



**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-01386656>**

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 ?

## 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.

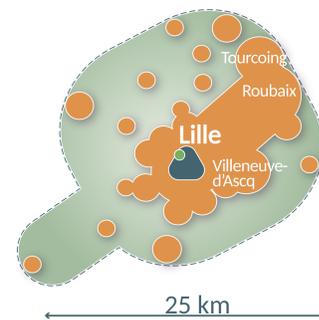
Les infrastructures de transports prenant progressivement la place des fortifications (1), c'est la macro-accessibilité automobile/ferroviaire qui est privilégiée au détriment de la micro-accessibilité urbaine (marche/vélo). Une prise de conscience semble s'opérer à partir des années 2000. Elle se concrétise 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



Étude de la ville de Lille (230 000 hab.), chef-lieu de la région Nord-Pas-de-Calais.



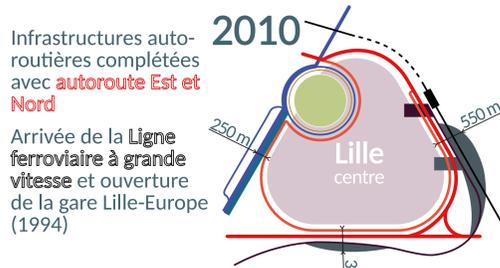
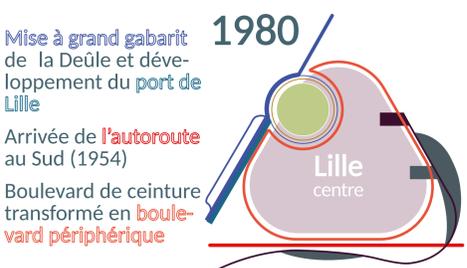
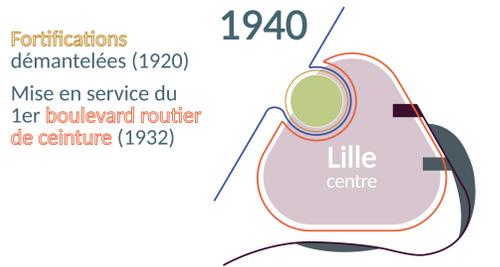
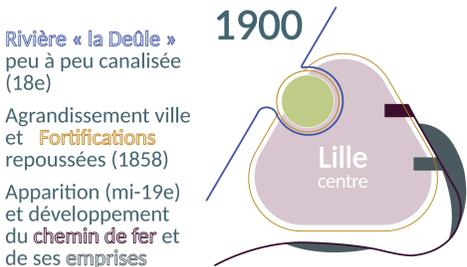
Métropole Européenne de Lille (MEL) 1 110 000 habitants, 85 communes, 610 km<sup>2</sup>



Focus sur les bordures de Lille centre (Secteur intra-muros) 130 000 hab. /10 km<sup>2</sup>

## 1 HISTOIRE DES GRANDES COUPURES

### De l'empilement des réseaux-coupures ...



### ... à l'enjeu des coupures urbaines



→ La ville de Lille a engagé des réflexions en 2009 sur le rapport de la ville centre avec sa périphérie immédiate. Les bordures de Lille-centre autrefois support d'infrastructures semblent aujourd'hui un secteur privilégié d'intensification urbaine où se positionne déjà les principaux sites stratégiques.

Schéma directeur autoroutier (début années 1970) CUDL DDE

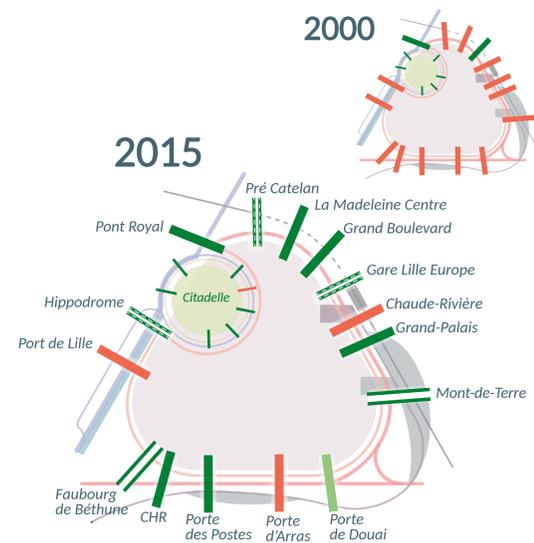
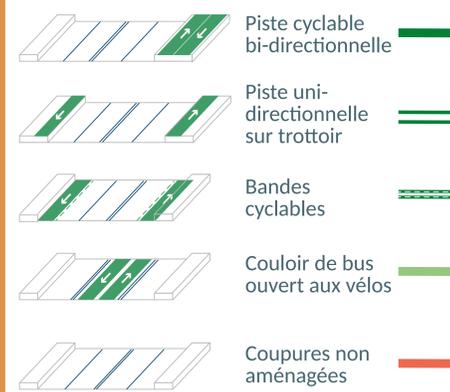
Réflexion « Lille 3000 » équipe KCAP (ville de Lille-2009)

sources → <http://geo.lillemetropole.fr> et film 2013 « Raconte-moi La Gare Saint-Sauveur » (Lille Métropole, Ville de Lille, SPL Euroville)

## 2 AMENAGEMENT DES 15 COUPURES

### Typologie des « coupures »

selon les types d'aménagements cyclables



### Emprise et capacité vélo/voiture

Nombre cumulé de voies de circulation au niveau des 15 coupures



Capacité maximale théorique\* en milliers de véhicules/h vers le centre de Lille



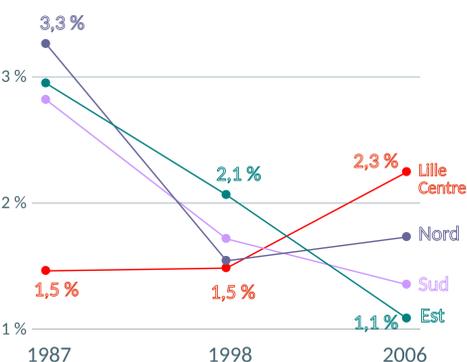
→ On observe une amorce de rééquilibrage dans le partage vélo/auto au niveau des franchissements. En 15 ans, le nombre de coupures traitées avec un aménagement cyclable est passé de 2 à 12 (sur 15). La légère baisse des emprises réservées à la voiture (de 15%) permet d'augmenter sensiblement le débit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



\*Hypothèse: 2000 voitures/h et 14000 vélos/h par 3,5 m de voirie (ADB & GIZ 2011) ; sources → relevés et données terrain ADAV et <http://geo.lillemetropole.fr>

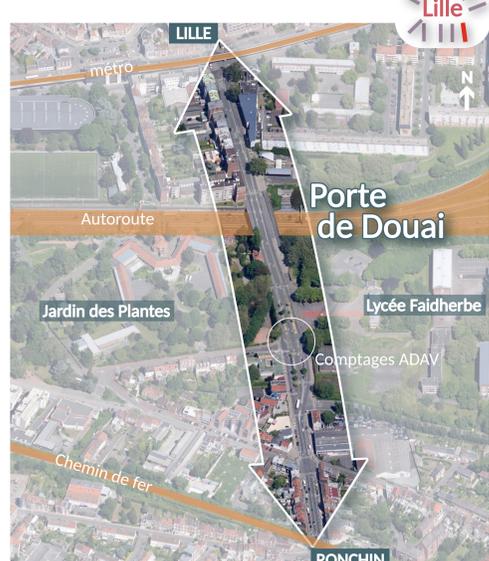
## 3 DYNAMIQUE DES PRATIQUES CYCLABLES

### 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.



Nombre moyen de vélo par heure (entre 8h et 9h en semaine) à Porte de Douai



sources → Enquêtes déplacements de la métropole lilloise 1987, 1998, 2006 standard Cerema et travaux de Frédéric Héran

sources → Droit au vélo, Comptages mensuels entre 8h et 9h à Lille Porte de Douai (de 2006 à 2015) ; Comptages routiers automatiques LMCU 2009-2014 entre 8h et 9h