



ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE LILLE METROPOLE

# ED 2006

Premiers résultats

13 novembre 2006

---

Enquête réalisée sur les 85 communes de Lille Métropole, de janvier à juin 2006,  
auprès d'un échantillon représentatif de 8 990 personnes de 5 ans et plus

---

AMÉNAGEMENT ET CADRE DE VIE  
Cadre de vie  
Déplacements Urbains et Qualité des Espaces Publics



## I - Présentation

L'objectif premier d'une enquête sur les déplacements est de connaître les pratiques de déplacements des habitants d'une aire d'études.

L'enquête 2006 sur les déplacements des habitants de Lille Métropole Communauté urbaine s'intègre dans un programme d'enquête plus général sur une aire d'études qui dépasse les limites du territoire communautaire (voir Annexe1).

Les résultats présentés ici concernent uniquement le territoire de la Communauté urbaine.

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

### ***Methodologie***

L'enquête a été réalisée selon la méthode, appelée techniquement « Enquête Ménages Déplacements », élaborée par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), organisme qui dépend du Ministère de l'Équipement.

**8890** 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 réalisé dans les listes de logements de la Direction Générale des Impôts,
- 1 ou 2 personnes des ménages retenus ont été interrogées sur leurs déplacements de la veille.

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.

**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.

## Partenariat

LMCU est maître d'ouvrage de l'ED2006, avec le partenariat 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.

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

## 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.

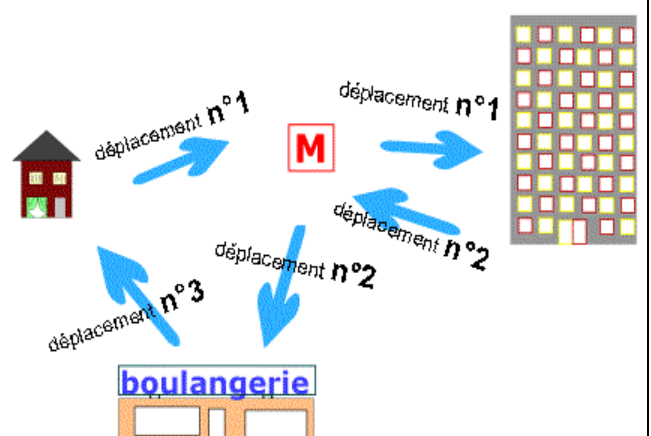
### ◆ Les modes de transport :

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 :

- 1<sup>er</sup> déplacement = domicile-travail,
- 2<sup>ème</sup> déplacement = travail-achat,
- 3<sup>ème</sup> déplacement = achat-domicile.



### ◆ La mobilité :

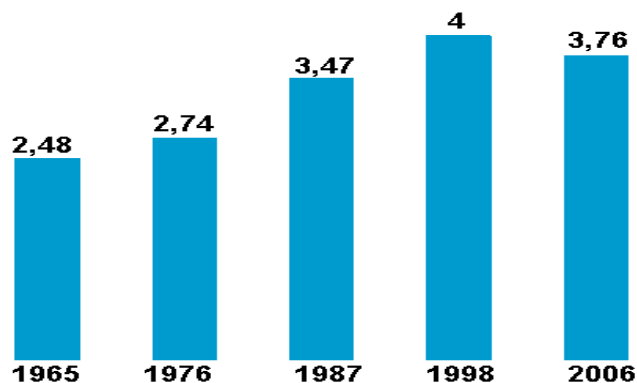
C'est le nombre moyen de déplacements par personne et par jour (hors vacances scolaires, week-ends et jours fériés).

## II - Résultats observés sur la Communauté urbaine

### *La mobilité des habitants*

En 2006, un habitant de la Métropole réalise en moyenne 3,76 déplacements par jour.

Inversion de la tendance : la mobilité baisse en 2006



Après une augmentation régulière de 1965 à 1998, le nombre moyen de déplacements par jour et par habitant de la Métropole (« la mobilité ») baisse en 2006. La mobilité de 2006 reste néanmoins supérieure à celle observée en 1987.

source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 1965, 1976, 1987, 1998, 2006

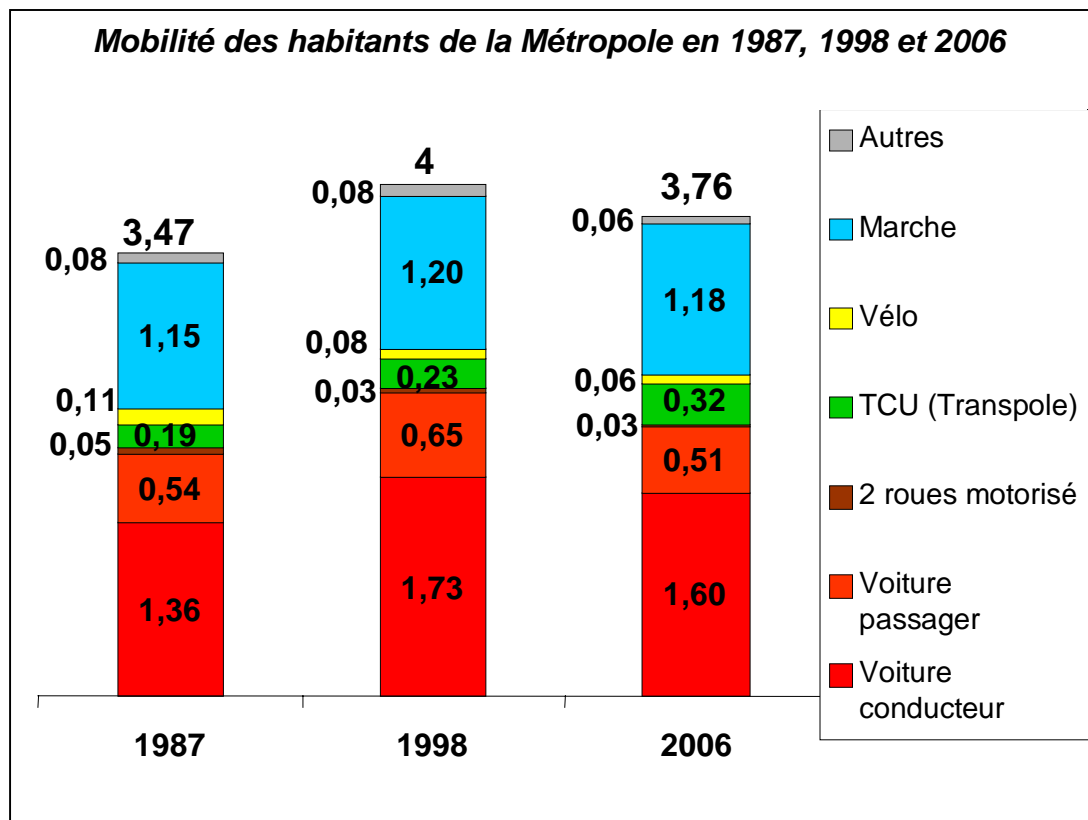
Ce constat porte sur la moyenne des comportements des habitants de la Métropole. Comme on le verra dans la dernière partie du document, des différences notables sont souvent observées selon les territoires.

On sait que les comportements en matière de mobilité sont très liés à l'âge. L'analyse des mobilités par tranche d'âge montre que la baisse de la mobilité observée résulte d'une modification des comportements des habitants et non pas d'un effet de l'évolution de la pyramide des âges.

### *Qu'observe-t-on ailleurs en France ?*

Les enquêtes déplacements réalisées en France ont montré que la mobilité avait augmenté durant les années 90. Les enquêtes réalisées depuis 2000, semblaient indiquer que cette mobilité se stabilisait. Parmi les enquêtes récentes, l'ED 2006 de Lille est la première à indiquer une baisse significative de la mobilité.

## Déclinaison des résultats par mode de transport



source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 1987,1998,2006

### ◆ Voiture

De 1998 à 2006, la mobilité en voiture des habitants de la Métropole a sensiblement baissé (-11%), avec une baisse nettement plus forte pour la voiture utilisée comme passager (-21%) que comme conducteur (-8%).

Un habitant effectuait en 2006, en moyenne, 1,60 déplacements par jour en voiture comme conducteur. Il en effectuait 1,73 en 1998 et 1,36 en 1987. Parallèlement, on constate une baisse du taux d'occupation des voitures puisque chaque voiture transportait en moyenne 1,32 personnes (conducteur + passagers) en 2006 alors qu'elle en transportait 1,38 en 1998 et 1,4 en 1987.

Les enquêtes déplacements réalisées en France montrent que le nombre moyen de déplacements en voiture était en augmentation constante depuis 30 ans. L'ED 2006 de Lille est la première à mettre en évidence une baisse de la mobilité en voiture.

Mais, si le nombre total de déplacements en voiture comme conducteur a diminué de 6% entre 1998 et 2006, leur longueur moyenne a, quant à elle, augmenté de 7%. Ainsi, au final, on peut parler de stabilité du trafic automobile entre 1998 et 2006. L'objectif du PDU de Lille Métropole qui visait une stabilisation du trafic automobile généré par les habitants de la métropole a donc été atteint.

Il faut rappeler que cette enquête ne permet pas de connaître le trafic de transit et d'échange venant de l'extérieur de la métropole ni le trafic de marchandises qui représentent environ 30% du trafic total sur la métropole lilloise. L'enquête « cordon » prévue en 2007 donnera ces informations.

Ces résultats peuvent être rapprochés du rapport de la commission des comptes des transports de la nation qui observe une baisse sensible de la circulation routière en 2005, pour la première fois depuis 1974, année du premier choc pétrolier.

#### ◆ **Transports collectifs urbains (réseau Transpole)**

Un habitant de la Métropole réalise en moyenne 0,32 déplacements en transports collectifs urbains (réseau Transpole) par jour.

On observe une nette progression de l'usage de ce réseau : la mobilité en transports collectifs urbains augmente de 37% par rapport à 1998.

L'évolution constatée est différente selon le type de transports collectifs urbains. En effet, si l'usage du bus urbain est stable entre 1998 et 2006, l'usage du métro augmente de façon spectaculaire : la mobilité en métro des habitants de la Métropole augmente de 67%. On observe une légère baisse du trafic du tramway (-13%). A noter que le prolongement de la ligne n°2 du métro vers Roubaix et Tourcoing s'est effectué entre les deux enquêtes.

Cette forte croissance de l'usage du réseau urbain rapproche la Métropole lilloise des grandes agglomérations françaises où l'utilisation des transports collectifs est la plus élevée : la mobilité en transports collectifs urbains était de 0,45 à Lyon en 1995 et de 0,51 à Grenoble en 2002.

L'augmentation de l'usage des transports collectifs est un résultat que l'on retrouve également au niveau national mais avec une moindre ampleur puisque, le rapport de la commission des comptes des transports de la nation précise que l'usage des transports collectifs urbain a progressé en Province de 12% entre 1998 et 2005.

#### ◆ **Marche**

La mobilité à pied reste stable chez les habitants de la Métropole lilloise, et ce depuis au moins 20 ans. En 2006, un habitant de la Métropole réalise quotidiennement en moyenne 1.18 déplacements à pied.

L'usage de la marche est plutôt forte par rapport aux autres agglomérations (mobilité à pied de 1.00 en 2000 à Rennes et de 0.83 à Toulouse en 2003).

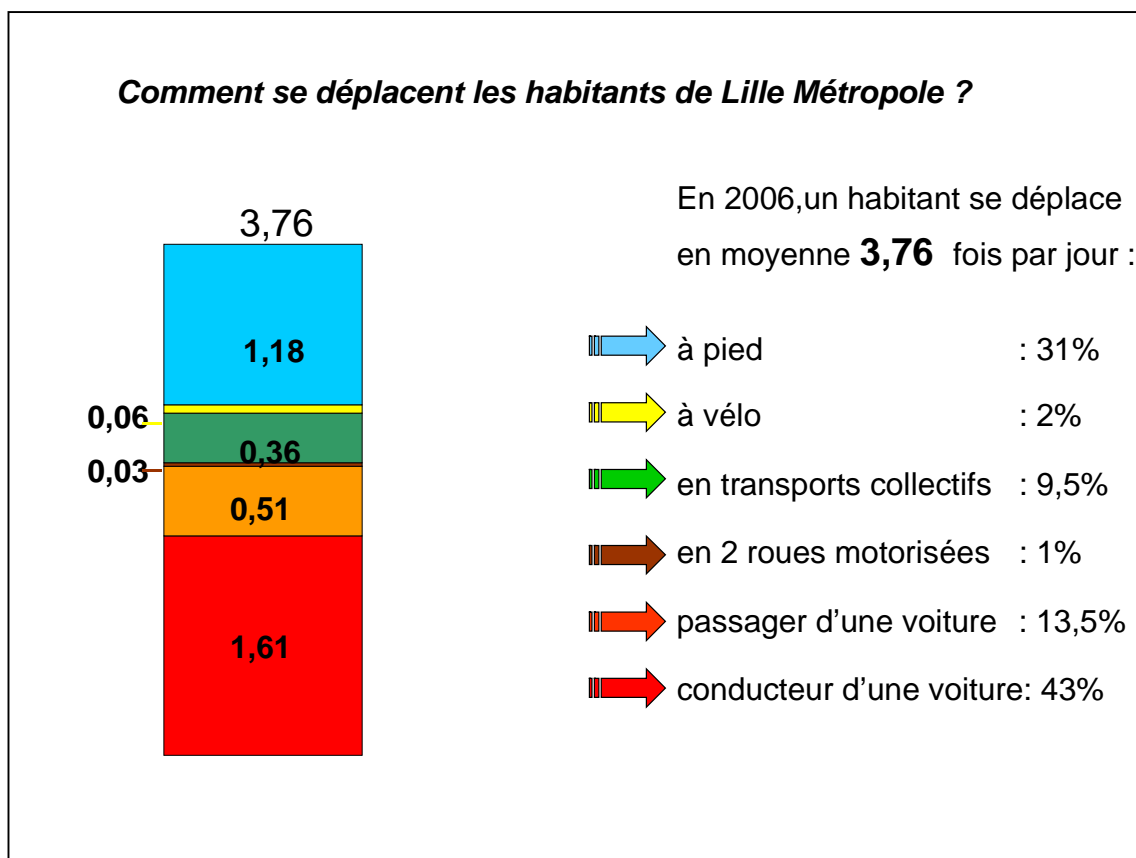
#### ◆ **2 roues**

Pour leurs déplacements quotidiens, les habitants de la Métropole réalisent en moyenne, en 2006, 0.09 déplacement en 2 roues. De 1998 à 2006, la baisse de l'usage du vélo se

poursuit (la mobilité en vélo diminue de 21% après une baisse de 31% entre 1987 à 1998). L'usage du 2 roues motorisé reste quant à lui stable.

### Répartition modale des déplacements

Les analyses précédentes traitent des déplacements par mode, ce qui donne déjà un premier degré d'information. Il est également important de regarder comment se situent les modes les uns par rapport aux autres et comment ils évoluent, en d'autres termes, regarder leurs parts de marchés respectives. C'est ce que propose l'histogramme ci-dessous :



source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 2006

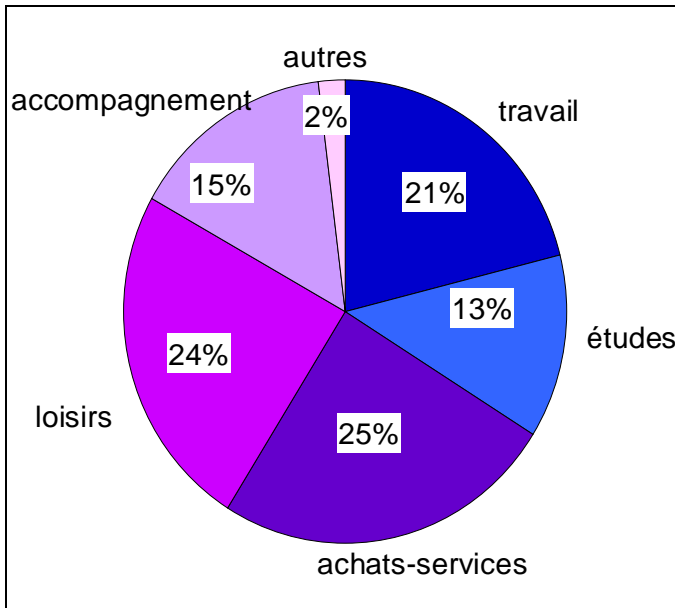
L'annexe 2 fournit des informations sur les évolutions des parts modales au cours des 3 dernières enquêtes.

### Possession de l'automobile

La Métropole lilloise compte, en 2006, 427 voitures pour 1000 habitants contre 399 en 1998, soit une progression de 7%.

19% des habitants de la Métropole appartiennent à un ménage qui n'a pas de voiture.

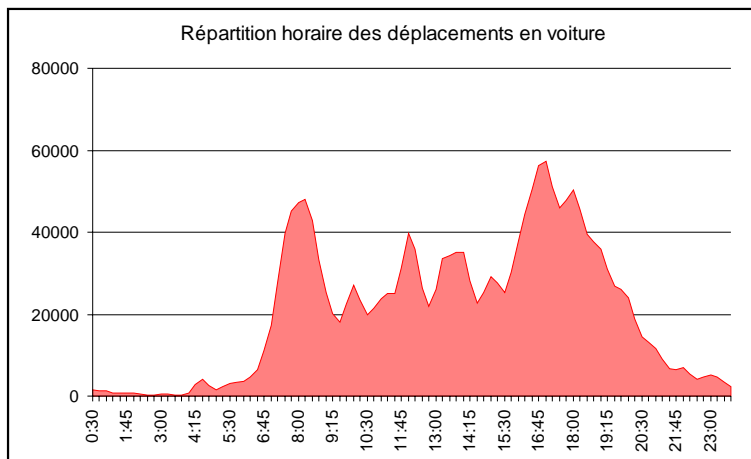
## Motifs des déplacements



Contrairement aux idées reçues, les déplacements pour motif « professionnel », c'est-à-dire « travail » ou « études » ne sont pas majoritaires. Ils représentent, en effet, ensemble, un tiers des déplacements des habitants de la Métropole. Ce chiffre est stable depuis 1998 et en légère baisse par rapport à 1987 (36%). La moitié des déplacements quotidiens de la Métropole est liée aux loisirs, achats et consommation de services. Le motif « accompagnement », c'est-à-dire accompagner ou aller chercher quelqu'un d'autre, représente, quant à lui, 15% des déplacements ; c'est le motif qui baisse le plus par rapport à 1998 (-24%) pour revenir à un niveau à peine supérieur à celui de 1987.

source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 2006

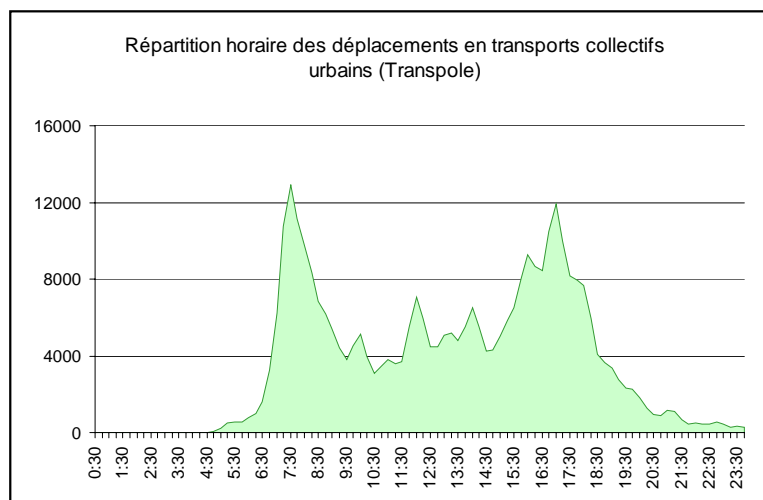
## Répartitions horaires des déplacements au cours de la journée



source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 2006

Que ce soit en voiture ou en transports collectifs urbains, les heures de pointe sont plus étalées le soir que le matin :

- ◆ 1h le matin,
- ◆ 2 heures le soir.



source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 2006

### III - Des résultats très contrastés selon les territoires

Les informations globales présentées ci-dessus ne sont pas homogènes sur l'ensemble de la Métropole. Il est donc intéressant de les décliner selon les territoires. Dans un premier temps 3 territoires agrégés et contrastés ont été définis : Lille, Roubaix-Tourcoing, et le reste de la Métropole, afin de faire un zoom sur les comportements des habitants de ces zones en matière de déplacements quotidiens. Les chiffres complets et des zonages plus précis se trouvent en annexe 3.

#### **A Lille** (sans Hellemmes et Lomme),

La mobilité par habitant est plutôt élevée (3,99) par rapport à la moyenne observée sur la Métropole, et reste stable par rapport à 1998. Les Lillois se déplacent peu en voiture et de moins en moins (- 18% de déplacements par personne en tant que conducteur entre 1998 et 2006). D'ailleurs, 41% des Lillois appartiennent à un ménage qui ne possède pas de voiture. 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 (+46% 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),

Comparativement à la moyenne observée sur la Métropole, la mobilité tous modes est faible et également en diminution depuis 1998. Les Roubaisiens se déplacent peu en voiture alors que les Tourquennois se situent dans la moyenne métropolitaine. Par rapport à 1998, l'usage des transports collectifs urbains est en forte hausse chez les habitants de Roubaix et Tourcoing. En revanche, le vélo est peu utilisé par les habitants des 2 communes, et son utilisation diminue, tout comme celle de la marche à pied. Les Roubaisiens restent néanmoins de plus grands marcheurs que les Tourquennois : 43% des déplacements quotidiens sont réalisés à pied par les Roubaisiens, contre 30% pour les tourquennois.

#### **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.

## **IV - ANNEXES**

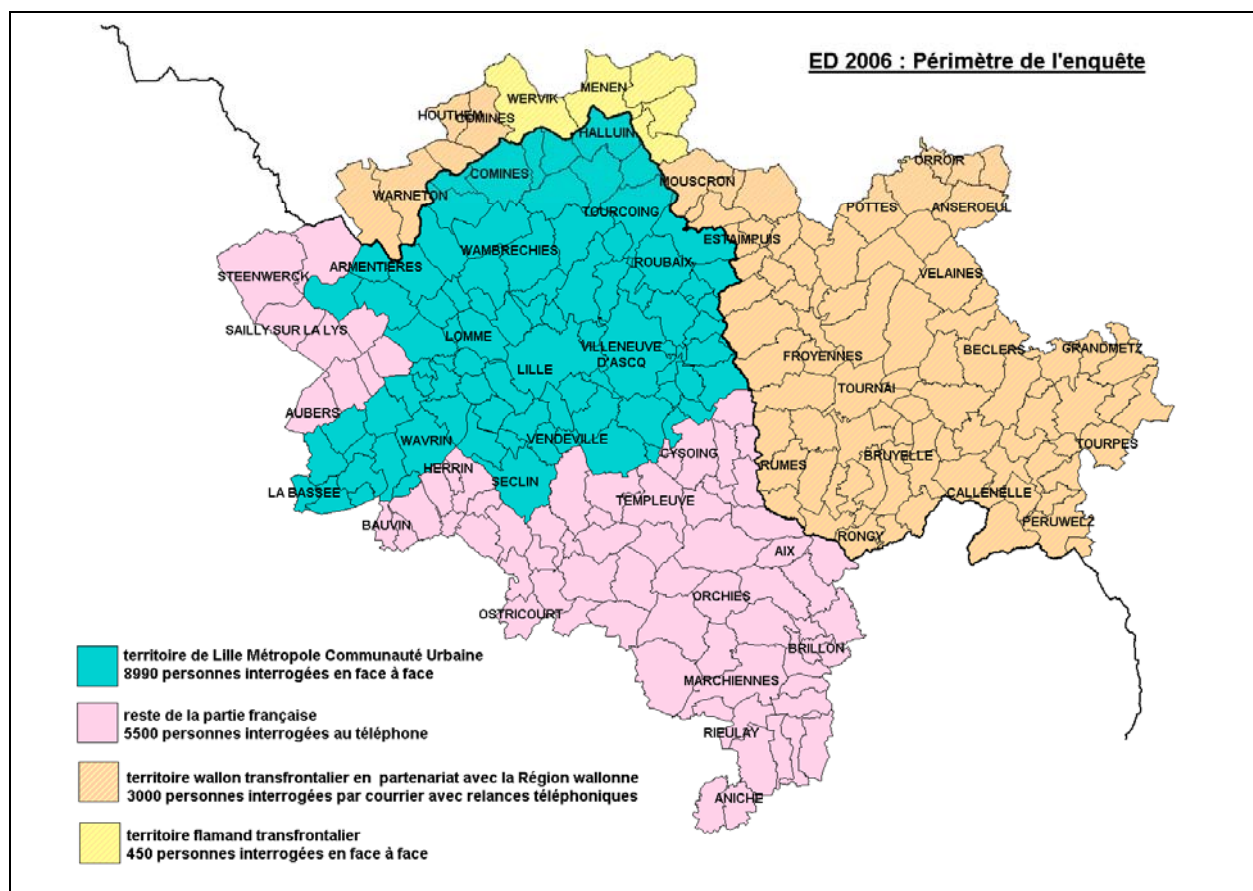
1 – Aire d'étude de l'ED 2006

2 – Évolution de la répartition modale depuis 1987

3 - Mobilités et répartitions modales en 1987, 1998, et 2006 sur un découpage en 11 zones

## Annexe 1 : Aire d'études de l'ED 2006

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 transfrontaliers wallon et flamand afin d'intégrer la problématique des déplacements transfrontaliers.



## Méthodologies

La méthodologie d'enquête utilisée pour l'ED2006 est différente selon le type de territoire :

1/ Sur le territoire de LMCU :

8990 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées à leur domicile selon la méthode standard Certu dite rénovée (sont interrogées une ou deux personnes par ménage et non pas la totalité du ménage).

2/ Sur le territoire périurbain :

5500 personnes ont été interrogées par téléphone selon la méthode « enquête grand territoire » du Certu.

C'est le bureau d'études « Ato » qui a été chargé du terrain de cette partie.

3/ En Belgique flamande dans la continuité urbaine de LMCU :

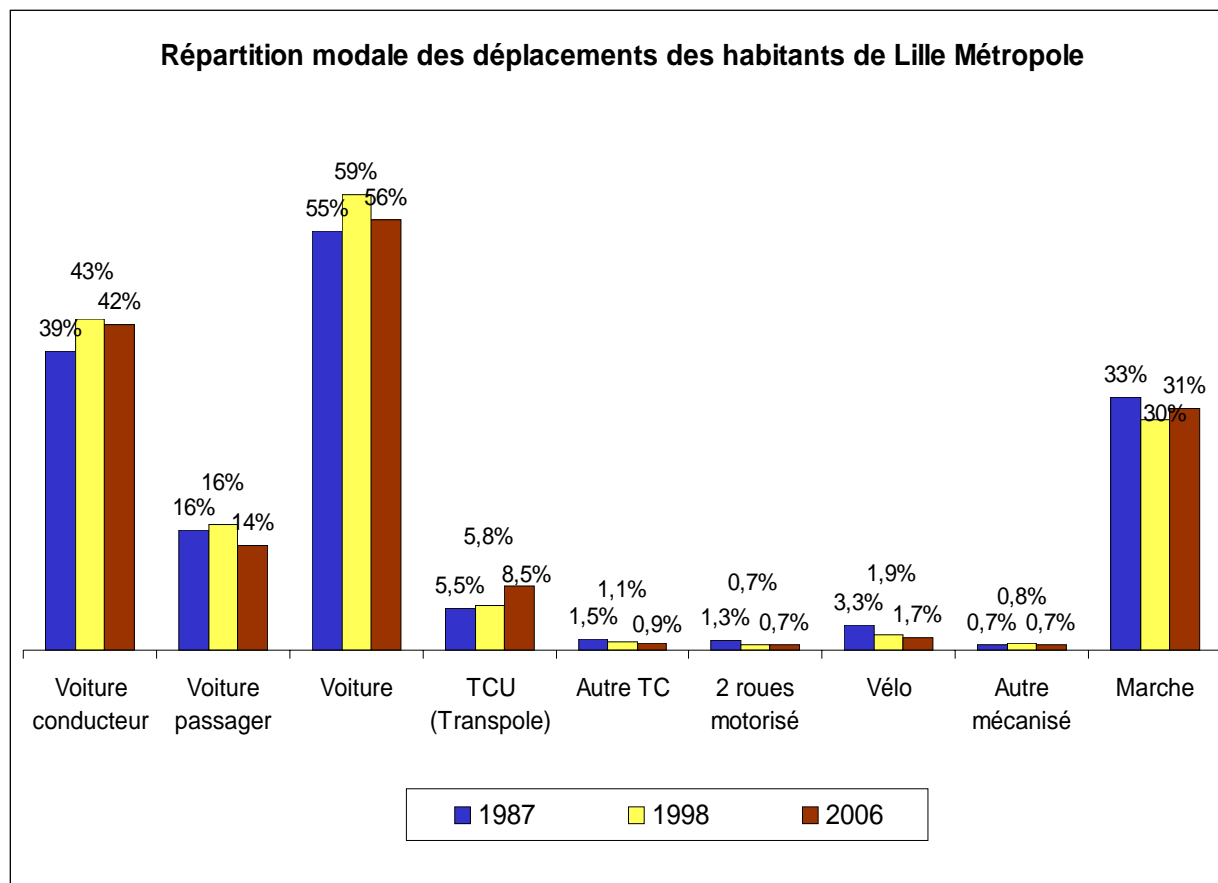
450 personnes ont été interrogées selon la méthode standard Certu rénovée. Le terrain a été assuré par « Test ».

4/ En Belgique wallonne, dans les arrondissements de Tournai et Mouscron-Comines.

3000 personnes ont été et seront interrogées par courrier (et relances téléphoniques).

LMCU et le MET (ministère wallon de l'équipement des transports), assisté par le groupe de recherche des transports de l'université de Namur ont conjointement mandaté « Phonecom » pour la réalisation de l'enquête wallonne sur le terrain.

## Annexe 2 : Evolution de la répartition modale depuis 1987



source : enquêtes sur les déplacements des habitants en Métropole lilloise 1987,1998,2006

La comparaison des 3 dernières enquêtes réalisées sur la Métropole lilloise nous informe de l'évolution des parts de marché par mode depuis 1987.

La part de marché de la voiture qui avait progressé de 4% entre 1987 et 1998, baisse de 3% par rapport à 1998 ce qui marque une nette rupture de tendance puisque cette part était croissante depuis 30 ans.

De 1998 à 2006, la part de marché de la voiture utilisée en tant que conducteur baisse mais plus faiblement (-1%) alors qu'elle avait progressée de 4% entre 1987 et 1998.

De 1998 à 2006, la part de marché du réseau urbain augmente fortement (5,8% à 8,5%) alors qu'elle avait à peine progressé de 1987 à 1998.

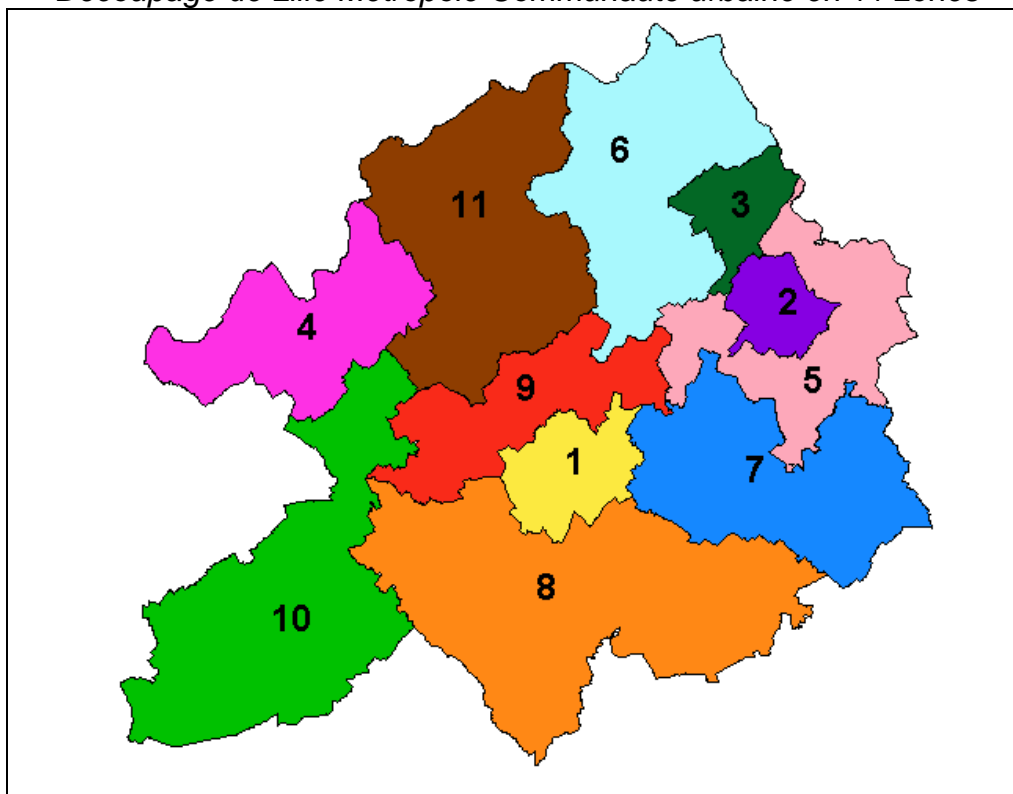
De 1998 à 2006, la part de la marche augmente légèrement (30% à 31% contre 33% en 1987) alors que la mobilité à pied régresse sensiblement moins que la mobilité tous modes.

La part du vélo continue de diminuer puisqu'elle passe de 3,3% (1987) à 1,9% (1998) et à 1,7% (2006).

La part des autres modes est faible et régresse légèrement (sauf le deux roues motorisé stable mais ils avaient fortement baissé de 1987 à 1998).

### **Annexe 3 : Mobilités et répartitions modales en 1987, 1998 et 2006 sur un découpage en 11 zones**

*Découpage de Lille Métropole Communauté urbaine en 11 zones*



**1 / Lille**

**2 / Roubaix**

**3 / Tourcoing**

**4 / Secteur Armentières** : Armentières, Erquinghem Lys, La Chapelle d'Armentières, Houplines, Frelinghien

**5 / Banlieue Roubaix** : Wasquehal, Croix, Hem, Forest sur Marque, Toufflers, Lys les Lannoy, Lannoy, Leers, Wattrelos

**6 / Banlieue Tourcoing** : Halluin, Neuville en Ferrain, Roncq, Bousbecque, Linselles, Bondues, Mouvaux, Marcq en Baroeul (nord)

**7 / Banlieue Est de Lille** : Mons en Baroeul, Hellemmes, Lezennes, Villeneuve d'Ascq, Saily les Lannoy, Willems, Baisieux, Chereng, Tressin, Anstaing, Gruson

**8 / Banlieue Sud de Lille** : Ronchin, Lesquin, Sainghin en Mélantois, Bouvines, Peronne en Mélantois, Fretin, Vendeville, Faches thumesnil, Templemars, Wattignies, Loos, Haubourdin, Hallennes lez Haubourdin, Santes, Houplin Ancoisne, Seclin, Noyelles, Emmerin

**9 / Banlieue Nord-Ouest de Lille** : Marcq en Baroeul (sud), Marquette lez Lille, Saint André lez Lille, La Madeleine, Lambersart, Lomme, Caphinghem, Englos, Sequedin

**10 / Secteur Ouest de LMCU** : Wavrin, Don, Sainghin en Weppes, Marquillies, Hantay, Salomé, La Bassée, Illies, Herlies, Fournes en Weppes, Wicres, Beaucamps Ligny, Erquinghem le Sec, Escobecques, Ennetières en Weppes, Premesques

**11 / Secteur de Comines - Quesnoy** : Comines, Warneton, Deulemont, Quesnoy sur Deûle, Verlinghem, Wambrechies, Lompret, Pérenchies, Wervicq sud

ENSEMBLE de LMCU		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,36	1,73	1,60
	Voiture passager	0,54	0,65	0,51
	Voiture	1,90	2,38	2,11
	TCU (Transpole)	0,19	0,23	0,32
	Autre TC	0,05	0,05	0,03
	2 roues motorisé	0,05	0,03	0,03
	Vélo	0,11	0,08	0,06
	Autre mécanisé	0,03	0,03	0,03
	Marche	1,15	1,20	1,18
	Ensemble	3,47	4,00	3,76

répartition modale		
1987	1998	2006
39%	43%	42%
16%	16%	14%
55%	59%	56%
6%	6%	8%
1%	1%	1%
1%	1%	1%
3%	2%	2%
1%	1%	1%
33%	30%	31%
100%	100%	100%

1/ LILLE		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,03	1,26	1,02
	Voiture passager	0,37	0,46	0,28
	Voiture	1,41	1,72	1,30
	TCU (Transpole)	0,31	0,46	0,66
	Autre TC	0,03	0,03	0,02
	2 roues motorisé	0,02	0,01	0,03
	Vélo	0,05	0,06	0,09
	Autre mécanisé	0,02	0,01	0,02
	Marche	1,58	1,74	1,87
	Ensemble	3,41	4,03	3,99

répartition modale		
1987	1998	2006
30%	31%	26%
11%	11%	7%
41%	43%	33%
9%	11%	17%
1%	1%	0%
1%	0%	1%
1%	2%	2%
0%	0%	1%
46%	43%	47%
100%	100%	100%

2/ ROUBAIX		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	0,98	1,26	1,05
	Voiture passager	0,39	0,55	0,39
	Voiture	1,37	1,81	1,43
	TCU (Transpole)	0,18	0,20	0,31
	Autre TC	0,03	0,01	0,01
	2 roues motorisé	0,07	0,02	0,01
	Vélo	0,08	0,08	0,03
	Autre mécanisé	0,02	0,01	0,02
	Marche	1,42	1,63	1,34
	Ensemble	3,17	3,77	3,14

répartition modale		
1987	1998	2006
31%	33%	33%
12%	14%	12%
43%	48%	46%
6%	5%	10%
1%	0%	0%
2%	1%	0%
3%	2%	1%
1%	0%	1%
45%	43%	43%
100%	100%	100%

3/ TOURCOING		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,23	1,33	1,40
	Voiture passager	0,51	0,67	0,55
	Voiture	1,74	2,00	1,95
	TCU (Transpole)	0,14	0,17	0,31
	Autre TC	0,03	0,02	0,04
	2 roues motorisé	0,04	0,04	0,01
	Vélo	0,16	0,10	0,04
	Autre mécanisé	0,02	0,01	0,01
	Marche	1,19	1,15	1,02
	Ensemble	3,32	3,50	3,39

répartition modale		
1987	1998	2006
37%	38%	41%
15%	19%	16%
52%	57%	58%
4%	5%	9%
1%	1%	1%
1%	1%	0%
5%	3%	1%
1%	0%	0%
36%	33%	30%
100%	100%	100%

## 4/ SECTEUR ARMENTIERES

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,47	1,56	1,76
	Voiture passager	0,70	0,68	0,51
	Voiture	2,18	2,24	2,27
	TCU (Transpole)	0,02	0,10	0,11
	Autre TC	0,05	0,04	0,05
	2 roues motorisé	0,05	0,07	0,05
	Vélo	0,17	0,12	0,04
	Autre mécanisé	0,07	0,08	0,07
	Marche	1,16	1,51	1,36
	Ensemble	3,69	4,14	3,94

répartition modale		
1987	1998	2006
40%	38%	45%
19%	16%	13%
59%	54%	58%
1%	2%	3%
1%	1%	1%
1%	2%	1%
5%	3%	1%
2%	2%	2%
31%	36%	34%
100%	100%	100%

## 5/ BANLIEUE ROUBAIX

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,50	1,95	1,85
	Voiture passager	0,63	0,73	0,50
	Voiture	2,14	2,68	2,35
	TCU (Transpole)	0,14	0,16	0,23
	Autre TC	0,02	0,03	0,02
	2 roues motorisé	0,06	0,03	0,02
	Vélo	0,12	0,06	0,06
	Autre mécanisé	0,02	0,03	0,01
	Marche	0,75	0,97	0,95
	Ensemble	3,24	3,96	3,64

répartition modale		
1987	1998	2006
46%	49%	51%
19%	18%	14%
66%	68%	64%
4%	4%	6%
1%	1%	1%
2%	1%	1%
4%	2%	2%
1%	1%	0%
23%	25%	26%
100%	100%	100%

## 6/ BANLIEUE TOURCOING

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,72	2,40	2,24
	Voiture passager	0,67	0,92	0,81
	Voiture	2,38	3,32	3,05
	TCU (Transpole)	0,12	0,10	0,13
	Autre TC	0,04	0,05	0,05
	2 roues motorisé	0,07	0,04	0,11
	Vélo	0,13	0,07	0,09
	Autre mécanisé	0,02	0,04	0,03
	Marche	0,91	0,60	0,79
	Ensemble	3,67	4,20	4,23

répartition modale		
1987	1998	2006
47%	57%	53%
18%	22%	19%
65%	79%	72%
3%	2%	3%
1%	1%	1%
2%	1%	2%
4%	2%	2%
0%	1%	1%
25%	14%	19%
100%	100%	100%

## 7/ BANLIEUE EST DE LILLE

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,41	1,73	1,53
	Voiture passager	0,49	0,61	0,54
	Voiture	1,89	2,34	2,07
	TCU (Transpole)	0,37	0,36	0,43
	Autre TC	0,03	0,03	0,02
	2 roues motorisé	0,02	0,01	0,01
	Vélo	0,11	0,08	0,04
	Autre mécanisé	0,04	0,02	0,03
	Marche	1,24	1,03	1,08
	Ensemble	3,71	3,86	3,67

répartition modale		
1987	1998	2006
38%	45%	42%
13%	16%	15%
51%	60%	56%
10%	9%	12%
1%	1%	1%
1%	0%	0%
3%	2%	1%
1%	0%	1%
34%	27%	29%
100%	100%	100%

## 8/ BANLIEUE SUD DE LILLE

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,51	1,93	1,82
	Voiture passager	0,59	0,69	0,52
	Voiture	2,10	2,62	2,33
	TCU (Transpole)	0,15	0,18	0,18
	Autre TC	0,12	0,08	0,05
	2 roues motorisé	0,05	0,02	0,03
	Vélo	0,10	0,07	0,05
	Autre mécanisé	0,04	0,06	0,03
	Marche	0,97	1,03	1,02
	Ensemble	3,53	4,06	3,69

répartition modale		
1987	1998	2006
43%	48%	49%
17%	17%	14%
60%	64%	63%
4%	4%	5%
3%	2%	1%
1%	1%	1%
3%	2%	1%
1%	2%	1%
28%	25%	28%
100%	100%	100%

## 9/ BANLIEUE NORD-OUEST DE LILLE

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,49	2,04	1,80
	Voiture passager	0,61	0,72	0,62
	Voiture	2,10	2,76	2,42
	TCU (Transpole)	0,20	0,24	0,33
	Autre TC	0,06	0,06	0,03
	2 roues motorisé	0,03	0,06	0,02
	Vélo	0,12	0,07	0,07
	Autre mécanisé	0,01	0,06	0,03
	Marche	1,15	1,27	1,12
	Ensemble	3,66	4,52	4,02

répartition modale		
1987	1998	2006
41%	45%	45%
17%	16%	16%
57%	61%	60%
5%	5%	8%
2%	1%	1%
1%	1%	0%
3%	2%	2%
0%	1%	1%
31%	28%	28%
100%	100%	100%

## 10/ SECTEUR OUEST DE LMCU

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,34	2,03	2,01
	Voiture passager	0,63	0,73	0,57
	Voiture	1,97	2,76	2,57
	TCU (Transpole)	0,03	0,09	0,06
	Autre TC	0,20	0,16	0,13
	2 roues motorisé	0,06	0,04	0,04
	Vélo	0,13	0,12	0,12
	Autre mécanisé	0,06	0,07	0,08
	Marche	0,91	0,74	0,92
	Ensemble	3,35	3,97	3,92

répartition modale		
1987	1998	2006
40%	51%	51%
19%	18%	14%
59%	70%	66%
1%	2%	2%
6%	4%	3%
2%	1%	1%
4%	3%	3%
2%	2%	2%
27%	19%	23%
100%	100%	100%

## 11/ SECTEUR DE COMINES QUESNOY

		mobilité		
		1987	1998	2006
MODE DE DEPLACEMENT	Voiture conducteur	1,49	1,65	1,83
	Voiture passager	0,70	0,56	0,58
	Voiture	2,19	2,21	2,41
	TCU (Transpole)	0,12	0,12	0,19
	Autre TC	0,06	0,05	0,02
	2 roues motorisé	0,04	0,01	0,02
	Vélo	0,20	0,12	0,11
	Autre mécanisé	0,03	0,04	0,03
	Marche	0,87	1,12	0,99
	Ensemble	3,52	3,67	3,76

répartition modale		
1987	1998	2006
42%	45%	48%
20%	15%	16%
62%	60%	64%
3%	3%	5%
2%	1%	0%
1%	0%	1%
6%	3%	3%
1%	1%	1%
25%	31%	26%
100%	100%	100%