



HAL
open science

Dessiner les futurs urbains: de la ville-coupure de l'automobile à la ville-couture du vélo ?

Cyprien Richer, Joël Meissonnier, Sébastien Torro-Tokodi

► To cite this version:

Cyprien Richer, Joël Meissonnier, Sébastien Torro-Tokodi. Dessiner les futurs urbains: de la ville-coupure de l'automobile à la ville-couture du vélo?. Velo-City 2015 "cycling: future maker", Jun 2015, Nantes, France. 2015. halshs-01386656

HAL Id: halshs-01386656

<https://shs.hal.science/halshs-01386656v1>

Submitted on 24 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dessiner les futurs urbains: De la ville-coupure de l'automobile à la ville-couture du vélo ?



Cerema



Cyprien Richer, Joël Meissonnier Cerema Nord-Picardie
Sébastien Torro-Tokodi Droit au Vélo - ADAV

ENSEIGNEMENTS

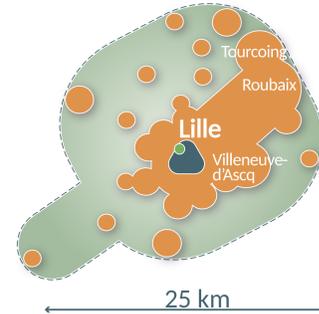
Nous proposons une observation de la prise en compte du vélo dans l'aménagement des espaces urbains. Cette analyse porte plus spécifiquement sur le traitement des coupures urbaines en bordure de Lille-centre. Nous cherchons à retracer la trajectoire des liens entre Lille et les communes et quartiers péri-centraux à travers

- (1) l'histoire de l'empilement des « réseaux-coupures » ;
- (2) l'évolution du traitement des coupures (franchissement des coupures) ;
- (3) la dynamique des pratiques cyclables au niveau d'une coupure lilloise.

Les infrastructures de transports prenant progressivement la place des fortifications (1), c'est la macro-accessibilité automobile/ferroviaire qui est privilégiée au détriment de la micro-accessibilité urbaine (marche/vélo). Une prise de conscience semble s'opérer à partir des années 2000. Elle se concrétise par un traitement plus systématique des franchissements de coupure en faveur du vélo (2). Sans remettre radicalement en cause l'hégémonie de la voiture, les conditions de cyclabilité s'améliorent. Après des décennies de baisse de la pratique, un redémarrage de la pratique du vélo semble s'opérer (3). L'enquête déplacements de 2006 montre que la reprise est timide et cantonnée au centre de Lille. Les comptages de l'ADAV (Association représentant les usagers du vélo en Nord-Pas de Calais démontrent une tendance à la hausse de la pratique au niveau des coupures urbaines mais sensiblement orientée vers l'accès à Lille-Centre. Cette dynamique est concomitante avec l'arrivée des V'Lille même s'ils ne contribuent qu'à 10% des flux. Reste à suivre dans quelle mesure la tendance peut s'amplifier !

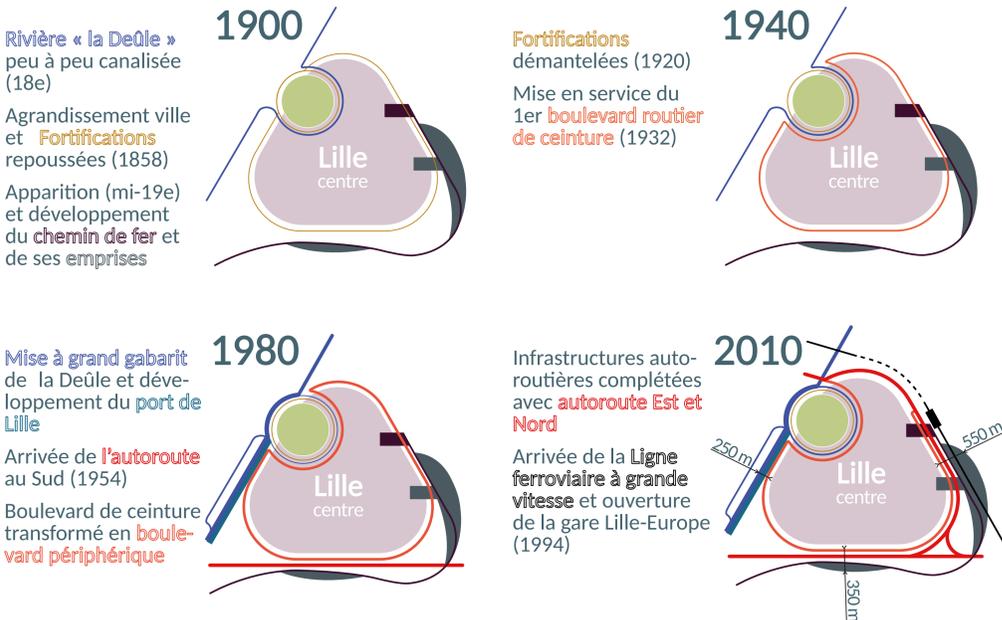


PRÉSENTATION DU TERRAIN

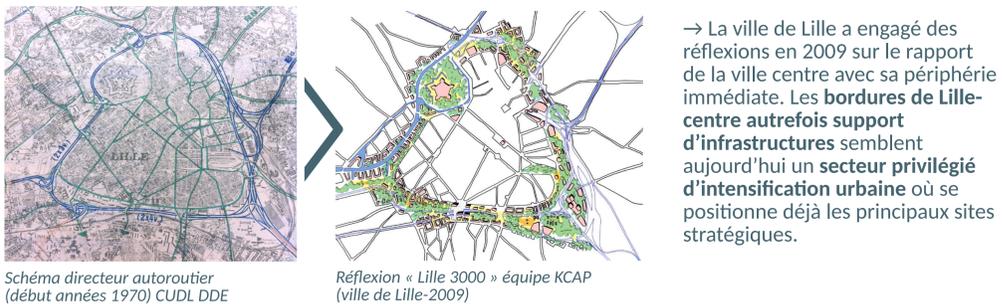


1 HISTOIRE DES GRANDES COUPURES

De l'empilement des réseaux-coupures ...

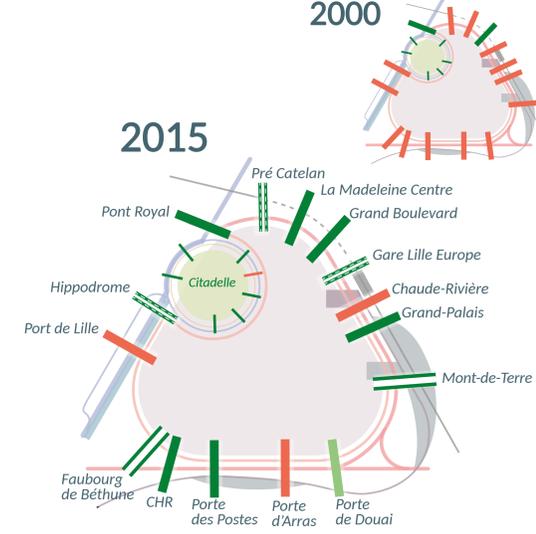
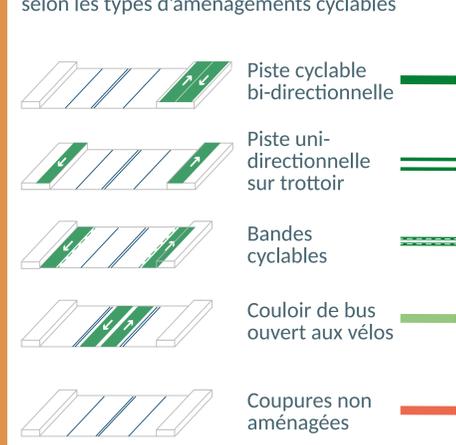


... à l'enjeu des coupures urbaines

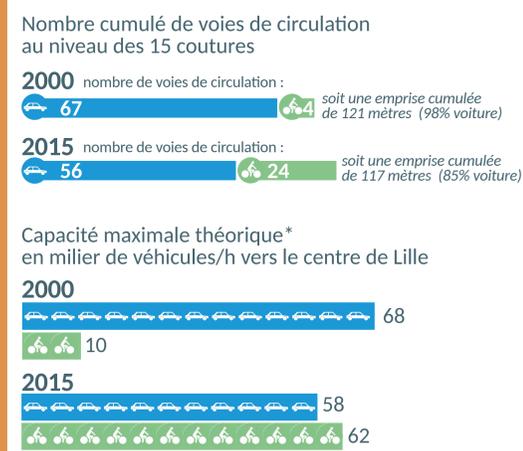


2 AMENAGEMENT DES 15 COUPURES

Typologie des « coupures » selon les types d'aménagements cyclables



Emprise et capacité vélo/voiture

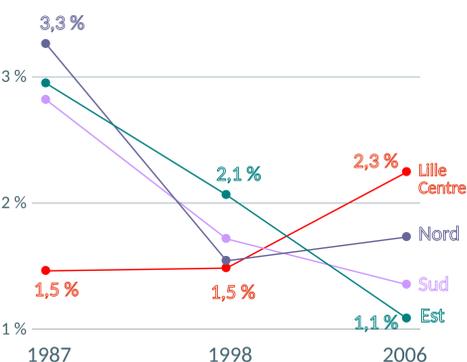


→ On observe une amorce de rééquilibrage dans le partage vélo/auto au niveau des franchissements. En 15 ans, le nombre de coupures traitées avec un aménagement cyclable est passé de 2 à 12 (sur 15). La légère baisse des emprises réservées à la voiture (de 15%) permet d'augmenter sensiblement le débit théorique auto+vélo.



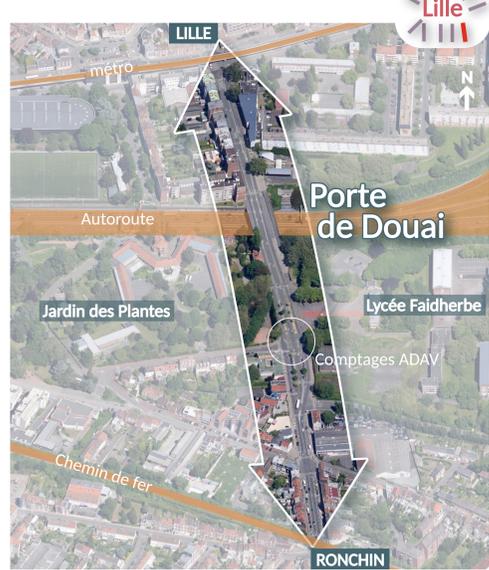
3 DYNAMIQUE DES PRATIQUES CYCLABLES

Part modale vélo à Lille



→ Au milieu du 20e, l'usage du vélo à Lille était très comparable à Copenhague selon F.Héran. En 1976, la part modale du vélo tombe à 12% puis 3,2% en 1987, 2% en 1998 et 1,6% en 2006 (Selon Enquêtes-Déplacements). Entre 1998 et 2006, l'évolution est contrastée puisqu'on dénombre -21% de déplacements à vélo pour l'ensemble de la métropole et +39% pour Lille.

Focus sur une coupure



Comptage vélo Porte de Douai

→ Les données des comptages de l'ADAV montrent qu'à Porte de Douai l'augmentation du nombre de cycliste est rapide dans le sens Périphérie vers Lille et beaucoup plus lent dans le sens inverse. Les comptages routiers de la MEL indiquent un repli de la circulation automobile aux mêmes heures de -19% dans le sens Périphérie vers Lille et -5% dans le sens inverse. On peut faire l'hypothèse que cette situation résulte en partie de l'amélioration des conditions de cyclabilité vers Lille et des politiques de stationnement automobile (plus restrictives) dans le centre de Lille.

