

Evolution de la mobilité, des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques à Lille sur la métropole lilloise



LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE (MEL)

90 communes,

Agglomération multipolaire

1,1 millions d'habitants

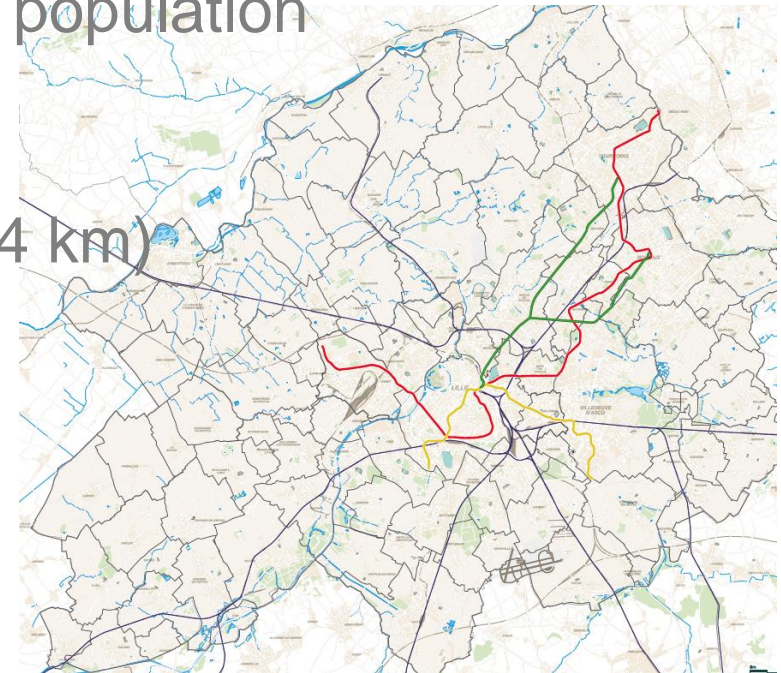
500 000 emplois

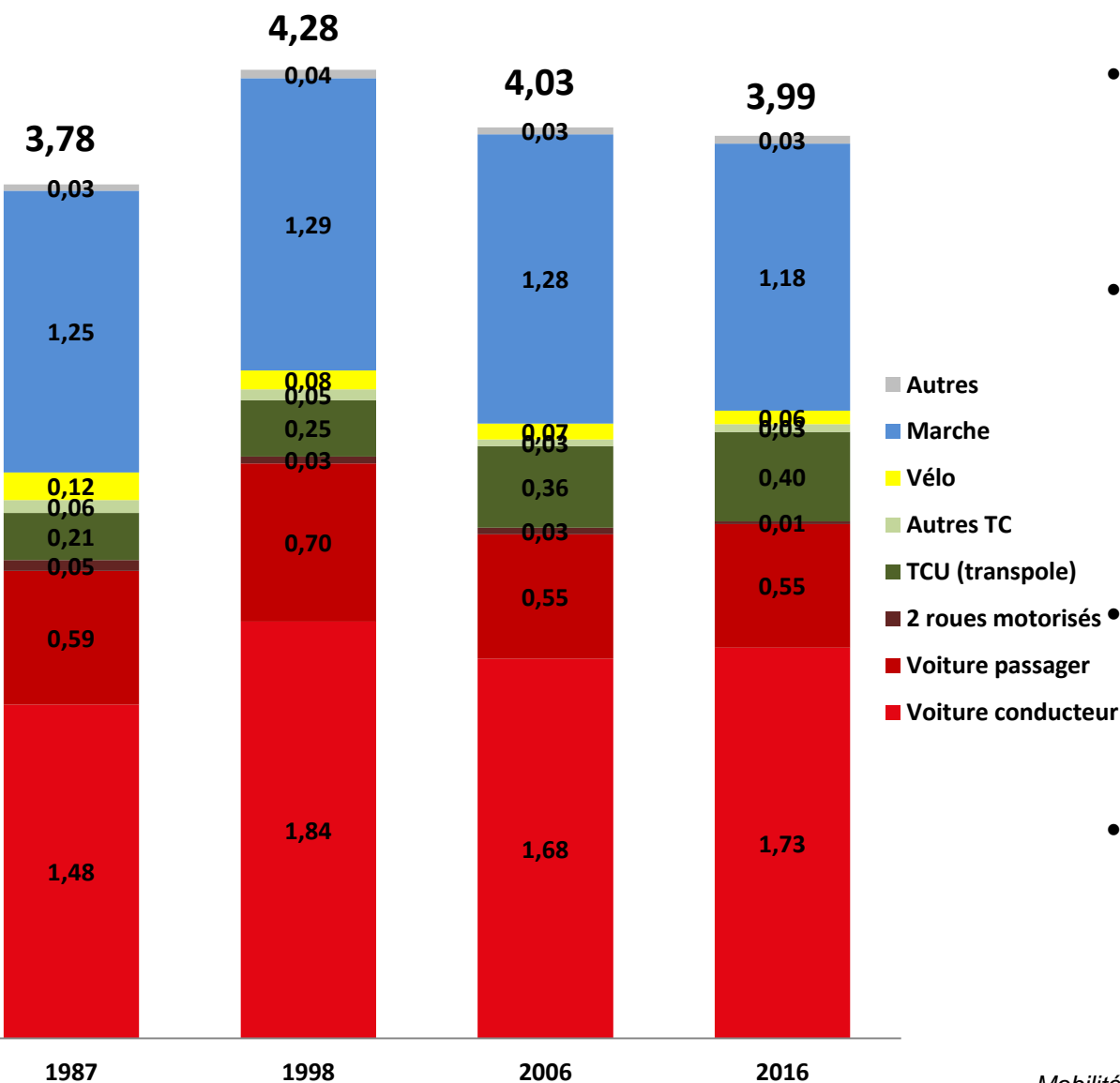
61 145 hectares

2^{ème} territoire français selon la densité de population

4^{ème} par sa taille

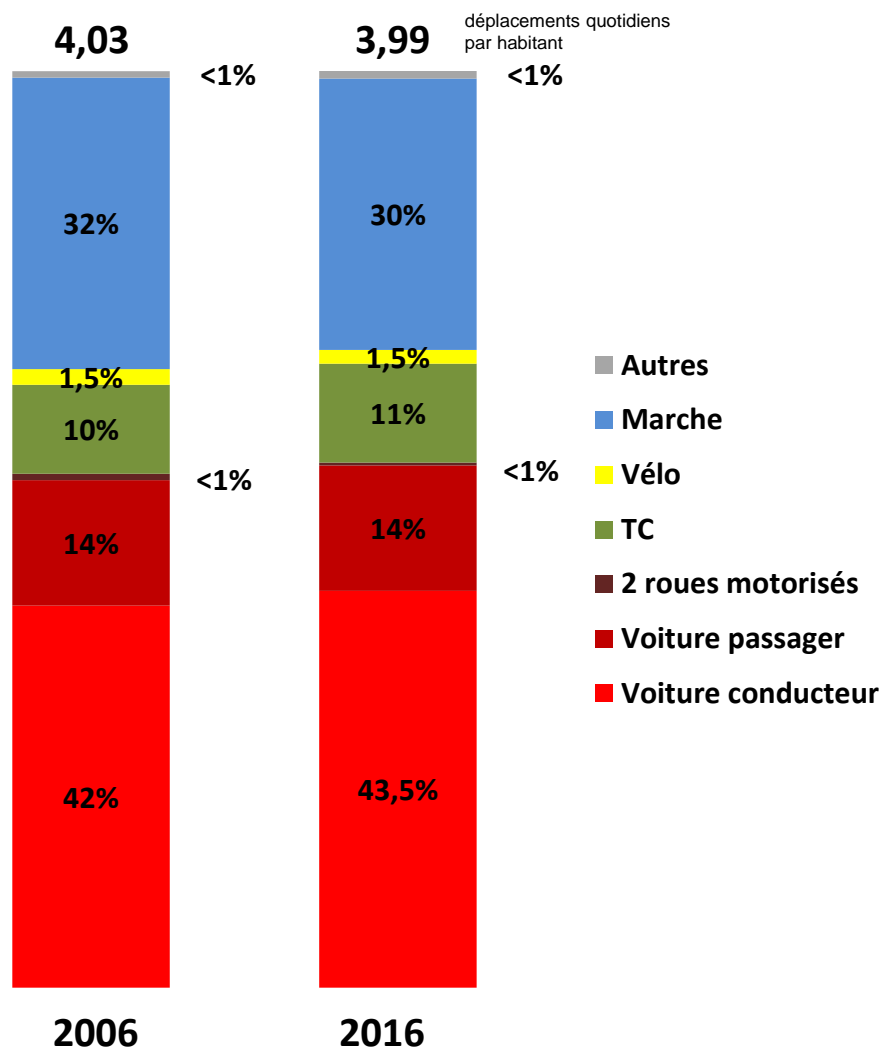
Un territoire frontalier avec la Belgique (84 km)





- 30 ans de connaissance de la mobilité quotidienne sur le territoire de la MEL
- Une évolution dans le temps de la mobilité marquée par un pic en 1998, qui « ponctue » une progression constante depuis les années 1960-70
- Une relative stabilité de la mobilité des 5 ans et plus (- 1 %) entre 2006 et 2016
- En 2016 : un total de 4,1 millions de déplacements quotidiens : une mobilité supplémentaire uniquement due aux habitants en plus (+21 000)

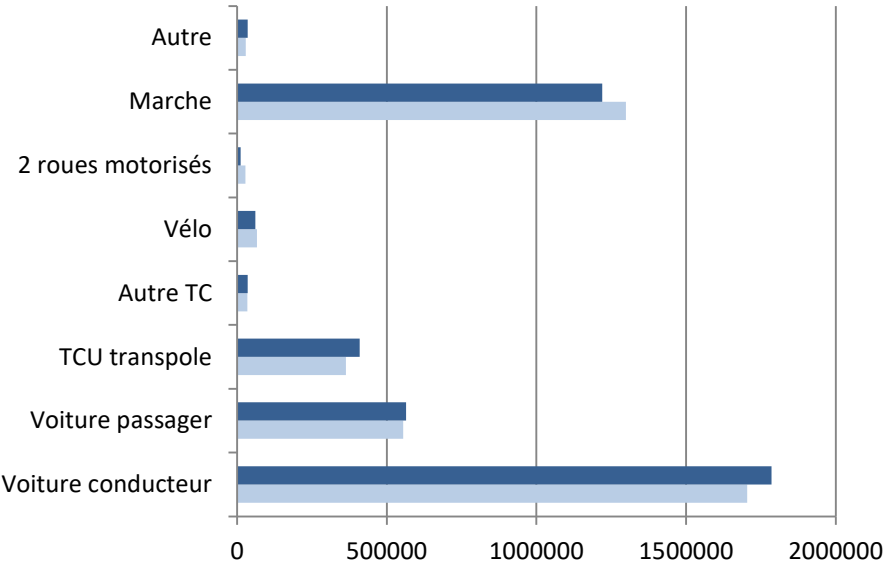
Mobilité des habitants de la MEL de 5 ans et plus, hors déplacements externes



Les évolutions notables :

- Marche : - 2 points
- Vélo : +/- 0 point
- Transports collectifs : + 1 point
- Voiture : + 1,5 points

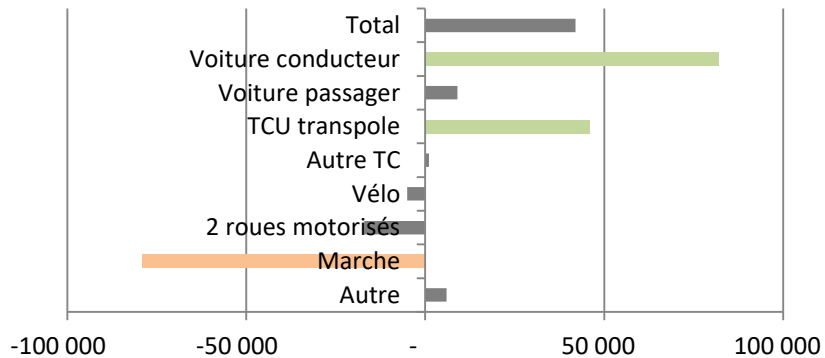
nombre de déplacements par mode



Les variations, en volumes, les plus importantes observées entre 2006 et 2016 sur les déplacements par mode, concernent :

- la marche (- 79 000 dépl./ jour)
- les TC urbains (+ 46 000 dépl./ jour)
- la voiture conducteur (+ 82 000 dépl./ jour)

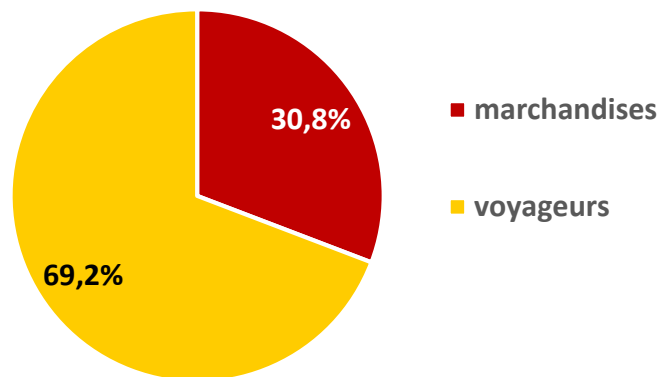
variation des volumes de déplacements par mode entre 2006/2016



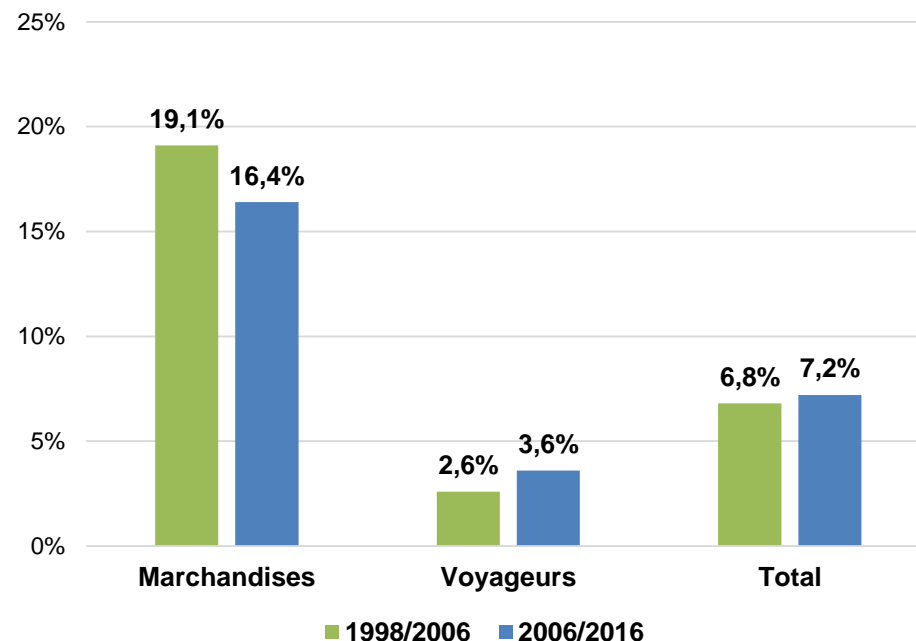
	variation 2006/2016
Autre	6 000
Marche	- 79 000
2 roues motorisés	- 17 000
Vélo	- 5 000
Autre TC	1 000
TCU transpole	46 000
Voiture passager	9 000
Voiture conducteur	82 000
Total	42 000

Déplacements des habitants de la MEL de 5 ans et plus, hors déplacements externes

Parts des trafics voyageurs/marchandises
dans les émissions de GES 2016

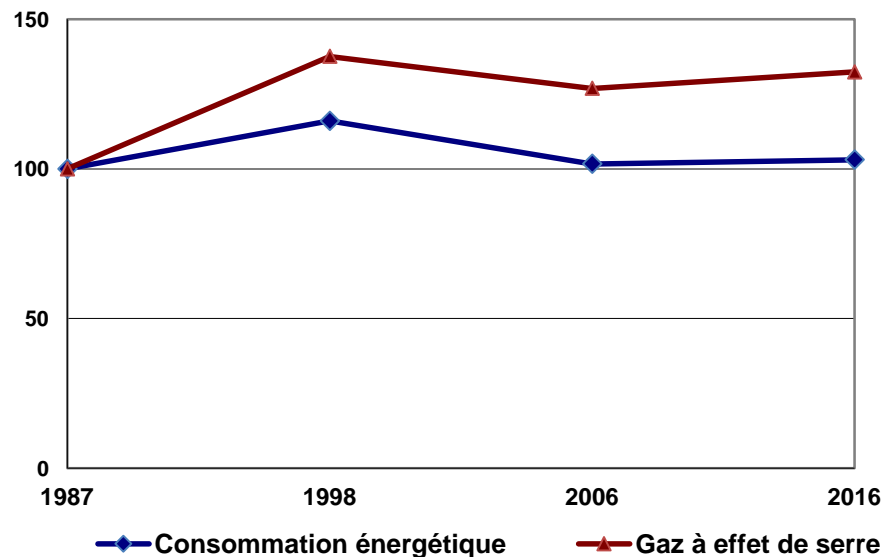


Evolution 1998/2006 et 2006/2016 des émissions de
GES des trafics voyageurs/marchandises (MEL)

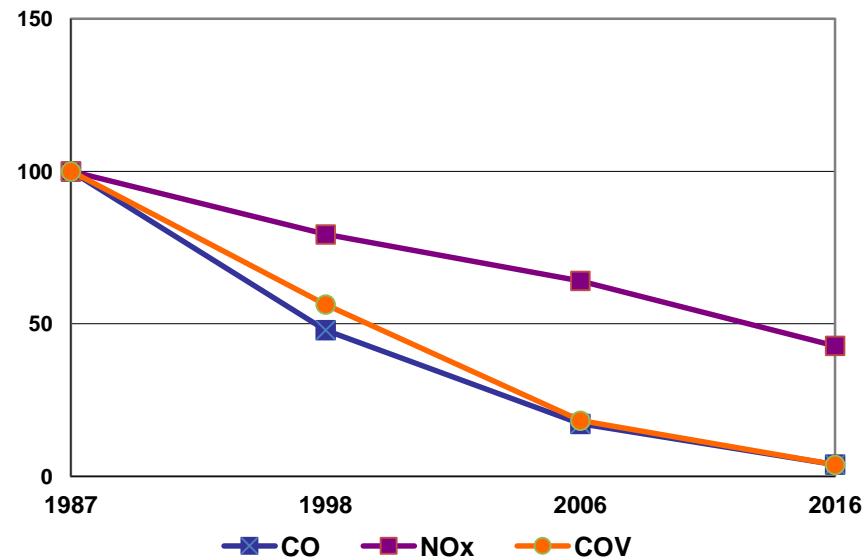


- Près d'un tiers des émissions de GES (transport) sur la MEL provenant du transport de marchandises
- Influence des différents types de trafic sur des émissions de GES en augmentation de 7,2% entre 2006 et 2016
- De fortes augmentations des émissions de GES pour le transport de marchandises

Evolution entre 1987 et 2016 des consommations énergétiques et émissions de GES des déplacements VP internes des résidents de la MEL

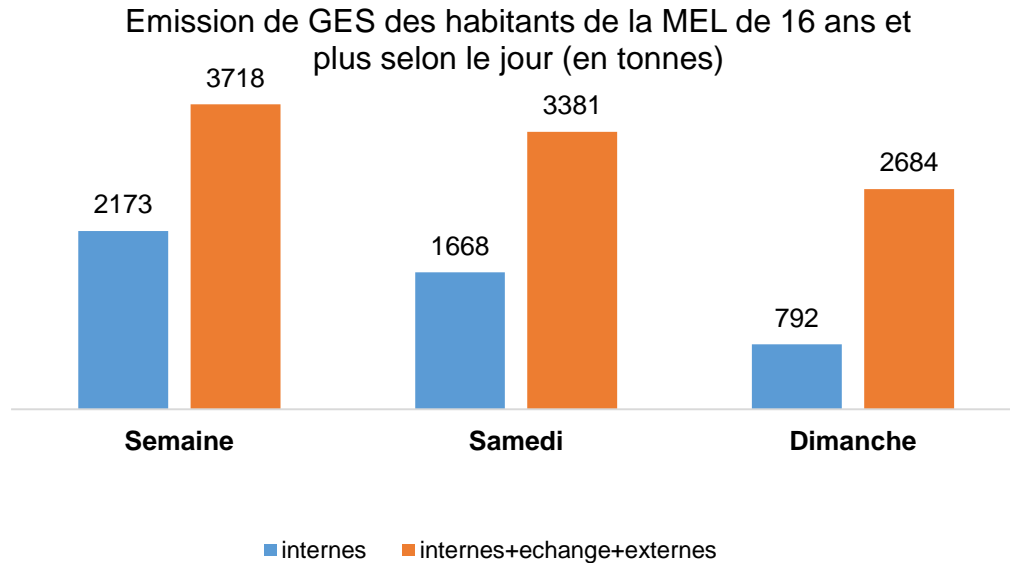


Evolution entre 1987 et 2016 des émissions de CO, NOx et COV des déplacements VP internes des résidents de la MEL



En 30 ans :

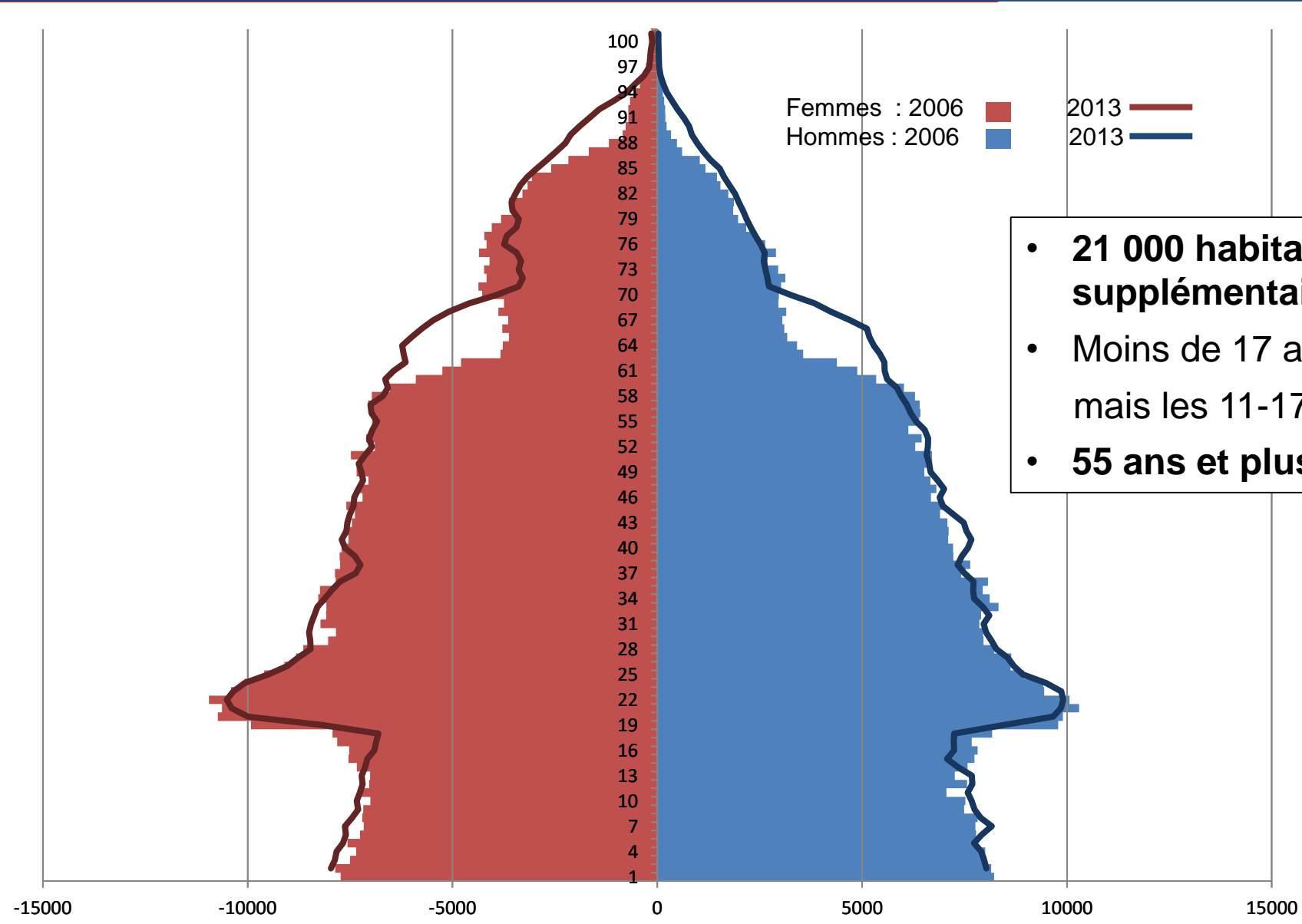
- Pas d'inflexion dans les GES émis par les habitants de la MEL ni dans les consommations énergétiques liées aux déplacements internes en voiture
- Une baisse nette des émissions de polluants locaux



Pour les déplacements internes à la MEL : on note des écarts énormes d'émissions de GES selon qu'on soit un jour de semaine ou un samedi (+30%) ou dimanche (X3).

Pour tous les déplacements (internes + échange + externes) : ces écarts sont fortement amoindris.

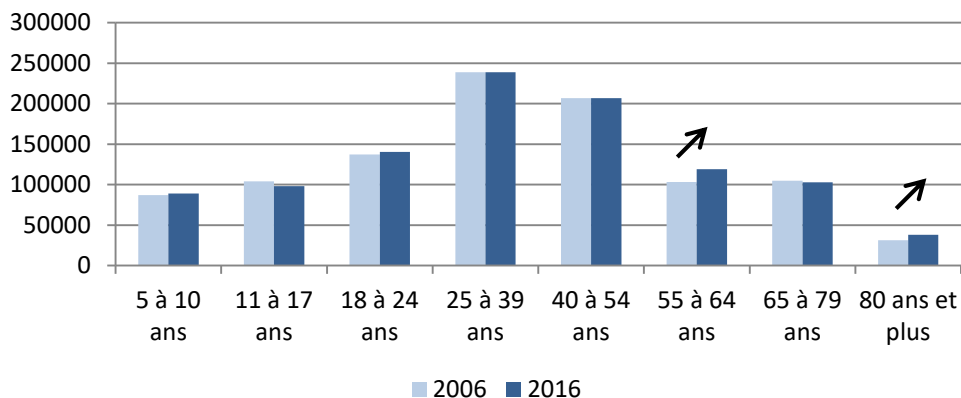
NB : les budgets-émissions de GES moyens sont assez homogènes quel que soit le jour de la semaine (en intégrant les déplacements internes, échange et externes).



- **21 000 habitants supplémentaires**
- Moins de 17 ans : - 1 %
mais les 11-17 ans : - 6 %
- **55 ans et plus : + 9 %**

Source : INSEE

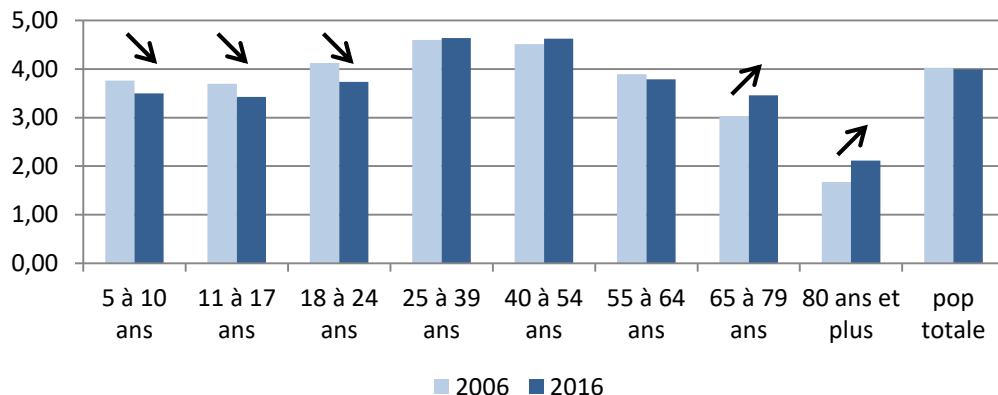
répartition de la population par tranche d'âge



Entre 2006 et 2016 :

- Une augmentation du nombre de personnes de 55 ans et plus

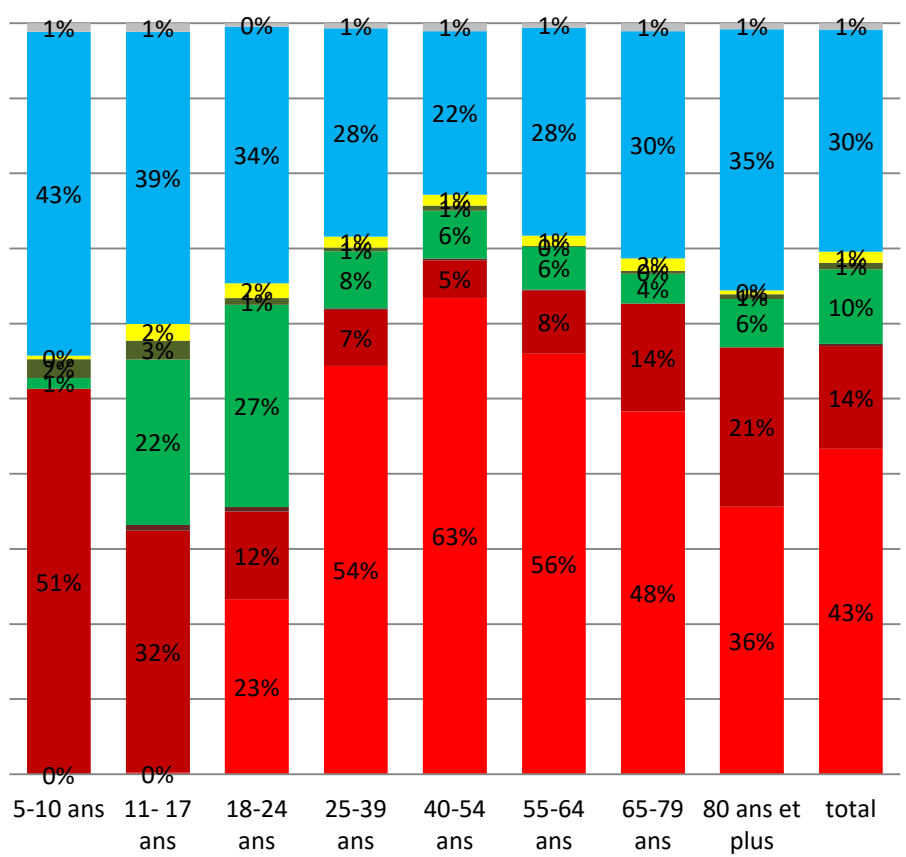
mobilité par tranche d'âge



- Stabilité de la mobilité des tranches d'âges les plus mobiles à savoir les 25-39 ans et les 40-54 ans
- Hausse de la mobilité pour les 65 ans et plus
- Baisse notable de la mobilité pour chacune des tranches d'âge jeunes (jusque 24 ans)

Population et mobilité des habitants de la MEL de 5 ans et plus, hors déplacements externes

Parts modales selon les tranches d'âge en 2016



- autre
- marche
- vélo
- autres TC
- TCU Transpole
- 2 roues motorisé
- voiture passager
- voiture conducteur

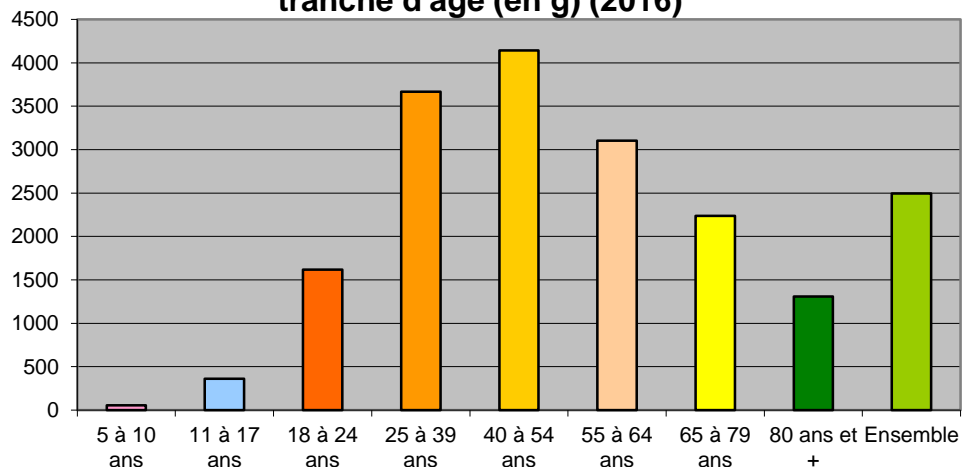
- Pas d'effet global sur la mobilité généré par les évolutions de la pyramide des âges...
- ...mais des évolutions de comportements au sein des classes d'âges qui ont un impact fort sur les pratiques de déplacements

	voiture conducteur	voiture passager	TC	vélo	marche
5-10 ans		13%	0%	-70%	-10%
11-17 ans		10%	29%	-51%	-15%
18-24 ans	-8%	1%	18%	-63%	-6%
25-39 ans	-4%	4%	1%	18%	10%
40-54 ans	1%	-29%	31%	-1%	-1%
55-64 ans	8%	-22%	37%	-4%	-10%
65-79 ans	19%	31%	-32%	24%	-25%
80 ans et plus	22%	49%	-2%	86%	-28%
total	4%	1%	10%	-8%	-7%

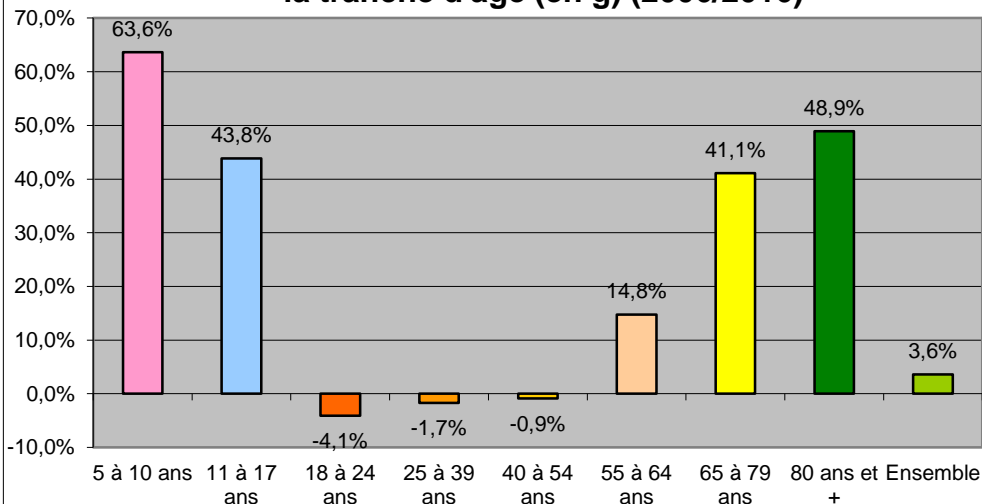
Déplacements des habitants de la MEL de 5 ans et plus, hors déplacements externes

Variation des parts modales entre 2006 et 2016

Budgets émissions de GES moyens selon la tranche d'âge (en g) (2016)



Evolution budgets émissions de GES moyens selon la tranche d'âge (en g) (2006/2016)



- A l'instar de l'usage de la voiture par âge, les émissions de GES sont beaucoup plus élevées chez les tranches d'âge correspondant à la vie active : 25-54 ans.
- On note une très forte augmentation relative des émissions de GES chez les jeunes (moins de 18 ans) et les plus de 55 ans alors que les tranches d'actifs ont vu leurs émissions de GES légèrement baisser entre 2006 et 2016.
- On peut établir les mêmes constats sur les consommations énergétiques.

DEEM, habitants de la MEL mobiles ne réalisant que des déplacements internes

Entre 2006 et 2016,



Habitants 55 ans&+

+ 9%

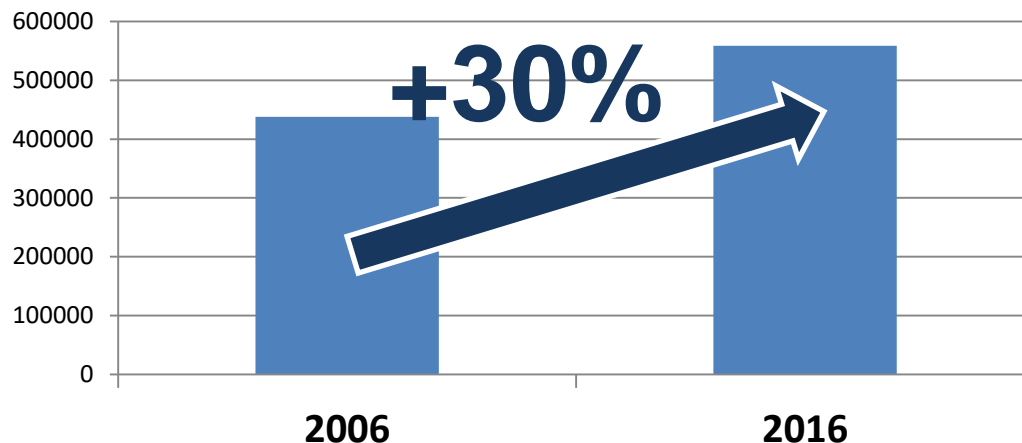
Mobilité 55 ans&+

+ 6%



Part modale voiture 55 ans&+

+ 11%



+120 000 déplacements en voiture

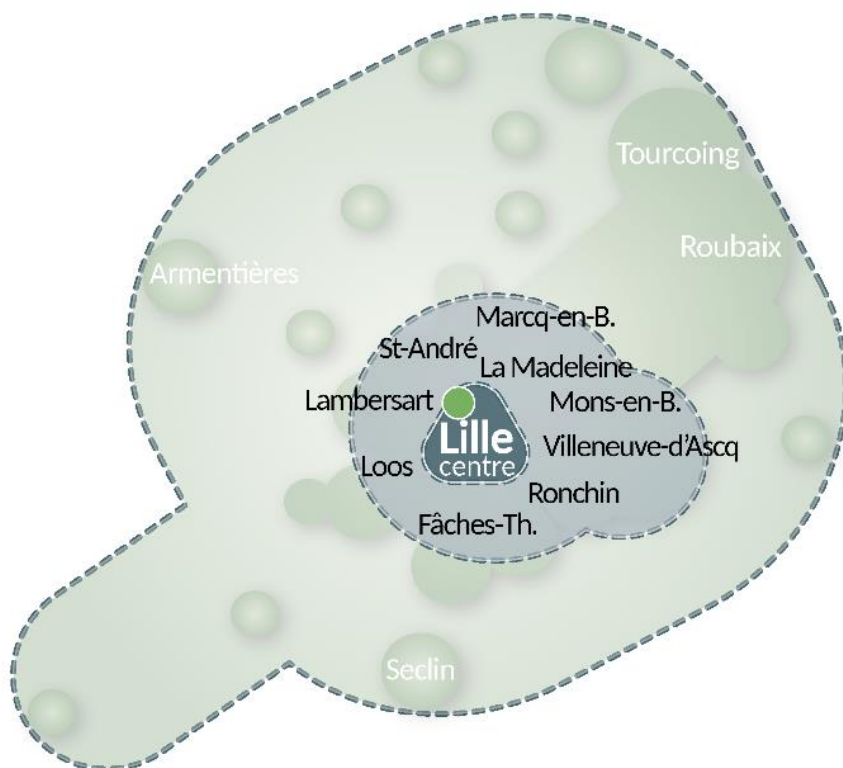
alors que l'augmentation globale est de + 90 000 à l'échelle métropolitaine

+117 Tonnes GES émises lors de déplacements quotidiens




alors que l'augmentation globale est de +74 T à l'échelle métropolitaine

Un différentiel de mobilité centre-périphérie qui s'amplifie

Les pratiques de mobilités n'ont jamais été si différentes entre la ville-centre et le reste de la métropole



Évolution du nombre de déplacements entre 1987 et 2016

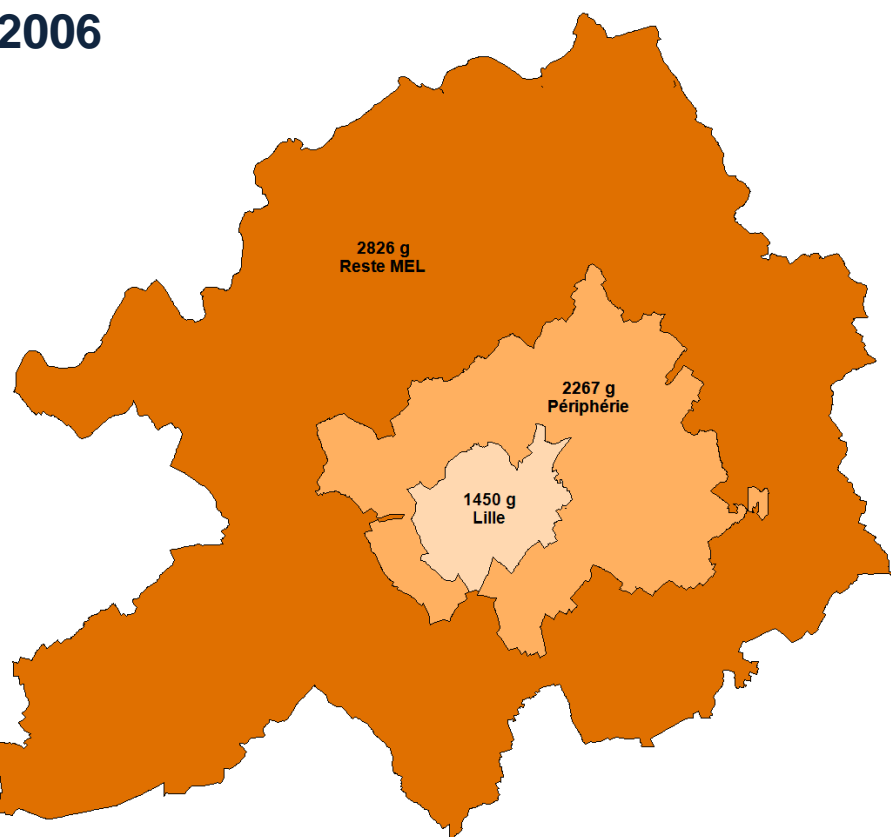
	Total déplacements	Marche	Vélo	TC	Voiture
 Lille-centre 183 000 habitants	+36%	+33%	+176%	+330%	-34%
 Couronne urbaine de Lille 340 000 habitants	+8%	-3%	-32%	+52%	+10%
 Reste de la MEL 587 000 habitants	+47%	+22%	-70%	+2%	+77%

Le différentiel des parts modales au centre et en périphérie pour la voiture : 16 points en 1987, 33 points en 2016 (31% à Lille, 64% dans le reste de la MEL).

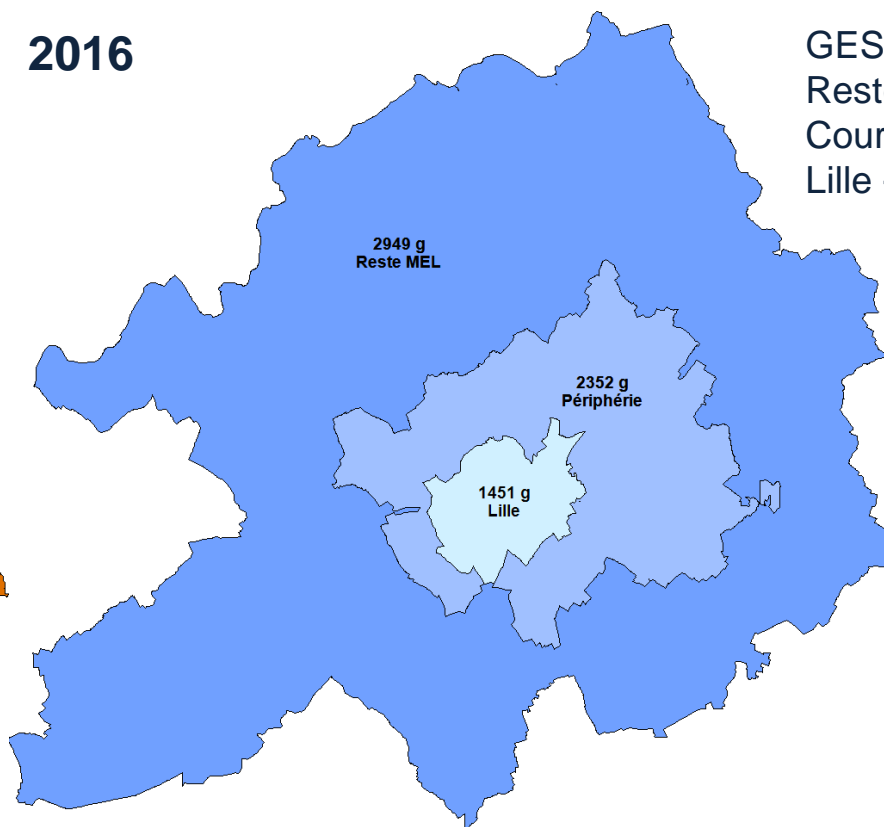
Évolution des émissions individuelles de GES selon le lieu de résidence

Les secteurs où les émissions GES sont les plus fortes sont ceux qui augmentent le plus rapidement

2006



2016



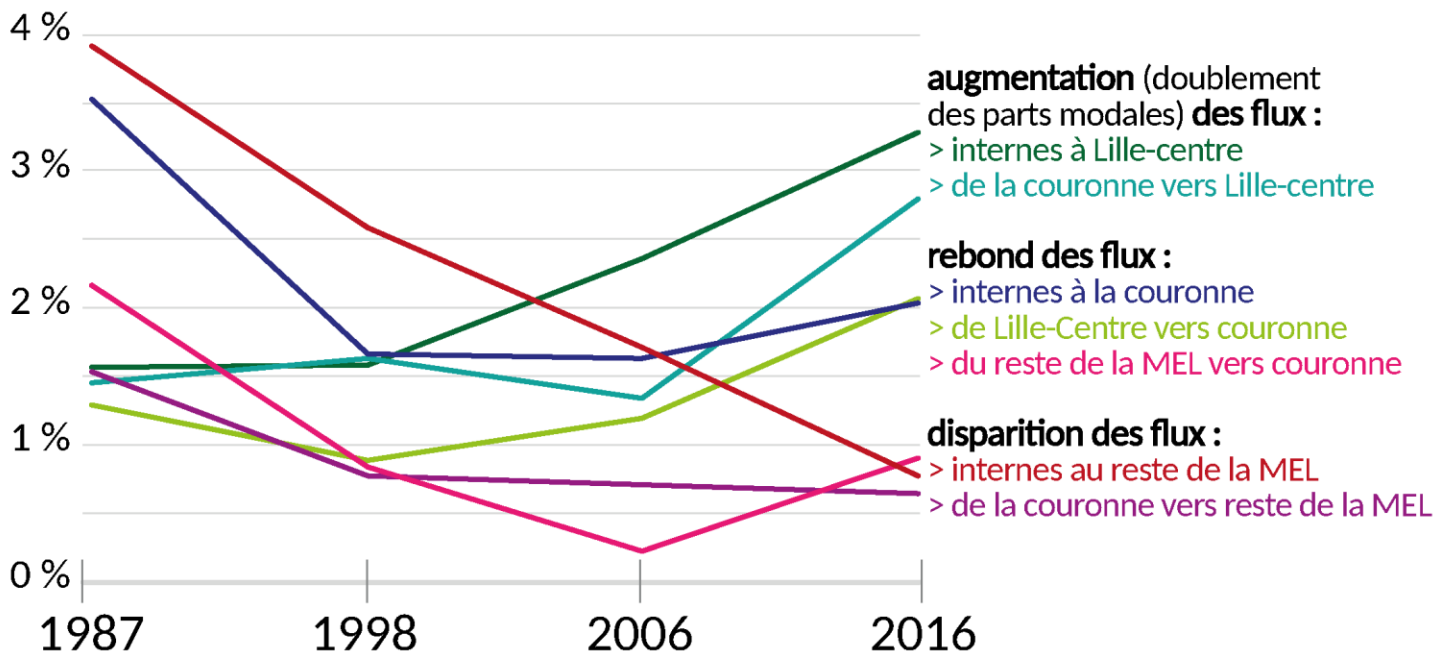
GES 2006/2016
Reste MEL +4,4%
Couronne Lille +3,7%
Lille +0,1%

Source : Enquête-Déplacements MEL 2006, 2016 – Exploitation Cerema 2018

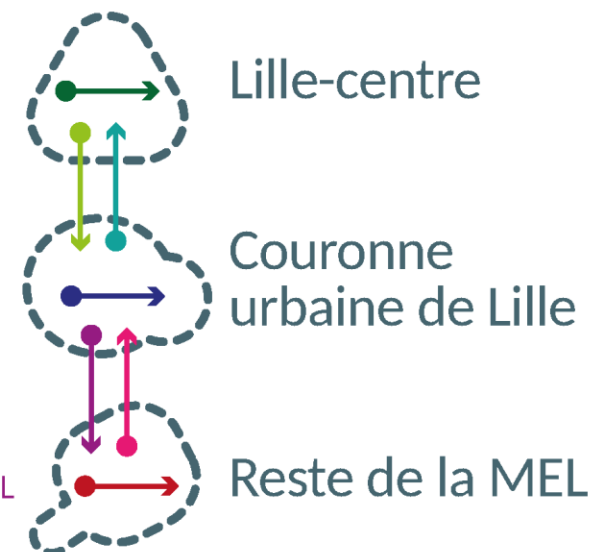
Le retournement de la pratique du vélo

Les secteurs où les habitants faisaient le plus de vélo en 1987... sont ceux où ils en font le moins en 2016 !

Évolution des parts modales selon la localisation des déplacements effectués à vélo



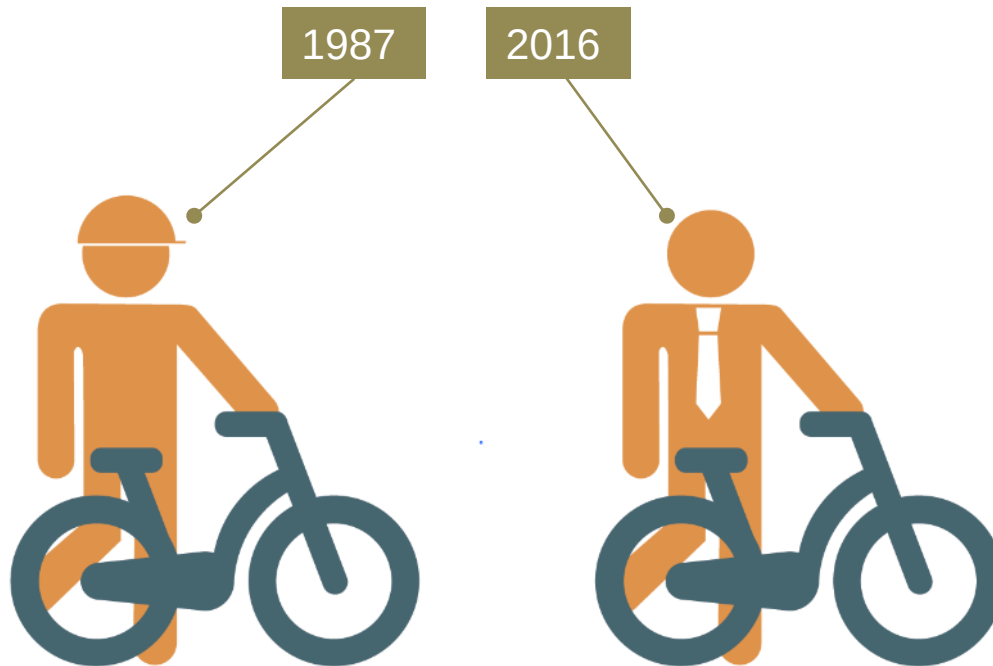
	1987	2016
Part des habitants Lille dans le total des cyclistes de 18-54 ans de la MEL	9%	41%
Part des habitants Lille dans total cyclistes MEL	8%	34%



Source : Enquête-Déplacements MEL 1987, 1997, 2006, 2016 – Exploitation Cerema 2018

La grande transformation des cyclistes

- Cyclistes jeunes et ouvriers
- Sans permis de conduire
- Périphérie de Lille et autres villes (Roubaix, Tourcoing)
- Cyclistes étudiants et actifs
- CSP cadres et prof. intermédiaires
- Avec permis de conduire
- Dans centre de Lille ou vers Lille



Parts modales des trois principales catégories utilisatrices du vélo en 1987

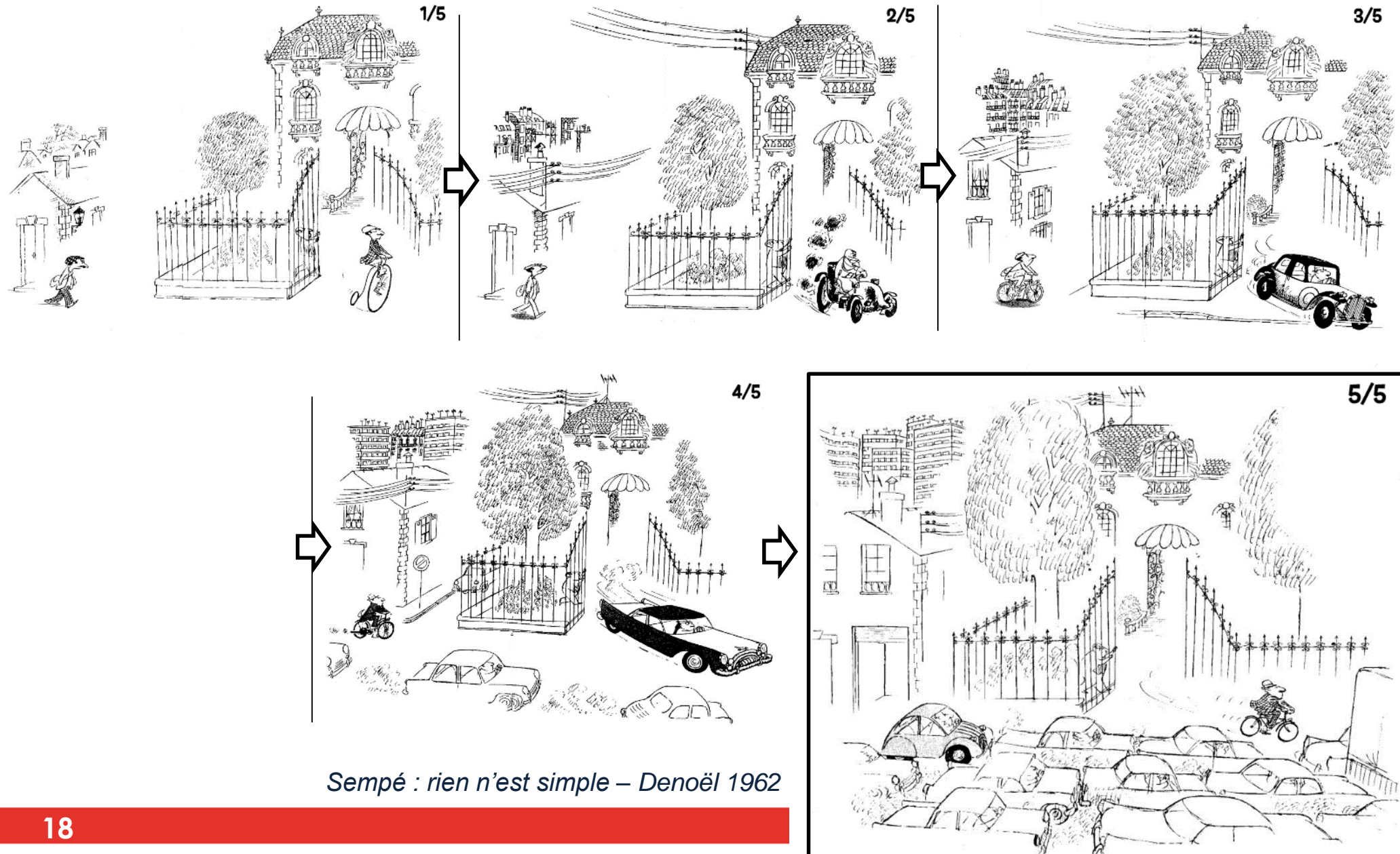


Métropole Européenne de Lille

	1987	2016	évolution
Adultes sans permis			
Vélo	6%	2,5%	↘
TC	14%	29%	↗
Actifs sans emplois			
Vélo	6,9%	1,9%	↘
TC	7%	13%	↗
Scolaires			
Vélo	5,7%	1,4%	↘
TC	7%	14%	↗

Un report modal du vélo vers les TC

ANALYSE SOCIO-GÉOGRAPHIQUE DES CYCLISTES



Avec la participation de :

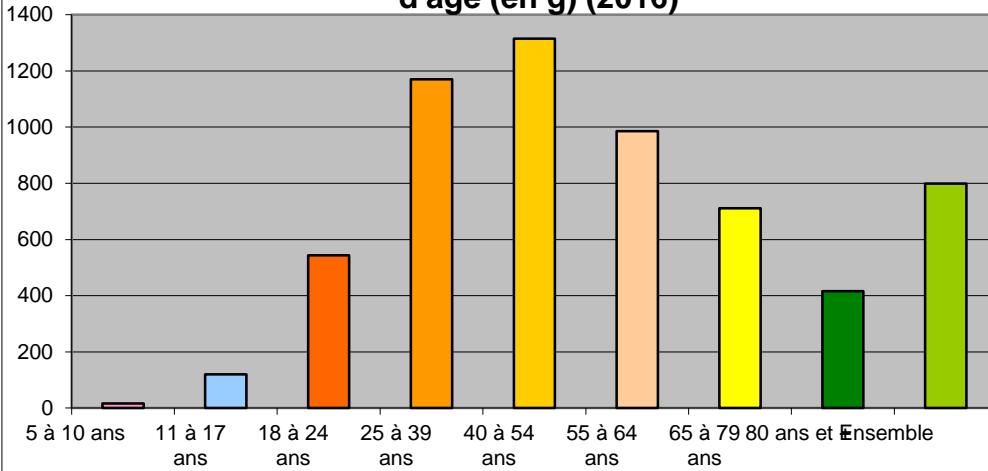


1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr

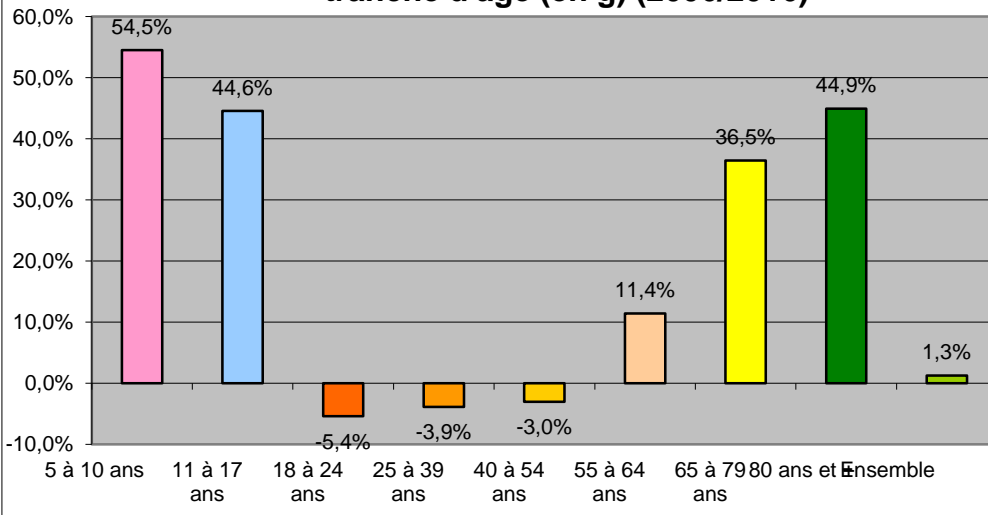
Annexes

Budgets émissions de GEP moyens selon la tranche d'âge (en g) (2016)



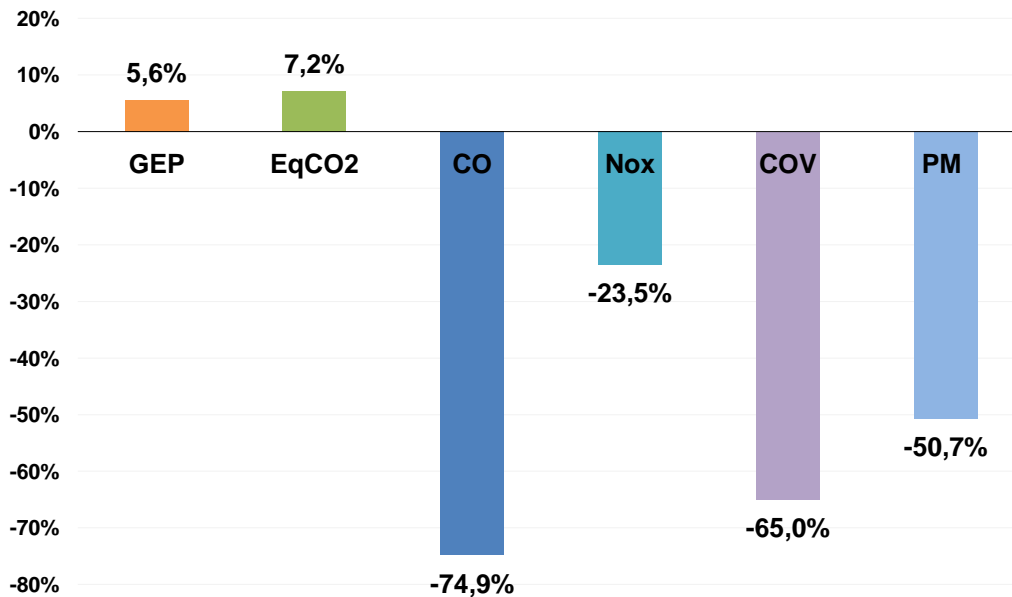
- A l'instar de l'usage de la voiture par âge, les consommations énergétiques liées à la mobilité quotidienne sont beaucoup plus élevées chez les tranches d'âge correspondant à la vie active : 25-54 ans.

Evolution budgets émissions de GEP moyens selon la tranche d'âge (en g) (2006/2016)



- On note une très forte augmentation relative des consommations énergétiques liées à la mobilité quotidienne chez les jeunes (moins de 18 ans) et les plus de 55 ans alors que les tranches d'actifs ont vu leurs émissions de GES légèrement baisser entre 2006 et 2016.

Evolution 2006/2016 des consommations énergétiques et émissions polluantes du transport (MEL)



Entre 2006 et 2016, on constate :

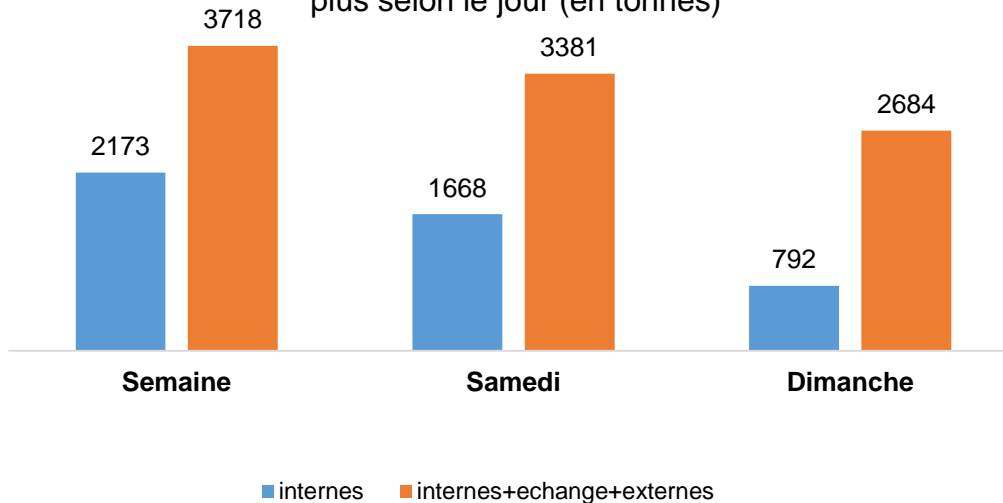
une hausse

- **5,6%** de GES ;
- **7,2 %** de consommation énergétique.

Une forte diminution des polluants locaux :

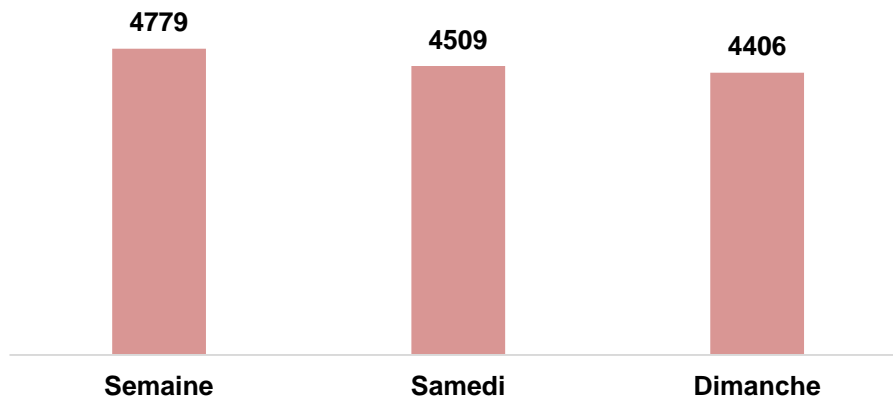
- - **3/4** de monoxyde de carbone (- **74,9%**) ;
- - **1/4** d'oxydes d'azote (- **23,5%**) ;
- - **2/3** de composés organiques volatils (- **65%**) ;
- Des particules fines **réduites de moitié** (- **50,7%**).

Emission de GES des habitants de la MEL de 16 ans et plus selon le jour (en tonnes)



Les émissions de GES un jour de semaine sont 30% plus élevées qu'un samedi et 3 fois plus élevées qu'un dimanche pour les déplacements internes à la MEL mais lorsqu'on regarde tous les déplacements (internes+échange+externes), ces écarts sont fortement amoindris.

Budget-Emission de GES des habitants de la MEL de 16 ans et plus selon le jour (en grammes)



les budgets-émissions de GES moyens sont assez homogène quel que soit le jour de la semaine.