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

Cerema

ADAV droit au vélo

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

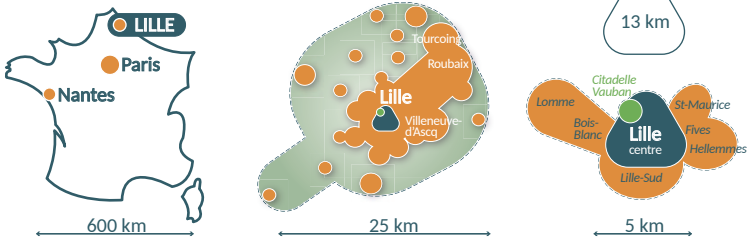
ENSEIGNEMENTS

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

Les infrastrutures 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 coutures 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 !

VELO-CITY 2015
CYCLING: FUTURE MAKER
NANTES, FRANCE JUNE 2-5

PRÉSENTATION DU TERRAIN



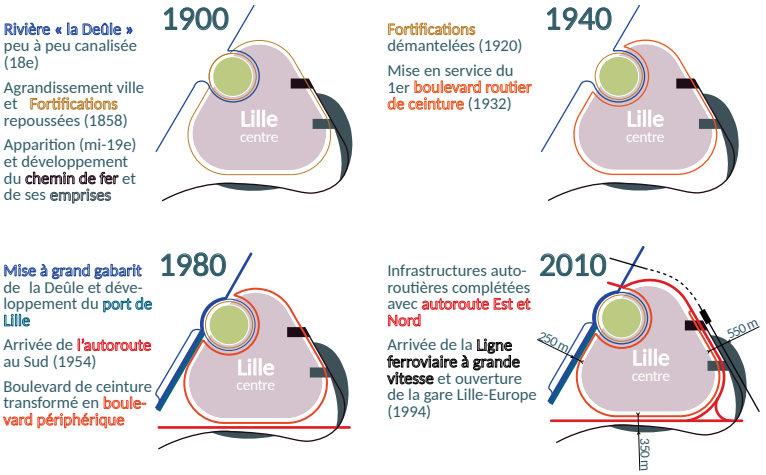
Étude de la ville de Lille (230 000 hab.), chef-lieu de la région Nord-Pas-de-Calais.

Métropole Européenne de Lille (MEL)
1 110 000 habitants,
85 communes, 610 km²

Focus sur les bordures de Lille centre (Secteur *intra-muros*)
130 000 hab. /10 km²

1 HISTOIRE DES GRANDES COUPURES

De l'empillement des réseaux-coupures ...



... à l'enjeu des coutures urbaines

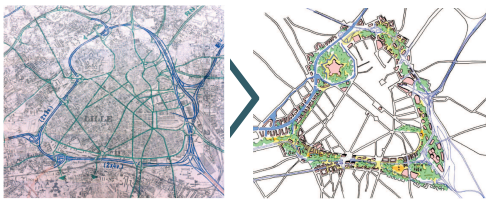


Schéma directeur autoroutier (début années 1970) CUDL DDE

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

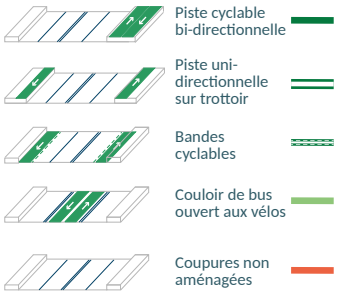
→ La ville de Lille a engagé des réflexions en 2009 sur le rapport de la ville centre avec sa périphérie immédiate. Les **bordures de Lille-centre autrefois support d'infrastructures** semblent aujourd'hui un **secteur privilégié d'intensification urbaine** où se positionne déjà les principaux sites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

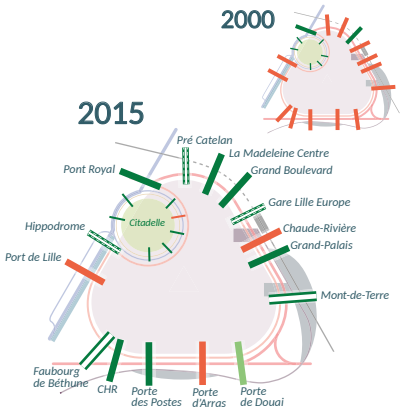
sources→ http://geo.lillemetropole.fr et film 2013 « Raconte-moi La Gare Saint-Sauveur» (Lille Métropole, Ville de Lille, SPL Euralille)

2 AMENAGEMENT DES 15 COUTURES

Typologie des « coutures »

selon les types d'aménagements cyclables





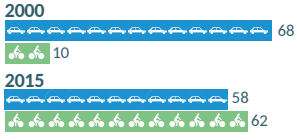
Emprise et capacité vélo/voiture

Nombre cumulé de voies de circulation au niveau des 15 coutures

2000 nombre de voies de circulation : 67 + 4 — *soit une emprise cumulée de 121 mètres (98% voiture)*

2015 nombre de voies de circulation : 56 + 24 — *soit une emprise cumulée de 117 mètres (85% voiture)*

Capacité maximale théorique* en milier 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 coutures traités 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.**

Évolution des coutures 2000>2015

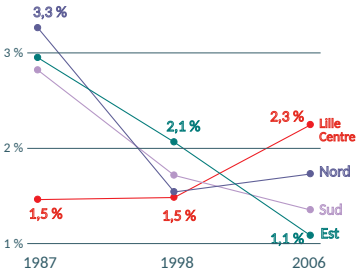
EMPRISE AUTO **-15%** de largeur de voirie accordée à l'automobile

CAPACITÉ THÉORIQUE **+55%** de véhicules (auto+vélo) supplémentaires

*hypothèse 2000 voiture/h et 14000 vélo/h par 3,5 m de voirie (ADB & GIZ 2013) ; sources→ relevés et données terrains ADAV et http://geo.lillemetropole.fr

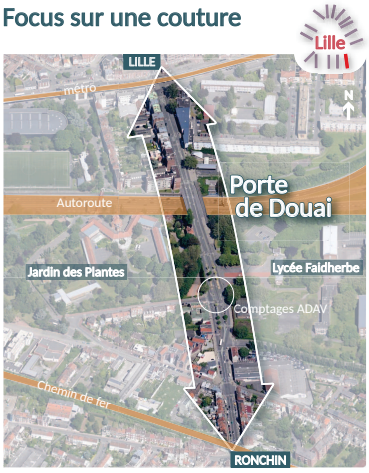
3 DYNAMIQUE DES PRATIQUES CYCLABLES

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 couture



Comptage vélo Porte de Douai

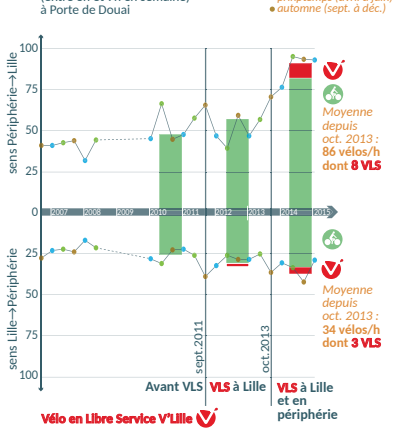
→ Les données des comptages de l'ADAV montrent qu'à Porte de Douai **l'augmentation du nombre de cycliste est rapide dans le sens Périphérie vers Lille** et beaucoup plus lent dans le sens inverse. Les comptages routiers de la MEL indiquent un repli de la circulation automobile aux mêmes heures de **-19% 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.

Évolution de l'usage 2010>2015

NOMBRE DE VÉLOS **x 2** dans le sens Périphérie→Lille (moyenne hiver 2010 et 2015)

PART VELO /AUTO **13%** dans le sens Périphérie→Lille en 2015 contre 6% en 2010

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 manuels entre 8h et 9h à Lille Porte de Douai (de 2006 à 2015) ; Comptages routiers automatiques LMCU 2009-2014 entre 8h et 9h