



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

Groupe Actions MOBILITE de l'EUROMETROPOLE

27 Juin 2017

- 1 - Éléments méthodologiques
- 2 - Mobilités, déplacements et parts modales
- 3 - Motifs
- 4 - Temporalité des déplacements
- 5 - Equipement des ménages en voitures et en vélos
- 6 - Flux

1 - Éléments méthodologiques

POURQUOI :

- Connaître les pratiques de mobilité des habitants du territoire
- Mettre à jour les outils de modélisation de trafic
- Elaborer *a priori* et évaluer *a posteriori* les politiques publiques de mobilité

Attention aux limites statistiques de ce type d'enquête par échantillonnage.

4^{ème} ENQUÊTE (MEL) : 1987, 1998, 2006, 2016

QUAND : du 1^{er} décembre 2015 au 10 mai 2016

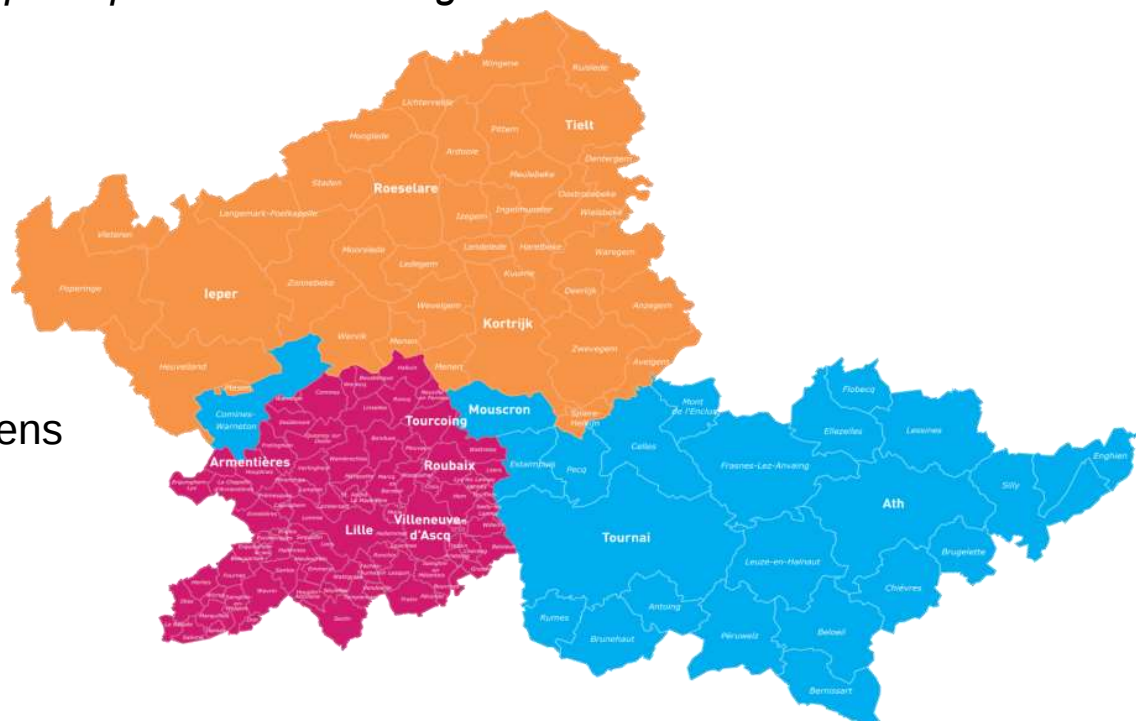
QUI : 13 000 habitants de la MEL âgés de 5 ans et plus et 2 500 habitants du versant belge de l'Eurométropole

COMMENT : méthode nationale certifiée, entretiens face à face ou téléphoniques

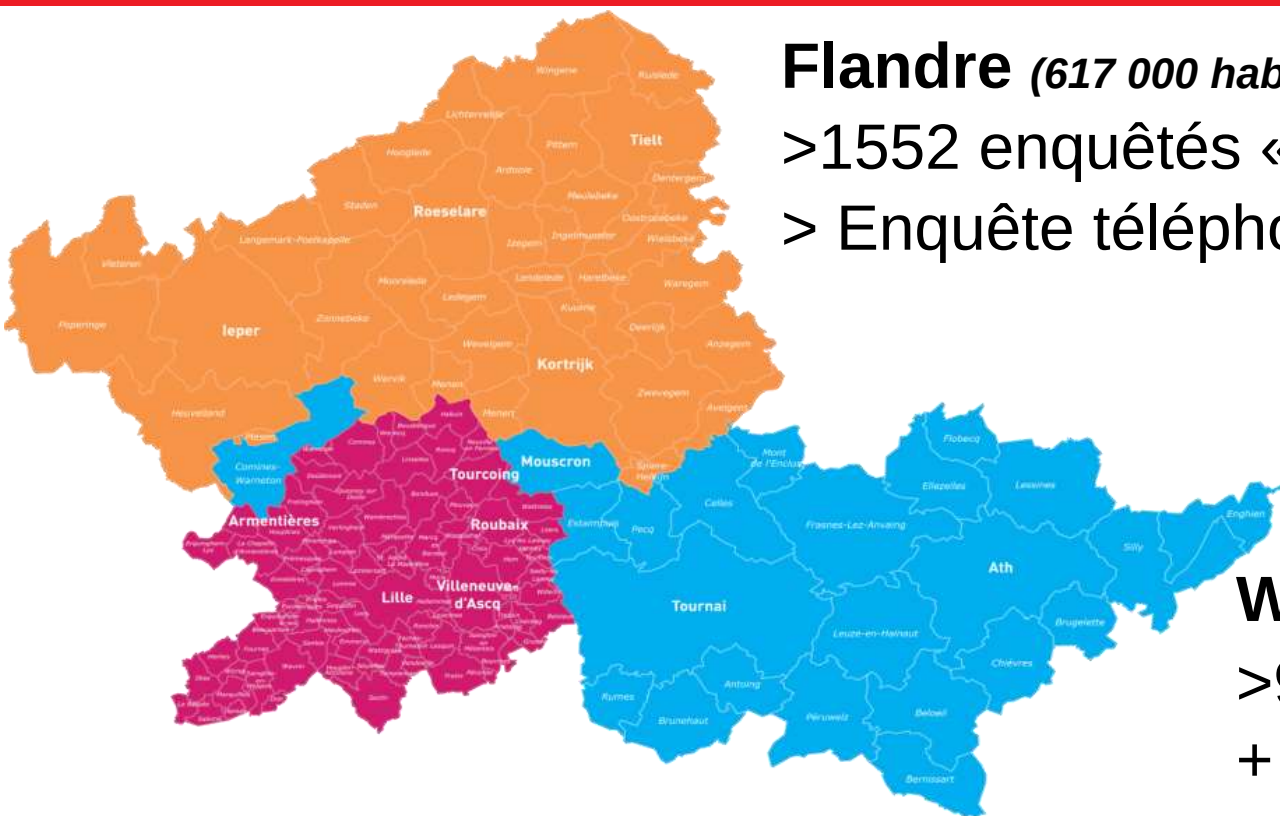
AU PLUS FORT : 100 enquêteurs mobilisés

3 NOUVEAUTÉS : enquête transfrontalière, déplacements WE, enquête complémentaire

COUT : 1,4 million d'euros TTC, dont 400k€ de subventions



Territoire de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai enquêté en 2016



Flandre (617 000 habitants)

> 1552 enquêtés « semaine » + 313 « WE »

> Enquête téléphonique

Wallonie (337 000 habitants)

> 970 enquêtés « semaine »

+ 195 « WE »

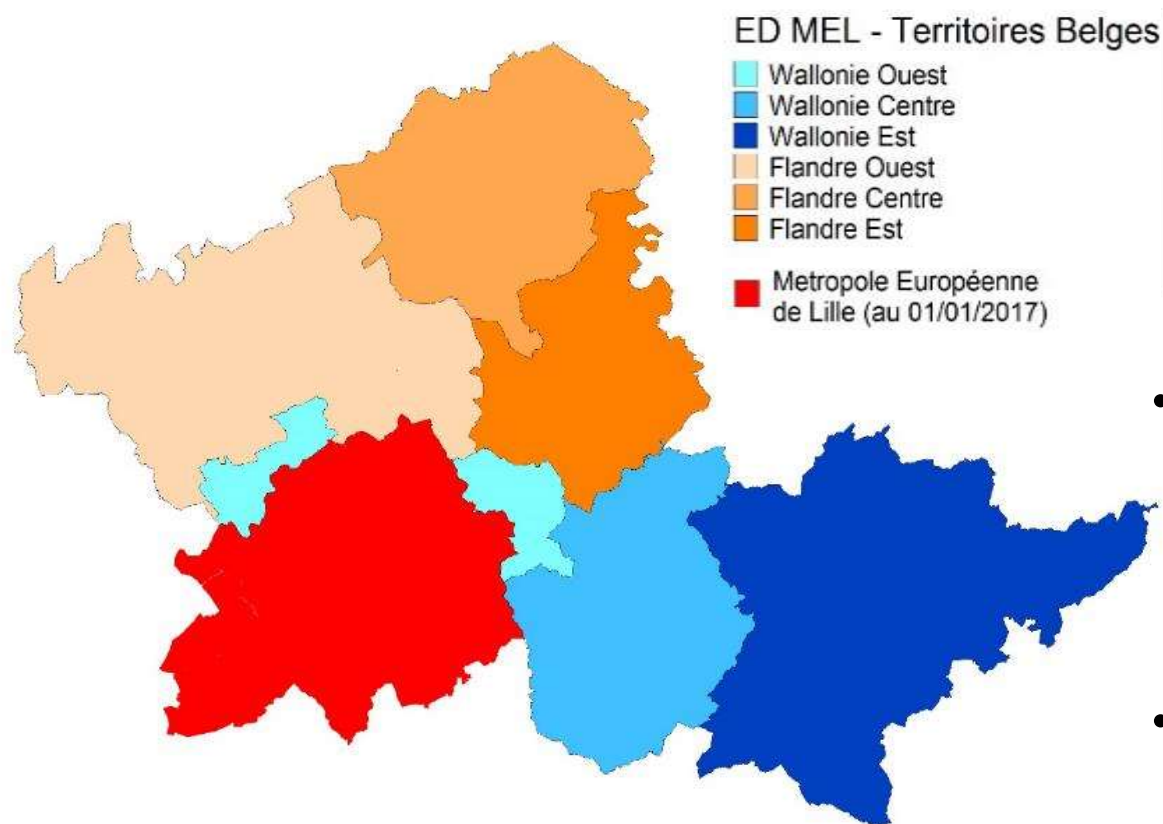
> Enquête téléphonique

MEL (1 100 000 habitants)

> 4539 ménages enquêtés face à face standard CERTU « semaine »

> 1731 ménages volontaires réinterrogés par téléphone « WE »

> 4040 enquêtés par téléphone (enquête complémentaire)



- La taille des échantillons constitue une limite dans les exploitations statistiques : au mieux, **les exploitations sur les territoires belges se font pour 3 sous-territoires en Flandre et en Wallonie.**
- L'enquête concerne les **habitants** des 3 versants de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.
- Les déplacements analysés sont ceux des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai : **internes, échanges et externes.**

- ***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.

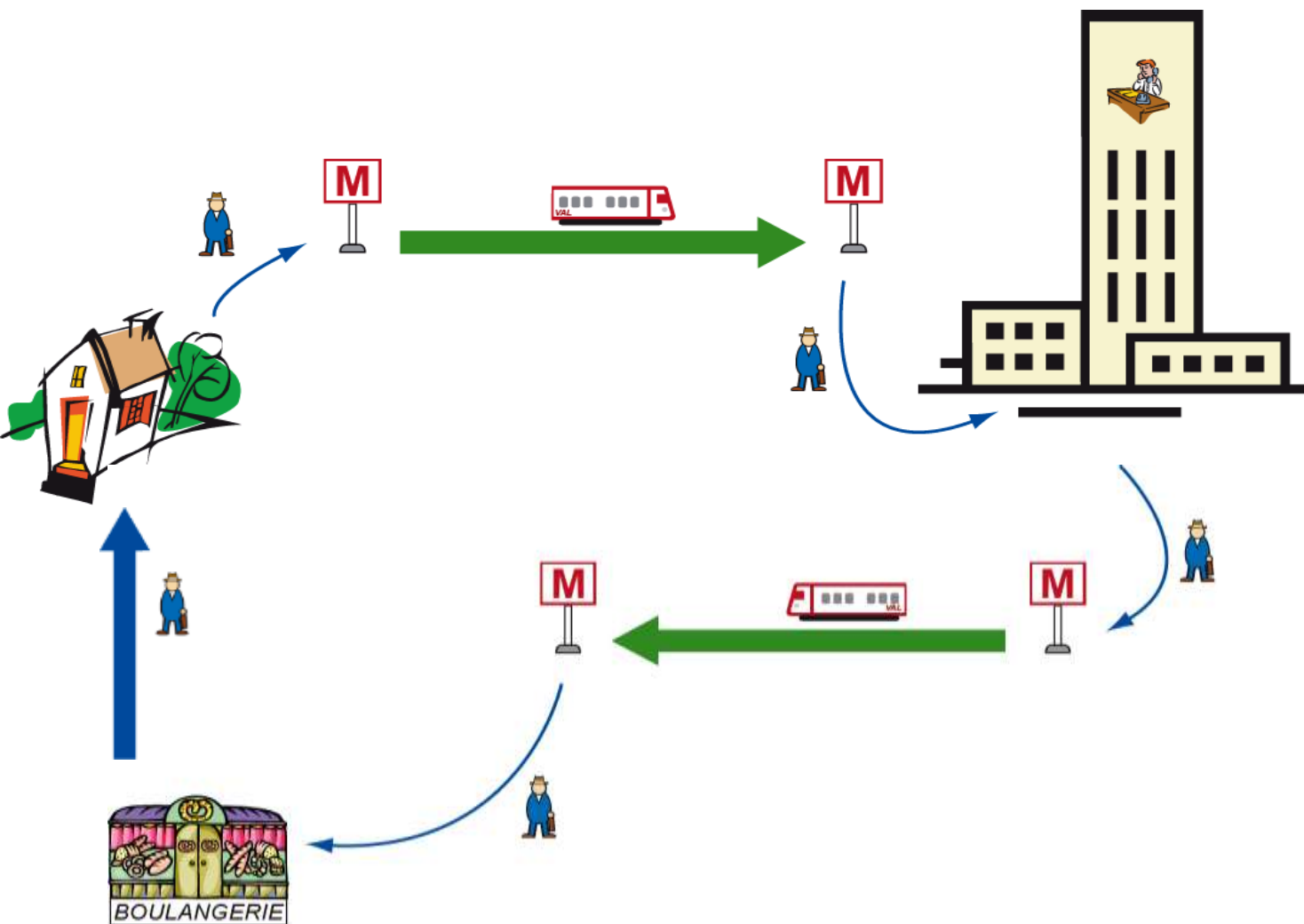
- ***Les modes de transport :***

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.

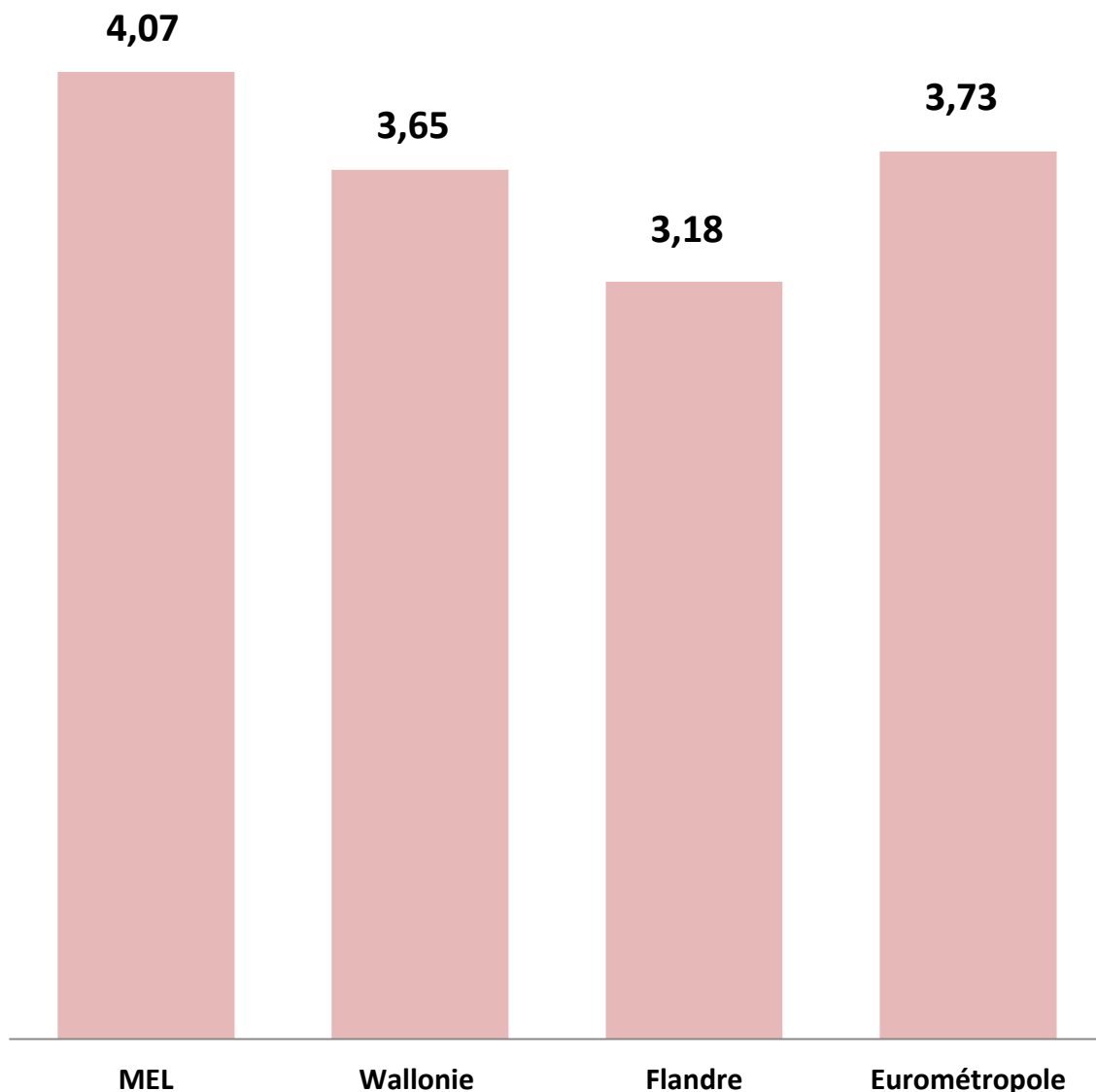
- ***La mobilité :***

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



1 déplacement
domicile-travail
(en métro)
+
1 déplacement
travail-achat
(en métro)
+
1 déplacement
achat-domicile
(à pied)
=
3 déplacements

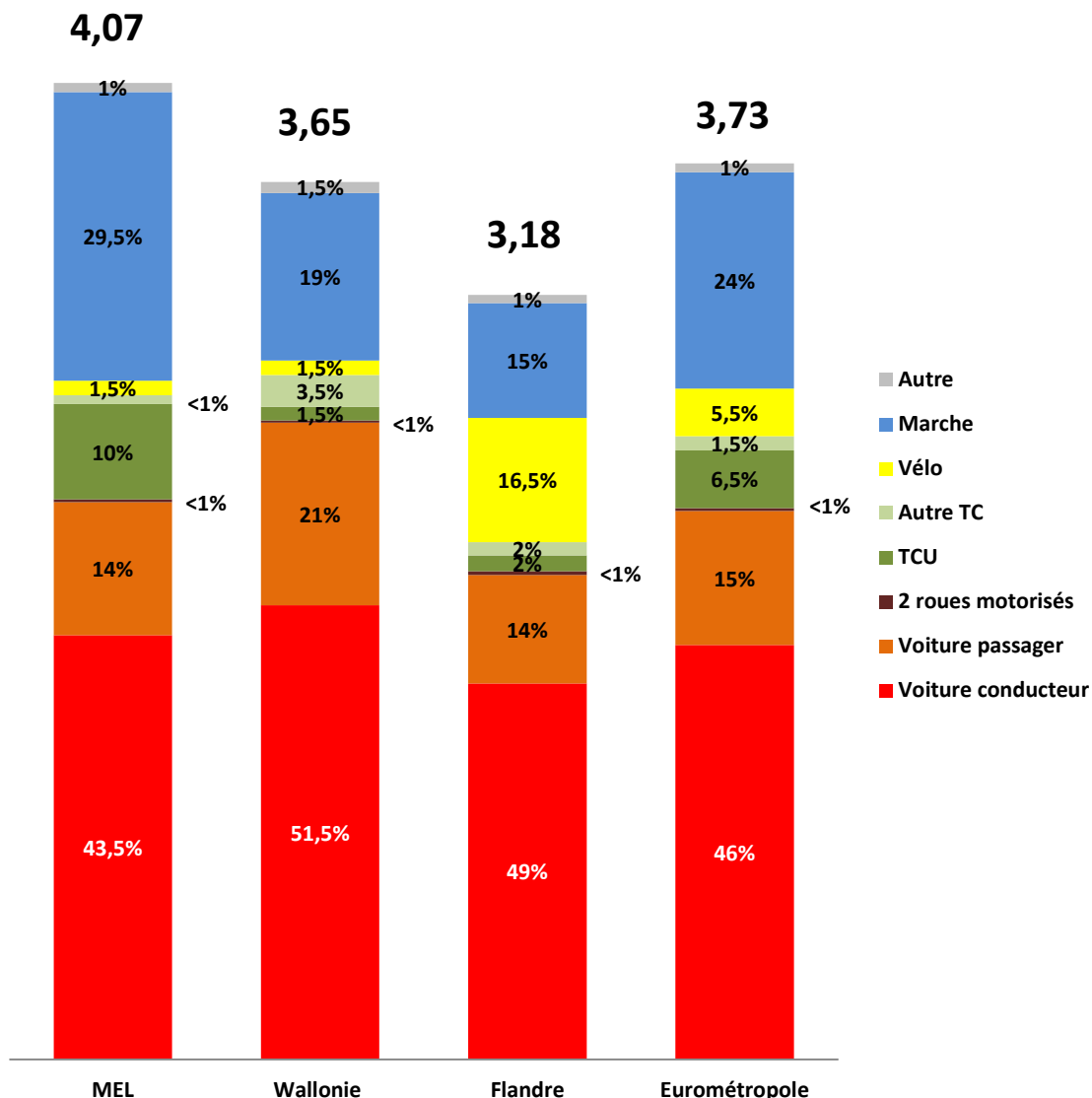
2 - Mobilités, déplacements et parts modales



Des mobilités différentes au cœur de l'Eurométropole :

- La mobilité sur la MEL est plus importante que sur les parties de la Wallonie (+ 12%) et de la Flandre (+ 28%) interrogées.
- La mobilité générale de la Wallonie est la plus proche de celle de l'Eurométropole.

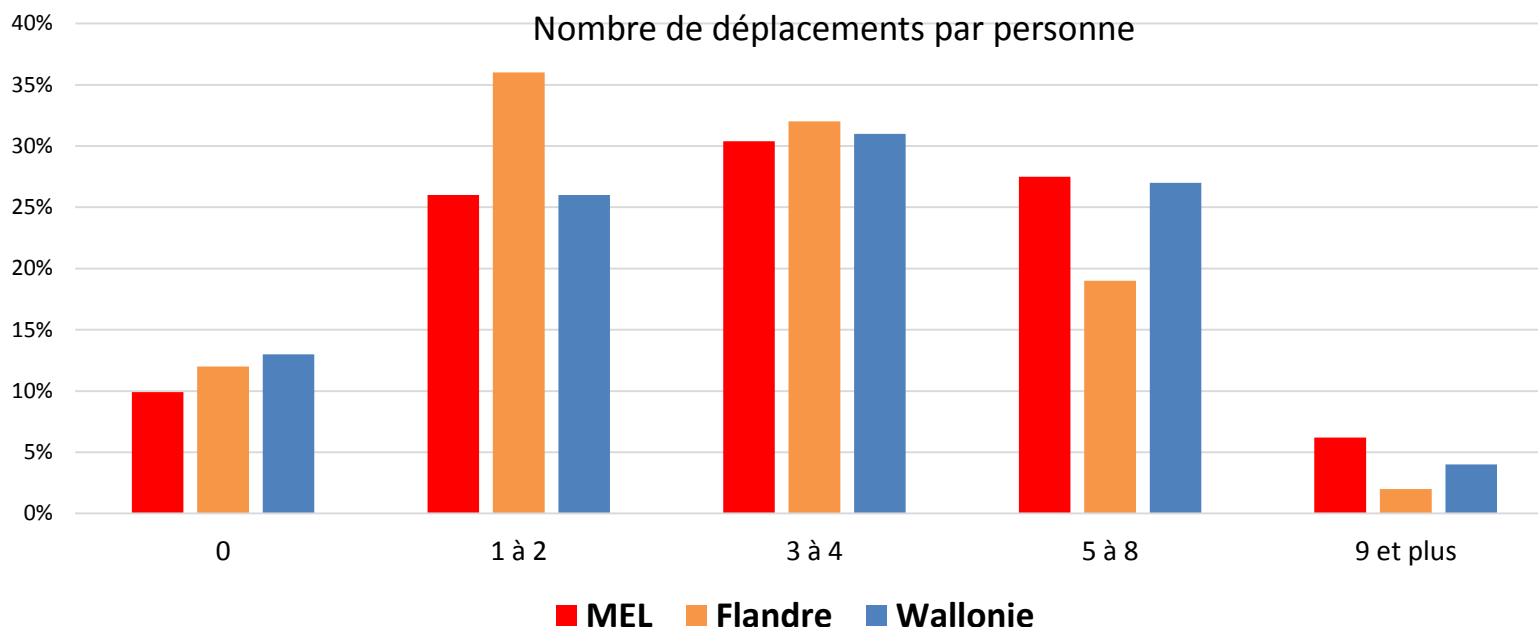
Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



Des profils de mobilité différents :

- L'usage des véhicules particuliers prédomine dans la partie Wallonne interrogée.
- L'usage des modes actifs représente un pourcentage similaire à la MEL et dans la partie flamande interrogée mais avec une répartition très différente. Il est plus faible dans la partie Wallonne interrogée où les modes actifs sont à 20,5%.

Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



La part de la population « **d'immobiles** » en Flandre et Wallonie est supérieure à celle de la MEL

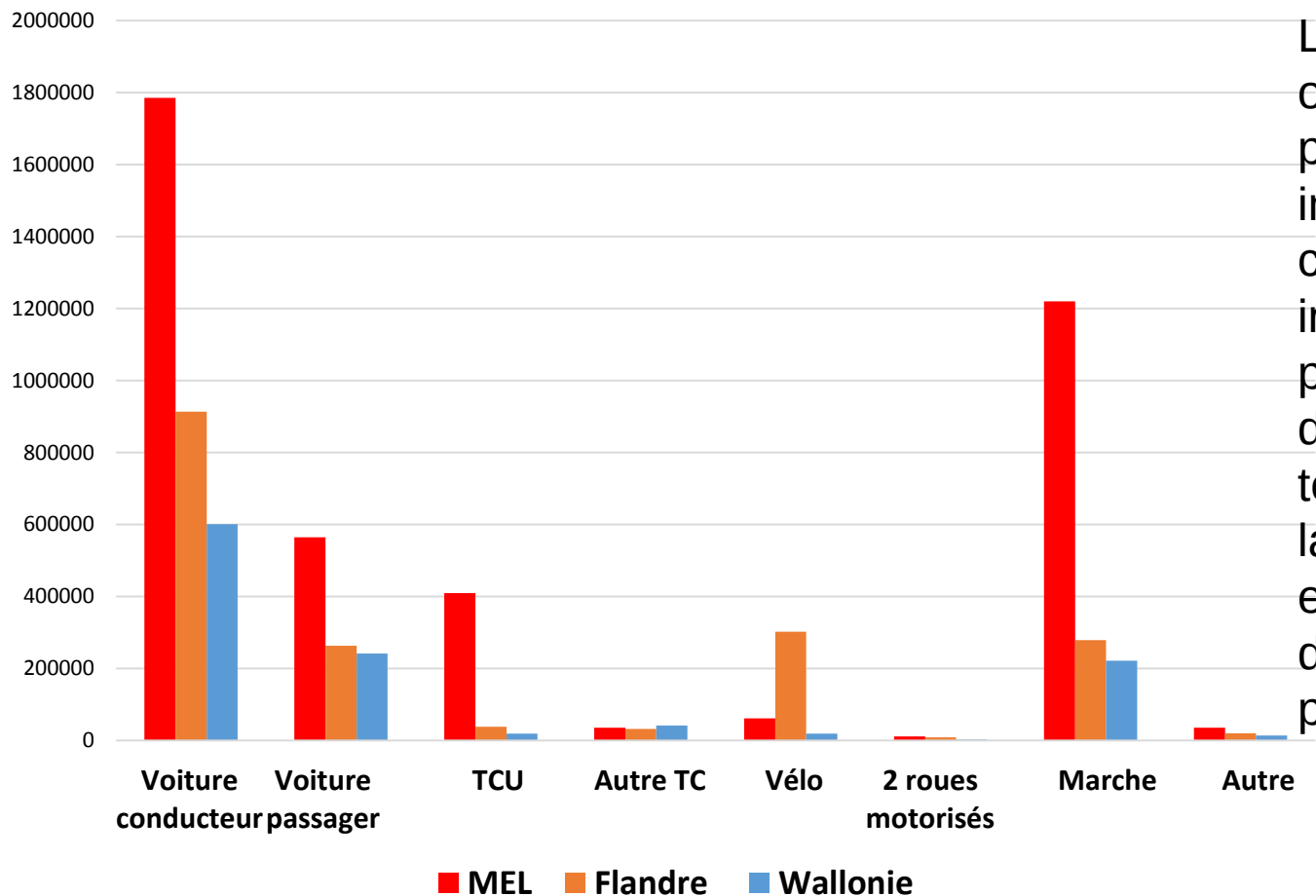
⇒ 0 déplacements, un jour donné : 12% en Flandre, 13 % en Wallonie contre 10 % pour la MEL

La part de la population « **d'hypermobiles** » en Flandre et Wallonie est inférieure à celle de la MEL

⇒ + de 8 déplacements/jour : 4 % en Flandre, 6 % en Wallonie contre 11 % pour la MEL

Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

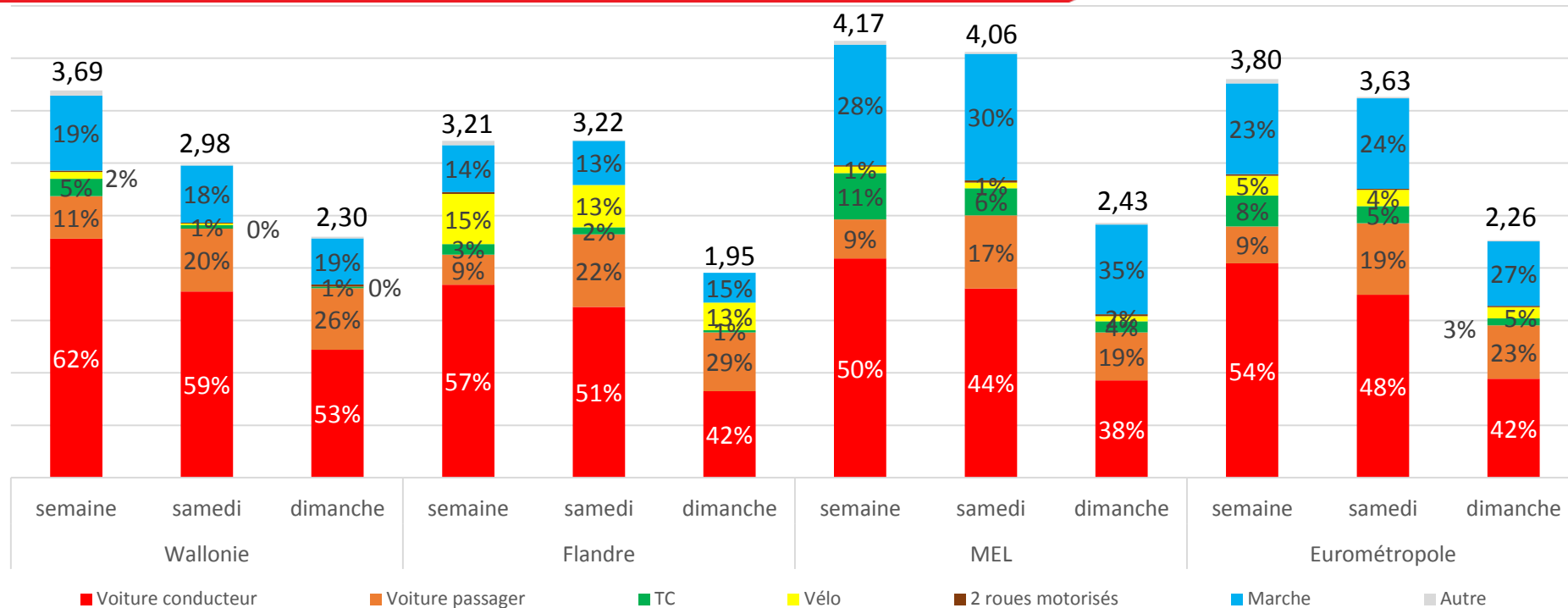
Nombre de déplacements par mode



Les volumes par mode observés sur la MEL sont presque toujours les plus importants, ce qui est logique, compte tenu du nombre important d'habitants, sauf pour le volume de déplacements en vélo où le territoire flamand est largement le plus « productif » et dépasse même le volume de déplacements en voiture passager.

- Selon le lieu de résidence, les comportements de mobilité ne sont pas les mêmes, par exemple selon que l'on habite en centre ville ou en milieu rural.
- En Flandre et en Wallonie, on observe des comportements de mobilité homogènes par sous territoires. On note, malgré tout, une part modale de la marche relativement importante sur la partie frontalière avec la France de la Wallonie.
- Sur la MEL, les parts modales moyennes observées traduisent des écarts importants par sous-territoire selon leur densité et leur accessibilité en TC.

MOBILITÉ SUR 7 JOURS DANS L'EUROMETROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI



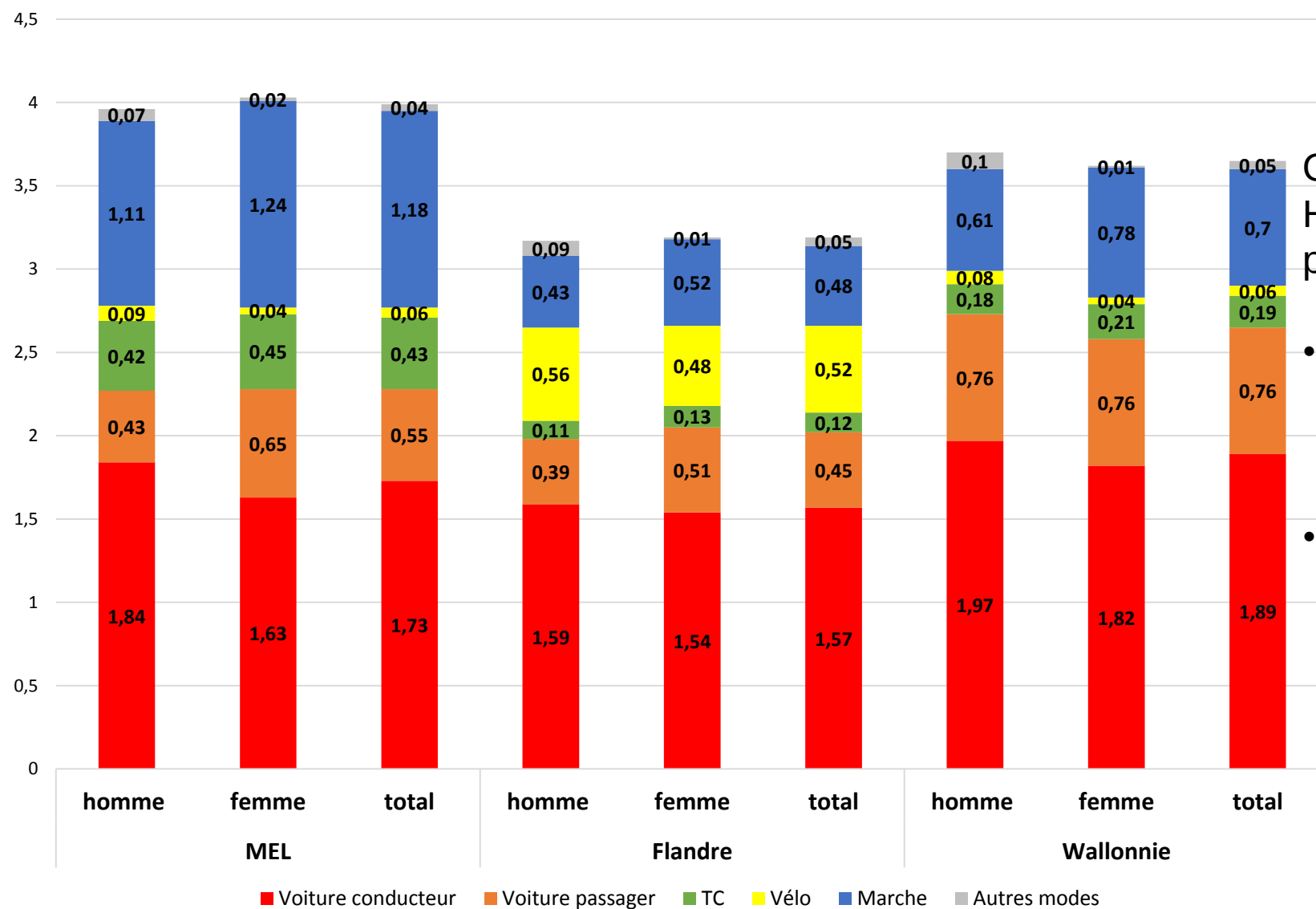
On note des différences notables entre la mobilité semaine, du samedi et du dimanche sur chacun des 3 territoires.

La mobilité du **samedi** est comparable à celle de la semaine sur le territoire de la MEL et dans la partie de la Flandre interrogée. Elle est en baisse dans la partie de la Wallonie interrogée.

Le **dimanche** reste le jour où la mobilité est la plus faible sur l'ensemble des territoires. Ce phénomène est moins marqué en Belgique que sur la MEL.

Sur tous les territoires, l'utilisation de la voiture passager est plus marquée en Week-End qu'en semaine, en particulier le dimanche. On observe le phénomène inverse pour la voiture conducteur.

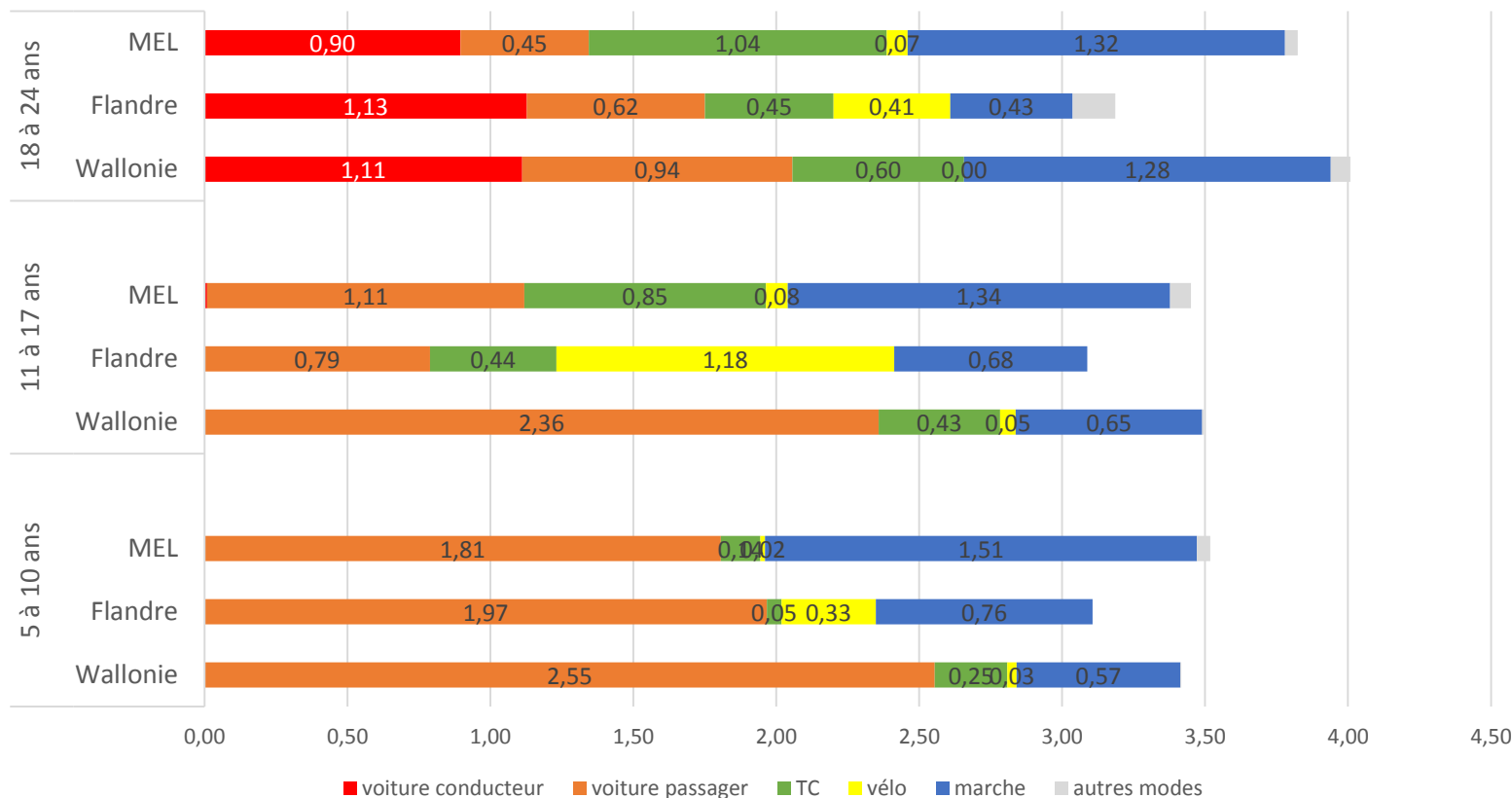
Ensemble des déplacements des habitants de 16 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



Quelques différences Hommes / Femmes pour chaque territoire

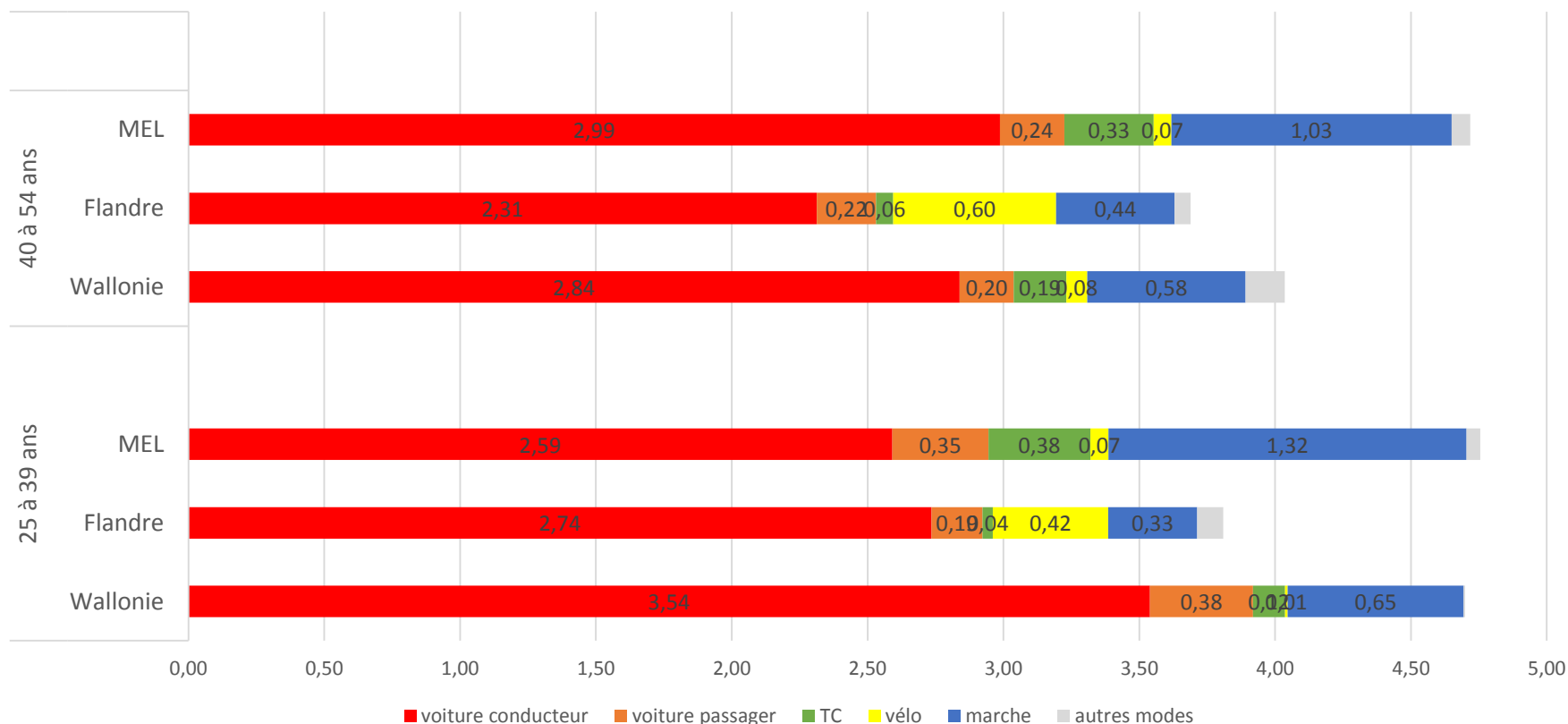
- Plus de TC, voiture passager chez les femmes;
- Plus de vélo, de voiture conducteur chez les hommes.

Mobilité par mode des 5-24 ans



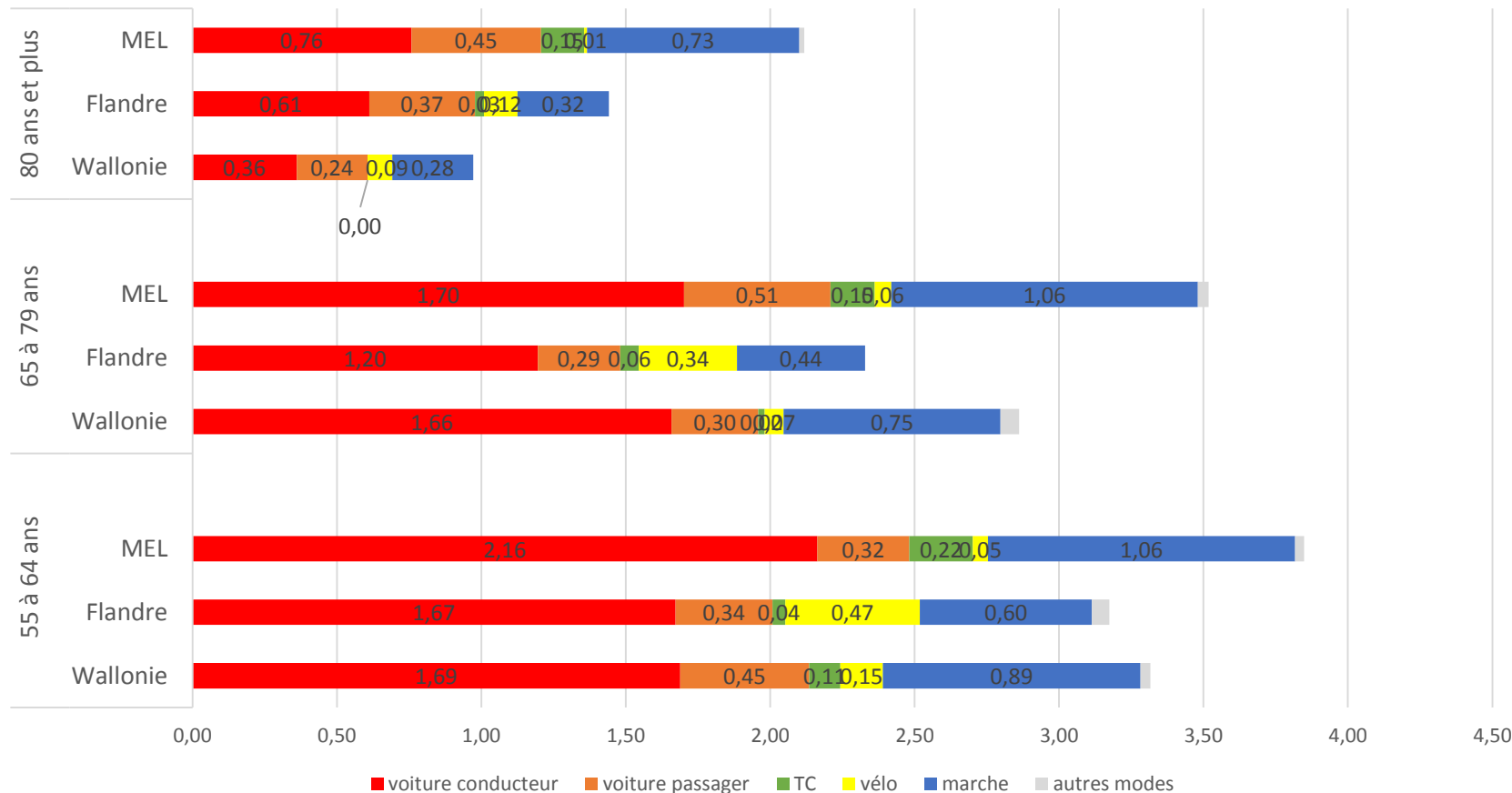
Chez les moins de 17 ans, on note la prédominance du mode « voiture passager », en particulier sur la partie wallonne et celle de la MEL.

Mobilité par mode des 25-54 ans



L'usage de la voiture conducteur dans les tranches 25-39 et 40-54 est particulièrement élevé, pour les 3 territoires, avec un « maximum » chez les wallons de 25-39 ans.

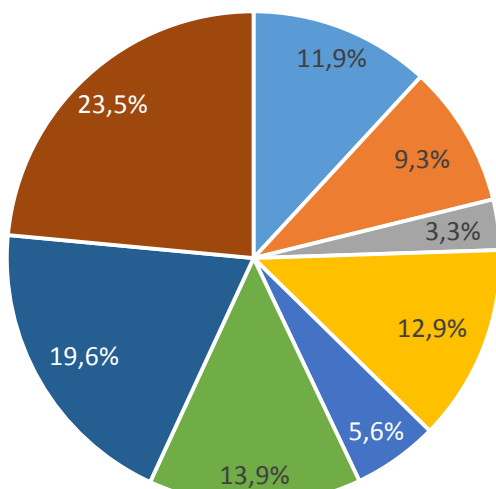
Mobilité par mode des 55 ans et plus



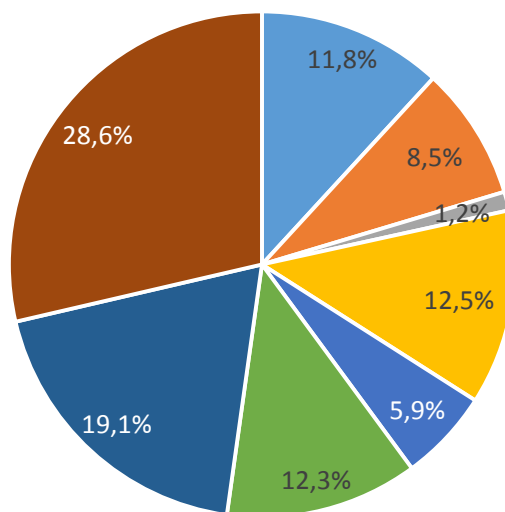
La mobilité voiture est bien plus importante chez les « 55 ans et plus » MEL que chez les « 55 ans et plus » belges de l'Eurométropole.

3 – Motifs

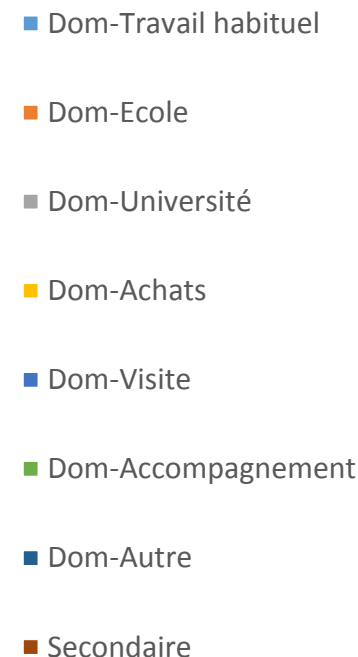
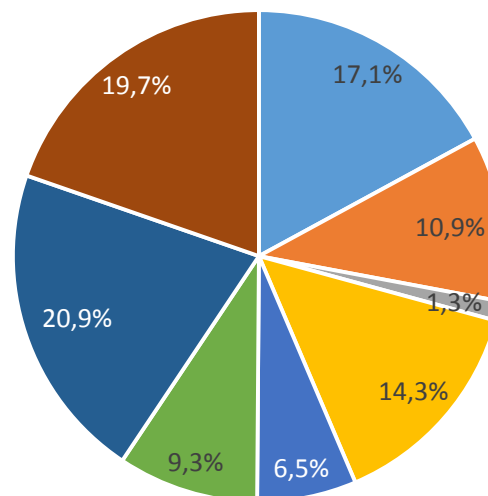
MEL



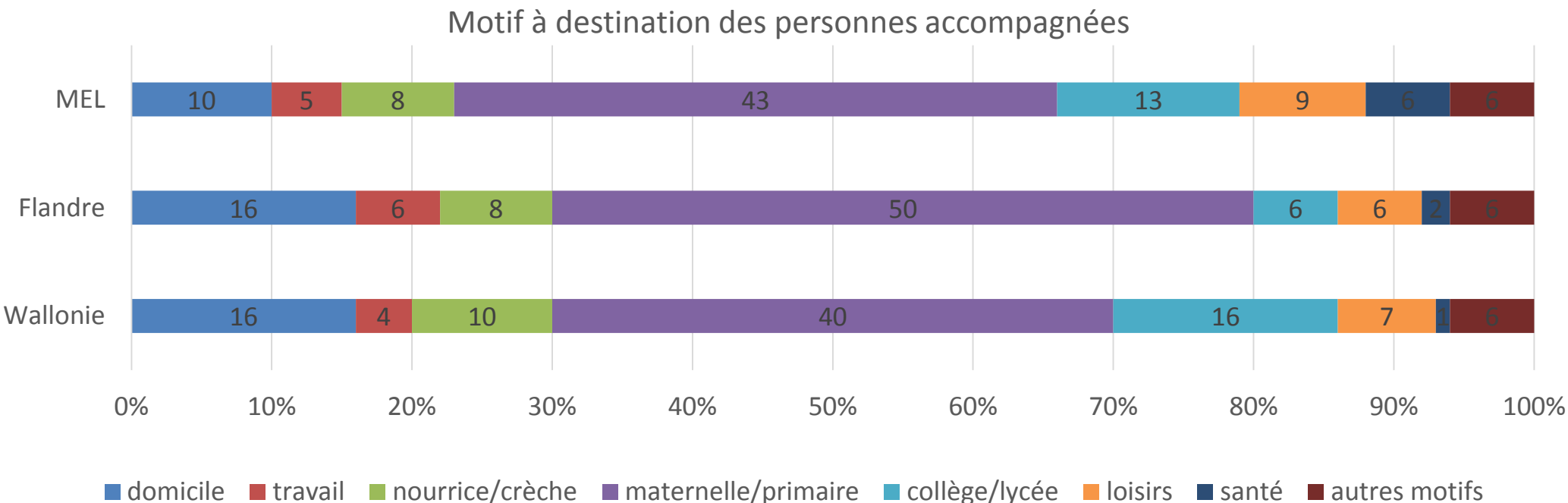
Territoire wallon



Territoire flamand



- Le motif « domicile-travail » a un poids bien plus important sur la Flandre que sur les 2 autres territoires.
- Peu de « domicile-accompagnement » chez les Flamands.
- Le motif secondaire (sans extrémité au domicile) est très présent chez les Wallons > beaucoup d'enchainements d'activités sans retour au domicile.



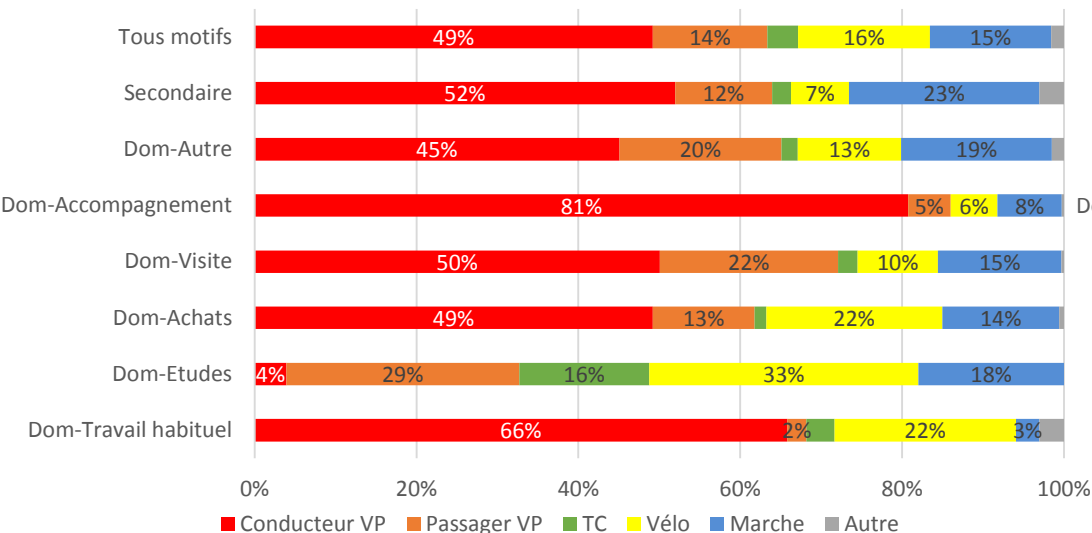
L'accompagnement vers l'école maternelle/primaire est le plus cité dans les motifs d'accompagnement pour les 3 territoires.

L'accompagnement vers le collège/lycée est particulièrement faible chez les flamands par rapport aux 2 autres territoires.

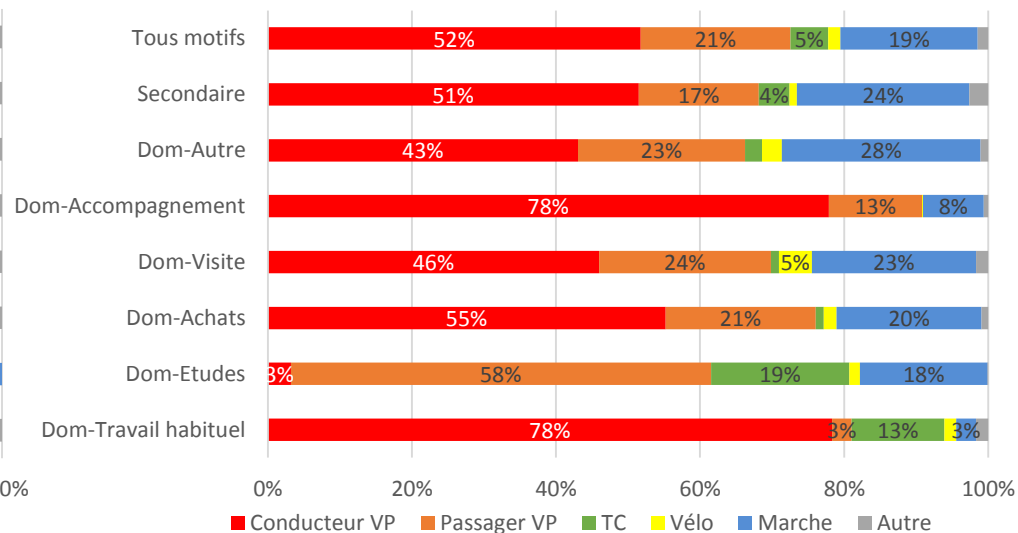
Les accompagnements « santé » et « loisirs » sont plus présents sur le territoire de la MEL que chez ses voisins belges.

Habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

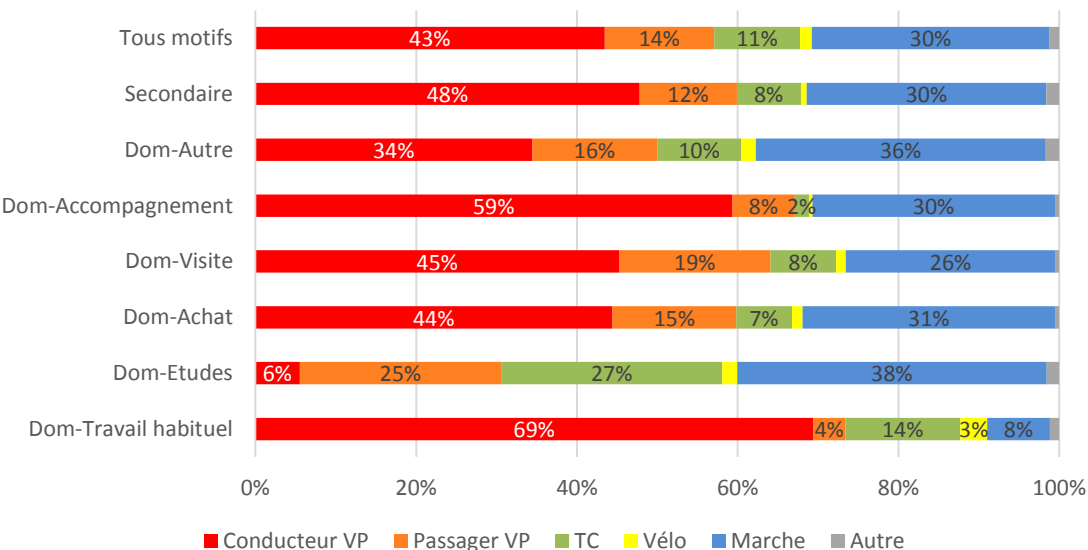
Flamands



Wallons



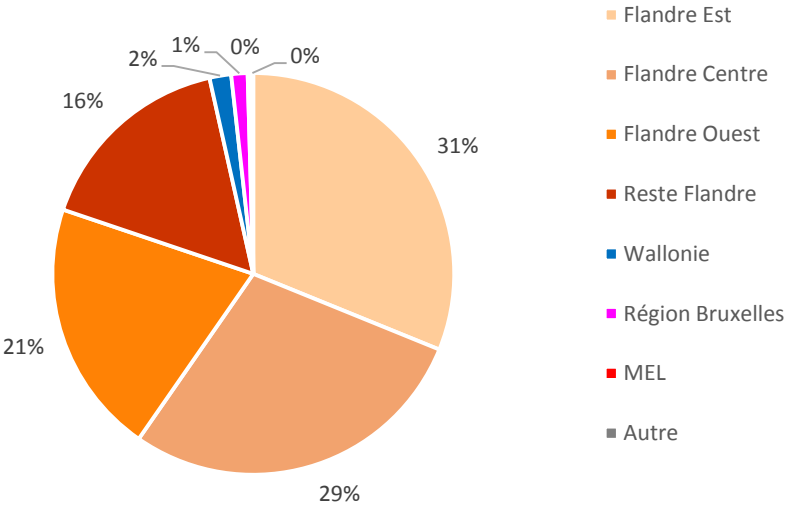
MEL



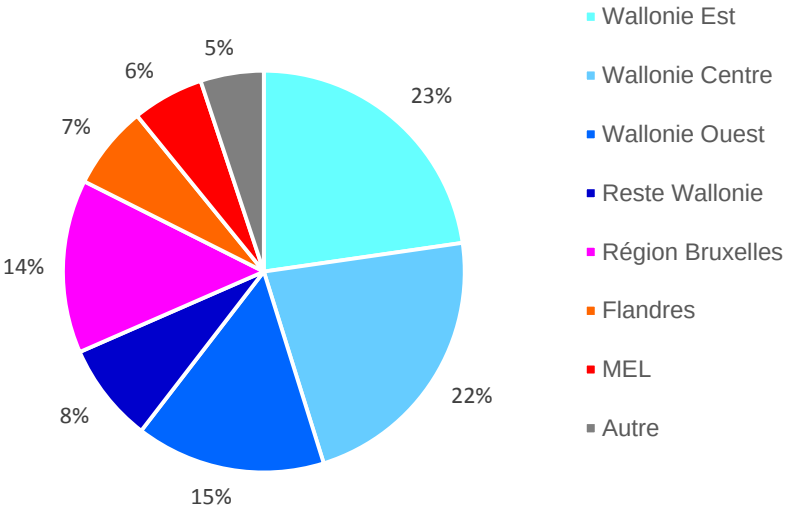
Le motif « domicile-accompagnement » est le plus « automobile » chez les Belges alors que chez les habitants de la MEL, c'est le « Domicile-Travail ».

On note une part modale relativement modérée pour la voiture pour le motif domicile-travail chez les Flamands.

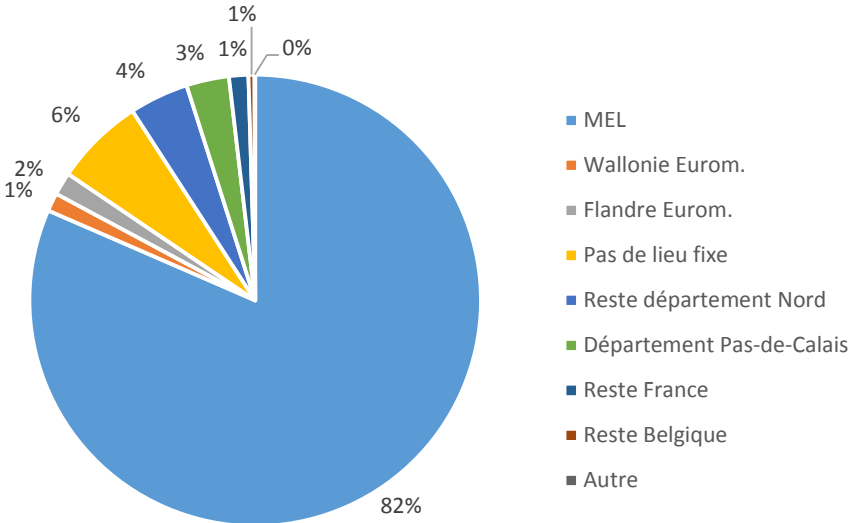
Flamands



Wallons



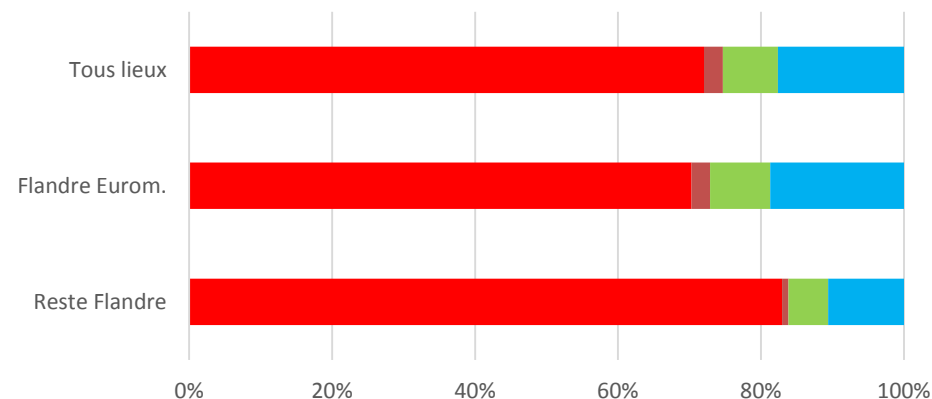
habitants MEL



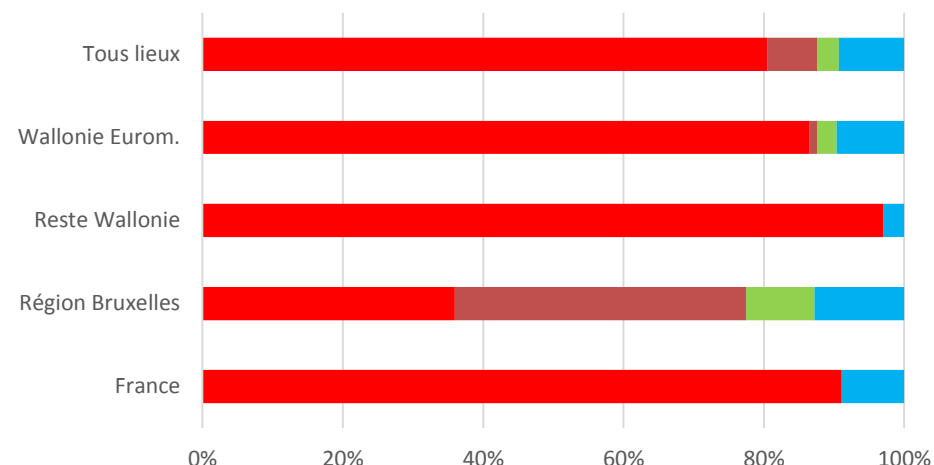
Les actifs ont majoritairement tendance à travailler sur leur territoire d'habitation. Néanmoins, la part de Wallons travaillant à Bruxelles est non négligeable : 14%

Actifs de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, travaillant au moins 2 jours /semaine en dehors de leur domicile

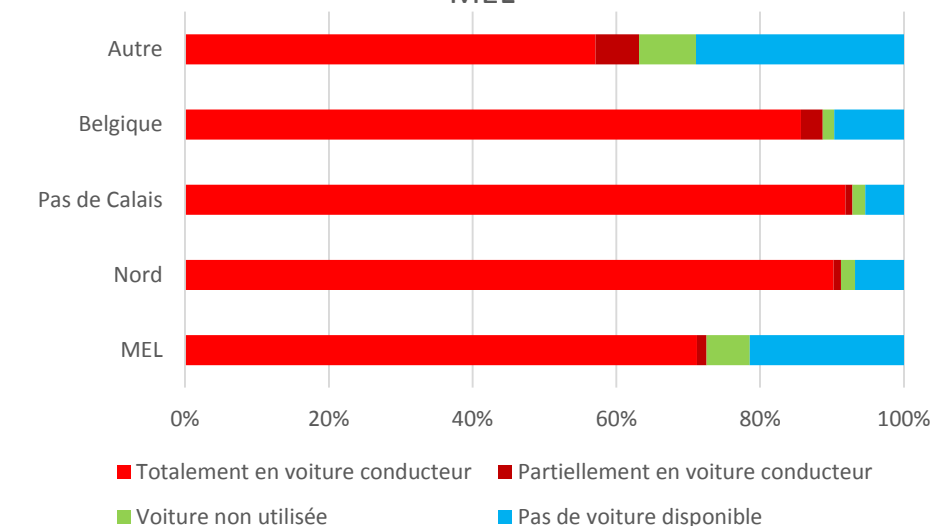
Flandre



Wallonie



MEL

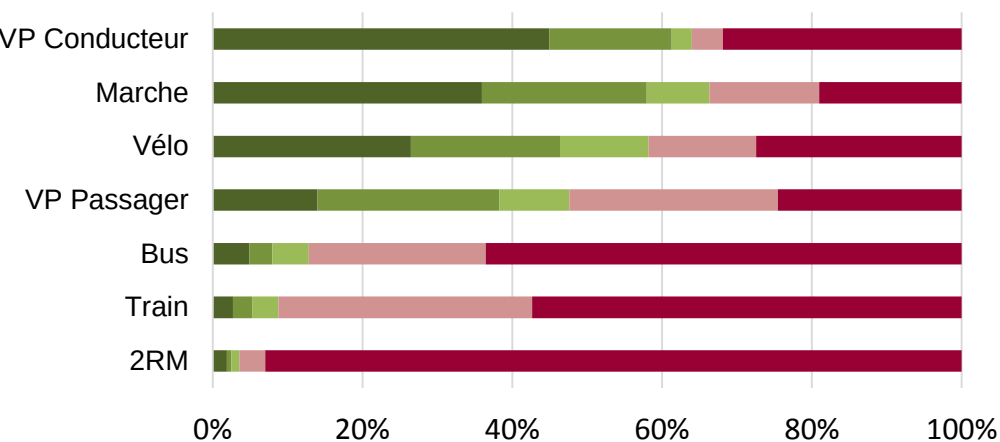


La voiture est fortement utilisée pour aller au travail, quel que soit le lieu de travail.

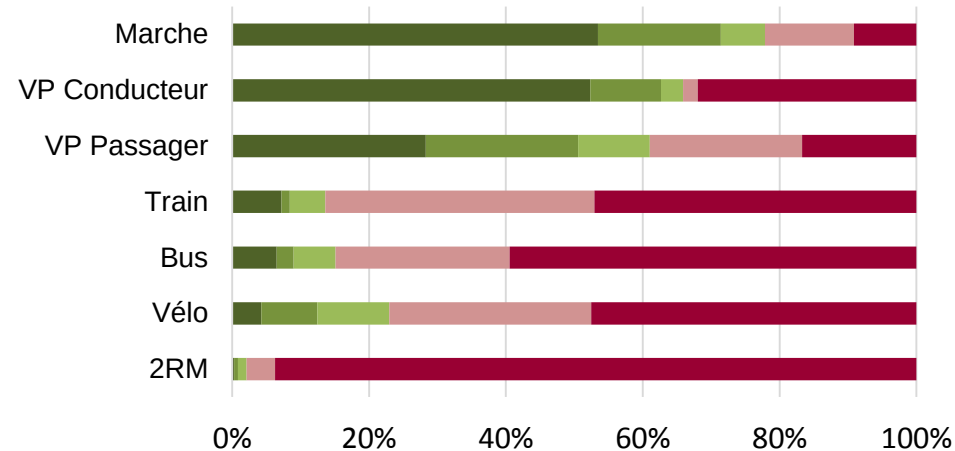
On note un taux de « voiture partiellement utilisée » pour les Wallons travaillant à Bruxelles (parc relais).

4 – Temporalité des déplacements

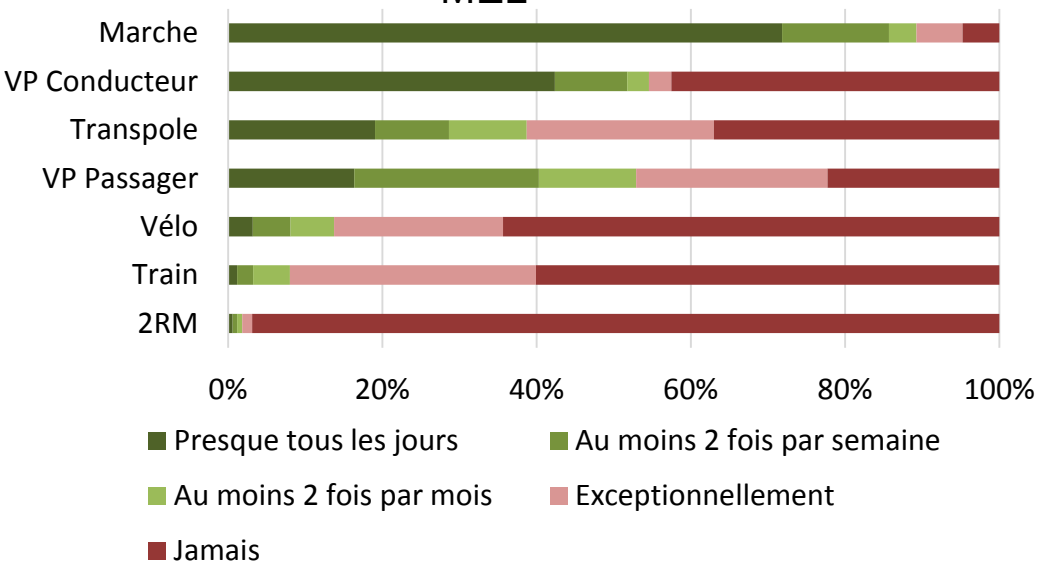
Flandre



Wallonie



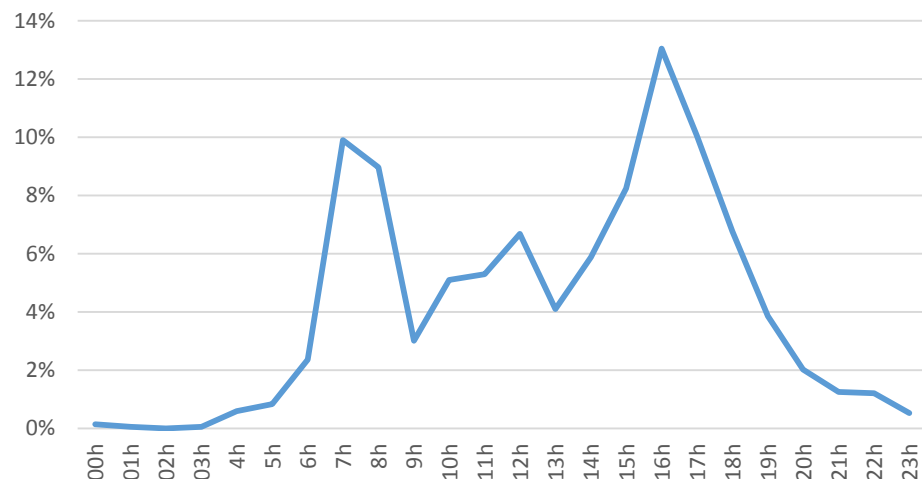
MEL



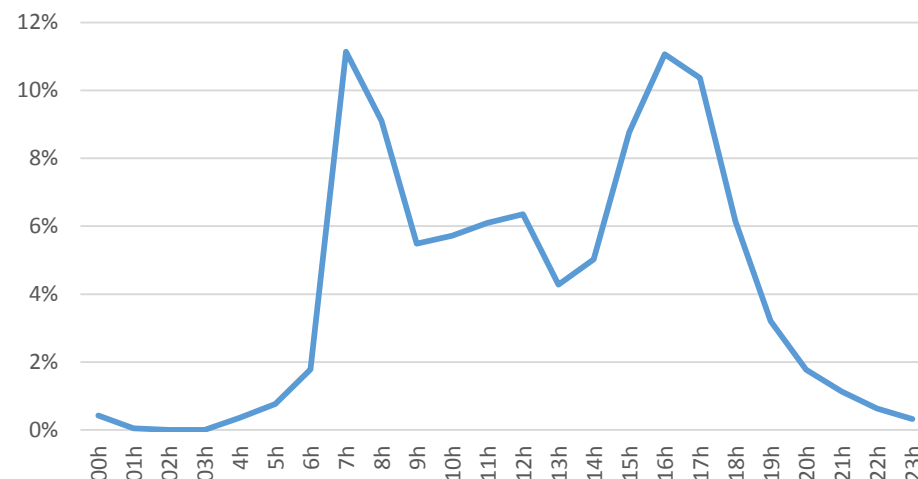
Le classement des modes les plus utilisés est différent pour chacun des 3 territoires.

Habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

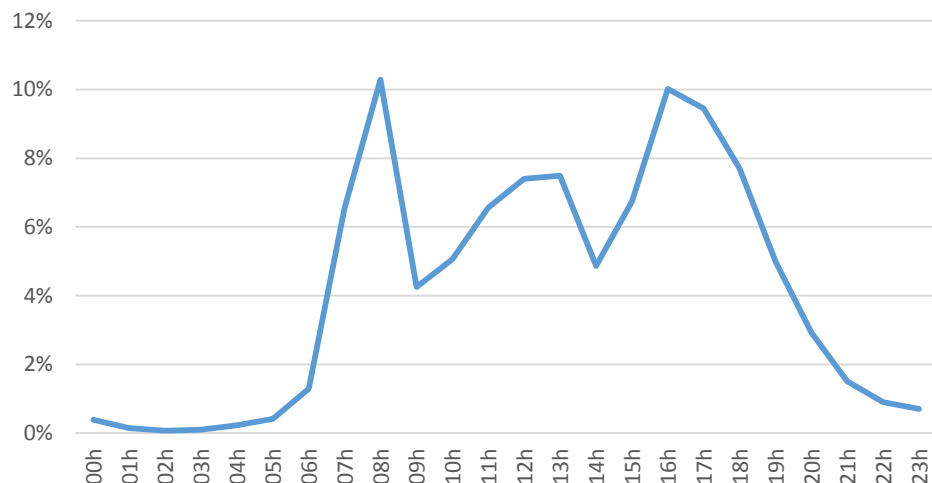
Flamands



Wallons



MEL



Les répartitions des heures de départs sont différentes selon les 3 territoires de l'Eurométropole :

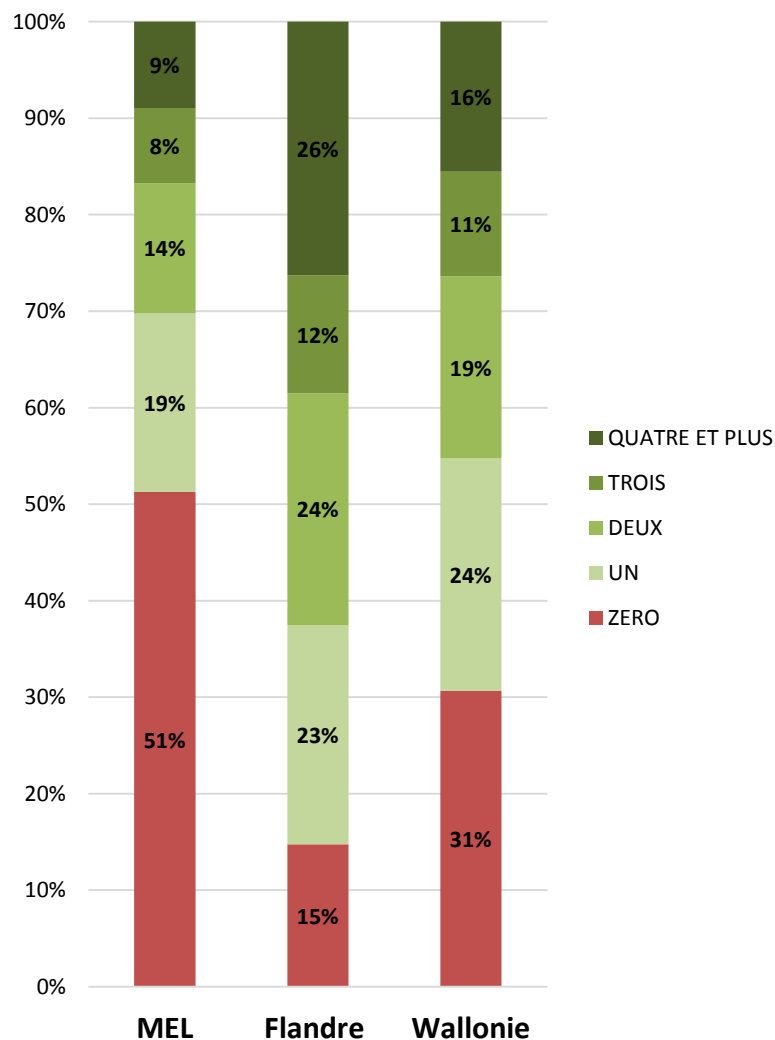
- une heure de pointe du soir plus courte et plus chargée que le matin chez les Flamands;
- une heure de pointe du soir plus étalée chez les wallons ; et encore plus chez les habitants de la MEL;
- une « contre-pointe » le midi plus importante à la MEL que chez ses voisins belges.

En moyenne, sur une journée type,

- un habitant de Flandre se déplace pendant **55 minutes** pour parcourir **21 km**
- un habitant de Wallonie se déplace pendant **65 minutes** pour parcourir **33 km**
- un habitant de la MEL se déplace pendant **66 minutes** pour parcourir **20 km**

Ensemble des déplacements des habitants de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai hors tournées, promenades

5 - Equipement des ménages en voitures et en vélos



La répartition des ménages de chaque territoire selon le nombre de vélos à disposition est très contrastée : un « faible » équipement chez les habitants de la MEL, un équipement « moyen » chez les Wallons et un équipement « élevé » chez les Flamands.

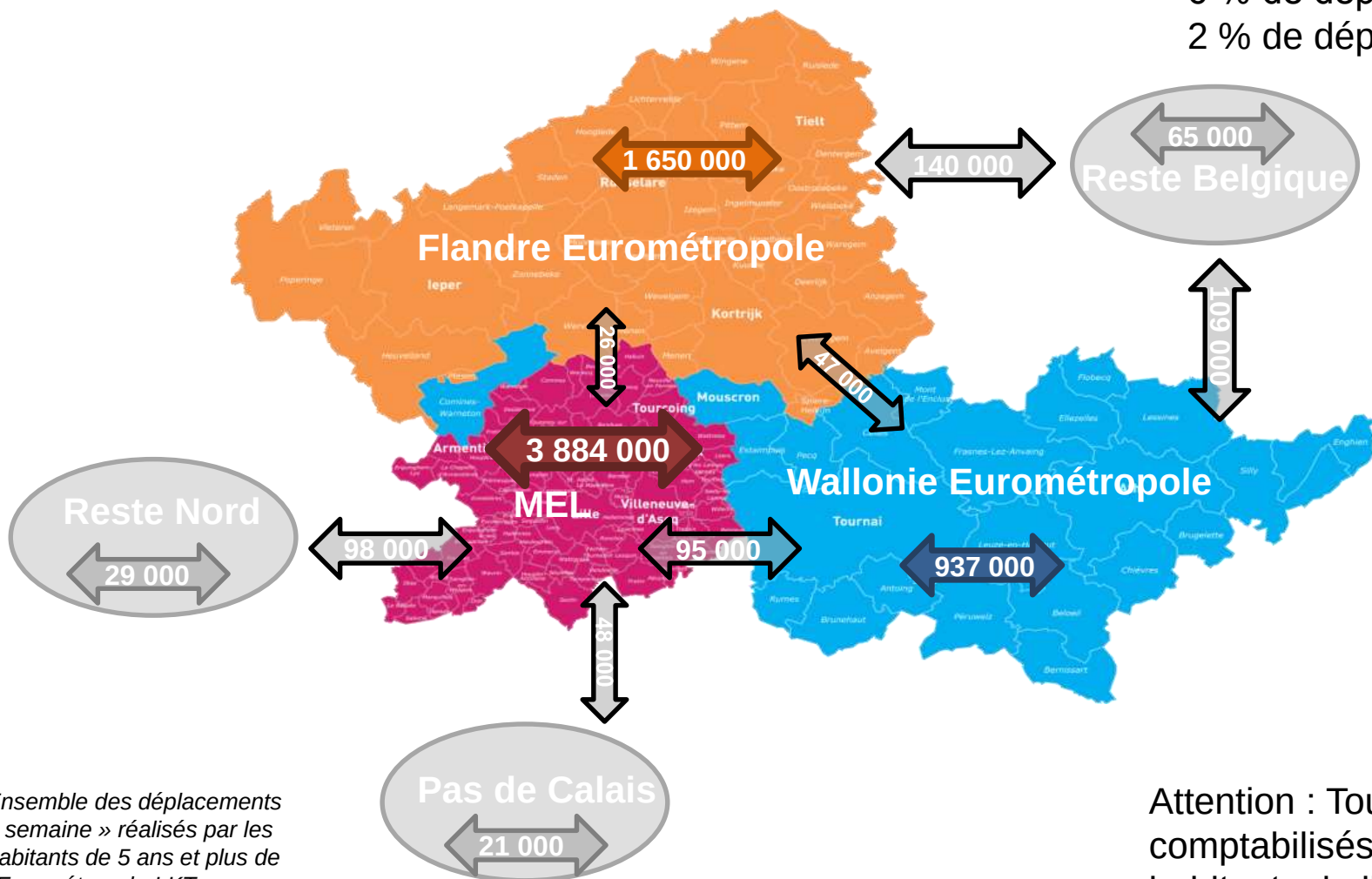
Pour 1 000 habitants	voitures à dispo	vélos	vélos électriques
Wallonie	554	729	20
Flandre	540	1009	56
MEL	477	487	8

- Les habitants de la MEL sont les moins équipés en voitures et en vélo (moins de 500 pour 1000 habitants) ; ils ont autant de voitures que de vélos et très peu de vélos électriques.
- Les Wallons sont les plus équipés en voitures ; ils ont plus de vélos que de voitures.
- Les Flamands ont 2 fois plus de vélos que de voitures et bien plus de vélos électriques que leurs voisins.

6 - Flux

LES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'EUROMETROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI

7,2 Millions de déplacements
92 % de déplacements en internes
6 % de déplacements d'échanges
2 % de déplacements externes



Ensemble des déplacements
« semaine » réalisés par les
habitants de 5 ans et plus de
l'Eurométropole LKT

Représentation graphique des flux de plus de 20 000 déplacements

Attention : Tous les flux ne sont pas
comptabilisés ici (uniquement
habitants de l'Eurométropole LKT)

- Les rapports de synthèses complets flamand et wallon seront disponibles au cours de l'été 2017.
- De nombreux résultats complémentaires à venir dans des temporalités plus ou moins longues

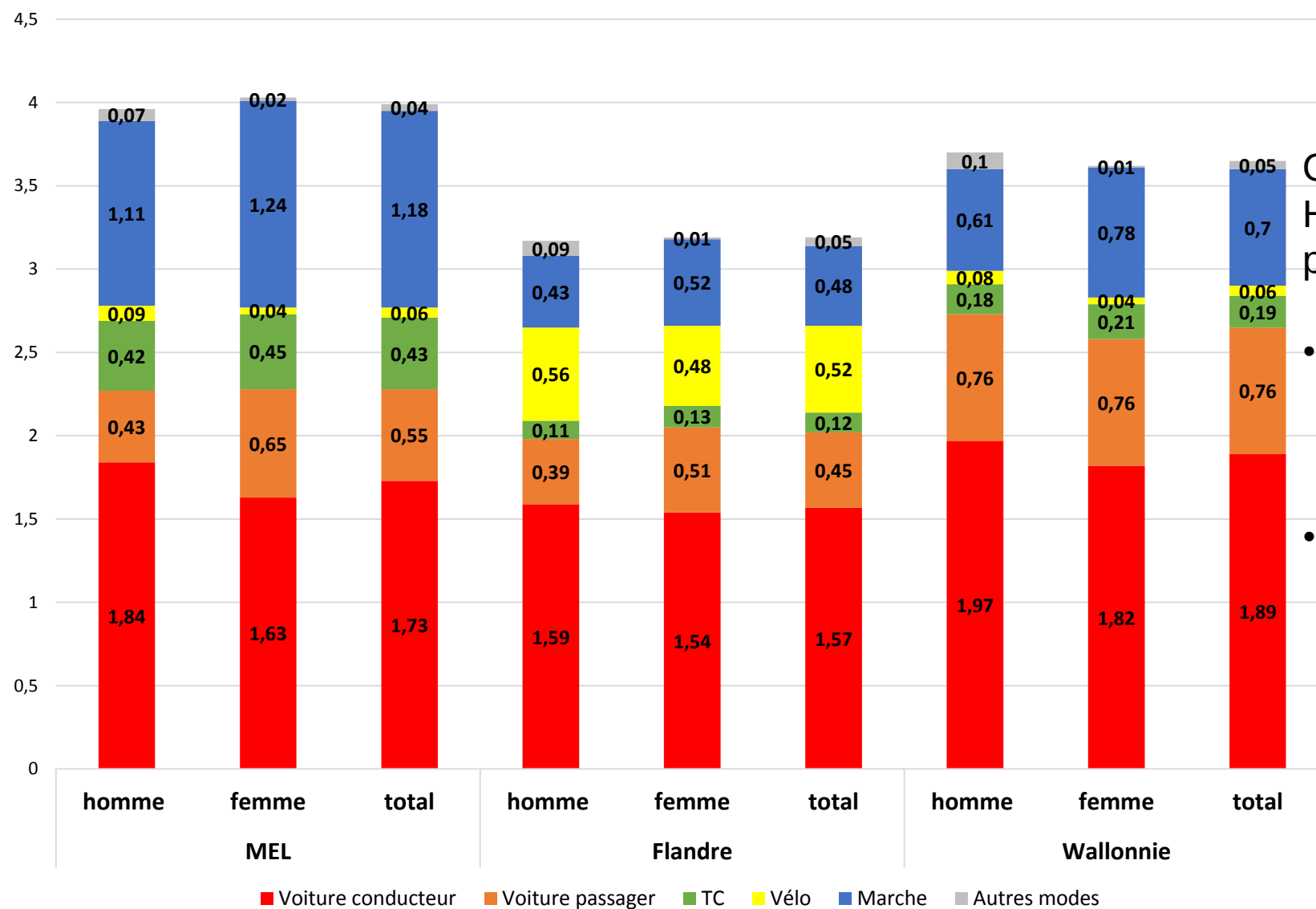
Avec la participation de :



1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr

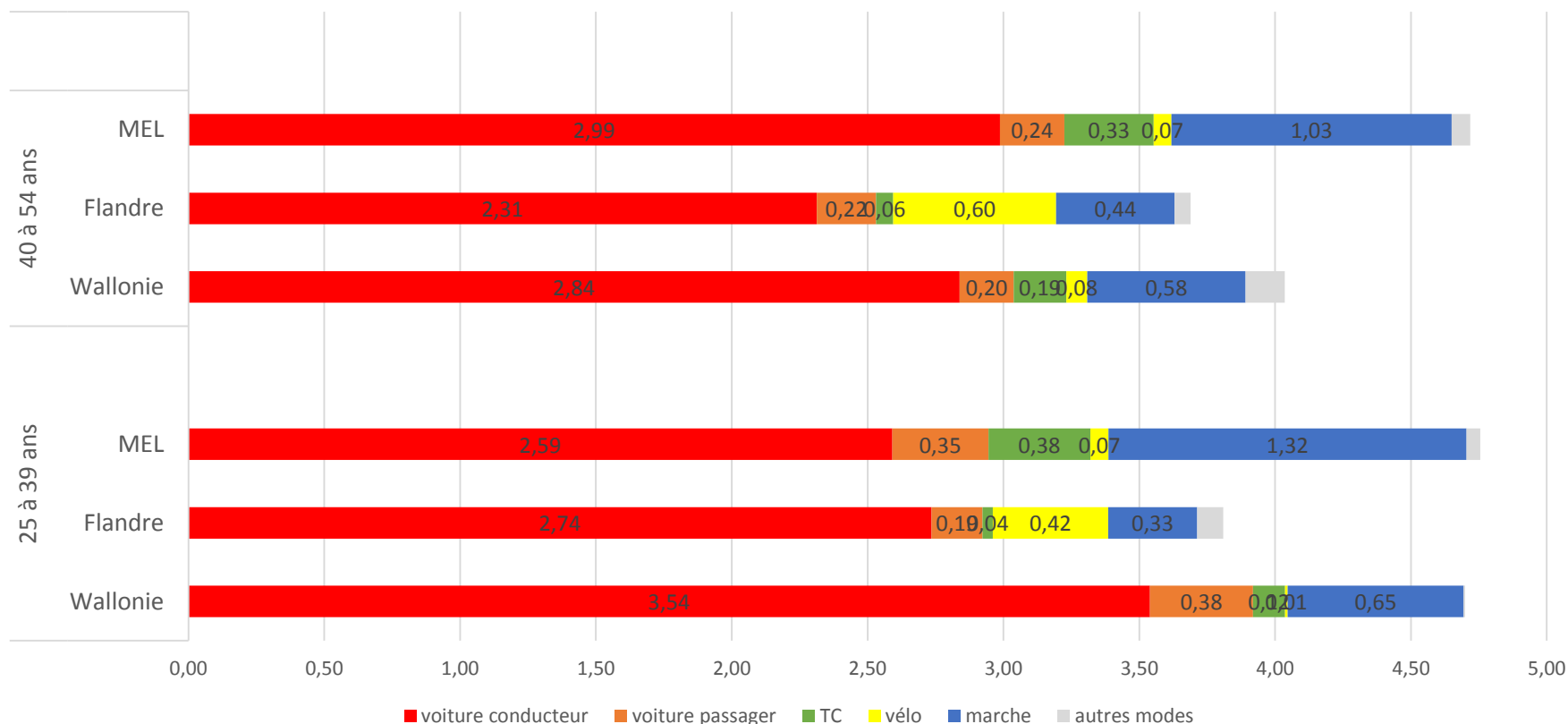
ANNEXES



Quelques différences Hommes / Femmes pour chaque territoire

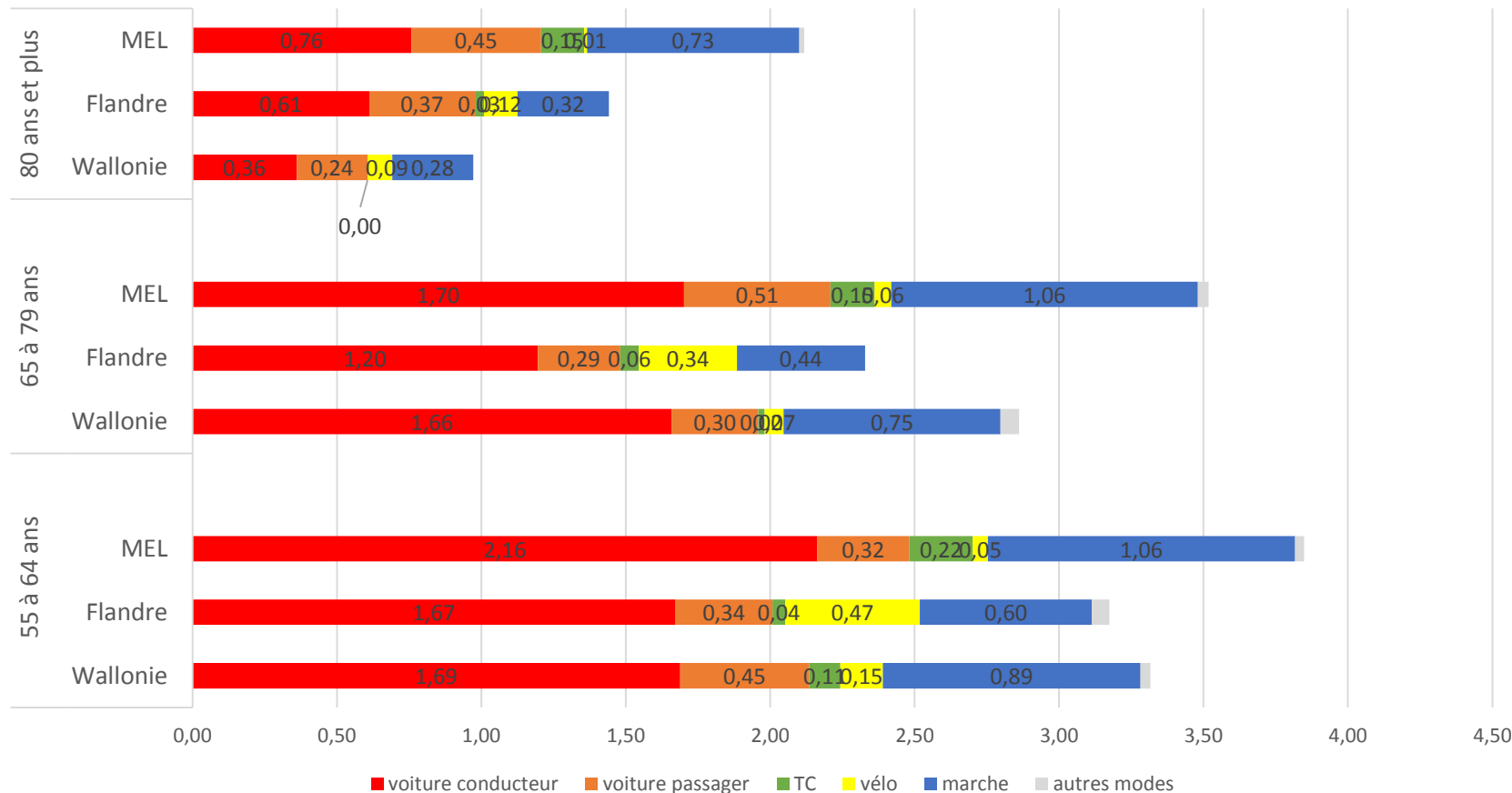
- Plus de TC, voiture passager chez les femmes;
- Plus de vélo, de voiture conducteur chez les hommes.

Mobilité par mode des 25-54 ans



L'usage de la voiture conducteur dans les tranches 25-39 et 40-54 est particulièrement élevé, pour les 3 territoires, avec un « maximum » chez les wallons de 25-39 ans.

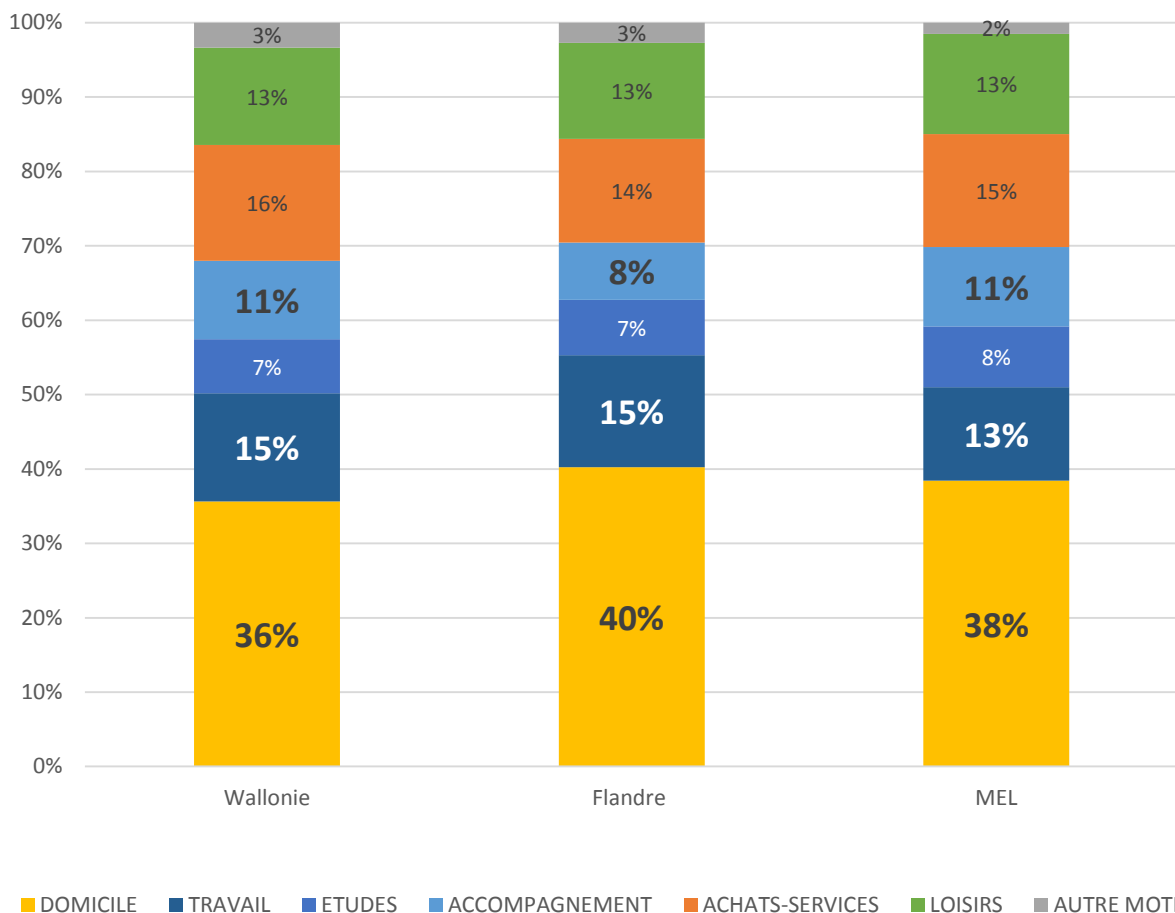
Mobilité par mode des 55 ans et plus



La mobilité voiture est bien plus importante chez les « 55 ans et plus » MEL que chez les « 55 ans et plus » belges de l'Eurométropole.

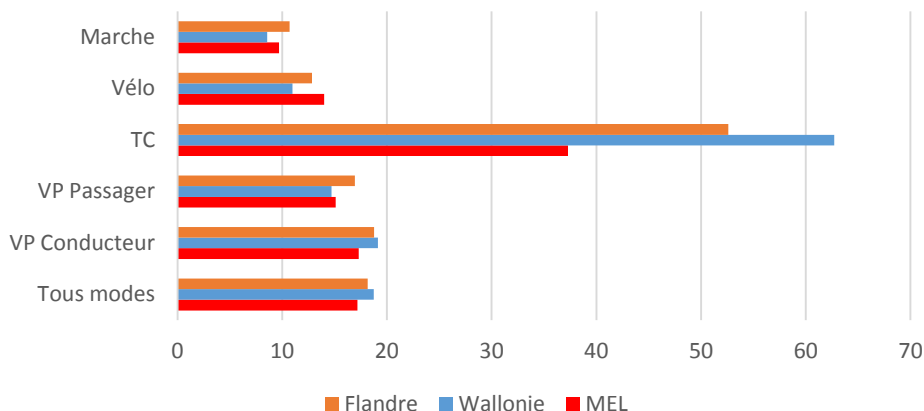
Déplacements « semaine » des habitants de 5 ans et plus de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

répartition des déplacements selon le motif à destination

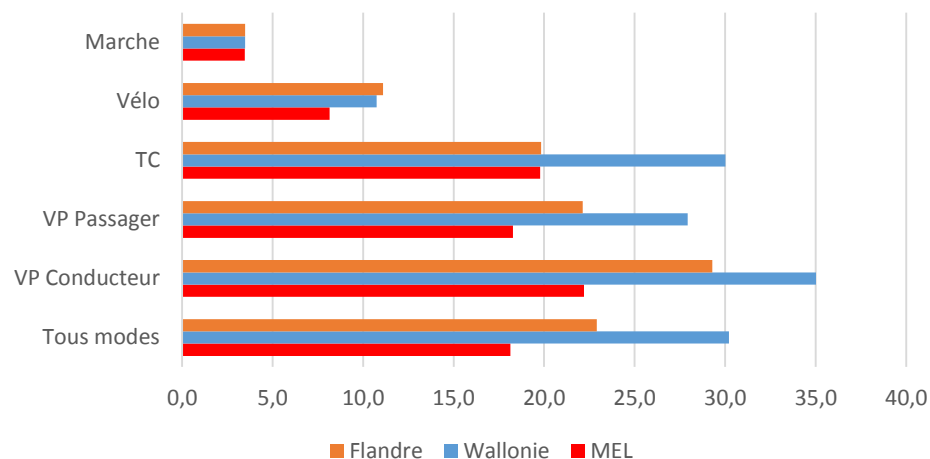


- Le motif « travail » à destination a le même poids pour chacun des territoires, mais légèrement plus faible sur la MEL.
- Le motif à destination « domicile » est plus important en Flandre puis sur la MEL, puis en Wallonie.
- On retrouve un faible taux d'accompagnement chez les Flamands.

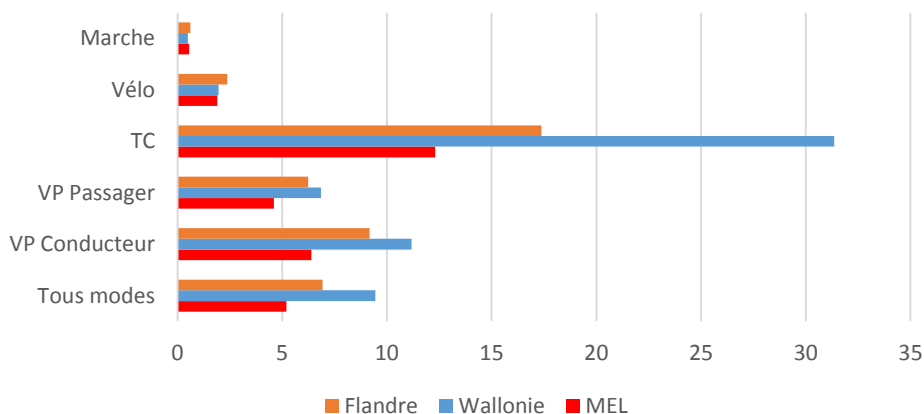
Durée moyenne selon le mode
Hors promenade et tournée



Vitesse moyenne des déplacements par mode



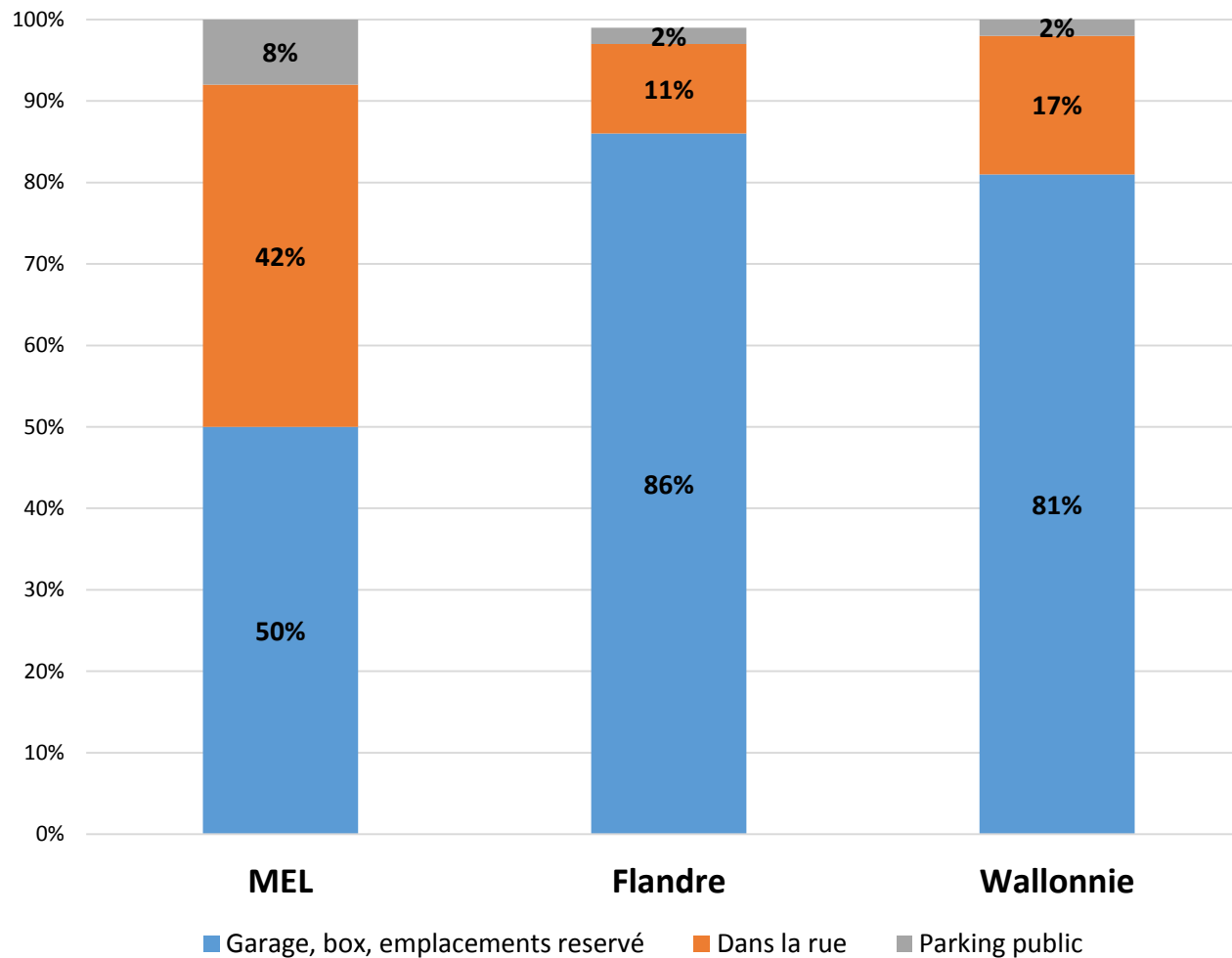
Portée moyenne des déplacements par mode
Hors promenade et tournée (en km)



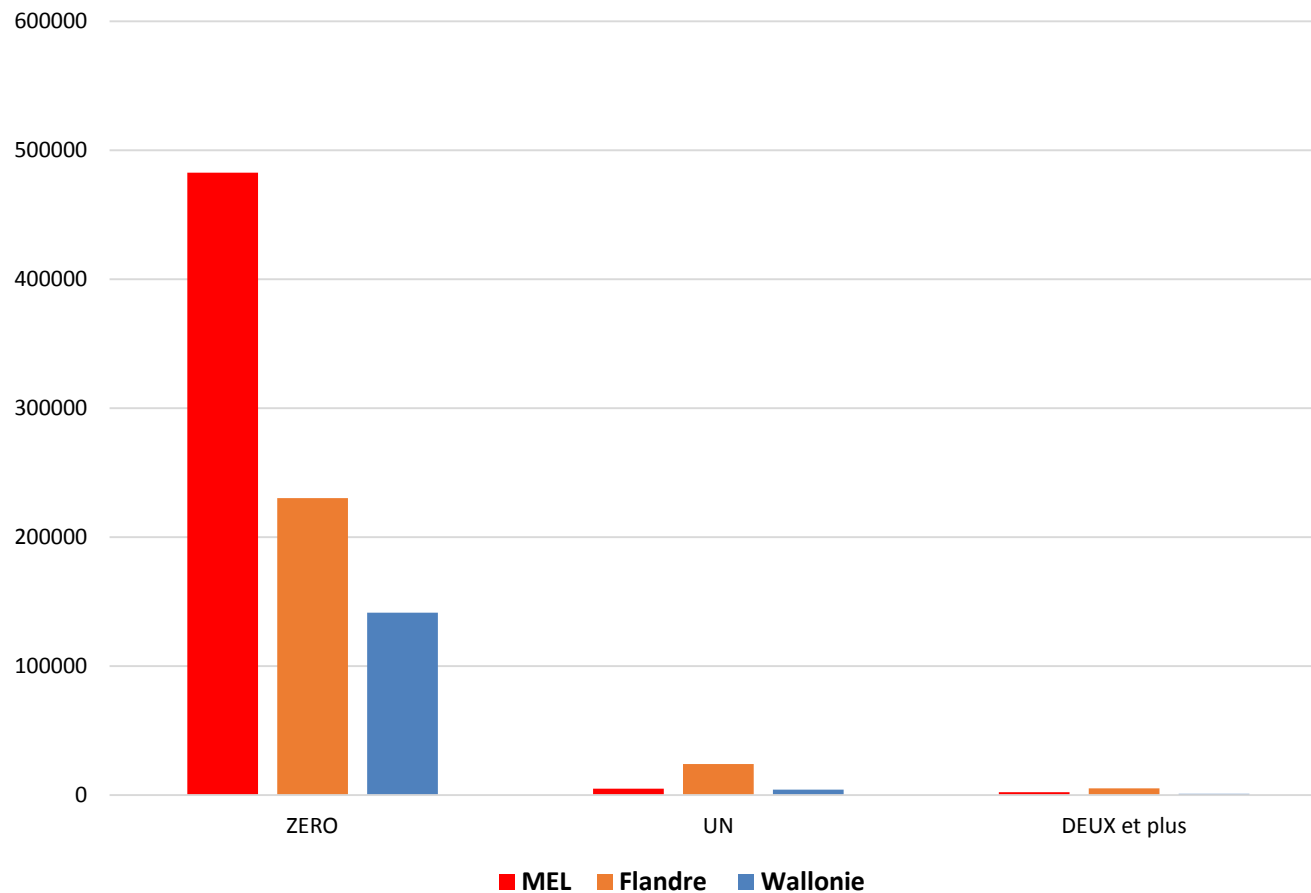
Les durées par mode et par déplacement sont proches pour les 3 territoires, à l'exception des TC chez les wallons, beaucoup plus longs (temps et distance).

Les modes motorisés sont les plus rapides chez les Wallons, puis chez les Flamands; ils sont moins rapides chez les habitants de la MEL.

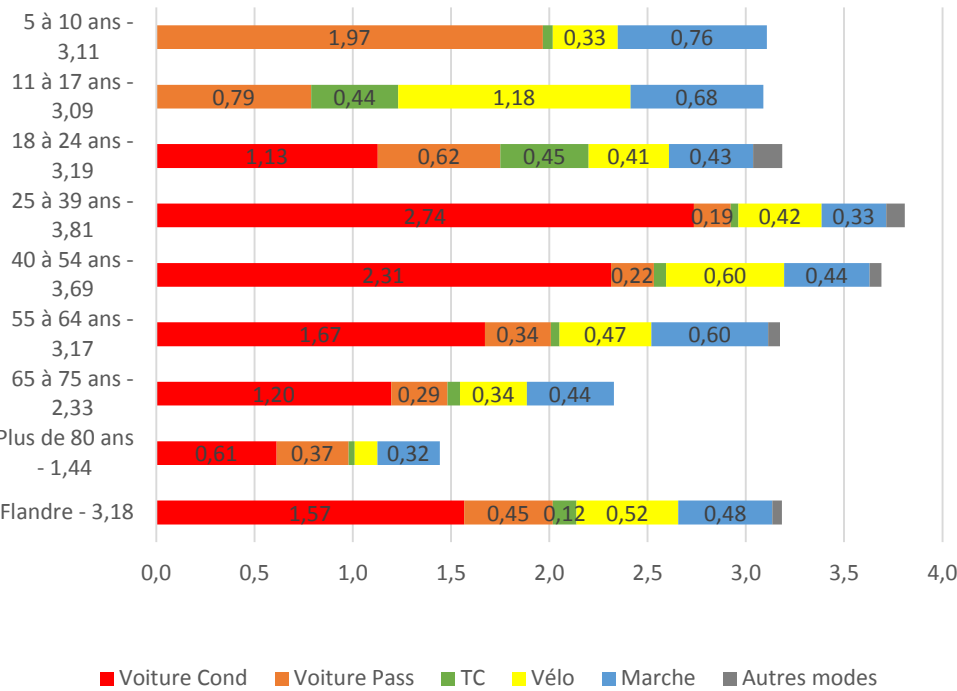
Lieu de stationnement des voitures la nuit



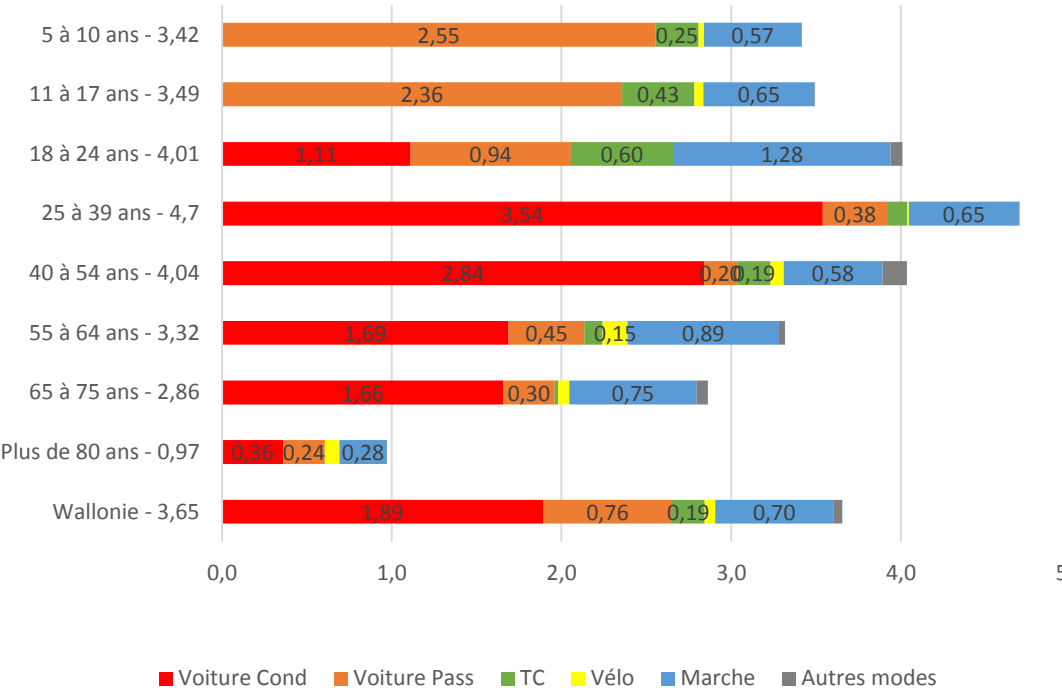
Nombre de vélos électriques disponibles



Flandre



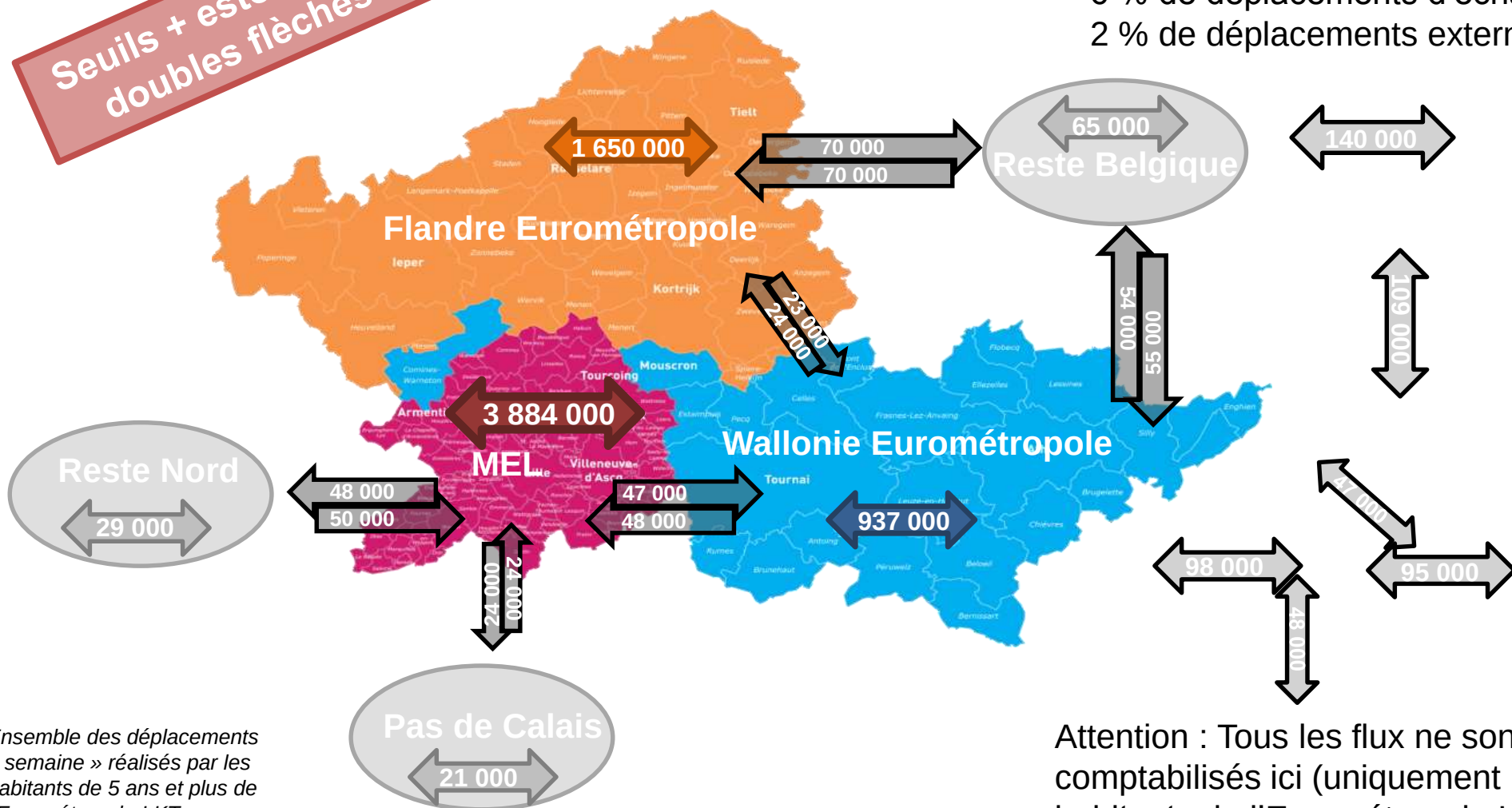
Wallonie



LES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'EUROMETROPOLE LILLE-KORTRIJK-TOURNAI

Seuils + estomper +
doubles flèches

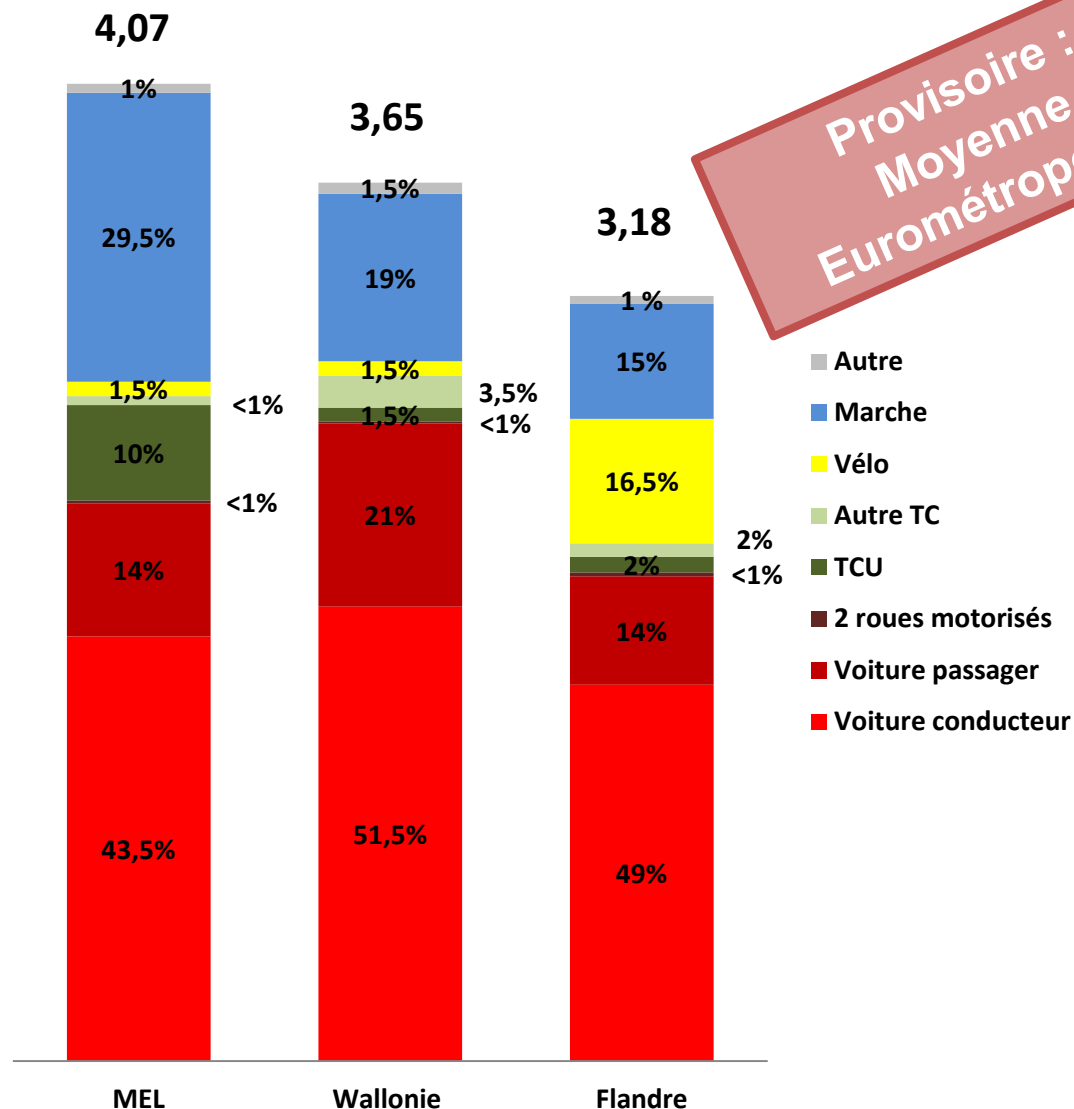
7,2 Millions de déplacements
92 % de déplacements en internes
6 % de déplacements d'échanges
2 % de déplacements externes



Attention : Tous les flux ne sont pas comptabilisés ici (uniquement habitants de l'Eurométropole LKT)

Ensemble des déplacements
« semaine » réalisés par les
habitants de 5 ans et plus de
l'Eurométropole LKT

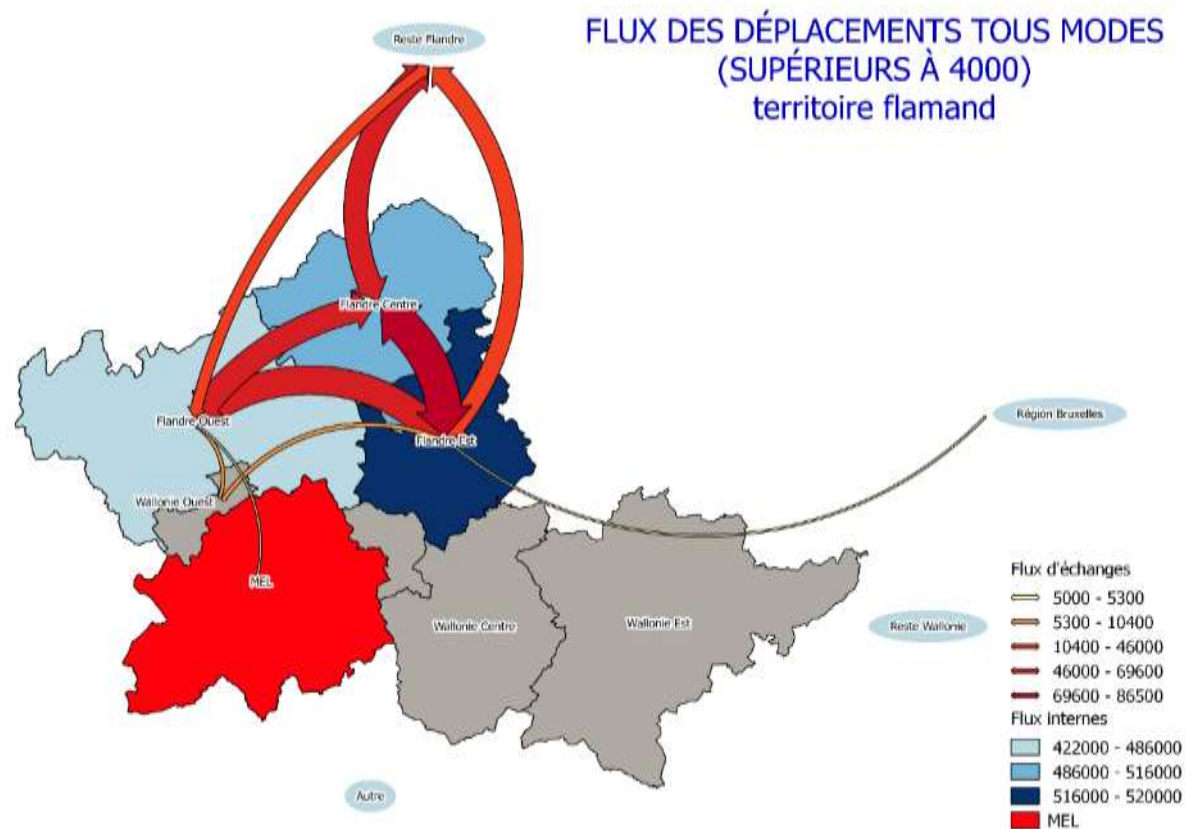
Représentation graphique des flux de plus de 20 000 déplacements



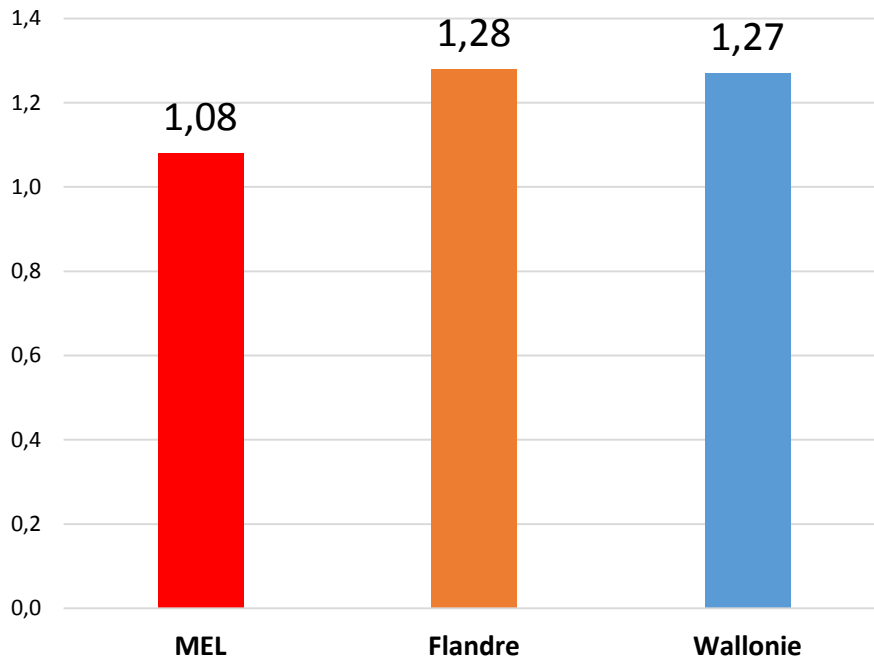
profils de mobilité différents :

La mobilité sur la MEL est plus importante que sur les parties de la Wallonie (+ 12%) et de la Flandre (+ 28%) interrogées.

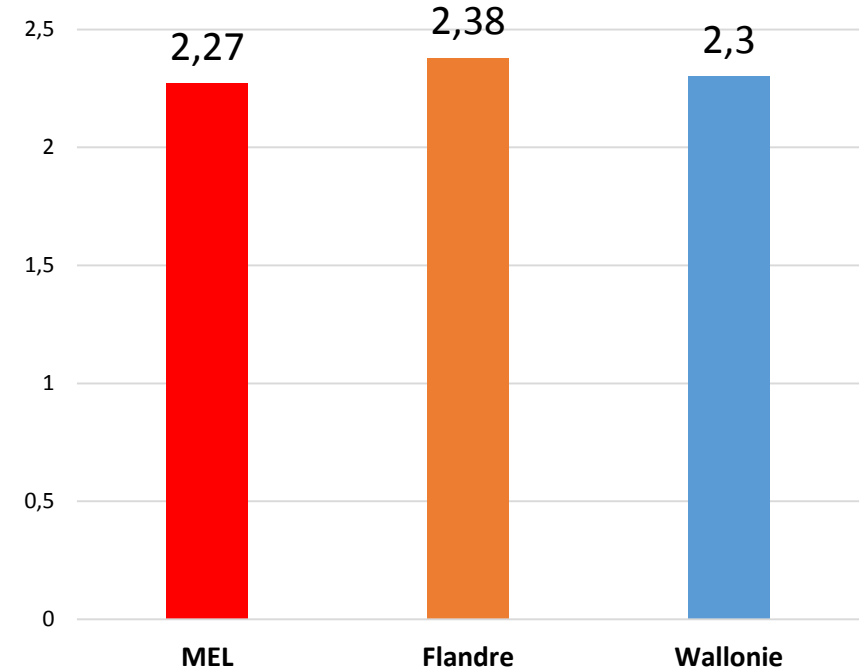
- L'usage des véhicules particuliers prédomine dans la partie Wallonne interrogée.
- L'usage des modes actifs représente un pourcentage similaire à la MEL et dans la partie Flamande interrogée mais avec une répartition très différente. Il est plus faible dans la partie Wallonne interrogée où la marche est à 20,5%.



Voitures à disposition par ménage



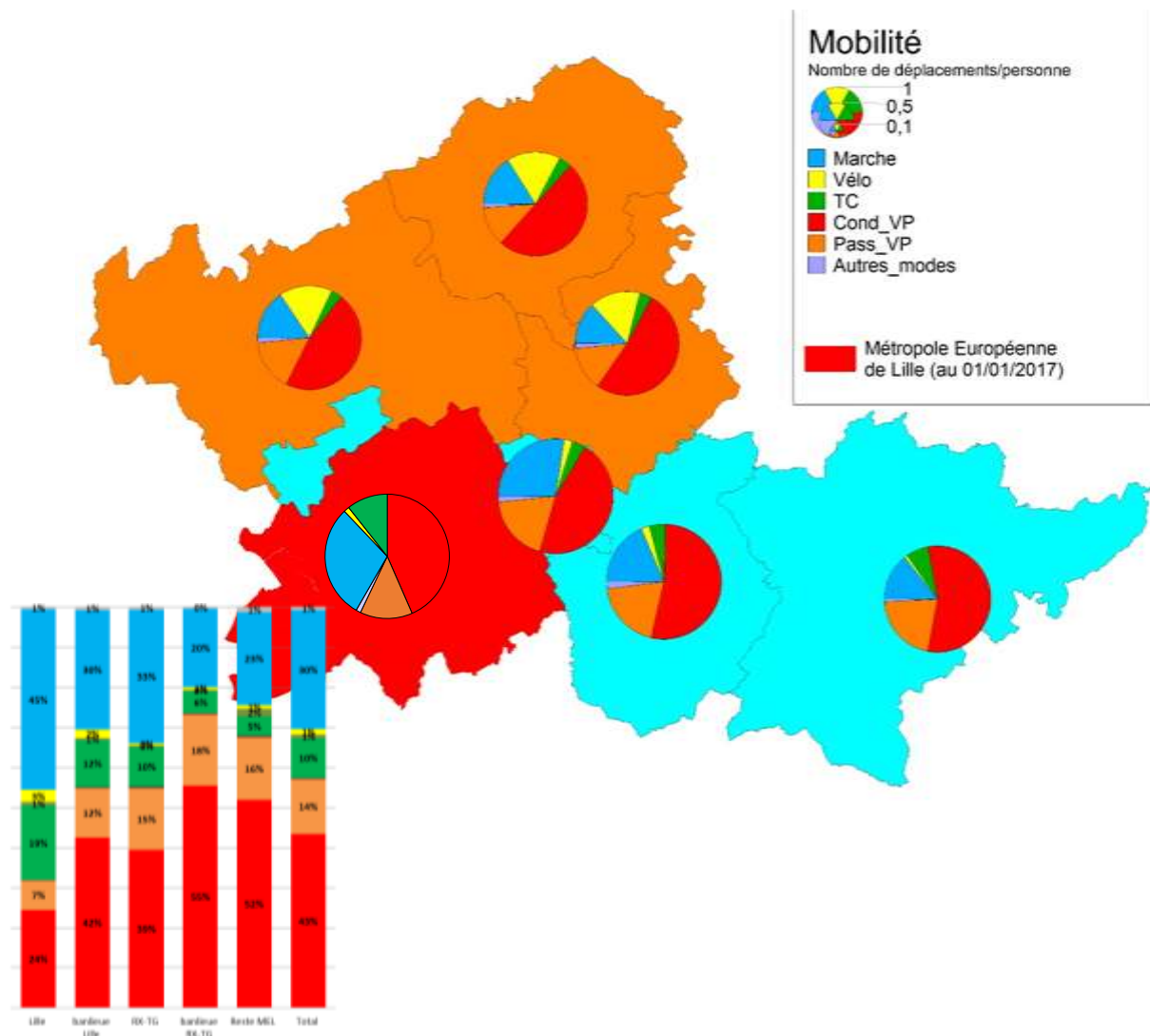
Nombre de personnes par ménage



Les ménages wallons et flamands sont davantage équipés en voitures que les ménages de la MEL.

En parallèle, les ménages wallons et flamands sont de plus grande taille que les ménages de la MEL.

Ménages de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



- Les parts modales des sous territoires sont homogènes par territoire en Flandre et Wallonie. On note, malgré tout, une part modale de la marche relativement importante en Wallonie Ouest.
- Sur la MEL, les parts modales moyennes traduisent des écarts importants par territoire selon leur densité et leur accessibilité en TC.