

Enquête de circulation routière sur le littoral du Nord – Pas-de-Calais 2011

Principaux résultats sur le territoire du SCoT du Calaisis



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1.0	Novembre 2013	
2.0	Janvier 2014	Validation du service

Affaire suivie par

Marie-Gabrielle Lagnier
Tél. : 03 20 40 55 79
Courriel : marie-gabrielle.lagnier@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Marie-Gabrielle LAGNIER - SDII – DI – CDRU

Relecteur

Claire Morell - SDII – DI

Référence(s) intranet

<http://>

L'enquête cordon sur le territoire du littoral Nord–Pas-de-Calais, est une opération réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais, co-financée par l'État et :

- la Région Nord–Pas-de-Calais ;
- le Département du Pas-de-Calais ;
- l'Agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint-Omer ;
- la Communauté d'agglomération du Boulonnais ;
- la Communauté d'agglomération du Calaisis ;
- la Communauté d'agglomération de Saint-Omer.

L'exploitation de cette enquête a fait l'objet de :

- un rapport « Fiches enquête terrain » en avril 2013 ;
- un rapport « Constitution et utilisation de la base ECOL » en avril 2013 ;
- quatre rapports d'exploitation et de présentation des résultats d'enquête, un sur chaque SCoT du périmètre de l'enquête, dont celui-ci sur le SCoT de Boulogne-sur-mer.

Ce document a été réalisé par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord–Pas-de-Calais, sur la base des travaux produits par :

- le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie (CETE), également assistant à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des enquêtes ;
- la société TEST qui a réalisé les enquêtes.

SOMMAIRE

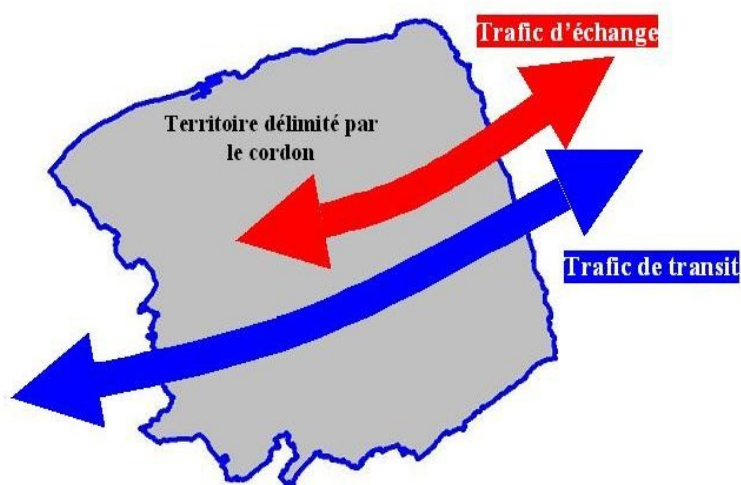
- 1 - PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE.....5**
 - 1.1 - Principes d'une enquête de circulation de type « cordon ».....5
 - 1.2 - Périmètres enquêtés.....5
 - 1.3 - Organisation et déroulement de l'enquête.....7
 - 1.4 - Particularité des postes.....7
- 2 - RÉSULTATS GLOBAUX À L'ÉCHELLE DU CORDON.....8**
 - 2.1 - Répartition horaire du trafic.....8
 - 2.2 - Volumes des trafics d'échange et de transit.....9
 - 2.3 - Comparaison avec le trafic interne VL.....11
- 3 - RÉPARTITION DES TRAFICS PAR POSTE D'ENQUÊTE.....12**
 - 3.1 - Volumes globaux.....12
 - 3.2 - Comparaison des volumes d'échange et de transit.....14
- 4 - DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGE AVEC LE TERRITOIRE.....16**
 - 4.1 - Répartition du trafic d'échange à l'extérieur du territoire.....16
 - 4.2 - Répartition du trafic d'échange à l'intérieur du territoire.....20
- 5 - DÉPLACEMENTS DE TRANSIT PAR RAPPORT AU TERRITOIRE.....22**
 - 5.1 - Axes de transit et volumes globaux.....22
 - 5.2 - Transit régional.....26
 - 5.3 - Transit national et international.....28
- 6 - CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS.....29**
 - 6.1 - Déplacements des véhicules légers.....29
 - 6.1.1 - Immatriculations et types de véhicules.....29
 - 6.1.2 - Taux d'occupation des véhicules.....29
 - 6.1.3 - Motifs de déplacements.....30
 - 6.1.4 - Longueurs des déplacements.....31
 - 6.2 - Déplacements des poids-lourds.....32
 - 6.2.1 - Immatriculations et types de véhicules.....32
 - 6.2.2 - Marchandises transportées.....33
 - 6.2.3 - Motifs de déplacement.....33
 - 6.2.4 - Longueurs des déplacements34
- 7 - SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.....36**
- 8 - ANNEXES.....37**

1 - Présentation de l'enquête

1.1 - Principes d'une enquête de circulation de type « cordon »

Une enquête cordon est une enquête de circulation qui permet de mesurer et de caractériser les déplacements routiers (véhicules légers -VL- et poids lourds -PL-) entrant ou sortant du périmètre d'enquête. Les déplacements analysés sont par définition les déplacements d'échanges et les déplacements de transit par rapport au territoire délimité par le cordon, également appelés les déplacements externes.

Définition des trafics d'échange et de transit



Les déplacements d'échange ont une extrémité dans le territoire et l'autre extrémité à l'extérieur.

Exemple : Calais → Boulogne-sur-mer par rapport au cordon de Calais.

Les déplacements de transit traversent le territoire sans s'y arrêter.

Exemple : Boulogne-sur-mer → Dunkerque par rapport au cordon de Calais.

Les résultats obtenus par une telle enquête sont complémentaires de ceux des enquêtes ménages déplacements (EMD), qui recensent et caractérisent, entre autres, les déplacements internes à un territoire réalisés par ses résidents.

1.2 - Périmètres enquêtés

L'enquête cordon réalisée en 2011 vise à étudier les caractéristiques de déplacements sur le littoral, et pour ce faire, le périmètre d'enquête a été subdivisé en 4 parties distinctes, à l'origine basées sur :

- le territoire correspondant au SCoT du Boulonnais ;
- le territoire correspondant au SCoT du Calais ;
- le territoire correspondant au SCoT du Pays de Saint-Omer ;
- le territoire des deux caps, partant du Cap Blanc Nez à Ambleteuse et englobant notamment Rinxent, Ferques, ...

Ensemble des postes réalisés lors de l'enquête Littoral et postes d'enquêtes antérieures réutilisés

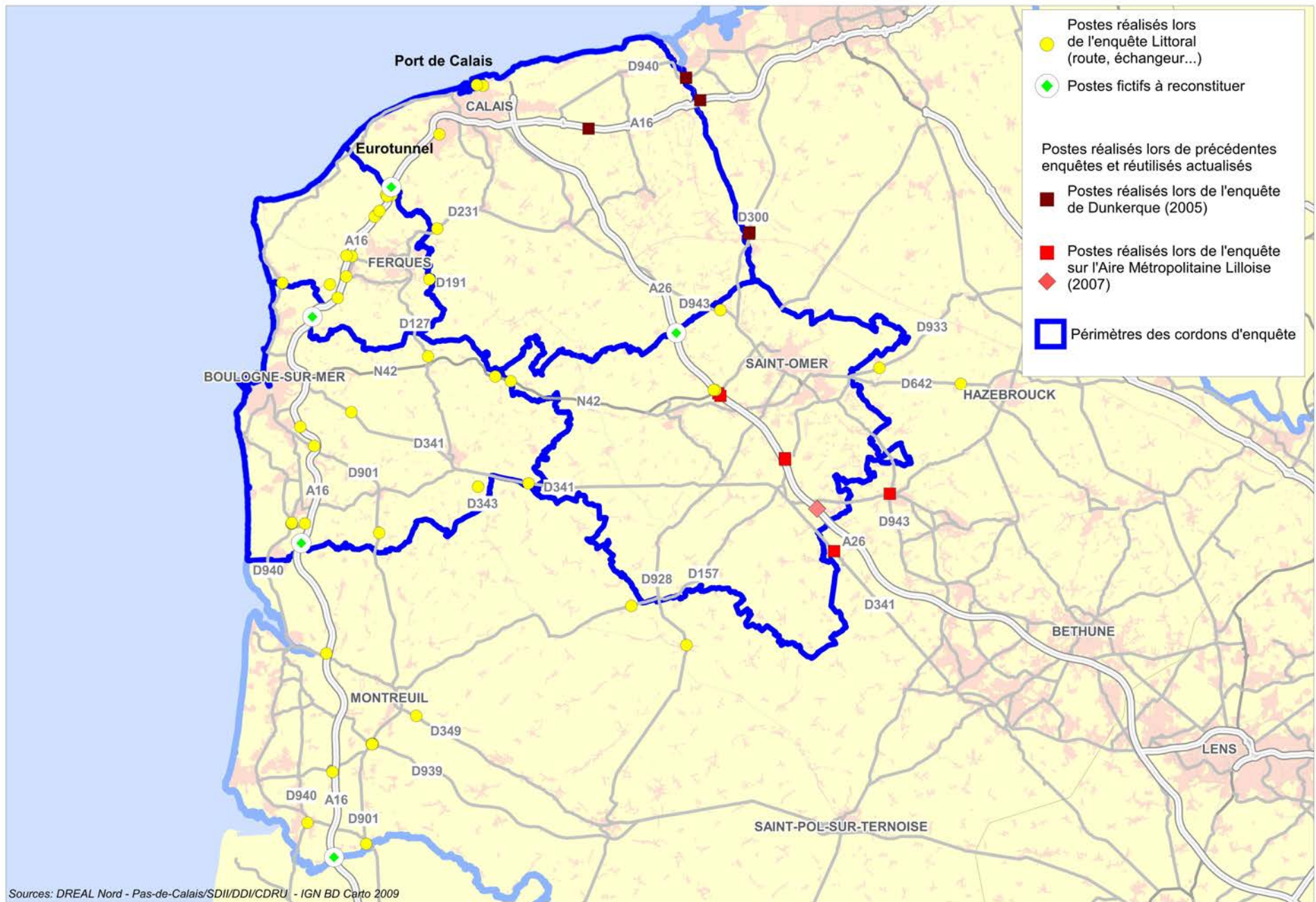


Illustration 1 : Plan général de localisation des postes d'enquêtes

Les contraintes du terrain liées à la faisabilité des postes d'enquêtes ont pu amener à ajuster certains périmètres d'enquêtes, notamment pour les zones de Calais et Saint-Omer.

1.3 - Organisation et déroulement de l'enquête

Le principe général de l'enquête a consisté à interroger les conducteurs entrant ou sortant du périmètre via les principaux axes routiers. Pour ce cordon, 8 postes d'enquêtes ont été mis en place, délimitant, avec 2 postes fictifs, l'un sur l'A16 et l'autre sur l'A26, un cordon virtuel.

Pour l'ensemble du périmètre d'enquête sur le littoral, 32 postes ont été enquêtés.

Les enquêtes ont été réalisées entre avril et juin 2011, des mardis ou jeudis, en continu de 6h30 à 19h00, hors vacances scolaires et jours fériés. Un échantillon aléatoire de véhicules a été arrêté, et les conducteurs ont répondu à des questionnaires préétablis en quelques minutes. Pour l'ensemble de l'enquête sur le littoral, 51 351 entretiens, dont 5 399 auprès de chauffeurs de poids lourds, ont été menés. Tous les résultats obtenus, et notamment les origines et destinations des déplacements, ont été vérifiés pour éliminer les trajets impossibles.

La localisation exacte des postes ainsi que le contenu des questionnaires sont donnés dans le rapport terrain « Fiches enquêtes terrain ».

Des comptages automatiques et manuels ont été réalisés en parallèle de ces enquêtes « face à face », ce qui permet de redresser ensuite les résultats par rapport au trafic total observé. Ce redressement est effectué par tranche horaire et par type de plaque d'immatriculation, en distinguant les véhicules légers et les poids lourds.

Le rapport intitulé « Constitution et utilisation de la base ECOL » explique en détail les méthodes de redressement et la précision des résultats obtenus. Le résultat des comptages par poste figure dans le rapport terrain « Fiches enquêtes terrain ».

1.4 - Particularité des postes

Pour des raisons principalement de sécurité et de faisabilité, certains axes routiers n'ont pas pu être enquêtés. C'est le cas par exemple pour l'autoroute A16 en pleine section entre Calais et Boulogne-sur-mer.

Le cordon présentement étudié comporte deux postes appelés « fictifs », dont les données sont issues non pas d'enquêtes directement en face à face à ces points, mais d'une reconstitution à partir de données d'autres postes d'enquêtes, ce qui permet de retracer le cordon virtuel.

Des postes réalisés lors d'enquêtes précédentes sur Dunkerque ont également été utilisés.

2 - Résultats globaux à l'échelle du cordon

Avertissement :

Tous les résultats, sauf indication contraire, sont exprimés en nombre de véhicules dans les deux sens de circulation pendant un jour ouvrable moyen (jour de semaine hors vacances scolaires).

Les résultats sont généralement arrondis, ce qui peut entraîner dans certains tableaux quelques écarts sur les sommes.

Le zonage détaillé utilisé dans les analyses de déplacement figure en annexe.

Les véhicules utilitaires sont compris dans les véhicules légers (VL). Les poids lourds (PL) sont tous les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes.

2.1 - Répartition horaire du trafic

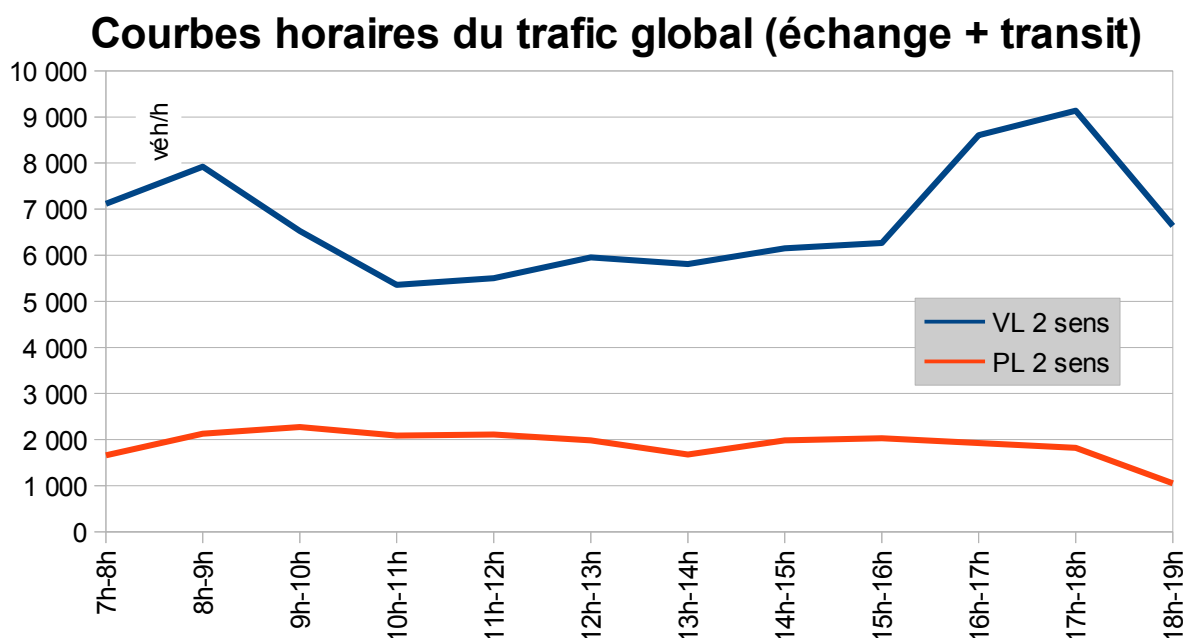


Illustration 2 : Courbes horaires du trafic global entrant et sortant du SCoT de Calais

Pour les véhicules légers, les trafics les plus importants s'observent le soir entre 16h et 18h, et le matin, avec une pointe entre 8h et 9h. Le trafic le plus élevé se situe à l'heure de pointe du soir, entre 17h et 18h. À cette tranche horaire, plus de 9 000 véhicules légers sont en circulation.

Pour les poids lourds, le trafic est relativement homogène sur l'ensemble de la journée de 7h à 18h, puis diminue après 18h. On observe toutefois la pause méridienne entre 13h et 14h, avec une légère baisse des véhicules en circulation.

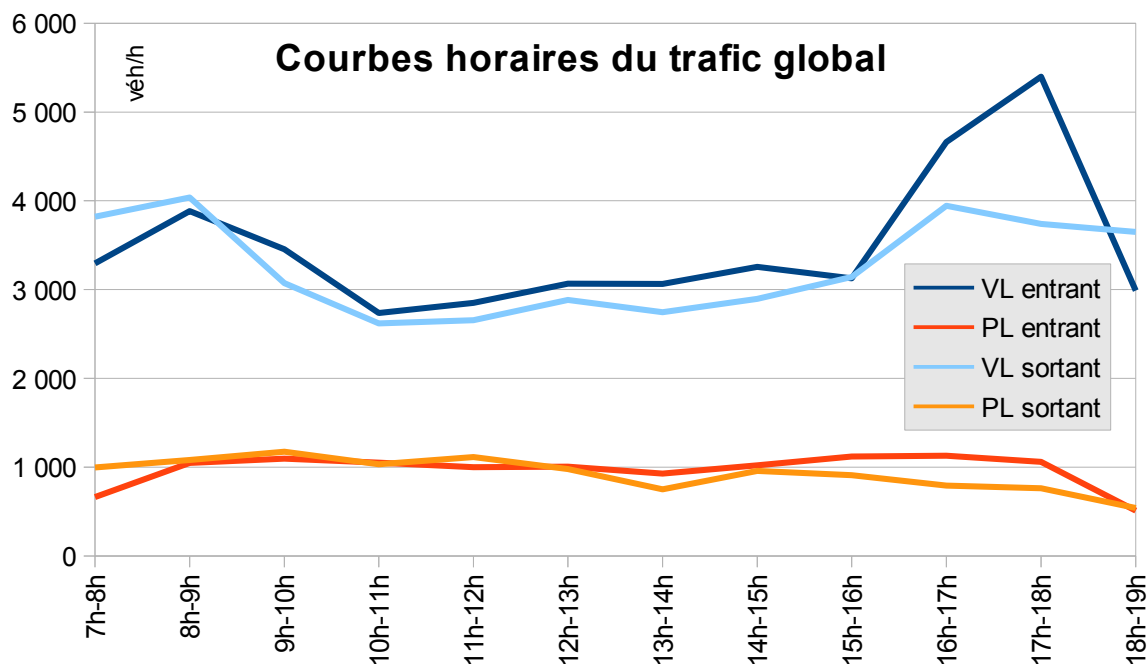


Illustration 3 : Courbes horaires de trafic d'échange et de transit entrant et sortant du SCoT de Calais

Le graphique ci-dessus met en évidence des niveaux de trafic entrant et sortant globalement équivalents, que ce soit pour les véhicules légers ou pour les poids lourds. Un bémol cependant est à noter, avec un trafic entrant pour les véhicules légers très important sur l'heure de pointe du soir entre 16h et 18h (10 000 véhicules observés), le trafic sortant ne connaissant pas de pointe si élevée.

	Trafic entrant 24 H	Trafic sortant 24 H	Trafic total 24h	Trafic période Enquêtée 7-19h	Part trafic 7-19h / trafic 24h
VL	48 753	46 510	95 263	76 237	80 %
PL	15 170	13 687	28 857	22 645	78,5 %
Total	63 923	60 197	124 120	98 882	79,7 %

Tableau 1: Trafic par tranche horaire et catégorie de véhicules

La part de trafic sur la période enquêtée, entre 7h et 19h, par rapport à la totalité de la journée, est de l'ordre de 80 %. On observe également sur ces chiffres la différence entre le trafic recensé entrant et sortant, avec un écart de presque 4 000 véhicules tous confondus.

2.2 - Volumes des trafics d'échange et de transit

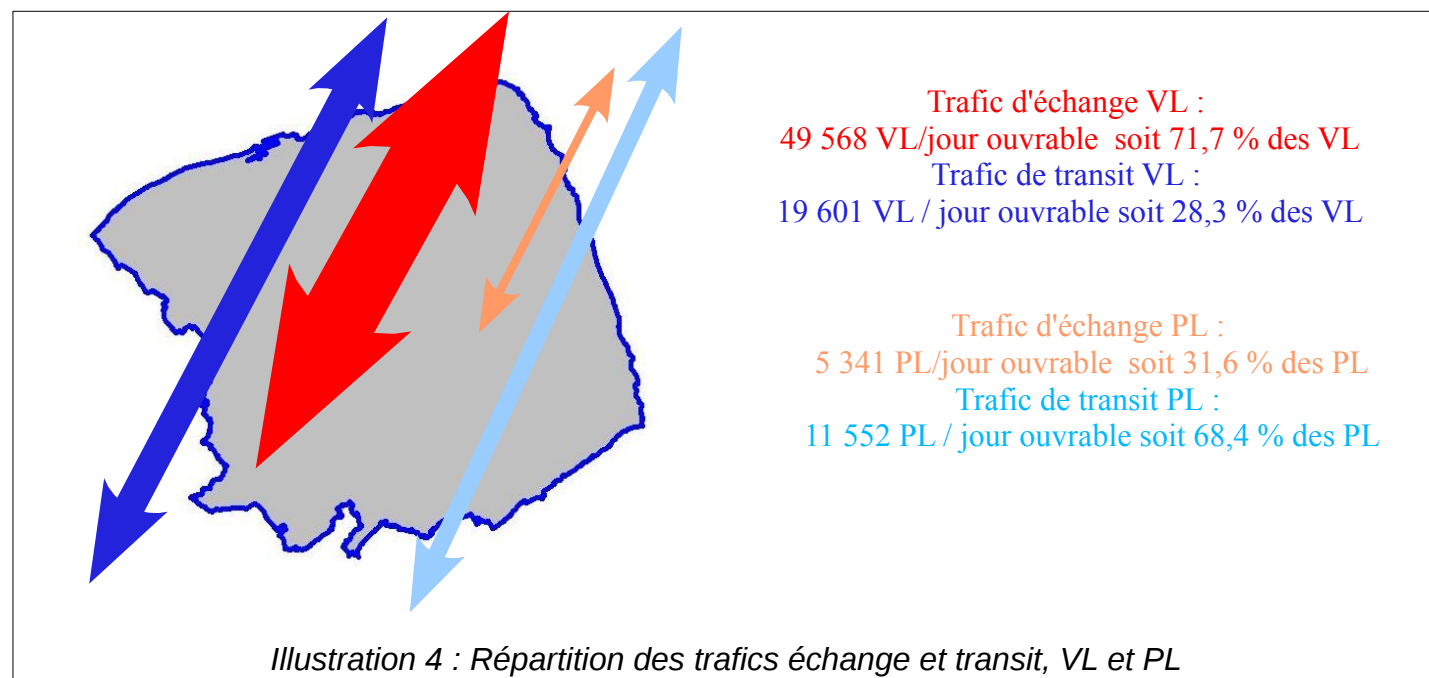
		Véhicules Légers		Poids Lourds		Tous véhicules	
		Volume	Part	Volume	Part	Volume	Part
Échange	Volume	49 568	71,7%	5 341	31,6%	54 909	63,8%
	Part	90,3%		9,7%		100%	
Transit	Volume	19 601	28,3%	11 552	68,4%	31 153	36,2%
	Part	37,1%		62,9%		100%	
Total	Volume	69 169	100%	16 893	100%	86 062	100%
	Part	80,4%		19,6%		100%	

Tableau 2 : Répartition du trafic des véhicules légers et des poids lourds en échange et en transit

Pendant un jour ouvrable moyen, plus de 86 000 véhicules, légers ou poids lourds, sont en circulation sur le territoire du SCoT¹. La part de véhicules légers circulant sur le territoire du SCoT de Calais est de plus de 80 %, celle des poids lourds étant très importante de près de 20 %.

Pour les véhicules légers, les déplacements concernés, soit par leur origine soit par leur destination, par le territoire étudié, sont majoritaires, le transit représentant moins de 30 % du trafic VL.

Concernant les poids lourds, la part de transit est par contre prépondérante, représentant près de 69 % du trafic poids lourds total.



1 Pour mémoire, un véhicule qui effectue un trajet aller de Boulogne-sur-mer vers Calais le matin, et retour de Calais vers Boulogne-sur-mer le soir, est comptabilisé deux fois.

2.3 - Comparaison avec le trafic interne VL

Le trafic interne à un territoire correspond au nombre de déplacements effectués par les résidents de ce territoire (uniquement pour les conducteurs VL puisqu'il correspond au nombre de véhicules en circulation). Cette information est disponible dans les résultats des Enquêtes Ménages Déplacements réalisées sur le territoire.

Le périmètre étudié ici pour le cordon de Calais correspond au périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009 sur le SCoT de Calais. Les deux enquêtes sont donc complémentaires pour la connaissance des déplacements en voiture, avec la limite du décalage des deux enquêtes dans le temps (environ 2 ans d'écart) et du décalage de périmètre.

Nombre de Déplacements des résidents	VL			Taux D'occupation
	Conducteurs	Passagers	TOTAL	
INTERNES	227 676	59 643	287 319	1,26

Tableau 3 : Trafic interne des résidents sur le SCoT de Calais

Source : Enquête Ménages Déplacements réalisée sur le périmètre du SCoT de Calais – CETE Nord-Picardie - 2009

Le graphique ci-dessous vise à comparer les trafics interne des résidents issus de l'enquête ménage déplacement, et les trafics externe et d'échange recensés lors de l'enquête cordon. Pour cette analyse, on retient donc pour le trafic interne uniquement la partie des déplacements « conducteurs ». De plus, le trafic interne total est ici sous-estimé puisque ne sont pas comptabilisés (car non connus) les déplacements internes réalisés par les non résidents du territoire.

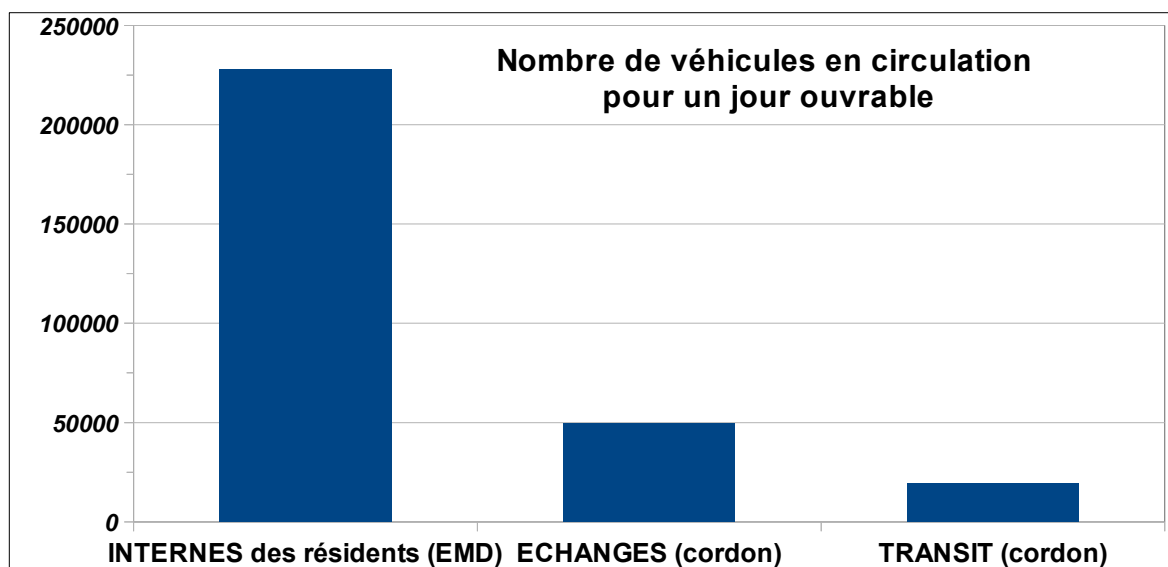


Illustration 5: Comparaison des trafics (interne EMD, échange et transit) sur le SCoT de Calais

3 - Répartition des trafics par poste d'enquête

Avertissement :

Sauf indication contraire, les trafics sont exprimés en effectuant la somme de deux sens de circulation pendant un jour ouvrable (TMJO).

Dans cette partie, pour le trafic de transit, un même véhicule est recensé 2 fois, puisqu'il est comptabilisé à chaque poste de passage (à l'entrée et à la sortie du cordon).

3.1 - Volumes globaux

N° du poste Enquêté	Route – Localisation	Trafic VL		Trafic PL		Trafic tous véhicules
		Volume	Part	Volume	Part	Volume
1	RD 231 – Caffiers	1 933	82,4%	412	17,6%	2 345
2	RD 191 – Locquinghen	1 998	94,7%	112	5,3%	2 110
7	RD 600 – Holques	5 488	80,1%	1 364	19,9%	6 851
17	RD 943 – Moulle	7 969	89,0%	982	11,0%	8 951
<i>Total RD</i>		<i>17 388</i>	<i>85,8%</i>	<i>2 869</i>	<i>14,2%</i>	<i>20 257</i>
20	Eurotunnel	4 904	53,8%	4 211	46,2%	9 115
21	Port de Calais	4 594	48,1%	4 959	51,9%	9 553
<i>Total Postes intermodaux</i>		<i>9 498</i>	<i>50,9%</i>	<i>9 170</i>	<i>49,1%</i>	<i>18 668</i>
5	RN 1 Ouest – Gravelines	2 759	90,7%	282	9,3%	3 041
6	A16 – Ouest Dunkerque	26 891	73,9%	9 516	26,1%	36 406
16-100	A16 – Poste fictif Sud Calais	25 701	84,4%	4 761	15,6%	30 462
26-100	A26 – Poste fictif Setques	6 534	78,0%	1 847	22,0%	8 381
<i>Total RN – Autoroute</i>		<i>61 884</i>	<i>79,0%</i>	<i>16 406</i>	<i>21,0%</i>	<i>78 290</i>
Total		88 770	75,7%	28 446	24,3%	117 215

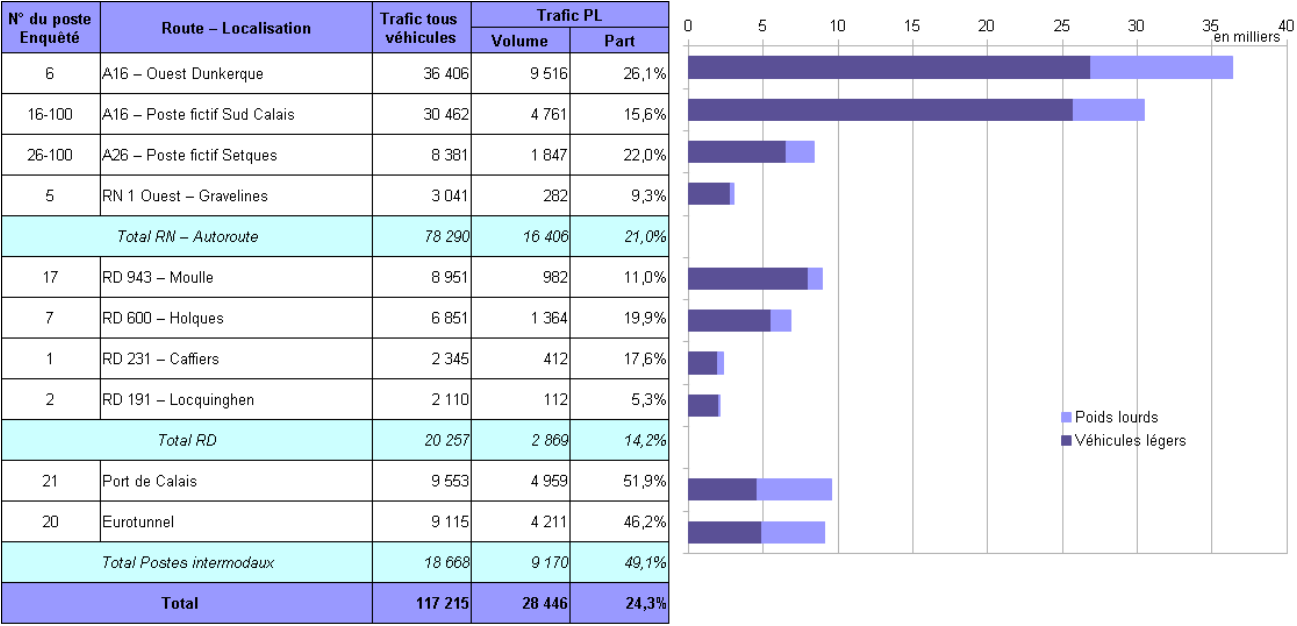
Tableau 4 : Trafic moyen pour un jour ouvrable en 2011 sur l'ensemble des postes

Le pourcentage du trafic poids lourds sur le cordon est très élevé (plus de 24 %).

Près de 70 % des véhicules légers et de 58 % des poids lourds recensés aux limites du périmètre enquêté circulent sur les axes structurants autoroutiers (A16 et A26) et route nationale RN1. En totalité, plus de 78 000 véhicules /jour tous confondus passent par ces itinéraires. Au sein de ce réseau, on note le rôle très prépondérant de l'A16, qui s'affirme comme axe majeur du territoire, et plus particulièrement encore pour le trafic VL.

Le réseau départemental supporte un trafic important, avec notamment la RD 943 à Moulle en direction de Saint-Omer, et la RD 600 à Holques, qui reprennent à elles seules près de 13 500 VL/jour (15 % des VL sur le cordon) et plus de 2 300 PL/jour (8 % des PL sur le cordon).

Le rôle joué par le Port de Calais et Eurotunnel est également particulièrement notable, puisque, avec plus de 9 000 VL et plus de 9 000 PL recensés en tout à ces postes, ils prennent en charge environ 11 % des VL et plus de 32 % des PL parcourant la zone enquêtée.



Trafic VL pour un jour ouvrable moyen en échange et ou en transit par rapport au cordon de 2 Calais



Illustration 6 : Trafic VL moyen pour un jour ouvrable par poste d'enquête

Trafic PL pour un jour ouvrable moyen en échange et ou en transit par rapport au cordon de 2 Calais



Illustration 7 : Trafic PL moyen pour un jour ouvrable par poste d'enquête

3.2 - Comparaison des volumes d'échange et de transit

N° du poste Enquête	Route – Localisation	Trafic VL				
		Volume total	Transit	% Transit	Échange	% Échange
1	RD 231 – Caffiers	1 933	137	7,1%	1 796	92,9%
2	RD 191 – Locquinghen	1 998	24	1,2%	1 974	98,8%
7	RD 600 – Holques	5 488	4 618	84,2%	870	15,8%
17	RD 943 – Moule	7 969	186	2,3%	7 783	97,7%
Total RD		17 388	4 966	28,6%	12 422	71,4%
20	Eurotunnel	4 904	4 391	89,5%	512	10,5%
21	Port de Calais	4 594	3 805	82,8%	789	17,2%
Total Postes intermodaux		9 498	8 197	86,3%	1 301	13,7%
5	RN 1 Ouest – Gravelines	2 759	386	14,0%	2 373	86,0%
6	A16 – Ouest Dunkerque	26 891	13 287	49,4%	13 604	50,6%
16-100	A16 – Poste fictif Sud Calais	25 701	8 683	33,8%	17 017	66,2%
26-100	A26 – Poste fictif Setques	6 534	3 684	56,4%	2 850	43,6%
Total RN – Autoroute		61 884	26 039	42,1%	35 845	57,9%
Total		88 770	39 201	44,2%	49 568	55,8%

Tableau 5 : Répartition entre échange et transit pour les VL (en VL/jour ouvrable)

Pour les véhicules légers, les trafics d'échange et de transit² sont assez répartis, avec environ 56 % des déplacements ayant une fonction d'échange, et 44 % de transit.

Quelques particularités apparaissent à l'étude du tableau précédent :

- la part de trafic d'échange circulant sur le réseau départemental constitué des axes RD 231 – RD 191 et RD 943 est très importante, avec plus de 90 % sur chacun des axes, alors que la tendance est complètement renversée sur la RD 600 qui a un pourcentage de véhicules légers en transit de près de 85 %.
- Eurotunnel et Port de Calais jouent un rôle majeur au niveau de transit, les parts de trafics d'échange recensées sur ces axes n'atteignant pas 14 % globalement.
- La RN 1 est utilisée principalement pour de l'échange par les véhicules légers, avec une part de 86 %.
- Sur le réseau autoroutier, l'A16 au nord du cordon voit passer un trafic d'échange et de transit relativement équivalent, et au sud du cordon un trafic d'échange majoritaire (2/3 des véhicules recensés) tandis que l'A26 est plutôt utilisée pour du transit pour une part de 56 %.

N° du poste Enquêté	Route – Localisation	Trafic PL				
		Volume total	Transit	% Transit	Échange	% Échange
1	RD 231 – Caffiers	412	130	31,6%	282	68,4%
2	RD 191 – Locquinghen	112	4	3,6%	108	96,4%
7	RD 600 – Holques	1 364	1 321	96,9%	42	3,1%
17	RD 943 – Moulle	982	322	32,8%	659	67,2%
<i>Total RD</i>		<i>2 869</i>	<i>1 778</i>	<i>62,0%</i>	<i>1 091</i>	<i>38,0%</i>
20	Eurotunnel	4 211	4 102	97,4%	109	2,6%
21	Port de Calais	4 959	4 696	94,7%	264	5,3%
<i>Total Postes intermodaux</i>		<i>9 170</i>	<i>8 797</i>	<i>95,9%</i>	<i>373</i>	<i>4,1%</i>
5	RN 1 Ouest – Gravelines	282	95	33,6%	188	66,4%
6	A16 – Ouest Dunkerque	9 516	7 691	80,8%	1 824	19,2%
16-100	A16 – Poste fictif Sud Calais	4 761	3 342	70,2%	1 419	29,8%
26-100	A26 – Poste fictif Setques	1 847	1 402	75,9%	446	24,1%
<i>Total RN – Autoroute</i>		<i>16 406</i>	<i>12 529</i>	<i>76,4%</i>	<i>3 877</i>	<i>23,6%</i>
Total		28 446	23 105	81,2%	5 341	18,8%

Tableau 6 : Répartition entre échange et transit pour les PL (en PL/jour ouvrable)

Les poids lourds utilisent très majoritairement le réseau du territoire pour des déplacements de transit, pour une part en moyenne supérieure à 80 %, ceci étant principalement dû à l'importance des axes autoroutiers (entre 70 et 80 % de transit sur ces axes), ainsi qu'aux accès à Eurotunnel et Port de Calais (de l'ordre de 95 % de part de transit), et à l'emprunt de la RD 600 (97 % de transit).

Hormis la RD 191 qui est fortement caractérisée par un trafic d'échange à hauteur de 96 %, les autres infrastructures routières du territoire, à savoir la RN1, la RD 231 et la RD 946 voient une répartition du trafic assez similaire, avec environ 2/3 des véhicules recensés effectuant un déplacement d'échange.

² Pour le trafic de transit, un même véhicule est recensé 2 fois, puisqu'il est comptabilisé à chaque poste de passage.

4 - Déplacements d'échange avec le territoire

Avertissement :

Dans les tableaux et analyses suivants, le SCoT de Saint-Omer est en fait le périmètre d'enquête autour de Saint-Omer, et il exclut Aire-sur-la-Lys (non pris en compte dans l'enquête), et Houlle (rattaché à cause du positionnement des postes à Calais).

4.1 - Répartition du trafic d'échange à l'extérieur du territoire

Trafic d'échange VL entre le SCoT du Calais et		Volume	Part
Scot du Calais	Scot Calais + Eperlecques + Houlle	10877	21,9%
Scot de St Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire sur la Lys)	Scot de St Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire sur la Lys)	6841	13,8%
Reste de la région Nord-Pas de Calais	CC Terre des 2 Caps	7603	15,3%
	SCOT Flandre Dunkerque	13166	26,6%
	Arrdt de Montreuil	1447	2,9%
	Arrdt Lille	2200	4,4%
	Reste de la région	3346	6,8%
	Total	27762	56,0%
France (hors Région Nord-Pas de Calais)	Picardie	508	1,0%
	Ile de France	360	0,7%
	Reste de la France	766	1,5%
	Total	1634	3,3%
Belgique	Belgique	968	2,0%
Grandre Bretagne – Irlande	Grandre Bretagne – Irlande	1303	2,6%
Pays étrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	Pays étrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	184	0,4%
Total		49 568	100,0%

Tableau 7 : Répartition à l'extérieur du SCoT du trafic d'échange VL (en VL/jour ouvrable)

Dans le cas des véhicules légers, les liens d'échange du territoire du SCoT de Calais se font principalement dans la région, avec notamment :

- le territoire de Dunkerque (pour une part de plus de 26 %),
- puis le Boulonnais (près de 22 %),
- la Communauté de communes Terre des deux caps (15 %),
- puis le SCoT de Saint-Omer (14 %).

Les échanges avec toutes les autres zones de la région regroupées représentent environ 14 % des déplacements d'échanges recensés.

On note également les déplacements d'échange entre le SCoT du Calais et le territoire national hors région pour une part de 3,3 %, vers l'Outre-Manche pour une part de 2,6 %, et vers la Belgique pour 2 %.

Volume du trafic d'échange VL à l'extérieur du cordon de Calais

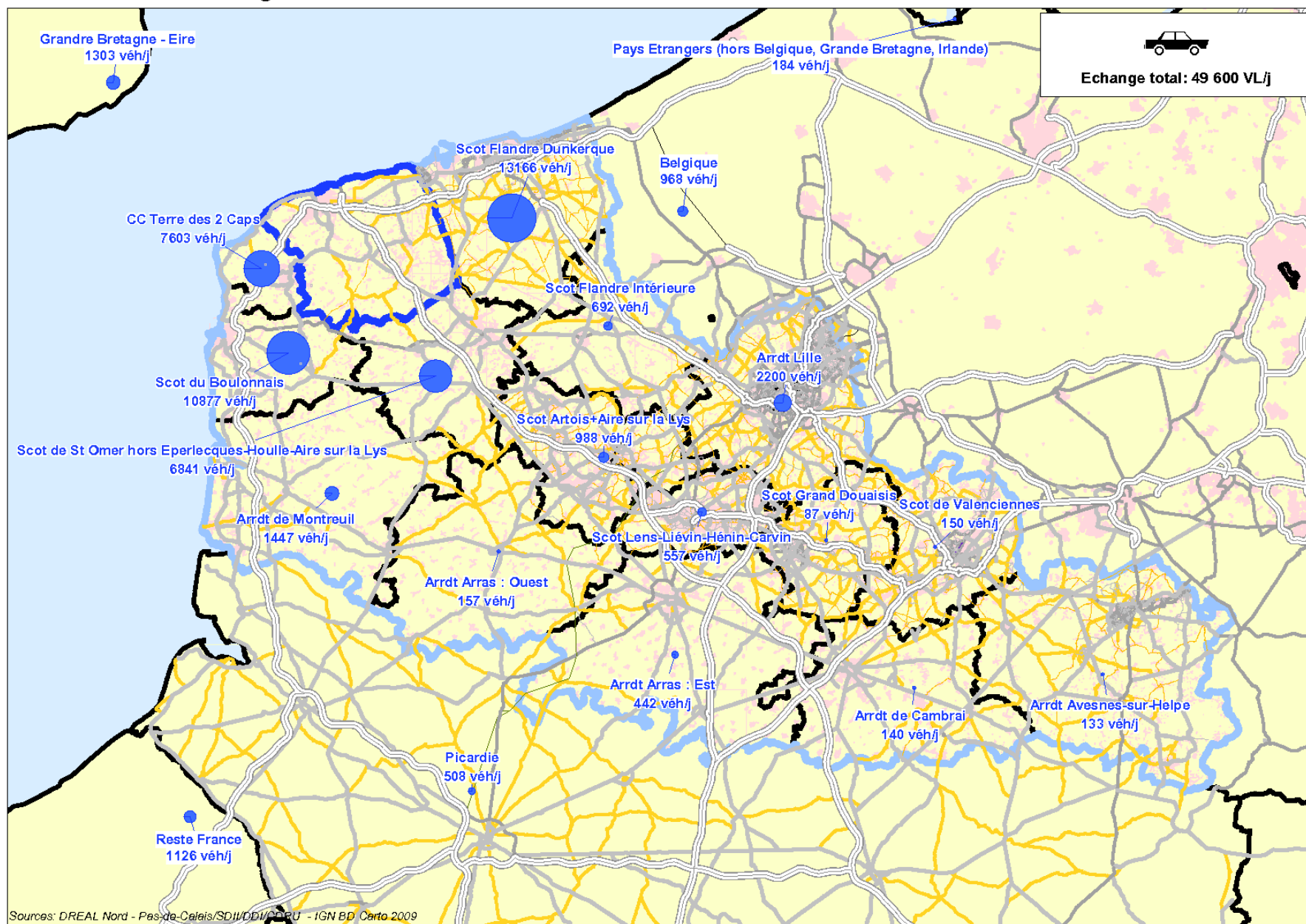


Illustration 8 : Volume du trafic d'échange VL à l'extérieur du SCoT de Calais

Trafic d'échange PL entre le SCOT du Calaisais et		Volume	Part
Scot du Calaisais	Scot Calaisais + Eperlecques + Houlle	732	13,7%
Scot de St Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire sur la Lys)	Scot de St Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire sur la Lys)	392	7,3%
Reste de la région Nord-Pas de Calais	CC Terre des 2 Caps	744	13,9%
	SCOT Flandre Dunkerque	780	14,6%
	Arrdt de Montreuil	176	3,3%
	Arrdt Lille	453	8,5%
	Reste de la région	632	11,8%
	Total	2784	52,1%
France (hors Région Nord-Pas de Calais)	Picardie	106	2,0%
	Ile de France	76	1,4%
	Reste de la France	131	2,5%
	Total	314	5,9%
Belgique	Belgique	636	11,9%
Grandre Bretagne – Irlande	Grandre Bretagne – Irlande	373	7,0%
Pays étrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	Pays étrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	111	2,1%
Total		5 341	100,0%

Tableau 8 : Répartition à l'extérieur du SCoT du trafic d'échange PL (en PL/jour ouvrable)

Dans le cas des poids lourds, les liens d'échange sont un peu plus éparpillés que dans le cas des véhicules légers, avec des parts de :

- près de 15 % des échanges concernant le territoire dunkerquois,
- près de 14 % des échanges concernant la Terre des deux caps,
- également environ 14 % concernant le Boulonnais,
- près de 12 % concernant la région Nord – Pas-de-Calais hors Dunkerque, Saint-Omer, les deux caps et Boulogne-sur-mer,
- près de 12 % également concernant la Belgique,
- 8 % en lien avec l'arrondissement de Lille,
- 7 % en lien avec le SCoT de Saint-Omer ,
- 7 % également en lien avec l'Outre-Manche.

Les déplacements d'échange entre le SCoT de Calais et le territoire national hors région représentent une part de 6 % des déplacements d'échanges recensés.

Volume du trafic d'échange PL à l'extérieur du cordon de Calais

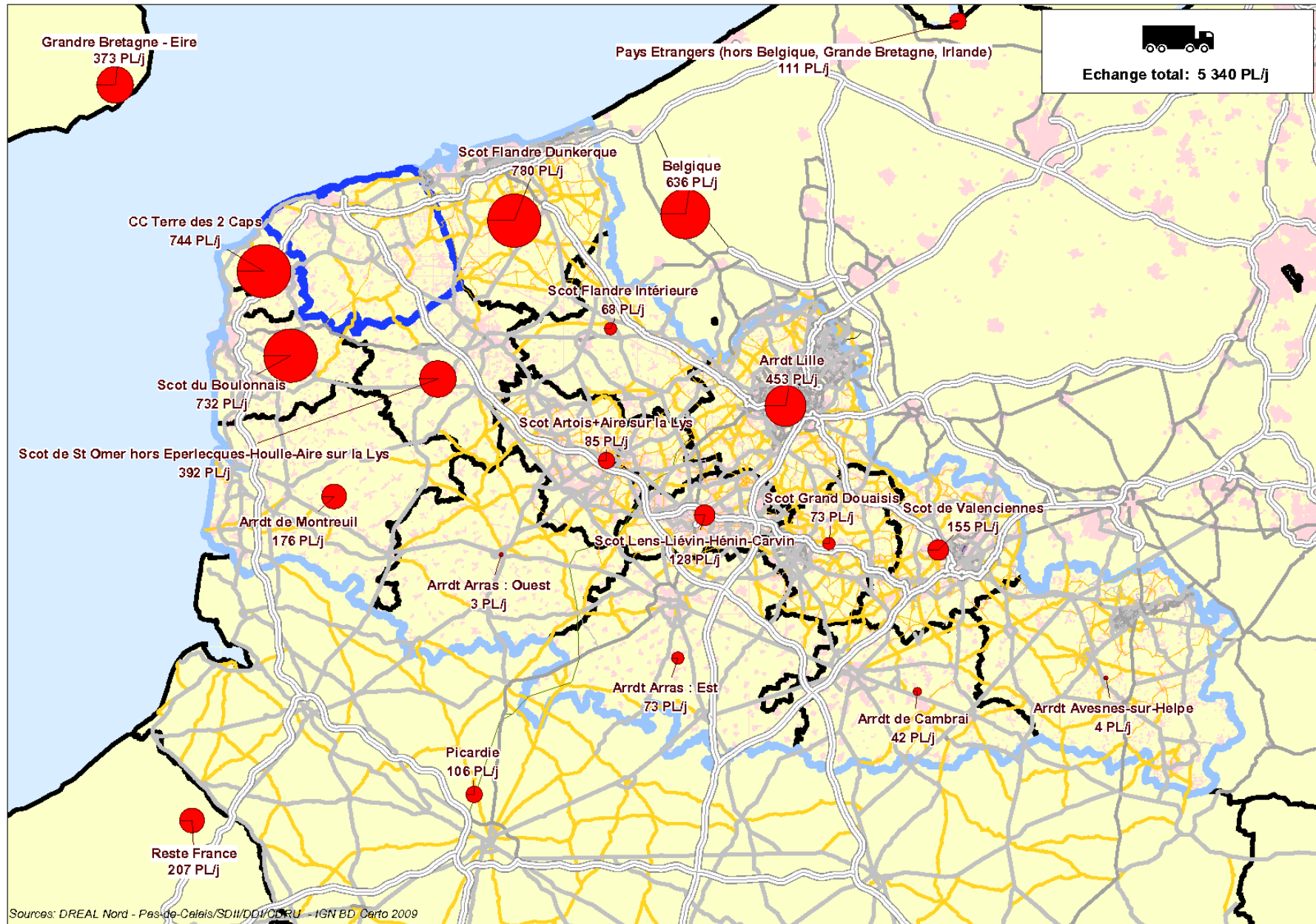


Illustration 9 : Volume du trafic d'échange PL à l'extérieur du SCoT de Calais

4.2 - Répartition du trafic d'échange à l'intérieur du territoire

Trafic d'échange VL entre l'extérieur du SCOT du Calaisis et	Volume	Part
CA du Calaisis : Calais	25 139	50,7%
CA du Calaisis : Reste	7 155	14,4%
CA Audruicq + Eperlecques + Houlle	7 985	16,1%
Sud Pays du Calaisis	9 289	18,7%
Total	49 568	100%

Tableau 9 : Répartition du trafic d'échange pour les véhicules légers, entre l'extérieur du SCoT et les zones internes au SCoT

La part du trafic d'échange pour les véhicules légers, entre Calais et l'extérieur du SCoT de Calais représente plus de 50 % des trafics d'échange interne, et démontre l'importance de cette ville au sein du territoire. Avec une petite avance pour le sud du pays du Calaisis, les autres zones du SCoT échangent à parts égales avec l'extérieur de ce territoire.

Territoire du SCOT du Calaisis	Scot du Boulonnais	Scot de Saint-Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire Sur la Lys)	Communauté de Commune Terre des 2 Caps	SCOT Flandre Dunkerque	Arrdt de Montreuil	Arrdt Lille	Reste de la région Nord-Pas de Calais	Reste France	Étranger
CA du Calaisis : Calais	6 415	1 244	3 026	7 415	927	1 384	1 913	973	1 843
CA du Calaisis : Reste	2 471	309	1 539	1 124	314	323	316	357	403
CA Audruicq + Eperlecques + Houille	513	2 421	222	3 832	57	187	542	154	58
Sud Pays du Calaisis	1 479	2 867	2 817	794	149	307	575	150	151

Tableau 10 : Matrice simplifiée globale des échanges des véhicules légers

Trafic d'échange PL entre l'extérieur du SCOT du Boulonnais et	Volume	Part
CA du Calaisis : Calais	3 584	67,1%
CA du Calaisis : Reste	469	8,8%
CA Audruicq + Eperlecques + Houille	419	7,8%
Sud Pays du Calaisis	868	16,3%
Total	5 341	100%

Tableau 11: Répartition du trafic d'échange pour les poids lourds, entre l'extérieur du SCoT et les zones internes au SCoT

De façon encore plus forte que pour les véhicules légers, les liens d'échange entre l'extérieur du SCoT de Calais et Calais même représentent plus de 67 % des échanges recensés. Ensuite, le sud du pays du Calaisis se distingue avec une part de 16 % des échanges, tandis que le reste du territoire du SCoT échange à parts égales avec l'extérieur.

Territoire du SCOT du Calaisis	Scot du Boulonnais	Scot de Saint-Omer (hors Eperlecques-Houille-Aire Sur la Lys)	Communauté de Commune Terre des 2 Caps	SCOT Flandre Dunkerque	Arrdt de Montreuil	Arrdt Lille	Reste de la région Nord-Pas de Calais	Reste France	Étranger
CA du Calaisis : Calais	545	128	289	456	88	417	446	194	1 021
CA du Calaisis : Reste	82	16	116	38	39	6	15	73	84
CA Audruicq + Eperlecques + Houille	15	87	48	165	21	3	49	22	8
Sud Pays du Calaisis	89	159	291	121	27	27	122	25	6

Tableau 12: Matrice simplifiée globale des échanges des poids lourds

Volume du trafic d'échange VL à l'intérieur du cordon de Calais



Illustration 11: Volume de trafic d'échange VL à l'intérieur du territoire du SCoT

Volume du trafic d'échange PL à l'intérieur du cordon de Calais

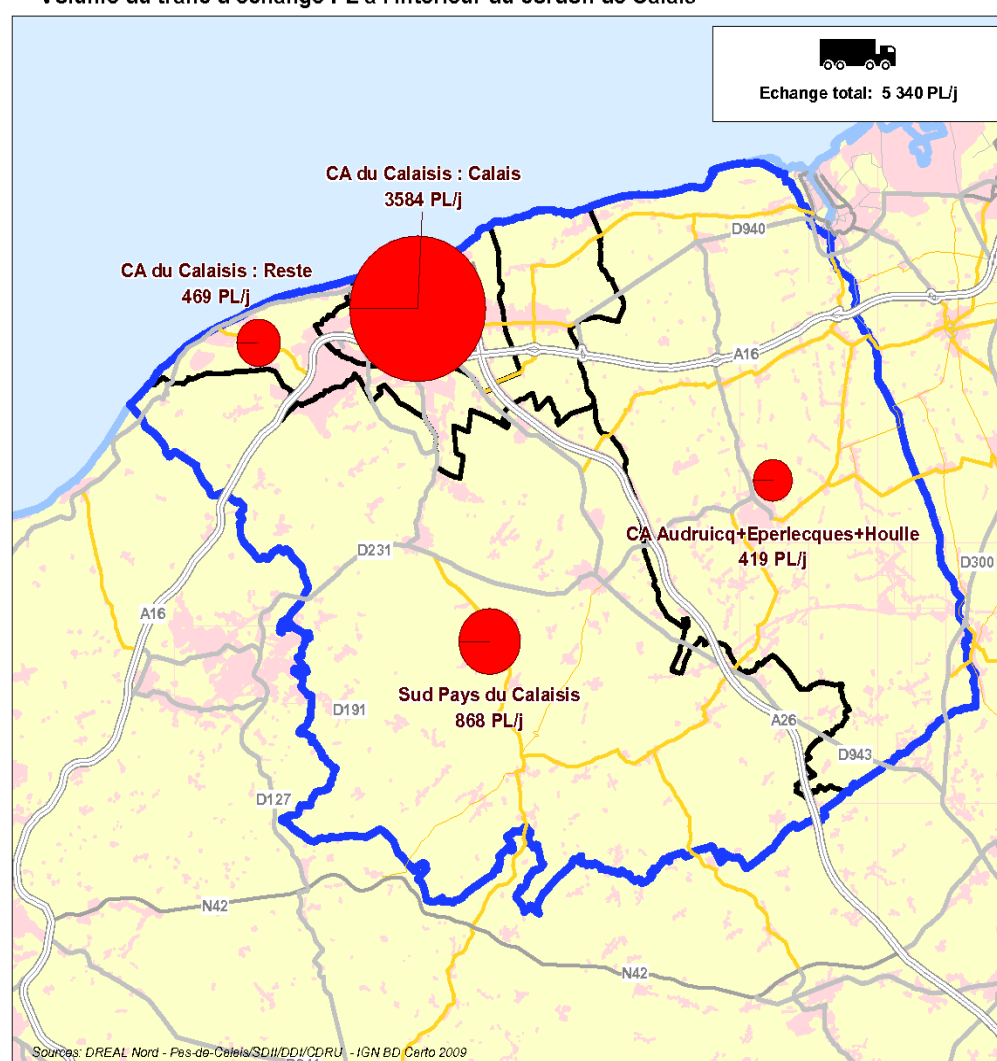


Illustration 10: Volume de trafic d'échange PL à l'intérieur du territoire du SCoT

5 - Déplacements de transit par rapport au territoire

5.1 - Axes de transit et volumes globaux

Le croisement des deux axes majeurs autoroutiers A16 et A26 est au cœur du territoire du SCoT de Calais. C'est ce qui apparaît sur le graphique ci-dessous, représentant les principaux itinéraires empruntés par les véhicules légers.

Outre la forte fréquentation des autoroutes, l'importance du rôle joué pour le transit vers l'Outre-Manche par Eurotunnel et le Port de Calais est particulièrement mise en relief par cette analyse.

On note également un transit sur la bordure du territoire, au niveau des entrées-sorties des RD 300-RD 600.

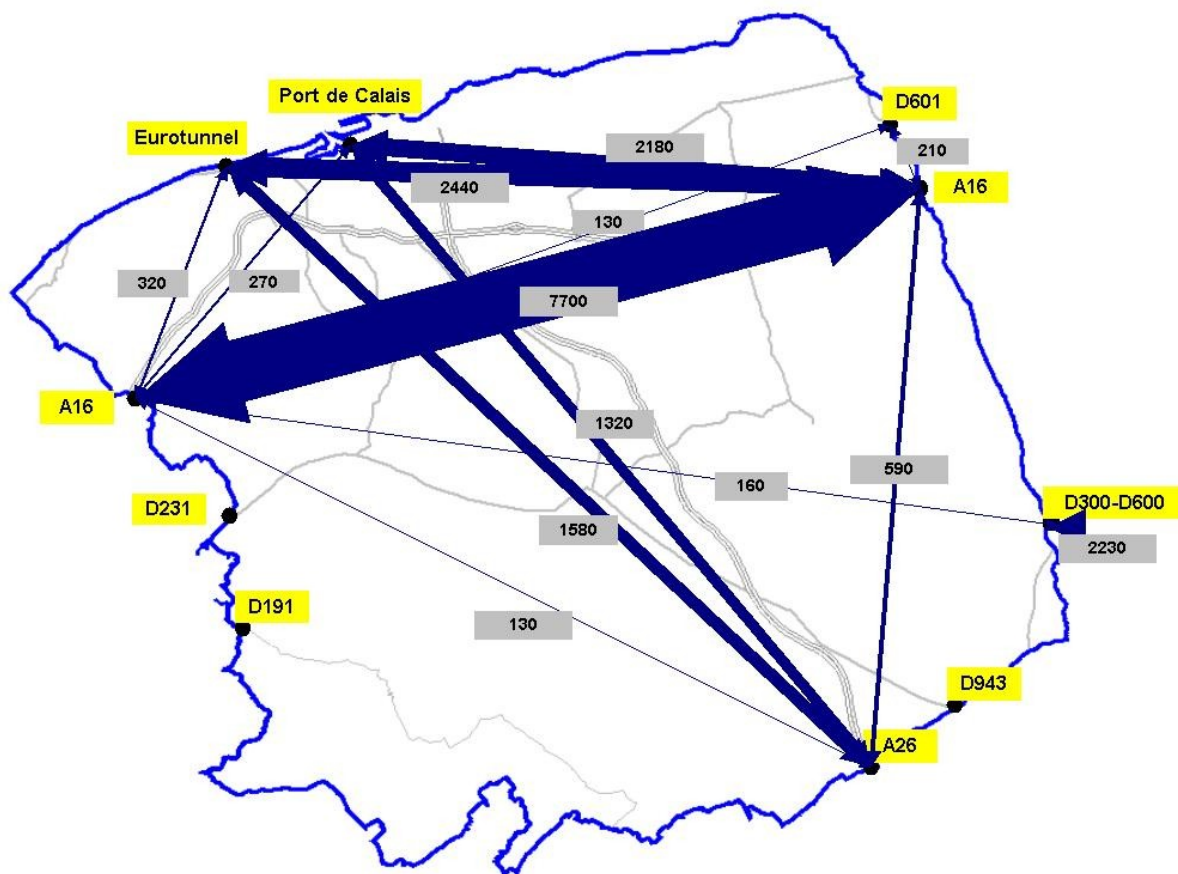


Illustration 12: Principaux axes de transit entre les postes pour les VL, en véhicules/jour ouvrable, deux sens

Nota bene : Les flèches représentent non pas les parcours réels des véhicules mais le nombre de déplacements de poste d'enquête à poste d'enquête.

Pour les déplacements de transit des poids lourds, le rôle prépondérant joué par les axes autoroutiers, ainsi que par les points d'Eurotunnel et du Port de Calais, est encore plus visible, les autres itinéraires connaissant des trafics de transit négligeables.

La majorité des déplacements de transit observés pour les poids lourds concernent les pays étrangers, comme le montre l'illustration 15.

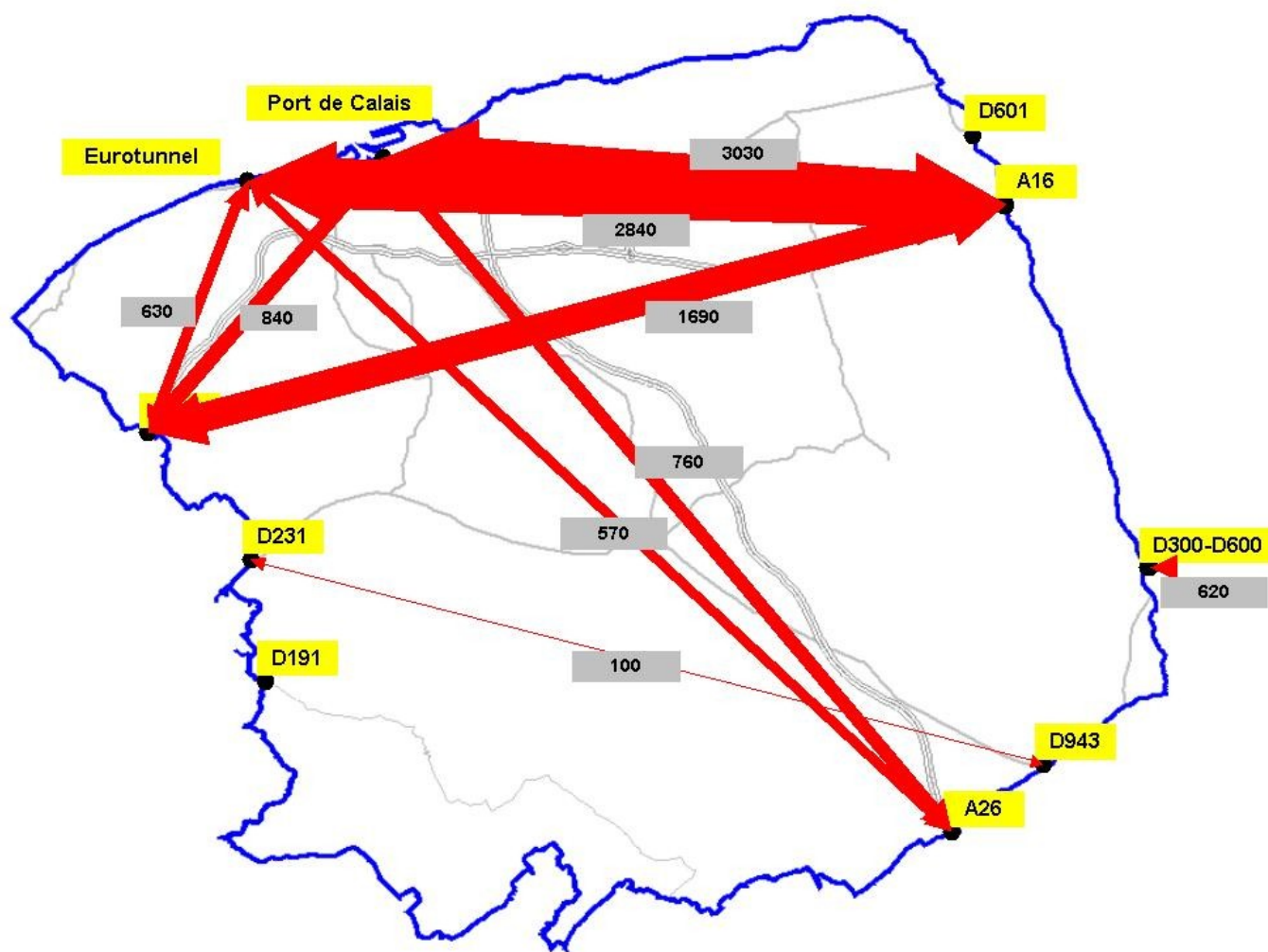


Illustration 13: Principaux axes de transit entre les postes pour les PL, en poids lourds/jour ouvrable, deux sens

Nota bene : Les flèches représentent non pas les parcours réels des véhicules mais le nombre de déplacements de poste d'enquête à poste d'enquête.

Volume du trafic de Transit VL du cordon de Calais

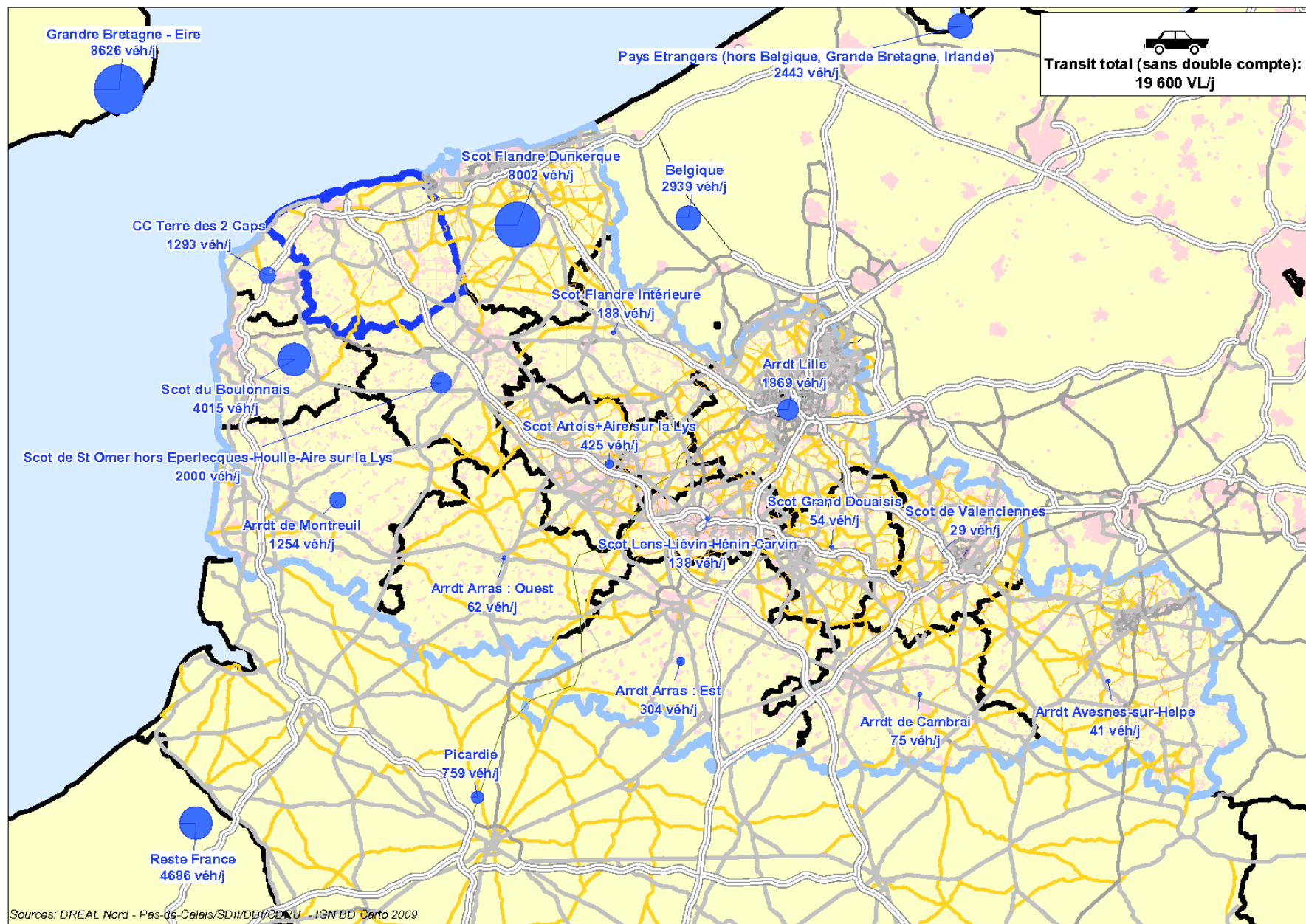


Illustration 14: Volume de trafic de transit pour les véhicules légers (en VL/jour ouvrable)

Volume du trafic de Transit PL du cordon de Calais

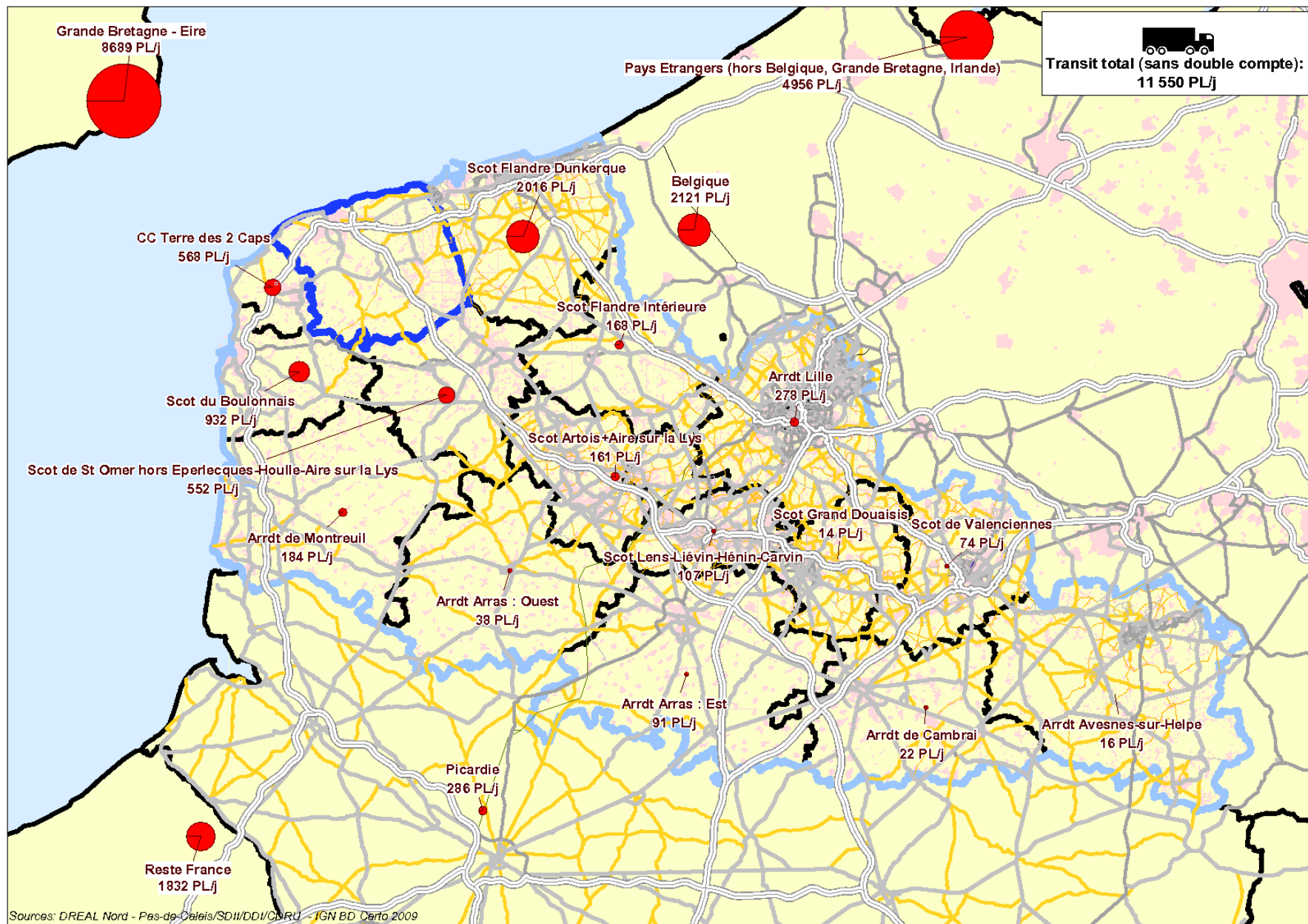


Illustration 15: Volume de trafic de transit pour les poids lourds (en PL/jour ouvrable)

5.2 - Transit régional

Le transit régional regroupe l'ensemble des déplacements en transit par rapport au cordon du SCoT de Calais, ayant leur origine ou destination dans la région Nord – Pas-de-Calais. Les déplacements entre la région et le reste de la France ou les pays étrangers sont donc considérés comme du transit régional.

Dans les analyses suivantes, l'intitulé « reste du NPdC » signifie la région Nord – Pas-de-Calais à laquelle on enlève la zone totale d'enquête, soit Boulogne-sur-mer, Calais, le territoire des deux caps et Saint-Omer.

TRANSIT REGIONAL VL	Volume	Part
Scot du Boulonnais ↔ Reste du NPdC	3 233	16%
Reste du NPdC ↔ Reste du NPdC	2 068	11%
Scot de St Omer ↔ Reste du NPdC	1 812	9%
Reste du NPdC ↔ Reste de la France	1 318	7%
Scot des 2 Caps ↔ Reste du NPdC	846	4%
Reste du NPdC ↔ Grande Bretagne - Eire	794	4%
Scot du Boulonnais ↔ Belgique	400	2%
Reste du NPdC ↔ Belgique	288	1%
Scot du Boulonnais ↔ Grande Bretagne - Eire	250	1%
Scot des 2 Caps ↔ Belgique	221	1%
Scot des 2 Caps ↔ Scot de St Omer	89	0%
Scot du Boulonnais ↔ Autres pays Etrangers	77	0%
Scot de St Omer ↔ Grande Bretagne - Eire	70	0%
Scot des 2 Caps ↔ Grande Bretagne - Eire	57	0%
Scot du Boulonnais ↔ Reste de la France	25	0%
Scot des 2 Caps ↔ Scot du Boulonnais	24	0%
Scot de St Omer ↔ Belgique	22	0%
Reste du NPdC ↔ Autres pays Etrangers	15	0%
Scot des 2 Caps ↔ Autres pays Etrangers	9	0%
Scot du Boulonnais ↔ Scot de St Omer	8	0%
Scot des 2 Caps ↔ Reste de la France	7	0%
Total Transit régional	11 630	59%
Total Transit	19 601	

Tableau 13: Transit régional VL (en véhicules/jour ouvrable)

La part de transit régional parmi les déplacements de transit des véhicules légers est de 59 %. Parmi ces véhicules traversant le territoire calaisien, 16 % sont en lien avec le Boulonnais, 11 % en lien avec la région hors zone d'enquête, et 9 % avec le territoire de Saint-Omer.

Les principaux itinéraires empruntés relient ces zones entre elles et avec le reste du territoire national.

TRANSIT REGIONAL PL	Volume	Part
Reste du NPdC ↔ Grande Bretagne - Eire	780	7%
Scot du Boulonnais ↔ Reste du NPdC	442	4%
Reste du NPdC ↔ Reste du NPdC	388	3%
Reste du NPdC ↔ Reste de la France	359	3%
Scot de St Omer ↔ Reste du NPdC	354	3%
Scot des 2 Caps ↔ Reste du NPdC	353	3%
Scot du Boulonnais ↔ Belgique	236	2%
Scot du Boulonnais ↔ Grande Bretagne - Eire	155	1%
Scot des 2 Caps ↔ Belgique	122	1%
Scot de St Omer ↔ Grande Bretagne - Eire	116	1%
Scot du Boulonnais ↔ Autres pays Etrangers	99	1%
Reste du NPdC ↔ Autres pays Etrangers	67	1%
Scot des 2 Caps ↔ Scot de St Omer	62	1%
Reste du NPdC ↔ Belgique	38	0%
Scot des 2 Caps ↔ Autres pays Etrangers	21	0%
Scot des 2 Caps ↔ Reste de la France	9	0%
Scot de St Omer ↔ Belgique	8	0%
Scot de St Omer ↔ Reste de la France	4	0%
Scot de St Omer ↔ Autres pays Etrangers	3	0%
Scot des 2 Caps ↔ Grande Bretagne - Eire	1	0%
Total Transit régional	3 616	31%
Total Transit	11 552	

Tableau 14: Transit régional PL (en poids lourds/jour ouvrable)

La part de transit régional parmi les déplacements des poids lourds traversant le territoire du SCoT de Calais est de 31 %, ce qui laisse une part très importante de près de 70 % aux déplacements de transit dont l'origine et la destination sont toutes deux hors du territoire régional.

Les principaux itinéraires relient la région Nord – Pas-de-Calais avec l'Outre-Manche, deux zones infra-régionales entre elles, ou la région avec le reste du territoire national.

5.3 - Transit national et international

TRANSIT NATIONAL ET INTERNATIONAL VL	Volume	Part
Reste de la France ↔ Grande Bretagne - Eire	3 600	18%
Grande Bretagne - Eire ↔ Autres pays Etrangers	2 189	11%
Belgique ↔ Grande Bretagne - Eire	1 667	9%
Reste de la France ↔ Belgique	341	2%
Reste de la France ↔ Autres pays Etrangers	154	1%
Total Transit national et international	7 950	41%
Total Transit	19 601	

Tableau 15: Transit national et international VL (en véhicules/jour ouvrable)

La plus grande part des déplacements de transit des véhicules légers n'ayant la région ni pour origine ni pour destination, relie le territoire national et l'Outre-Manche, avec une part de 18 % du transit total, ou encore l'Outre-Manche avec d'autres pays étrangers.

Sur les 41 % que représente la part de trafic national et international par rapport au trafic total, 38 % sont en lien avec l'Outre-Manche.

TRANSIT NATIONAL ET INTERNATIONAL PL	Volume	Part
Grande Bretagne - Eire ↔ Autres pays Etrangers	4 625	40%
Belgique ↔ Grande Bretagne - Eire	1 563	14%
Reste de la France ↔ Grande Bretagne - Eire	1 450	13%
Reste de la France ↔ Belgique	155	1%
Reste de la France ↔ Autres pays Etrangers	141	1%
Total Transit national et international	7 934	69%
Total Transit	11 552	

Tableau 16: Transit national et international PL (en poids lourds/jour ouvrable)

La part de transit national et international pour les poids lourds est très importante, représentant 69 % du transit total.

Tout comme pour les véhicules légers, la plus grande part des déplacements de transit des poids lourds n'ayant la région ni pour origine ni pour destination, relie le territoire national et l'Outre-Manche (40 % du transit total), ou l'Outre-Manche avec d'autres pays étrangers (27 % dont 14 % avec la Belgique).

6 - Caractéristiques des déplacements

6.1 - Déplacements des véhicules légers

6.1.1 - Immatriculations et types de véhicules

Immatriculation VL	Échange	Transit	Total
France	95%	54%	83%
Étranger	5%	46%	17%

Tableau 17: Immatriculation des véhicules légers en circulation sur le SCoT de Calais

Les véhicules immatriculés en France circulant sur le territoire du SCoT de Calais représentent 83 % des véhicules légers en circulation sur ce territoire.

Il est toutefois à remarquer que, pour des déplacements d'échange, le nombre de véhicules équipés d'une plaque française est fortement majoritaire (95 %), alors que les proportions entre plaques françaises et étrangères sont très rapprochées pour les déplacements de transit (54 % contre 46 %).

6.1.2 - Taux d'occupation des véhicules

		Taux d'occupation
Ensemble des déplacements		1,54
Déplacements d'échange	Ensemble	1,43
	Domicile-travail	1,17
	Domicile-autre	1,74
	Secondaires	1,47
Déplacements de transit		1,80

Tableau 18: Taux d'occupation des véhicules légers (en nombre de personnes par véhicule)

Le taux d'occupation moyen des véhicules légers circulant sur le territoire du Calaisis est de 1,54. Ce taux s'élève à 1,80 si on considère uniquement les déplacements de transit.

On note le taux assez bas caractérisant les échanges domicile-travail (soit 1,17).

Ces taux sont relativement proches de ceux observés en global de l'enquête, sauf pour le taux observé dans les déplacements de transit, qui est ici particulièrement élevé.

Nota bene : Les déplacements dits secondaires sont des déplacements sans lien avec le domicile (ni origine ni destination).

6.1.3 - Motifs de déplacements

Motif	Part
Domicile - Travail lieu habituel	33%
Domicile - Travail autre lieu	9%
Domicile - Ecole, université, hors accompagnement	2%
Domicile - Accompagnement	2%
Domicile - Santé	2%
Domicile - Démarches administratives	1%
Domicile - Achats	12%
Domicile - Visites parents, amis	7%
Domicile - Week-ends, vacances	1%
Domicile - Loisirs	3%
Domicile – Autres (ou inconnu)	2%
Déplacements secondaires	25%

Travail lieu habituel - Travail autre lieu	8%
Travail lieu habituel – Autres	3%
Autres	14%

Tableau 19: Part des motifs de déplacements d'échange VL

Le motif le plus important des déplacements d'échange des véhicules légers sur le territoire calaisien est le trajet domicile-travail, pour une part de 33 %.

Il est cependant à noter qu'une part très importante des déplacements a un motif dit secondaire, c'est-à-dire sans lien avec le domicile, ce qui peut s'expliquer en partie par l'importance des déplacements touristiques du secteur.

La part des trajets domicile-achats représente également une part non négligeable, à hauteur de 12 % des déplacements d'échange des véhicules légers.

53 % des déplacements d'échange des véhicules légers ont un lien avec le travail.

Motif	Part
Domicile - Travail lieu habituel	15%
Domicile - Travail autre lieu	14%
Domicile - Ecole, université, hors accompagnement	2%
Domicile - Accompagnement	1%
Domicile - Santé	1%
Domicile - Démarches administratives	0%
Domicile - Achats	4%
Domicile - Visites parents, amis	8%
Domicile - Week-ends, vacances	18%
Domicile - Loisirs	6%
Domicile – Autres (ou inconnu)	4%
Déplacements secondaires	27%

Travail lieu habituel - Travail autre lieu	9%
Travail lieu habituel – Autres	6%
Autres	12%

Tableau 20: Part des motifs de déplacements de transit VL

De façon assez caractéristique, les déplacements des véhicules légers traversant le territoire du SCoT de Calais concernent des déplacements secondaires, soit sans lien avec le domicile, pour 27 %. À ce constat s'ajoute celui de la part assez forte des déplacements du domicile pour partir en vacances (18 %). Ces deux constats démontrent l'importance du tourisme aux zones limitrophes du territoire et vers l'Outre-Manche, générant des déplacements traversant le Calaisis.

Les trajets des véhicules légers domicile-travail concernent 15 % des déplacements de transit recensés, et 29 % en considérant le lien avec les lieux de travail inhabituels. La part des déplacements de transit des véhicules légers ayant un lien avec le travail est de 44 %.

6.1.4 - Longueurs des déplacements³

Afin de caractériser la longueur des déplacements effectués, deux indicateurs sont utilisés : la moyenne et la médiane. Ces indicateurs nous renseignent sur la distribution des longueurs avec une seule valeur. La moyenne est la somme des longueurs de tous les déplacements rapportée au nombre de déplacements total. La médiane est la valeur pour laquelle 50 % des déplacements ont une longueur supérieure, et 50 % une longueur inférieure.

Pour l'ensemble des déplacements des véhicules légers, la distance moyenne parcourue lors du trajet effectué est de 161 km, valeur qui est portée à 414 km en ne sélectionnant que les déplacements de transit.

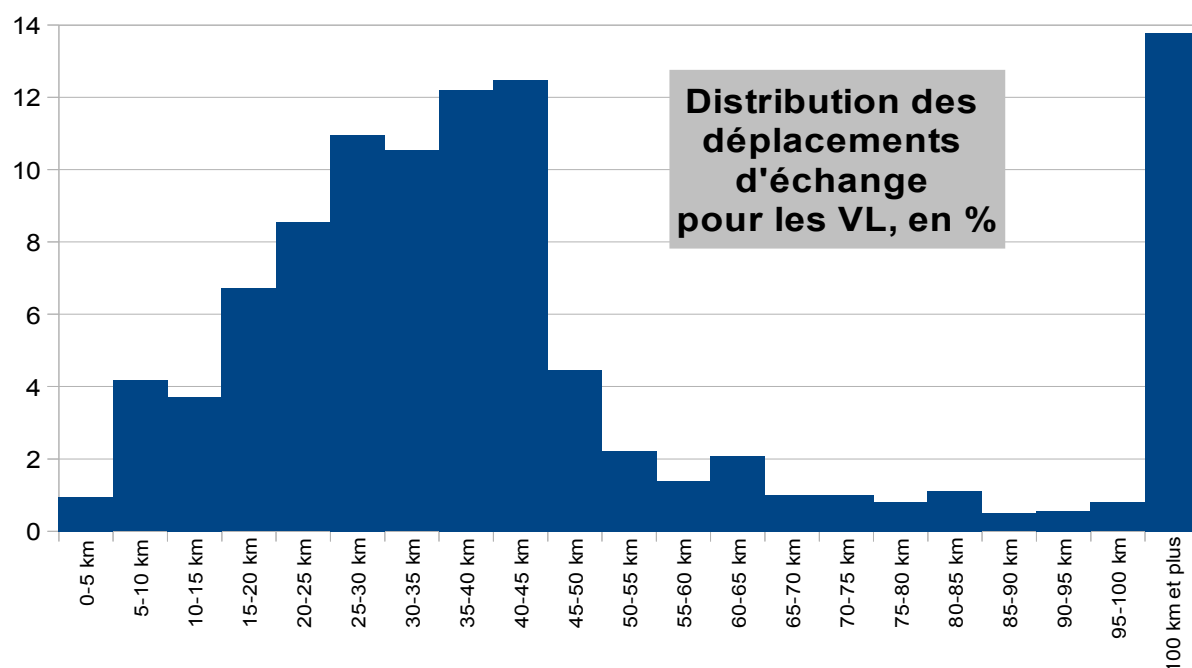


Illustration 16 : Distribution des déplacements d'échange pour les véhicules légers – La distance médiane est de 36 km.

Le graphique ci-dessus met en évidence plusieurs particularités des déplacements d'échange des véhicules légers en lien avec le territoire du SCoT de Calais :

- peu de déplacements d'échange routier de moins de 5 km sont recensés (moins de 1 %),
- les déplacements d'échange d'une longueur située entre 20 et 45 km représentent 55 % des déplacements d'échange, dont plus de la moitié sont supérieurs à 30 km.
- les déplacements de plus de 100 km représentent près de 14 % des déplacements d'échange des véhicules légers du territoire.

³ La longueur des déplacements est calculée avec une matrice de distance, de commune à commune pour la région Nord – Pas-de-Calais, et de région à région pour les communes extérieures à la région. Les résultats pour la région Nord – Pas-de-Calais sont donc précis, ceux pour les déplacements sortant de la région l'étant moins.

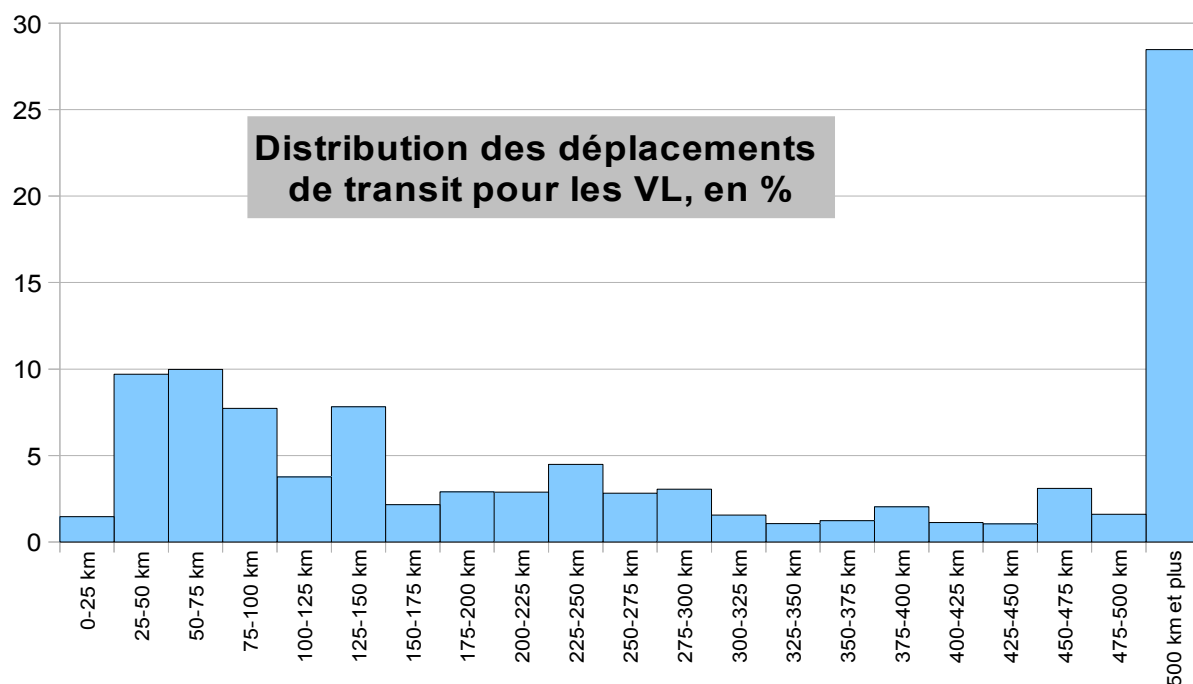


Illustration 17 : Distribution des déplacements de transit pour les véhicules légers – La distance médiane est de 230 km.

La distribution des déplacements des véhicules légers en transit laisse apparaître clairement l'importance des déplacements longs de plus de 500 km, pour une part de plus de 28 % de ces déplacements.

On note également que les déplacements inférieurs à 50 km représentent une part de 40 % des déplacements de transit des véhicules légers.

6.2 - Déplacements des poids-lourds

6.2.1 - Immatriculations et types de véhicules

Immatriculation PL	Échange	Transit	Total
France	78%	24%	41%
Étranger	22%	76%	59%

Tableau 21: Immatriculation des poids lourds en circulation sur le SCoT de Calais

Alors que trois poids lourds sur quatre effectuant un déplacement d'échange avec le territoire possèdent une plaque française, la proportion est exactement inversée pour les déplacements de transit, pour lesquels trois poids lourds sur quatre sont équipés d'une plaque étrangère, ce qui montre encore le lien fort de ce territoire avec les pays étrangers pour le transport des marchandises.

6.2.2 - Marchandises transportées

Type de marchandise	Échange	Transit	Total
Produits alimentaires, boissons et tabac	18%	19%	19%
Meubles, autres produits manufacturés	16%	15%	15%
Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	14%	10%	11%
Marchandises non identifiées ou inconnues	8%	7%	7%
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	4%	8%	7%
Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2%	8%	7%
Machines et matériel	4%	6%	6%
Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	11%	3%	5%
Matériel de transport	2%	5%	4%
Métaux de base, produits métalliques	3%	4%	4%
Courier, colis	6%	2%	3%
Textiles, cuir et produits dérivés	1%	3%	2%
Équipement pour le transport de fret	2%	3%	2%
Autres produits minéraux non métalliques	3%	2%	2%
Coke et produits pétroliers raffinés	3%	2%	2%
Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	2%	1%	2%
Matières premières secondaires ; déchets	1%	1%	1%
Marchandises groupées	1%	1%	1%
Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0%	0%	0%

Tableau 22: Type de marchandises transportées

Les marchandises les plus souvent transportées par les poids lourds sur le territoire calaisien sont les produits alimentaires, boissons et tabac (19 %), suivis par les meubles et produits manufacturés (15 %), et bois et papiers (11 %).

6.2.3 - Motifs de déplacement

L'étude porte ici sur les motifs de déplacements des poids lourds en échange par rapport au territoire.

Que ce soit pour les poids lourds entrant dans le territoire ou en sortant, les chargements et déchargements sont les principaux motifs de déplacements.

Sens	Motif de l'origine du déplacement	Motif de la destination du déplacement							Total	
		Chargement	Déchargement	Mixte (chargement/déchargement)	Prise de véhicule	Retour de véhicule	Domicile	Autres ou vide		
Entrant	Chargement	128	746	6	111	21	0	0	1 013	73%
	Déchargement	82	77	0	9	28	4	2	203	15%
	Mixte (chargement-Déchargement)	0	8	0	0	0	0	0	8	1%
	Prise de véhicule	28	14	9	0	15	0	0	66	5%
	Retour de véhicule	12	0	0	0	0	0	0	12	1%
	Domicile	0	4	0	0	0	0	0	4	0%
	Autres ou vide	0	69	0	2	0	13	0	84	6%
Total		251	918	15	123	64	17	2	1 390	100%
		18%	66%	1%	9%	5%	1%	0%	100%	
Sortant	Chargement	9	323	0	0	5	14	0	352	32%
	Déchargement	224	65	6	0	106	0	0	401	36%
	Mixte (chargement-Déchargement)	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
	Prise de véhicule	70	32	0	0	0	0	0	102	9%
	Retour de véhicule	24	0	0	0	0	0	0	24	2%
	Domicile	0	4	0	0	1	0	0	4	0%
	Autres ou vide	95	54	0	0	45	34	0	228	21%
Total		423	478	6	0	157	48	0	1 112	100%
		38%	43%	1%	0%	14%	4%	0%	100%	

Tableau 23 : Motif des origines et destinations des poids lourds entrant ou sortant du territoire du SCoT de Calais

Les poids lourds entrant dans le territoire viennent de charger de la marchandise pour 73 % d'entre eux, et vont la décharger à destination, soit sur le territoire de Calais, pour 66 % d'entre eux. Ce mouvement met en avant l'alimentation de la zone en marchandises par des zones externes au SCoT.

Les poids lourds sortant du SCoT de Calais ont principalement chargé ou déchargé à l'origine de leur déplacement, et vont charger ou décharger selon, à l'extérieur.

6.2.4 - Longueurs des déplacements

Pour l'ensemble des déplacements des poids lourds, la distance moyenne parcourue lors du trajet est de 588 km, valeur qui est portée à 806 km en ne sélectionnant que les déplacements de transit.

Les déplacements d'échange majoritaires pour les poids lourds sont :

- les déplacements entre 20 et 40 km, comprenant près d'un poids lourd sur trois en échange,
- les déplacements de plus de 190 km pour une part de près de 35 % des échanges.

Quelques classes de distance se démarquent également et correspondent vraisemblablement à des liens entre grandes villes du type Calais-Lille (entre 110 et 120 km), Saint-Omer (entre 60 et 70 km), Dunkerque (entre 40 et 50 km), Boulogne-sur-mer (entre 30 et 40 km).

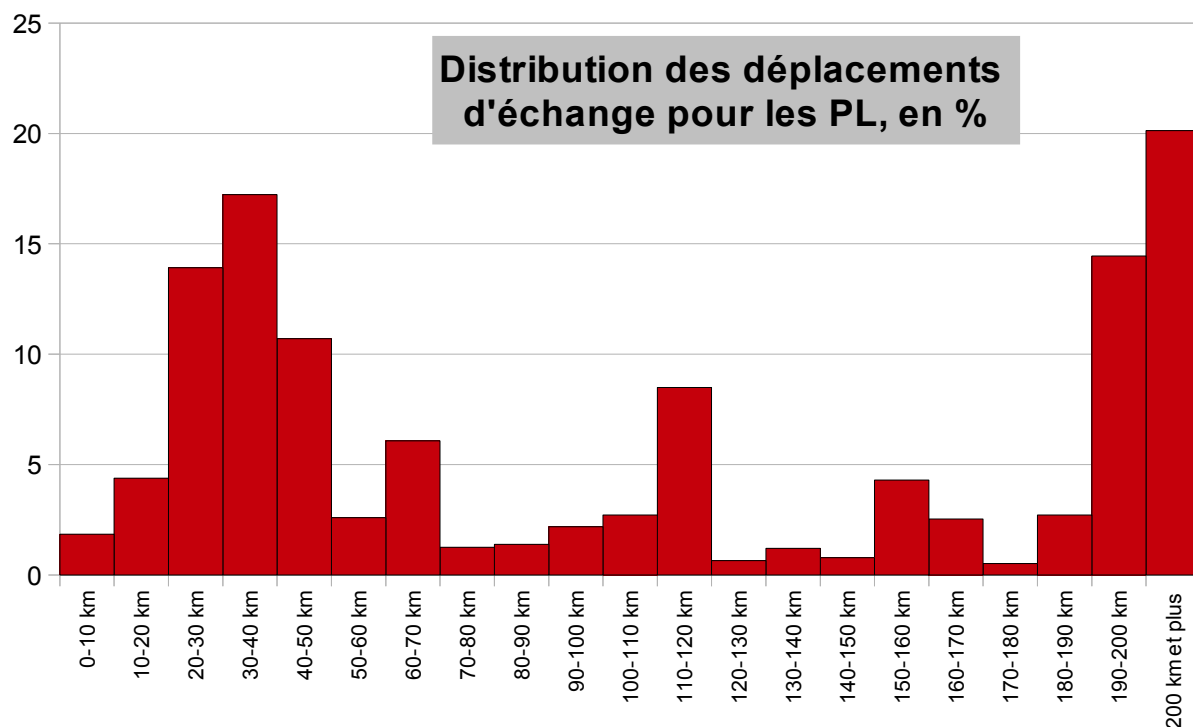


Illustration 18 : Distribution des déplacements d'échange pour les poids lourds – La distance médiane est de 55 km.

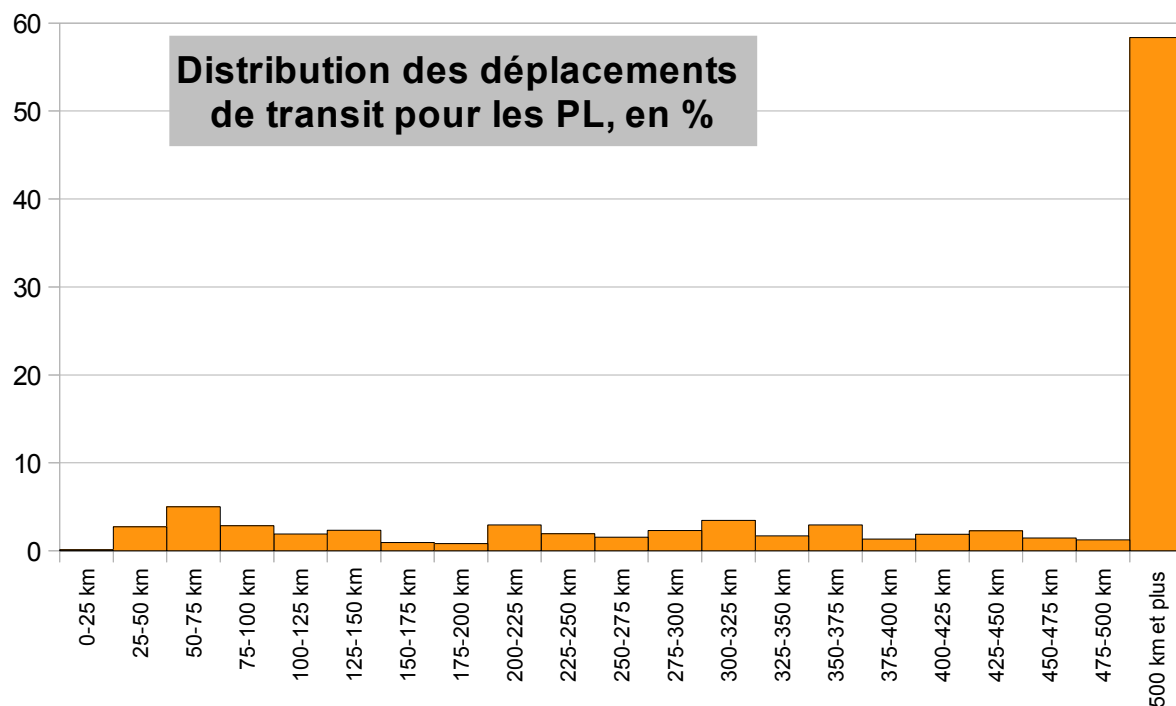


Illustration 19 : Distribution des déplacements de transit pour les poids lourds – La distance médiane est de 575 km.

La distribution des déplacements de transit des poids lourds montre la forte prédominance des trajets longs, pour plus de 500 km, concernant près de 60 % des poids lourds traversant le territoire du Calais. Ceci est parfaitement cohérent avec les conclusions obtenues sur les itinéraires empruntés par le transit poids lourds, qui affichaient environ 70 % de transit national et international.

7 - Synthèse des résultats de l'enquête

La comparaison entre la part de trafic circulant pendant le temps de l'enquête et le trafic total montre que près de 80 % du trafic total circule entre 7h et 19h.

La part de trafic des poids lourds circulant sur le territoire du SCoT de Calais est remarquablement importante puisqu'elle atteint quasiment 20 %.

Le nombre de véhicules légers effectuant un déplacement d'échange est prépondérant sur ceux traversant le territoire calaisien, à contrario des déplacements des poids lourds, pour lesquels le transit a la meilleure part. Tous véhicules confondus, c'est 86 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur le territoire du SCoT de Calais.

Le territoire de Calais est le siège du croisement des deux infrastructures majeures que sont les autoroutes A16 et A26, même si le réseau départemental est également largement sollicité.

L'étude démontre également la place forte du territoire calaisien au sein de la région, avec notamment les itinéraires des déplacements d'échange des véhicules tous confondus. De plus, la répartition des déplacements d'échange met en relief la ville même de Calais au sein de son territoire.

Ce territoire de Calais constitue également une véritable passerelle vers l'Outre-Manche, à la vue des résultats des trafics de transit, puisque presque 60 % du transit PL se fait avec les pays étrangers, et même 40 % des véhicules légers traversent cette zone pour quitter ou arriver sur le territoire national. Les motifs de déplacements recensés laissent entrevoir également la place conséquente du tourisme sur le SCoT de Calais.

8 - ANNEXES

Zonage utilisé pour l'exploitation de l'enquête
Carte de zonage utilisé niveau national
Carte de zonage utilisé niveau régional
Carte de zonage utilisé, zoom sur le littoral

Matrice simplifiée de l'échange VL
Matrice simplifiée du transit VL

Matrice simplifiée de l'échange PL
Matrice simplifiée du transit PL

Index des illustrations
Index des tableaux

Zone niveau 1			Zone niveau 2		Zone niveau 3
01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01-01	CA du Calaisis : Calais
01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01-02	CA du Calaisis : Reste
01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01-03	CA Audruicq+Eperlecques+Houlle
01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01	Scot Calaisis+Eperlecques+Houlle	01-01-04	Sud Pays du Calaisis
02	Scot du Boulonnais	02-02	Scot du Boulonnais	02-02-01	CAB : Boulogne sur Mer
02	Scot du Boulonnais	02-02	Scot du Boulonnais	02-02-02	CAB :1ere couronne
02	Scot du Boulonnais	02-02	Scot du Boulonnais	02-02-03	CAB : Reste
02	Scot du Boulonnais	02-02	Scot du Boulonnais	02-02-04	CC Samer-Desvres : nord (Samer)
02	Scot du Boulonnais	02-02	Scot du Boulonnais	02-02-05	CC Samer-Desvres : sud (Desvres)
03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03-01	CASO : St Omer
03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03-02	CASO : Reste (hors Eperlecques-Houlle)
03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03-03	CC Pays de Lumbres
03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03	Scot de St Omer hors Eperlecques-Houlle-Aire sur la Lys	03-03-04	CCs du sud (hors Aire sur la Lys)
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-01	CC Terre des 2 Caps	04-01-00	CC Terre des 2 Caps
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-02	SCOT Flandre Dunkerque	04-02-01	SCOT Flandre Dunkerque :CU de Dunkerque
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-02	SCOT Flandre Dunkerque	04-02-02	SCOT Flandre Dunkerque : Reste
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-03	SCOT Flandre Intérieure	04-03-01	SCOT Flandre Intérieure : Hazebrouck
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-03	SCOT Flandre Intérieure	04-03-02	SCOT Flandre Intérieure : Reste
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-04	Arrdt de Montreuil	04-04-01	Arrdt Montreuil : CC Mer et Terres d Opale
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-04	Arrdt de Montreuil	04-04-02	Arrdt Montreuil : Reste
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-05	Arrdt Arras : Ouest	04-05-00	Arrdt Arras : Ouest
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-06	Arrdt Arras : Est	04-06-01	Arrdt Arras : SCOT de la région d Arras
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-06	Arrdt Arras : Est	04-06-02	Arrdt Arras : Reste
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-07	SCOT Artois+Aire sur la Lys	04-07-01	CCs Artois Flandres et Artois Lys + Aire sur la Lys
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-07	SCOT Artois+Aire sur la Lys	04-07-02	CA Artois Com (région nord) + CC de Noeux et environs
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-07	SCOT Artois+Aire sur la Lys	04-07-03	CA Artois Com (région sud)
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-08	SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin	04-08-00	SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-09	Arrdt Lille	04-09-01	Arrdt Lille : Lille -Roubaix-Tourcoing et 'banlieues'
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-09	Arrdt Lille	04-09-02	Arrdt Lille : Reste
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-10	SCOT Grand Douaisis	04-10-00	SCOT Grand Douaisis
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-11	SCOT de Valenciennes	04-11-00	SCOT de Valenciennes
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-12	Arrdt Avesnes-sur-Helpe	04-12-00	Arrdt Avesnes-sur-Helpe
04	Reste Nord - Pas-de-Calais	04-13	Arrdt de Cambrai	04-13-00	Arrdt de Cambrai
05	Reste France	05-01	Picardie	05-01-01	Picardie : Somme
05	Reste France	05-01	Picardie	05-01-02	Picardie : Aisne
05	Reste France	05-01	Picardie	05-01-03	Picardie : Oise
05	Reste France	05-02	Normandie	05-02-00	Normandie
05	Reste France	05-03	Ouest	05-03-00	Ouest
05	Reste France	05-04	Ile de France	05-04-00	Ile de France
05	Reste France	05-05	Champagne Ardennes	05-05-00	Champagne Ardennes
05	Reste France	05-06	Est	05-06-00	Est
05	Reste France	05-07	Centre	05-07-00	Centre
05	Reste France	05-08	Sud-Ouest	05-08-00	Sud-Ouest
05	Reste France	05-09	Sud-Est	05-09-00	Sud-Est
06	Belgique	06-00	Belgique	06-00-01	Flandre Occidentale
06	Belgique	06-00	Belgique	06-00-02	Belgique : reste région nord
06	Belgique	06-00	Belgique	06-00-03	Belgique : région sud
07	Grandre Bretagne - Eire	07-00	Grandre Bretagne - Eire	07-00-00	Grandre Bretagne - Eire
08	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00-01	Péninsule Ibérique
08	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00-02	Italie-Suisse
08	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00-03	Pays-Bas
08	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00-04	Allemagne-Luxembourg
08	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00	Pays Etrangers (hors Belgique, Grande Bretagne, Irlande)	08-00-05	Autres Pays Etrangers

Tableau 24: Zonage utilisé pour l'exploitation de l'enquête

Carte du zonage - Pays

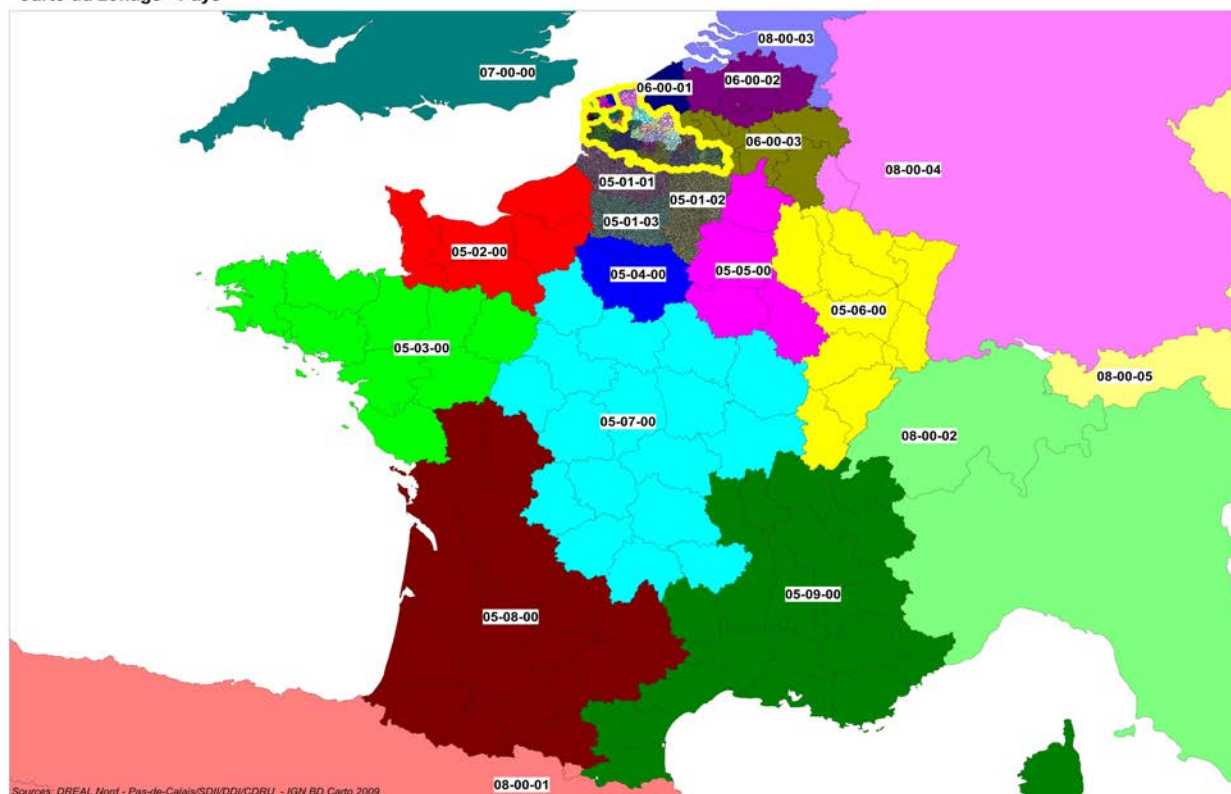


Illustration 20: Carte de zonage utilisé niveau national

Illustration 21: Carte de zonage utilisé niveau régional

Carte du zonage - Nord - Pas-de-Calais

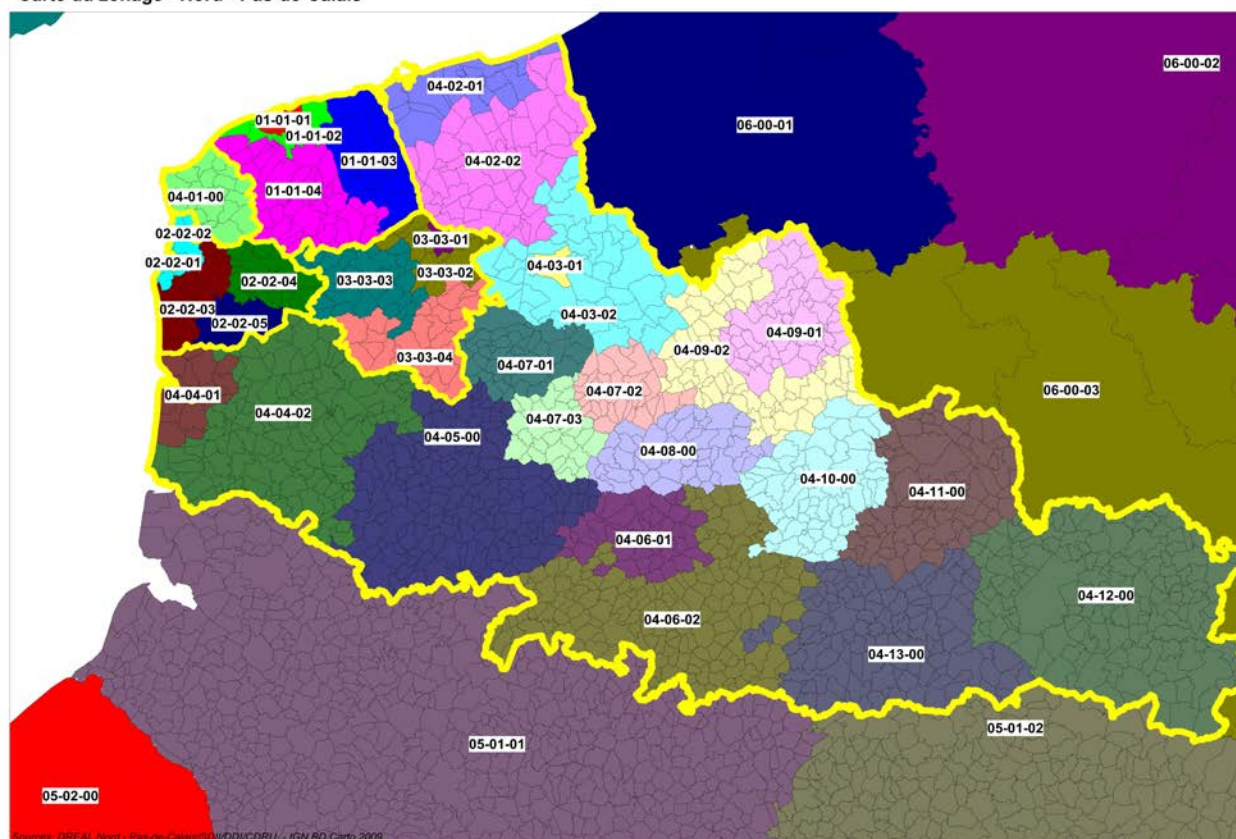
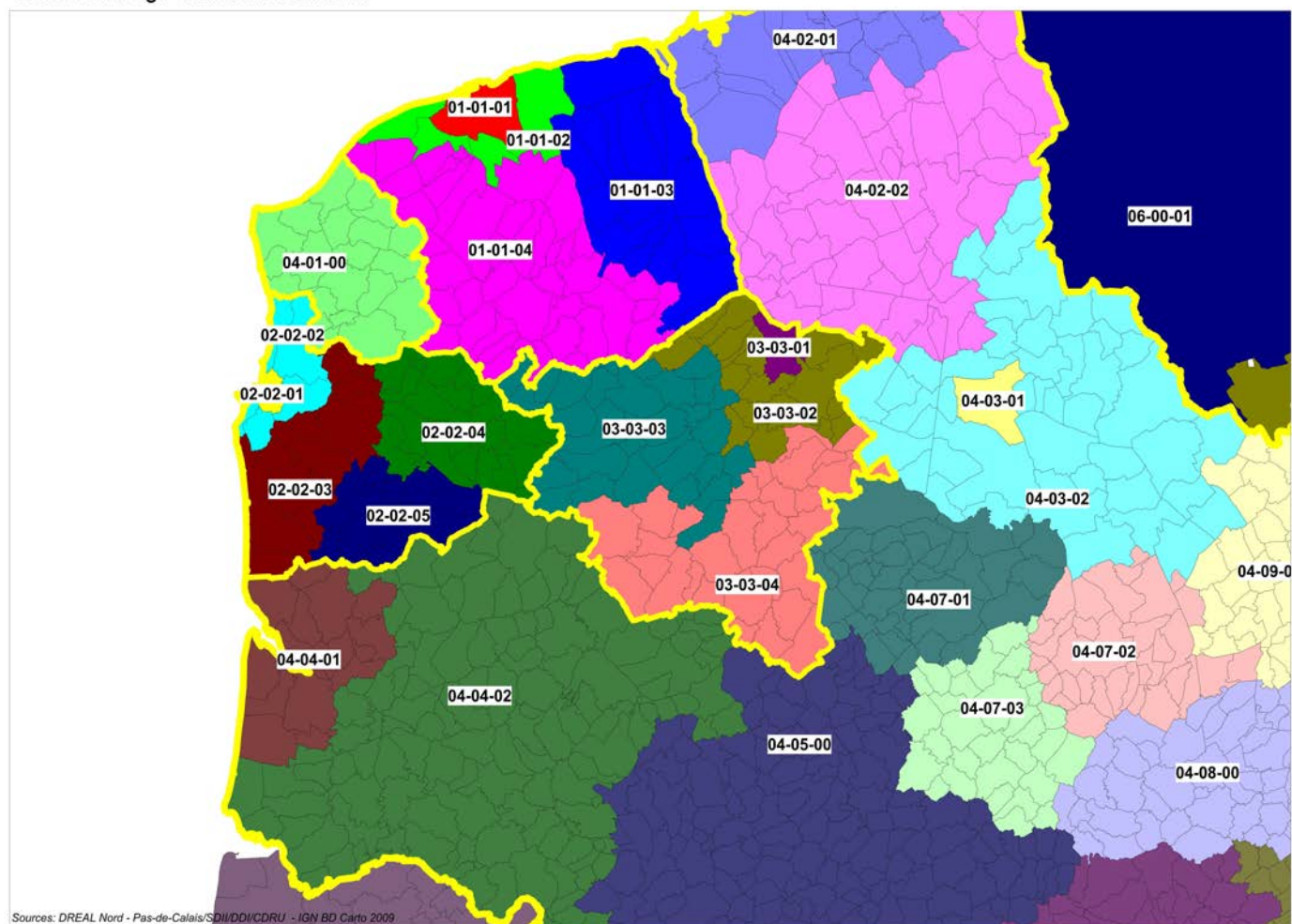


Illustration 22: Carte de zonage utilisé, zoom sur le littoral

Carte du zonage - zoom sur le Littoral



	Scot Calaisis	Scot du Boulonnais	Scot de St Omer	CC Terre des 2 Caps	SCOT Flandre Dunkerque	SCOT Flandre Intérieure	Arndt de Montreuil	Arndt Arras : Ouest	Arndt Arras : Est	SCOT Artois+Aire sur la Lys	SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin	Arndt Lille	SCOT Grand Douaisis	SCOT de Valenciennes	Arndt Avesnes-sur-Helpe	Arndt de Cambrai	Picardie	Normandie	Ouest	Ile de France	Champagne Ardennes	Est	Centre	Sud-Ouest
CA du Calaisis : Calais	0	6 415	1 244	3 026	7 415	218	927	90	264	580	396	1 384	66	130	89	81	255	146	52	214	58	24	91	86
CA du Calaisis : Reste	0	2 471	309	1 539	1 124	100	314	7	45	74	53	323	4	0	15	18	182	20	7	67	30	7	15	0
CA Audruicq+Eperlecques+Houlle	0	513	2 421	222	3 832	180	57	22	50	155	59	187	4	8	24	39	47	35	10	43	11	0	8	0
Sud Pays du Calaisis	0	1 479	2 867	2 817	794	193	149	39	83	179	50	307	14	12	5	2	24	60	5	36	7	5	4	8

Tableau 25: Matrice simplifiée de l'échange VL

Transit / 2	Scot des 2 Caps	Scot du Calaisis	Scot du Boulonnais	Scot de St-Omer	Reste du NPdC	Reste de la France	Belgique	Grande Bretagne - Eire	Autres pays étrangers	TOTAL
Scot des 2 Caps	21	0	24	45	400	1	111	23	7	630
Scot du Calaisis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scot du Boulonnais	0	0	0	0	1 653	2	141	122	18	1 936
Scot de St-Omer	44	0	8	0	804	0	13	30	0	899
Reste du NPdC	446	0	1 579	1 008	2 068	609	139	367	12	6 228
Reste de la France	6	0	23	0	708	0	191	1 392	75	2 396
Belgique	110	0	259	9	149	150	0	826	0	1 503
Grande Bretagne - Eire	34	0	128	40	427	2 207	841	0	1 257	4 934
Autres pays étrangers	2	0	59	0	3	78	0	932	0	1 074
TOTAL	663	0	2 079	1 101	6 213	3 048	1 436	3 692	1 369	19 601

Tableau 26: Matrice simplifiée du transit VL

	Scot Calaisais	Scot du Boulonnais	Scot de St Omer	CC Terre des 2 Caps	SCOT Flandre Dunkerque	SCOT Flandre Intérieure	Arrdt de Montreuil	Arrdt Arras : Ouest	Arrdt Arras : Est	SCOT Artois+Ai re sur la Lys	SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin	Arrdt Lille	SCOT Grand Douaisis	SCOT de Valenciennes	Arrdt Avesnes-sur-Helpe	Arrdt de Cambrai	Picardie	Normandie	Ouest	Ile de France	Champagne Ardennes	Est	Centre	Sud-Ouest
CA du Calaisais : Calais	0	545	128	289	456	29	88	0	40	42	97	417	58	146	4	30	80	30	15	37	8	9	3	0
CA du Calaisais : Reste	0	82	16	116	38	0	39	0	0	8	8	6	0	0	0	0	7	0	7	35	8	0	17	0
CA Audruicq+Eperlecques+Houlle	0	15	87	48	165	27	21	3	3	0	1	3	10	4	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
Sud Pays du Calaisais	0	89	159	291	121	11	27	0	30	35	22	27	5	6	0	12	20	0	0	5	0	0	0	0

Tableau 27: Matrice simplifiée de l'échange PL

Transit / 2	Scot des 2 Caps	Scot du Calaisais	Scot du Boulonnais	Scot de St-Omer	Reste du NPdC	Reste de la France	Belgique	Grande Bretagne - Eire	Autres pays étrangers	TOTAL
Scot des 2 Caps	0	0	0	26	231	9	55	0	15	335
Scot du Calaisais	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scot du Boulonnais	0	0	0	0	236	0	115	44	51	446
Scot de St-Omer	36	0	0	2	165	0	5	70	3	282
Reste du NPdC	123	0	206	190	388	250	31	404	48	1 640
Reste de la France	0	0	0	4	108	0	145	720	115	1 091
Belgique	67	0	120	3	7	10	0	998	0	1 205
Grande Bretagne - Eire	1	0	111	46	376	730	565	0	2 119	3 947
Autres pays étrangers	6	0	48	0	19	27	0	2 506	0	2 606
TOTAL	233	0	486	271	1 529	1 027	916	4 742	2 349	11 552

Tableau 28: Matrice simplifiée du transit PL

Index des illustrations

Illustration 1 : Plan général de localisation des postes d'enquêtes.....	6
Illustration 2 : Courbes horaires du trafic global entrant et sortant du SCoT de Calais.....	8
Illustration 3 : Courbes horaires de trafic d'échange et de transit entrant et sortant du SCoT de Calais.....	9
Illustration 4 : Répartition des trafics échange et transit, VL et PL.....	10
Illustration 5: Comparaison des trafics (interne EMD, échange et transit) sur le SCoT de Calais.....	11
Illustration 6 : Trafic VL moyen pour un jour ouvrable par poste d'enquête.....	13
Illustration 7 : Trafic PL moyen pour un jour ouvrable par poste d'enquête.....	14
Illustration 8 : Volume du trafic d'échange VL à l'extérieur du SCoT de Calais.....	17
Illustration 9 : Volume du trafic d'échange PL à l'extérieur du SCoT de Calais.....	19
Illustration 10: Volume de trafic d'échange PL à l'intérieur du territoire du SCoT.....	21
Illustration 11: Volume de trafic d'échange VL à l'intérieur du territoire du SCoT.....	21
Illustration 12: Principaux axes de transit entre les postes pour les VL, en véhicules/jour ouvrable, deux sens.....	22
Illustration 13: Principaux axes de transit entre les postes pour les PL, en poids lourds/jour ouvrable, deux sens.....	23
Illustration 14: Volume de trafic de transit pour les véhicules légers (en VL/jour ouvrable).....	24
Illustration 15: Volume de trafic de transit pour les poids lourds (en PL/jour ouvrable).....	25
Illustration 16 : Distribution des déplacements d'échange pour les véhicules légers – La distance médiane est de 36 km.	31
Illustration 17 : Distribution des déplacements de transit pour les véhicules légers – La distance médiane est de 230 km.	32
Illustration 18 : Distribution des déplacements d'échange pour les poids lourds – La distance médiane est de 55 km.	35
Illustration 19 : Distribution des déplacements de transit pour les poids lourds – La distance médiane est de 575 km.	35
Illustration 20: Carte de zonage utilisé niveau national.....	39
Illustration 21: Carte de zonage utilisé niveau régional.....	39
Illustration 22: Carte de zonage utilisé, zoom sur le littoral.....	40

Index des tableaux

Tableau 1: Trafic par tranche horaire et catégorie de véhicules.....	9
Tableau 2 : Répartition du trafic des véhicules légers et des poids lourds en échange et en transit....	10
Tableau 3 : Trafic interne des résidents sur le SCoT de Calais	11
Tableau 4 : Trafic moyen pour un jour ouvrable en 2011 sur l'ensemble des postes.....	12
Tableau 5 : Répartition entre échange et transit pour les VL (en VL/jour ouvrable).....	14
Tableau 6 : Répartition entre échange et transit pour les PL (en PL/jour ouvrable).....	15
Tableau 7 : Répartition à l'extérieur du SCoT du trafic d'échange VL (en VL/jour ouvrable).....	16
Tableau 8 : Répartition à l'extérieur du SCoT du trafic d'échange PL (en PL/jour ouvrable).....	18
Tableau 9 : Répartition du trafic d'échange pour les véhicules légers, entre l'extérieur du SCoT et les zones internes au SCoT.....	20
Tableau 10 : Matrice simplifiée globale des échanges des véhicules légers.....	20
Tableau 11: Répartition du trafic d'échange pour les poids lourds, entre l'extérieur du SCoT et les zones internes au SCoT.....	20
Tableau 12: Matrice simplifiée globale des échanges des poids lourds.....	20
Tableau 13: Transit régional VL (en véhicules/jour ouvrable).....	26
Tableau 14: Transit régional PL (en poids lourds/jour ouvrable).....	27
Tableau 15: Transit national et international VL (en véhicules/jour ouvrable).....	28
Tableau 16: Transit national et international PL (en poids lourds/jour ouvrable).....	28
Tableau 17: Immatriculation des véhicules légers en circulation sur le SCoT de Calais.....	29
Tableau 18: Taux d'occupation des véhicules légers (en nombre de personnes par véhicule).....	29
Tableau 19: Part des motifs de déplacements d'échange VL.....	30
Tableau 20: Part des motifs de déplacements de transit VL.....	30
Tableau 21: Immatriculation des poids lourds en circulation sur le SCoT de Calais.....	32
Tableau 22: Type de marchandises transportées.....	33
Tableau 23 : Motif des origines et destinations des poids lourds entrant ou sortant du territoire du SCoT de Calais	34
Tableau 24: Zonage utilisé pour l'exploitation de l'enquête.....	38
Tableau 25: Matrice simplifiée de l'échange VL.....	41
Tableau 26: Matrice simplifiée du transit VL.....	41
Tableau 27: Matrice simplifiée de l'échange PL.....	42
Tableau 28: Matrice simplifiée du transit PL.....	42



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Nord-Pas de Calais
Service Déplacements, Intermodalité, Infrastructures
44, rue de Tournai
CS 40259
59019 Lille Cedex
Tél. : 03 20 40 54 54
Fax : 03 20 06 83 24



SYNTHESE

DREAL Nord –Pas-
de-Calais
SDII

Cellule
Déplacements
Régionaux et
Urbains

Avril 2014



Enquête de circulation routière sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais

*Comparaison des enquêtes cordon de Calais,
des 2 Caps, de Boulogne-sur-Mer et de Saint-Omer*



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/>

PRESENTATION

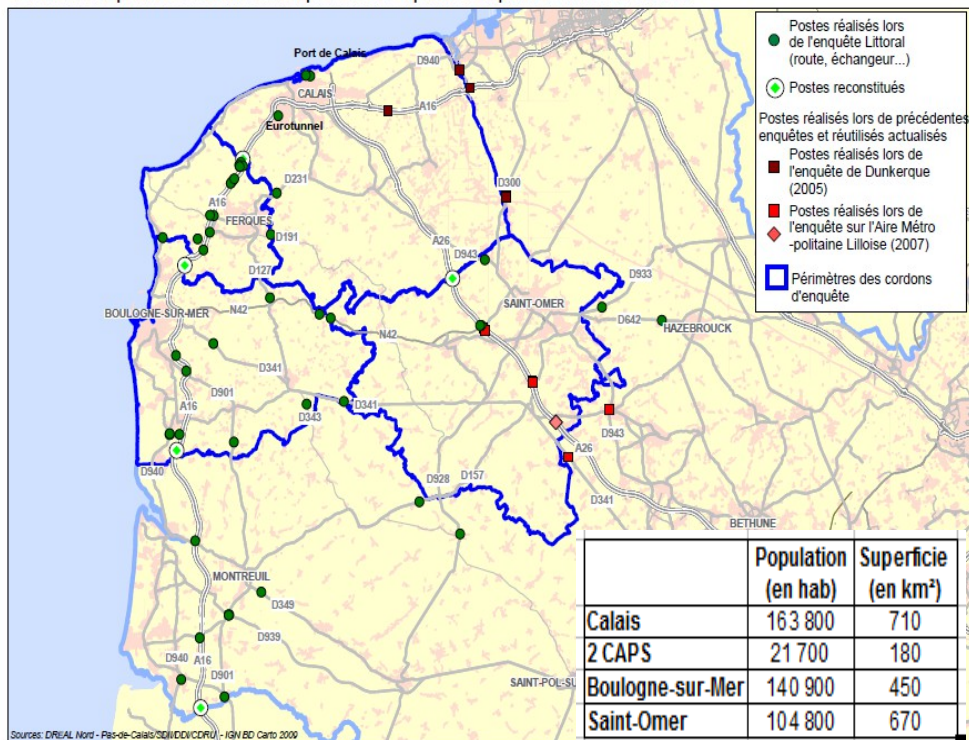
Cette synthèse présente les principaux résultats des enquêtes cordon menées sur le littoral. Elle est consultable sur le site Internet de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

Chiffres clés

- 4 enquêtes cordon :
 - Calais
 - les 2 Caps
 - Boulogne-sur-mer
 - Saint-Omer
- 32 postes d'enquête
- Avril à juin 2011
- Nb usagers VL questionnés : **45 952**
- Nb usagers PL questionnés : **5 399**

Ensemble des postes d'enquêtes mobilisés

Ensemble des postes réalisés lors de l'enquête Littoral et postes d'enquêtes antérieures réutilisés



DEFINITION DES TRAFICS D'ECHANGE ET DE TRANSIT

Une **enquête cordon** est une enquête de circulation qui permet de mesurer et de caractériser les déplacements routiers dans une zone définie par un cordon. Elle permet de mesurer les trafics d'échange et de transit, mais exclut les déplacements internes.

L'enquête quantifie des déplacements et non des véhicules : un véhicule qui entre et sort peut être comptabilisé plusieurs fois.



Les **déplacements d'échange** ont une extrémité dans le territoire et l'autre extrémité à l'extérieur du cordon

Les **déplacements de transit** traversent le territoire sans s'y arrêter.

Les **données de trafic** sont présentées en TMJA : trafic sur une journée en moyenne annuelle. Elles distinguent véhicules légers (VL) et poids-lourds (PL).

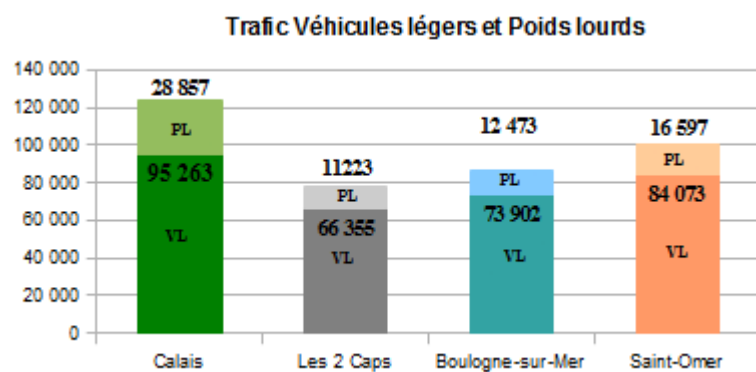
CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS

Entre 80 et 82% des véhicules circulent entre 7h et 19h.

Pour les VL, les heures de pointe se situent :
 - entre 8h et 9h pour le matin ;
 - 16h et 18h pour le soir (19 h pour le territoire de Saint Omer).

Pour les PL, le flux est homogène sur la journée et très faible la nuit.

LES TRAFICS JOURNALIERS RECENSES LORS DE L'ENQUETE



	Tous véhicules	Part PL
Calais	124 120	23,20%
Les 2 Caps	77 578	14,50%
Boulogne-sur-Mer	86 375	14,50%
Saint-Omer	100 670	16,50%

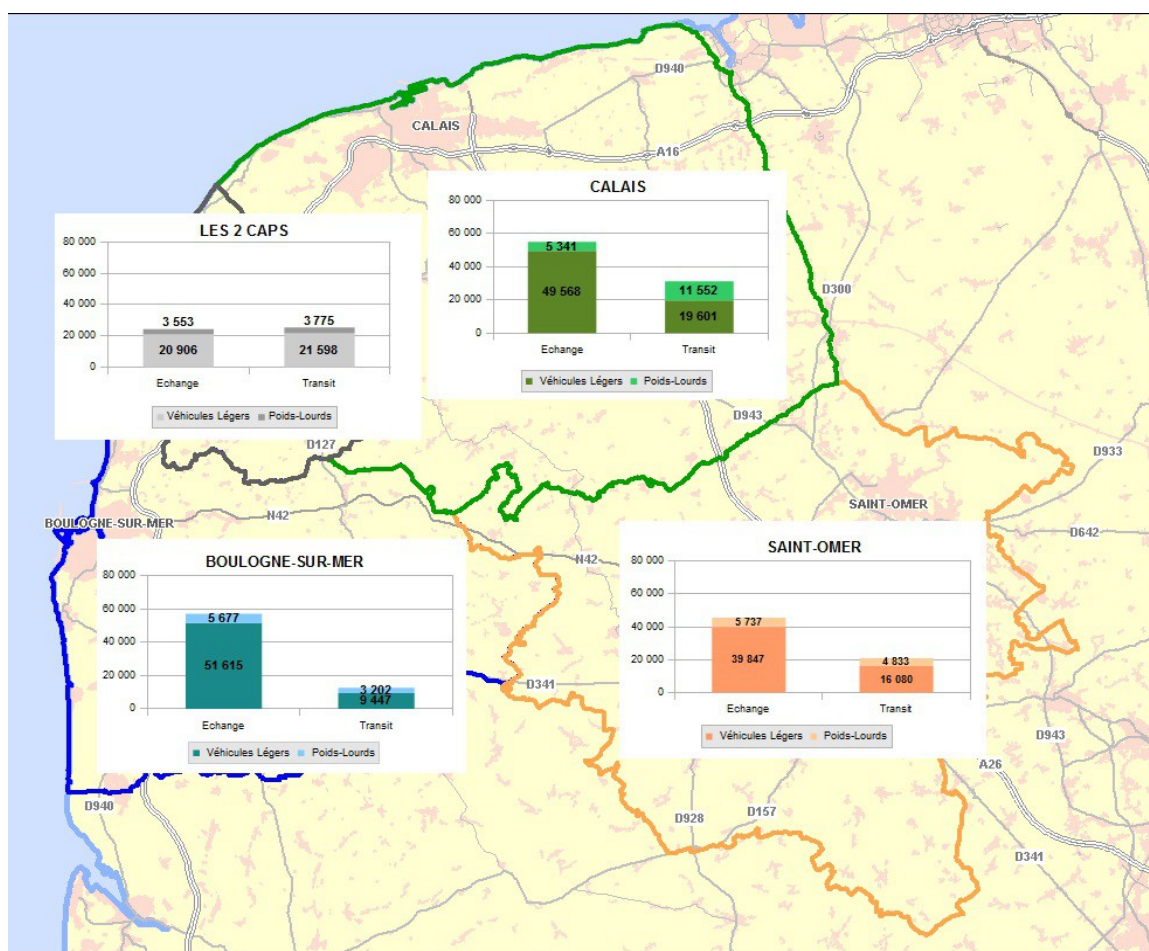
Pour mémoire, un véhicule en transit est comptabilisé deux fois.

Le pourcentage de poids lourds recensé dans le cordon de Calais (23,2%) est bien supérieur à celui des autres zones (environ 15%). De plus, le cordon calaisien est le plus circulé (environ 125 000 véhicules par jour) suivi de Saint-Omer (environ 100 000 véhicules par jour).

LES FLUX DE DEPLACEMENTS

Les analyses suivantes traitent des déplacements, ce qui ne compte le transit qu'une seule fois.

Dans la présente illustration, les déplacements recensés ne tiennent pas compte des déplacements internes coupant le cordon d'enquête.

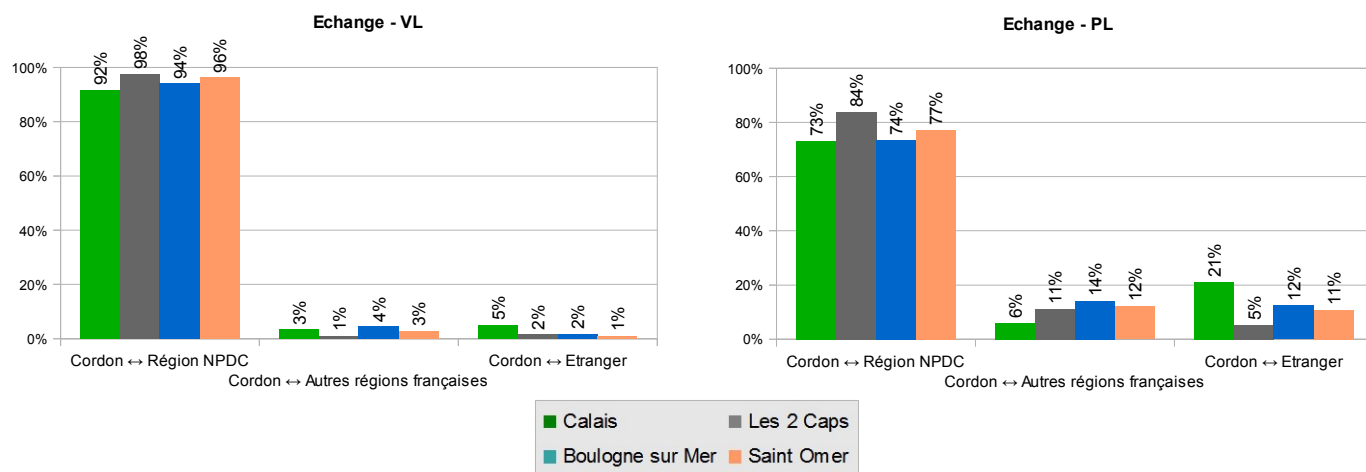


Les trafics d'échange du cordon de Saint-Omer, Calais et Boulogne-sur-Mer sont similaires au regard de leur poids en population respective.

Par contre, le cordon de Calais compte deux fois plus de trafic de transit que celui de Boulogne-sur-Mer.

Les véhicules traversant le cordon des 2 Caps sont pour moitié en transit, mais son trafic d'échange est 2,5 fois plus important que celui de Saint-Omer au regard de sa population.

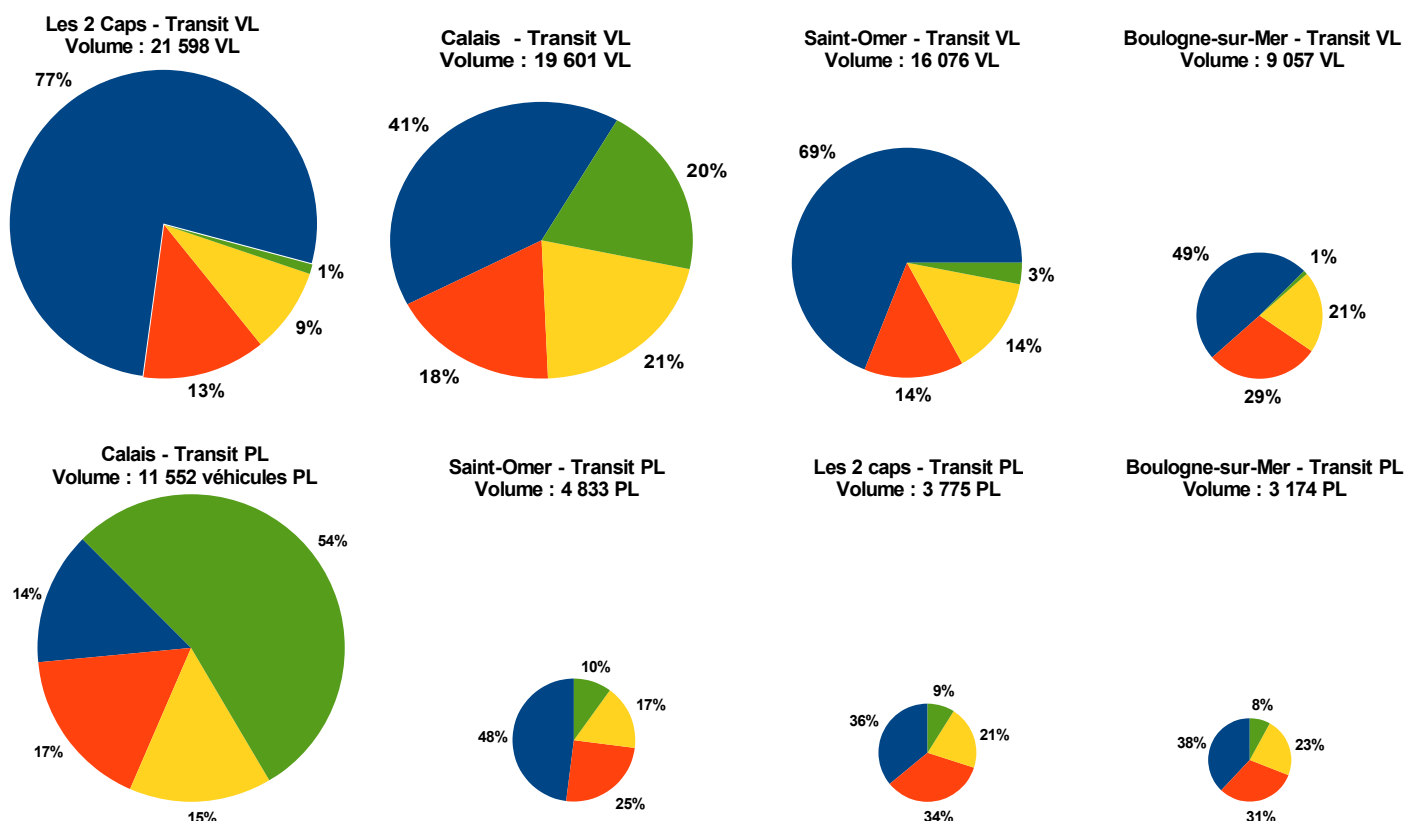
REPARTITION DES DEPLACEMENTS D'ECHANGE



Les déplacements d'échange sur les quatre cordons enquêtés se font essentiellement avec la région Nord-Pas-de-Calais (pour 75 % des PL et 95 % des VL). Les origines-destinations en échange VL et PL recensées par l'enquête de circulation routière sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais sont très homogènes, d'un cordon à l'autre. Ils sont par ailleurs similaires à ceux observés au niveau du bassin minier dans le cadre de l'enquête cordon Aire Métropolitaine Lilloise (AML) de 2007.

La seule disparité notable entre AML et littoral observée dans le cadre de l'enquête de circulation routière, concerne la forte proportion de trafic d'échange VL (soit 26%) avec l'étranger de l'arrondissement lillois, compte-tenu du caractère transfrontalier de la métropole européenne de Lille.

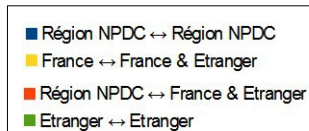
REPARTITION DES DEPLACEMENTS DE TRANSIT



Pour le transit, Calais se distingue par l'importance de son trafic étranger en liaison avec l'Outre-Manche (54% pour les PL et 20% pour les VL).

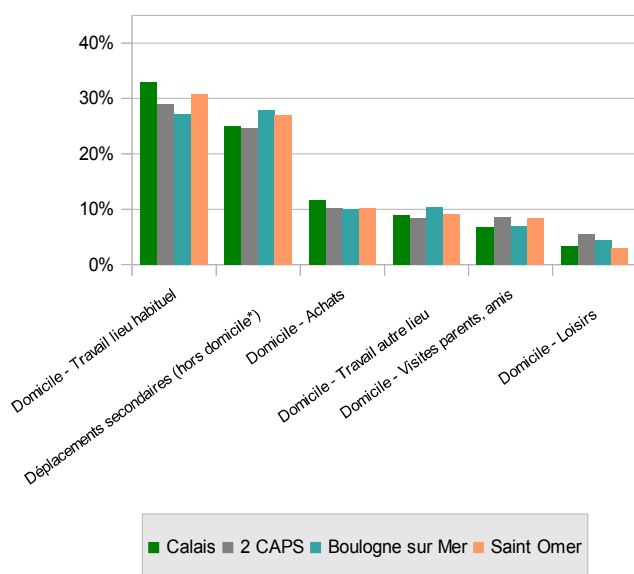
Les déplacements VL sur la zone des 2 Caps ressemblent à ceux du bassin minier avec une très forte majorité régionale (92%).

Par contre, les quatre zones se distinguent assez nettement du territoire lillois, dont le transit PL France est assez remarquable (soit 38%).

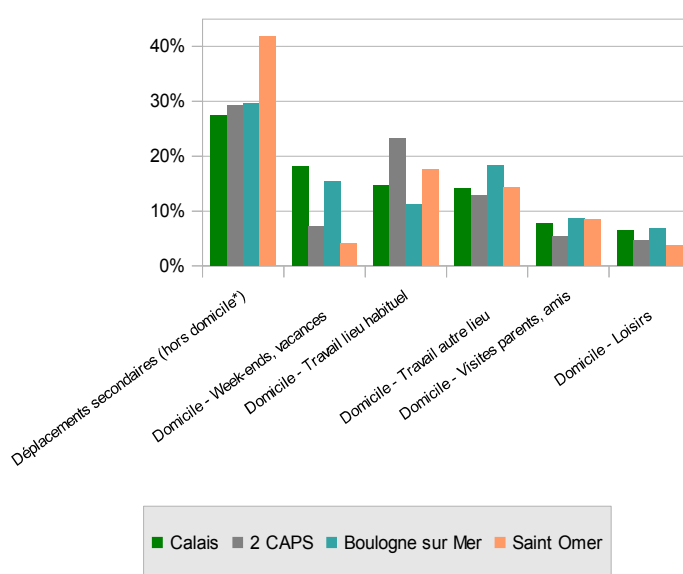


MOTIFS DES DEPLACEMENTS DES VEHICULES LEGERS

Principaux motifs VL - Echange



Principaux motifs VL - Transit



* : Les déplacements dits secondaires sont des déplacements sans lien avec le domicile (ni origine, ni destination). Il peut s'agir de déplacements professionnels ou touristiques.

En ne retenant que les motifs de déplacements qui représentent plus de 5% de déplacements, on observe que les quatre cordons fonctionnent de manière homogène **en matière d'échange des véhicules légers** : On rentre ou on sort du périmètre du cordon à 30% pour des déplacements domicile-travail et à 25% pour des déplacements secondaires, ce qui s'explique notamment en raison de la part importante de tourisme sur la zone littorale.

Concernant le transit des véhicules légers, on traverse tout d'abord les cordons pour des déplacements secondaires (30%), dont 40% pour Saint-Omer. Puis, les cordons de Saint-Omer et des 2 Caps sont traversés à 20% pour du domicile-travail. Les cordons Calais et Boulogne-sur-Mer sont traversés à 15% pour des trajets domicile-week-end-vacances.

MOTIFS DES DEPLACEMENTS DES POIDS LOURDS

En échange	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Déchargement	53 %	NC	51 %	48 %
Chargement	24 %	NC	40 %	30 %
Autres**	23 %	NC	9 %	22 %

** : Autres : prise de véhicule, retour de véhicule, domicile et retour à vide, mixte (chargement et déchargement).

Les chiffres détaillés sont présentés dans les quatre rapports d'enquêtes disponibles à l'adresse suivante : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-de-circulation-routiere-sur-le-littoral-2011>

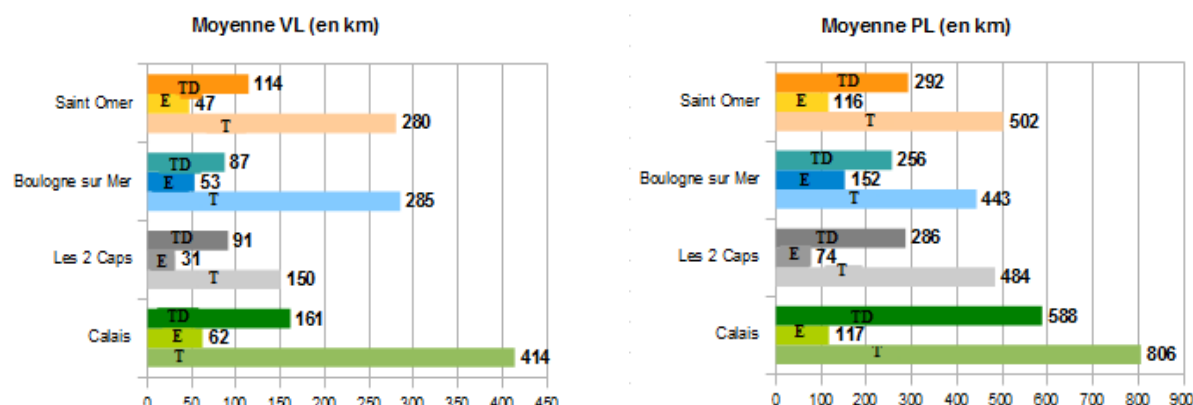
Quel que soit le sens du déplacement, entrant ou sortant, les motifs comptabilisés sont ceux réalisés au sein du cordon. Il s'agit de déplacements d'échange ce qui exclut les poids-lourds en transit, notamment ceux en provenance ou à destination des ferries ou du tunnel sous la Manche et ne s'arrêtant pas dans les cordons.

Sur l'ensemble des cordons, on observe une prédominance des motifs "Chargement" et "Déchargement", le motif le plus représenté étant systématiquement le déchargement, suivi du chargement puis des autres motifs.

Le taux du motif "Déchargement" est homogène sur les cordons alors que les parts "Chargement" et "Autres" varient selon les cordons : ainsi les cordons de Calais et de Saint-Omer ont une part de motif "Autres" deux fois plus élevée que pour le cordon de Boulogne-sur-Mer, mais qui reste toutefois inférieure à la part de chargements.

Les motifs "Autres" correspondent aux mouvements techniques et aux motifs multiples (pouvant inclure un chargement ou un déchargement mais pour une part minime de l'ordre de 1%) et sont principalement des prises ou dépose de véhicules.

DISTANCES PARCOURUES PAR DEPLACEMENT



Le fonctionnement des cordons de Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer et les 2 Caps est similaire en VL et PL. Les données sur les distances mettent en exergue, pour le cordon de Calais, l'effet attracteur, conjugué du port Roulier et du tunnel sous la manche, qui attirent du trafic de transit sur des longues distances.

15 % du trafic d'échange PL et 17 % du trafic de transit PL a pour origine ou destination le secteur de Dunkerque.

33 % des poids-lourds recensés passent par le poste de l'A16 à l'ouest de Dunkerque, avec une majorité en transit, de l'ordre de 80 %.

Distances internationales des PL	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Distance en km (moyenne des déplacements étranger ↔ étranger)	1 143	1 921	1 921	1 679
Trafic Moyen en jours ouvrés en nombre de PL (étranger ↔ étranger)	12 375	848	151	955

TAUX DE REMPLISSAGE DES VEHICULES LEGRS

Taux d'occupation des véhicules légers	Calais	Les 2 Caps	Boulogne-sur-Mer	Saint-Omer
Domicile-travail	1,17	1,14	1,16	1,17
Tous déplacements	1,54	1,48	1,48	1,46

Les quatre rapports complets d'exploitation sur ces cordons ainsi que ceux des enquêtes de :

- Aire Métropolitaine de Lille,
- Maubeuge,
- Valenciennes,

sont consultables sur <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-de-circulation-routiere-sur-le-littoral-2011>

Direction régionale de l'environnement
de l'aménagement et du logement
Nord - Pas-de-Calais
44, rue de Tournai CS 40259
59019 Lille cedex
tél : 03 20 40 54 54 - Fax 03 20 06 83 24
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

