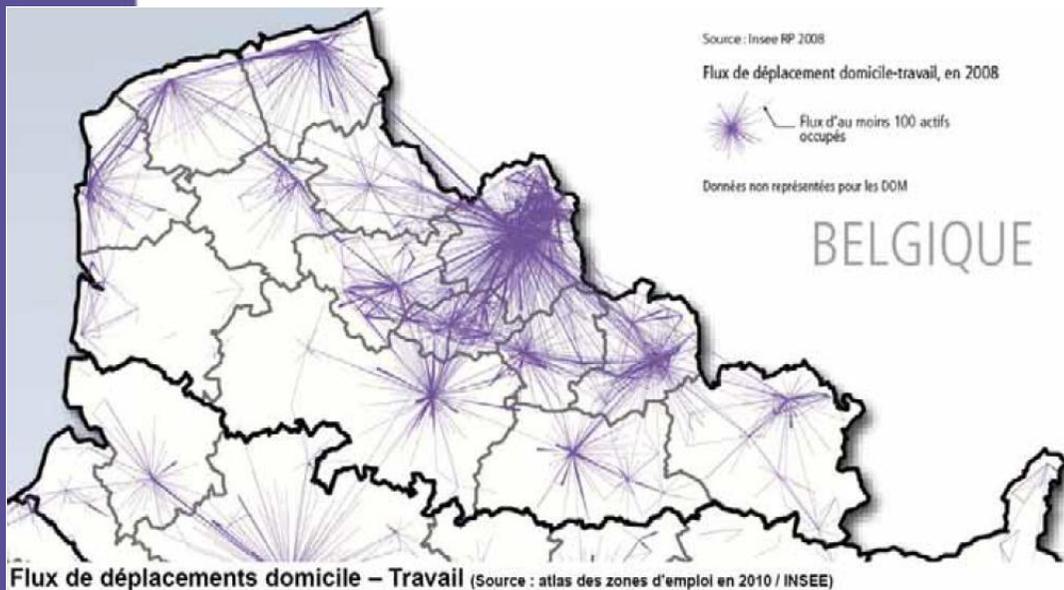
DREAL Nord-Pas de Calais
Service Déplacements Intermodalité et Infrastructures
Michel Leblanc



Un constat : l'aire métropolitaine de Lille est organisée suivant un système urbain multipolaire



Une Métropolisation générant une augmentation des déplacements



Forme urbaine multipolaire et diffuse

Dissociation des fonctions économiques et résidentielles

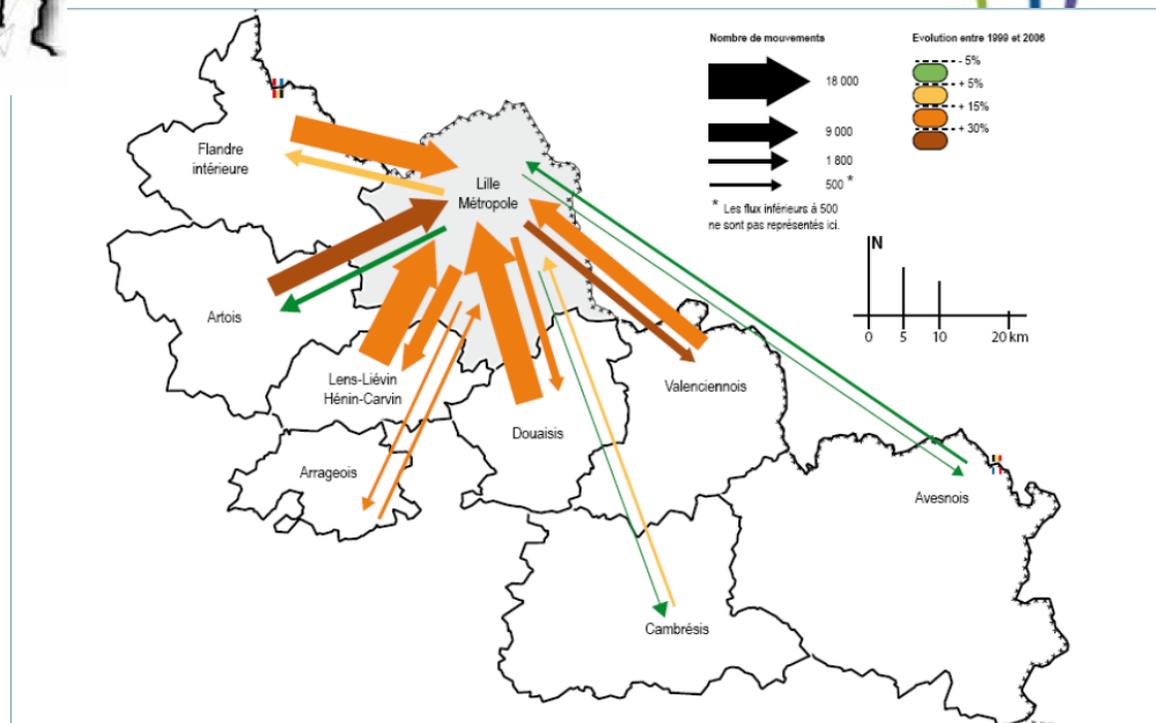
Métropolisation => augmentation des besoins de déplacements

Augmentation des distances domicile-travail

- 9,3km en 1999
- 10,3km en 2006

21km aller-retour par jour en moyenne

Usage de l'automobile prédominant



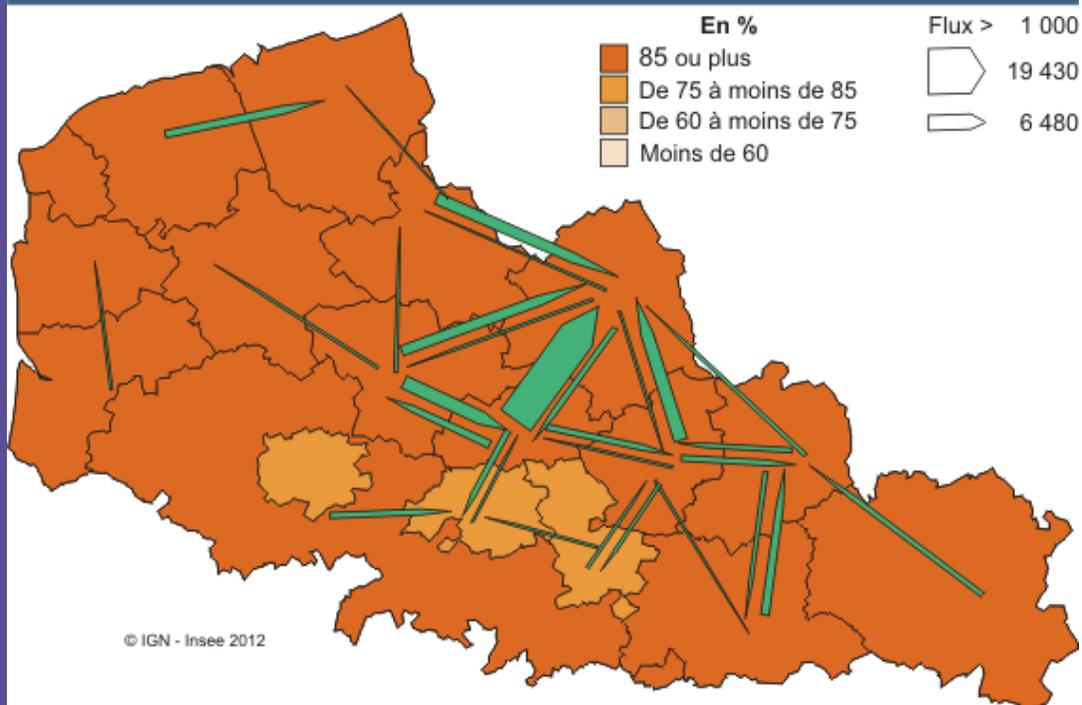
Évolutions des migrations alternantes

(Profils INSEE N° 110 – octobre 2012 – Les espaces du Nord-Pas-de-Calais – trajectoires, enjeux et devenir – connexions et interdépendances)



La reconversion économique a généré une demande de déplacements

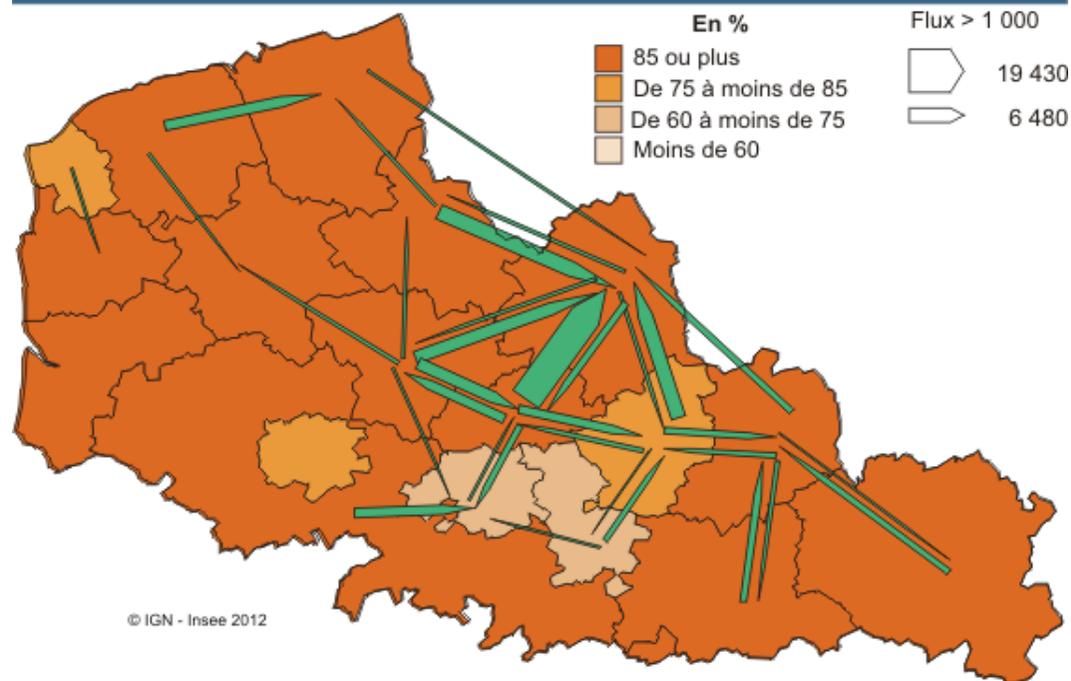
Carte 26 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 1975



Source : recensement de la population de 1975, exploitation complémentaire (Insee).

jusqu'en 1975, 85 % des actifs travaillaient à proximité de leur lieu d'habitat

Carte 27 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 1982

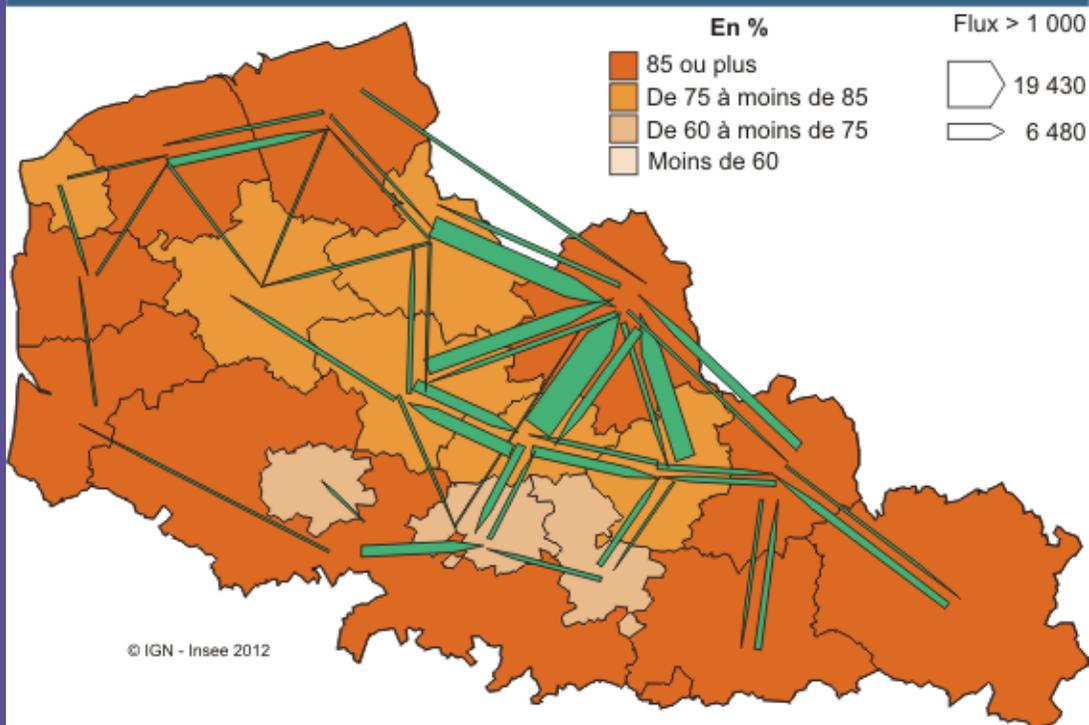


Source : recensement de la population de 1982, exploitation complémentaire (Insee).

En 1982 on constate, une tendance à l'éloignement des actifs de leur lieu d'habitat.

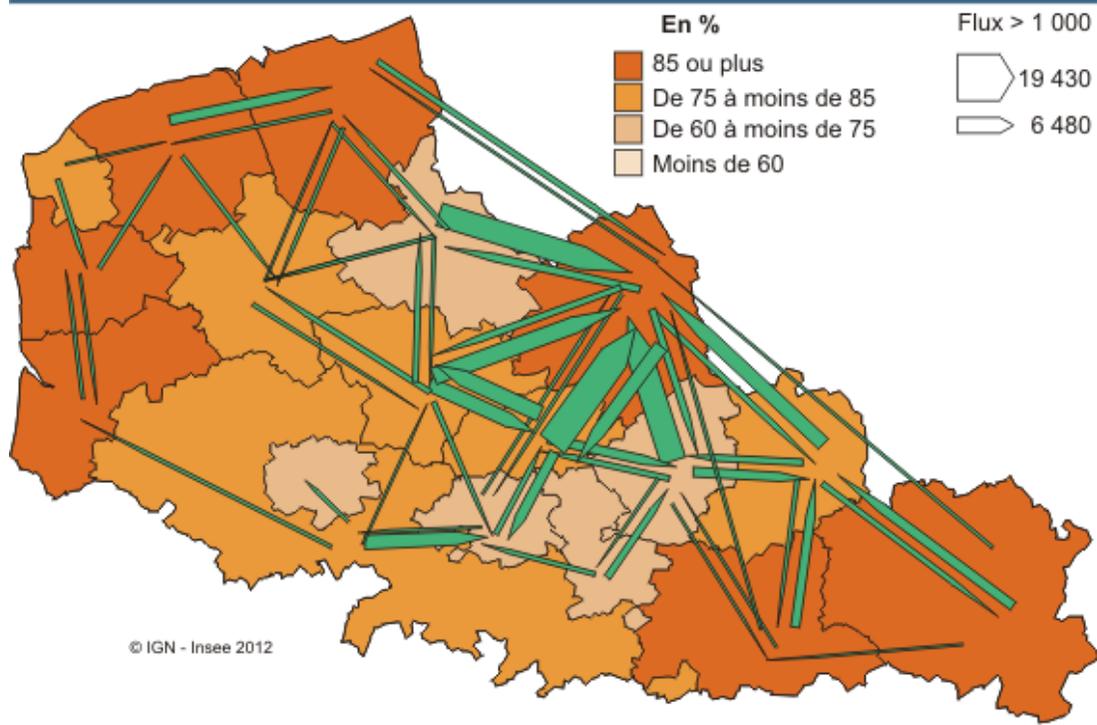
La mise en mouvement des territoires s'étend et s'accélère

Carte 28 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 1990



Source : recensement de la population 1990, exploitation complémentaire (Insee).

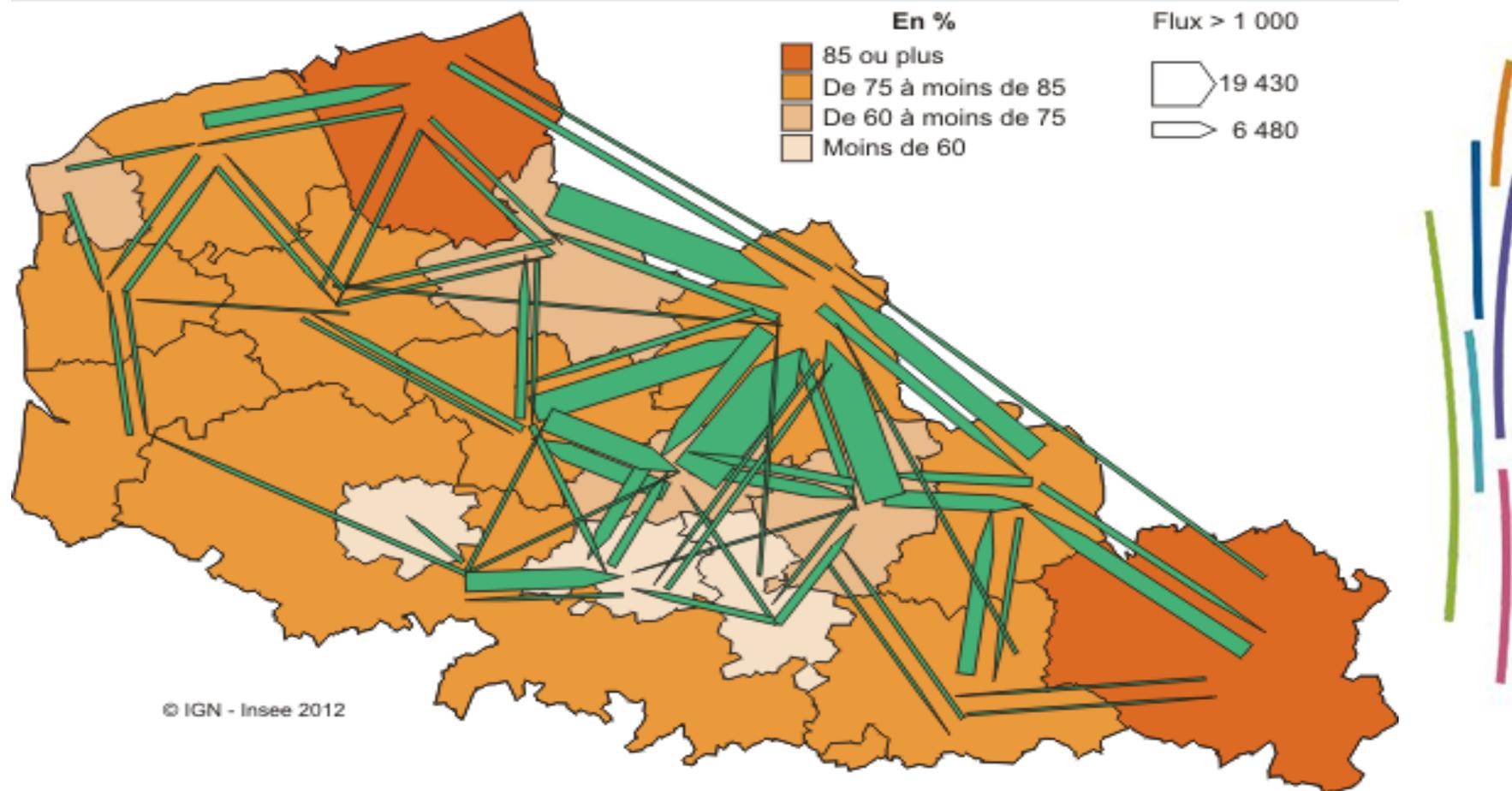
Carte 29 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 1999



Source : recensement de la population de 1999, exploitation complémentaire (Insee).

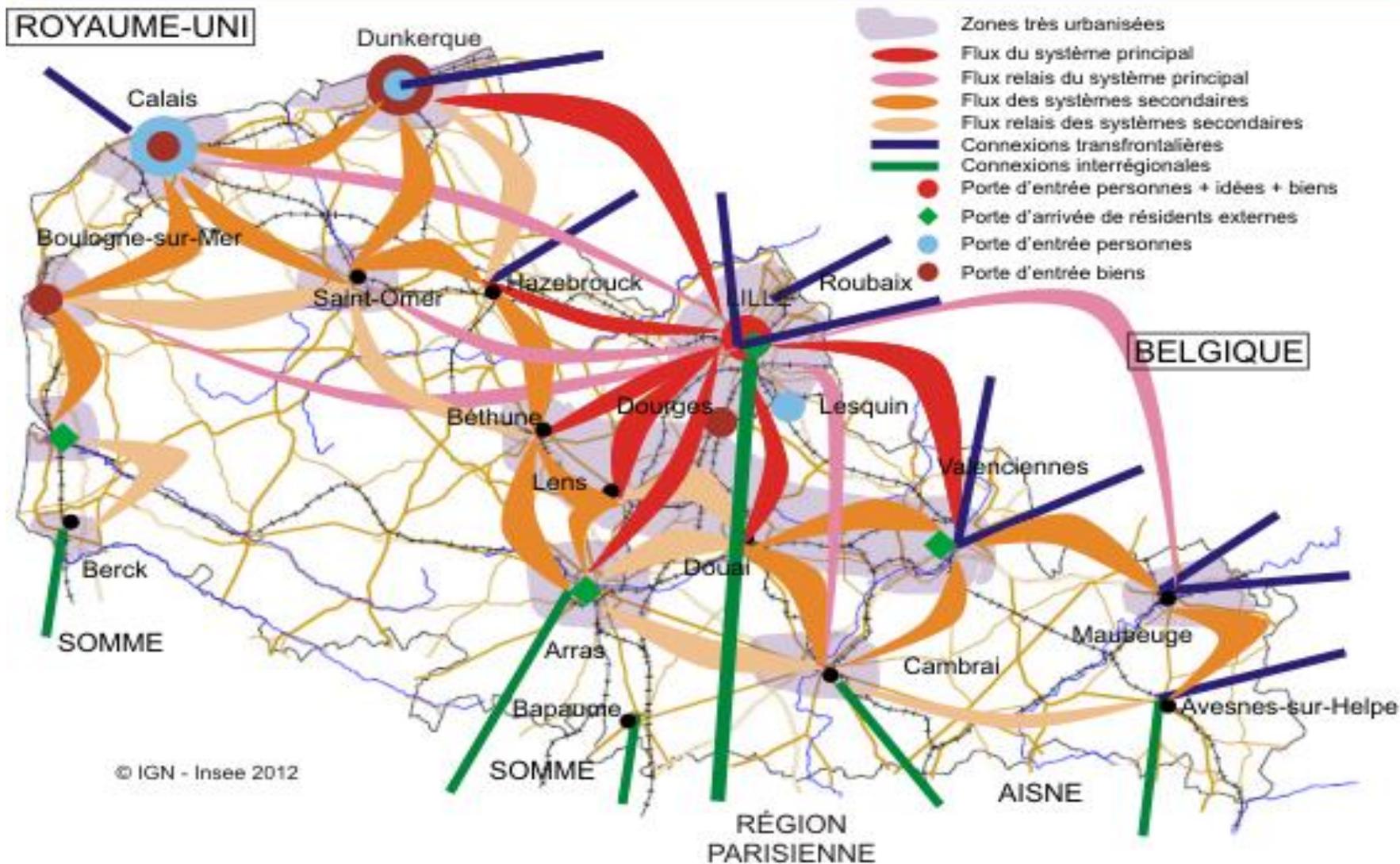
La mobilité pour le travail s'est généralisée en région autour de Lille et du Bassin minier

Carte 30 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 2008



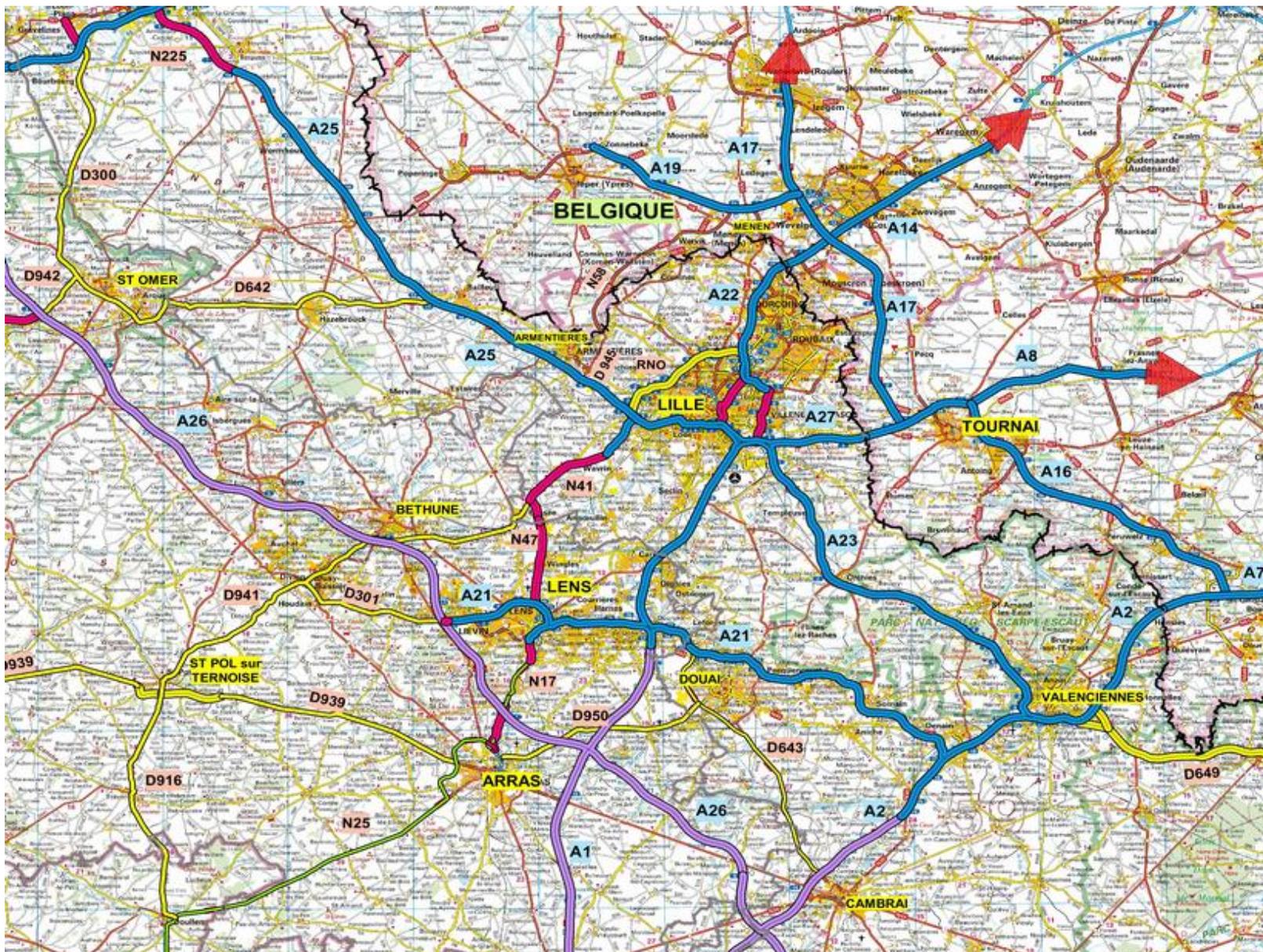
Source : recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire (Insee).

Carte 56 : Caractérisation des échanges entre les territoires régionaux

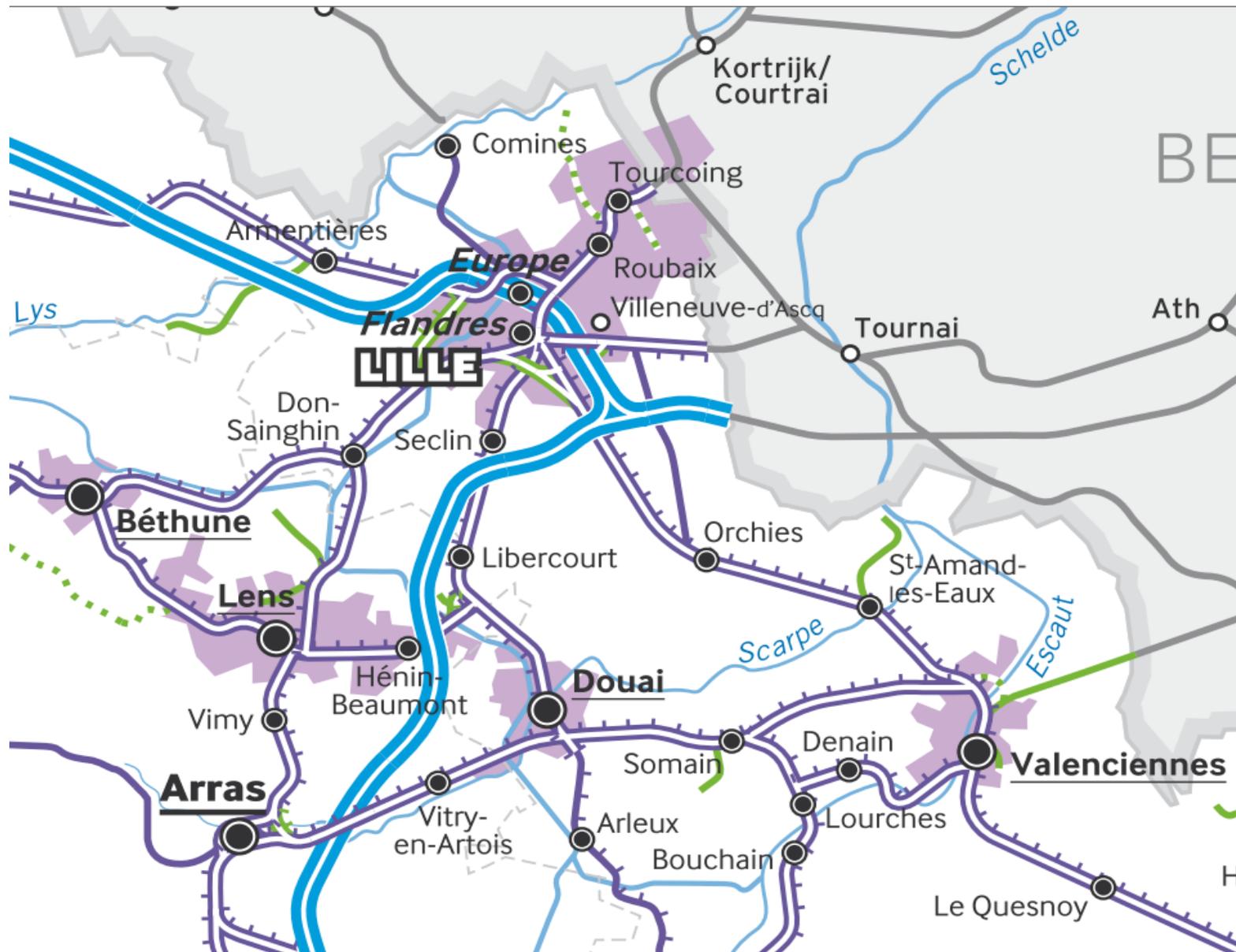


Source : Insee.

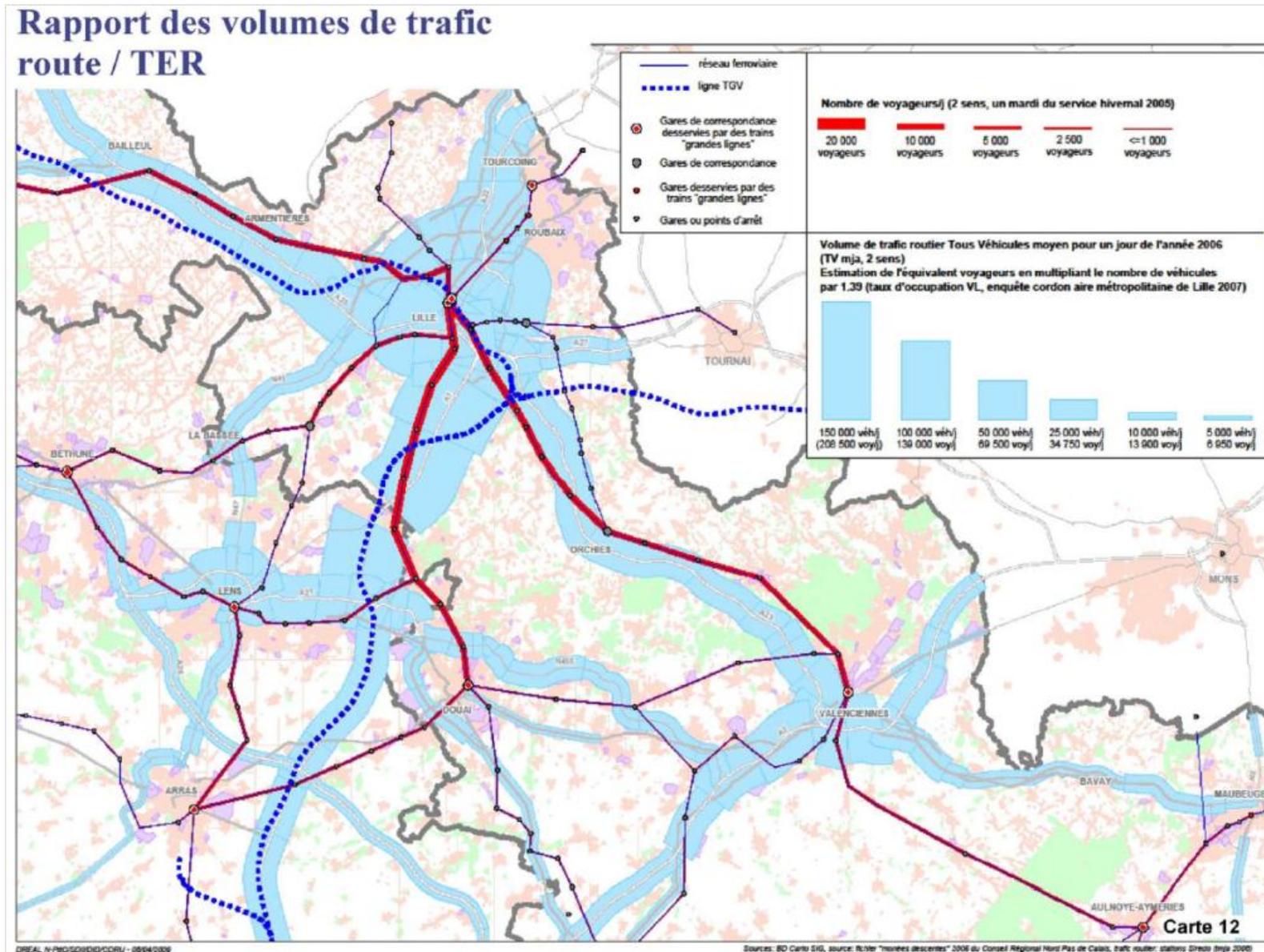
Un réseau autoroutier dense et gratuit dans le territoire de l'aire métropolitaine de Lille a favorisé les échanges entre territoires



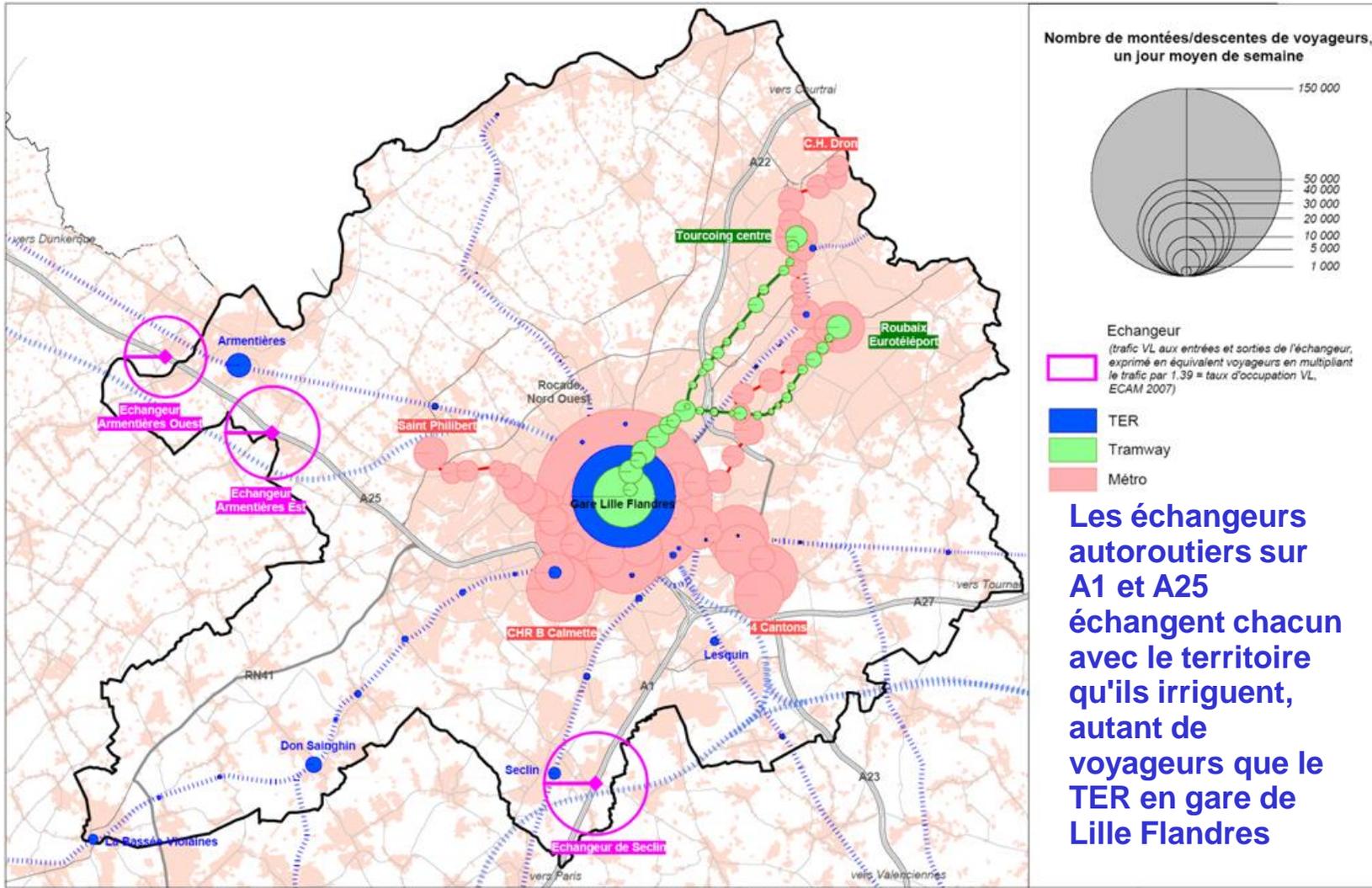
La région possède également un réseau ferroviaire important et maillé



une prédominance pour les déplacements en voiture plutôt qu'en train

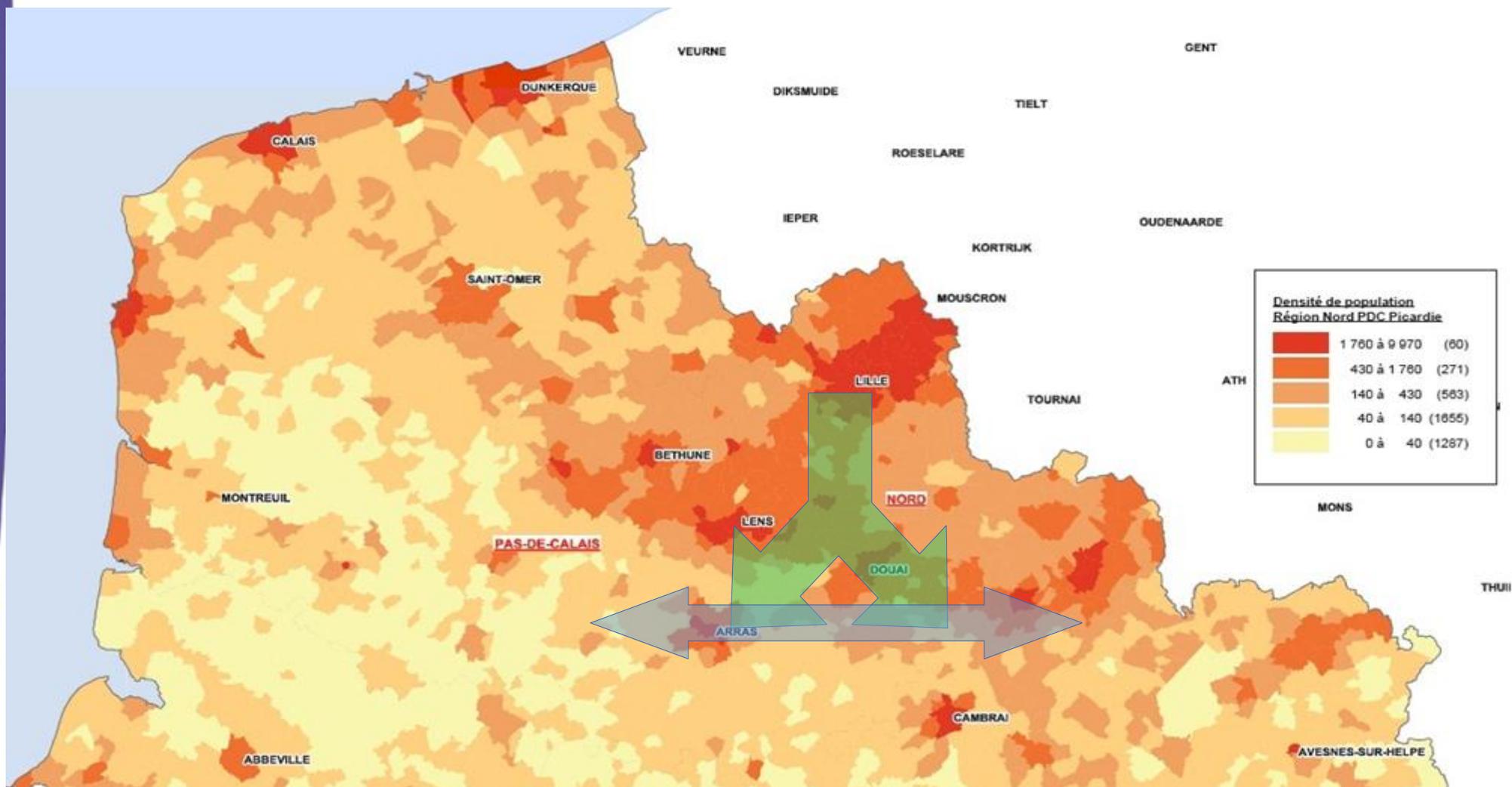


En approche de la métropole de Lille, le réseau autoroutier est fortement sollicité pour des déplacements locaux



Montées/descentes aux stations TER et entrées/sorties aux échangeurs de Seclin (A1) et Armentières Ouest (A25)

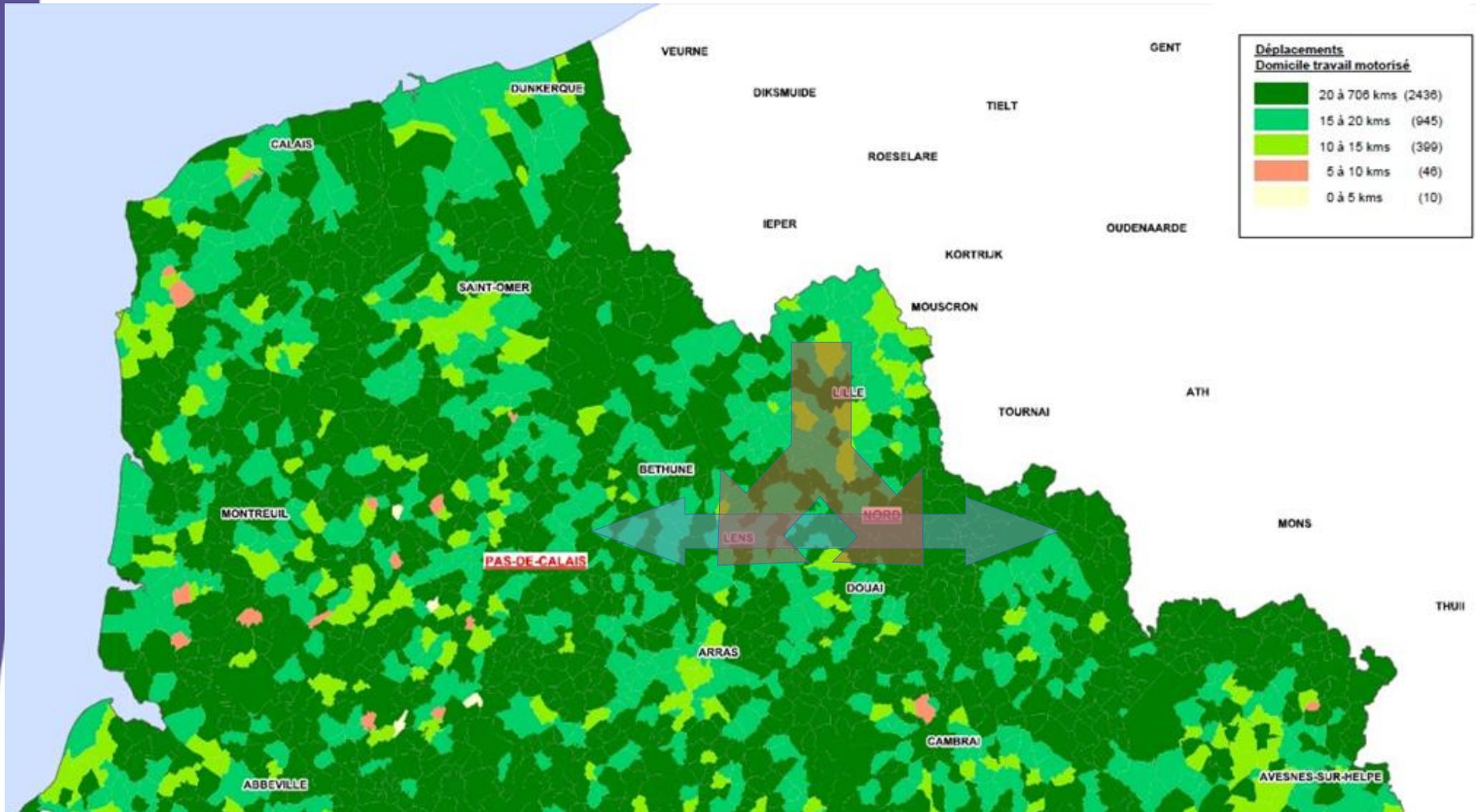
Une densité urbaine favorable à un développement d'une armature de transport collectif à haut niveau de service



Objectifs :

- .Relier les pôles urbains à Lille
- .Développer des liaisons entre pôles urbains dans le bassin minier
- .Assurer un maillage cohérent entre les transports urbains et le réseau ferré
- .Aménager le territoire autour de cette armature de transport à haut niveau de service

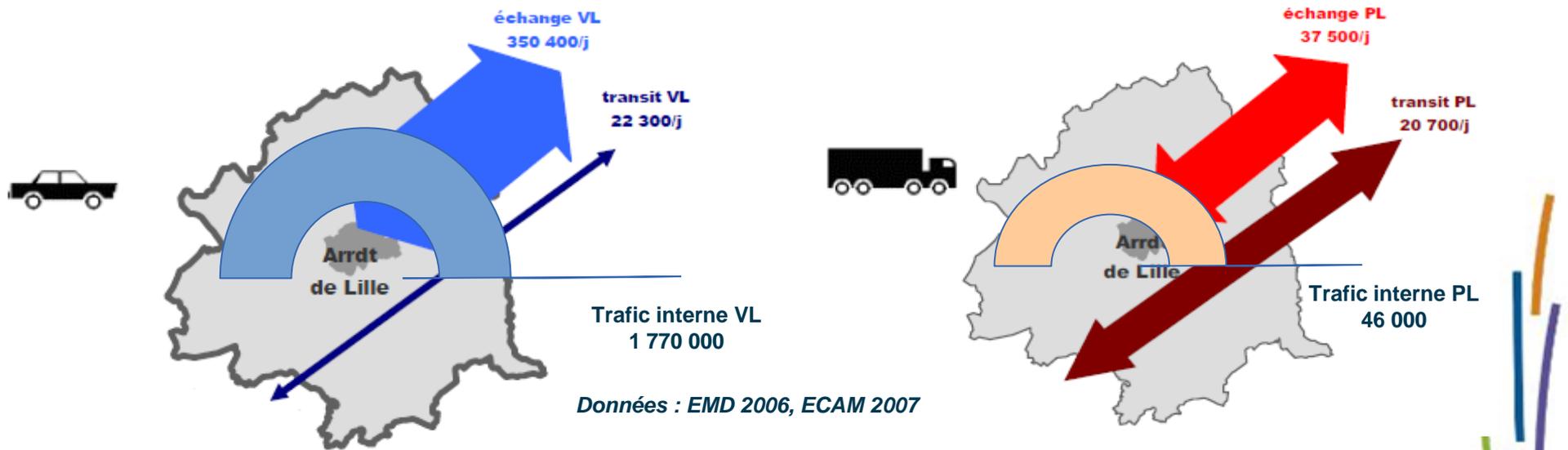
Une forte proportion de distances moyennes de 15 à 20 km pour lesquelles concurrencer la voiture demande une politique volontariste



Éléments de caractérisation de l'usage du réseau autoroutier



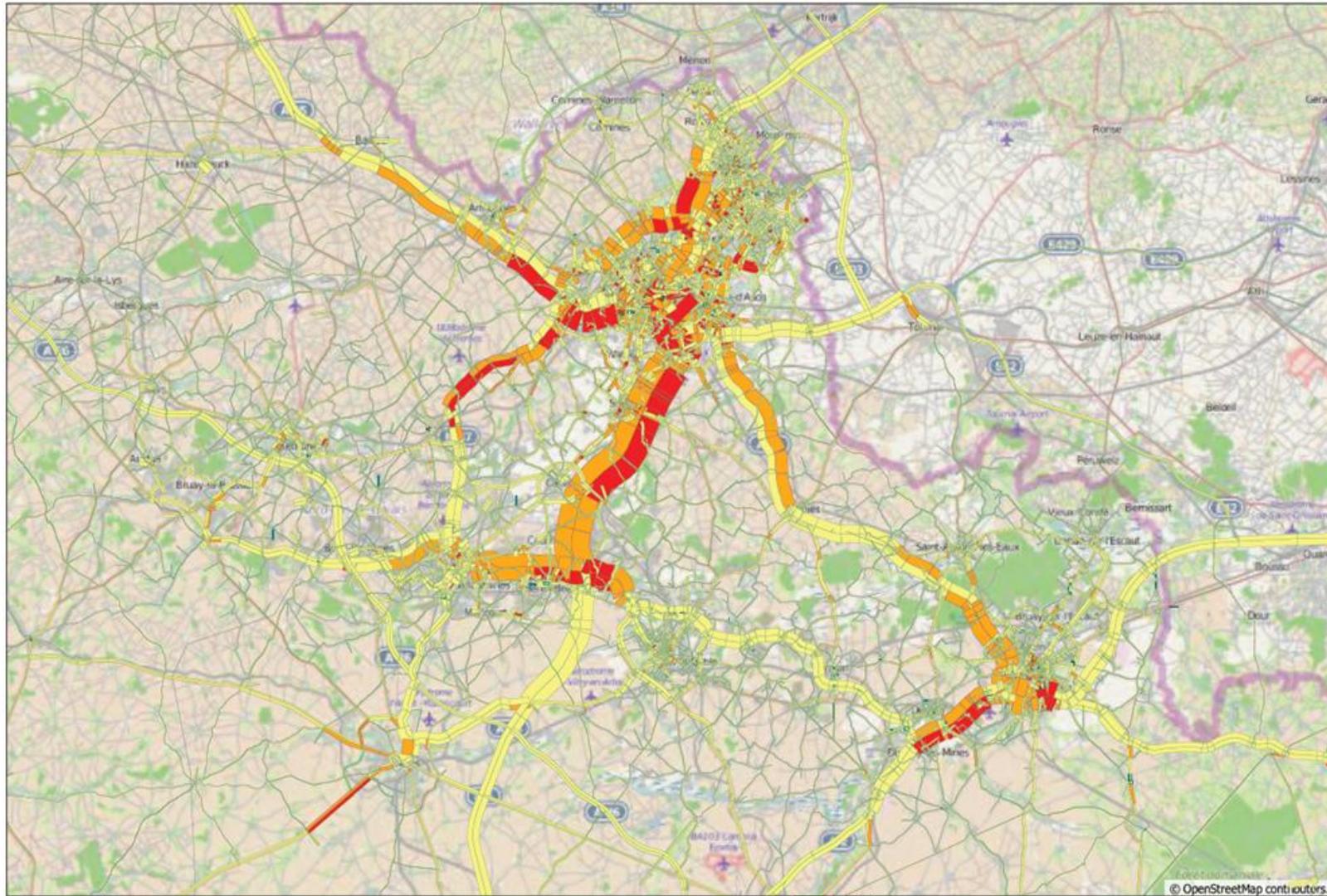
Un réseau autoroutier très sollicité pour des échanges internes à l'agglomération lilloise



- Les fonctions de desserte interne de l'agglomération lilloise, d'échanges avec l'agglomération et de transit sont assurées par le même réseau.
- **99% des VL et 79% des PL partent et/ou viennent de l'aire métropolitaine.**

Un réseau autoroutier avec des zones de congestion en progression

Congestion des accès à la métropole Lilloise à l'heure de pointe du matin

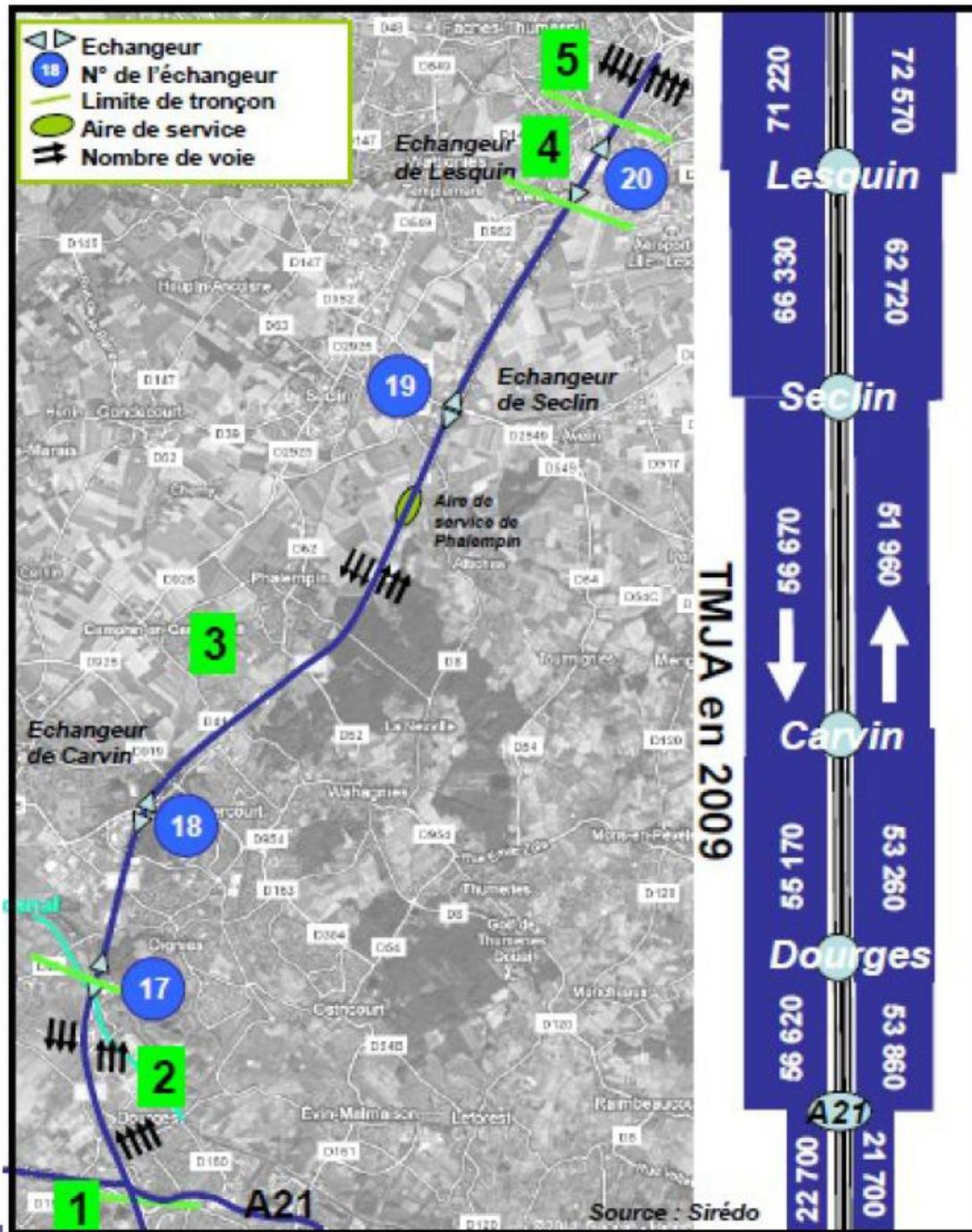


REGI-Traffic Matrices Cordon 2011 Mars 2015
Scénario 2: VO réseau actuel (REGI) MAF2011A (congestion)
Date : 2015-03-27
Source : DRE.A.L.J / S.D.11 / C.D.R.U. / A.M. (andrénortreux)

© OpenStreetMap contributors.
Echelle des charges :
0 1000 2000 3000 4000 5000



Montée en charge du trafic sur l'A1



Entre Lesquin et Lille, l'A1 supporte 150 000 véhicules/jour. 72 % viennent ou partent de l'arrondissement de Lille

Au Nord de Lequin, il y a 20 000 Véhicules de plus sur l'A1.

Au Nord de Seclin, il y a 20 000 Véhicules de plus sur l'A1.

Entre l'A21 et Phalempin :
Les échanges avec Dourges et Carvin sont équilibrés : le trafic de l'autoroute A1 est de 110 000 Véhicules par jour.

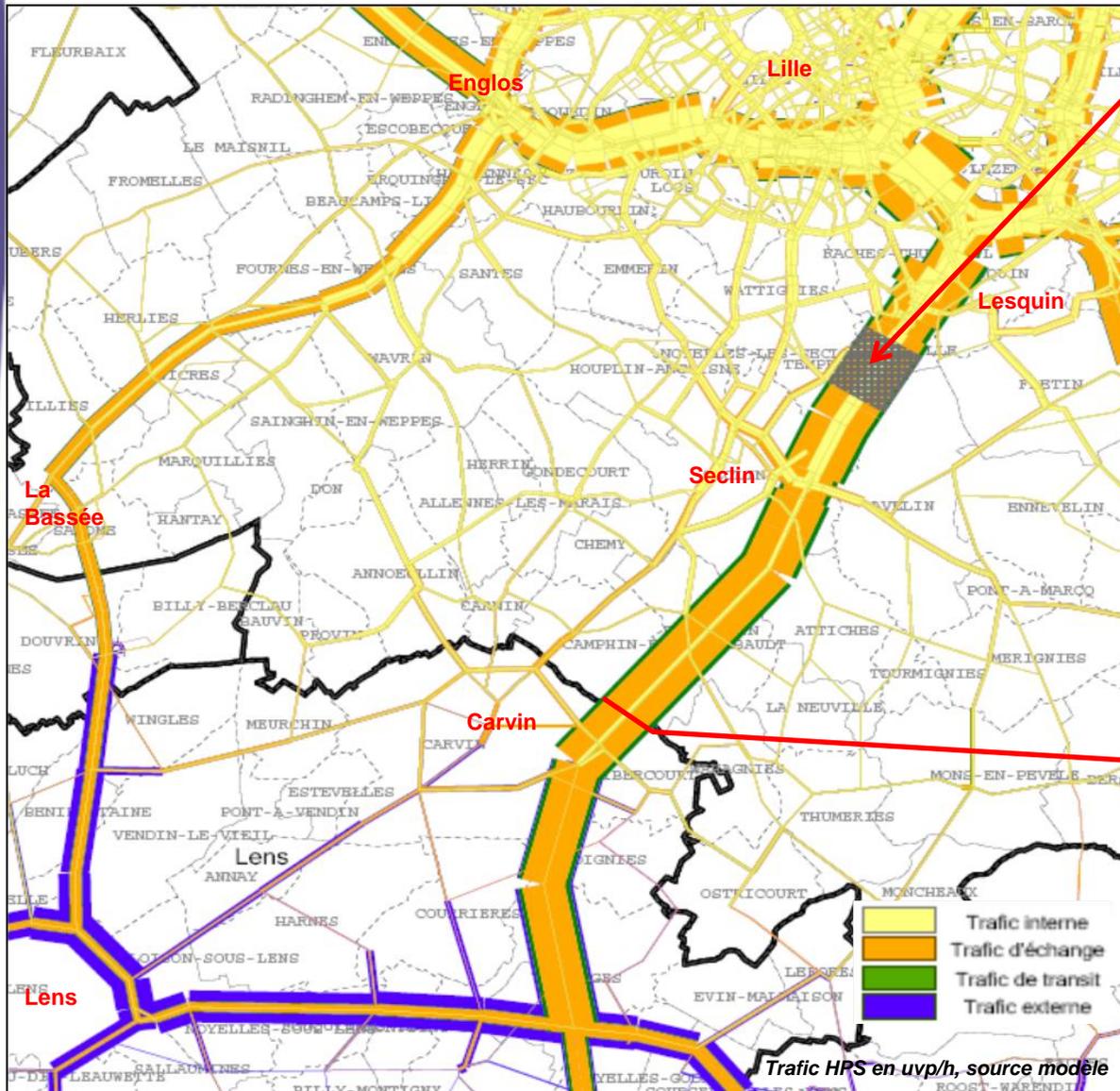
Au Nord de l'A21, il circule 110 000 véhicules par jour

Au Sud de l'A21 : il ne circule que 45 000 Véhicules.



Qui circule sur l'autoroute A1 ?

Entre Seclin et Lesquin, 1/3 du trafic de A1 est interne à l'agglomération de Lille, et 1/3 est issu du bassin minier



Les trafics de transit, d'échange et internes à l'arrondissement de Lille

A hauteur de Templemars

Fonction de l'autoroute A1 en milieu urbain entre Seclin et Fâches Thumesnil (à l'heure de pointe du soir):	Part
Interne arrondissement de Lille	27%
Relations Arrondissement de Lille - SCOT Lens-Lievin-Hénin-Carvin	22%
Relations Arrondissement de Lille - SCOT Grand Douaisis	11%
Relations Arrondissement de Lille - France Hors Région	11%
Relations Arrondissement de Lille - Arrondissement d'Arras	8%
Relations Arrondissement de Lille - reste de la Région	7%
Transit arrondissement de Lille	14%
Autres	1%
Total	100%

33%

Trafic HPS en uvp/h, source: modèle de trafic

A hauteur de Phalempin:

La moitié du trafic PL recensé en limite d'arrondissement est en transit

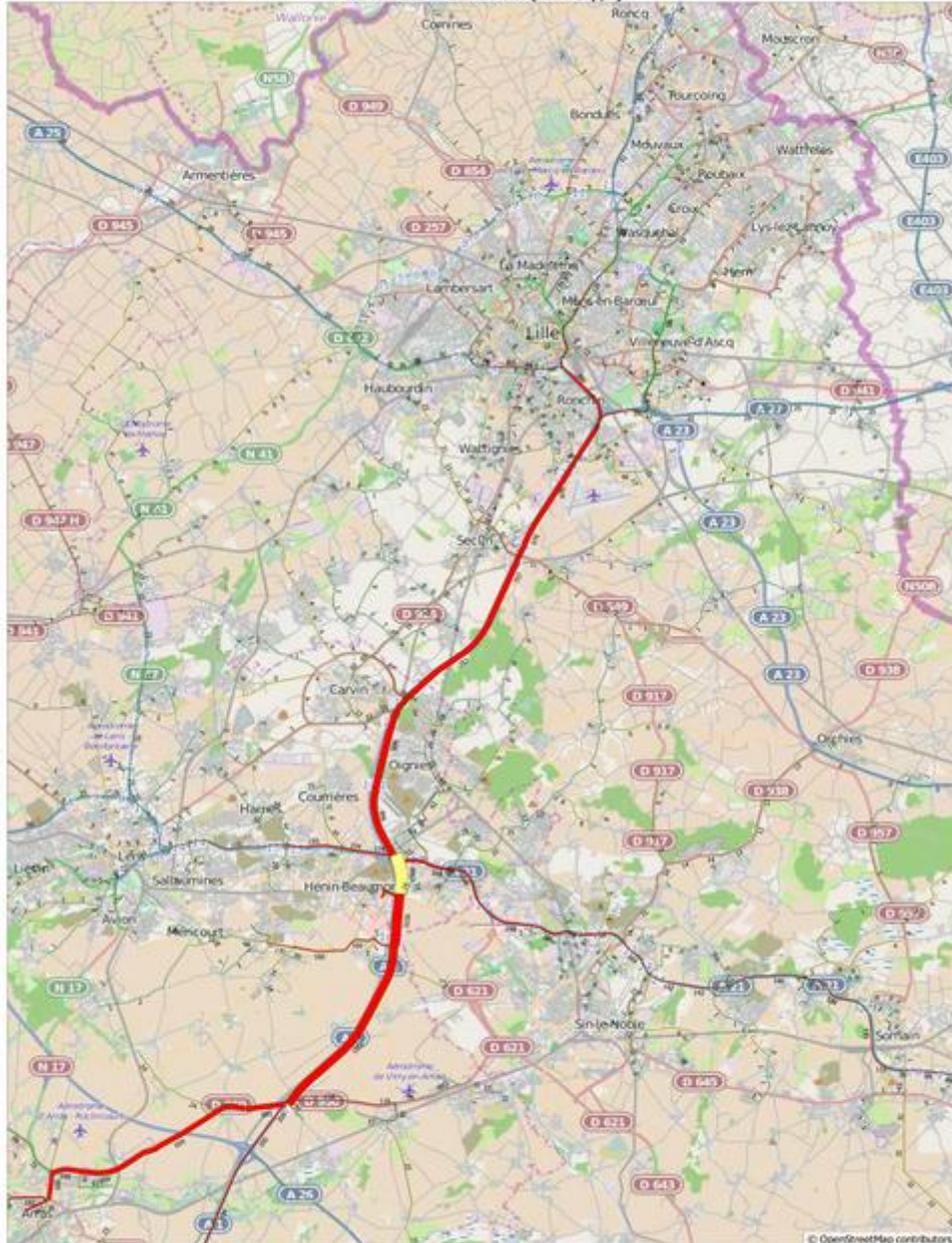
	VL	PL	Total
Echange	84 500	13 470	97 970
Transit	8 900	14 110	23 010
Total	93 400	27 580	120 980

Trafic mjo en véh/, source ECAM 2006

Où se rendent les usagers qui circulent sur l'A1 entre Arras et Dourges

entre Dourges et Carvin?

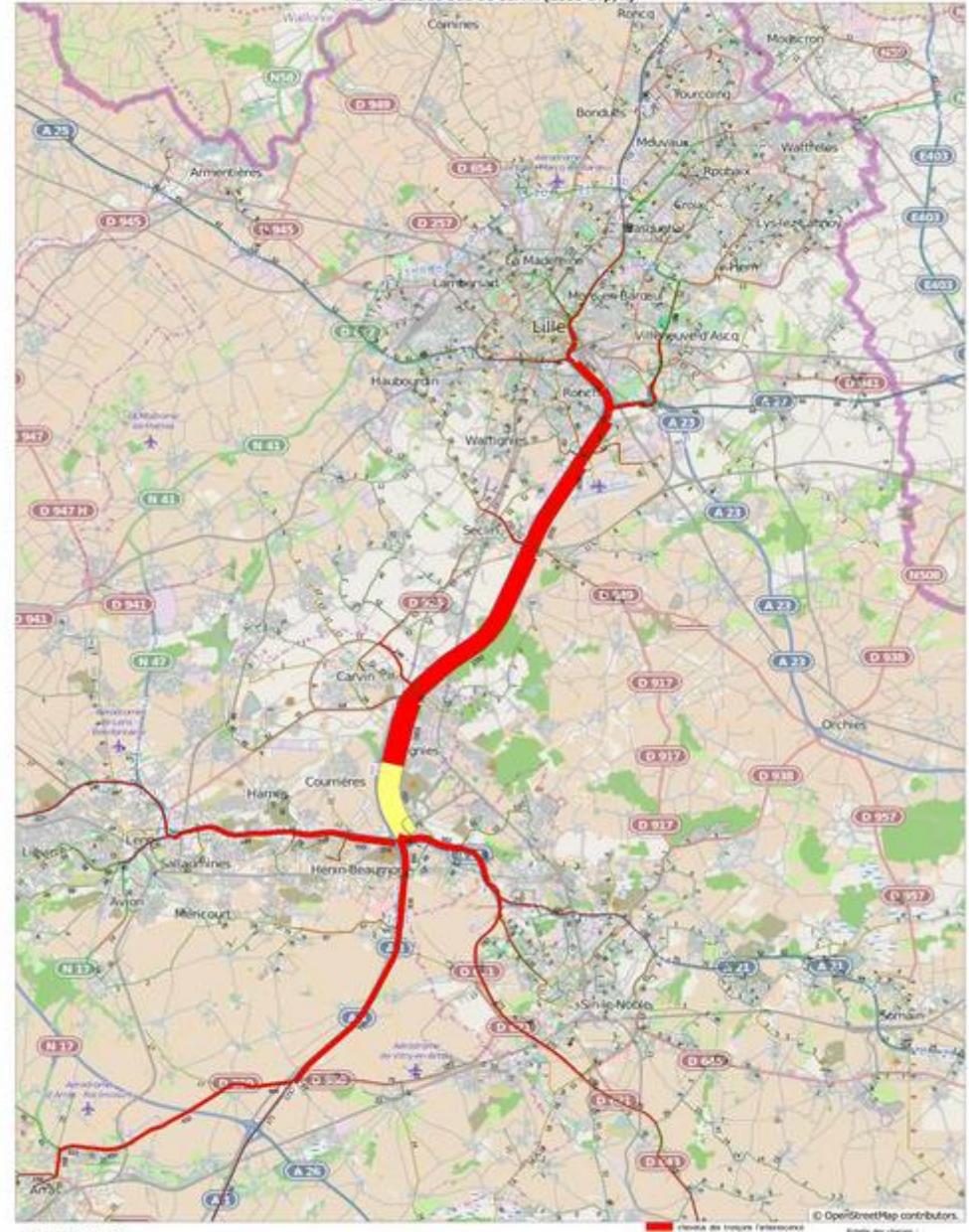
Réseau actuel : Arborences des déplacements Domicile-Travail à l'heure de pointe du matin
A1 vers Lille au Sud de A21 (1568 uvp/h)



RSMA-ICD160 Septembre 2014
Schéma de transport (T) - PLAN 2006 (Plan 2006) - Groupe Secteur
Date : 2013-09-04
Source : DREAL / S21 / CDA2 / Anis (admission)

© OpenStreetMap contributors
Schéma de transport (T) - PLAN 2006 (Plan 2006) - Groupe Secteur
Date : 2013-09-04
Source : DREAL / S21 / CDA2 / Anis (admission)

Réseau actuel : Arborences des déplacements Domicile-Travail à l'heure de pointe du matin
A1 vers Lille au Sud de Carvin (2855 uvp/h)



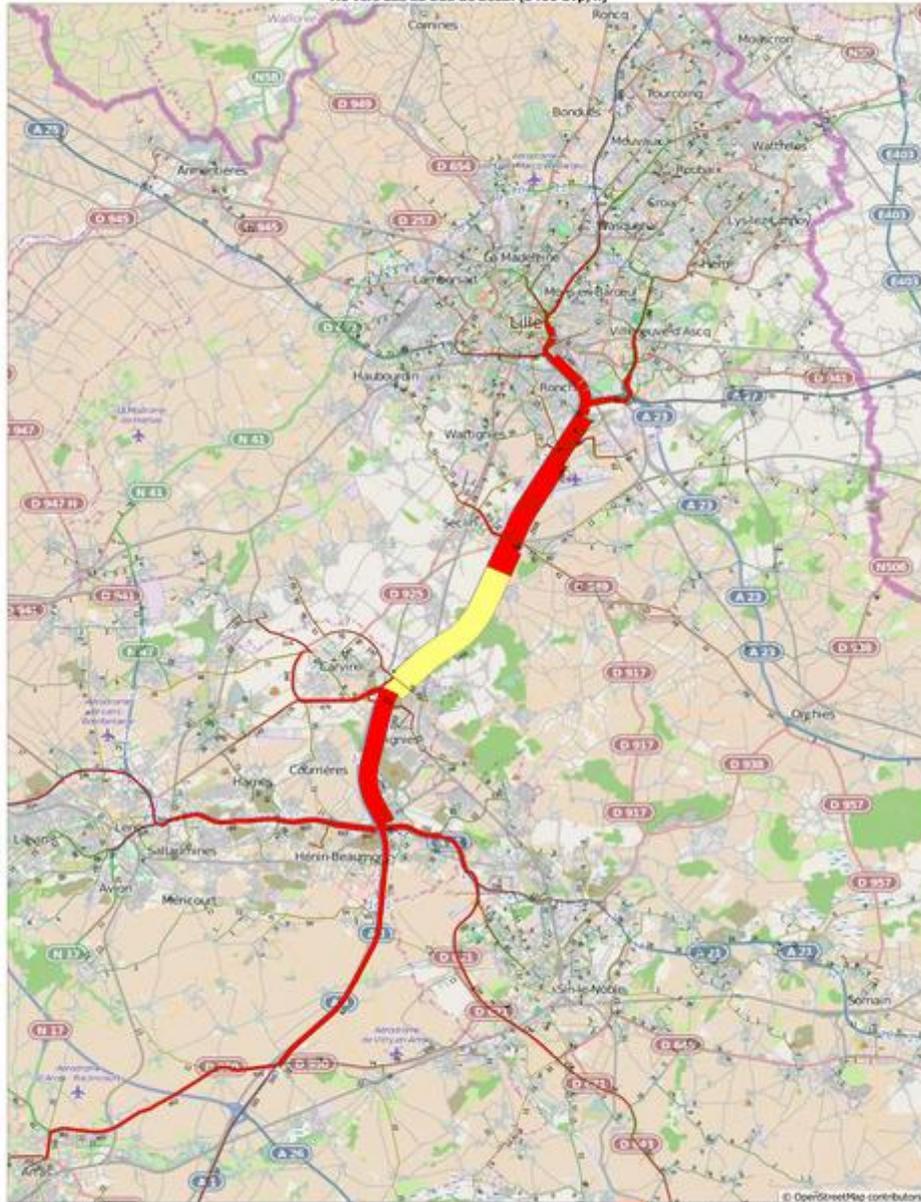
RSMA-ICD160 Septembre 2014
Schéma de transport (T) - PLAN 2006 (Plan 2006) - Groupe Secteur
Date : 2013-09-04
Source : DREAL / S21 / CDA2 / Anis (admission)

© OpenStreetMap contributors
Schéma de transport (T) - PLAN 2006 (Plan 2006) - Groupe Secteur
Date : 2013-09-04
Source : DREAL / S21 / CDA2 / Anis (admission)

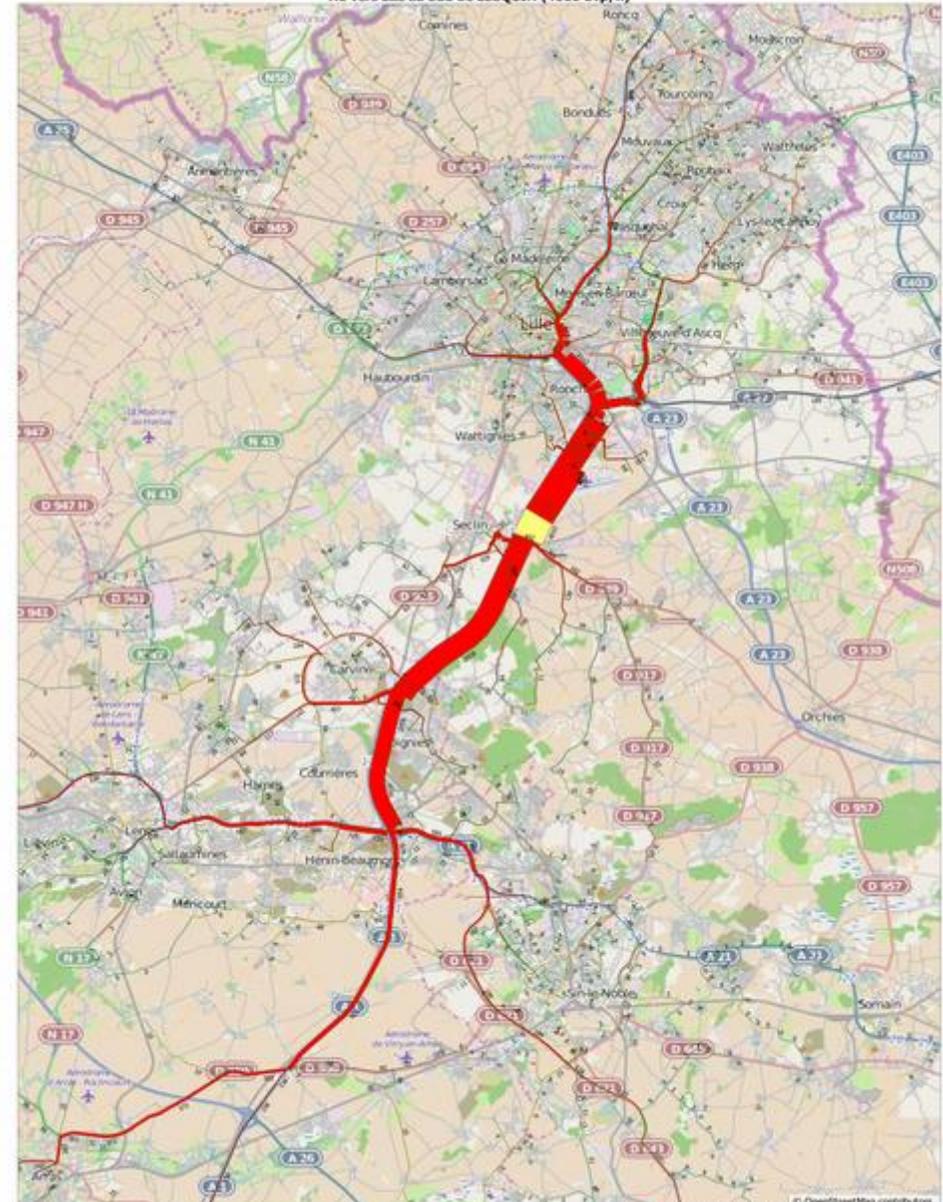
Où se rendent les usagers qui circulent sur l'A1 entre Carvin et Seclin ?

entre Seclin et Lesquin ?

Réseau actuel : Arborescences des déplacements Domicile-Travail à l'heure de pointe du matin
A1 vers Lille au Sud de Seclin (3400 uvp/h)



Réseau actuel : Arborescences des déplacements Domicile-Travail à l'heure de pointe du matin
A1 vers Lille au Sud de LESQUIN (4010 uvp/h)



OSM, 2014, Septembre 2014
Système de coordonnées géographiques : Pseudo-Cylindrique
Date : 2014-09-14
Source : SIA/SIA/SIA / CDRG / Ane / www.openstreetmap.org

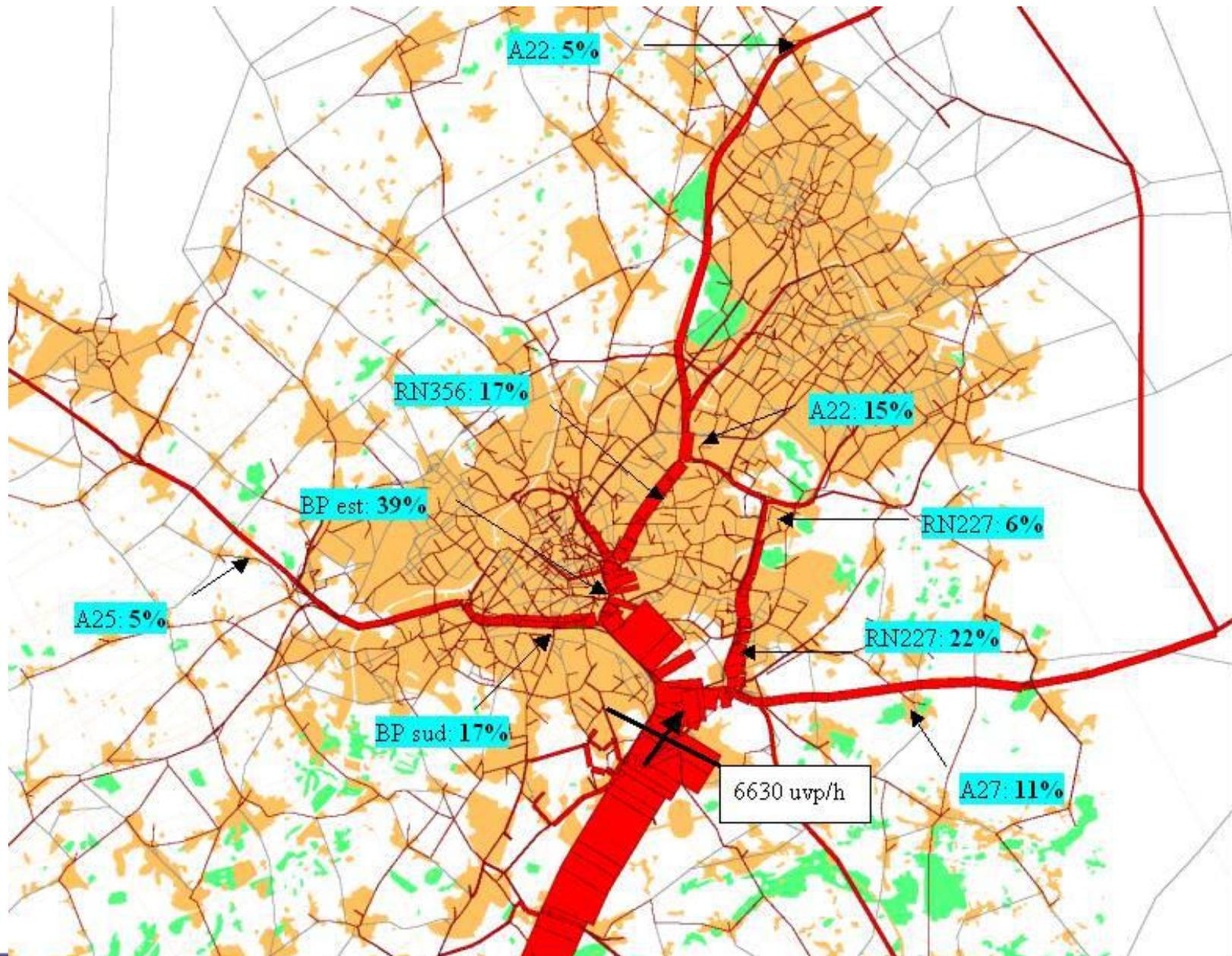
Chemin des trajets l'arborescence
trajets de l'arborescence
Échelle des charges : 0 100 200 300

OSM, 2014, Septembre 2014
Système de coordonnées géographiques : Pseudo-Cylindrique
Date : 2014-09-14
Source : SIA/SIA/SIA / CDRG / Ane / www.openstreetmap.org

Chemin des trajets l'arborescence
trajets de l'arborescence
Échelle des charges : 0 100 200 300

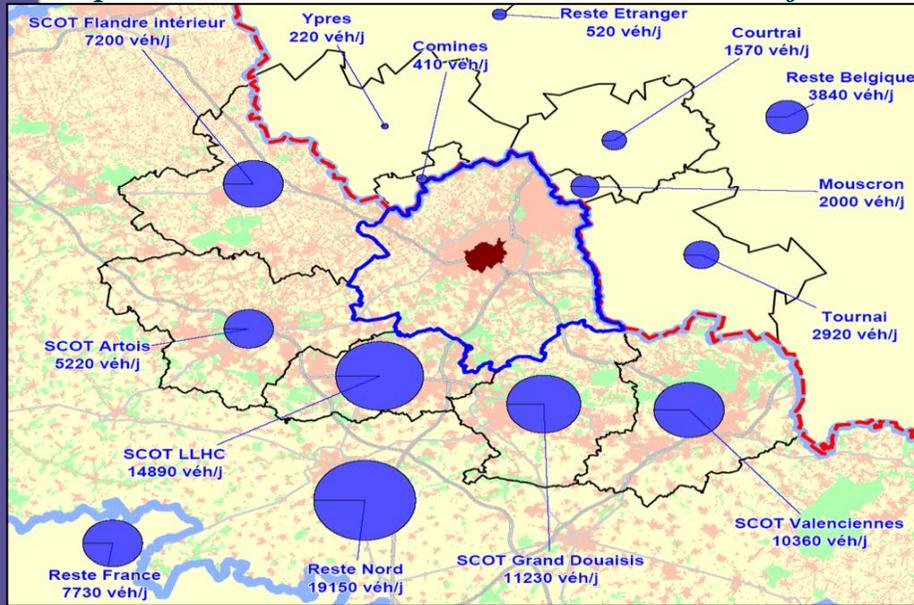
Superposition des fonctions sur le réseau routier national:

Arborescence du trafic sur A1 vers Lille au niveau de Fâches pendant l'heure de pointe du soir: le trafic se diffuse en grande partie dans la métropole

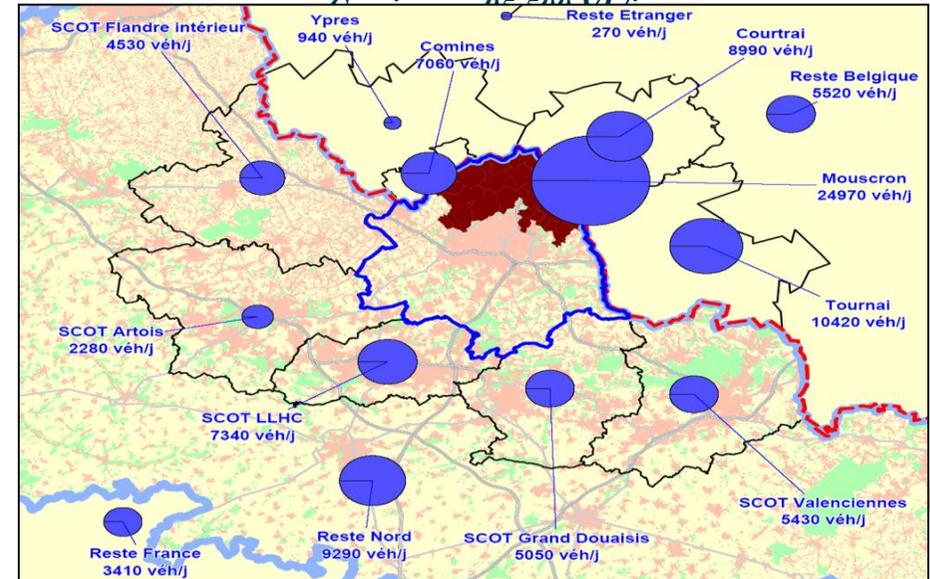


Origine des échanges sur la métropole Lilloise

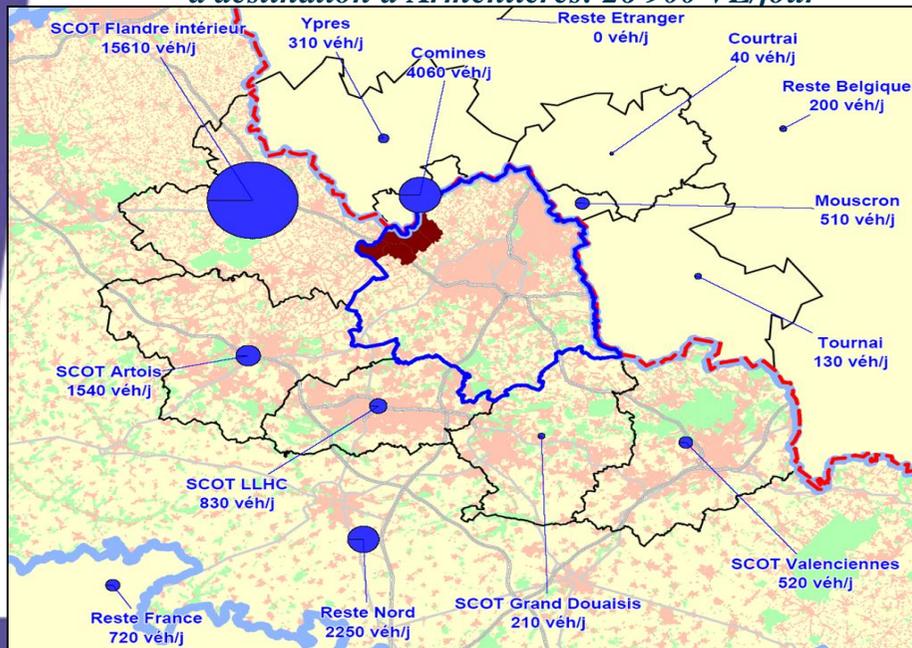
Répartition des déplacements d'échanges des VL en provenance ou à destination de Lille: 87 200 VL/jour



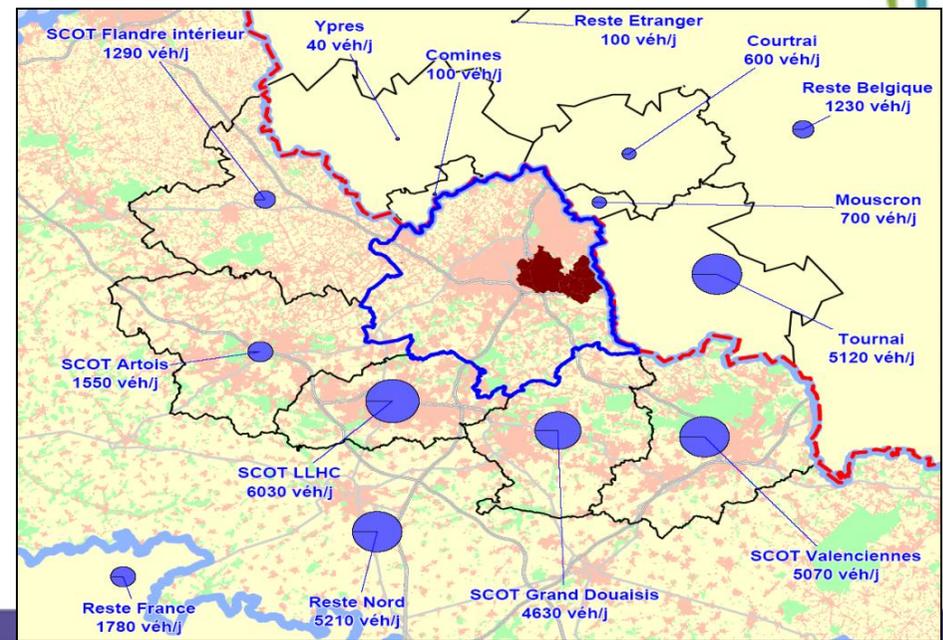
Répartition des déplacements d'échanges des VL en provenance ou à destination des zones de Roubaix et Tourcoing (ville et banlieue) et de Lille Métropole: 205 500 VL/jour



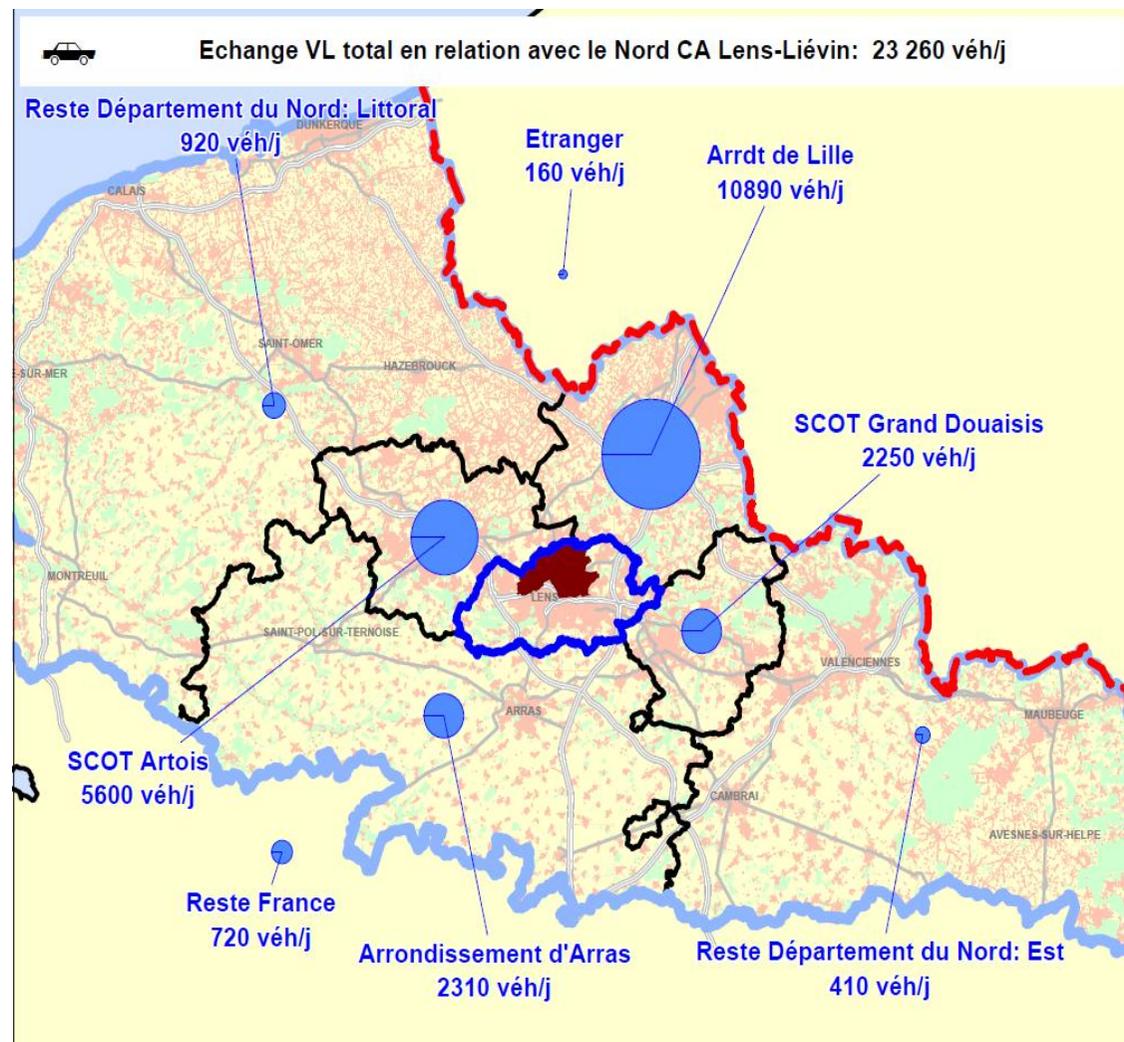
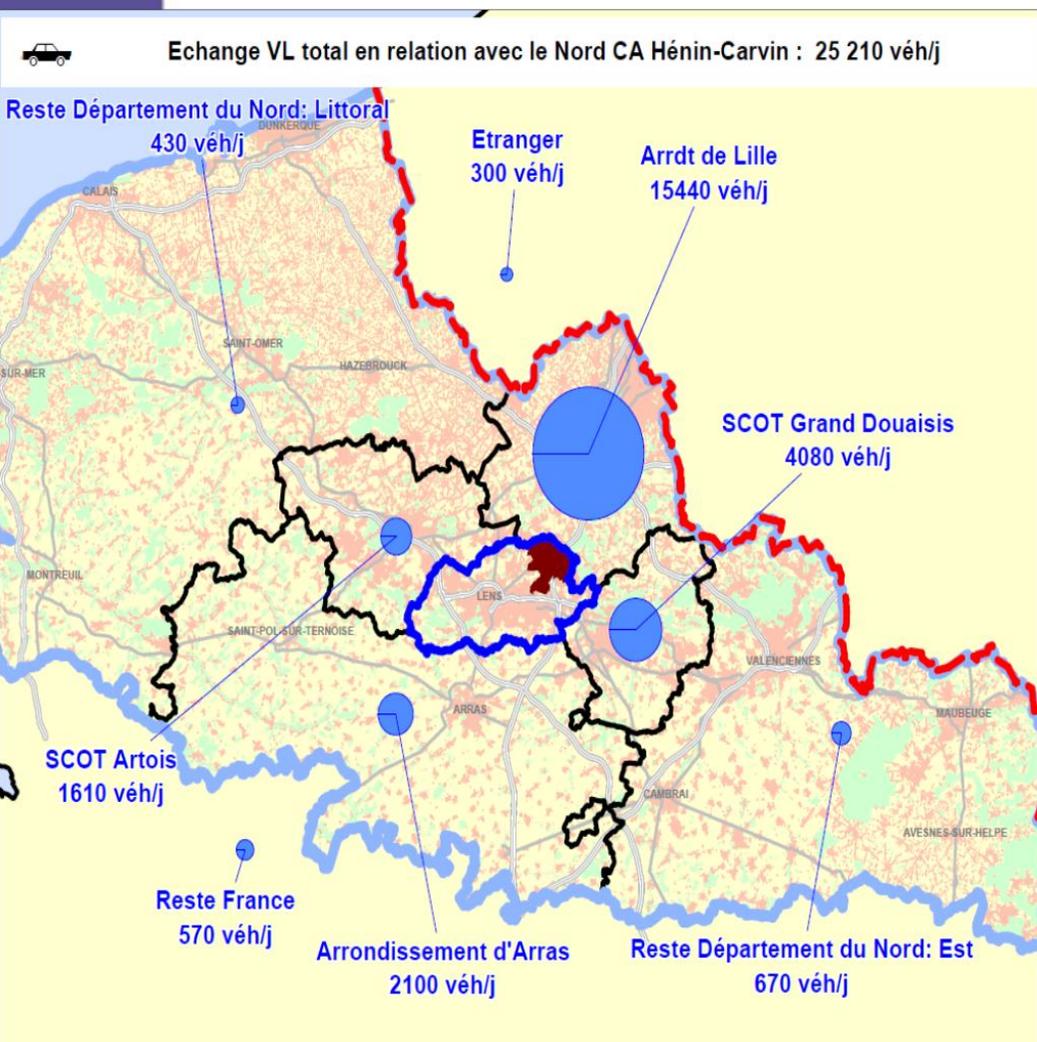
Répartition des déplacements d'échanges des VL en provenance ou à destination d'Armentières: 26 900 VL/jour



Répartition des déplacements d'échanges des VL en provenance ou à destination de la banlieue Est de Lille : 33 400 VL/jour



Origine des échanges dans l'agglomération de Lens

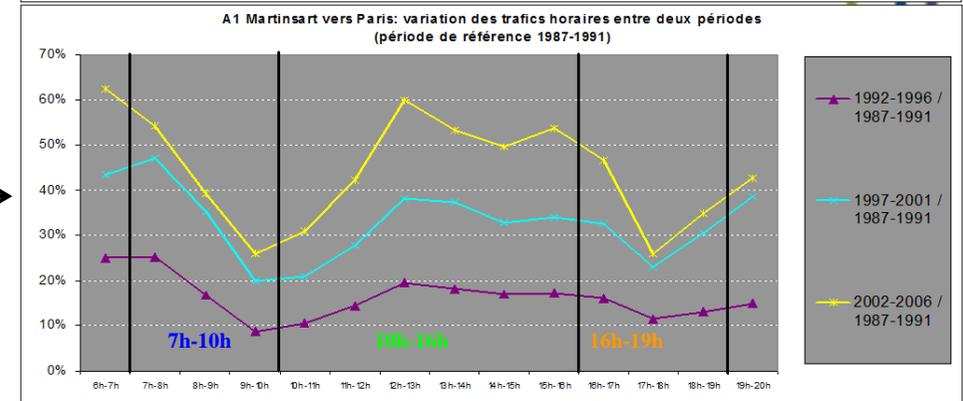
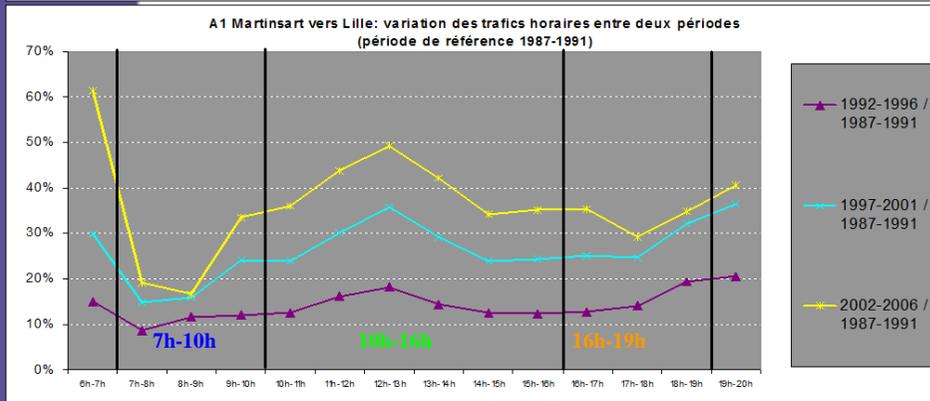
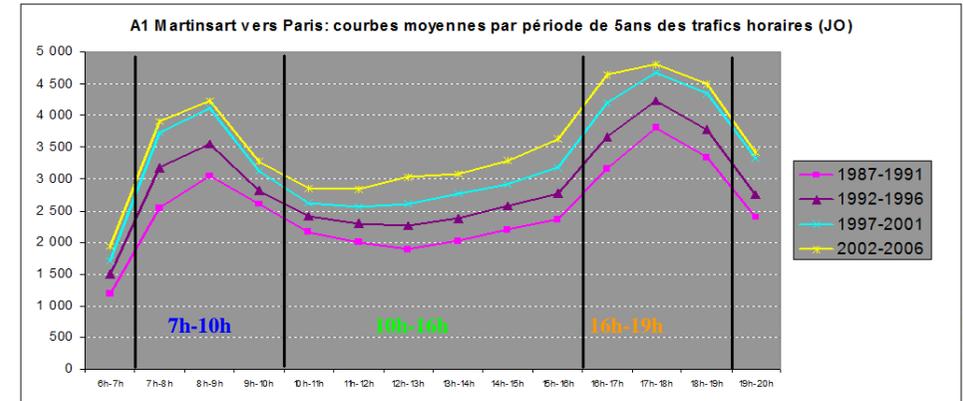
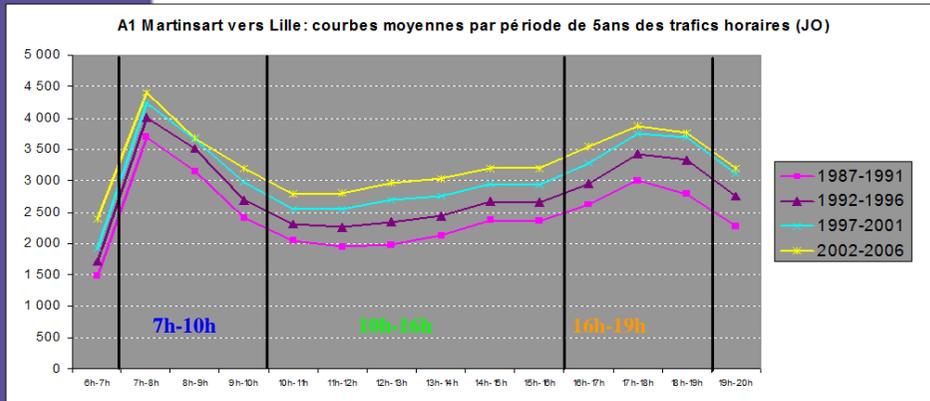


Diagnostic du fonctionnement de l'autoroute A1

A1 à Martinsart:

Aux heures de pointe, l'autoroute atteint son seuil de saturation avec 20% de Poids lourds

La période de pointe du matin et du soir s'élargit progressivement à la journée complète.



De Paris vers Lille

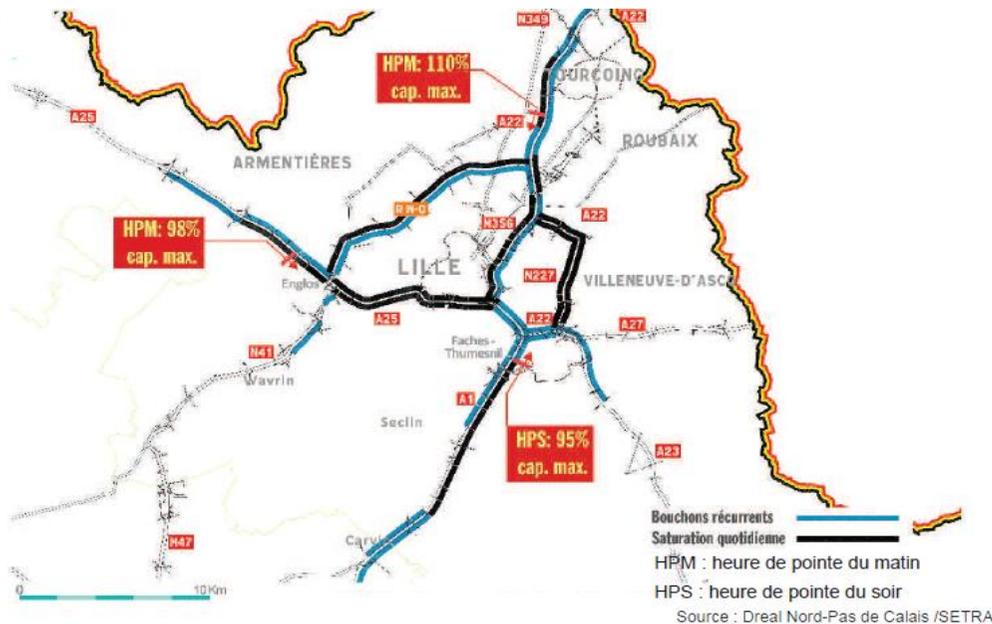
De Lille vers Paris

Répartition et évolution du trafic horaire : exemple de l'A1 à Martinsart

Principe :

Détermination des courbes horaires moyennes (jour ouvrable entre 6h et 20h) des trafics tous véhicules par période de 5 ans : « 1987-1991 » ; « 1992-1996 » ; « 1997-2001 » ; « 2002-2006 » (graphiques du haut) et calcul des évolutions (en %) des trafics pour chaque tranche horaire par rapport à ceux de la période de référence « 1987-1991 » (graphiques du bas).

Un réseau routier qui atteint ses limites



La saturation du réseau est en cours de généralisation

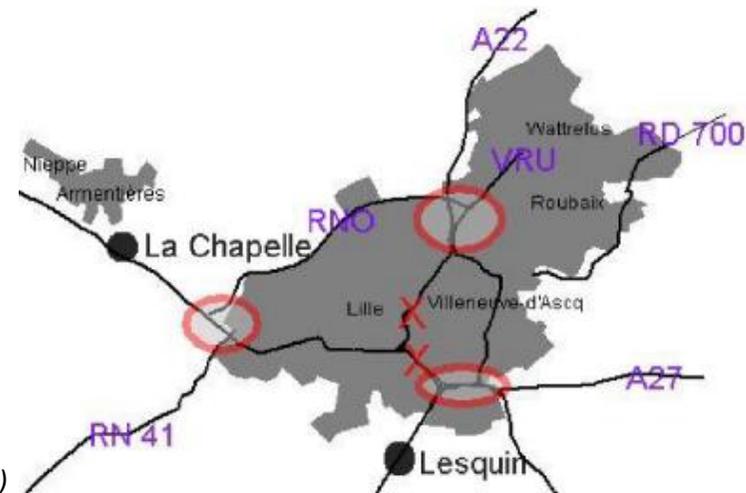
La saturation est essentiellement le fait des VL

La saturation s'accroît : 8min/jour chaque année sur l'A1

Une offre routière ne permettant pas d'absorber les nouveaux besoins de mobilité

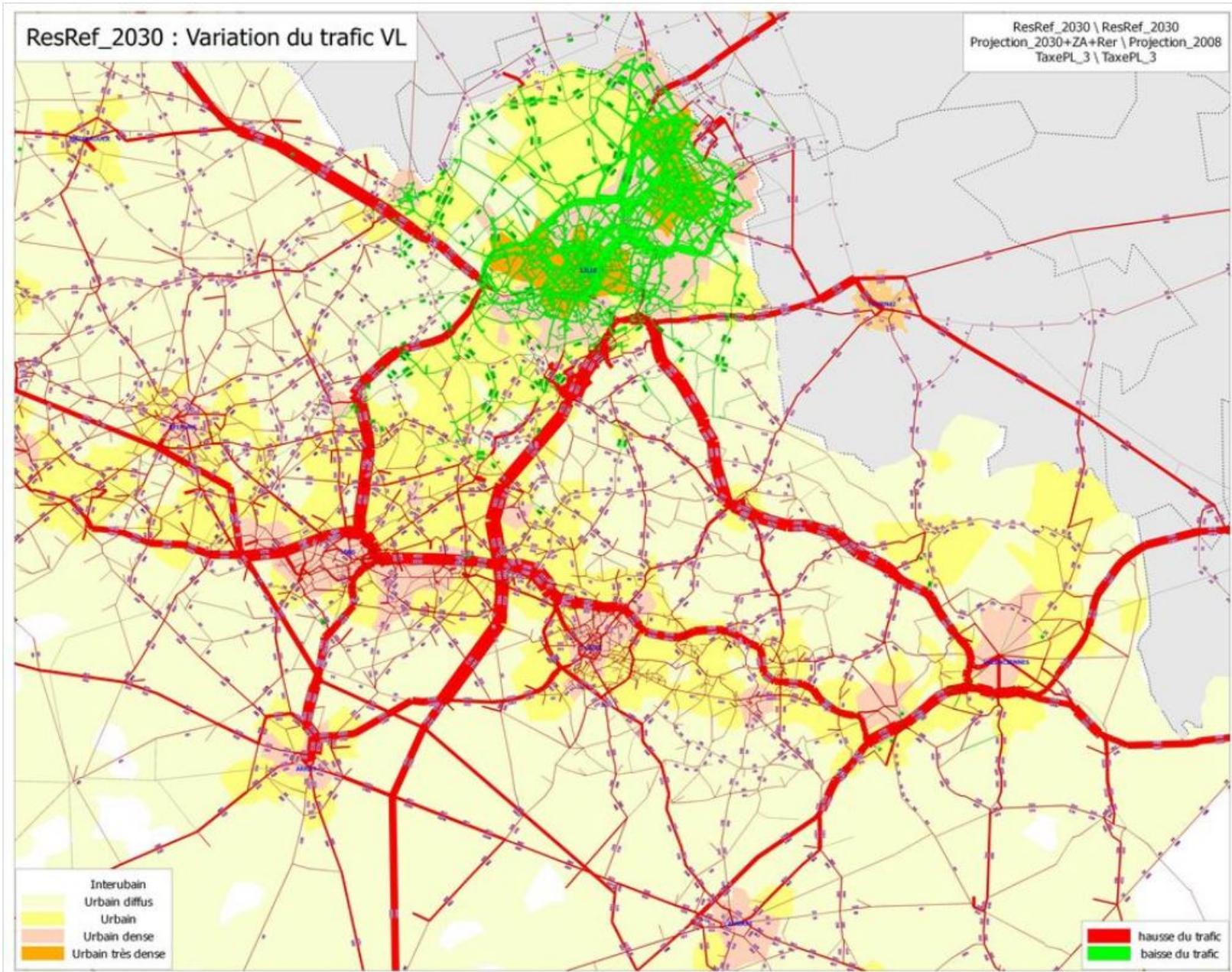
Constat 2009 sur l'A1/Lesquin:
21% des usagers à destination de l'arrondissement de Lille disposent d'une offre compétitive en TC sur leur trajet

(« Etude de report modal Autoroute A1 », février 2009 - DDE59 Arrdt de Lille)



Les principaux points de difficulté du réseau métropolitain

Simulation à l'horizon 2030 – si l'ensemble des projets envisagés en 2014 tiennent leurs objectifs



Pour compléter votre information le site de la DREAL :

Etudes de déplacement

Étude sur le fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une accessibilité à la métropole lilloise réalisée par le CETE, juillet 2012

Journée d'études Les Dimensions Sociales de la Mobilité

Analyses des trafics routiers

Enquêtes

Cartes de trafic

Analyse d'amélioration du contournement Ouest de Lille

Déplacements en transports en commun

Une base de données régionale sur l'offre de transports en commun

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Deplacements-intermodalite-et-securite-routiere->

