



---

***Tuteur :***  
**Monsieur Vincent HOUILLON**

---

***Auteurs :***  
**DIATTA Robert-Martin**  
**DUFOUR Ludivine**  
**DJAKNOUN Oussama**  
**VAN KALCK Salomé**  
**TAHON Loïck**  
**TARAKANOV Alexis**

---

Images :

- DJAKNOUN Oussama (6 mai 2022). *Entrée du Hall 4 de la Gare de Lille-Europe* [Photographie],
- DJAKNOUN Oussama (6 mai 2022). *Hôtel de la Métropole Européenne de Lille* [Photographie],
- VAN KALCK Salomé (20 mai 2022). *Vélo accroché dans un train TER (Z 26500) à destination de Calais-Ville stationnant en gare de Lille-Flandres* [Photographie],
- DJAKNOUN Oussama (6 mai 2022). *Vélos en libre-service en stationnement à la station de V'Lille Victoire* [Photographie],
- DJAKNOUN Oussama (27 septembre 2020). *Abris à vélos sécurisé (TER Hauts-de-France) de la gare de Templeuve* [Photographie],
- DJAKNOUN Oussama (18 juillet 2020). *Train TER (B 82500) stationnant en gare d'Arras* [Photographie],
- BELLET Matthéo\* (s. d.). *Abris à vélos sécurisé (Communauté urbaine de Dunkerque) à la Place de la Gare à Dunkerque* [Photographie],
- DJAKNOUN Oussama (6 mai 2022). *Borne V'Lille de la station de V'Lille Victoire* [Photographie],
- TAHON Loïck (19 mai 2022). *Piste cyclable à double sens* [Photographie].

\*BELLET Matthéo est étudiant en troisième année de Licence Géographie & Aménagement à l'Université du Littoral Côte d'Opale (Site de Dunkerque).

## Remerciements

Nous tenions tout d'abord à remercier monsieur Vincent HOUILLON, maître de conférences à la Faculté des sciences économiques, sociales et des territoires de l'Université de Lille et tuteur de ce mémoire, pour son soutien, sa disponibilité et les nombreux conseils qu'il a apportés à notre travail.

Nous désirons aussi remercier messieurs Julien VITSE, chargé de concertation de l'ADAV Droit au vélo, et Gilles LAURENT, président de l'Union des Voyageurs du Nord, pour les réponses apportées à nos nombreuses questions et l'ensemble du temps qu'ils nous ont consacré lors des entretiens.

Nous aimerions également remercier l'équipe pédagogique de la Licence 3 aménagement, environnement et urbanisme de l'Université de Lille, pour les connaissances que nous avons pu acquérir tout au long de ce cursus.

Enfin, nous remercions toutes les personnes qui ont pris le temps de répondre à notre enquête, sans lesquelles ce travail n'aurait pu être précis.

Plus simplement, nous, auteurs de ce mémoire, tenions à nous remercier mutuellement pour le soutien que nous nous sommes apportés afin de réaliser ce travail.

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Remerciements.....  | 1  |
| Introduction.....   | 5  |
| 1 - Le vélo dans la ville : réémergence d'un mode de transport pour les actifs.....   | 7  |
| 1.1 - La mobilité des actifs à vélo : état de la recherche bibliographique.....   | 7  |
| 1.1.1 - Un objet d'étude récemment introduit dans la recherche.....   | 7  |
| 1.1.2 - De nombreuses données statistiques et officielles disponibles.....  | 7  |
| 1.1.3 - Synthèse des concepts traités dans la recherche.....  | 9  |
| 1.2 - Du désintérêt pour le vélo à la prise de conscience d'un mode de transport durable.....   | 12 |
| 1.2.1 - La période du "tout automobile", au détriment de l'usage du vélo.....   | 12 |
| 1.2.2 - Les impacts de la crise énergétique.....  | 13 |
| 1.2.3 - Les récentes prises de conscience environnementale.....   | 14 |
| 1.2.4 - Evolution des valeurs et perceptions du vélo.....   | 15 |
| 1.3 - Un mode de transport délaissé/ variable à l'échelle nationale.....  | 18 |
| 1.3.1. L'usage du vélo à l'échelle nationale.....   | 18 |
| 1.3.2 - Utilisation inégale du vélo par les actifs à l'échelle nationale.....   | 19 |
| 1.3.3. Quelques différences avec le cas de Strasbourg.....  | 20 |
| 2 - La place du vélo dans la ville : une tendance/orientation qui s'affirme dans les politiques.....  | 23 |
| 2.1 - Des politiques publiques et acteurs une problématique à différentes échelles pour encourager l'usage du vélo dans l'optique du développement durable..... | 23 |
| 2.1.1 - Échelle nationale.....  | 23 |
| 2.1.2 - Échelle régionale et départementale.....  | 27 |
| 2.1.3 - Échelle locale.....   | 30 |
| 2.2 - D'autres acteurs, individuels et privés, au coeur même de l'utilisation du vélo.....  | 36 |
| 2.2.1 - L'acteur primaire du vélo : le cycliste.....  | 36 |
| 2.2.2 - Les entreprises et les employeurs.....  | 38 |
| 2.2.3 - Les associations.....   | 40 |
| 2.3 - Une diversité d'acteurs aux relations complexes : du conflit à la complémentarité, notamment par la concertation.....                                     | 40 |
| 2.3.1 - Contraintes différentes mais objectifs communs : la diversité des acteurs en jeu.....   | 41 |
| 2.3.2 - Une variété de relations entre ces acteurs.....   | 42 |
| 2.3.3 - Vers une possible évolution des relations ?.....  | 44 |
| 3 - Quelles mobilités à vélo des actifs dans l'agglomération Lilloise ?.....  | 47 |
| 3.1 - Étudier les mobilités des actifs à vélo à Lille : méthodologie de l'enquête.....  | 47 |
| 3.1.1 - Analyse du territoire d'études à partir de sources déjà existantes.....   | 47 |
| 3.1.2 - Hypothèses et questions que l'on se pose sur le sujet.....  | 51 |
| 3.1.3 - Méthodologie qualitative.....   | 52 |
| 3.1.3.1 - L'entretien semi-directif.....  | 52 |

|  |    |
|--|----|
| 3.1.3.2 - Observation.....   | 53 |
| 3.1.4 - Méthodologie quantitative.....   | 53 |
| 3.2 - Présentation des résultats de notre enquête.....   | 54 |
| 3.3 - Analyse des résultats : une expérience nuancée de la pratique du vélo.....   | 61 |
| 3.3.1 - Le profil type des actifs se rendant au travail à vélo.....  | 61 |
| 3.3.1.1 - Un certain équilibre dans les genres et les classes d'âge.....   | 61 |
| 3.3.1.2 - Une forte utilisation du vélo dans les villes les plus peuplées.....   | 61 |
| 3.3.2 - Motivations pour se rendre au travail à vélo.....  | 64 |
| 3.3.3 - Inégalités sociales et spatiale.....   | 66 |
| 3.3.3.1 - Le vélo inégalement utilisé selon les groupes sociaux : accessibilité, représentations et capabilité.....                | 66 |
| 3.3.3.2 - Une inégalité spatiale de la pratique du vélo à Lille ?.....   | 67 |
| 3.3.4 - Intermodalité : impact majeur ou marginal ?.....   | 70 |
| 4 - Selon le cas lillois, quelles perspectives d'avenir pour le vélo ?.....  | 73 |
| 4.1 - De nombreuses limites à l'utilisation du vélo par les actifs.....  | 73 |
| 4.1.1 - Facteurs qui pourraient expliquer le fait que le vélo reste minoritaire.....   | 73 |
| 4.1.2 - Retour d'expérience.....   | 74 |
| 4.1.3 - La cyclabilité de la ville.....  | 78 |
| 4.1.3.1 - Définition d'une ville cyclable.....   | 78 |
| 4.1.3.2 - Retour sur la cyclabilité de Strasbourg.....   | 79 |
| 4.2 - Propositions d'améliorations.....  | 81 |
| 4.2.1 - Faciliter l'utilisation du vélo (pistes cyclables, aménagements, séparation des voies, sécurité, free floating, etc.)..... | 81 |
| 4.2.2 - Amener de nouvelles personnes à utiliser le vélo.....  | 85 |
| 4.2.2.1 - Se (re)familiariser au vélo.....   | 85 |
| 4.2.2.2 - Promouvoir le vélo comme le mode de demain.....  | 87 |
| 4.2.2.3 - Améliorer son accessibilité.....   | 88 |
| 4.2.2.3.1 - Développer les aides financières.....  | 88 |
| 4.2.2.3.2 - Communiquer sur ces aides.....   | 88 |
| 4.2.2.4 - Travailler sur les autres modes : la place de la voiture en ville.....   | 88 |
| Conclusion.....  | 91 |
| Bibliographie.....   | 93 |
| 1 - Le vélo dans la ville : réémergence d'un mode de transport pour les actifs.....  | 93 |
| 2 - La place du vélo dans la ville : un axe qui s'affirme dans les politiques.....   | 95 |
| 3 - Quelles mobilités à vélo des actifs dans l'agglomération lilloise ? .....  | 97 |
| 4 - À partir du cas lillois, quelles perspectives d'avenir pour le vélo ?.....   | 98 |

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

## Introduction

En France, la première activité contributrice aux émissions de gaz à effet de serre est le transport, qui représente 31 % des émissions françaises en 2019 selon les données du CITEPA. Dans un contexte de changements globaux, regroupant notamment le changement du climat à l'échelle mondiale et la pollution de l'air, de la terre et des océans, la mobilité des populations est un pilier essentiel de la transition énergétique, si nous voulons limiter les effets à venir du changement climatique sur les sociétés humaines et les écosystèmes, qui est une solution à nouveau confirmée dans le dernier rapport du GIEC. Favoriser l'utilisation de la mobilité douce est l'une des solutions existantes pour réduire la consommation énergétique de la population. Elle nécessite, pour pouvoir être appliquée, d'encourager la pratique de cette mobilité particulière, des changements d'habitude, mais surtout des politiques allant dans cette direction avec la mise en place de services et d'aménagements. Le développement des transports doux tend vers l'aménagement d'une « ville durable », respectueuse de l'environnement, qui permet d'agir pour des problèmes globaux à l'échelle de la ville (Emelianoff, 2007).

L'un des transports doux les plus prometteurs et au grand potentiel de développement est le vélo. Il se décline de plusieurs façons, que ce soit le vélo classique, le vélo pliant, le vélo cargo, le vélo en libre-service public, avec assistance électrique ou non. Le vélo apparaît de prime abord comme une alternative crédible aux modes les plus polluants, et notamment l'automobile. En effet, le vélo tout comme le vélo à assistance électrique ne produisent pas ou très peu de gaz à effet de serre et sont des modes qui ne participent pas à la pollution de la ville, que ce soit la pollution chimique, sonore ou auditive. L'étude de ce mode de déplacement dit « doux » n'est cependant pas sans lien avec les autres modes de transport de la ville : le vélo est un mode lent, pouvant être complété dans une chaîne de déplacement intermodale.

Notre étude de l'usage du vélo se fera par le prisme des liaisons entre le domicile et le travail, lorsque le vélo sera utilisé par les actifs au moins une fois sur leur trajet. Nous définissons la population active au sens de la « population active occupée » du Bureau International du Travail, qui ne prend en compte que les personnes en emploi et non les chômeurs, car ces derniers ont une mobilité différente. Cela nous permet de nous intéresser à un usage utilitaire du vélo, qui se distingue d'un usage purement sportif ou ludique. Cet usage du vélo pour se rendre sur son lieu de travail est réellement significatif d'une manière alternative de se déplacer, en partie car les déplacements domicile-travail représentent la plus grande part des déplacements en France, part largement dominée par la voiture individuelle (Insee, 2017). S'intéresser à ce mode de transport dans le cadre précis des navetteurs permet de repenser réellement notre façon de nous déplacer et répond à des enjeux que les pratiques non-utilitaires ne présentent pas, tels que le lieu de travail, les horaires (phénomène des heures de pointe) ou la régularité du déplacement.

Notre enquête portera essentiellement sur le périmètre géographique de la petite couronne de Lille. Selon les territoires de la Métropole Européenne de Lille (Annexe n°1), nous l'avons défini comme Lille et sa petite couronne l'ensemble des communes du territoire de Lille-Lomme-Hellemmes et du territoire de la Couronne Nord, une partie du territoire de la Couronne Sud (Loos, Ronchin, Faches-Thumesnil, Emmerin, Lesquin, Noyelles-lez-Seclin, Vendeville, Templemars), une partie du territoire des Weppes (Englos, Ennetières-en-Weppes, Erquinghem-le-Sec, Escobecques, Hallennes-lez-Haubourdin, Haubourdin, Sequedin et Santes), du territoire du

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

Roubaisien (Croix, Hem et Wasquehal) et enfin deux communes du territoire de l'Est (Forest-sur-Marque et Villeneuve-d'Ascq). Ce choix géographique permet de cibler un territoire cohérent, un bassin d'emploi de la Métropole Européenne de Lille qui s'articule principalement autour de Lille et ses quartiers (Annexe n°2) et de Villeneuve-d'Ascq et plus généralement la petite couronne (Annexe n°3), qui présentent une richesse de voiries cyclables. Ce territoire limité devra être considéré comme faisant partie d'un espace de mobilité plus large, qui s'étend à la métropole lilloise, mais aussi à la région voire au reste de la France, notamment dans le cadre de déplacements intermodaux. Cette analyse multiscalaire est aussi l'occasion de mettre en perspective le cas lillois, d'analyser des politiques qui existent à différents niveaux, et de mettre en lumière les spécificités du territoire.

Les limites de notre recherche définies, notre objectif est de contribuer à l'étude de la place d'un transport doux au sein de cet espace géographique. Pour réaliser un diagnostic territorial, il nous faudra connaître le territoire, ses infrastructures, son offre. Aussi, il faut étudier les usages du vélo par les actifs, la demande du public, ses besoins et ses représentations. Enfin, les politiques mises en place doivent être analysées pour en déceler les orientations existantes, les différents acteurs et leurs interactions. Cela permettra d'exposer les limites de la pratique du vélo dans la petite couronne de Lille, mais aussi de trouver des axes de progrès.

En effet, dans un contexte de crise énergétique, environnementale mais aussi politique (dépendance à des énergies fossiles), il semble exister une volonté apparente d'une transition énergétique portée par une diversité d'acteurs. Les avantages liés à l'utilisation du vélo sur le trajet entre le domicile et le travail paraissent nombreux, que ce soient des bénéfices économiques, sanitaires ou simplement pratiques. Nous souhaitons comprendre les freins et les causes de cette transition. Il s'agit pour cela de connaître le profil et les motivations de ceux qui ont déjà engagé ce processus de transition, afin d'orienter les actions futures. Et parce que globalement le développement du mode vélo semble être profitable à tous, il est nécessaire de comprendre le jeu des différents acteurs à différentes échelles (actifs, employeurs, communes, MEL, Etat, etc.), leurs actions, et ce qui les différencie, afin de trouver des axes de progrès et de collaboration. Par le prisme des navetteurs lillois, nous nous emploierons ainsi à analyser le rôle du vélo dans le développement de la ville durable et la transition énergétique dans la petite couronne de Lille.

Pour répondre à cette question, nous nous appuyerons sur des données déjà existantes par un travail bibliographique portant sur des articles scientifiques, des enquêtes, des rapports scientifiques et des documents officiels qui permettront de cerner le sujet d'une façon plus globale, souvent à une échelle plus élargie que la métropole lilloise. À partir de cet ensemble de données, nous créerons nos propres informations spécifiques, surtout par le biais d'une enquête de terrain mais également par des entretiens et des observations.

Ainsi, il s'agit dans un premier temps d'étudier le retour du vélo dans la ville à l'échelle nationale, retour qui s'accompagne d'usages, de représentations et de pratiques de l'espace spécifiques dans le cadre du déplacement entre le domicile et le travail. Ensuite, nous analyserons l'ensemble des politiques existantes concernant cette problématique, à toutes les échelles, politiques s'affirmant à la fois chez les acteurs publics et privés. La troisième partie, centrale dans notre étude, présentera notre enquête, ses résultats et notre analyse concernant la mobilité des

actifs dans Lille et sa périphérie. Enfin, à partir de ces résultats, nous exposerons les principales limites du développement du vélo à Lille afin de proposer des axes d'amélioration.

## **1 - Le vélo dans la ville : réémergence d'un mode de transport pour les actifs**

### **1.1 - La mobilité des actifs à vélo : état de la recherche bibliographique**

#### *1.1.1 - Un objet d'étude récemment introduit dans la recherche*

Le vélo comme mode de transport a longtemps été sous-estimé dans les travaux de recherche scientifique et dans les documents officiels. En 2012, le mémoire de Francis PAPON "Le retour du vélo comme mode de déplacement" revient sur la difficulté pour le vélo de s'affirmer dans la recherche. Inventé dans les années 1880, le vélo moderne marque un essor important au début du XX<sup>ème</sup> siècle, en particulier grâce à la seconde révolution industrielle. Mais on note vite un désintérêt pour le vélo, qui s'explique par le fait que celui-ci est peu reconnu comme moyen de transport, notamment à cause du développement de la politique du tout-automobile et du dépérissement parallèle du vélo dans le paysage urbain. Ce sont les usagers militants eux-mêmes, par une lutte d'ordre politique pour la reconnaissance du droit au vélo, qui ont réussi à replacer le vélo au centre de l'attention. Progressivement, par les politiques de municipalités ayant entendu leurs revendications, à l'instar de Strasbourg ou Paris, le vélo est réapparu comme objet d'attention dans les politiques publiques, les documents d'urbanisme et les articles scientifiques (Papon, 2012).

Ce retour du vélo se fait également au travers de l'histoire sémantique : le terme du "vélo" a progressivement évolué à celui de "deux-roues" dans les années 1960, aux "modes doux" dans les années 1990, jusqu'aux "modes actifs" dans les années 2000. Depuis cette date, le nombre extrêmement diversifié de dénominations de l'ensemble du système vélo pourrait être interprété comme un nouvel attrait pour ce mode, que ce soit dans le domaine du commerce, des politiques publiques et du social.

L'article du sociologue Jean-René CARRE intitulé "Le vélo dans la ville : un révélateur social", paru en 1998 dans le numéro 5 de la revue *Les Cahiers de la Médiologie* consacré à la bicyclette, marque un retour des réflexions sur les obstacles empêchant le vélo de se réinsérer dans le paysage urbain. Isabelle Lesens, dans un article également paru dans *Les Cahiers de la Médiologie*, intitulé "C'est sérieux, votre histoire de vélo ?", vise à réaffirmer la légitimité du vélo à exister, fait état d'une demande globale et évalue les politiques vélo déjà mises en place par l'État et les collectivités. En 2000, une évaluation intitulée "En ville, sans ma voiture ?", menée par le Certu, avec le MATE, l'ADEME et l'assemblée consulaire française de commerce et d'industrie (ACFCI), interroge sur un nouveau modèle urbain, libre de toute circulation automobile.

#### *1.1.2 - De nombreuses données statistiques et officielles disponibles*

La question des déplacements entre le domicile et le travail à vélo a pu être traitée dans des enquêtes déjà réalisées, qui concernaient une échelle ou un territoire différent. On note notamment l'ouvrage de Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel et Antonio Martin, intitulé *Au travail à vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, qui a été publié en 2019. Même si cette enquête ne concerne pas le territoire français, elle traite précisément notre sujet sous la forme d'une enquête extrêmement large. Les analyses de cette enquête permettent de révéler un profil type des actifs se rendant au travail à vélo, ainsi qu'une analyse géographique des usages du vélo à

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

l'échelle du pays, les limites à la pratique et une évaluation des politiques publiques. En revanche, l'étude prend peut en compte les impacts des conditions sociales sur ces usages du vélo.

Aux côtés de ces éléments méthodologiques, de nombreuses statistiques brutes existent à l'échelle nationale sur les usagers du vélo. Ces données sont principalement publiées par l'INSEE, dans de nombreux dossiers thématiques. Les principaux dossiers existants qui concernent la mobilité des actifs à vélo sont ceux de R. Lardellier (2021), F. Tallet et V. Vallès (2017), E. Martal (2017) concernant l'Occitanie et P. Bidoux, Y. Caenen, L. Trigano (2017) pour la capitale parisienne.

Ces statistiques brossent un portrait type des actifs prenant le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, en fonction de leur âge, de leur sexe ou encore de leur catégorie socio-professionnelle. Ces données, certes basiques, sont essentielles pour comparer nos propres données que nous apporterons par notre enquête.

Il existe également des rapports officiels complets, notamment l'étude intitulée *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020*, réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab et commanditée par la Direction Générale des Entreprises, l'Agence de la transition écologique, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer et la Fédération Française de Cyclisme (2020). Ce rapport dresse un état des lieux des usages du vélo en France, et évoque par la même occasion les déplacements entre le domicile et le travail.

Les enquêtes de mobilité, et notamment l'Enquête Déplacements 2016 de la Métropole Européenne de Lille, nous permettent d'obtenir des statistiques précises concernant l'usage du vélo, ainsi que de mesurer la place de ce mode parmi les autres modes de déplacements. Celle réalisée en 2006 nous permettra de comparer les données et de constater des améliorations ou non sur cette question.

Ces nombreux documents récents ne correspondent pas à notre échelle de travail, mais permettent d'apporter des éléments utiles pour comparer les données que nous produirons. De la même façon, ces données sont bien plus globales et dépassent la simple mobilité entre le domicile et le travail. L'existence et la multiplication de telles données mettent en exergue le fait que ce thème de recherche s'est démocratisé et que de nombreux organismes, dont l'État et les collectivités, prennent en compte la potentialité du mode vélo dans la transition énergétique.

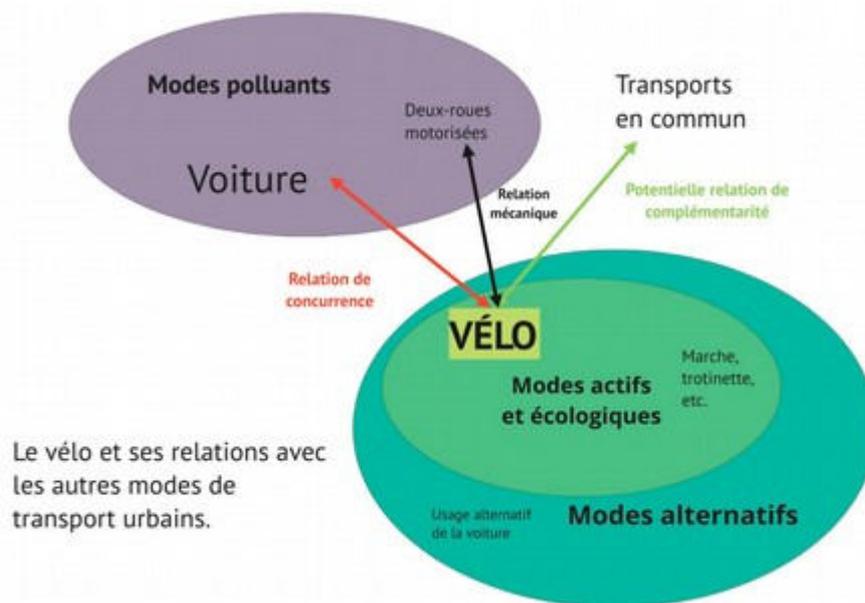
Parallèlement à ces rapports, de nombreux documents d'urbanisme apportent des éléments significatifs sur la question de l'usage du vélo des actifs. Ces documents permettent principalement de saisir les politiques du vélo à des échelles variées. Ils mettent également en exergue des données quantitatives et qualitatives concernant l'utilisation du vélo pour appuyer ces politiques. Parmi les documents d'urbanisme utilisés, on pourrait citer les Plan de Déplacements Urbains de la MEL, qui ont été remplacés par les Plans de Mobilité en 2019. Le schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole (2017) apporte des informations différentes, notamment le projet futur porté par le territoire et la place du vélo au sein de ce projet. Même les Plans de Déplacements Urbains permettent d'observer la façon dont la question du vélo est traitée sur un territoire, à l'échelle locale.

1.1.3 - Synthèse des concepts traités dans la recherche

Ce mode de transport, très différent des autres moyens de se déplacer en ville tels que la marche à pied, la voiture individuelle et les transports en commun, est à définir précisément. Dans son étude, F. Papon (2012) dresse un bilan des coûts et des avantages du vélo, qui permettent de mesurer le potentiel de ce mode de transport alternatif. Le vélo est d'abord un mode lent, trois à cinq fois plus rapide que la marche à pied, mais qui oblige à redéfinir la temporalité des déplacements en ville. C'est aussi un mode bon marché, notamment par rapport à la voiture, qui demande un investissement bien moindre. Le vélo est en outre un mode bon pour la santé, en particulier car il réduit les risques cardio-vasculaires, mais aussi car il permet la pratique d'une activité physique bénéfique pour la santé. Le vélo est un mode vulnérable qui place l'utilisateur dans une situation de risque par rapport aux véhicules motorisés et qui nécessite donc des aménagements adaptés. Le vélo est écologique, car il ne produit presque aucune forme de pollution et ne participe pas au rejet de gaz à effet de serre. Enfin, le vélo est considéré comme citoyen selon le chercheur : « les cyclistes peuvent contribuer à améliorer l'emploi, le développement économique, les inégalités, l'urbanisme et les relations sociales » (Papon, 2012, p. 38).

Figure 1 : Le vélo et ses relations avec les autres modes de transport urbains.

Source : D'après F. Papon.



Un autre moyen de définir le mode de transport est de comparer ses caractéristiques avec les autres modes de transport urbains.

Dans le cadre de notre diagnostic, nous étudions la mobilité des actifs à vélo. Cette mobilité entre le lieu de résidence et le lieu de travail correspond à un objet statistique que l'on désigne principalement comme « navette », même si les expressions « migrations alternantes » ou « migrations pendulaires » existent également. Ces navettes, même si elles ne nous disent rien quant à leur durée, leur trajet ou leur distance, sont à la base de notre recherche : c'est précisément cette mobilité qui sera étudiée, dans le cas ou au moins une partie du trajet est effectué à vélo. Si ces trajets entre le domicile et le travail sont loin de représenter l'espace de mobilité quotidienne de l'ensemble de la population, leur étude permet, dans le cadre de la mobilité à vélo, d'apporter des résultats quant aux aménagements, aux politiques et aux limites de



Le trajet domicile-travail à vélo peut correspondre à un trajet dont la part du vélo est totale, mais également un trajet où le vélo est utilisé comme relais avec d'autres moyens de transport. Le système vélo que nous avons détaillé n'est en effet jamais indépendant et s'inscrit toujours dans un système de transport plus large. Cela s'explique en partie par les limites structurelles du vélo, qui est utilisable sur un trajet relativement court, mais peut aussi s'expliquer par d'autres raisons pratiques ou sécuritaires. Dans ce contexte, il est nécessaire d'analyser la place que prend le vélo dans ce trajet, quelles connexions il entretient avec les autres modes et si le passage d'un certain mode au vélo est facilité ou non.

L'intermodalité désigne le parcours ininterrompu entre différents modes de transport au cours d'un même déplacement (Ageron, 2014). Selon le géographe, cette intermodalité exige la « mise en complémentarité sur les plans technique, organisationnel et informationnel, de réseaux différenciés, à plusieurs échelles et par une pluralité d'acteurs ». L'intermodalité fait apparaître des espaces d'interconnexion, marqués par la présence de deux ou de plusieurs modes de transport que le voyageur peut utiliser pour aller de l'un des modes à l'autre. Dans le cadre de notre mémoire, nous nous intéresserons donc aux multiples connexions pouvant être faites entre le vélo et les autres modes de transport : voiture, tram, bus, métro, train, etc. L'intermodalité permet en effet au voyageur de franchir des échelles de mobilité, par exemple par la connexion du train, qui permet d'effectuer une longue distance, au vélo, qui permet de franchir une distance plus modeste mais de desservir une destination plus précise.

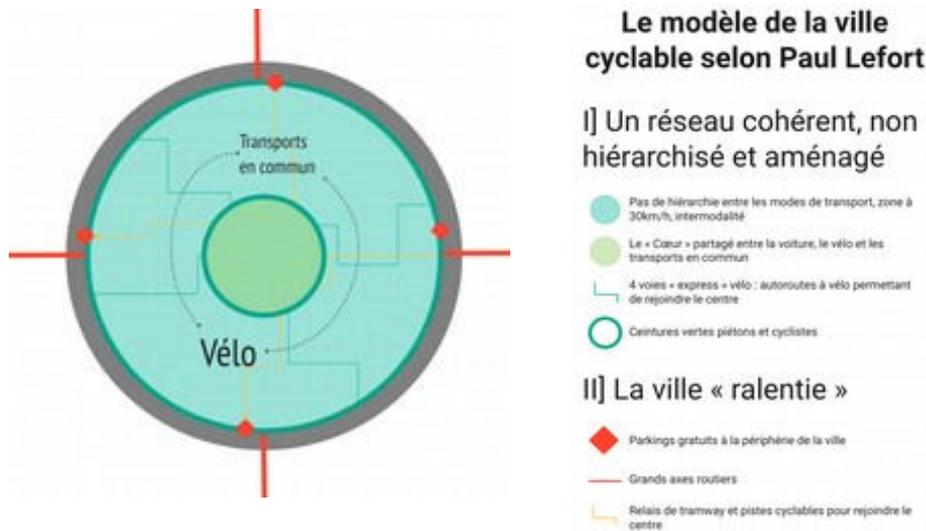
Par conséquent, l'intermodalité est un facteur de développement du vélo qui permet d'en favoriser son utilisation. Sur un espace d'échange, la bonne interconnexion entre les modes de transport repose essentiellement sur trois alternatives : la première est la possibilité de transporter son vélo avec soi, de manière pratique, ce qui est loin d'être évident selon les réglementations. La seconde est l'utilisation d'un stationnement sécurisé, bon marché et accessible qui permet de laisser son vélo pour le récupérer plus tard : cette solution nécessite souvent l'achat d'un vélo supplémentaire ce qui peut être un frein. Enfin, le Vélo en Libre-Service permet de combler les limites des deux premières solutions mais nécessite des moyens de la part des politiques publiques.

La cyclabilité d'une voie ou d'un réseau est la mesure de sa qualité pour le cycliste, en termes de praticité et de sécurité. Cette mesure est subjective, car elle s'appuie sur un ensemble de ressentis des cyclistes ayant pratiqué une certaine voie. Les principaux critères déterminants sont la qualité de la chaussée, la dangerosité du trafic, la présence d'aménagements cyclables et leur qualité, etc. Il en résulte des cartes de cyclabilité permettant de jauger la qualité de l'intégration du vélo dans la ville.

En ce sens, la ville cyclable désigne l'idée utopique d'une ville où il serait à la fois facile et sûr de se déplacer à vélo. Paul Lefort, chargé de mission renouvellement urbain, imagine la ville cyclable idéale « Utopia » (2017). Cette ville imaginaire est caractérisée par une forme particulière, dense, avec une distance moyenne de déplacement de cinq kilomètres. Cette ville serait richement équipée avec des parcs de stationnements, vélos à assistance électrique en fonction des espaces de pente, services de location, avantages et aides financières. Le vélo est pensé dans son intégration avec les autres moyens de transport, afin de faciliter l'intermodalité avec les transports en commun et la coexistence de l'ensemble des modes de transport. Pour cela, il y a la démarche de ralentir la ville, en repoussant la voiture à la périphérie. Enfin, une réflexion sur les

acteurs est portée : favoriser la coopération entre les associations, les coopératives et les collectivités. Une politique de vélo efficace et cohérente en travaillant par le projet, en co-construction avec les riverains, les associations et les entreprises.

Figure 3 : Le modèle de la ville cyclable selon Paul Lefort



Ce type de modèle permet d'envisager la mobilité autrement, de trouver des solutions innovantes aux problématiques actuelles (engorgement, saturation, pollution) et de comparer les systèmes actuels afin d'y trouver les limites et améliorations possibles. Ce modèle parachève l'imbrication du vélo au sein du système de mobilité urbain, aux

autres modes de transport et bouscule complètement la mobilité actuelle des actifs français.

## 1.2 - Du désintérêt pour le vélo à la prise de conscience d'un mode de transport durable

### 1.2.1 - La période du "tout automobile", au détriment de l'usage du vélo

A partir des années 1950, la production d'automobile augmente massivement en France. On voit apparaître de plus en plus d'usines permettant ainsi de rendre la voiture plus accessible à la population française. Durant près de trente ans, l'automobile se démocratise au détriment du vélo. C'est à cette période que les grandes marques de voitures apparaissent telles que Ford ou encore Citroën. La voiture n'est plus seulement un objet de luxe, elle s'adapte au quotidien Français. En 1950, le nombre de voitures était tout de même assez réduit. On compte environ un million de voitures soit un foyer sur huit. Cependant, dès 1960, ce chiffre atteint les cinq millions pour arriver à douze millions dès 1970. Aujourd'hui, c'est plus de 85 % de la population qui possède un véhicule. L'achat de voitures explose en trente ans. C'est dans ce contexte qu'une expression apparaît en France : « le tout automobile ». Frédéric Héran, dans son ouvrage *La remise en cause du tout-automobile* (2020), définit cette expression : « Comme toute formule familière à succès, elle est polysémique et chacun y met un peu ce qu'il veut. Pour clarifier le sujet, il est utile de se demander à quoi se réfère ce « tout ». Trois significations émergent alors assez nettement, même si elles se recouvrent en partie. « Dans un premier sens, il s'agirait de réaliser tous les déplacements en voiture, afin de s'émanciper des contraintes des autres modes de déplacement : la fatigue de la marche ou du pédalage, les horaires et trajets contraignants des transports publics, ou l'inconfort et le risque d'accident en deux-roues motorisés. Ce qui implique de rendre accessible en voiture toutes les destinations possibles, en termes de circulation et de stationnement. [...] Dans un deuxième sens, il conviendrait d'octroyer à la voiture, au vu de ses bienfaits, tout l'espace nécessaire par personne transportée. Ce qui suppose d'élargir les chaussées au détriment des trottoirs ou même des bâtiments riverains, de destiner les espaces

publics avant tout au stationnement et d'amputer au besoin les milieux naturels pour aménager de grandes voiries. Enfin, dans un troisième sens, il serait nécessaire de mobiliser tous les moyens humains, techniques et financiers à l'automobile pour qu'elle puisse circuler et stationner facilement, en créant à cette fin des services techniques spécialisés, dotés de ressources consistantes ».

De cette façon, les autres moyens de transport sont mis de côté dont le vélo. À la fin des années 1950, son utilisation est soumise à la concurrence automobile et décline fortement. On observe presque une disparition des vélos en ville d'autant plus qu'avec la motorisation de la population, le danger à vélo s'agrandit et le nombre d'accidents de vélos augmente. Presque un accident de vélo sur deux était causé par une voiture. Ce taux d'incident dissuadait d'autant plus la population à prendre le vélo pour se déplacer jusqu'à la fin des années 1970. Par ailleurs, un autre facteur entre en compte dans le déclin de l'utilisation du vélo à l'avantage de la voiture. Il s'agit de la publicité qui en est faite. En effet, tout comme l'achat d'une télévision à cette époque, posséder une voiture permettait de se distinguer. Bien que la voiture se démocratisait de plus en plus, elle restait chère à l'achat. Si l'on devait comparer avec aujourd'hui, l'achat d'une voiture équivaldrait en termes de distinctions à l'achat d'une console dernière génération même si les prix ne sont pas comparables.

Figure 4 : Une publicité typique de la période du tout automobile



### 1.2.2 - Les impacts de la crise énergétique

Malgré une utilisation réduite du vélo depuis les années 1950, celle-ci voit un retour en force dès 1973 en raison du premier choc pétrolier. Celle-ci a imposé de grandes restrictions de carburant qui ont permis au vélo de revenir dans la partie. En effet, la France importait les trois quarts de ses besoins énergétiques dont le carburant. Le pays manquait alors de carburant sans pouvoir contrôler réellement la consommation des particuliers. A cause du choc pétrolier, l'OPEP augmente les prix des barils de pétrole de près de 70 % et annonce une baisse mensuelle de 5 % de la production du pétrole à cause de la réaction de l'OTAN vis-à-vis des revendications de l'Égypte et de la Syrie en Israël. Le gouvernement français a eu l'idée de créer une agence de communication afin d'inciter le consommateur à ne pas gaspiller l'énergie. Cette agence fut créée en 1974 et se nommait l'Agence pour les économies d'énergie (AEE). Elle va réaliser dans ce but de nombreuses campagnes de sensibilisation entre 1974 et 1982. Elle utilisera des slogans comme « Chasse au gaspi » ou encore « En France, on n'a pas de pétrole, mais on a des idées ». Durant cette période, non seulement avoir un vélo revenait moins cher que d'acheter du carburant mais il était également devenu un moyen de contestation face à cette crise énergétique. Les militants s'en servaient pour dénoncer la hausse des prix du carburant en plus des revendications en faveur de l'environnement. Le vélo devient une arme contre la voiture bien que sa démocratisation progresse encore et reprendra de plus belle à la fin de la crise énergétique. De plus, selon les archives INA de 1974, les français rebutent à utiliser leur voiture car le plein d'essence devient trop coûteux. Par ailleurs, certains pays comme les Pays-Bas poussent leur population à utiliser le vélo pour se mouvoir. Par exemple, à Tilburg, le pays tente une expérience en créant une piste

### *Se rendre au travail à Lille à vélo*

donnant la priorité aux cyclistes sans coupures et peu d'arrêts ce qui entraîne un renouveau dans la pratique du vélo. En effet, cette pratique devient plus sûre qu'elle ne l'était jusqu'à présent, le risque d'accident en est réduit. Ce risque était l'une des raisons de la baisse de la pratique du vélo donc si le risque est réduit, la population craint moins d'utiliser le vélo. On voit donc une augmentation de cette pratique dans cette ville. La France encourage également la pratique du vélo en investissant dans des équipements pour des aménagements cyclables. C'est à cette période que l'on voit la première apparition des VLS (vélo libre-service) et elle se situe à La Rochelle.

Ainsi les mentalités concernant le vélo changent et la pratique effectue un retour en force. S'il s'agissait au départ d'une contestation, la pratique du vélo en particulier pour se rendre au travail est devenue un moyen de faire des économies que ce soient des économies d'argent ou énergétiques.

#### *1.2.3 - Les récentes prises de conscience environnementale*

Grâce au rapport Meadows en 1972, apparaît une réelle prise de conscience environnementale mondiale. Ce rapport insiste sur la "halte à la croissance" : en d'autres termes, sur les limites du modèle économique existant. Ce rapport explique que la population croît plus vite que ce qui avait été imaginé. En 1970, la population s'élevait à 3,2 Milliards, elle a plus que doublé en 50 ans. Le rapport explique que ce boom démographique aurait des incidences sur la pollution. Durant cette même année, débute la première conférence sur le climat : le sommet de la Terre de Stockholm (1972). C'est davantage cette conférence qui affiche clairement la prise de conscience environnementale des États, puisque les participants adoptent 26 principes pour lutter contre la pollution. Ce sommet donne naissance au Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). Cette tendance s'affirme avec le commencement de la rédaction du fameux rapport Brundtland, paru en 1987.

Ce rapport fait suite aux différentes conférences mais aussi il fait suite au choc pétrolier (1973) comme évoqué précédemment. Ce document est historique puisque c'est la première fois qu'une réelle définition du développement durable est écrite : « Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Il est intéressant de souligner que ce rapport met en lumière le lien entre les problèmes environnementaux et la différenciation Nord/Sud : la pauvreté dans les pays dits du "sud" engendre des problèmes environnementaux (mauvaise gestion des déchets, pollution etc), alors que les pays dits du "nord" consomment et produisent des biens non durables. Il faut donc prévoir une stratégie qui permet de relier le développement et l'environnement. Le rapport Brundtland a servi de base de discussion dans les négociations internationales, notamment le Sommet de Rio en 1992.

En d'autres termes, ce rapport montre le fait que la pollution a un rôle important sur la santé et sur l'environnement : raison pour laquelle il faut la maîtriser et de ce fait réduire les émissions de gaz à effet de serre. Bien que la source principale d'émission de CO2 est l'industrie, le "tout automobile" joue aussi son rôle. Il s'agirait donc de repenser les mobilités pour s'orienter vers des mobilités douces. Par conséquent, nous pouvons dire que cette prise de conscience environnementale est affichée depuis les années 1970 mais peine à être appliquée à toutes les échelles : mondiale, européenne et même locale. Les tentatives de lutter contre la pollution ne sont pas véritablement appliquées. Cependant, il faut souligner le fait que beaucoup de politiques liées à la préservation de l'environnement ont fait suite à ce rapport : citons par exemple les lois Grenelle en France. En ce qui concerne les mobilités actives, La volonté de les développer est souvent affichée mais les objectifs ne semblent jamais atteints.

Figure 5 : frise chronologique sur les différentes étapes de la prise de conscience environnementale



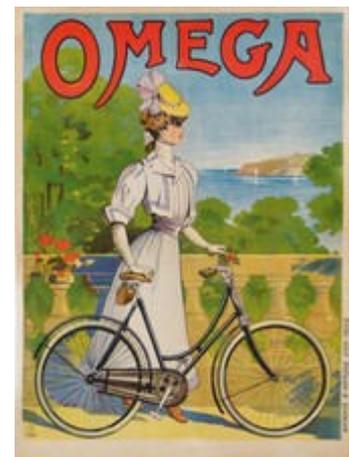
#### 1.2.4 - Evolution des valeurs et perceptions du vélo

La réémergence du vélo dans le paysage s'accompagne d'un ensemble de représentations à analyser, si l'on veut comprendre les motivations des usagers et les actions des décideurs. Il est possible d'observer l'évolution de ces perceptions sociales, comme le fait Jean-René Carré dans son article *Le vélo dans la ville : un révélateur social* (1998). Le chercheur distingue trois principaux âges du vélo : un « âge bourgeois » dans lequel le vélo est considéré comme un marqueur de distinction sociale ; un « âge populaire » dans lequel le vélo est le mode de déplacement des classes populaires dans les années 1920-1930. Enfin, l'auteur situe notre époque dans un « âge écologique » où le vélo est le symbole de la société des loisirs et des consciences environnementales.

Ces représentations extrêmement contrastées, voire opposées, du vélo et de sa pratique expliquent les comportements des usagers aujourd'hui. Par exemple, le moindre usage du vélo par les ouvriers aujourd'hui a pu être analysé par la symbolique culturelle que le vélo représentait dans cette classe sociale (Lardellier, 2021). Le vélo est ici vu comme un mode de transport misérable, auquel on préfère la distinction sociale de l'automobile.

Au contraire, le vélo est également considéré aujourd'hui en voie de « boboisation », car son usage se développe chez les cadres et les professions libérales (Papon et De Solère, 2010). La

Figure 6 : « L'âge bourgeois du vélo » représenté par l'affiche de la manufacture de cycles « Omega », Lyon, années 1910.



## Se rendre au travail à Lille à vélo

spatialité de son utilisation évolue également : le vélo est davantage utilisé dans les centres urbains et son utilisation diminue dans les zones périurbaines et rurales. Cette évolution va de pair avec les nouvelles valeurs associées au vélo : il existe des obstacles symboliques à la transition à l'éco-mobilité des classes populaires, qui s'expliquent par des valeurs et normes différentes, mais également par des politiques qui sont davantage tournées vers un type de population, urbaine et non rurale.

Figure 7 : Publicité du film officiel du Tour de France.

Source : éditions Delattre, 1952

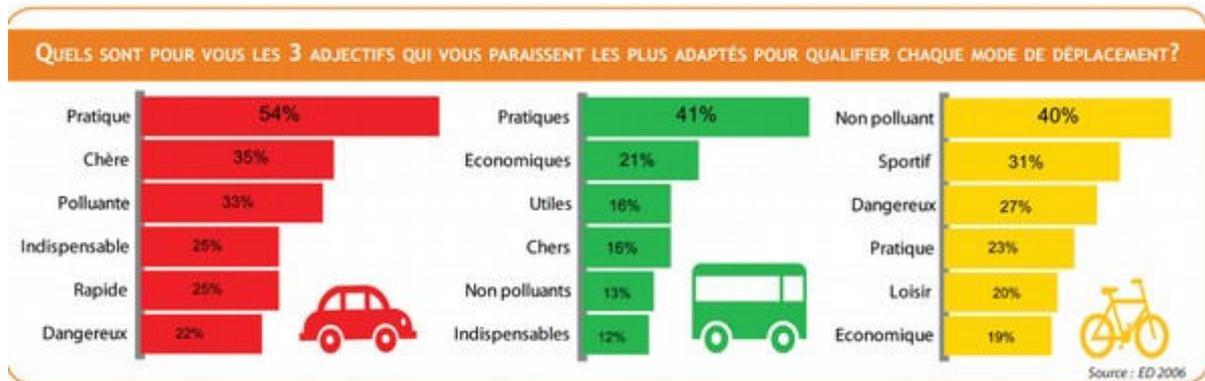


Si le vélo est plutôt considéré comme un mode appartenant aux domaines du sport et des loisirs et que sa fonction utilitaire a pu être reléguée au second plan, cela s'explique par des orientations politiques de l'industrie du vélo. On peut penser au tour de France, événement du cyclisme massivement médiatisé. Jean-René Carré (1998) explique que le vélo n'a que récemment été mis en valeur pour sa fonction utile, notamment dans le cadre du déplacement domicile-travail, à la faveur de l'automobile. C'est aussi le résultat de la concurrence rude avec la voiture fortement avantagée dans l'espace public, comme détaillé ci-dessus, qui explique que le vélo n'a pas été perçu comme un mode de transport crédible pour se déplacer de façon utilitaire et pratique.

Dans les mentalités, le vélo est souvent perçu comme l'ennemi direct de la voiture. Cela s'explique par l'existence d'un espace concurrentiel, la route, où les conflits d'usage sont nombreux entre cyclistes et automobilistes lorsque les voies ne sont pas clairement séparées. Pour aller plus loin, on pourrait voir les aménagements conçus pour le vélo comme un « marquage social » (Carré, 1998) qui signale la présence et le droit au vélo de circuler sur la même voirie. Cette idée permet de souligner le fait que les perceptions du vélo découlent non seulement de représentations sociales, d'orientations politiques et médiatiques, mais également des aménagements concrets mis en place dans le paysage urbain. Pour inverser les représentations négatives, des collectifs tels que Vélorution organisent des manifestations consistant à se réappropriier l'espace urbain, revendiquer sa place et sa légitimité dans la ville.

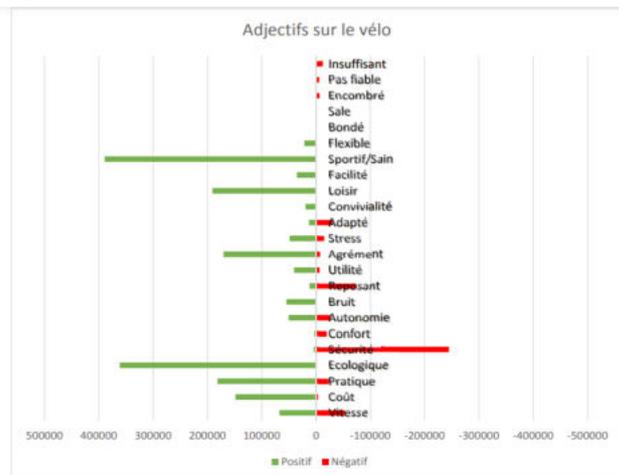
En parallèle, le vélo se développe grâce à de nouvelles valeurs associées à son utilisation. Alizée Vincent, dans son article "La Revanche du vélo (2017)", étudie les différentes valeurs expliquant le retour à la mode du vélo. Le premier axe est celui du rapprochement avec la nature dans un contexte de crise écologique, le vélo permet une alternative aux moyens de transports polluants. C'est un mode considéré comme sain, bon pour la santé. Le vélo permet de ralentir nos modes de vie, à l'image de la *slow city*, et de composer un espace géographique différent : le vélo est pratique, c'est le mode de l'indépendance, du nomade, qui permet de s'insérer à travers la ville et de se déplacer de manière libre. Enfin, la dimension communautaire reste importante, la "culture vélo", un moyen de revendiquer des valeurs durables et même de s'engager au sens militant du terme.

Figure 8 : « Quels sont pour vous les 3 adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier chaque mode de déplacement ? »  
 Source : Plan de déplacements urbains 2010-2020, Métropole Européenne de Lille



Ce document, tiré de l'enquête déplacements 2006, présente les résultats d'une question portant sur les représentations de trois modes de transport différents. Si l'on retrouve en majorité les qualificatifs « sportif » et « loisir », qui correspondent au rabaissement du vélo à son simple usage ludique (notamment par rapport à l'automobile et aux transports en commun), les termes « non polluant », « pratique » et « économique » renvoient davantage à une pratique utilitaire du vélo. Le vélo est également perçu comme un mode dangereux : il s'agit du troisième terme le plus répondu, terme qui est en cinquième position pour la voiture individuelle. Cette perception s'accompagne souvent d'un réel danger sur la route, mis en évidence par les nombreux accidents souvent létaux pour les cyclistes. Le 11 janvier 2022, à Lille, le récent accident qui a coûté la vie à un livreur à vélo âgé de seize ans illustre les dangers auxquels sont confrontés les usagers du vélo sur la route et a suscité l'émotion des riverains<sup>1</sup>.

Figure 9 : graphique des adjectifs utilisés par les sondés pour qualifier le vélo  
 Source : Enquête Ménages Déplacements, Métropole européenne de Lille ? 2016



Pablo Bernard, dans son mémoire *Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004)*, évoque une représentation apocalyptique de la ville dans les années 1970, lorsque les luttes pour le vélo se développent massivement. La représentation du

<sup>1</sup>Pall, E. (2022, 14 janvier). Après l'accident d'un jeune cycliste tué sur une route à Lille, l'association Droit au Vélo appelle à un rassemblement silencieux pour rendre hommage à Faël. France Info. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/nord-0/lille/apres-l'accident-d-un-jeune-cycliste-tue-sur-une-route-a-lille-l-association-droit-au-velo-appelle-a-un-rassemblement-silencieux-pour-rendre-hommage-a-fael-2418340.html>

## Se rendre au travail à Lille à vélo

vélo ne vient pas sans une certaine représentation de la ville. Or, les années 1970 sont marquées par des discours pessimistes sur l'espace urbain qui mettent en lumière la dégradation des conditions de vie en ville. Des ouvrages participent à ces représentations négatives. Celui de Paul R. Ehrlich (1968) évoque la surpopulation de la planète et demande appel à une mise en place d'une politique de réduction de la natalité. En 1971, B. Commoner développe des lois d'équilibre entre les activités anthropiques et l'environnement. Enfin, le rapport Meadows du Club de Rome *Les limites à la croissance* (1972) met en lumière les limites de nos systèmes de développement économique.

Pour aller plus loin, la thématique de la ville post-apocalyptique se développe et se popularise dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, renforcée par un discours écologiste consistant à dire que l'homme a détruit son environnement naturel. L'image de la ville polluée, sale, accompagne la critique des Trente Glorieuses, de la société de consommation et des crises énergétiques détaillées plus haut. La critique de cette période de croissance est poursuivie par Bonneuil, Pessis & Topçu dans l'ouvrage *Une autre histoire des Trentes Glorieuses* (2015) qui analyse notamment les nombreuses voix critiques au progrès de cette époque.

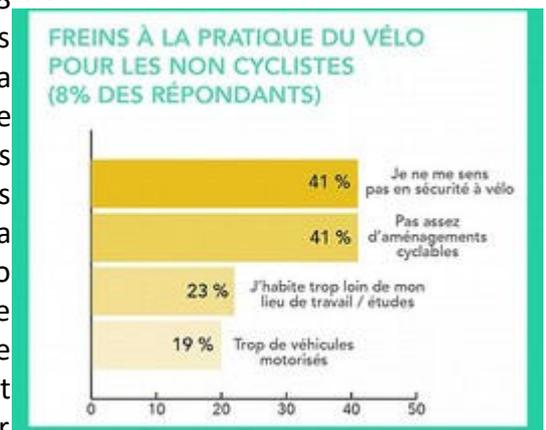
### 1.3 - Un mode de transport délaissé/ variable à l'échelle nationale

#### 1.3.1. L'usage du vélo à l'échelle nationale

En France, 2 à 3 % des actifs utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail. La voiture demeure le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail même si le trajet est court. Un mode de vie aussi coûteux pour les individus qu'il ne l'est pour la planète. Pourtant l'utilisation du vélo présente plusieurs avantages : il permet un déplacement doux, économique et peut même être plus efficace pour se déplacer en ville et améliore aussi la santé. Malgré ces avantages, pourquoi l'utilise-t-on si peu en France comparativement à d'autres pays ?

L'enquête nationale publiée par la FUB<sup>2</sup> (fédération française des usagers de la bicyclette) en janvier 2018

auprès des usagers de vélo, met en évidence le fait que les cyclistes déplorent le manque d'aménagement cyclable ou la mauvaise qualité de ceux-ci (cf. figure 10). Le but de cette enquête nationale qui a recueilli plus de 113000 réponses était de recueillir les perceptions des cyclistes sur les conditions de déplacement dans leur territoire. Selon la majorité des répondants, les conditions de circulation à vélo étaient insatisfaisantes. Parmi les freins identifiés, le sentiment d'insécurité et le manque d'aménagement se garent fréquemment sur les itinéraires des cyclistes. En effet la France est un peu en retard en termes de véloroute par rapport aux autres pays comme l'Allemagne. De plus, en France, la présence de piste cyclable est toujours inégale d'une région à une autre, ne permettant pas à tous les français d'utiliser les modes doux. Les cyclistes et les automobilistes se partagent la chaussée grâce à des délimitations et des peintures au sol. Celles-ci ne permettent pas une sécurité complète pour les cyclistes, car les autres usagers de la route ne se privent pas d'emprunter ces voies cyclables. Enfin, les



<sup>2</sup>Fédération française des usagers de la bicyclette. *Baromètre des villes cyclable 2017*

propriétaires de vélos doivent aussi rester attentifs aux endroits où ils posent leur vélo car les vols sont courants.

Dans la logique d'encourager l'utilisation du vélo dans le territoire français, le gouvernement français va présenter un plan vélo et mobilité active<sup>3</sup> en septembre 2018 avec comme objectif de tripler la part modale pour atteindre 9 % en 2024. Le plan est composé de quatre (4) axes :

- La sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière,
- La sûreté : mieux lutter contre le vol,
- Les incitations : mise en place d'un cadre incitatif, notamment pour les entreprises,
- La culture : promotion d'une véritable culture du vélo.

Le premier axe est celui qui nous intéresse. *Figure 11 : Le vélo en France en Chiffres*  
 D'après ECF<sup>4</sup> (European Cyclist Federation), le coût

Réalisation : DIATTA Robert-Martin

moyen d'une piste cyclable séparée de qualité en Europe est d'environ 200000 euros. Les infrastructures cyclistes sont bien moins coûteuses que celles des routes. Aujourd'hui, la France dispose de dix-huit-mille-huit cent quarante huit (18 848) kilomètres d'itinéraires aménagés pour les cyclistes. C'est bien au-dessous du million de kilomètres de routes dans le pays. Le faible développement des infrastructures cyclables montre clairement une politique française favorable à la voiture, aux échelles nationales et locales, malgré quelques initiatives de collectivités locales engagées.



### 1.3.2 - Utilisation inégale du vélo par les actifs à l'échelle nationale

Plus de 2,7 millions de vélos ont été vendus au cours de l'année 2021. Cette vente de vélos plus importante que celle de l'automobile témoigne de l'intérêt des Français pour ce moyen de transport souvent oublié par les politiques. Ce chiffre montre néanmoins le nombre important de Français capable de rouler à vélo et donc le potentiel disponible. Mais en matière de vélo actif, il y a une inégalité à l'échelle nationale.

Les grandes villes forment les territoires privilégiés pour les actifs cyclistes. La densité de l'urbanisation n'est pas le seul facteur favorable au déplacement à vélo. La mise en place de systèmes de vélo en libre-service et le développement des routes, notamment avec les pistes

<sup>3</sup>Plan vélo et mobilité active

<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

<sup>4</sup>European Cyclist Federation

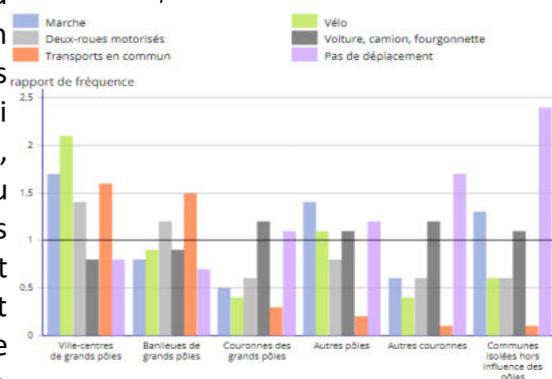
## Se rendre au travail à Lille à vélo

cyclables, encouragent fortement son utilisation, explique l'Insee<sup>5</sup>.

La voiture semble encore indispensable pour beaucoup de déplacements dans des milieux où l'habitat est éloigné des infrastructures de transport en commun et des services. Les habitants des zones périurbaines et rurales restent d'ailleurs aujourd'hui dépendants de la voiture. Dans ces zones peu denses, les déplacements pour accéder aux équipements ou services peuvent être plus longs que dans les zones urbaines, par manque d'infrastructure sur place, et sont réalisés majoritairement en voiture. La faible part des modes actifs est due notamment à l'absence ressentie de place pour ses modes dans l'espace public, rendant les déplacements à vélo perçu comme difficiles et dangereux<sup>6</sup>. L'automobile quant à lui est de moins en moins considérée dans les milieux urbains.

Figure 12 : Part modale du vélo en % par département en France.

Source : Insee enquête recensement 2017



La pratique cyclable est cependant loin d'être parvenue à son sommet : elle subit la forte concurrence de la voiture du fait de la facilité d'usage de celle-ci, et parfois aussi la concurrence des transports en commun. Pourtant, c'est le seul mode mécanisé au coût social, économique et écologique soutenable à la fois pour les usagers et pour les collectivités.

### 1.3.3. Quelques différences avec le cas de Strasbourg

Malgré l'utilisation inégale du vélo par les actifs, certaines villes comme Strasbourg figure dans le peloton des métropoles les plus cyclables de France. Strasbourg fait partie des villes les plus cyclables du monde, et est une source d'inspiration pour toutes les villes françaises qui veulent encourager la pratique de la bicyclette.

Strasbourg est une ville de plus de deux-cent-quatre-vingt-six-mille (286000) habitants. La métropole compte 504000 (cinq-cent-quatre-mille) habitants et son aire urbaine huit-cent-mille (800000) habitants. Depuis son premier schéma cyclable en 1978, Strasbourg a progressivement mis en place le réseau cyclable le plus dense de France avec 700 km de pistes cyclables. Les premiers aménagements cyclables ont été construits le long des cours d'eau et des grands axes routiers, en proche banlieue, offrant un accès au centre-ville en vélo. Toutefois, malgré la volonté de développer un réseau cyclable à l'échelle de la métropole, la plupart de ces aménagements n'ont pas vu le jour, en raison des réticences des hommes politiques locaux, conduisant à l'apparition de nombreuses discontinuités. Dans les années 2000, la Métropole a planifié un réseau vélo express à l'échelle métropolitaine, appelé "Vélostras"<sup>7</sup>. Strasbourg a également été la première à expérimenter le double-sens cyclable et la « vélo-rue »<sup>8</sup>, qui ont été ensuite généralisés dans la ville et introduits dans la législation nationale. De plus, la Métropole a lancé un « Code de

5Le rapport de fréquence représente la part du mode de transport selon le type de territoire rapportée à la part du mode de transport en France. Une valeur supérieure à 1 indique que le mode de transport est plus utilisé sur le type de territoire que la moyenne nationale. Une valeur inférieure à 1 signifie que le mode de transport est moins utilisé.

Source : Insee enquête annuelle de recensement 2017.

6CEREMA

7<https://www.strasbourg.eu/>

8<https://www.cc37.org/la-velorue-nouvel-amenagement-cyclable/>

la rue » en 2008, afin d'alléger la circulation et d'encourager les modes actifs. Outre les installations cyclables, Strasbourg a mis au point une série de mesures en faveur du vélo comprenant des parkings, notamment aux abords de la gare centrale et des autres pôles d'échanges, un service de location de vélos, une Maison de Vélo qui proposent des services d'information et de réparation, un programme de formation pour adultes et enfants, ainsi que des campagnes de sensibilisation, tels que le défi annuel «Au boulot à vélo» incitant les salariés strasbourgeois à se déplacer à vélo pendant une semaine.

Le succès du vélo à Strasbourg s'explique en premier lieu par la continuité d'une politique en faveur de ce mode, lancée en 1978 et jamais interrompue. Aucune autre agglomération française n'a mis en œuvre une politique aussi persistante et cohérente en faveur du vélo. Des circonstances favorables ont également joué un rôle : un relief presque plat, une densité importante qui réduit les distances à parcourir, des transports publics longtemps déficients.

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

## **2 - La place du vélo dans la ville : une tendance/orientation qui s'affirme dans les politiques**

### ***2.1 - Des politiques publiques et acteurs une problématique à différentes échelles pour encourager l'usage du vélo dans l'optique du développement durable***

#### *2.1.1 - Échelle nationale*

En raison des différentes décentralisations successives, l'État a toujours vu ses compétences réduites dans tous les domaines afin de donner plus de compétences aux collectivités territoriales. Concernant les collectivités territoriales, le Préfet joue un rôle de plus en plus minime. En effet, le représentant de l'État contrôle seulement l'ensemble des actes administratifs des collectivités territoriales afin que les documents d'urbanisme respectent la hiérarchie des normes et que les décisions soient conformes aux textes législatifs.

Avant la décentralisation et à la sortie de la Seconde Guerre mondiale, l'État s'est engagé dans une politique favorable à la voiture personnelle. Les marqueurs de cette politique sont complets et diversifiés. D'une part, l'État a nationalisé Renault, engendrant une production plus importante d'automobiles et un accès aux foyers modestes à l'automobile. D'autre part, l'État engage dès le début des années 1950 et met en service en 1967 la totalité de la première autoroute française radiale entre Lille et Paris. Lors du premier choc pétrolier en 1973, la France fait face à une pénurie. L'État, contraint de changer sa politique au tout-automobile, modifie le projet de train à grande vitesse, initialement conçu avec une turbine à gaz, pour en faire un train électrique. Dans ce contexte est mise en service en septembre 1981 la première ligne nouvelle entre Paris et Lyon. Au même moment, entre 1982 et 1986, la première étape de décentralisation est engagée et de nombreuses compétences sont transférées aux collectivités territoriales. Lors de la seconde étape de décentralisation, l'État est contraint de céder aux Conseils départementaux une grande partie du domaine routier national. De nos jours, l'État n'est donc directement compétent que du domaine routier national.

Dans l'historique de l'implication de l'État sur les mobilités à vélo, nous retrouvons tout d'abord la création du Schéma national des véloroutes le 15 décembre 1998. Celui-ci vise à promouvoir l'utilisation du vélo en tant que loisir et pour les déplacements quotidiens à travers plusieurs milliers de kilomètres de voies aménagées dans le territoire. Il est toutefois trop éloigné de nos préoccupations dans ce sujet car il ne concerne que très peu les actifs et le cadre urbain tout en ayant juste pour vocation de mettre des pistes à disposition.

Celui-ci est ensuite suivi de la création en 2006 d'une coordination interministérielle sur le développement et l'utilisation du vélo. Elle a pour rôle de jouer l'intermédiaire entre les revendications des collectifs d'usagers et les politiques et actions mises en place par l'État.

Suite à cela, huit ans passent avant que l'État ne mette au point un plan d'action plus centré sur les zones urbaines qui sera ensuite suivi d'un autre en 2018 et de mesures accompagnatrices.

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) est à la base des politiques menées pour un développement des mobilités cyclables en France. Il date de mars 2014 et présente plusieurs mesures regroupées en 6 grands axes afin de répondre à une demande : la création d'un plan national d'action afin que l'État puisse s'impliquer dans les autres formes de mobilité que la voiture et le train. Ce plan est donc censé accompagner et donner un nouveau souffle aux mesures déjà mises en place par des collectivités locales et des associations d'usagers. On retrouve ainsi les

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

axes suivants :

- développer l'intermodalité transports collectifs / modes actifs,
- partager l'espace public et sécuriser les modes actifs,
- valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo,
- prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social,
- développer les itinéraires de loisir et de tourisme à vélo,
- faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo.

Nous remarquons donc ici que le plan n'est spécialisé ni sur les actifs, ni sur les déplacements à vélo. Il vient en réalité toucher un peu à tout en prenant en compte les loisirs, le tourisme mais également la marche et les transports collectifs en général.

On peut toutefois noter un certain nombre de mesures qui sont à la base du re-développement de l'usage du vélo :

- facilitation de l'intermodalité en train avec un accord Etat - SNCF. Désormais, il doit y avoir plus de facilité pour l'utilisateur à prendre un billet et embarquer son vélo en voyage,
- création d'espaces de stationnement, dégagement de la chaussée (prendre un peu de place aux voitures) et circulation apaisée pour garantir plus de sécurité aux cyclistes,
- extension de l'indemnité kilométrique aux actifs à vélo pour les entreprises volontaires,
- mise en place de stationnements collectifs et sécurisés aux abords des habitations et entreprises,
- création de vélo-écoles pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Il est ainsi intéressant de noter que ces mesures viennent plus en tant que reconnaissance de l'existence des cyclistes que de réelle politique les mettant en avant. Le but ici est très basique : faire en sorte que les cyclistes soient plus reconnus sur la route et qu'ils aient un égal vis-à-vis des voitures. On sent cependant qu'ils restent toujours considérés comme minoritaires et que l'État n'est pas encore totalement engagé dans une politique prônant le vélo comme alternative d'avenir à la voiture. Bien que ces mesures et cet état d'esprit arrivent tardivement dans les textes français au regard des autres pays européens, il est tout de même important de souligner qu'ils sont à la base des futures améliorations en mobilités douces et ont posé un premier cadre d'opposition à la voiture individuelle.

Suite à ce plan tardif, l'État a souhaité enchaîner avec une politique plus impliquée, allant cette fois-ci dans le sens d'un véritable accompagnement et une mise en avant des mobilités cyclables.

Instauré le 14 septembre 2018, par le Gouvernement, le plan vélo a pour but de donner un nouvel élan à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens (et donc en grande partie pour les trajets domicile travail). Il va se baser sur quatre grands axes et propose vingt-cinq mesures pour donner un nouveau souffle aux mobilités cyclables, trop peu utilisées. L'objectif a été donné de passer de 3 % actuellement à 9 % d'ici à 2024 lors de la tenue des Jeux olympiques de Paris et ainsi de rattraper le retard accumulé vis-à-vis des autres pays européens.

Les quatre grands axes de travail choisis sont les suivants : la sécurité avec les aménagements urbains pour les cyclistes et la révision du code de la route, la sûreté pour mieux

s'armer contre les vols, la création d'un cadre incitatif pour aider les usagers à emboîter le pas et enfin le développement d'une culture des mobilités à vélo.

On mise ici sur plusieurs acteurs pour permettre la réalisation de ce plan : Il y a tout d'abord l'État qui impose ses directives et objectifs mais également les collectivités territoriales, les entreprises et les citoyens qui vont chacun jouer leur rôle dans le redéveloppement des mobilités cyclables. On a ainsi un jeu d'acteurs à différentes échelles qui va permettre d'aborder le sujet sur tous les fronts.

L'une des premières dimensions est d'ordre financier pour permettre aux petites et grandes villes de développer leurs infrastructures actuelles pour limiter au maximum les coupures d'axes cyclables. Cette dimension devra également être abordée dans n'importe quel nouveau projet urbain d'intérêt public et les plans d'urbanisme devront favoriser au mieux les sites propres. Notons toutefois que dans certains cas, des ruptures seront inévitables dans le cadre de bâtiments mal agencés ou encore d'ouvrages trop compliqués et/ou coûteux à modifier comme des ponts ou échangeurs autoroutiers.

En complément de ces mesures financières, nous allons également avoir des mesures portant sur les lois : une série de modifications du code de la route est prévue. Il va dans le premier élan donné avec les zones 30, les zones piétonnes et les rues en sens unique ouvertes aux deux sens pour les cyclistes. Nous allons ainsi voir apparaître des zones de double sens sur des axes à 50 km/h, des panneaux de priorisation de passage aux feux rouges ainsi que l'autorisation d'avoir des équipements corporels lumineux supplémentaires. Ce sont des mesures qui visent à la fois à développer l'usage du vélo mais également à renforcer la politique actuellement menée de chercher à retirer les automobiles des centres villes. En effet, ces mesures visent à prendre du terrain aux voitures, rendant leur usage plus contraignant mais également en réservant des espaces qui leur étaient autrefois destinés en aménageant par exemple des parkings vélos. Nous pouvons également critiquer ces mesures en avançant le fait que certains cyclistes n'ont pas attendu que l'État légifère sur le sujet pour se permettre certaines choses comme ne pas respecter les feux rouges ou encore embarquer des lumières supplémentaires non conformes aux réglementations. Le risque ici est qu'à terme un plus grand chaos règne en ville et que des tensions viennent à se créer facilement entre les différents types d'usagers concernant des incompréhensions du code de la route.

Une seconde dimension est le vol. Cette dimension s'oriente autour de deux grands axes : la prévention et le curatif. Nous allons en effet avoir toute une série de mesures visant à sécuriser les vélos des vols et faire en sorte qu'ils soient plus facilement retrouvés et identifiables s'ils le sont toujours. Ainsi, nous allons voir apparaître des numéros de châssis suivis, des GPS intégrés et autres moyens de localisation du matériel. L'action est également mise sur la question du stationnement. En effet, la lutte contre le vol passe en grande partie par la qualité et la sécurité du stationnement. Cependant, ce ne sont pas les points sur lesquels semblent se concentrer les mesures. Elles visent ici plutôt la quantité que la qualité en souhaitant implanter des centres de stationnement à proximité des pôles de connexion aux transports en commun comme des gares, mais en précisant bien "sécurisé ou non". Enfin, l'action va se cibler sur toute une partie normative pour le bâtiment, avec des spécifications pour le résidentiel et l'industriel, imposant un nombre de places de vélos par habitant ou salarié dans les bâtiments neufs mais également en modifiant des

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

bâtiments déjà existants.

Notons ici que les adaptations ne sont pas toujours très évidentes et que certains lieux publics ne se prêteront pas aux modifications souhaitées. Aussi, ces stationnements résolvent sans doute la question du vol de cadre et des composants principaux des vélos mais il n'en sera toujours rien concernant les accessoires tels que compteurs de vitesse, lampes etc facilement détachables dans les espaces les moins sécurisés et isolés des regards.

Le troisième volet du programme, qui est le cadre un incitatif pour les usagers, va ici s'appuyer essentiellement sur les entreprises et cibler les actifs pour leurs trajets domicile-travail. Il est constitué d'une série d'aides financières comprenant indemnité kilométriques et exonération d'impôts pour encourager les employeurs à faire venir leurs salariés en vélo plutôt qu'en voiture. On va par exemple y retrouver des réductions de prix pour l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique par des particuliers sous l'impulsion d'aides par l'employeur. Il existe également un onglet permettant aux employeurs des réductions d'impôts à partir d'un certain nombre de vélos mis à la disposition des salariés.

Le seul point "négatif" de ces mesures est que ce ne sont pour l'instant que des incitations financières. Certes le dispositif fonctionne mais il pourrait sans doute l'être encore plus si les entreprises avaient un quota minimum obligatoire de salariés à vélos à respecter dans la mesure du possible.

Dans cette dernière partie, concernant la culture vélo, l'État a choisi de cibler ses principales mesures sur l'éducation et souhaite donc s'adresser aux enfants et adolescents. Il a donc été décidé de renforcer la place du vélo à l'école (pour les trajets quotidiens et dans la pratique sportive scolaire) afin de normaliser ce moyen de transport pour la nouvelle génération. Du côté de la génération des actifs actuels, on sent que les mesures sont moins impactantes et que ce ne sont pas celles qui vont être mises le plus en avant. On retrouve par exemple la promotion de l'activité physique régulière qui va essayer de mieux mettre en avant la place du vélo.

Pour résumer, le Plan Vélo s'appuie sur des actions essentielles, à la base d'une possible généralisation de l'usage du vélo. Initié en 2018 et ayant pour but de se conclure en 2024, on constate à l'heure actuelle nombre d'évolutions effectivement réalisées. La pratique du vélo commence à se démocratiser mais elle reste quasi exclusive aux centres urbains. Avec (chiffre actuel et part de vélo dans les déplacements en 2021 - 2022), la dynamique semble bonne pour atteindre les objectifs de 2024. Aussi, certaines mesures doivent encore être réalisées pour arriver au bout de ce programme qui nous l'espérons va se poursuivre avec un second pour aller encore plus loin dans le domaine.

Enfin, l'État poursuit ses plans en complétant certaines dimensions. C'est le cas avec le challenge national Mai à vélo.

Inauguré au mois de mai 2021, ce challenge national en est aujourd'hui à sa deuxième édition. Il a été initié par le gouvernement et se complète au quatrième volet du Plan Vélo qui est celui de la culture vélo. Ainsi, l'usage de mobilités douces est fortement encouragé sur tout le territoire du 1er au 31 mai, à l'instar du mois sans tabac par exemple. Ce challenge a donc un mot

d'ordre : privilégier au maximum le vélo pour les trajets quotidiens plutôt que d'autres modes de transport plus polluants. Il va également s'accompagner de divers événements autour de l'univers cyclable : balades, initiations, ventes, fêtes etc. Nous avons par exemple un événement sur un parcours de 45 km, retraçant la future étape du Tour de France 2022 ou encore un challenge consistant à se rendre de commerces partenaires en commerces partenaires en vélo.

L'approche doit être la plus ludique possible car elle ne vise plus uniquement les actifs mais bien les publics de tout âge et semble-t-il, plus particulièrement les familles. Toutes les informations sur les événements proposés sont disponibles sur un site internet spécialement créé pour l'occasion : Mai à vélo.

### *2.1.2 - Échelle régionale et départementale*

A l'échelle régionale, les deux principaux acteurs publics sont le Conseil régional et les Conseils départementaux. Chacun d'entre eux a vu ses compétences évoluer à travers le temps. Tout d'abord, respectivement en 1984 et 1986, les Conseils départements et Conseils régionaux prennent place dans la vie publique avec un président à la tête de l'exécutif pour chacun d'entre eux. Elles bénéficient de l'autonomie financière : elles sont donc libres de définir le taux d'imposition. Initialement, dès 1984, lors de la première étape de décentralisation, les départements sont compétents sur les transports interurbains et scolaires et les régions n'ont aucune compétence remarquable dans le champ de compétence des mobilités à l'exception des contrats de plan Etat-Région et des schémas régionaux de transports.

Dès 2002, lors de la seconde étape de décentralisation, les collectivités départementales et régionales obtiennent de nouvelles compétences. Après une expérimentation de régionalisation du transport express régional dans six régions françaises, dont la Région Nord-Pas-de-Calais entre 1997 et 2001, l'ensemble des régions obtient cette compétence dès 2002 et définissent donc le règlement d'utilisation et d'exploitation, les horaires et modalités d'exploitation sur les lignes régionales, le cahier des charges pour l'achat des rames TER mais devront attendre 2016 pour être libre de définir la tarification. Cet enjeu leur permet ou non de mettre un train ou un autocar sur une ligne mais aussi d'autoriser le vélo à bord de chacun des véhicules. Jusqu'au 31 décembre 2005, seule la Direction départementale de l'Équipement, service déconcentré du Ministère de l'Équipement, est compétente sur l'ensemble des routes départementales et nationales. Le lendemain, les départements prennent cette compétence. Au sein de cet enjeu, les départements deviennent libres d'équiper de trottoirs ou de pistes cyclables une partie du réseau routier départemental.

Enfin, en 2017, lors de la troisième étape de décentralisation, les transports interurbains et scolaires sont transférés à la Région et le SRADDT devient le SRADDET. Le Département voit encore plus ses compétences se réduire lorsque les routes départementales sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille sont transférées à cette dernière.

On peut donc comprendre que la Région est aujourd'hui un acteur de premier plan dans le jeu de l'intermodalité. En effet, si elle a toujours détenu la politique de transport régional, elle est devenue compétente sur les transports interurbains et scolaires. Avec l'Union Européenne, les autres collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale, elle construit et entretient aussi un réseau de véloroutes et voies vertes. Elle tient donc un rôle fort surtout en ce qui concerne l'intermodalité. A l'inverse, le Département, qui a vu ses compétences réduites lors de la troisième étape de décentralisation, est donc, malgré sa participation par le

## Se rendre au travail à Lille à vélo

passé, aujourd'hui exclu du rôle qu'il joue dans la pratique du vélo à Lille. *Tout de même, cela n'empêche pas un cycliste d'emprunter une route départementale pour se rendre au travail à Lille s'il vit en dehors de la Métropole Européenne de Lille.*

Le rôle de la Région dans l'intermodalité est majeur. Parmi l'ensemble des transports collectifs sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, le tramway de Lille-Roubaix-Tourcoing et le transport express régional par train, autocar ou transport à la demande sont les seuls modes de déplacements accessibles à vélo. En fait, le TER est lui-même issu de la Région Nord-Pas de Calais (Annexe n°4). L'Etablissement public régional Nord-Pas-de-Calais, fondé en 1972, a conventionné en 1972 avec la SNCF le "Transport collectif régional" qui correspond à une offre de trains omnibus pour des dessertes locales. En effet, par ces différents schémas régionaux de transports, la Région Nord-Pas de Calais a toujours eu pour objectif de favoriser les déplacements en train. Toutefois, l'origine et la destination des usagers ne se trouvent pas systématiquement près d'une gare. En outre, en 2002, environ la moitié des usagers du TER Nord-Pas de Calais étaient âgés de moins de vingt-cinq ans, principalement des étudiants effectuant un aller-retour quotidien, et sont donc susceptibles de ne pas avoir de véhicule personnel.

Comme indiqué dans le schéma régional des transports adopté en 2006, si le transport express régional est l'armature des transports collectifs dans toute la région, elle ne complète qu'une chaîne de déplacement où s'inscrit le piéton, le cycliste, les modes des transports collectifs urbains et interurbains et la voiture individuelle. La Région fut donc toujours consciente de l'importance de l'intermodalité qu'elle peut influencer avec les réseaux des autorités organisatrices de mobilité, les usagers du vélo et de l'automobile. En 1997, une expérimentation menée dans six régions dont la région Nord-Pas de Calais a permis à cette dernière de tenter de nouvelles expériences dont certaines en lien avec le vélo et le train. A la fin des années 1990, elle commande des trains avec une plus grande capacité pour les vélos.

*Figure 14 : Abris à vélos sécurisé (TER Hauts-de-France) de la gare de Templeuve, DJAKNOUN Oussama, 27 septembre 2020*



*Figure 13 : Vélo accroché dans un train TER (Z 26500) à destination de Calais-Ville stationnant en Gare de Lille-Flandres, VAN KALCK Salomé, 20 mai 2022*



Outre le transport de vélos, elle encourage le stationnement de vélos en gare en aménageant des arceaux à vélos dans soixante-et-onze points d'arrêts et gares entre 1994 et 2001. Elle a depuis développé des abris à vélos sécurisés. Le stationnement et le transport de vélos à bord de trains classiques ont donc été très favorisés par les politiques régionales.

Tout de même, le 28 mai 2000, le train express régional à grande vitesse, un train à grande vitesse en service Grandes Lignes autorisant le voyageur munis d'un titre de transport régional ou un train grande vitesse financé par la Région, est mis en service des gares de Lille-Europe à Dunkerque, Calais-Ville et Fréthun et Boulogne-Ville. Cette volonté d'intermodalité n'étant pas prise en compte, outre le supplément à payer pour voyager à grande vitesse, le TERGV

n'autorise pas les vélos non-pliés ou non-démontés. Ainsi, l'un des avantages du TERGV (la vitesse) se nuance avec un inconvénient sévère (l'interdiction des vélos non-pliés ou non-démontés) pour les cyclistes pratiquant l'intermodalité.

De nos jours, la Région continue à améliorer les gares. En effet, comme précisé par de nombreuses associations d'usagers de transports, en région Hauts-de-France, de nombreuses gares sont encore à rénover. En effet, malgré les premières rénovations effectuées entre 1997 et 2001, de nombreuses gares sont inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Pour les vélos, en cas d'affluence, les escaliers sont difficiles d'accès. En effet, les escaliers ne disposent que d'un rail à vélos. En région Hauts-de-France, nous trouvons plusieurs types de gares :

- Les gares avec traversée des voies par le public (Annexe n°5) : l'utilisateur traverse les voies avec son vélo et de nouveaux aménagements ne sont pas nécessaires. C'est par exemple le cas de la gare de Dunkerque,
- Les gares avec un passage souterrain et un passage à niveau (Annexe n°6) : l'utilisateur peut utiliser le passage souterrain avec le rail à vélo mais, si cela est impossible ou s'il ne le souhaite pas, il peut emprunter le passage à niveau. Dans tous les cas, il devra anticiper l'achat et la validation de son titre de transport et éventuellement, si cela est nécessaire, se déplacer au quai de départ. La gare de Bergues s'illustre comme un exemple,
- Les gares avec des escaliers (Annexe n°7) ou une passerelle comme accès aux quais : l'utilisateur à vélo est contraint d'utiliser un passage souterrain ou une passerelle. En cas d'affluence, il est extrêmement difficile de traverser à vélo un passage souterrain ou une passerelle. Comme exemple, la gare d'Armentières s'illustre comme la plus difficile. Gare située sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille et donc accessible avec un titre de transport ilevia, elle permet de relier Lille en dix-sept minutes tandis que le bus et le métro en nécessitent une heure. En heure de pointe, elle est donc très fréquentée et l'accès à vélo y semble impossible. En parallèle, la gare de Bully-Grenay présente une passerelle,
- Les gares avec escaliers et plans inclinés (Annexe n°8) : plutôt rares dans la région Hauts-de-France, il s'agit généralement de gares qui se trouvent sous un pont. De part et d'autre du pont se trouve un escalier et un plan incliné. Ces gares sont faciles d'accès pour les vélos et très appréciées par les usagers de la bicyclette avec les gares avec traversée des voies par le public. La gare de Mont-de-Terre en est un exemple,
- Les gares avec passage souterrain et ascenseurs : l'utilisateur à vélo emprunte l'ascenseur, traverse le passage souterrain jusqu'à son quai et reprend un ascenseur. Utiles lorsqu'elles sont très fréquentées, ces gares se trouvent par exemple à Arras, Douai ou Lens,
- Le cas des gares de Lille-Europe et Calais-Fréthun permet à l'utilisateur dans le hall d'emprunter un ascenseur pour arriver directement à l'un des deux quais. Ces gares, ouvertes avec LGV Nord-Europe en mai 1994, sont les plus accessibles de la région Hauts-de-France. Tout de même, desservis uniquement par des TGV et TERGV, les vélos non-pliés et non-démontés sont interdits. Ce modèle de gare est typique des grandes gares belges (Bruxelles-Midi), allemandes (Cologne, Brême, Wurtzbourg).

Ainsi, en région Hauts-de-France, l'intermodalité entre le vélo et le train est plus ou moins favorable selon le type de gare. Plus la gare sera accessible, plus les usagers seront facilités à l'emprunter. Selon monsieur G. LAURENT, président de l'Union des Voyageurs du Nord, le meilleur accès aux quais est un accès par un plan incliné. En fait, si l'ascenseur semble lui aussi efficace, il peut être trop petit ou tomber en panne.

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

L'accessibilité ne se limite pas aux gares. Les trains doivent aussi être accessibles. À l'exception des lignes Lille - Tourcoing - Courtrai et Lille - Tournai, desservis par des trains SNCB à marche haute et sans accroche-vélos, l'ensemble des trains de la Région Hauts-de-France sont accessibles à vélo.

Outre l'intermodalité, la Région participe aussi à la construction de véloroutes et voies vertes. Les voies vertes et véloroutes ont généralement une vocation touristique mais cela n'interdit en rien de se rendre au travail à vélo par ces voies de communication. Elles sont généralement situées sur d'anciennes emprises de voies ferrées ou des chemins de halage. La mise en place de véloroutes et voies routes rendent certaines communes plus accessibles à des gares et favorisent donc le vélo sur de courtes distances. Selon le schéma régional de transports adopté par la Région Nord-Pas de Calais en 2006, notons quand même que la Région n'a pas le pouvoir de construire et d'entretenir les voies vertes car elles sont de la compétence des Départements et des structures intercommunales mais la Région au financement. La Région Nord-Pas de Calais a déjà identifié deux véloroutes traversant la Communauté urbaine de Lille. Dans les contrats de plans Etat-Région, la Région Nord-Pas de Calais, devenue la Région Hauts-de-France, y inscrit des toujours des véloroutes et voies et participe au réseau européen EuroVelo porté par la Fédération européenne des cyclistes.

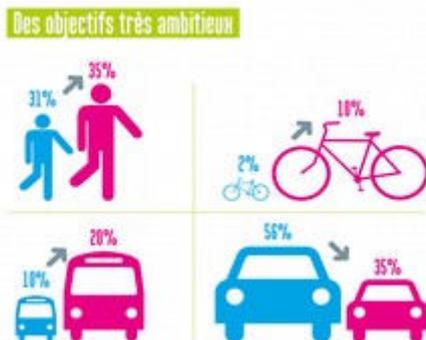
### *2.1.3 - Échelle locale*

A l'échelle locale, depuis la Révolution française, l'acteur public primaire en France est la commune. Elle a été seule compétente sur sa propre voirie. Toutefois, la loi n° 66-1069 du 31 décembre 1966 fonde quatre communautés urbaines, un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, à Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg. Certaines compétences des communes membres sont transférées volontairement ou par contrainte comme la voirie et la signalisation ou les transports publics de personnes à la communauté urbaine. Le 30 décembre 1996, la loi n°96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle des énergies oblige les agglomérations de plus de cent-milles habitants à élaborer dans un délai de deux ans un Plan de déplacements urbain, document créé par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs, qui a pour objectif de développer des moyens de déplacements économes et moins polluants, y compris le vélo et la marche à pied et d'aménager et exploiter un réseau de voirie aggloméré afin de rendre efficace son usage, principalement en créant des sites propre à chaque mode de déplacement. En outre, hormis pour les voies rapides dont les autoroutes, selon l'article 20 de la loi sur l'air, à partir du 1er janvier 1998, les voirie rénovées ou nouvellement réalisées doivent comporter des itinéraires cyclables : pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants selon les contraintes de circulation. En 2014, la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles remanie le statut des métropoles et les EPCI de plus de quatre-cent-mille habitants deviennent des métropoles. Lille Métropole Communauté Urbaine devient la Métropole Européenne de Lille le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

À cette échelle, plusieurs dispositifs ont été développés pour encourager la pratique du vélo. Les politiques cherchent à viser un rééquilibrage des modes de transport, en effet le SCoT a pour objectif d'augmenter la part du vélo dans les déplacements quotidiens à 8 % contre 2 % selon

l'enquête ménages déplacements de 2006. Cependant, il faut souligner le fait que l'EMD de 2016<sup>9</sup> indique que le vélo correspond à 1,5 % de la part modale, avec un peu plus de soixante-et-un-mille (61 000) déplacements par jour. Il est possible de distinguer les dispositifs mis en place par la Métropole Européenne de Lille et les dispositifs des communes. Parmi ces dispositifs, citons les aides financières, la mise en place du service V'Lille ou encore les différents challenges : tous participent à cette volonté d'encourager la pratique du vélo pour les trajets quotidiens. Par conséquent, nous étudierons quelles sont les politiques mises en place par la MEL et celles des communes, puis nous tenterons de comprendre leurs impacts.

Figure 15 : Objectifs du PDU 2010-2020  
Source : MEL



Alors que la tendance de la part modale du vélo ne semble pas augmenter entre 2006 et 2016, dès le début des années 2000, le Plan de déplacements urbains de Lille Métropole Communauté Urbaine cherche à encourager l'usage du vélo. Les objectifs du PDU, comme soulignés, sont très ambitieux puisque le PDU vise cette fois-ci à augmenter la part du vélo à 10 %, alors que le SCoT vise 8 % en 2017.

Pour répondre à ces objectifs, le PDU désigne six (6) axes à suivre sur dix (10) ans pour atteindre ces objectifs :

- 1) Ville intense et mobilité
- 2) Réseaux de transports collectifs
- 3) Partage de la rue et modes alternatifs
- 4) Transport de marchandises
- 5) Environnement, santé et sécurité des personnes
- 6) Mise en œuvre, suivi et évaluation

Plusieurs moyens sont mis en place pour répondre à la volonté de rendre accessible les territoires en favorisant les modes de déplacements les moins polluants, plusieurs moyens sont mis en place, citons :

- La volonté de faciliter l'intermodalité,
- Le renforcement de l'offre du métro,
- L'aménagement d'une métropole cyclable exemplaire.

La tendance des moyens mis en place renforce le projet ambitieux du PDU. Bien que ceux cités permettent de lutter contre la prédominance de la voiture, le PDU vise entre autres le partage de la voirie pour faciliter les mobilités actives.

Aussi, le PDU insiste sur la nécessité d'un "partage de la rue favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture : les transports collectifs, le vélo, la marche" (PDU, 2010,

<sup>9</sup>[https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404\\_rapport\\_final\\_ED2016\\_light.pdf](https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404_rapport_final_ED2016_light.pdf)

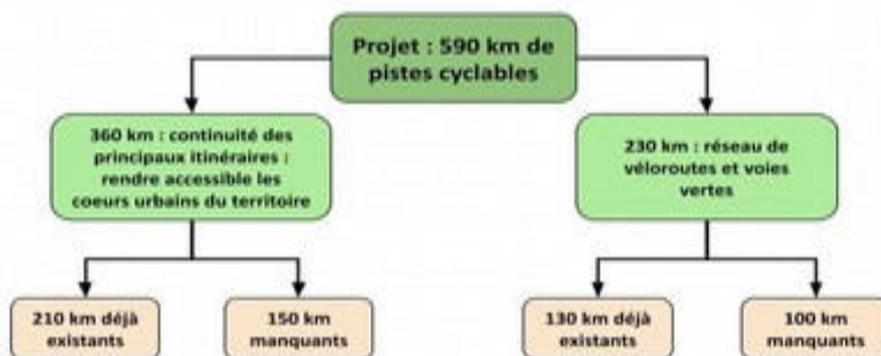
page 13)<sup>10</sup>

De ce fait, apparaît clairement la volonté de la MEL de rendre la ville davantage cyclable. Pour développer le partage de la voirie plusieurs moyens sont mis en place, citons les “zones 30”. Ce sont des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h puisque la rue y est pensée comme “un lieu de vie”<sup>11</sup> (PDU, état des lieux 2017 page 43). Cette limitation de vitesse a pour but de protéger les personnes vulnérables : piétons, cyclistes. Ce dispositif se développe de plus en plus puisque l’objectif est de développer six-cents (600) kilomètres de voies en zone 30 pour 2020. Le partage de la voirie de façon équitable permet aussi de renforcer la volonté de rendre la ville cyclable. En effet, tous les aménagements d’espace public devront intégrer le partage équitable de l’espace de la façon suivante :

- 50 % au maximum dédié à l’automobile (circulation/stationnement),
- 50 % au minimum pour les autres modes de déplacements ou encore à la végétalisation des abords.

Concernant la voirie cyclable, on compte environ six-cent-soixante-deux (662) kilomètres sur l’ensemble du territoire métropolitain. Dans l’optique de la transition écologique, la MEL envisage dans son PDU la création d’un réseau cyclable principal de cinq-cent-quatre-vingt-dix (590) kilomètres de la façon suivante :

Figure 16 : Réalisation de pistes cyclables  
Source : PDU 2010-2020, objectifs et actions, MEL  
Réalisation : Ludivine Dufour



De plus, pour répondre aux enjeux du développement durable et encourager l’usage du vélo, la MEL a mis en service le service de vélo en libre-service V’Lille en 2011. Les V’Lille sont des vélos en libre-service (VLS). Ce service permet une restitution et une délivrance rapide d’un vélo prêté à l’usager. Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, ce service compte deux-mille-deux-cents (2200) vélos qui se répartissent sur deux-cent-vingt-trois (223) stations. Le service est payant : l’usager paye un abonnement d’une durée variable afin d’accéder au service puis un crédit-temps en fonction de la durée d’utilisation du vélo emprunté. Présente généralement à proximité d’arrêts d’autobus, de stations de tramway, de stations de métro ou de gares, le V’Lille s’intègre aussi comme un outil

<sup>10</sup><https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-03/PDU%202010-2020%20Les%20objectifs%20et%20les%20actions.pdf> P13

<sup>11</sup>[https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-02/PDU2010-2020\\_etatdeslieux.pdf](https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-02/PDU2010-2020_etatdeslieux.pdf) P 43

favorisant l'intermodalité. En effet, l'utilisateur n'est qu'un emprunteur. Il n'est donc pas contraint de supporter le coût d'achat d'un vélo.

Figure 17 : Vélos en libre-service en stationnement à la station de V'Lille Victoire, DJAKNOUN Oussama, 6 mai 2022

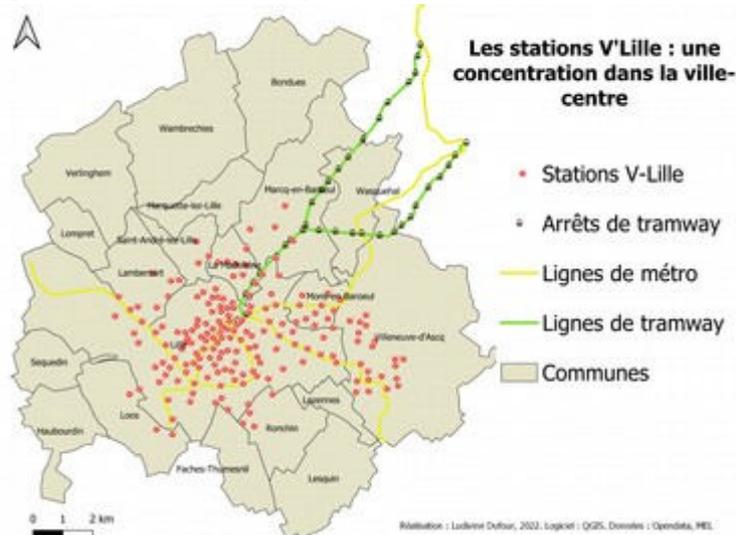


Les stations V'Lille sont implantées à des lieux stratégiques comme la gare Lille-Flandres par exemple, qui est le principal pôle d'échanges multimodal de Lille. Vu la morphologie de la Métropole Européenne de Lille, le territoire se divise en deux agglomérations : l'agglomération de Lille, comprenant principalement Lille et Villeneuve-d'Ascq, et l'agglomération de Roubaix-Tourcoing, comprenant principalement Roubaix, Tourcoing et Wattrelos. Le V'Lille se divise donc en deux poches. Chaque agglomération dispose d'une poche de V'Lille.

Afin d'assurer un vélo et une place libre à l'utilisateur, l'exploitant du V'Lille intervient afin de recharger en vélo ou vider certaines stations V'Lille. Autrement, le V'Lille ne

saurait être attractif : les usagers pourraient faire face à une absence de vélos ou, à l'inverse, à une absence de places. Cela engendrerait, dans le premier cas, une perte de temps car l'utilisateur doit rechercher une station disposant et, dans le second cas, une perte financière pour l'utilisateur car la recherche d'une station V'Lille engendre une perte de temps alors que l'utilisation du V'Lille sur base sur un crédit-temps.

Figure 18 : Les stations V'Lille : une forte concentration dans la ville-centre



La carte ci-dessus montre une concentration des stations V'Lille dans le centre (Lille). On peut mettre en lumière le fait que plusieurs stations V'Lille se trouvent sur les lignes de stations de métro, citons Porte-des-Postes dans le Sud. De plus, plusieurs stations sont aussi implantées le long des arrêts de tramway : comme les stations Romarin ou Botanique à proximité immédiate de Lille-Flandres.

Ce service apparaît comme pratique et rapide : le VLS permet de se déplacer plus rapidement qu'à pied. De plus, l'utilisation est simple et le coût est moindre : un euro et soixante-quinze centimes (1,75 €) pour une durée de vingt-quatre heures.

## Se rendre au travail à Lille à vélo

Outre le V'Lille, le vélo en libre-service de la Métropole Européenne de Lille, l'intermodalité est un thème assez récent pour la Métropole Européenne de Lille et son prédécesseur, la Communauté urbaine de Lille. A ce jour, le tramway Lille-Roubaix-Tourcoing est le seul mode de déplacement où les vélos sont autorisés. Tout de même, il ne s'agissait pas d'une volonté de la Communauté urbaine. En effet, l'intermodalité entre le vélo et le tramway n'a été autorisée que par arrêté préfectoral en date du 23 décembre 2003. Depuis, selon le règlement d'utilisation du tramway de Lille-Roubaix-Tourcoing, tout en sachant qu'un vélo seulement est autorisé par extrémité de rame, les usagers-cyclistes doivent mettre le pied à terre et se rendre à une des extrémités du quai. Le vélo non-plié reste encore interdit sur le réseau d'autobus urbains et périurbains et le réseau de métro. Il est interdit sur l'ensemble du réseau de transports, y compris le tramway de Lille-Roubaix-Tourcoing, aux heures de pointe le matin de sept heures à heures et le soir de neuf heures à dix-neuf heures.

Malgré cette interdiction, de nombreux pôles d'échanges multimodaux, stations de métro, stations de tramway et gares sont situés à proximité de Vélopoles. Les Vélopoles sont des garages à vélos, accessibles avec la carte Pass Pass, qui sont automatiques ou surveillés par un gardien. Ce service, déployé à l'arrêt de tramway de Tourcoing Centre en 2003 puis lourdement développé en 2008, devenu complémentaire au V'Lille, permet aux usagers de stationner leurs vélos personnels. Actuellement, il y a vingt-huit garages à vélos. Par rapport aux abris-vélos, ils ont l'avantage d'être accessibles uniquement aux usagers inscrits avec une carte Pass Pass, d'être sécurisés par une porte, d'être à l'abri des intempéries, d'être vidéo-surveillés et d'être équipés d'un compresseur d'air afin de permettre à l'utilisateur de gonfler les pneus de son vélo en cas de besoin.

Figure 19 : Vélopole du Croisé-Laroche, DJAKNOUN Oussama, 6 mai 2022



Enfin, en lien avec le service de vélos en libre-service V'Lille et les garages à vélos Vélopole, un service de vélos en location longue durée a existé. Tout de même, lors du renouvellement de la concession du service public des transports urbains de personnes de la Métropole Européenne de Lille en 2018 et face au manque de popularité du vélo en location longue durée, la Métropole Européenne de Lille a choisi de cesser ce service. En effet, comme le montre l'exemple de la Communauté de Communes de Flandres Intérieure, le vélo en location longue durée est plutôt adapté pour les territoires ruraux ne disposant ni de vélos en libre-service ni de transports collectifs efficaces. Le vélo en libre-service est donc devenu un outil idéal, économique et facilement accessible pour se déplacer en milieu rural et garer son vélo en location longue durée à un abri ou garage à vélos en gare et, pour certains usagers, rejoindre Lille par train, utiliser un vélo en libre-service lors de l'arrivée à Lille.

Enfin, la MEL tente d'encourager l'usage du vélo en rendant sa pratique amusante. Le PDU 2010-2020 insiste sur la nécessité de renforcer la communication pour faire évoluer l'image du vélo. Bien que ce dernier soit vu comme un mode de transport dangereux et de loisirs (Enquête mobilité déplacements, 2006, LMCU), il connaît, comme évoqué précédemment, une réappropriation par la population. La participation de la MEL au challenge "mai à vélo" évoqué plus tôt a pour but de recréer un engouement autour de la pratique du vélo à l'échelle

métropolitaine. Par ailleurs, la MEL a terminé deuxième dans la catégorie “collectivité de plus de 300 000 habitants” lors du dernier challenge derrière le département du Nord : insistons aussi sur le fait que dans le classement des collectivités de moins de 30 000 habitants, les 26 premières sont des communes de la MEL (La Madeleine, Lambersart et Hellemmes sur le podium).

Par conséquent, les politiques mises en place à l’échelle métropolitaine semblent davantage avoir pour but de promouvoir l’usage du vélo, alors que les politiques locales facilitent son achat.

En effet, certaines communes disposent d’une enveloppe réservée pour aider les ménages à l’achat d’un vélo.

Le tableau ci-dessous permet de distinguer quelques aides possibles dans notre périmètre :

| Commune      | Titre   | Montant  | Pour qui ?                | Critères  |
|--------------|---|--|---------------------------|---|
| Lille        | Aide pour mise en place de stationnement vélo dans l’habitat privé ou collectif | 30 % des travaux : 120€ par place de stationnement (local déjà existant)<br>30% des travaux : 180€ pour la création d’un local ex-nihilo                               | bailleurs/ copropriétés   | 5 places minimum  |
| Lomme        | Prime à l’achat de Vélo 2   | 50% du prix : 150€ neuf ou occasion<br>20% du prix : 100€ pour VAE neuf ou occasion<br>100% du prix : 200€ pour foyers ayant le RSA ou la “carte à mobilité inclusion” | habitants de Lomme        | hors achat en ligne<br>personne majeure   |
| La Madeleine | “aide à l’achat vélo”<br>“aide à l’achat accessoires”                           | 25% du prix :<br>- 150€ vélos neufs ou occasions<br>- 250€ pour VAE accessoires :<br>- remorque : 50€<br>- casque 20€ [...]  | habitants de la Madeleine | 1 aide/foyer par période de 3 ans.  |
| Ronchin      | aide à l’achat de vélo  | 25% du prix :<br>150€ vélos classiques<br>300€ VAE ou cargo  | habitants de Ronchin      | utiliser le vélo pour les déplacements quotidiens<br>Participer à une réunion sur la Mobilité Active organisée par la commune<br>vélos équipés d’un système d’éclairage homologué<br>1 aide/foyer |

*Source : réalisation personnelle grâce aux données disponibles sur le site de l’ADAV - aides financières <sup>12</sup>*

Ce tableau récapitulatif permet de distinguer les différentes aides proposées par les communes. La plupart facilitent l’achat d’un vélo sous certaines conditions. Il est important de souligner que la ville de Lille ne propose pas d’aides financières aux ménages, mais aident les bailleurs à installer un local vélo, toujours selon certaines conditions. Rappelons que la création d’un local vélo dans les parties communes est obligatoire depuis 2010 avec la loi Engagement National pour l’Environnement (ENE). Toutefois, les aides proposées par les communes ne sont pas toujours bien communiquées aux habitants.

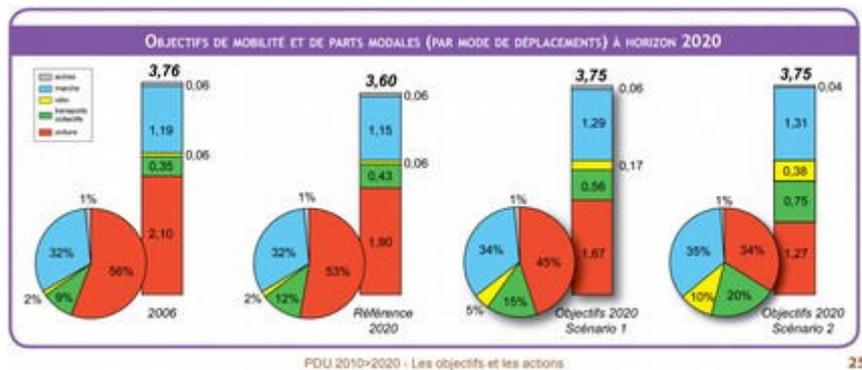
En outre, la Ville de Lille fournit des box à vélos à ses habitants sur demande (Annexe n°9).

Il est donc possible de distinguer les dispositifs mis en place par la MEL et ceux des communes : la première semble encourager la pratique du vélo alors que la seconde facilite son achat.

<sup>12</sup><https://droitauvelo.org/-Aides-financieres->

Cependant, il est important de souligner plusieurs choses. Malgré les dispositifs mis en place par la MEL et les communes, la part du vélo n'augmente pas : elle était de 1,5 % en 2006 contre 1,6 % en 2016, on note aussi une progression de l'automobile de 1,5 %, alors que les différentes mesures du PDU tentent de se mettre en place : 43,3 % contre 41,8 % en 2006. Bien qu'il faille rappeler le fait que ces politiques sont très récentes : 2010 pour le PDU, 2017 pour l'approbation du SCoT, nous n'avons donc pas assez de recul quant à leur efficacité. Soulignons tout de même que le service V'Lille a porté ses fruits : environ douze-mille (12 000) abonnés en 2021. Toutefois, ce service n'étant disponible que dans les communes à proximité immédiate de la ville-centre, se crée donc un écart entre les communes les plus proches de Lille et les plus éloignées : malgré les politiques similaires, le vélo pour tout type de déplacement est très souvent plus utilisé à Lille et parfois dans sa banlieue proche que dans les communes en périphérie. Cette idée est soulignée par Cyprien Richer Mathieu Rabaud dans leur article intitulé *Mobilités actives au centre, voiture en périphérie : un modèle de mobilité inéluctable pour la métropole de Lille ?*<sup>13</sup> Les auteurs soulignent l'écart d'usage de la voiture en périphérie et au centre-ville : les politiques semblent vouloir protéger le centre-ville de la voiture en même temps qu'elle ne facilite pas les autres modes de transport dans les communes environnantes. Les auteurs insistent sur ce décalage en écrivant : "la ville de Lille et le reste de la MEL parlent de moins en moins le même langage en termes de mobilité..."

Figure 20 : Objectifs, PDU 2010-2020, Lille Métropole Communauté urbaine



En conséquence, nous pouvons dire que les politiques de Lille semblent afficher des objectifs très ambitieux, alors que l'enquête ménages déplacements de 2016 montrent que la tendance s'oppose aux objectifs affichés. De ce fait, se crée un décalage entre les objectifs des politiques et la réalité.

## 2.2 - D'autres acteurs, individuels et privés, au coeur même de l'utilisation du vélo

### 2.2.1 - L'acteur primaire du vélo : le cycliste

Les usagers sont les acteurs de base des politiques pour le développement du vélo car ce sont eux qui pratiquent et qui expérimentent les aménagements cyclables sur le terrain. Ils portent donc la demande principale concernant l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Bien qu'ils soient souvent regroupés en collectifs ou associations, les cyclistes pèsent un poids dans la décision publique, ont une certaine influence et portent des

<sup>13</sup><https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02271843/document>

revendications exigeantes dans l'optique de voir leurs déplacements facilités et sécurisés. Au vu du développement massif du marché du vélo ces dernières années, avec des ventes ayant doublé en mai et en juin 2020 par rapport à l'année précédente (fédération Union sport et cycle), on peut se douter d'un nombre important d'individus ayant des revendications à défendre.

Nous chercherons donc à comprendre le rôle du cycliste dans l'utilisation du vélo, les grandes tendances de son comportement sur la route et surtout la façon dont il peut exprimer sa place dans l'espace urbain.

L'expérience d'un espace plus ou moins cyclable place les usagers du vélo comme des acteurs phares, des expérimentateurs qui sont assez logiquement les premiers concernés par la question. Il est intéressant de connaître la demande individuelle de ces cyclistes, demande que nous développerons grâce à notre enquête sur le territoire lillois. Néanmoins, des études existent et montrent quelles sont les grandes revendications de cet acteur.

L'enquête déplacements 2016 de la MEL nous enseigne quant à la demande des usagers du vélo et rend compte des principales revendications de l'acteur cycliste : davantage de sensibilisation concernant la sécurité, une lutte contre la vulnérabilité des cyclistes face aux automobiles. Les aménagements sont également au cœur des revendications. Les pistes cyclables discontinues, mal entretenues et où des voitures stationnent sont les principaux points que les usagers du vélo souhaitent voir améliorés. Pour finir, les usagers ont également des conflits avec les piétons, et les diverses pollutions causées par l'automobile.

Au-delà de la sécurité, les cyclistes revendiquent un droit de pratique de l'espace public, un droit de se déplacer au même titre que les autres modes de transports. Ce droit nécessite la mise en place d'aménagements et de réglementations allant dans le sens du cycliste. C'est en ce sens que le cycliste peut faire entendre ses demandes pour espérer être écouté.

Pour cela, les cyclistes s'organisent, militent et se rassemblent pour faire entendre leur voix et avoir un poids dans la décision. La première action des cyclistes est la communication, notamment sur les réseaux sociaux, pour revendiquer leur droit au vélo. Sur le réseau social Twitter, l'hashtag « *This Machine Fight Climate Change* » dénonce l'absence de discussions autour du vélo lors de la COP 26 à Glasgow, alors que celui-ci a le potentiel de favoriser la transition énergétique. Il s'agit d'exprimer un message massivement pour critiquer l'inaction des dirigeants.

L'acteur cycliste est aussi caractérisé par son aspect communautaire, comme le montre l'existence d'un grand nombre de groupes Facebook, par exemple le groupe « Cyclistes à Lille » où l'on peut lire dans sa présentation un ensemble de revendications, accompagnées de la phrase suivante : « Ces revendications ne sont pas le fait d'une association ou d'un collectif, mais bien de particuliers cyclistes du quotidien ». Cela se fait aussi par des événements, des espaces de lien social tels que les cafés-vélos ou les maisons du vélo, où les usagers peuvent se rencontrer et partager leurs expériences. Par exemple, des lieux tels que l'atelier Les Mains dans le Guidon dans le quartier de Wazemmes et à Saint-Maurice à Lille permettent aux cyclistes de se rencontrer et de nouer des liens dans un esprit de partage.

Enfin, le cycliste occupe l'espace public pour revendiquer son droit à le pratiquer. D'abord, lorsqu'il roule, le cycliste est visible des autres usagers de la route et manifeste déjà sa présence

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

dans le paysage de la ville. Mais il peut le faire aussi par le biais de manifestations : de grande ampleur, elles permettent de montrer le nombre conséquent de cyclistes souhaitant voir leur droit au vélo et à la sécurité améliorée. Le choix des espaces à occuper est significatif : en septembre 2011, à Lille, une manifestation organisée par l'Association Droit Au Vélo s'est déroulée sur la place Barthélémy Dorez (station porte des Postes) justement car la demande des cyclistes est la sécurisation de cet espace conçu et aménagé pour l'automobile : « Symbole de la politique du tout auto des années 70 et 80, la Porte des Postes, véritable coupure urbaine, doit aujourd'hui être traitée dans un souci de partage de l'espace entre l'ensemble de ses utilisateurs, quel que soit leur mode de déplacement » (extrait du communiqué de presse de l'ADAV, 5 septembre 2011).

Pablo Bernard, dans son mémoire *Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris entre 1972 et 2004* (2015), revient sur la création d'une nouvelle revendication urbaine du cycliste depuis les années 70. Le cycliste urbain est considéré par le chercheur comme un « nouvel acteur de la cité ». Ces revendications se font principalement dans la rue. Il s'agit de frapper l'opinion, se faire connaître à la fois par la population, les politiques et les médias. La manifestation du 22 avril 1972, animée par Brice Lalonde des Amis de la Terre, est la première d'une longue série, dénonçant la pollution automobile et revendiquant l'amélioration des conditions cyclables. Le tract de la manifestation du 22 avril 1972 (Bernard, 2015) est assez parlant quant aux demandes des militants :

*« Les villes meurent de Gangrène automobile, polluante, fumante, sonnante, circulatoire, ou policière... Les automobilistes meurent d'accidents d'auto... Les piétons, d'occasion ou par principe, sont renversés au coin des rues. Tous assis, debout, couchés, sont atteints par ladite gangrène et sujets à l'infarctus. Des soi-disant experts, patrons dans le vent, politicards débiles, se gargarisent d'expansion : « Augmentons la production, voilà le progrès, voilà le bonheur, encore des bagnoles, encore ! » Nous, on dit merde ! »*

Ainsi, les militants expriment une critique radicale de l'organisation urbaine et des politiques en faveur de l'automobile. Ils sont globalement peu écoutés, même si ce sont leurs actions qui ont permis aux politiques de prendre en considération la question du vélo. En effet, une demande de 1972 était de fournir un million de vélos communautaires en accès libre mais c'est seulement en 2007 que la municipalité parisienne met à disposition 7500 vélos en libre-service.

Le cycliste, à son échelle, participe ainsi par sa prise de position, ses revendications et ses actions de contestation, à influencer les politiques publiques en faveur du vélo. Ces luttes menées pour la reconnaissance du droit du cycliste à circuler en ville à moindre risque sont portées par des associations et collectifs, dans lesquels les cyclistes se rassemblent pour avoir un poids collectif et non plus seulement individuel.

### *2.2.2 - Les entreprises et les employeurs*

Les entreprises privées comme les employeurs publics (Etat, collectivités territoriales, établissements publics de coopération intercommunale) ont des obligations à l'égard de leurs salariés et des déplacements.

Depuis le 1er janvier 2016, certains employeurs tant publics que privés ont l'obligation d'organiser un plan de déplacements.

De plus, depuis cette même date, les entreprises peuvent prendre en charge une partie des frais de transports des salariés effectuant le trajet domicile-travail. Cette prise en charge est une indemnité calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus par le salarié. Cependant cette aide est facultative et s'active par un accord commun entre le salarié et l'employeur. Par ailleurs, depuis 2020, cette aide a été remplacée par le forfait mobilités durables bien que dans les entreprises où elle était en vigueur ; cette indemnité est maintenue. Le forfait mobilité durable est un outil, imposé par la loi, de ce même type d'acteurs. Le forfait mobilité durable est versé pour la pratique d'un mode de déplacements actif ou partagé défiscalisé et exonéré de cotisations sociales et payé par l'employeur. Les modalités et montants maximums de cet accompagnement sont variables selon le statut du salarié :

- Un agent statutaire ou contractuel de la fonction publique peut bénéficier de cet accompagnement jusqu'à deux-cents euros (200 €) par an selon une déclaration sur l'honneur et des justificatifs à présenter selon le ou les modes de déplacements utilisés par le salarié. Cet accompagnement est non-cumulable avec le remboursement de la moitié de l'abonnement de transports par l'employeur,
- Un salarié du secteur privé peut bénéficier jusqu'à cinq-cents euros (500 €) ou six-cents euros (600 €) par an si, dans le dernier cas, en cas du cumul du forfait mobilités durables et du remboursement de la moitié de l'abonnement de transports par l'employeur sur présentation de justificatifs. Parmi l'ensemble des modes remboursables par ce forfait, deux-cents euros (200 €) de frais de carburant peuvent être remboursés.

De plus, à partir de 2015, les entreprises peuvent obtenir une réduction d'impôts en faveur du vélo. En effet, les entreprises mettant en place des flottes de vélos à disposition des salariés se voient réduire leurs impôts auprès de l'Urssaf. Cette réduction peut aller jusqu'à 25% du coût de la flotte de vélo qu'elle soit achetée ou louée par l'entreprise. Ce projet a pour but de favoriser le recours au vélo et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, la mise en place de ce projet est assez lente et il faut attendre 2016 pour voir les effets du décret. En effet, cette mesure était controversée auprès du parlement et a presque été abandonnée, jugée inutile. Cependant certains parlementaires tentèrent de déposer un amendement sur ce projet et réussirent à le conserver. Selon Arnaud Félix, directeur de la pratique de Kisio, l'utilisation du vélo de fonction dans les entreprises représente 2 à 3% des salariés français. Cependant grâce à cette aide de réduction d'impôts, cette pratique pourrait être étendue à 10%

Quels sont les résultats de la mise en place de ces aides ?

On compte environ 58% des entreprises ayant accepté ce forfait mobilité durable. Parmi ces entreprises, 98% d'entre elles l'ont ouvert au vélo. Cependant la mise en place d'un tel forfait n'est pas sans difficultés. 23% des entreprises rencontrent des difficultés à la collecte de preuves et 18% manquent d'informations et de compréhension. Ce forfait rencontre des freins à sa mise en place dont le premier est le budget à allouer. Les petites entreprises ont peur de se lancer dans ce forfait et considèrent que cette aide est bénéfique uniquement aux entreprises dans les grandes agglomérations. Comme ce forfait n'est que facultatif, certaines entreprises le considèrent inutile. C'est pourquoi au sein de l'Assemblée Nationale, on retrouve une volonté de le rendre obligatoire pour toutes les entreprises de plus de onze (11) salariés.

## Se rendre au travail à Lille à vélo

### 2.2.3 - Les associations

Les mouvements ou associations sont nombreux. En effet, la pratique du vélo est individuelle et faire participer un plus grand nombre de personnes et faire respecter leurs propres intérêts leur nécessitent de s'organiser dans des structures. Ces structures variées s'inscrivent tout de même dans des objectifs différents.

Ces regroupements d'utilisateurs du vélo sont déjà distinguables selon leurs approches avec les autres acteurs. D'une part, certains, comme l'ADAV Droit au vélo, privilégieront la concertation dans le but de partager la voie publique entre les différents usagers de la route. Ce premier modèle estime que l'ensemble des évolutions favorables à la pratique du vélo ne peuvent s'obtenir qu'en participant aux projets des collectivités et de communiquer différentes informations pour remettre le public en selle. D'autre part, d'autres privilégieront la contestation comme Vélorution. Il s'agit là de se regrouper dans une lutte qui s'illustre par une meilleure appropriation de l'espace public par le vélo ou par une contestation des décisions des collectivités si un futur aménagement semble contradictoire avec la pratique de vélo.

Ils sont aussi distinguables par l'approche des mobilités donc du vélo dans l'ensemble des modes de déplacements. D'un côté, des regroupements d'utilisateurs ont pour principal objet le vélo comme la Fédération des usagers de la bicyclette. D'un autre côté, d'autres, comme l'Union des Voyageurs du Nord, auront vocation à porter l'ensemble des transports collectifs et des modes de déplacements actifs comme objet. Ces deux approches ne sont nullement contradictoires puisque le vélo doit, selon les différents regroupements abordant l'une des deux approches, s'intégrer dans l'intermodalité et être accessibles à l'ensemble des modes de déplacements collectifs. Par ailleurs, si l'objet est généralement le vélo ou l'ensemble des transports collectifs, d'autres associations se spécialisent sur un sous-objet spécifique, parfois en intégrant d'autres moyens de déplacements. Par exemple, l'Association française des véloroutes et voies vertes a pour objectif de cartographier et proposer des développements pour les véloroutes et voies vertes, types de voirie accessibles à tous les modes actifs comme le cyclisme, la marche ou encore l'équitation.

Tant à l'échelle locale qu'à l'échelle nationale, les acteurs sont divers et variés. Le tableau à double entrée ci-dessous classe un ensemble non-exhaustif d'acteurs selon leur objet principal :

|  | <b>Concertation</b>   | <b>Contestation</b> |
|--|---|---------------------|
| <b>Vélo</b>  | ADAV Droit au Vélo  | Vélorution          |
| <b>Ensemble des modes de déplacements collectifs ou actifs</b> | AF3V (cyclisme, équitation, marche à pied)<br>UVN (transports collectifs) |                     |

Réalisation : Oussama DJAKNOUN

### **2.3 - Une diversité d'acteurs aux relations complexes : du conflit à la complémentarité, notamment par la concertation**

En premier lieu, un grand nombre d'acteurs jouent un rôle dans les mobilités, dans les trajets domicile-travail ou non, à vélo. De ce fait, nous avons sélectionné un nombre limité de ces derniers pour mettre en lumière les relations complexes qui s'opèrent entre eux. Enfin, nous

tenterons de montrer une possible évolution de ces relations en évoquant notamment les deux entretiens que nous avons réalisés.

La méthodologie des entretiens sera détaillée dans la prochaine partie. Ce sont deux entretiens semi-directifs que nous avons réalisés les 19 avril 2022 et le 11 mai 2022. Nous avons interrogé tout d'abord monsieur J. VITSE, chargé de concertation de l'ADAV Droit au Vélo et Monsieur G. LAURENT, président de l'Union des Voyageurs du Nord (UVN). Ces deux entretiens nous ont permis de comprendre leurs points de vue sur différents aspects, en particulier sur les relations que ces deux associations entretiennent avec les pouvoirs publics ou entreprises privées.

### *2.3.1 - Contraintes différentes mais objectifs communs : la diversité des acteurs en jeu*

Les acteurs, à la fois publics et privés, que nous avons sélectionnés sont les collectivités publiques, les entreprises et les associations.

Nous entendons par collectivité publique un organisme d'intérêt public représenté par des citoyens élus au suffrage universel et dont le fonctionnement et les compétences sont définies par les textes législatifs. Les collectivités que nous allons évoquer sont la Région Hauts-de-France, une collectivité territoriale dont les représentants sont élus au suffrage universel direct, la Métropole Européenne de Lille, un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont les représentants sont élus au suffrage universel direct, et les communes, des collectivités territoriales dont les représentants sont élus au suffrage universel direct. Leur objectif est commun : c'est principalement la transition énergétique. Elles cherchent à faire en sorte que l'ensemble modes de transport, actifs ou non, soient accessibles à tous. Les collectivités publiques ont aussi la volonté de respecter les lois en vigueur en matière d'environnement. Cependant, la contrainte à la réalisation des objectifs est souvent le budget. En effet, les fonds ne sont pas illimités : les collectivités territoriales doivent gérer leurs budgets entre les dépenses de fonctionnement, sur lesquelles elles ne peuvent contracter aucune dette, et les dépenses d'investissement. De plus, les collectivités publiques ne semblent rien gagner à la création d'une piste cyclable ou d'un nouvel aménagement de la voirie pour favoriser la pratique du vélo. Par conséquent, malgré la contrainte budgétaire, les collectivités publiques visent une planification et une priorisation des projets afin d'atteindre les objectifs principaux. L'État, en raison des trois étapes de décentralisation, a perdu énormément de compétences. Tout de même, il joue un rôle clé en favorisant la cohésion et en défiscalisant de nombreux efforts faits par les salariés ou les entreprises.

L'entreprise privée, peu importe son statut, cherche à générer des bénéfices. Elle peut tirer profit d'un changement de pratique (transition de la voiture au vélo) de ses salariés : grâce à la pratique du vélo, ces derniers peuvent attraper moins de maladies issues de la sédentarisation et être plus sportifs. L'intérêt d'une entreprise à promouvoir le vélo permettrait aussi de lutter contre la congestion des transports, notamment sur les différents axes routiers à Lille, et donc de limiter les retards liés aux bouchons sans oublier que la promotion du vélo permet aussi de lutter contre la prédominance de la voiture. De ce fait, deux contraintes se dessinent : le risque de non-rentabilité et la contrainte de la perception du vélo par les salariés. Nous avons dit plus tôt que le but d'une entreprise privée est d'être rentable. Par conséquent, elle ne sait pas si elle devrait prendre le risque d'investir dans un parc à vélo par exemple au risque que cette dépense s'avère inutile. La perception du vélo, vu comme dangereux, s'avère être un frein à son développement :

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

puisque la population le considère comme dangereux, ces derniers ne vont pas toujours le préférer à la voiture, malgré ce que le vélo offre (efficacité, économie). Par conséquent, pour faire la promotion du vélo pour son intérêt général, l'entreprise va enquêter auprès de ses salariés pour juger si les aménagements pour promouvoir les vélos vont être rentables. Mais l'entreprise va surtout encourager ses salariés à utiliser le vélo par la création de différentes aides ou primes pour celles et ceux qui favorisent les mobilités douces comme le forfait mobilité durable.

Enfin, les associations ont pour but de défendre les usagers, ce sont souvent un regroupement de personnes, bénévoles, adhérents ou salariés qui se réunissent car ils ont des objectifs, une vision, ou veulent encore défendre un intérêt commun. L'intérêt des associations que nous avons évoquées plus tôt est de favoriser la pratique du vélo : pour la transition énergétique, pour promouvoir son accessibilité, pour promouvoir le droit de se déplacer, pour affirmer clairement le "droit au vélo". Au même titre que les collectivités publiques, la contrainte principale est le budget : ils n'ont pas le budget disponible pour se faire entendre. De plus, le public ciblé est souvent réduit : l'association vise son propre intérêt commun, sa propre vision commune mais ceux-là ne sont pas toujours partagés par d'autres. De ces deux contraintes, les associations cherchent tout de même à faire valoir leurs intérêts. Ils cherchent tout d'abord à être sur le devant de la scène : par du storytelling, des sites internet ou des stands. L'association semble de ce fait s'organiser comme une start-up : les moyens de communication et de marketing sont utilisés par les entreprises pour soigner leur image et fidéliser leur clientèle. Par exemple, monsieur G. LAURENT, président de l'Union des Voyageurs du Nord, nous a indiqué pendant l'entretien que l'association qu'il préside fait partie du collectif "Mon vélo dans le train", un collectif très présent sur le réseau social Twitter qui invitent les usagers à témoigner des problèmes qu'ils rencontrent lors de leurs déplacements en train avec leurs vélos. Par conséquent, être présent sur les réseaux sociaux permet aux associations de faire entendre leur voix. Ils cherchent aussi à jouer sur le collectif et à faire avancer les choses ensemble.

Nous venons de montrer en quoi nous pouvons parler d'une diversité d'acteurs. Nous pouvons donc dire que ces derniers, malgré leur diversité, ont un objectif commun : la promotion du vélo. En effet, même si les contraintes et les intérêts diffèrent, l'objectif principal est la promotion du vélo : parce que l'entreprise y voit un gain, parce que la collectivité y voit un moyen de répondre aux enjeux du développement durable. Cette diversité d'acteurs entretient parfois en relation : s'établit donc une variété de liens entre ces acteurs.

### *2.3.2 - Une variété de relations entre ces acteurs*

Les principaux acteurs financiers de la pratique du vélo sont les collectivités et établissements publics. Elles sont maîtres-d'œuvre des travaux à effectuer. Elles entretiennent avec les entreprises un lien de concertation et de soutien basé sur la défiscalisation des efforts des entreprises et l'assistance à la réalisation d'un plan de déplacements (ex-plan de déplacement entreprise et établissement), obligatoires depuis le 1er janvier 2016 pour de nombreuses entreprises ou par la mise en place d'offres commerciales incitatives. A ce titre, Ilevia, concessionnaire du réseau de transports collectifs urbains de la Métropole Européenne de Lille, peut aider à la réalisation d'un plan de déplacements pour les entreprises dont celles soumises à l'obligation de réaliser un plan de déplacements.

Entre elles, les collectivités publiques doivent obligatoirement respecter la hiérarchie des

normes dans la réalisation des documents d'urbanisme et de planification. Une collectivité peut aussi participer au financement d'un projet développé par une autre collectivité. C'est par exemple le cas de la Région Nord-Pas de Calais qui a participé au financement des véloroutes et voies vertes.

Enfin, les collectivités publiques écoutent plus ou moins les associations. Elles cherchent à se concerter avec elles et écoutent leurs recommandations. Parfois, elles sollicitent aussi les associations. Tout de même, cette écoute offerte est variable en fonction de la collectivité ou de l'association. En effet, si l'ADAV Droit au Vélo arrive facilement à se concerter facilement et est même consulté par la Métropole Européenne de Lille, une absence de relations existe entre l'Union des Voyageurs du Nord et la Métropole Européenne de Lille. A l'inverse, la Région Hauts-de-France se concerta partiellement avec l'Union des Voyageurs du Nord sur certains thèmes mais cette dernière souhaiterait plus de concertations sur d'autres thèmes tandis que la Région a un lien quasi-inexistant avec l'ADAV Droits au Vélo.

Les entreprises privées sont des acteurs importants puisque leurs salariés participent aux déplacements. Certaines entreprises privées ont l'obligation de réaliser un plan de déplacements et peuvent solliciter l'appui d'ilevia, concessionnaire du réseau de transports publics collectifs de la Métropole Européenne de Lille, pour la réalisation de ce plan. Entre elles, elles peuvent interagir par un éventail d'aides (cf. cahier des aides de la MEL). Elles sollicitent aussi certaines associations comme l'ADAV Droit au Vélo.

Enfin, les associations ont des relations variables avec les autres acteurs. Certaines entretiennent la concertation comme l'ADAV Droit au Vélo tandis que d'autres entretiennent la contestation comme Vélorution. Dans le cas où l'association cherche à entretenir la concertation, elle entretiendra plus ou moins facilement une bonne relation avec les collectivités et entreprises dans le cadre d'un travail commun pour la pratique du vélo. A l'inverse, une association de contestation comme Vélorution entretiendra des relations compliquées avec certaines entreprises, certaines collectivités mais aussi certaines associations.

|                     | <b>Collectivité</b>  | <b>Entreprise</b>  | <b>Association</b>                                 |
|---------------------|--|--|--|
| <b>Collectivité</b> | Respecte la hiérarchie des normes,<br>Collabore,<br>Participe au financement | Soutien à la réalisation du plan de déplacements, défiscalise (Etat) | Se concerte avec,<br>Sollicite                     |
| <b>Entreprise</b>   |  | Participe aux projets  | Sollicite  |
| <b>Association</b>  | Conteste,<br>Se concerte avec,<br>Sollicite, absence de relation             | Conteste, Participe  | Travaille en commun,<br>contestation,<br>Se divise |

*Lecture du tableau : lire comme l'action de la ligne sur la colonne.*

*Réalisation : Oussama DJAKNOUN*

Dans ce tableau théorique, par la participation de l'ensemble des acteurs à des relations,

### *Se rendre au travail à Lille à vélo*

surtout quand elles sont positives, l'usager-cycliste bénéficie de nombreux dispositifs. En effet, l'entreprise privée peut volontairement verser un forfait mobilité durable aux salariés tandis qu'une collectivité publique doit obligatoirement verser ce forfait à ses salariés, statutaires ou contractuels. Le forfait mobilité durable est défiscalisé. Aussi, l'indemnité kilométrique vélo permet au salarié de déduire ses kilomètres de son revenu imposable. Le salarié-cycliste, soutenu financièrement par son entreprise dans la pratique du vélo, est aussi soutenu par les services fiscaux.

#### *2.3.3 - Vers une possible évolution des relations ?*

A travers le temps, les sociétés, les modèles politiques comme les relations changent. En effet, la décentralisation est déjà une évolution des relations entre l'État et les territoires où l'État unitaire concentré s'oriente vers la déconcentration pour laisser les territoires s'affirmer sur certaines compétences.

De même, tant à l'échelle nationale que dans les territoires, le citoyen peut s'exprimer de plus en plus. Ainsi, les établissements publics de coopération intercommunale, centrée autour d'un conseil communautaire composée d'élus communautaires élus au suffrage universel indirect, disposent depuis la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable des territoires un lieu de débat et de démocratie participative qui tient tout de même un rôle uniquement consultatif pour les élus communautaires. La Communauté urbaine de Lille fonde en 2001 son conseil de développement et l'installe en 2002.

Aussi, la Région, collectivité territoriale centrée autour du Conseil régional composée d'élus régionaux au suffrage universel direct, dispose depuis la loi n°72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions, qui fonde par ailleurs les Établissements publics régionaux et instaure les Préfectures de Région, d'un Comité économique et social régional, donnant des avis sur des sujets de compétence régionale ou sur demande du Conseil régional à compter du 1er octobre 1973. Le CESR devient le Conseil économique et social régional puis le CESER. Le Conseil économique, social et environnemental régional s'inscrit donc dans un principe de débat et de démocratie participative à l'échelle régionale. La Région a donc toujours pu engager un débat et consulter les citoyens membres de cette institution consultative.

À l'échelle de l'État, le Conseil économique, social et environnemental, fondé en 1946, s'inscrit dans le même principe de débat et de démocratie participative.

Selon monsieur J. VITSE, chargé de concertation de l'ADAV Droit au vélo, l'association, à ses débuts, a été très contestataire. Au fil des ans, elle a fini par beaucoup plus se concerter avec les collectivités publiques. Elle est parfois sollicitée par les collectivités publiques pour certains projets. Malgré la contestation des débuts, l'ADAV Droit au vélo vers la concertation avec de nombreuses collectivités publiques et soutient aussi les entreprises dans la réalisation de leurs Plans de déplacements.

Selon monsieur G. LAURENT, président de l'Union des Voyageurs du Nord, toute association doit éviter d'être dans la contestation. En effet, dans le cas de l'Union des Voyageurs du Nord, la contestation pourrait impliquer de bloquer des trains. Il s'agit effectivement d'une mauvaise idée puisque le souhait de l'association est de voir une conjoncture positive dans la circulation des trains. En outre, ce type d'action aurait des conséquences négatives, en particulier

sur les usagers à vélos pratiquant l'intermodalité. D'après monsieur G. LAURENT, les relations avec certaines collectivités publiques sont parfois absentes : cela semble concerner la Métropole Européenne de Lille et l'Union des Voyageurs du Nord. Dans le cas de la Région Hauts-de-France, il semble que la relation semble surtout être de la transmission d'informations. Enfin, pour monsieur G. LAURENT, le meilleur moyen d'alerter n'est pas de contester mais de passer par les médias.

Aussi, outre la contestation ou la contestation, monsieur G. LAURENT considère que, comme chaque citoyen, l'usager de la bicyclette doit participer à la vie publique. Le cycliste doit s'exprimer, devenir un élu ou devenir membre d'un conseil consultatif pour les collectivités publiques.

Si ces associations, tout comme la Fédération des usagers de la bicyclette ou l'Association française des véloroutes et voies vertes, préfèrent la contestation, d'autres semblent préférer la contestation. Par exemple, l'un des organismes contestataires les plus importants est Vélorution. Si, dans la précédente partie, nous avons défini le statut des Vélorutions, nous n'avons pas défini leurs relations. Pour rappel, les Vélorutions soutiennent une diminution de la vitesse dans l'espace public. Les Vélorutions pratiquent des Masses critiques : un regroupement d'usagers de la bicyclette afin d'affirmer ensemble la place du vélo en ville. Les Vélorution sont aussi très procédurières face aux collectivités publiques si la place du vélo semble menacée ou si un projet semble non-conforme aux documents de planification et aux textes législatifs. Face aux associations contestataires, Vélorution adopte une posture plutôt neutre sans pour autant les approuver. Vu les constats sur le terrain, Vélorution et l'ADAV Droit au vélo ne semblent pas travailler ensemble : cela illustre une lourde différence d'objectifs à travers le vélo.

Les entreprises semblent soutenir la pratique en raison d'obligations légales.

Dans un pays comme la France, qui a choisi depuis les années 1980 de développer une planification territoriale stratégique qui permet aux citoyens et aux territoires une meilleure détermination de leurs avenir. Ce processus, illustré par la décentralisation, la mise en place des conseils consultatifs, le travail avec les associations, fait transiter l'usager du vélo d'un rôle contestataire à un acteur du partage de la voie publique. Nous constatons aussi que les collectivités publiques s'engagent dans une meilleure prise en compte des solutions face au réchauffement climatique. Enfin, les entreprises se sont surtout retrouvées contraintes par la loi de soutenir la pratique du vélo.

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

### 3 - Quelles mobilités à vélo des actifs dans l'agglomération Lilloise ?

#### 3.1 - Étudier les mobilités des actifs à vélo à Lille : méthodologie de l'enquête

Nous mettrons en lumière dans cette partie quelle est la tendance des mobilités actives à Lille, puis nous présenterons la méthodologie de notre enquête, qui constitue l'un des éléments clés de notre étude.

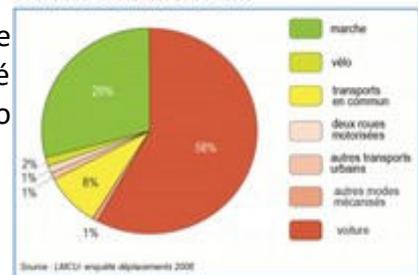
##### 3.1.1 - Analyse du territoire d'études à partir de sources déjà existantes

Avant de présenter la méthodologie et les résultats de notre sondage, nous devons distinguer les tendances qui se dégagent à Lille en matière de déplacements : quels sont les modes les plus utilisés, quel est le temps de trajet en moyenne à vélo, quelle est la tendance du vélo à Lille, est-elle en baisse ?

Pour ce faire, en nous appuyant sur les documents issus de l'enquête ménages déplacements de 2016, sur le diagnostic du SCoT et sur des articles scientifiques, nous mettrons d'abord en valeur les modes de transport les plus utilisés, avant de s'intéresser à l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens. Nous terminerons l'évocation des différences, les disparités entre les communes et la ville-centre.

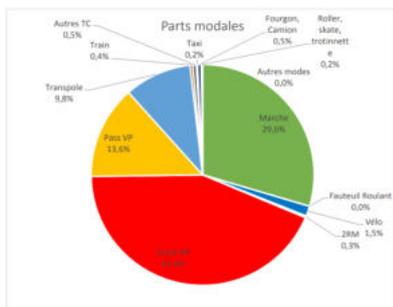
Ce graphique nous montre la répartition des déplacements par mode de transports en 2006.

Figure 21 : Répartition des déplacements par mode de transports en 2006  
Source : EMD, LMCU, 2006



En 2006, le mode de déplacement préféré des habitants de LMCU est la voiture. En deuxième position, le mode le plus utilisé est la marche. Il est intéressant de relever que la part du vélo s'établit à 2 %, ce qui reste faible.

Figure 22 : Répartition des déplacements par mode de transports en 2016  
Source : EMD, LMCU, 2016



L'EMD de 2016 permet de confirmer cette tendance : ce graphique nous représente la proportion des déplacements en fonction du mode principal.

C'est toujours la voiture qui s'affiche comme mode principal avec 43,4 %. On observe tout de même une baisse de 14,6 % par rapport à 2006. La part du vélo, elle, reste faible et même diminuée : 1,5 % contre 2 % en 2006.

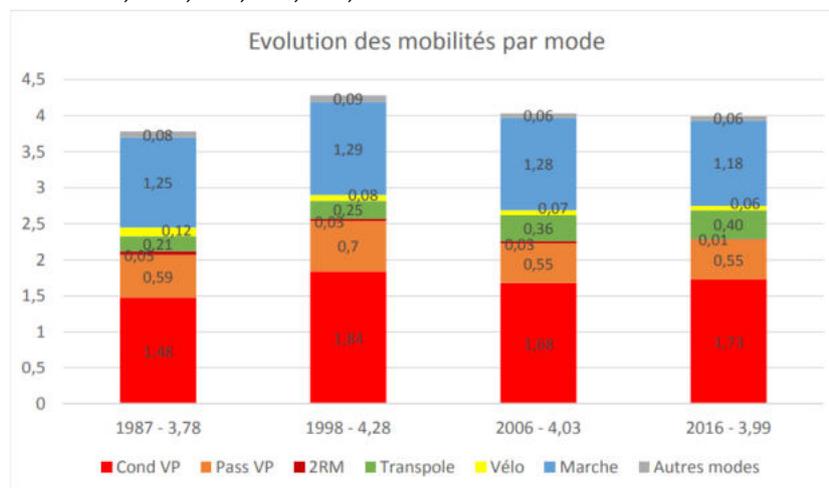
Pour comprendre comment se déplacent les habitants de la MEL, il est nécessaire d'évoquer les déplacements en moyenne. La moyenne en 2016 s'établit à 3,99 déplacements par jour et par personne.

Les EMD permettent de mettre en lumière ces différences : pour un déplacement, la part du vélo est toujours aussi faible : elle a diminué entre 1987 et 1998, en passant de 0,12 à 0,08 mais stagne entre 1998 et 2016.

## Se rendre au travail à Lille à vélo

Figure 23 : Evolution des mobilités par mode de déplacements

Source : EMD, LMCU, 1987, 1998, 2006, 2016

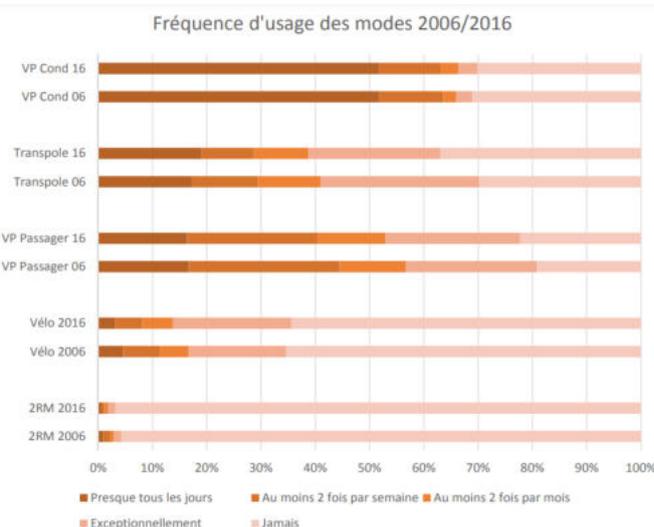


Par conséquent, nous pouvons, à travers ces trois graphiques, dire que la prédominance de la voiture est toujours d'actualité, alors que la part modale du vélo reste faible à l'échelle de la MEL.

- La tendance des déplacements à vélo : *Figure 24 : Fréquence d'usage des modes en 2006 et en 2016*  
Source : EMD, LMCU, 2006, 2016

L'idée selon laquelle la tendance de la part modale du vélo est en baisse se confirme en regardant la fréquence d'usage des modes entre 2006 et 2016.

Le vélo comme moyen de déplacement quasi quotidien est en baisse, de même que son utilisation au moins deux fois par semaine. De ce fait, malgré les objectifs ambitieux du PDU de 2000, les objectifs ne sont pas atteints puisque la part modale du vélo dans les déplacements reste très minoritaire et ne cesse de diminuer.

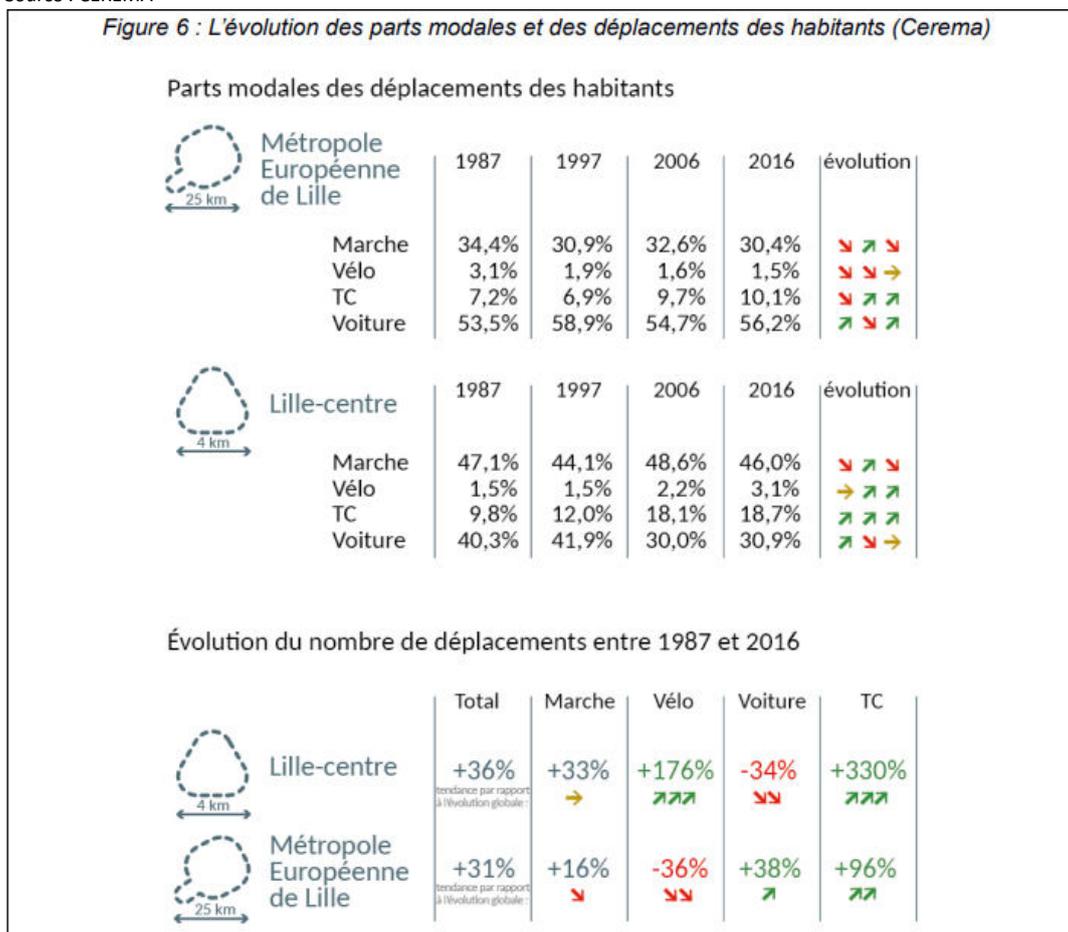


Le document ci-dessus est issu de l'article scientifique de M. Rabaud et C. Richer (2018).<sup>14</sup> Il permet d'accentuer cette idée de mode de transport marginal puisqu'il met en lumière l'évolution de la part du vélo dans les déplacements des habitants par des flèches en couleur.

<sup>14</sup>RICHER C., RABAUD M. (2018), « Modes actifs au centre, voiture en périphérie : un modèle de mobilité inéluctable pour la métropole de Lille ? »

Figure 25 : Evolution des parts modales et des déplacements des habitants

Source : CEREMA

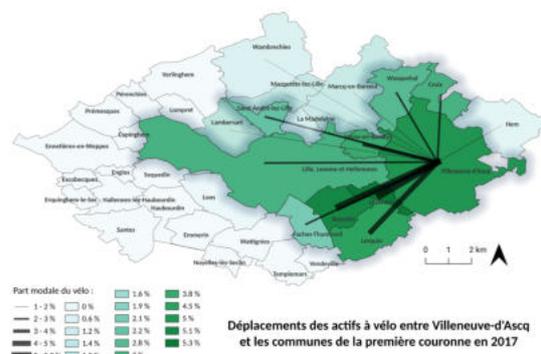


Cependant, une chose importante se dessine : alors qu'à l'échelle de la MEL la part des déplacements à vélo ne cesse de baisser (elle diminue de moitié en presque trente ans) l'utilisation du vélo dans les déplacements des habitants de Lille-Centre augmente. La proximité des commerces, des écoles et parfois du lieu de travail permettent aux Lillois de varier les modes de transport, et permet de s'orienter vers des modes doux : collectifs, marche et vélo.

Figure 27 : Les mobilités des actifs à vélo entre Lille et les communes de la première couronne



Figure 26 : Les mobilités des actifs à vélo entre Villeneuve-d'Ascq et les communes de la première couronne



Ces deux figures, réalisées grâce aux données de l'INSEE, mettent en avant le fait que le déplacement à vélo des actifs dépend essentiellement de la distance à parcourir. Autrement dit, plus une commune est proche du lieu de résidence ou du lieu de travail, plus les déplacements à

## Se rendre au travail à Lille à vélo

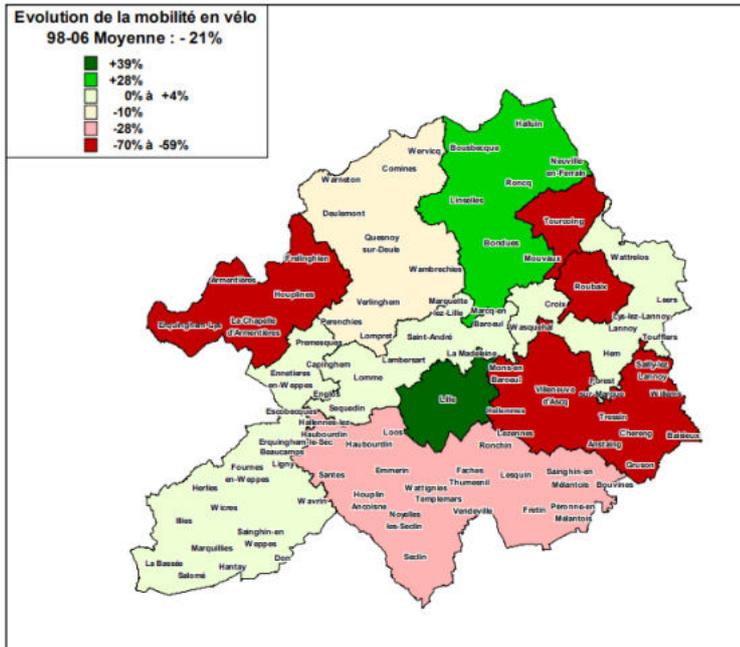
vélo seront importants. On observe néanmoins certaines disparités entre les communes, que l'on peut expliquer par des qualités de cyclabilité différentes.

- Disparités entre les communes en matière de déplacements doux

Il existe donc des disparités entre les communes : la ville-centre s'oriente davantage vers l'utilisation de modes actifs, alors que les communes en périphérie continuent d'utiliser majoritairement la voiture.

Figure 28 : Evolution de la mobilité en vélo entre 1998 et 2006

Source : EMD, LMCU, 2006

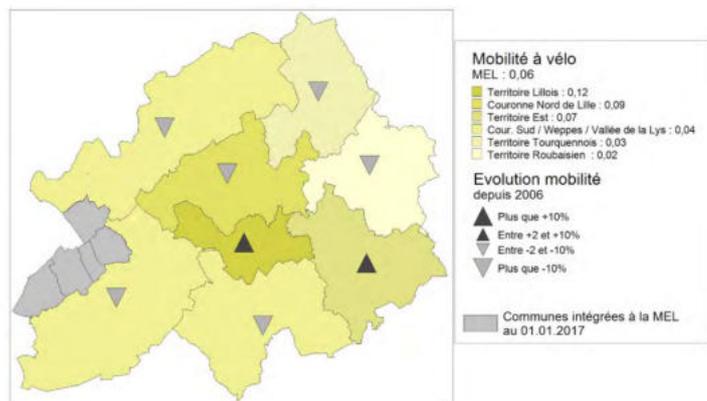


Cette carte issue de l'EMD de 2006 permet de mettre en lumière l'évolution de la mobilité à vélo entre 1998 et 2006, soit la date de deux EMD. On observe une forte croissance à Lille et dans le secteur de Bondues, Roncq et Halluin : respectivement une augmentation de 39 % pour Lille, et une augmentation de 28 % pour Roncq, Bondues, Halluin. Ces fortes croissances s'opposent aux fortes baisses connues dans la banlieue sud (diminution de 28 %) et surtout avec la banlieue Est de Lille : Mons-en-Baroeul, Hellemmes qui connaissent une baisse de 70 à 59 %.

La carte suivante permet d'actualiser les chiffres de 2006 : elle met en exergue l'évolution entre les deux EMD (2006-2016).

Figure 29 : Evolution de la mobilité en vélo entre 2006 et 2016

Source : EMD, LMCU, 2016



À Lille, l'évolution de la mobilité à vélo en dix ans a augmenté de plus de 10 %. Contrairement aux années précédentes, la part de la mobilité à vélo dans la banlieue Est de Lille est également en augmentation de plus de 10 %.

En conséquence, nous pouvons dire que le mode de transport le plus utilisé reste de loin la voiture. Cependant, la part des transports en commun ou même de la marche sont en réelle augmentation. Enfin, en ce qui concerne notre objet d'étude, la tendance à l'échelle de la MEL est en baisse : la morphologie de cette collectivité ne semble pas permettre de développer suffisamment les modes de déplacement actifs. Toutefois, on observe un renouveau de cette

pratique à l'échelle de la ville de Lille : avec une augmentation de 176 % entre 1987 et 2016, alors que s'observe une baisse de 36 % à l'échelle de la MEL quand on regarde le nombre de déplacements à vélo.

### 3.1.2 - Hypothèses et questions que l'on se pose sur le sujet

#### - Sécurité et équipement

Lorsqu'on roule en vélo, le danger est partout, même s'il est utilisé occasionnellement. Des éléments de signalisation et de protection sont par conséquent essentiels pour le cycliste et pour le vélo afin d'être vu sur la route. Le code de la route est très clair quant au matériel imposé aux cyclistes. Il est obligatoire d'équiper votre vélo d'un éclairage actif : les feux situés à l'avant et l'arrière du vélo. Conformément à la réglementation française, votre vélo doit être équipé de la façon suivante<sup>15</sup>:

- À l'avant du vélo : un feu blanc ou jaune
- À l'arrière du vélo : un feu rouge.

L'éclairage n'est pas une option, mais une obligation. Une obligation pour la sécurité du cycliste mais aussi une obligation réglementaire car le code de la route impose à tout cycliste un équipement minimum. Le port du casque est recommandé même s'il est optionnel pour le cycliste adulte. En cas de chute, le casque réduit la gravité des blessures à la tête. Le port d'un gilet rétro-réfléchissant certifié est obligatoire pour tous les cyclistes et leurs passagers potentiels qui voyagent hors agglomération, la nuit ou lorsque la visibilité n'est pas suffisante. De ce fait, nous nous demandons si les cyclistes se sentent en sécurité sur la route.

#### - Les raisons de l'utilisation du vélo

Le vélo représente un enjeu de taille face aux défis environnementaux actuels. Le vélo est aussi un mode de transport économique. En plus de préserver la planète, des économies sont réalisables. En ville, une personne qui se rend au travail à vélo est bien plus rapide qu'un automobiliste. A vélo, vous évitez les embouteillages. De plus, ce mode de transport est plus rapide que votre véhicule ou les transports en commun en milieu urbain. Se rendre au travail à vélo permet de se maintenir en forme. Les minutes passées chaque jour à pédaler auront un impact positif sur la santé. C'est une activité physique régulière qui vous permet de perdre du poids, vous muscler, lutter contre les maladies cardiovasculaires ou réduire les risques de cancer. Donc se rendre au travail à vélo augmente l'espérance de vie.

#### - Les aides pour l'achat ou utilisation du vélo

Le gouvernement français encourage les français à se déplacer à vélo pour se rendre au travail. Il est possible pour l'employeur de proposer des équipements vélo à ses salariés. Des solutions sont disponibles pour permettre aux employeurs d'inciter les employés à utiliser le vélo comme véritable mode de transport. Les employeurs peuvent prendre en charge tout ou une partie des frais engagés par le salarié pour leur déplacement à vélo entre leur résidence principale

<sup>15</sup>[Équipements obligatoires à vélo | Sécurité Routière \(securite-routiere.gouv.fr\)](https://www.securite-routiere.gouv.fr/equipements-obligatoires-a-velo)

et leur lieu de travail.

Pour répondre à toutes ces questions, nous avons réalisé des enquêtes auprès des usagers (Annexe n°10) pour mieux comprendre ce qui pose problème et ce qui pourrait être amélioré. L'objectif de notre enquête est d'observer, d'analyser et de comprendre une tendance, un comportement global des personnes qui vont au travail à vélo. Pour mener à bien ce travail, nous avons opté pour deux méthodes d'enquête : qualitative et quantitative.

### *3.1.3 - Méthodologie qualitative*

L'enquête qualitative s'appuie sur des méthodes précises de recueil et d'analyse de matériaux constitués d'observation et d'entretiens. L'enquête qualitative est destinée à comprendre les attitudes et les comportements d'une population. Pour notre étude, nous avons réalisé deux types d'enquêtes qualitatives : l'entretien semi-directif et l'observation.

#### *3.1.3.1 - L'entretien semi-directif*

"S'entretenir avec quelqu'un est davantage encore que questionner, une expérience, un événement singulier" (Blanchet & Gotman, 2010, p. 19) : l'entretien est un dialogue dont la finalité est de collecter des informations à propos d'un sujet donné. Face aux différents types d'entretiens, nous avons choisi celui qui nous a paru le plus efficace pour notre étude : l'entretien semi-directif.

L'enquête semi-directif est "une technique de collecte des données qui contribue au développement de connaissances favorisant des approches qualitatives et interprétatives relevant en particulier des paradigmes constructivistes" (Lincoln, 1995). De façon générale, le chercheur dispose d'un certain nombre de thèmes ou de questions guides, relativement ouvertes, sur lesquels il souhaite que la personne interviewée réponde. Cependant, il ne pose pas nécessairement toutes les questions dans l'ordre dans lequel il les a notées et sous leur formulation exacte. Autant que possible, le chercheur laisse venir l'interviewer afin que celui-ci puisse parler ouvertement dans les mots qu'il souhaite et dans l'ordre qui lui convient. Pour obtenir ces données, nous avons réalisé deux entretiens semi directifs :

- Un entretien avec M. Julien VITSE (Annexe n°11) qui est chargé de concertation à l'ADAV. Un guide d'entretien a donc été réalisé. Il présente trois parties sous forme de grandes thématiques : des questions sur les objectifs de l'association, sur les actifs, et enfin des questions sur les aménagements cyclables à Lille. Au final, l'entretien a duré une heure et trente minutes,
- Un deuxième entretien avec M. Gilles LAURENT (Annexe n°12) qui est président de l'Union des voyageurs du Nord. Cette association a été fondée en 1978. Le guide d'entretien se compose ainsi : la première partie repose sur des questions sur l'association avec les administrations publiques et les compétences sur la mobilité cyclable. La deuxième partie repose sur les actifs et enfin la troisième partie des questions sur les aménagements cyclables de Lille. Nous avons gardé les mêmes types de thématiques à aborder, mais les questions étaient davantage tournées sur l'intermodalité, puisque l'UVN représente les usagers des transports collectifs du Nord.

L'entretien avec Monsieur J. VITSE a eu lieu à son bureau à la Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités à Lille et celui avec Monsieur G. LAURENT a été réalisé via Zoom.

#### 3.1.3.2 - Observation

L'observation est la seule méthode pour comprendre les comportements ou les faits sans l'intermédiaire d'un document ou d'un témoignage. Pour notre étude, nous avons opté pour deux types d'observations :

- Une observation non participante qui avait pour but d'observer le comportement des usagers à vélo (respect code de la route, port du casque...). L'observation a eu lieu à la gare Lille Flandres, place qui nous semble stratégique pour analyser le comportement des usagers mais aussi observer ceux qui se déplacent grâce à d'autres modes de transport (principe d'intermodalité). Les observations se sont déroulées à différentes heures : le matin entre huit heures et dix heures et l'après-midi entre seize heures et dix-huit heures en semaine,
- Une observation participante : nous avons réalisé des trajets domicile-travail dans la commune de Villeneuve-d'Ascq, des trajets qui paraissent dangereux selon les personnes qui ont répondu à notre questionnaire. Une vidéo d'environ trois minutes a été réalisée durant cette phase d'observation. L'observation participante a duré au moins deux heures.

#### 3.1.4 - Méthodologie quantitative

- Définition de l'objet d'étude

L'intérêt principal de l'enquête par questionnaire est de rassembler une grande quantité d'informations, aussi bien de manière factuelle que subjective, auprès d'un nombre important d'individus. Pour comprendre la pratique du vélo des actifs, comprendre ce qui pose problème (sécurité, aménagements, etc.), nous avons fait recours à un questionnaire auprès des usagers pour recueillir suffisamment de données significatives.

- Échantillon

Cette enquête ne concerne pas tout le monde. Il faut donc parvenir à toucher l'échantillon de la population concernée. Le questionnaire consiste à recueillir l'avis des personnes qui vont au travail à vélo. Nous avons choisi plusieurs lieux pour administrer le questionnaire. Au total, 233 réponses ont été obtenues auprès des personnes âgées entre 18 et plus de 50 ans.

- Rédaction du questionnaire

Il s'agit de définir quel type de question à poser. Nous avons appliqué pour la majorité des questions fermées, c'est-à-dire des questions pour lesquelles plusieurs réponses sont proposées aux personnes interrogées afin de rendre plus facile l'interrogation et l'analyse des résultats. Nous avons aussi utilisé des questions qui contenaient des espaces libres "question ouverte" permettant à l'intéressé d'utiliser son propre jugement à travers ses mots.

## Se rendre au travail à Lille à vélo

- Mode d'administration du questionnaire

Pour la réalisation du questionnaire, nous avons choisi des lieux qui nous paraissent stratégiques pour interroger beaucoup plus de monde : Gare Lille-Flandres, Lille Grand Place, Decathlon. Deux modes d'administration ont été effectués : le sondage en face à face et le sondage en ligne.

- Limites et difficultés des méthodes

Les objectifs fixés initialement n'ont pas pu être atteints. La première chose dont nous nous sommes rendu compte sur le terrain est la difficulté d'obtenir des réponses. L'enquête sur le terrain prend énormément de temps et il faut plusieurs jours pour obtenir de vraies données statistiques. La majorité des personnes sollicitées pour répondre au questionnaire ne l'ont pas fait. "Désolé, je n'ai pas le temps" est la réponse que l'on recevait des personnes sollicitées pour répondre au questionnaire. Devant la difficulté d'atteindre le nombre de réponse souhaité, nous avons opté pour une enquête en ligne pour toucher plus de personnes. En effet, il a été démontré que ce type de diffusion est la plus simple à réaliser pour obtenir plus de retour. Ce mode d'administration a pour inconvénient de ne pas atteindre tout le monde mais uniquement les personnes qui ont accès à internet. De plus, nous avons eu trois (3) personnes qui ont répondu aux questionnaires alors qu'ils sont de la région parisienne. En outre, nous avons diffusé notre questionnaire sur deux groupes sur le réseau social Facebook dont les membres étaient des actifs se rendant au travail à vélo. Dans ces conditions, on peut présumer que nous avons interrogé une certaine catégorie de ces usagers. Plusieurs autres acteurs ont été sollicités pour un entretien en particulier ceux de la MEL. Malheureusement aucune suite n'a été donnée à nos demandes.

### 3.2 - Présentation des résultats de notre enquête

Nous nous intéresserons dans cette partie à la présentation des résultats de l'enquête où nous avons obtenu 233 réponses. Dans cette partie, les résultats sont présentés de façon objective, les illustrations suivent l'ordre des questions. Nous déterminerons ensuite la ou les tendances et analyserons les réponses.

Figure 30 : Sondés en fonction de l'âge

Parmi nos réponses, la majorité des actifs ont entre trente (30) et cinquante (50) ans : 64,4 %. On note une proportion presque égale entre les personnes âgées entre dix-huit (18) et trente (30) ans et les plus de cinquante (50) ans : 1,3 % de différence. La tranche d'âge permet de mettre en avant si une tendance se dégage en fonction de l'âge.

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

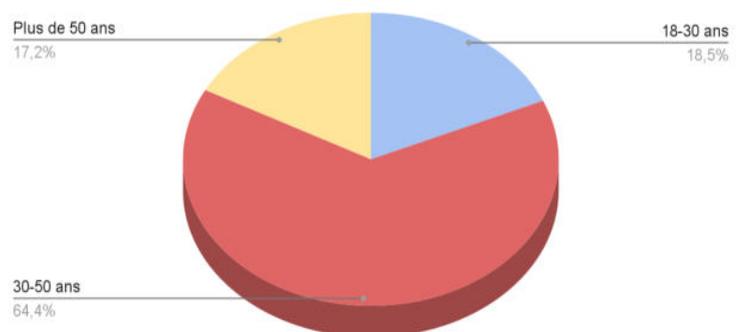
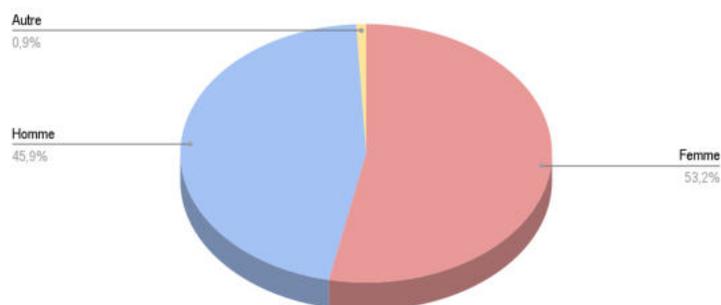


Figure 31 : Sondés en fonction du genre

Quel est votre genre ?

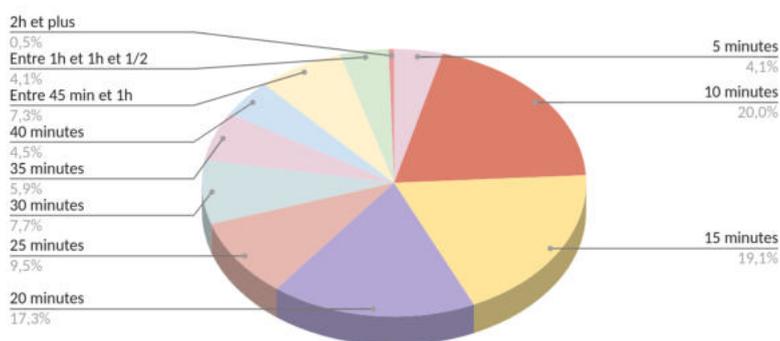


Les femmes ont davantage répondu à notre questionnaire que les hommes : 53,2 % contre 45,9 %. La catégorie « autre » (0,9 %) englobe tous les genres qui ne souhaitent pas entrer dans la catégorie homme ou femme : non-binaires, les personnes transgenres, genderfluid, incertains... Cette question d'ordre factuelle permet de voir si la question du genre a une importance sur la pratique, la fréquence ou même le type de vélo.

Sur ce graphique, nous remarquons qu'un peu plus de la moitié des sondés (60,5 %) se rendent au travail à vélo avec un temps maximum d'utilisation inférieur à vingt (20) minutes. Au-delà de cette limite, le nombre de personnes diminue doucement et rare sont ceux à pratiquer plus d'une heure.

Figure 32 : Durée du déplacement domicile - travail à vélo

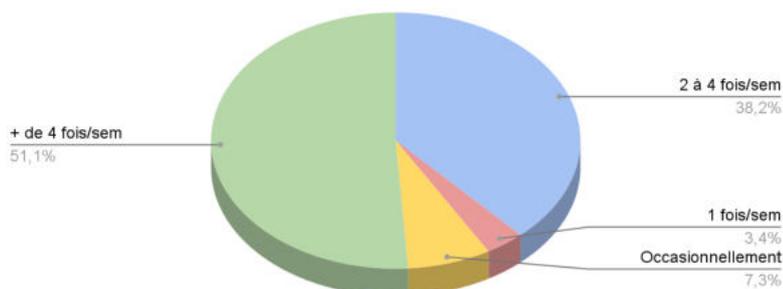
Combien de temps dure votre trajet domicile - travail en vélo ?



Rappelons qu'un trajet d'une heure à vélo revient à parcourir environ vingt (20) kilomètres, soit pratiquement de quoi traverser d'est en ouest la métropole Lilloise. Aussi, nous pouvons remarquer qu'il n'y a pas beaucoup de personnes dans la tranche des cinq (5) minutes (4,1%). Ceci est sûrement dû au fait que pour des trajets si courts, certaines personnes préfèrent tout simplement marcher. Nous pouvons donc en conclure que l'usage du vélo reste principalement cantonné aux trajets de courte à moyenne distance (entre dix et vingt minutes).

Figure 33 : Fréquence de déplacement à vélo pour le travail

À quelle fréquence vous déplacez-vous à vélo pour aller travailler ?

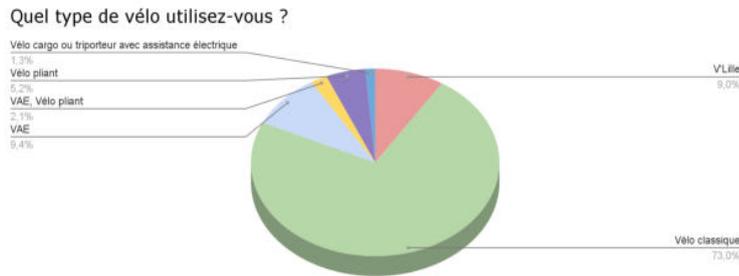


La fréquence de l'utilisation du vélo nous a paru primordiale pour notre enquête. La moitié des personnes sondées se déplacent plus de quatre (4) fois par semaine à vélo pour se rendre au travail. 38,2 % des sondés utilisent le vélo deux (2) à quatre (4) fois par semaine, 3,4 % l'utilisent une (1) fois par semaine alors que 7,3 % l'utilisent occasionnellement. Par conséquent, 89,3 % des réponses

## Se rendre au travail à Lille à vélo

aux prochaines questions seront les réponses des vélotaffeurs dit “réguliers” : entre deux (2) à (4) fois par semaine et plus.

Figure 34 : Type de vélo utilisé



Se dégage cinq types de vélo que les sondés utilisent : le vélo en libre-service (V'Lille), le vélo classique (non électrique, vélo de ville, de route...), le Vélo à Assistance Électrique (VAE), le vélo pliant et le vélo cargo ou triporteur à assistance électrique. Plusieurs personnes avaient un vélo pliant à assistance électrique. Nous avons donc fait le

choix de garder en une seule réponse ces deux types. Le vélo classique est majoritaire : 73 %, en deuxième position se trouve le type VAE (9,4 %) suivi de près par le service de vélo en libre-service.

Parmi les répondants, une majorité (62 %) est au courant des différentes aides existantes pour l'achat ou l'utilisation de leur vélo. On remarque que le nombre de cyclistes n'étant pas au courant de ces aides est tout de même élevé : celui-ci s'élève à 38 %, soit plus d'un tiers d'entre eux.

Figure 35 : Connaissance des aides disponibles pour l'achat ou l'utilisation du vélo

Êtes-vous au courant des différentes aides (employeur, communes) pour l'achat ou l'utilisation de votre vélo ?

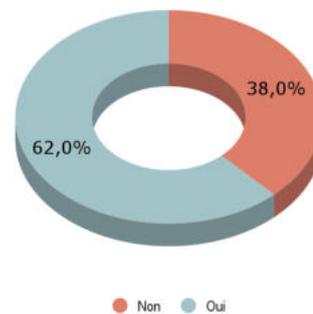


Figure 36 : Les aides sollicitées



Près de deux tiers des usagers savent qu'il existe des aides mais très peu en bénéficient. D'après les retours certains employeurs refusent l'aide aux usagers de vélo.

Parmi les aides qui sont accordées aux usagers celles qui revenaient le plus est l'aide de l'employeur : l'employeur peut prendre en charge les frais de trajets de ses salariés.

Pour une large majorité de cyclistes (82 %), les aménagements cyclables ne conviennent pas à leur pratique du vélo en ville.

Figure 37 : Réponses à la question « Les aménagements cyclables vous conviennent-ils ? »

Les aménagements cyclables vous conviennent-ils ?

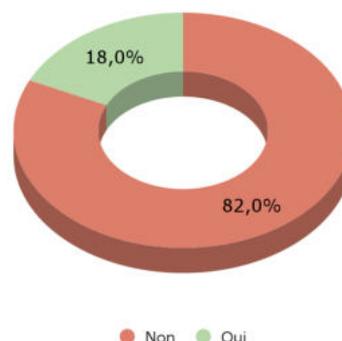
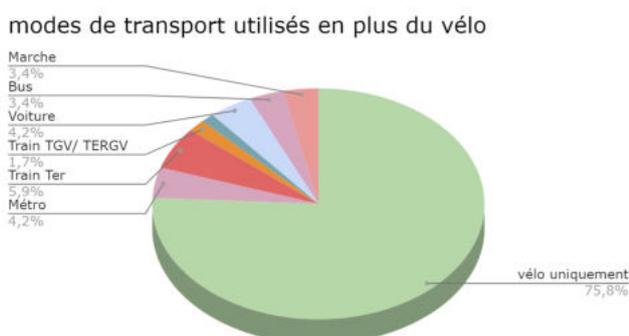


Figure 38 : Les autres modes de transport utilisés en plus du vélo

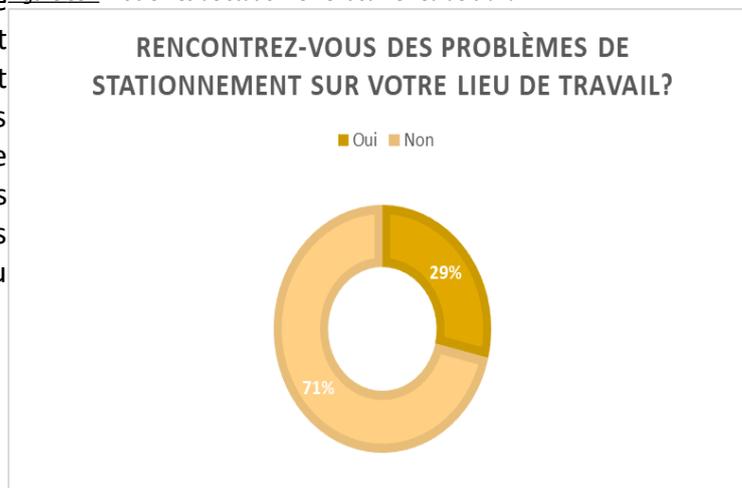


Comme on peut le voir sur ce graphique, il arrive que les sondés pratiquent l'intermodalité ou utilisent parfois d'autres modes de transport que le vélo. Ici le graphique se base sur un total de deux-cent-trente-sept. En effet, les participants ont parfois voté plusieurs modes de transport ce qui explique que le total est légèrement supérieur au nombre de réponses qui est de deux-cent-trente-trois. Le constat est simple, le vélo est majoritairement utilisé seul mais 5,9 % des votes se dirigent vers le TER suivi du métro et de la voiture pour 4,2 % des votes.

Les autres modes de transports associés avec le vélo sont plus marginaux.

Parmi les répondants, une majorité (166 personnes) ne rencontrent pas de problème de stationnements soit 71 %. Cependant, 29 % des répondants rencontrent des problèmes de stationnement sur leur lieu de travail. Ils font donc souvent recours à divers types de stationnement : dans leur bureaux, ou n'importe où dans la rue.

Figure 39 : Problèmes de stationnement sur le lieu de travail



## Se rendre au travail à Lille à vélo

Différents modes de stationnement sont utilisés par les actifs. Ainsi selon les réponses obtenues, on constate que les arceaux sont les moyens de stationnement préférés des usagers. Cependant certains usagers préfèrent stationner leur vélo à l'intérieur de leur bâtiment de travail par peur que leur vélo soit volé.

Figure 40 : Stationnement utilisé sur le lieu de travail

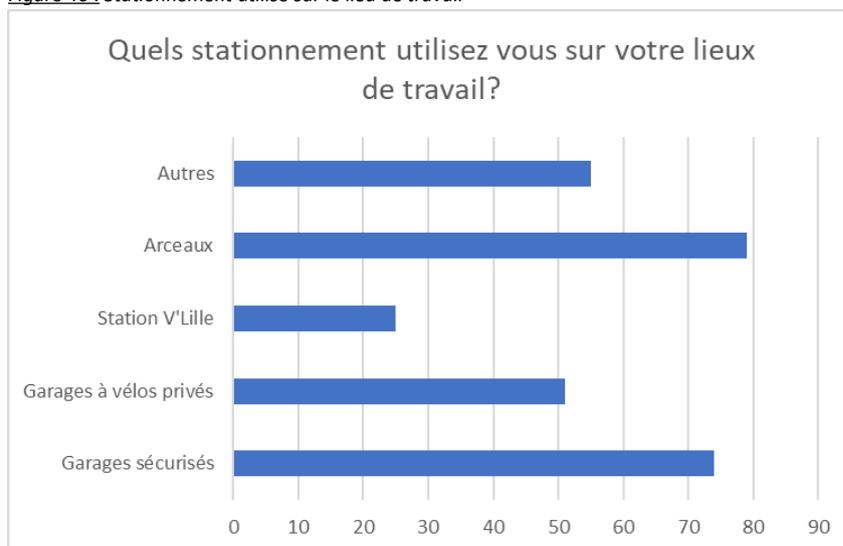


Figure 41 : Sentiment de sécurité



Deux tiers des cyclistes ne s'estiment pas rassurés sur la route. C'est ce que révèlent les données de notre enquête. Certains cyclistes estiment que les vols sont fréquents mais soulignent surtout le comportement des autres usagers.

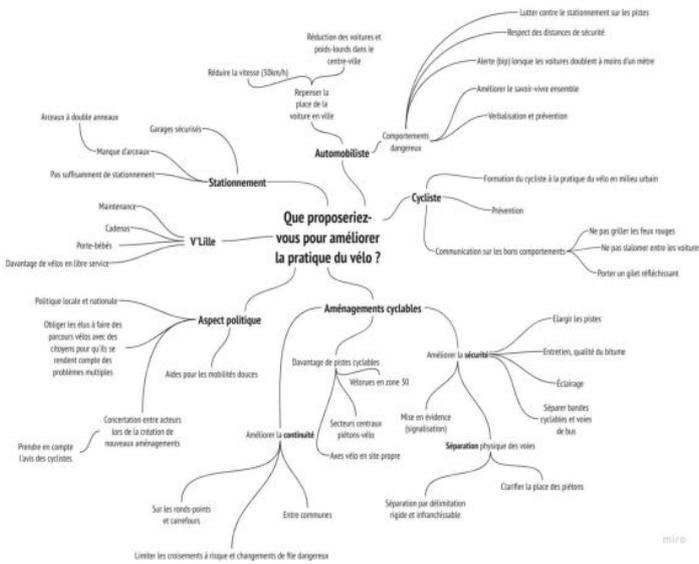
A l'aide de ce graphique, nous pouvons voir les différentes raisons d'insécurité des cyclistes sur les routes. On remarquera ainsi que ce sont les problèmes d'aménagements qui arrivent en tête avec près de 80 % des sondés insécures qui les désignent comme source de danger. Viennent ensuite les chaussées mal entretenues, les couloirs indifférenciés et les comportements des automobilistes qui se distinguent très nettement avec plus de 60 % des cyclistes insécures qui les reconnaissent dangereux.

Figure 42 : Motifs du sentiment d'insécurité



Enfin notons que ce ne sont pas seulement les comportements des automobilistes qui sont mis en cause mais bien ceux de tous les usagers de la route car les bus, les piétons et les autres cyclistes sont jugés comme dangereux eux aussi. Néanmoins, les automobilistes restent très nettement majoritaires.

Figure 43 : Réponses à "que proposeriez-vous pour améliorer la pratique du vélo"



Les principaux points récurrents concernent la création de pistes cyclables séparées du reste de la circulation, qui permettent de réaliser un itinéraire à vélo continu et sans interruption. Un nombre important de réponses appellent à prévenir et à sanctionner les comportements dangereux des automobilistes.

Figure 44 : Utilisation du vélo en cas d'intempéries

Ce graphique est tiré de la question 12 du questionnaire. Il ne comporte que 22 votes et parmi ces votes plus de la moitié utilisent un autre mode de transport que le vélo en cas d'intempéries. Soulignons tout de même la grande part des personnes qui continuent à se déplacer à vélo malgré la pluie.

### Utilisation du vélo en cas d'intempéries

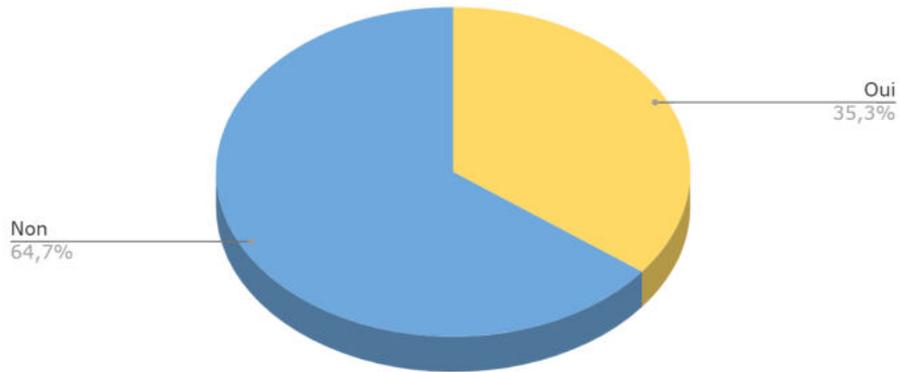
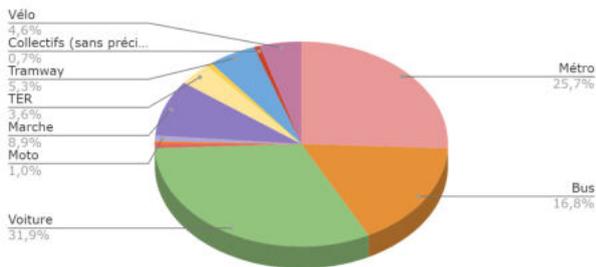


Figure 45 : Mode de transport utilisé si vélo non-utilisé

Quel est l'autre moyen de transport utilisé en cas de non utilisation du vélo?



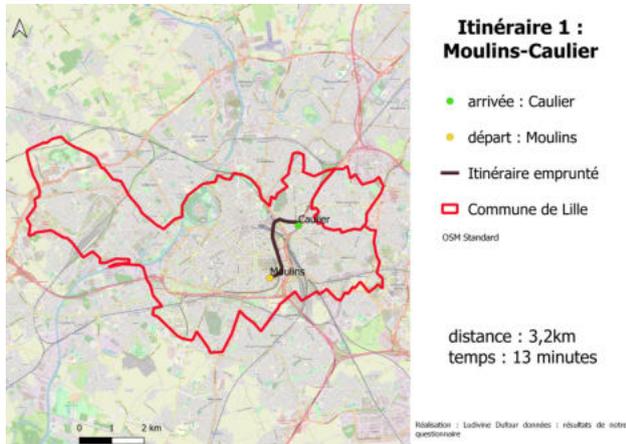
Tiré de la question 13 du questionnaire, ce graphique montre les moyens de transports alternatifs que les usagers prennent s'ils ne peuvent pas prendre le vélo. La majorité d'entre eux prennent la voiture (31,9 %) ou le métro (25,7 %), le bus est également privilégié (16,8%) mais on remarque qu'une partie d'entre les usagers n'ont pas d'autres alternatives que le vélo même s'ils restent minoritaires (4,6%).

Ci-dessous, figurent plusieurs itinéraires issus des réponses du questionnaire. Nous avons éprouvé la difficulté à avoir des réponses

## Se rendre au travail à Lille à vélo

claires à nos questions lorsqu'il s'agissait d'une question ouverte. De ce fait, nous avons rarement le point de départ précis (quartier ou commune) et le point d'arrivée. Par conséquent, parmi nos onze itinéraires disponibles, nous avons décidé de représenter cartographiquement trois d'entre eux.

Figure 46 : Itinéraire Moulins – Caulier



Cette carte représente le trajet emprunté par l'individu entre son domicile et son lieu de travail. Il met environ treize (13) minutes pour se rendre à son lieu de travail à Caulier et parcourt 3,2 kilomètres.

L'individu parcourt ici onze (11) kilomètres de son domicile à Lambersart jusque Wasquehal, son lieu de travail, et met quarante-trois minutes. En prenant la voiture, le trajet est estimé entre seize (16) et quarante-cinq (45) minutes en semaine et le matin.

Figure 47 : Itinéraire : Lambersart – Wasquehal

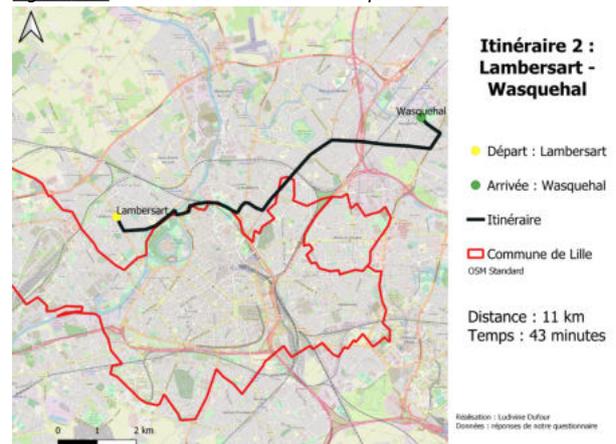
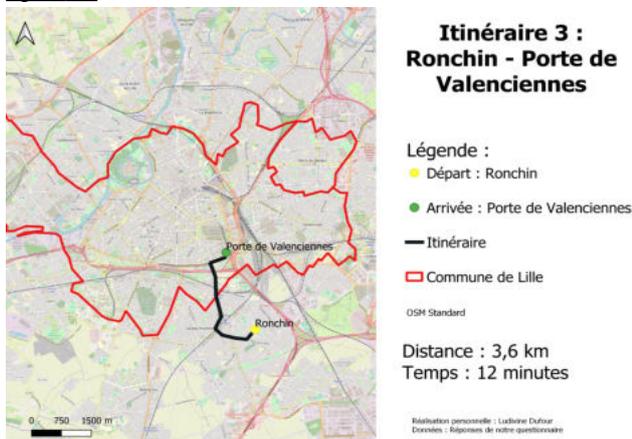


Figure 48 : Itinéraire : Ronchin – Porte de Valenciennes



Ce dernier itinéraire permet de mettre en évidence des navettes qui se font entre la périphérie et la ville-centre : ici le déplacement se fait entre le domicile à Ronchin et le lieu de travail à Porte de Valenciennes. La vitesse moyenne est de 15 kilomètres par heure ce qui s'inscrit dans la moyenne nationale.

### 3.3 - Analyse des résultats : une expérience nuancée de la pratique du vélo

#### 3.3.1 - Le profil type des actifs se rendant au travail à vélo

##### 3.3.1.1 - Un certain équilibre dans les genres et les classes d'âge

Tout d'abord, parmi les participants, nous constatons dans l'ensemble une disproportionnalité assez mince entre les hommes et les femmes. En effet, environ 53 % (cent-vingt-quatre) de femmes ont participé à notre enquête tandis que 46 % (cent-sept) d'hommes ont participé à notre enquête. 1 % des participants sont classés dans un autre genre. Tout de même, une différence d'environ vingt personnes entre hommes et femmes peut éventuellement être interprétable comme une plus forte utilisation de la bicyclette. Nous pouvons émettre des hypothèses et considérer qu'une femme se sent plus en sécurité à vélo que dans les transports collectifs par exemple.

Figure 49 : Genre des participants

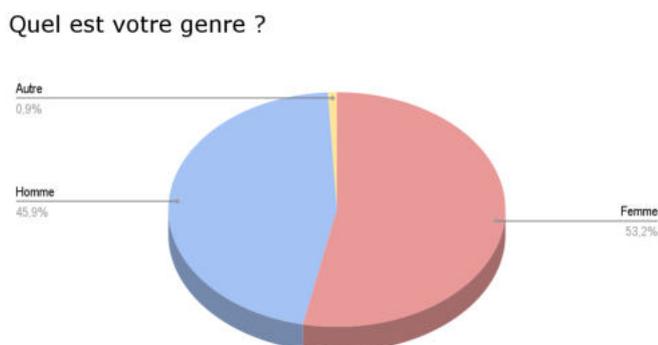
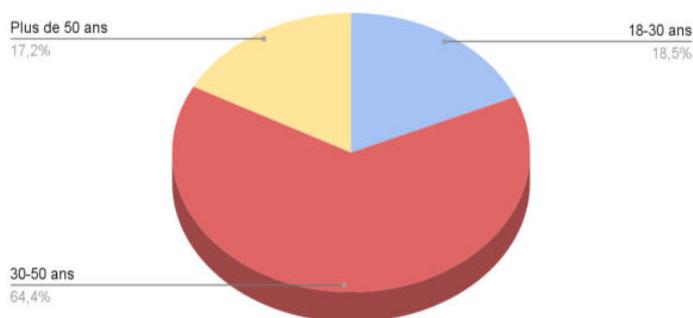


Figure 50 : Tranche d'âge des participants

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



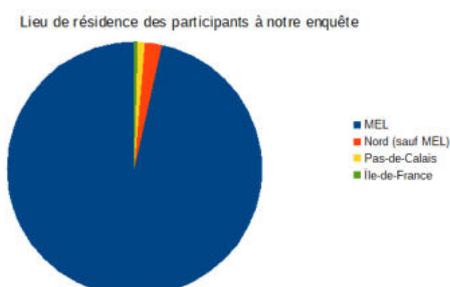
Concernant la tranche d'âge, nous constatons de vives disparités. Les personnes âgées entre trente et cinquante ans sont très perceptibles dans notre enquête puisque 64 % (cent-cinquante) des sondés ont entre trente et cinquante ans. Pour les deux autres tranches d'âge, les résultats sont à part égale : 18 % (quarante-trois) pour les personnes âgées entre dix-huit et trente ans et 18 % (quarante) pour les personnes âgées de plus cinquante ans. Tout de même, on peut supposer qu'en mettant les classes de valeur à égalité la

proportion sera la même. On peut donc supposer que chacune des décennies est représentée à 20 % dans notre enquête.

##### 3.3.1.2 - Une forte utilisation du vélo dans les villes les plus peuplées

À l'échelle nationale, nous pouvons constater que 96 % (deux-cent-vingt-et-un) des participants à notre enquête résident sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. 3 % (sept) résident dans le Nord et moins de 1 % (un) en Île-de-France. Au vu du thème de notre mémoire (se rendre au travail à Lille à vélo), il semble tout à fait logique qu'une forte proportion des participants à notre enquête résident sur le territoire de la Métropole

Figure 51 : Lieu de résidence des participants

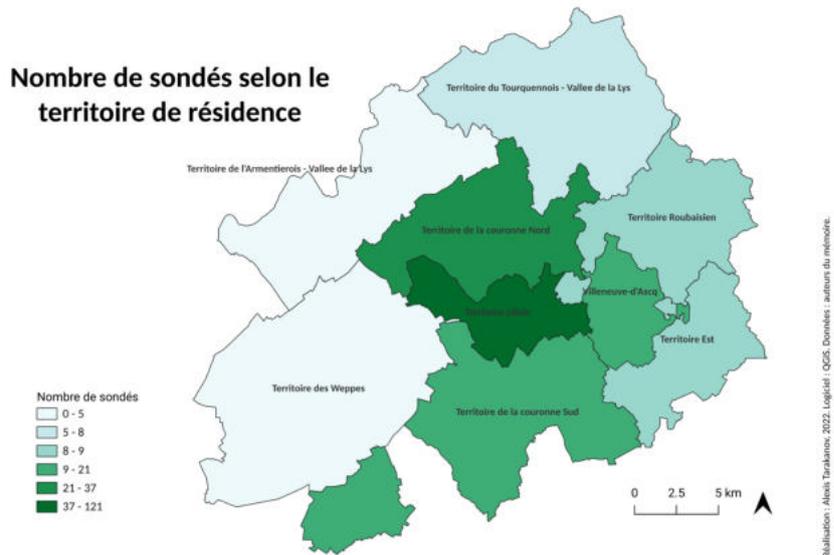


## Se rendre au travail à Lille à vélo

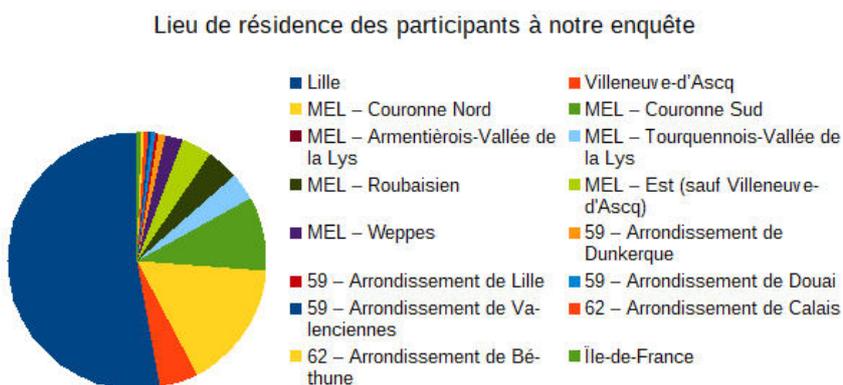
Européenne puisque le vélo a vocation à être un mode de déplacement local. Concernant les résidents du Nord (hors MEL) et du Pas-de-Calais, l'intermodalité avec le Transport Express Régional joue un rôle important pour grand nombre d'entre eux. Enfin, le résident en Île-de-France utilise le TGV Nord-Europe.

En regardant en fonction *Figure 52 : Carte des résidents de la MEL selon le territoire de résidence*

des territoires de la Métropole Européenne de Lille et des arrondissements de départements, on constate que plus de la moitié des participants de notre enquête résident à Lille. Respectivement, on trouve ensuite la Couronne Nord (trente-sept participants), la Couronne Sud (vingt-et-un participants), le Territoire Est (vingt participants). Ces territoires sont les territoires visés par notre enquête et il semble donc évident qu'il y ait une forte participation issue de ces territoires. On notera une forte participation des territoires du Roubaisien (neuf participants) Tourquennois-Vallée de Lys (huit participants). En effet, même si ces lieux de résidence se trouvent en dehors de notre lieu d'enquête, ils offrent un apport important par le rôle du tramway de Lille-Roubaix-Tourcoing qui est le seul mode de transport autorisé pour le vélo au sein de la Métropole Européenne de Lille avec le Transport Express Régional. De plus, au sein de l'Unité Urbaine de Lille, ces territoires jouent un rôle important puisqu'ils ont une poche démographique conséquente.

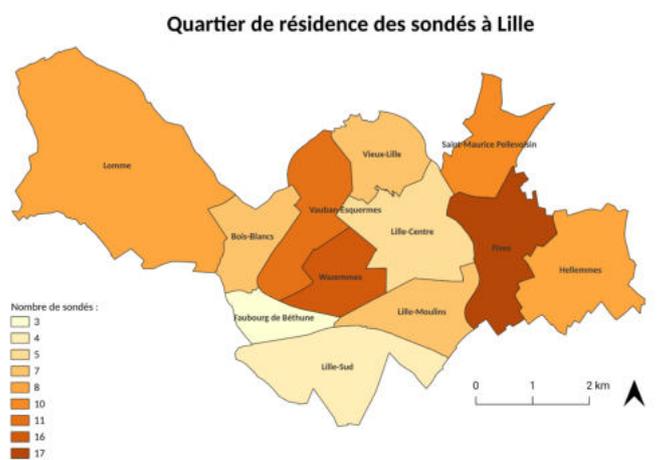


*Figure 53 : Lieu de résidence de participants en fonction du territoire ou de l'arrondissement*



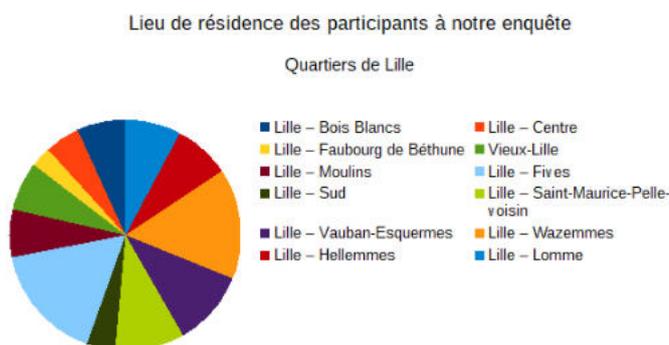
Au sein de Lille, en analysant quartier par quartier pour les participants qui ont déclaré leur quartier de résidence, nous constatons que les habitants de la bordure périphérique sont les plus nombreux à utiliser le vélo. En effet, les quartiers de Lille - Bois Blancs, Lille - Fives, Lille - Saint-Maurice-Pellevoisin, Lille - Vauban-Esquermes, Lille - Wazemmes et le Vieux-Lille sont les plus nombreux à utiliser le vélo. Il s'agit de quartiers populaires ou de quartiers aux tendances écologiques.

Figure 55 : Résidents de Lille par quartier



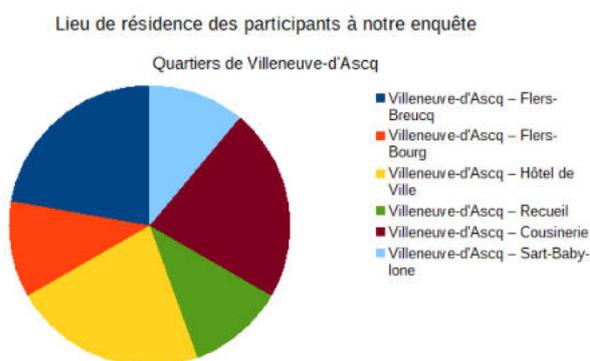
Réalisation : Alexis Tanakanov, 2022. Logiciel : QGIS. Données : auteurs du mémoire.

Figure 54 : Quartier de résidence des résidents de Lille



À Villeneuve-d'Ascq, le nombre de réponses est très faible. À partir des seules réponses que nous avons, nous constatons que les réponses se trouvent surtout au nord et à l'ouest de Villeneuve-d'Ascq qui se situent respectivement à proximité de Croix et de Lille.

Figure 56 : Quartier de résidence des résidents de Villeneuve-d'Ascq



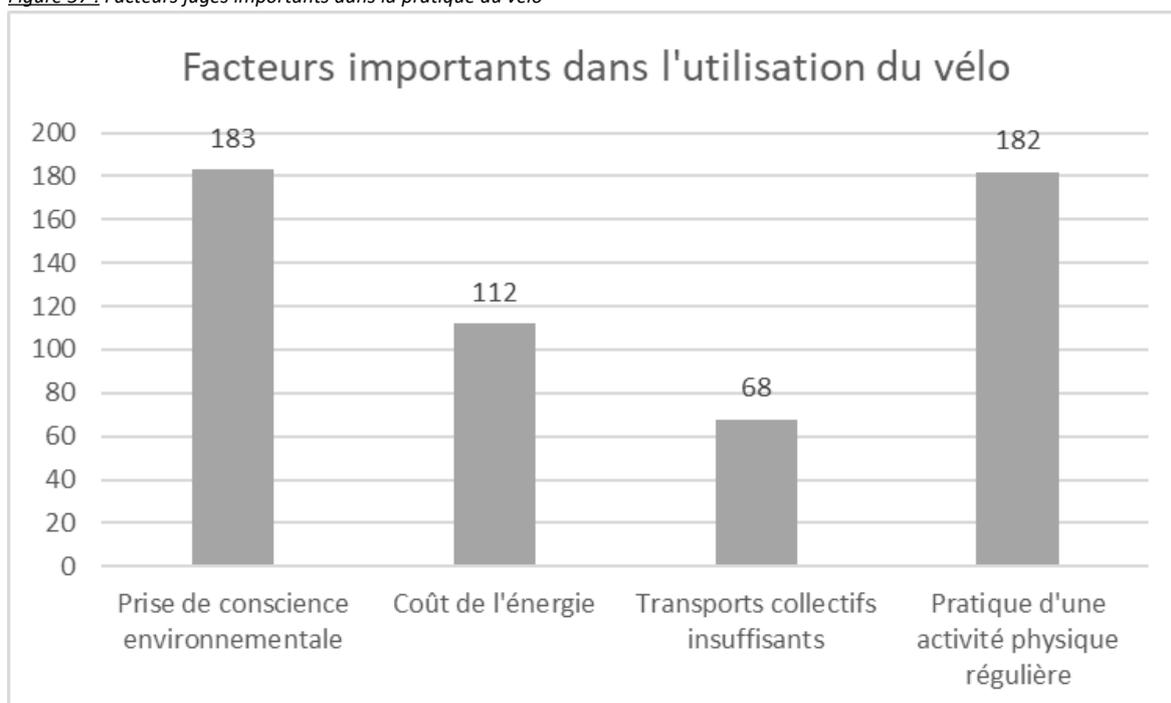
Au sein de notre enquête, nous ne pouvons pas déterminer de profil-type concernant l'âge et le genre. En effet, il semble que se rendre au travail à vélo soit une tendance généralisée. Tout de même, nous noterons que la plupart des personnes qui se rendent au travail sont des populations urbaines. En effet, la presque totalité des participants à notre enquête résident au sein de la Métropole Européenne de Lille ou dans d'autres aires urbaines. On notera que l'intermodalité est très importante pour les populations rurales.

Par conséquent, en dépit du fait qu'un véritable profil type ne se dessine pas, on peut mettre en évidence que la plupart des personnes utilisant le vélo sont des cadres habitant la ville.

### 3.3.2 - Motivations pour se rendre au travail à vélo

Le vélo est une solution formidable pour désengorger les villes et lutter contre de nombreuses formes de pollution, qu'elles soient atmosphériques, sonores... Quelles sont les motivations pour se rendre au travail à vélo ? Selon notre questionnaire, quatre principaux facteurs motivent les actifs à se rendre au travail à vélo.

Figure 57 : Facteurs jugés importants dans la pratique du vélo



- L'argument écologique

Le dernier rapport de GIEC a une nouvelle fois tiré la sonnette d'alarme. À moins que des efforts colossaux et immédiats soient consentis pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, le réchauffement climatique aura, dans les décennies à venir, des conséquences dévastatrices pour la planète. En France, le transport représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre sur le plan national<sup>16</sup>, et contribue grandement à la pollution de l'air. En revanche, la conduite de vélo ne produit aucun polluant. Le vélo est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement après la marche. Cent-quatre-vingt-trois (183) des deux-cent-trente-trois (233) usagers interrogés font du vélo pour la cause climatique. Ces personnes contribuent à réduire la consommation de pétrole et font un pas vers la mobilité durable. Une augmentation des déplacements avec des moyens de mobilité active pourrait réduire la consommation des énergies fossiles au cours des prochaines décennies. La construction de parkings pour les voitures impose de supprimer les arbres et la végétation nécessaires à la réduction de dioxyde de carbone dans l'air. Le stationnement à vélo, par contre, nécessite peu d'espace, ce qui signifie que les vélos contribuent à minimiser la dégradation de l'environnement. La quantité moyenne de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) émise sur un kilomètre par une personne qui se déplace à vélo ou à pied est de zéro grammes (0 g), en tramway vingt grammes (20 g), en bus quatre-vingt grammes (80 g), en voiture

<sup>16</sup><https://www.notre-environnement.gouv.fr/>

particulière trois-cent-dix grammes (310 g). Le vélo n'émet pas de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et sa mise en œuvre est moins coûteuse qu'une voiture. De plus, la plupart de ses éléments sont recyclables.

Ainsi, encourager la pratique du vélo, c'est agir pour améliorer la qualité de l'air et réduire la facture climatique.

- L'argument santé

L'argument santé est le second argument qui motive les usagers à faire du vélo selon les résultats de notre enquête. Cent-quatre-vingt-deux (182) des deux-cent-trente-trois (233) personnes sondées, soit 78 %, font du vélo pour pratiquer une activité physique régulière. Le vélo réduit les risques de maladies cardiovasculaires selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). La pratique quotidienne renforce les muscles et améliore la circulation sanguine. Aller au travail à vélo permet donc de se maintenir en forme. L'étude menée par le groupe de recherche PASTA (Physical Ability Through Sustainable Transport), pilotée par un groupe d'experts dont l'OMS, nous montre les impacts des modes de déplacements sur l'activité physique et la santé. L'étude a été réalisée auprès de onze-milles (11000) volontaires répartis dans sept (7) villes européennes. Les analyses montrent que les personnes qui utilisent la voiture comme mode de déplacement principal peuvent en moyenne peser jusqu'à quatre (4) kilogrammes de plus que celles qui utilisent le vélo<sup>17</sup>. Ainsi, faire du vélo régulièrement permettrait de se maintenir en forme. Pour ces chercheurs, ces résultats permettraient de dire que l'utilisation du vélo a des répercussions positives sur la santé.

- Le coût de l'énergie

Parmi les résultats obtenus sur les motivations pour se rendre au travail à vélo, cent-douze (112) personnes l'utilisent par rapport au coût de l'énergie. Cette hausse énergétique pourrait ancrer de nouvelles habitudes dans notre quotidien, accélérant ainsi la transition écologique. Aller au travail à vélo c'est aussi faire des économies : pas de carburant ou pas de place de parking à payer par exemple. De plus, les frais d'entretien sont beaucoup moins élevés que ceux de la voiture. On estime jusqu'à environ cent-dix-sept euros (117 €) par mois d'économies. Les déplacements à vélo peuvent aussi représenter des économies pour la société.

- Transports collectifs insuffisants et circulation difficile

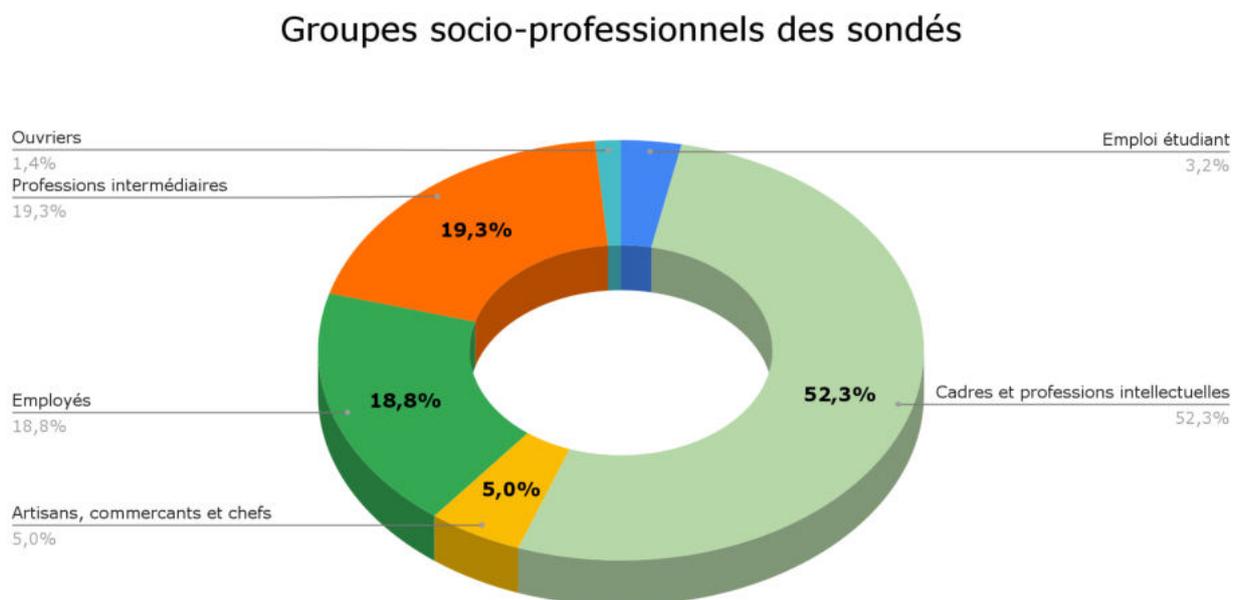
Le vélo est le plus rapide des moyens de transport dans les milieux urbains. En pédalant, le cycliste roule en moyenne à quinze kilomètres par heure (15 km/h) contre quatorze kilomètres par heure (14 km/h) pour la voiture. Les nombreux embouteillages limitent les moyens de déplacement des automobilistes et des transports en commun. Les cyclistes ignorent les embouteillages et atteignent facilement la moyenne d'un véhicule motorisé. Pour les trajets inférieurs à 5 km, le vélo est imbattable.

<sup>17</sup>[Consoglobe](#)

## Se rendre au travail à Lille à vélo

### 3.3.3 - Inégalités sociales et spatiale

Figure 58 : Graphique représentant la part de chaque groupe socio-professionnel des personnes ayant répondu à notre sondage, selon la nomenclature des professions et catégories socio-professionnelles de 2003 de l'INSEE. Nous avons ajouté la catégorie « emploi étudiant » qui permet de cerner un groupe jeune qui ne se définit pas forcément par le type d'emploi, mais plutôt par leur statut d'étudiant



Au sein des personnes sondées qui se rendent au travail à vélo sur notre territoire, on observe une surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures (52,3 %), une part moindre de professions intermédiaires (19,3 %), d'employés (18,8 %), d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise (5 %), une quasi-absence d'ouvriers (1,4 %), et l'absence d'agriculteurs exploitants. Le groupe des étudiants est également minoritaire (3,2%).

Avant d'exploiter ces résultats, il faut rappeler le lien entre classe sociale et groupe socio-professionnel. Cette dernière mettant en avant un certain revenu et un certain diplôme, on peut observer une corrélation étroite entre catégorie socio-professionnelle et classe sociale, même si la profession d'une personne n'est pas suffisante pour attester d'un certain groupe social.

À partir de ces résultats, nous essayerons de comprendre les différences dans l'usage du vélo par les actifs sur Lille et sa première couronne en apportant des éléments d'explications à ces décalages. Il s'agira dans un premier temps de revenir sur trois grandes hypothèses expliquant l'inégale utilisation du vélo selon les groupes sociaux. Puis, nous analyserons ces différences sous l'angle spatial, qui semble être un facteur de taille à la source de ces inégalités.

#### 3.3.3.1 - Le vélo inégalement utilisé selon les groupes sociaux : accessibilité, représentations et capacité

La première explication que nous avançons pour comprendre ces différences est l'accessibilité financière dont nécessite la possession et l'entretien vélo. Investir dans un vélo de qualité, ou encore

un vélo à assistance électrique, a un coût, qui peut s'ajouter à celui de la voiture et de son entretien lorsque celle-ci est essentielle pour se déplacer. Dans un foyer, il est également possible qu'il n'y ait qu'un vélo ce qui complique son usage par tous les membres d'une même famille.

Cet argument peut être contestable et ne saurait expliquer une telle différence d'utilisation. Nous avons auparavant défini ce mode comme peu coûteux, notamment par rapport à la voiture individuelle.

La seconde hypothèse tient des représentations, valeurs et normes associées au vélo et à sa pratique, qui pourraient encourager les classes supérieures à l'utiliser et dans le même temps décourager les classes inférieures. Le vélo correspondrait à un certain mode de vie, à un ensemble de représentations qui tiendrait à la fois d'héritages historiques, notamment le fait que le vélo renvoie encore aujourd'hui à son « âge populaire » (Jean-René Carré, 1998), mais également du choix fait par les politiques publiques, de l'image du vélo dans les médias et la publicité. Nous avons décrit ces représentations qui expliquent le choix ou non de prendre son vélo pour se rendre sur son lieu de travail.

Une troisième hypothèse explique les différences d'usage du vélo par les actifs par un capital de mobilité qui différerait selon le groupe social. Ce capital fait référence à ce que Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin (2008) appellent la motilité, c'est-à-dire « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets ». Il s'agit d'un ensemble de facteurs qui expliquent la potentialité à être mobile dans l'espace, de la condition physique jusqu'aux connaissances des systèmes de mobilité existants. On peut résumer l'ensemble de ces facteurs en trois grands groupes : les facteurs d'accessibilité ; les facteurs de compétences et de savoir-faire et les facteurs d'appropriation, qui relèvent d'habitudes.

Ce capital de mobilité est pensé par les chercheurs Vincent Kaufmann, Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier (2012) comme une « effet des différentes formes de capital (économique, culturel et social) » que possède la personne se déplaçant dans un certain espace. Ainsi, la catégorie sociale influe sur la propension à se déplacer à vélo. Les conditions sociales ont notamment un impact sur les compétences, le niveau de formation, les connaissances des possibilités en matière de déplacement à vélo et surtout du sentiment de légitimité à utiliser le vélo de façon utilitaire dans l'espace public. On peut également penser aux conditions physiques, qui peuvent être plus souvent dégradées chez les ouvriers, notamment à cause de la pénibilité du travail, qui aura une influence sur le choix du mode de transport.

#### 3.3.3.2 - Une inégalité spatiale de la pratique du vélo à Lille ?

Cette pratique inégalitaire du vélo peut aussi être le reflet d'inégalités spatiales, à la fois par une distance avec le lieu de travail qui varie selon le groupe social mais aussi par des espaces plus ou moins cyclables.

D'abord, la différence entre cadres et professions intellectuelles et ouvriers peut tenir des localisations même des emplois de ces deux catégories socio-professionnelles. Le lieu de travail des cadres se situe plus souvent en centre-ville, à proximité directe des aménagements cyclables. Les emplois ouvriers sont quant à eux plus excentrés dans les espaces périphériques, dans des zones d'activités ou industrielles par exemple. On observe aussi que les ouvriers qui résident dans

les territoires les plus cyclables doivent faire davantage de trajet pour atteindre leur lieu de travail, contrairement aux cadres (Lardellier, 2021).

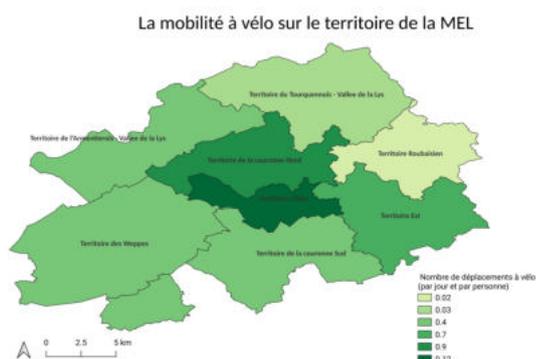
En conséquence, la proximité du travail avec le domicile a un impact majeur sur le choix du vélo. Bien que la part des ouvriers sur l'ensemble de la population active ne cesse de diminuer, ce sont ceux qui sont le plus concernés par la dépendance à l'automobile. Les usines ayant déserté les centres-villes, ces derniers sont contraints de se rendre au travail en voiture, faute de transports collectifs suffisants. On peut s'intéresser à la distance entre le domicile et le travail pour les ouvriers et cette même distance pour les cadres. En général, les cadres habitent beaucoup plus loin de leur lieu de travail que les ouvriers (Insee, RP 2018, Metric 2021), parce qu'ils ont la capacité, et donc la capabilité (Sen, 1992), de se rendre au travail par d'autres moyens que la voiture. Par conséquent, le fait que les cyclistes ouvriers se trouvent maintenant minoritaires dans cette part modale est peut-être lié à l'éloignement du lieu de travail qui contraint le travailleur à utiliser la voiture.

Cette idée d'une différence spatiale entre groupes sociaux s'inscrit dans la pensée de Bourdieu qui explique que « les chances qu'un groupe peut avoir de s'approprier une classe quelconque de bien rares dépend [...] de la relation entre sa distribution dans l'espace géographique et la distribution des biens rares dans cet espace » (Bourdieu, 1979). En ce sens, on pourrait expliquer les différences d'utilisation du vélo au sein des catégories socio-professionnelles par une inégale répartition géographique de l'ensemble système-vélo, regroupant les aménagements cyclables, les stationnements et les services. Pour Bourdieu, cette accessibilité inégale à l'espace participe à la « reproduction du capital social ».

Certaines communes de Lille et sa petite couronne sont beaucoup moins accessibles à vélo que d'autres : les aménagements y sont plus rares, les stations V'Lille n'y sont pas implantées et la continuité entre deux territoires n'est pas forcément pensée. Cela s'explique par un effet de centre-périphérie (Alain Reynaud, 1981) : Lille est le centre de notre territoire et concentre population, commandement et services, ce qui explique les inégalités socio-spatiales en découlant.

D'un point de vue purement spatial, si l'on mesure la simple mobilité à vélo sur l'ensemble de la métropole lilloise, on s'aperçoit que certains territoires sont davantage favorables à l'utilisation du vélo notamment le territoire lillois et celui de la couronne Nord.

Figure 59 : Mobilité à vélo sur le territoire de la



Cette carte peut être couplée avec celle des accroches vélos de la Métropole Européenne de Lille ou encore de la répartition des stations V'Lille. Par exemple, en 2011, le président de l'Association Droit Au Vélo Etienne Forrest ou encore Hugo Vandamme, le responsable de la cellule du Parti Communiste à Lille-Sud, dénonçaient le manque de nouvelles stations dans le quartier : « ces lieux pourtant dynamiques tels que la mairie de quartier, le commissariat ou le nouveau centre social de l'Arbrisseau, auraient pu être desservis » (propos

d'Etienne Forrest, 2011).

Les enquêtes mobilité et surtout leur évolution confirment une inégalité dans la possibilité de se rendre sur son lieu de travail à vélo. Si le site est trop dangereux (pas de signalisation, de site propre, éclairage mauvais, revêtement mauvais) en première couronne, cela pourrait expliquer le fait que les personnes préfèrent la voiture (73 %). Ces espaces qui sont défavorables pour la pratique du vélo sont donc davantage conçus pour les voitures et les transports en commun, ce qui renforce d'autant plus la non-utilisation du vélo. Par exemple, on observe que la part modale du vélo augmente à Lille, tandis qu'elle baisse dans le reste de la métropole, on observe un contraste entre la périphérie et la ville centre.

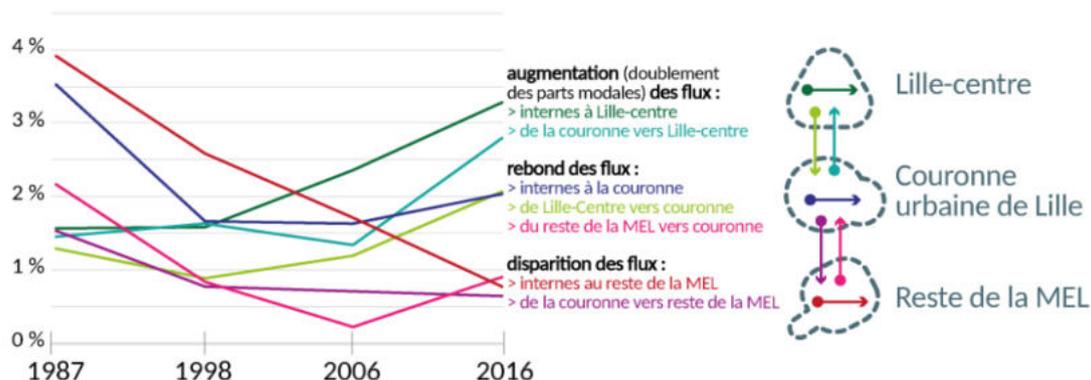
**Tableau 2. Taux d'évolution du nombre de déplacements entre 1987 et 2016 réalisés par les habitants de la ville centre, de la couronne et du reste de la métropole.**

|   | Marche | Vélo   | TC     | Voiture | Total |
|---|--------|--------|--------|---------|-------|
| Échelle de Lille                          | +33 %  | +176 % | +330 % | -34 %   | +36 % |
| Échelle de la couronne lilloise           | -3 %   | -32 %  | +52 %  | +10 %   | +8 %  |
| Échelle du reste de la métropole lilloise | +22 %  | -70 %  | +2 %   | +77 %   | +47 % |

Cette disproportion s'explique ainsi par le manque de pistes cyclables, une habitude de la voiture plus pratique en périphérie, moins de transports en commun et d'infrastructures en site propre, et une distance possiblement plus grande entre domicile et lieux d'emploi. La périphérie apparaît ainsi moins cyclable que la commune de Lille.

Figure 60 : Evolution des parts modales selon le type de déplacements effectués en vélo

**Figure 3. Évolution des parts modales selon le type de déplacements effectués en vélo.**



Source : EMC<sup>2</sup> MEL ; Réalisation : Cerema

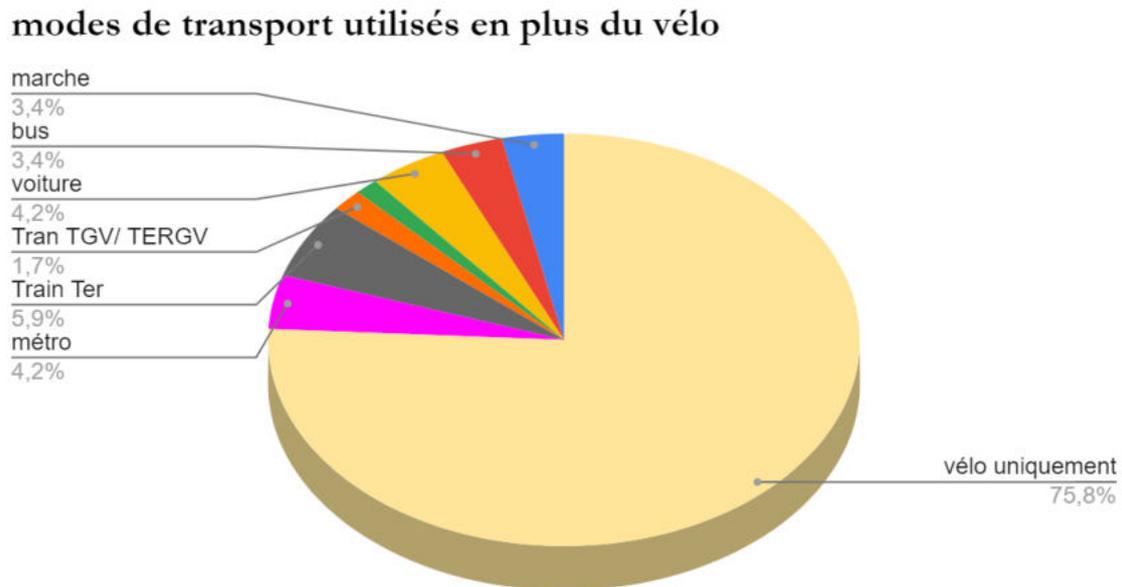
À l'inverse, le vélo a le potentiel de réduire les inégalités socio-spatiales car c'est un mode économique qui permet d'élargir les zones d'accès vers les transports en commun dans les territoires plus enclavés. Le fait que son usage soit inégalitaire sur notre territoire apparaît donc

## Se rendre au travail à Lille à vélo

paradoxal : le vélo est un mode très intéressant à développer de manière équitable, à condition de ne pas le réserver aux hyper centres (Lavadinho, 2020).

### 3.3.4 - Intermodalité : impact majeur ou marginal ?

Figure 61 : Intermodalité



Lorsque nous analysons les résultats du sondage, nous constatons qu'une partie des personnes interrogées est concernée par l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de différents modes de transport lors de leur déplacement entre le domicile et le travail. Ici, le vélo est combiné aux autres modes de transport comme le métro, le TER, le TGV ou TERGV, le bus, le tramway, la voiture ou encore la marche. Sur les deux-cent-trente-trois réponses à la question : « Si vous n'utilisez pas exclusivement le vélo lors de vos trajets domicile-travail, indiquez quels autres moyens de transport vous utilisez ? », deux réponses ne concernent pas la MEL, cent-soixante-dix-neuf s'appuient sur le vélo uniquement et cinquante-huit concernent l'intermodalité soit 24,89 % des réponses. On constate donc que seulement un quart des interrogés pratiquent l'intermodalité. Il s'agit d'un phénomène fréquent mais pas majoritaire. Parmi les réponses, l'intermodalité la plus fréquente est celle du TER combiné avec le vélo avec quatorze réponses, suivie du vélo/métro et vélo/voiture (covoiturage/ taxi/voiture personnelle) avec dix réponses chacune. Arrivent ensuite les intermodalités bus/vélo et marche/vélo avec huit réponses chacune. Les intermodalités avec le TGV, le tramway et le TERGV ont reçu respectivement 3,3 % et une réponse.

L'un des freins à l'intermodalité reste les contraintes liées aux différents modes de transport. En effet, même si le vélo est autorisé à bord du train quel qu'il soit, prendre son vélo dans le train est soumis à des règles strictes : en TGV, pour voyager avec son vélo à bord des trains, s'il est pliant ou démonté sous housse, il n'y a pas de frais supplémentaires. Cependant, s'il ne peut pas être démonté, il faut obligatoirement réserver sa place au prix de dix euros (10 €) si des places sont disponibles dans un TGV. En effet, les TGV des lignes transversales, c'est-à-dire les TGV intersecteurs desservant généralement la gare de Bruxelles-Midi et ne desservant aucune des six

grandes gares parisiennes, ne sont pas autorisés aux vélos. Les TGV des lignes radiales, c'est-à-dire les TGV desservant une des six grandes gares parisiennes, ont généralement un nombre de places très limité pour les vélos. Ainsi, dans le Nord de la France, les TGV reliant les gares de Lille-Flandres, Dunkerque, Boulogne-Ville ou Rangs-du-Flier - Verton - Berck à Paris-Nord sont les seuls où les vélos sont autorisés.

Dans le cas du TERGV, les vélos pliés ou démontés sont les seuls autorisés. Dans le cas du TER, il n'y a pas de réservation. Effectivement, dans le TER, il suffit seulement d'accrocher son vélo à un des accroche-vélos ou, pour les dernières rames livrées à la Région, de le maintenir debout dans les espaces prévus à cet effet.

Contrairement au TER et au TERGV, le TGV est soumis au yield management, politique tarifaire où les prix varient en fonction de la demande. En sachant que les billets de TGV sont déjà assez élevés même avec des cartes de réductions, il est compréhensible que les utilisateurs de vélo préfèrent ne pas le prendre dans le TGV. La faible utilisation du TGV par les usagers de la bicyclette est donc très justifiable.

Dans le règlement d'exploitation, la Métropole Européenne de Lille interdit le vélo à bord de l'ensemble des autobus urbains et interurbains et du métro sauf s'il est plié. Par ailleurs, Lille possède une alternative à cet inconvénient par la mise en location de vélos en libre-service : le V'Lille. Pour cette raison, quelques réponses concernent la voiture, car certains utilisateurs utilisent la voiture jusqu'à leur gare de départ, prennent le train pour ensuite utiliser le V'lille. De plus, si l'intermodalité est minoritaire, c'est également parce que les interrogés ont la plupart du temps des trajets courts entre leur domicile et leur travail, l'intermodalité n'a pas lieu d'être dans ce cas.

Selon ce même questionnaire, nous pouvons également faire le constat suivant : les lieux d'échanges sont pour la plupart les deux gares de Lille, c'est-à-dire Lille-Flandres et Lille-Europe, suivi du quartier Lille-Fives puis de Roubaix, Tourcoing, Ronchin et la station de métro Porte d'Arras. Ces lieux sont stratégiques car ils possèdent des stations de vélos en libre-service ou des garages à vélo sécurisés qui facilitent l'intermodalité entre le vélo et différents modes de transport.

Même si elle est présente, l'intermodalité est très minoritaire au sein des utilisateurs de vélo car, comme nous l'avons démontré, elle est contraignante.

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

## 4 - Selon le cas lillois, quelles perspectives d'avenir pour le vélo ?

Sauf indication contraire, l'ensemble des photos ont été prises par TAHON Loïck le 19 mai 2022.

### 4.1 - De nombreuses limites à l'utilisation du vélo par les actifs

#### 4.1.1 - Facteurs qui pourraient expliquer le fait que le vélo reste minoritaire

La géographie physique peut être l'un des facteurs expliquant la difficulté des cyclistes à faire du vélo. Mais ce n'est pas le cas partout. La structure de la ville constitue aussi un frein à la pratique du vélo. Lille est une ville avec peu de relief et façonnée par des infrastructures automobiles (boulevards, autoroutes, etc.) ce qui rend les déplacements à vélo un peu compliqué dans la ville. La ville est encerclée par la circulation automobile. Des autoroutes, des échangeurs, sont construits à côté de la ville et créent des obstacles pour la circulation des cyclistes. Le "tout automobile" des dernières décennies a paralysé la ville et rend difficile la mise en œuvre d'une stratégie vélo. La voiture y a toujours eu sa place, les stationnements sont nombreux, la culture de l'automobile semble difficile à remplacer dans les esprits. Les villes de la métropole de Lille sont-elles adaptées au vélo ? L'enquête menée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) auprès des usagers permettra de répondre à cette question.

Lille ne brille pas dans les palmarès des villes cyclables. La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)<sup>18</sup> a publié son baromètre des villes cyclables qui sort tous les deux ans. Cette enquête auprès des usagers permet de déterminer le climat vélo dans différentes villes et régions en France. Pour réaliser ces classements, la FUB s'est basée sur des réponses à un questionnaire publiées entre le 14 septembre au 30 novembre 2021. Au total, il y a eu plus de 270 000 contributions en France. Les votants pouvaient donner une note entre 1 et 6 pour les cinq thématiques suivantes :

- Le ressenti général,
- La sécurité,
- Le confort,
- L'effort de la commune,
- Le stationnement et les services.

La région Hauts-de-France est classée onzième au baromètre des meilleures régions pour faire du vélo. Aucune ville de la région n'est dans le podium. Lille est considéré comme défavorable pour les cyclistes avec 3,08 sur 6. Toujours d'après l'enquête, les points forts de la ville sont :

- La facilité de louer un vélo,
- La proximité des ateliers cyclables.

En revanche, Lille est pointée du doigt pour :

- Le stationnement des véhicules motorisés,
- L'absence d'itinéraires alternatifs lors des travaux.

La note moyenne des villes et villages des Hauts-de-France est 2,85, ce qui les placent en

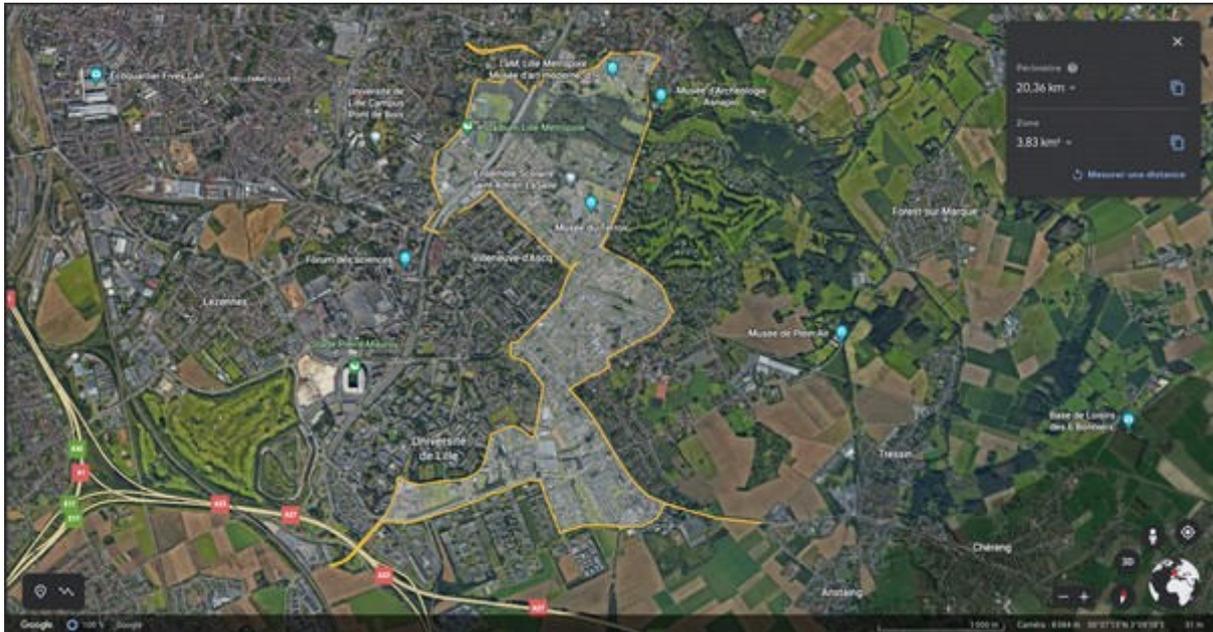
<sup>18</sup>[Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables 2021 \(parlons-velo.fr\)](https://www.parlons-velo.fr/)



d'aménagements cyclables. Ce travail se concentre donc avant tout sur un aspect qualitatif vis-à-vis des infrastructures en prenant en compte la facilité d'utilisation, l'état général et les dispositions particulières.

Voici ci-dessous une carte retraçant l'ensemble de l'itinéraire parcouru :

Figure 63 : Itinéraire parcouru sur la commune de Villeneuve-d'Ascq



Celui-ci reste exclusivement localisé sur la commune de Villeneuve-d'Ascq et est assez représentatif de tous les exemples de difficultés rencontrées sur la route par des cyclistes. A noter également que celui-ci a été réalisé deux fois avec deux vélos différents : un vélo de route aux pneus fins et sans suspension et un VTT, plus robuste mais moins répandu en ville donc représentatif. Ainsi, la majeure partie des remarques ci-dessous valent plutôt pour un vélo de route ou de ville.

Comme l'itinéraire réalisé se situe sur le territoire de la MEL, on trouve tout de même un certain nombre d'aménagements, notamment des pistes cyclables sur une très grosse partie des routes et rues. Certaines sont regroupées sur un seul côté de route et font donc le double sens, d'autres sont de part et d'autre des voies de circulation pour les voitures, les vélos devant donc circuler dans le même sens que celles-ci sans les voir arriver.

On retrouve également différents degrés de séparation entre les pistes et la route et donc en quelque sorte de protection des cyclistes. Il y a tout d'abord le stade avec aucune protection où la piste cyclable est simplement matérialisée par une bande de peinture. Nous avons ensuite les bordures de différentes hauteurs pour faire comme une sorte de trottoir pour vélos, suivis enfin par une barrière soit distancielle, soit physique avec des buissons qui vont donner le meilleur ressenti de sécurité et d'éloignement du trafic routier au cycliste.

A noter qu'on ne trouve nulle part de véritable barrière de sécurité en bois ou en acier comme des glissières de sécurité pour véritablement protéger les usagers d'un écart de trajectoire d'une voiture ou d'un camion, même sur les routes limitées à 80 km/h. Aussi, même si la distance ou les haies donnent un sentiment de sécurité, ce ne sont pas elles qui vont arrêter une voiture en

cas d'accident.

Concernant l'état des voiries cyclables, elles sont pratiquement toutes goudronnées mais on en trouve tout de même en terre à cailloux très fin, en pavés autobloquant voire en pavés traditionnels comme à Lille.

Pour pratiquement toutes les pistes en bitume et ce quel que soit leur configuration, elles sont toutes remplies de gravillons assez inconfortables, voire dangereux à pratiquer (risque de dérapage). Ceci est dû au fait que les routes sont bombées et que le trafic routier et les pluies évacuent naturellement ces cailloux sur les bords de route. On retrouve aussi régulièrement sur les pistes différents déchets emportés par le vent ou jetés par les automobilistes comme des canettes ou encore beaucoup de mégots de cigarette.

Certaines pistes sont régulièrement nettoyées mais d'autres ne le sont pas du tout, notamment dans les endroits trop peu fréquentés ou accessibles comme au-dessus de l'échangeur autoroutier des Quatre Cantons où une épaisse couche de poussière et de déchets s'accumule. Ce mauvais état des pistes m'a d'ailleurs gratifié d'une crevasse sur un parcours de seulement vingt kilomètres.

Figure 64 : Mauvais état d'entretien d'une piste cyclable à Quatre Cantons



Aussi, les nombreux arbres et buissons qui bordent les pistes ne sont pas toujours très bien entretenus et il arrive que certaines branches empiètent complètement sur la voie, obligeant à faire demi-tour ou à faire un écart sur la voie des voitures.

Figure 65 : Chaussée déformée à cause des racines d'arbre



Enfin, les pistes clairement espacées et délimitées des voies des voitures sont sans doute les plus inconfortables à emprunter. Celles-ci présentent un bitume de moindre qualité, moins bien appliqué et avec trop d'aspérités (mini bosses impliquant constamment des rebonds), créant

Figure 66 : Piste cyclable en piteux état



régulièrement des trous, parfois rebouchés, ce qui entraîne de nombreux raccords et encore plus de bosses. Aussi, la végétation étant parfois implantée trop près d'elles, il n'est pas rare d'avoir des pistes totalement déformées et impraticables comme dans certaines rues de la Haute-Borne où les voies en pavés sont totalement gondolées par les racines d'arbres qui s'étendent en dessous. Il est alors largement préférable pour les cyclistes d'emprunter la voie des voitures.

Ensuite, dans un aspect pratique d'utilisation, on sent que certaines pistes sont simplement là car elles sont imposées sur le cahier des charges.

En effet, les jonctions entre deux pistes ou rues sont parfois totalement inexistantes.

Ceci est tout de même un cas de figure assez rare mais il arrive que la piste s'arrête brutalement au beau milieu d'une route, vous mélangeant ainsi au reste du trafic routier.

Il arrive également qu'il faille complètement couper la rue, sans marquage au sol et en plein virage pour rejoindre une piste cyclable de l'autre côté où encore que l'on roule un moment sur la route avant de se rendre compte qu'il existe une piste sécurisée où le seul point d'entrée n'était clairement pas visible. Il faut également parfois emprunter les passages piétons et donc s'arrêter et descendre de vélo pour rejoindre une piste normalement continue ou encore emprunter certains trottoirs étroits et normalement interdits aux vélos pour rejoindre une piste.

Figure 67 : Continuité de la piste cyclable sur le trottoir sans marquage au sol pour entrer sur la route



Figure 68 : Fin de la bande cyclable sans indication particulière



Concernant les aménagements spécifiques, pour traverser les grands axes de coupures urbains comme les boulevards périphériques, bretelles d'accès ou encore échangeur autoroutier, différents aménagements sont proposés aux cyclistes, essentiellement en fonction de la fréquentation et du type d'ouvrage déjà présent pour les voitures. Nous allons ainsi trouver de simples passages vélos pour couper les voies de circulation des voitures entrant ou sortant de l'autoroute, ce qui est assez dangereux ou bien des aménagements plus sophistiqués tels que des tunnels passant sous le périphérique comme au parc du Héron. Le seul point noir de ce type d'aménagement est qu'il ne laisse aucune autre solution au cycliste que de l'emprunter pour traverser. On en vient alors à se retrouver totalement mélangé aux piétons, enfants et animaux, sportifs ou promeneurs distraits, le tout sur des voies souvent étroites. Ceci implique de devoir redoubler d'attention, de réflexes et de devoir énormément ralentir pour ne pas risquer de renverser quelqu'un, le tout en se prenant parfois des réflexions de passants qui ne comprennent pas vraiment ce qu'un vélo fait ici alors que l'espace est partagé, créant ainsi des tensions.

Tout ceci résume bien les plus gros points noirs à la circulation du vélo en ville, car cette dernière est très pénible et frustrante. On sent bien que les routes et le trafic automobile restent majoritaires et que les vélos passent en second plan. Il n'y a pas, sauf en de rares exceptions, d'aménagements spécifiques donnant l'avantage sur un quelconque point au vélo. Il faut toujours rester sur ses gardes pour vérifier qu'une voiture ne nous coupe pas la route, bien connaître les itinéraires pour emprunter un maximum de pistes cyclables et en bon état, éviter les coupures urbaines infranchissables et avoir un vélo robuste pour éviter au maximum les dégâts avec l'État des chaussés. Notons également un point qui ne nous a pas concerné lors de notre itinéraire mais tout de même très présent dans notre diagnostic : les pavés Lillois. Ils sont particulièrement gros et avec de large creux les séparant, les rendant inconfortables à l'usage en vélo en particulier sans fourche suspendue (exemple des vélos de route ou V'lille). Ils sont également très glissants en cas de pluie (ce qui ne manque pas durant certaines périodes de l'année) et surtout très répandues

## Se rendre au travail à Lille à vélo

dans la ville de Lille. Un bon point pour contrer leurs désavantages sans pour autant gâcher le patrimoine ancien des centres villes serait d'appliquer de longues dalles de pierre sur un des bords de route en centre-ville afin de créer une bande spécialement praticable par les cyclistes.

### 4.1.3 - La cyclabilité de la ville

#### 4.1.3.1 - Définition d'une ville cyclable

Dans le dictionnaire, la cyclabilité signifie la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagées pour faciliter et sécuriser les déplacements. En ce sens, cela signifie que pour rendre une ville cyclable, il est nécessaire d'investir dans la construction d'infrastructures prévues pour l'utilisation du vélo. Il s'agit donc de construire des garages à vélo, des pistes cyclables sécurisées, de mettre en place une réduction de vitesse dans les rues, mettre à disposition des vélos en libre-service. Mettre en place ces aménagements incite la population à utiliser le vélo, ce qui est un enjeu urbain. En effet, si les villes investissent autant pour le vélo, c'est à la fois pour attirer les usagers du vélo mais également pour améliorer la qualité de l'air en réduisant l'utilisation de la voiture en ville et particulièrement en centre-ville. En France, il existe différents moyens de vérifier la cyclabilité de sa ville. Il est possible de vérifier la cyclabilité de la ville *via* une carte interactive sur le site de l'ADAV<sup>19</sup>. Elle est mise à jour en temps réel et est basée sur le vote de cyclistes volontaires. Il existe également un baromètre indiquant la cyclabilité de la ville en général. (cf 4.1.1)

Figure 69 : Carte du baromètre de 2017 montrant la cyclabilité selon les villes  
Source : FUB

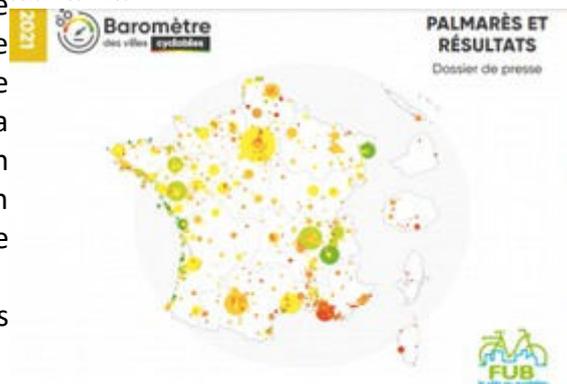


Cette carte est la première carte effectuée à partir du baromètre et date de 2017. On constate que la cyclabilité française est assez défavorable. En revanche, l'est de la France, en particulier Strasbourg, ainsi que Nantes sont très favorables à la cyclabilité.

Voici la carte la plus récente datant de fin 2021. Si l'on compare les deux cartes, on remarque que la cyclabilité française s'est améliorée bien qu'elle reste majoritairement défavorable dans beaucoup de villes. L'Est reste toujours la zone la plus favorable à la cyclabilité de France mais elle n'est plus la seule. En effet, selon cette carte, on remarque que la région Auvergne-Rhône-Alpes s'est grandement améliorée tout comme la côte atlantique et la Bretagne.

Pour la ville de Lille, les deux cartes ci-dess

Figure 70 : Carte du baromètre de 2017 montrant la cyclabilité selon les villes



<sup>19</sup><https://cyclabilite.droitauvelo.org>

indiquent un baromètre assez défavorable. Ce baromètre se confirme et se précise si l'on effectue un zoom sur la zone concernée comme on peut le voir ici. De plus, les zones autour de Lille indiquent plus ou moins le même baromètre.

C'est donc toute la couronne lilloise qui doit revoir ses aménagements cyclistes.

Figure 71 : La MEL dans le baromètre

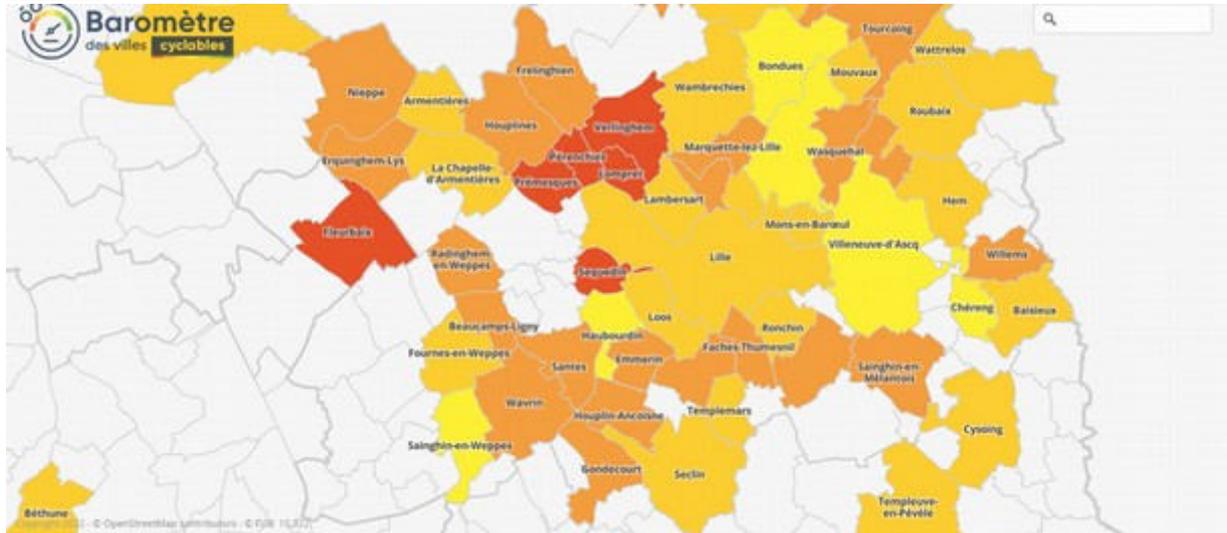
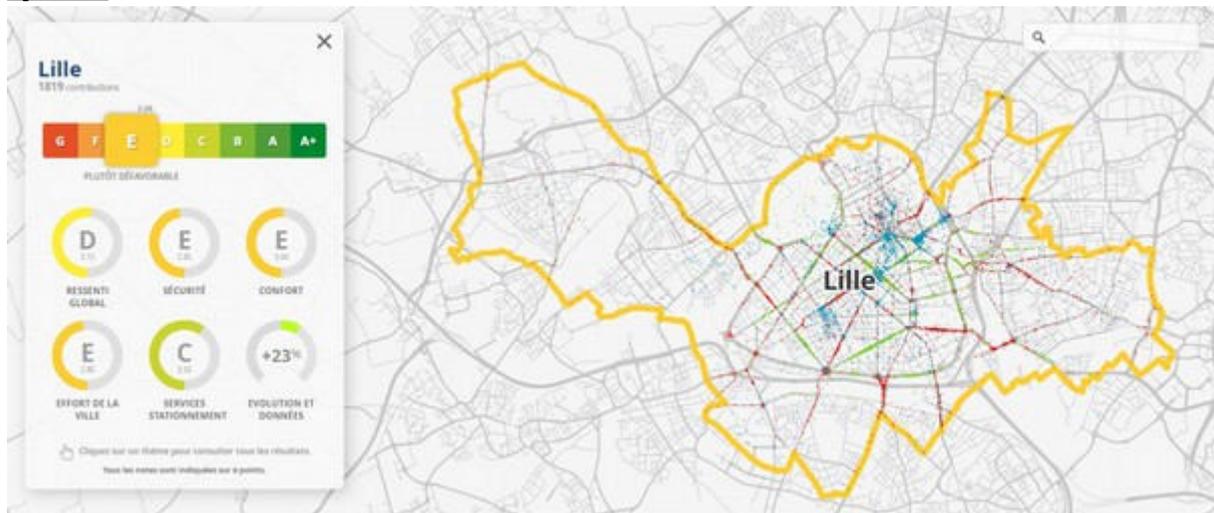


Figure 72 : La ville de Lille dans le baromètre



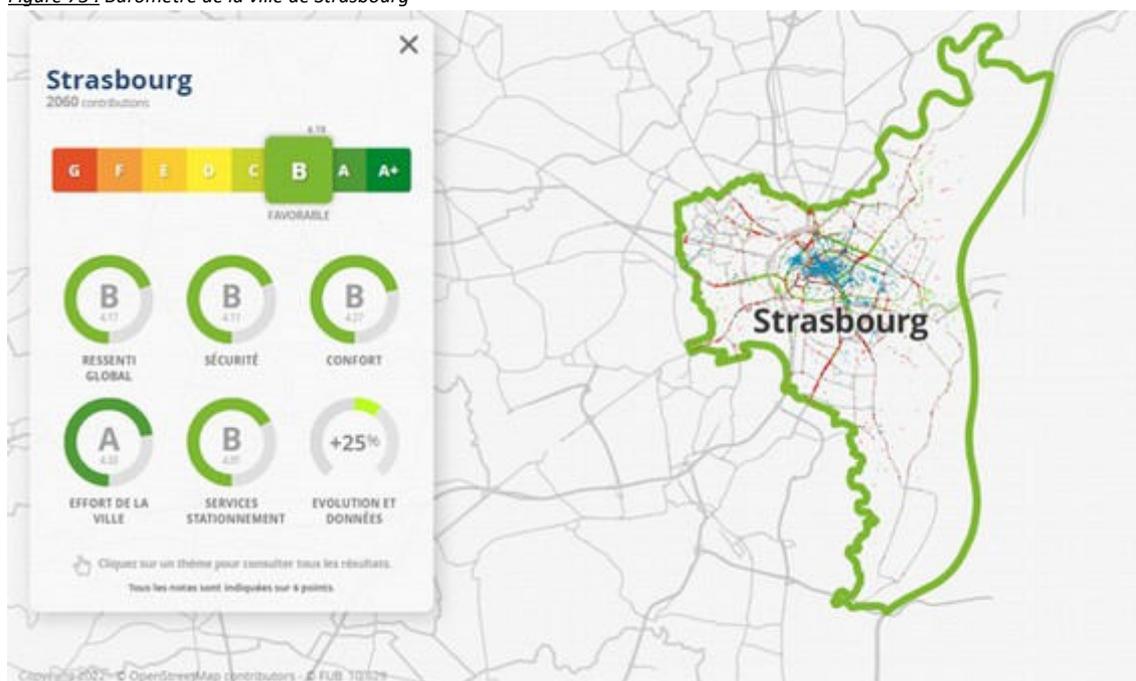
Ces deux cartes sont tirées du site <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares>. Ce site comporte une carte interactive permettant de connaître le baromètre de toutes les villes concernées par les votes des utilisateurs volontaires.

#### 4.1.3.2 - Retour sur la cyclabilité de Strasbourg

Comme il a été possible de le constater sur les cartes précédentes, la ville de Strasbourg est en avance sur la cyclabilité en ville. En effet, le baromètre indique la note de B ce qui est plutôt favorable en termes de cyclabilité au sein de la ville.

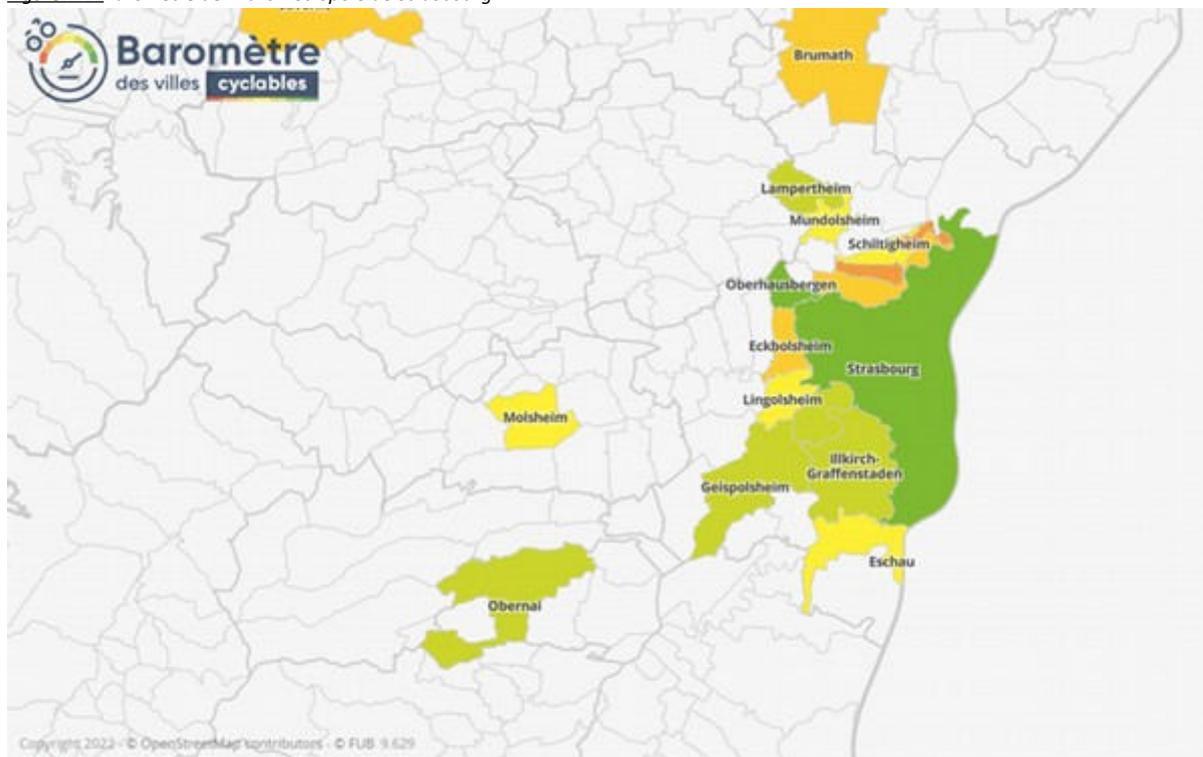
## Se rendre au travail à Lille à vélo

Figure 73 : Baromètre de la ville de Strasbourg



De plus, comme il est possible de le constater sur le zoom suivant, les villes aux alentours de Strasbourg reçoivent dans l'ensemble un avis favorable également. En effet, l'Eurométropole strasbourgeoise investit beaucoup dans les aménagements cyclables que ce soit pour Strasbourg même ou sur les trente-trois (33) villes agglomérantes.

Figure 74 : Baromètre de l'Eurométropole de Strasbourg



En France, Strasbourg est la première ville cyclable. En 2019, elle a été classée cinquième ville la plus cyclable du monde. On compte plus de sept-cent-cinquante (750) kilomètres de pistes

cyclables réparties sur les trente-trois (33) agglomérations de l'Eurométropole. L'Eurométropole possède également un très large panel de vélos en libre-service, elle a mis à disposition six-mille (6000) vélos louables. La ville investit également plus de cent-milles euros (100.000 €) par an prévu pour cinq (5) ans depuis 2019 soit le budget global des investissements de la MEL pour le vélo. L'Eurométropole prévoit également de construire des autoroutes à vélo permettant de sécuriser le trajet à vélo. L'objectif de ces investissements est de pousser de plus en plus de monde à avoir recours au vélo. Conjointement, l'un des arguments touristiques de la ville selon son office de tourisme est "la capitale française du vélo" ce qui montre bien cette volonté de la ville d'axer une partie de sa politique autour du vélo et ce depuis plus de trente (30) ans. De plus, la ville a élaboré une stratégie originale allant de paire avec cette volonté. Elle a mis en place depuis 2009 une compétition autour des usagers du vélo. Il s'agit de la compétition "vélooptimiste". Elle compte environ (dix-mille) 10.000 participants et a regroupé pour l'année 2021 quatre-cent-soixante-douze (472) établissements participants. Cette compétition se déroule du 1<sup>er</sup> au 30 juin. C'est une compétition par équipe où chaque équipe doit collecter le nombre de kilomètres effectués en vélo pendant un mois dans son entreprise que ce soit pour les déplacements professionnels ou pour les trajets domicile-travail. Pour 2021, la compétition a enregistré près de neuf-cent-soixante-dix-mille (970 000) kilomètres parcourus en un mois.

Comparée à la Métropole Européenne de Lille, l'Eurométropole possède beaucoup plus d'aménagements pour le vélo et une meilleure cyclabilité. C'est en raison de l'investissement prévu par l'Eurométropole qui est beaucoup plus conséquent. De facto, la construction est plus aisée car plus de moyens sont disponibles. De plus, la ville investit dans le vélo depuis plus de 30 ans. Par conséquent, l'utilisation du vélo est bien plus ancrée à Strasbourg qu'à Lille même si elle s'est grandement améliorée.

#### 4.2 - Propositions d'améliorations

4.2.1 - Faciliter l'utilisation du vélo (pistes cyclables, aménagements, séparation des voies, sécurité, free floating, etc.)

Afin de faciliter et encourager l'usage du vélo, il faut donner envie aux usagers d'en faire et donc leur créer un cadre incitatif qui passe par la qualité des aménagements mis à leur disposition. Nous nous intéresserons donc dans cette partie à toutes les infrastructures permettant la libre circulation des vélos.

Concernant l'État des voiries cyclables, on en trouve de différent types et à différents endroits :

- Des bandes matérialisées par une bande de peinture au sol et donc interdites à d'autres véhicules que le vélo. Elles se placent sur les extrémités des voies de circulation aux autres véhicules, parfois bordées d'un trottoir pour piéton, parfois non. Les vélos y circulent dans le même sens que les voitures, ne permettant pas de les voir arriver.



## Se rendre au travail à Lille à vélo

- Des bandes matérialisées par une bande de peinture au sol mais cette fois-ci en espace partagé avec les automobilistes et autres associés. C'est un système encore expérimental (testé ici entre Tressin et Forest-sur-Marque) où une ancienne voie double pour voiture a été passée en voie simple avec une piste cyclable de chaque côté. Ainsi, les voitures roulent normalement au milieu de la chaussée et si elles en rencontrent une autre, elles doivent s'éviter en mordant sur les bandes cyclables. Cependant, ces axes anciennement à 70 ou 80 km/h sont désormais passés à 50 km/h et les cyclistes ont la priorité absolue sur les autres véhicules. Ici aussi, les voitures arrivent de dos.

Figure 76 : Panneau d'expérimentation du chaucidou



Figure 77 : Piste cyclable expérimentale dite chaucidou



- Des bandes légèrement en hauteur, comme sur un prolongement de trottoir ou alors avec une bordure basse pour matérialiser une sorte de protection des voitures. On trouve plus souvent ce genre de pistes le long des routes limitées à 70 ou 80 km/h ou encore le long d'axes très passant (ici la rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq). Elles sont alors souvent à double sens et la plupart du temps réunies sur un seul côté de la route. La bordure n'apporte qu'une faible protection, n'empêchant pas de se faire faucher ou renverser par une voiture voulant se garer sans avoir vu le cycliste arriver. Le seul avantage ici est que ce sont les cyclistes arrivant en sens inverse de la circulation des voitures qui sont les plus proches de celles-ci et donc les plus à même à faire un écart de trajectoire au cas où.

Figure 78 : Bande cyclable physiquement démarqué



Figure 79 : Bande cyclable sur trottoir



- Des pistes clairement matérialisées et écartées de la circulation des voitures par différents aménagements. On trouve des haies de buissons, des petits arbres, des plots en bois, des bordures, des larges terre-pleins, etc. Elles s'éloignent des voies de circulation classiques d'environ 50 centimètres à parfois plusieurs mètres mais restent très minoritaires car devant être pensés dès la création de la rue. En effet, aménager ce genre de pistes, sur des routes déjà existantes reste très coûteux voire parfois impossible du fait de la largeur de chaussée disponible.

Figure 80 : Piste cyclable séparée de la route par une large bande enherbée



Figure 81 : Route à fort passage avec piste cyclable séparé par des buissons



- Des double-sens cyclables qui sont pistes sur des rues à sens unique permettant aux cyclistes de les remonter à contre-sens. Initialement uniquement sur des rues limitées à 30 km/h, elles ont été étendues aux rues limitées à 50 km/h par le Plan Vélo. Elles ne sont cependant pas marquées au sol de façon continue sur toute la route. Il y a simplement une bande de peinture verte et blanche au sol au début et à la fin de la rue, avec des panneaux spécifiques pour le régime de priorité,

Figure 82 : Double-sens cyclable



Figure 83 : Double-sens cyclable



- Des pistes en espace partagé avec d'autres modes de transport. On trouve par exemple les voies de bus à Lille qui font office de pistes cyclables quand celles-ci ne sont pas clairement matérialisées à côté. Celles-ci étant assez étroites, il est parfois difficile de croiser avec un bus qui double d'assez près.

Figure 84 : Voirie trop étroite pour implanter une piste cyclable

On trouve enfin des rues totalement dépourvues de pistes cyclables, la circulation des voitures y étant jugée trop faible où la rue étant trop étroite pour permettre la réalisation d'une piste en site propre.



## Se rendre au travail à Lille à vélo

Toutes ces pistes ont leurs avantages et leurs inconvénients. Nous vous invitons cependant à plutôt consulter la partie « retour d'expérience » (4.1.2) pour observer l'aspect qualitatif de ces aménagements. Cette partie restera plutôt dans un listing des différents types d'infrastructures disponibles.

Concernant la jonction entre les pistes, nous trouvons des *Figure 85 : Panonceau et feu tricolore* sortes de passages vélos aux abords des passages piétons, *spécifiques aux cyclistes* permettant de couper des rues peu passantes et où les vélos ont la priorité de passage, des feux de circulations et des panneaux spécifiques pour certains carrefours très passants ou bien tout simplement rien du tout. En effet, une bonne partie des bandes et des pistes, en particulier celles uniquement peintes de sol, viennent s'arrêter aux abords d'un carrefour ou d'un sens giratoire et laissent les cyclistes se mêler au reste de la circulation.



*Figure 86 : Fin de bande cyclable et passage pour piétons et cyclistes*



Enfin, nous trouvons les aménagements spécifiques. Ceux-ci permettent de traverser les grands axes de circulation automobile comme l'autoroute ou le périphérique. Ils sont plus ou moins complexes, certains avec des tunnels sous les voies, d'autres avec de simples bandes cyclables coupant les bretelles d'accès. On trouve également bon nombre de rampes d'accès pour passer d'un niveau à un autre.



*Figure 88 : Traversée d'un échangeur autoroutier à Quatre Cantons*



Concernant le revêtement des chaussées, on en trouve en une sorte de terre claire, poussiéreuse et avec de fins gravillons : c'est celle que l'on retrouve majoritairement dans les voies vertes et s'appelle le stabilisé. Il y a également les dalles de béton coulées sur place ou préfabriquées ou encore les petits pavés autobloquants, tous ici exclusivement réservés aux pistes séparées de la chaussée qu'on nomme l'enrobé. Enfin, nous retrouvons le revêtement de surface classique dit bitume, goudron ou macadam, comme sur les

trottoirs ou voies automobiles, présent sur la grande majorité des pistes.

Figure 89 : Enrobé



Figure 90 : Stabilisé



Il existe également une petite particularité qui nous concerne beaucoup dans ce mémoire : les pavés lillois. Ils sont présents dans une très grosse partie des rues du centre-ville afin de préserver le caractère ancien du patrimoine urbain (aspect visuel et authentique) mais ont la particularité d'être très inconfortables à pratiquer en vélo, voire dangereux. Une solution serait la pose de longues dalles de pierre aux jonctions rapprochées entre les trottoirs et les rues, le long des caniveaux afin de permettre aux cyclistes de circuler librement sans être constamment chahuté par les bosses et creux de la chaussée.

Tous ces matériaux présentent différents avantages et inconvénients, que ce soit le coût, la facilité de pose ou d'entretien ou encore l'agrément de conduite qu'ils procurent aux cyclistes. La qualité de la chaussée, souvent mal considérée, est pourtant primordiale pour un trajet reposant et agréable, que ce soit pour le confort du cycliste comme la longévité du vélo.

Notons pour terminer que les pistes cyclables sont considérées comme site propre car seuls les vélos et tricycles ont le droit d'y circuler et rien d'autre. De plus en plus d'entre elles tendent d'ailleurs à mieux se démarquer de la chaussée des automobilistes par l'emploi de différents moyens exprimés plus haut.

#### 4.2.2 - Amener de nouvelles personnes à utiliser le vélo

##### 4.2.2.1 - Se (re)familiariser au vélo

L'action de pédaler est, « Un moyen pour l'enfant de sortir de l'enfance et pour l'adulte d'y revenir » (F.Soulages, 1998) <sup>20</sup>

Cette dernière citation est très intéressante : le vélo est davantage un mode de transport utilisé chez les plus jeunes. De ce fait, en développant cette pratique chez les plus petits, on s'inscrit dans la transition écologique. Bien qu'il faille coupler le développement de cette pratique avec les politiques en matière d'aménagement de la voirie, inculquer dès le plus jeune âge la pratique du vélo peut s'avérer être une solution à long terme.

En premier lieu, il faut insister sur le fait que les jeunes sont souvent passagers en voiture pour se rendre à l'école. Les enfants sont de ce fait moins autonomes et ne pratiquent pas

20 le rêve enfourché

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

toujours une activité physique. Par conséquent, l'utilisation du vélo chez les plus jeunes peut permettre plusieurs choses :

- Gain d'autonomie et de responsabilité

En effet, la pratique du vélo peut permettre de leur apprendre la sécurité routière : passages piétons, faire attention avant de traverser, suivre une trajectoire. De plus, ils seraient davantage responsables d'eux-mêmes.

- Pratique d'une activité physique

Alors que l'obésité ne cesse d'augmenter en France, l'inactivité des jeunes est souvent pointée du doigt. En se déplaçant à vélo, ils peuvent se rendre à l'école tout en faisant du sport. Souvent, les déplacements en voiture en passager sont de courte durée (environ dix-huit minutes). De ce fait, les dix-huit minutes passées en voiture pourraient se transformer en une activité physique : pour un trajet de dix-huit minutes en voiture, il pourrait durer en moyenne huit minutes en vélo.

Par conséquent, le développement de cette pratique chez les plus jeunes permet de changer les "vieilles habitudes du tout automobile" : alors qu'ils sont davantage passagers pour se rendre à l'école, développer ce mode de transport pour des trajets courts peut engendrer une pratique à long terme, en plus de leur faire faire une activité physique régulière.

- Les moyens mis en place

Plusieurs moyens sont mis en place par la MEL pour développer l'utilisation du vélo chez les jeunes, citons le Kit de sensibilisation à la mobilité pour les enfants de 6 à 10 ans, mis en place en 2020 et le challenge écomobilité scolaire des Hauts-de-France.

Le kit de sensibilisation est un document à destination des professeurs des écoles. La première activité permet de faire réfléchir les enfants sur les trajets entre le domicile et l'école : sur la distance, le mode de déplacement choisi ou encore les motivations, avant d'envisager quels autres modes de transport peuvent être utilisés. Une autre activité est l'atelier d'écomobilité : le but est de montrer l'impact d'un trajet aux enfants, et ce qui pourrait être fait.

Le challenge écomobilité des Hauts-de-France, dont la septième édition a lieu du 10 au 14 octobre 2022 est un challenge à destination des classes du CP au CM2. Le but de ce challenge est de promouvoir et valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture. En challengeant les enfants, ces derniers vont changer leurs habitudes, au moins une semaine : en y allant à pied, à vélo, en trottinette... Plus de sept-cent-quatre-vingt (780) classes ont participé au challenge en 2021.

À l'échelle nationale, en 2008 le « code du jeune cycliste » s'est mis en place. C'est un stage de sensibilisation de plusieurs séances qui visent à apprendre aux enfants les règles indispensables de la circulation à vélo.

En conséquence, développer le mode cyclable chez les plus petits permet de renforcer l'idée selon laquelle le vélo peut être le mode de déplacement de demain. Si on est plus familier avec cette pratique, cela permet de changer l'image du vélo : il n'est pas seulement réservé aux élites ou aux sportifs.

*4.2.2.2 - Promouvoir le vélo comme le mode de demain*

Le premier axe de représentations sur lequel travailler est la vision du vélo comme un simple mode sportif, de loisir, incompatible avec un usage utilitaire. Or, nous avons bien montré que la pratique du vélo était possible pour se rendre sur son lieu de travail. Les aides financières ou la communication sont des aspects sur lesquels il est possible de jouer pour inverser cette représentation, qui est déjà en train de se produire.

Le second axe est celui du mode réservé aux classes supérieures. Nous pensons que le vélo devrait être pensé comme un mode inclusif, accessible à tous. Pour cela, il y a une nécessité de changer son image dans la communication, mais surtout revoir et développer la cyclabilité des espaces périphériques de Lille, ce qui pourrait permettre de favoriser l'usage du vélo dans ces espaces.

La promotion du vélo comme le mode de demain passe également par un changement de l'image de la ville, qui est considérée dangereuse pour les cyclistes et réservée aux automobiles. L'intégration du vélo dans la ville s'inscrit dans les réflexions autour de la « ville compacte » (Eskenazi, 2022), un modèle de ville à forte densité résidentielle dans des espaces multifonctionnels qui permettent de ralentir les flux de mobilité. On peut penser aussi à la « ville du quart d'heure » (Moreno et al. 2020), où les habitants ont accès aux services essentiels et à leur lieu de travail en moins de 15 minutes à vélo de leur logement.

On retrouve cette volonté d'un ralentissement des rythmes urbains dans les associations en faveur du vélo, notamment lors de notre entretien avec Julien Vitse, chargé de concertation à l'ADAV. Cela passe par des réglementations et le développement des modes actifs. Il s'agit notamment d'apaiser les vitesses, notamment à travers des plans de circulation qui permettent de réorganiser la hiérarchie entre les différents modes de transport, d'implanter des aménagements cyclables qui donnent la priorité au vélo sur la ville.

Au travers de notre enquête, nous avons observé qu'une large majorité de cyclistes que nous avons interrogés ne se sentaient pas en sécurité lors de leurs déplacements à vélo. Les principales propositions concernent bien sûr des aménagements plus sécurisés, séparés de la circulation et continus, mais appellent également à sensibiliser les nouveaux cyclistes aux dangers de la route et à adopter les bons comportements. Il est également nécessaire de développer et diversifier l'offre de vélo, ce qui permettrait de répondre aux différents besoins des usagers, et de combler les freins au vélo : le vélo cargo pour le transport de matériel sur son lieu de travail, les vélos à assistance électrique qui permettent de parcourir une distance plus grande et de contrebalancer un état de santé plus fragile.

Pour répondre à ces enjeux et favoriser la place du vélo dans la ville, il semble nécessaire de passer d'un système « d'automobilité » à un système de « véломobilité » (Watson, 2012). Pour amener de nouvelles personnes à utiliser le vélo, celui-ci doit être développé comme un mode

## *Se rendre au travail à Lille à vélo*

légitime, ayant sa place dans la ville.

### *4.2.2.3 - Améliorer son accessibilité*

Pour rendre attractif ce mode de transport, il faut le rendre accessible financièrement. C'est seulement en se penchant sur la question du coût entre une voiture et un vélo qu'on se rend compte de son attractivité financière. Le vélo nécessite un faible coût d'entretien et ne dépend pas du prix de l'essence. De ce fait, il faut diversifier les aides financières pour les élargir à plus de catégories sociales.

#### *4.2.2.3.1 - Développer les aides financières*

Nous avons évoqué plutôt les différentes aides mises en place par les communes. Cependant, le coût peut rester élevé : prenons par exemple le premier prix d'un vélo neuf classique pliant chez le vendeur Decathlon : cent-quatre-vingt-dix-neuf euros (199 €). Si j'habite à Ronchin, ma commune prend en charge 25 % de mon achat avec un plafonnement à cent-cinquante euros (150 €). J'aurai donc à payer cent-quarante-neuf euros et vingt-cinq centimes (149,25 €) de ma poche. C'est une somme qui reste conséquente pour un ménage avec de faibles revenus, sans compter les kits d'éclairage.

Si on cherche à réduire la part modale de la voiture, il faut rendre attractif le prix du vélo et prouver que son investissement est rentable déjà à court terme. En insistant par exemple sur les économies possibles en utilisant le vélo lorsqu'on rend visite à quelqu'un, au détriment de la voiture.

#### *4.2.2.3.2 - Communiquer sur ces aides*

Il faut aussi davantage communiquer sur les aides existantes : il était difficile pour nous de trouver les aides financières existantes pour l'achat d'un vélo, ce qui prouve le manque de communication à leur propos. Notre sondage montre cette tendance : X personnes ne sont pas au courant des aides existantes de la part de leur commune ou de leur employeur. On peut par exemple envisager de communiquer par voie postale aux habitants de la commune sur les bénéfices (santé, faible coût d'entretien) de l'utilisation du vélo au quotidien, puis de présenter les aides financières possibles. En montrant son attractivité financière et son coût réduit, cela peut influencer les gens à changer leur mode de transport. Par ailleurs, il est toujours important d'insister sur la nécessité d'un changement de valeurs et de perceptions de ce mode de transport (vu comme dangereux).

En conséquence, les aides financières couplées à d'autres moyens peuvent permettre de promouvoir ce mode. Toutefois, il est nécessaire de repenser l'urbanisme de demain pour promouvoir les autres modes de déplacements.

### *4.2.2.4 - Travailler sur les autres modes : la place de la voiture en ville*

La place du vélo dans la ville ne peut être pensée sans remettre en cause celle de la voiture, qui semble être l'un des freins principaux au développement du vélo. Pour cela, il est possible de créer des points de rencontre partagés entre plusieurs moyens de transport. Cela

nécessite une concertation entre acteurs privés et publics. Si l'on veut s'inspirer d'autres villes, certaines sont déjà allés beaucoup plus loin et ont cherché à lutter contre l'espace que prenait la voiture en ville, par exemple à Oslo où la stratégie a été de supprimer sept-cents (700) places de parking. Sur ces espaces libérés, la municipalité a développé des aménagements cyclables et des stationnements pour le vélo.

Dans cette optique, on peut penser à l'écoquartier Vauban (Fribourg-en-Brigau, Allemagne), qui est un quartier « car-free », dont les objectifs sont de penser des espaces urbains sans voiture, réduire l'empreinte écologique et améliorer la qualité de vie en luttant contre les pollutions. Ces modèles de villes cyclables sont des idéaux vers lesquels tendre pour favoriser la pratique du vélo.

Nous pensons que l'ensemble de ces solutions ne doivent pas être appliquées qu'aux hyper-centres mais à d'autres espaces où le vélo est d'autant plus désavantagé, ce qui pourrait permettre de combler des zones mal desservies en transport en commun et à terme de favoriser l'égalité des territoires face à l'accessibilité.

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

## Conclusion

En somme, un bilan semble s'imposer pour comprendre le rôle du vélo dans la ville durable et la transition énergétique dans la petite couronne de Lille. En premier lieu, la voiture représente 31 % des émissions de gaz à effet de serre. L'automobile a métamorphosé les villes. Si elle a agrandi la place de la voirie et changé les habitudes de déplacements, elle a aussi pollué la ville, encombrée par des aménagements souvent disproportionnés. Aujourd'hui, la population commence à s'en détourner au profit des modes doux en cohérence grâce aux problématiques qui se posent actuellement. Tel est le cas pour l'ensemble des villes d'Europe. Mais certains territoires assimilent plus facilement le vélo que d'autres dans les aménagements. Plusieurs facteurs peuvent être en cause : l'histoire de la ville, la géographie physique de la ville (relief, cours d'eau, axes autoroutiers et ferroviaires, etc.) ou encore les politiques mises en place. À Lille, la voiture reste toujours majoritaire. Cette ville semble être façonnée par les infrastructures des dernières décennies du "tout automobile", qui constitue un frein à l'usage du vélo. Mais malgré les politiques mises en place pour favoriser le vélo, Lille reste toujours derrière les grandes villes cyclables (Grenoble ou Strasbourg par exemple). Toutefois, nous avons essayé de comprendre en quoi l'usage du vélo est limité à Lille par rapport aux autres villes cyclables. D'après les résultats obtenus, l'insécurité et le manque d'aménagements sont les principaux facteurs ne favorisant pas la pratique du vélo.

Dans cette même idée, les collectivités publiques jouent un rôle important dans la pratique du vélo. Pour diminuer ce sentiment d'insécurité, la Métropole Européenne de Lille va investir cent millions d'euros (100.000.000 €) d'ici 2026 pour rattraper le retard, ce qui montre encore une fois la volonté de développer davantage la pratique du vélo. Nous noterons le rôle d'autres collectivités territoriales comme la Région Hauts-de-France qui a toujours pour objectif de favoriser l'intermodalité ainsi que le Département du Nord qui a vu ses compétences s'amoinrir lors de la troisième étape de décentralisation. Concernant les communes, elles peuvent appuyer la pratique du vélo par des aides à l'achat. Pour leurs salariés, les entreprises privées agissent aussi pour le vélo, notamment en offrant des primes ou en aidant ses salariés à acheter un vélo. En effet, il présente de nombreux effets bénéfiques comme la diminution des maladies sédentaires.

Cependant, il faut souligner que, malgré les efforts financiers soutenant le développement de l'usage du vélo, le frein principal est sa perception par la population. Il s'agit donc de pallier ce sentiment d'insécurité, de dangerosité en insistant sur ses bienfaits (coût faible, respect de l'environnement). Statistiquement, si le vélo a tendance à être adopté par les populations urbaines, il est encore bien trop peu adopté par les populations rurales. En effet, les contraintes d'intermodalité sont trop nombreuses. Pour ce faire, les propositions d'amélioration reposent sur le développement des pistes cyclables certes, mais à long terme, il s'agirait de changer l'image de ce mode cyclable pour insister sur son impact positif et de l'intégrer partout (métro, transport express régional, autobus et autocar, train à grande vitesse) afin qu'il puisse être mieux utilisé.

Cette étude nous a montré les liens difficiles qui existent entre l'aménagement du territoire et la politique. En effet, dans un pays adoptant la démocratie indirecte comme la France, certaines décisions sont parfois très contestées. Les associations d'usagers de la bicyclette sont donc parfois contraintes de contester certaines décisions. Malgré le bon vouloir des acteurs publics, même si la

### *Se rendre au travail à Lille à vélo*

réalisation finale est loin d'être optimale, les relations tendent à s'améliorer entre les collectivités publiques et les associations. Cela est synonyme d'un effort de consultation des citoyens (CESER, CESE, Conseils de développement). De plus, le vélo est donc une solution face au changement climatique et pour une meilleure santé. Ce moyen de déplacement est aussi devenu un enjeu économique par les aides au vélo et un enjeu démocratique par les interactions entre acteurs.

Nous pouvons supposer qu'à long terme, la pratique du vélo pourrait avoir le potentiel de réduire les inégalités. En effet, nous avons dit précédemment que la pratique du vélo est inégalitaire, en lien avec les aménagements existants en ville et en développant dans sa périphérie, son accessibilité (prix), et sa perception. En parallèle, à l'inverse de la voiture, le vélo est accessible pour les mineurs et leur permet d'assurer une certaine liberté mais aussi une certaine sécurité. Cependant, si les politiques mettent en place davantage d'aides financières ou aménagent de plus en plus de pistes cyclables, on peut supposer que la pratique du vélo pourrait se répandre, et ainsi, pallier les inégalités de motilité.

Même avec ses aménités, il faut insister sur le fait que le vélo est davantage utile pour de courtes distances. Sur des longues distances, ce dernier doit être combiné à un autre mode. Par conséquent, nous pouvons dire que le vélo à lui seul ne peut suffire pour démarrer la transition écologique. En outre, si le vélo a des aménités nombreuses (santé, environnement, droit à la mobilité pour tous, indépendance énergétique, etc.), il faut prendre en compte ceux qui ne peuvent y avoir accès, particulièrement les personnes à mobilité réduite. Une combinaison d'améliorations de l'utilisation du vélo et des transports collectifs avec pour dénominateur commun l'intermodalité semble donc être importante afin de changer la manière de se déplacer pour aller travailler ou tout simplement pour se déplacer en toutes circonstances.

## Bibliographie

### 1 - Le vélo dans la ville : réémergence d'un mode de transport pour les actifs

Ageron, P. (2014, septembre). Notion à la une : intermodalité. *Géococonfluences*.  
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

Bidoux, P-E., Caenen, Y. et Trigano, L. *Déplacements domicile-travail : à Paris, le vélo est dépassé par le métro* [Base de données]. INSEE.  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2555642>

Bouchardon, W. (2020, 3 juin). Entretien avec Matthieu Grossetête : les pratiques écocitoyennes, une nouvelle forme de distinction sociale ? *Socialter*.  
<https://www.socialter.fr/article/les-pratiques-ecocitoyennes-une-nouvelles-forme-de-distinction-sociale>

Brutel, C. et Pages, J. (2021, 19 janvier). *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

Carré, J. (1998). Le vélo dans la ville : un révélateur social. *Les cahiers de médiologie*, 5, 151-164. <https://doi.org/10.3917/cdm.005.0151>

Commenges, H. et Fen-Chong, J. (2017). Navettes domicile-travail : naissance et développement d'un objet statistique structurant. *Annales de géographie*, 715, 333-355. <https://doi.org/10.3917/ag.715.0333>

Fangeat, E., Mermoud, F., Gouin, T., Paillard, S. Walther, L., Couderc, J-L., Hasiak, F., Castets, B., Fréret, P., Bruno, V., Guénin, S., Chirouze, G., Fürst, N., Jean, M. et Guidez, J-M. (2000). *"En ville, sans ma voiture ?" Évaluation du 22 septembre 1999 : résultats et analyses*. CERTU. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02164799/>

Hasson-Fauré, N. (2022, 31 mars). *Comment les Français ont-ils fait en 1973 pour économiser l'énergie face au choc pétrolier ?* Ouest France.

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2022-03-31/comment-les-francais-ont-ils-fait-en-1973-pour-economiser-l-energie-face-au-choc-petrolier-ed5c5b08-8bc4-499f-8e2c-f172298093ab>

Héran, F. (2018, 28 mai). Le système vélo. *Forum Vies Mobiles*.  
<http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>

Héran, F. (2020, 13 mai). *De 14-18 au coronavirus, comment le vélo est devenu un symbole de sortie de crise ?*

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2020-05-13/de-14-18-au-coronavirus-comment-le-velo-est-devenu-un-symbole-de-sortie-de-crise-3545cc88-101c-4119-b793-50f81c5256c3l>

## Se rendre au travail à Lille à vélo

Hubert, M. (2008). L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». *Brussels Studies*, Collection générale (22). <https://doi.org/10.4000/brussels.621>

Jouenne, N. (2019, 21 juin). Vélotaf, un mot à l'histoire tortueuse. *Vélotaf*. <https://www.velotaf.com/news/14831/velotaf-un-mot-a-l%E2%80%99histoire-tortueuse>

Lardellier, R. (2021, 9 juillet). *Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ?* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972>

Lefort, P. (2017, 7 février). Utopia, de l'idée de la meilleure forme de ville cyclable. *Weelz ! Le mag vélo leader de pignon*.

<https://www.weelz.fr/fr/utovia-ville-cyclable-ideale-utopie/>

Lesens, I. (1998). C'est sérieux, votre histoire de vélo ?. *Les cahiers de médiologie*, 5, 167-173. <https://doi.org/10.3917/cdm.005.0167>

Magazine ByMyCar (2017, octobre). *Les grandes dates de l'évolution de la voiture* <https://www.bymycar.fr/webzine/grandes-dates-de-lhistoire-evolution-de-voiture/>

Martal, E. (2017, 17 janvier). *Aller au travail à vélo* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2555735>

Papon, F., De Solère, R. (2010). Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville.

Papon, F. (2012). *Le retour du vélo comme mode de déplacement* [mémoire, Université Gustave Eiffel]. HAL. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-00852427/>

Passalacqua, A. et Huré, M. (2015). Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 : L'expérience des vélos en libre-service de La Rochelle et la transformation de l'action publique urbaine. *Histoire urbaine*, 42, 123-141. <https://doi.org/10.3917/rhu.042.0123>

Rérat P., Gianluigi G., Martin A. (2019). *Au travail en vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Collection Espaces, mobilités et sociétés, Editions Alphil-Presses Universitaires Suisses.

Tallet, F. et Vallès, V. (2017, 17 janvier). *Partir de bon matin, à bicyclette...* [Base de données]. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>

Verdoux, L. (2022, 9 mars) *Énergie : Quels ont été les impacts du choc pétrolier de 1973 ?* <https://www.cnews.fr/monde/2022-03-09/energie-quels-ont-ete-les-impacts-du-choc-petrolier-de-1973-1190798>

Vincent, A. (2017). La revanche du vélo. *Sciences Humaines*, 294, 11-11. <https://doi.org/10.3917/sh.294.0011>

**2 - La place du vélo dans la ville : un axe qui s'affirme dans les politiques**

ADAV Droit Au vélo (2011, 5 septembre). *Communiqué de presse*.  
[https://droitauvelo.org/IMG/pdf/2011-09-10-porte\\_des\\_postes.pdf](https://droitauvelo.org/IMG/pdf/2011-09-10-porte_des_postes.pdf)

Barnard, P. (2017). Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004) [mémoire, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines]. HAL.  
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01445326>

Bee Cycle. (2021, 29 janvier). *Des vélos d'entreprise à destination des collaborateurs*. <https://www.bee-cycle.fr/actualites/velos-entreprises-collaborateurs/>

Blanc, M., Roig, E. (2021, août). *Indemnité kilométrique vélo: mode d'emploi* <https://droit-finances.commentcamarche.com/salaries/guide-salaries/1625-indemnite-kilometrique-velo-mode-d-emploi/>

Boulay, O. (2022, 5 avril). *La réduction d'impôt vélo, comment en faire profiter vos salariés?* <https://www.expert-comptable-tpe.fr/articles/reduction-dimpot-velo-comment-en-profiter/>

Bulletin officiel des finances publiques. (2019, 13 février). *Réductions et crédits d'impôts - Réduction d'impôts pour mise à disposition d'une flotte de vélos* <https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10630-PGP.html/identifiant%3DBOI-IS-RICI-20-30-20190213>

Courbe, T. (2020). *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*. Direction Générale des Entreprises.

<https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/en-pratique/etudes-et-statistiques/dossiers-de-la-DGE/impact-economique-et-potentiel-developpement-velo-en-france.pdf>

Déclic Mobilités. (2022, 10 février). *Comment le forfait mobilité durable se concrétise: exemples croisés d'entreprises en Hauts-de-France*.

<https://www.declic-mobilites.org/actualites/566-comment-le-forfait-mobilite-durabe-se-concretise-exemples-croises-d-entreprises-en-hauts-de-france>

Ekodev. (2022, 7 janvier). *Développer la pratique du vélo dans son entreprise et sur son territoire*. <https://ekodev.com/blog/Ekodev/Developper-la-pratique-du-velo-dans-son-entreprise-et-sur-son-territoire>

Héran, F. (2018, Février). *Éléments statistiques sur l'essor de l'usage du vélo dans le monde occidental et en particulier en France*. Rue de l'Avenir.

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/02/StatistiquesEssorVeloF-Heran.pdf>

Hergibo, E. (2020, 27 mai). *Comment les entreprises peuvent-elles encourager leurs salariés à venir à vélo ?* Vélo & Territoires.

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/financement/>

## Se rendre au travail à Lille à vélo

Lasserre, J-B. (2021, 11 mars). *Flotte de vélo pour les salariés en entreprise, quel bilan?* <https://www.citycycle.com/21010-une-flotte-de-velo-pour-les-salaries-des-entreprises/>

Lattes, R. (1972). Préface. Dans Meadows, D., Meadows, D., Randers, J., Behrens, W. (dir.), *Les limites à la croissance* (1e éd, p. 4-13). Librairie Arthème Fayard.

Mai à Vélo. (2022). <https://maiavelo.fr/>

Marrec, S. (2022, 6 avril). *Crise énergétique : Pourquoi la pratique du vélo doit être rapidement (et massivement) développée*. 20 Minutes.

<https://www.20minutes.fr/planete/3265251-20220406-crise-energetique-pourquoi-pratique-velo-doit-etre-rapidement-massivement-developpee>

Métropole Européenne de Lille (2017). *Plan de déplacement urbain*. <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-03/PDU%202010-2020%20Les%20objectifs%20et%20les%20actions.pdf>

Métropole Européenne de Lille (2017). *Rapport de synthèse Enquête de déplacement 2016*. [https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404\\_rapport\\_final\\_ED2016\\_light.pdf](https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404_rapport_final_ED2016_light.pdf)

Métropole Européenne de Lille (2017). *Schéma de cohérence territoriale*. [https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/1\\_Rapport-P1-10fev2017.pdf](https://www.scot-lille-metropole.org/wp-content/uploads/sites/2/2021/05/1_Rapport-P1-10fev2017.pdf)

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Ministère délégué aux transports, à la mer et à la pêche (2014, 5 mars). *Plan d'actions pour les mobilités actives, Dossier de presse*.

<https://mobilidoc.fr/document-6#:~:text=Le%20Plan%20d'Actions%20pour,et%20s%C3%A9curiser%20les%20modes%20actifs>

Ministère de la transition écologique (2021, 12 avril). Premiers résultats encourageants de la mise en œuvre du « Forfait mobilités durables ».

<https://www.ecologie.gouv.fr/premiers-resultats-encourageants-mise-en-oeuvre-du-forfait-mobilites-durables>

Ministère de la transition écologique (2018, 14 septembre). *Plan Vélo, Dossier de presse*.

<https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>

Perrier, M. (2022, 3 janvier). *Mettre une flotte de vélos à disposition de ses salariés, comment ça marche ?* Experts et Décideurs.

<https://www.experts-et-decideurs.fr/vie-entreprise/gestion-entreprise/flotte-de-velos-salaries/>

Préfet de la Région Hauts-de-France, Région Hauts-de-France (2021). *Contrat de plan Etat-Région*.

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/content/download/>

88478568610/file/01\_Projet%20CPER%20HdF.pdf

Préfet de la Région Nord-Pas de Calais, Région Nord-Pas de Calais (2007). *Contrat de projets Etat-Région*.

<https://www.centre-inffo.fr/content/uploads/2007/04/cper-npdc.pdf>

Préfet de la Région Nord-Pas de Calais, Région Nord-Pas de Calais, Département du Nord, Département du Pas de Calais, Métropole Européenne de Lille (2015). *Contrat de plan Etat-Région*. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/content/download/14218/98886/file/CPER%20NPdC-%2010-07-2015.pdf>

Richer, C., Rabaud, M. (2018) Modes actifs au centre, voiture en périphérie : un modèle de mobilité inéluctable pour la métropole de Lille ? Dans N. Baron et J. Romero (dir.), *Cultura territorial e innovación social : ¿Hacia un nuevo modelo metropolitano en Europa del Sur?* (p.307-328). Instituto Interuniversitario de Desarrollo, Université de Valence.

Région Nord-Pas de Calais (2006). *Schéma régional des transports*. [https://www.nord.gouv.fr/index.php/content/download/10971/66451/file/schema\\_reg\\_transport\\_npdc\\_conseilreg\\_2006\\_cle62bf6f.pdf](https://www.nord.gouv.fr/index.php/content/download/10971/66451/file/schema_reg_transport_npdc_conseilreg_2006_cle62bf6f.pdf)

Urssaf. (2020). Mise à disposition pour les entreprises d'une flotte à vélo. <https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-avantages-en-nature/lavantage-en-nature-vehicule/mise-a-disposition-dune-flotte-d.html>

We Are Cycling UK. (2021, octobre). *COP26 : Cycling fights climate change*. <https://www.cyclinguk.org/cop26-cycling-fights-climate-change>

### **3 - Quelles mobilités à vélo des actifs dans l'agglomération lilloise ?**

Bonerandi, E. (2004, 29 novembre). Mobilités, flux et transports. De la mobilité en géographie. *Géococonfluences*.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>

Delaunay, D. et Fournier, J. (2014). Mesurer le capital de mobilité pour évaluer les différenciations sociodémographiques et intra-urbaines de l'accessibilité. *Revue Tiers Monde*, 218, 131-149. <https://doi.org/10.3917/rtm.218.0131>

Fargues, H. (2011, 23 juin). Lille-sud se fait rouler par le v'Lille. *20 minutes*. <https://www.20minutes.fr/lille/746165-20110623-lille-sud-fait-rouler-v-lille>

Hached, W., Propeck-Zimmermann, E. (2020). Mobilité douce et disparités socio-spatiales : évaluation de l'ergonomie d'accès aux ressources du quotidien. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 47. <https://doi.org/10.4000/tem.6717>

Imbert, G. (2010). L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie. *Recherche en soins infirmiers*, 102, 23-34. <https://doi.org/10.3917/rsi.102.0023>

Kaufmann, V., Maksim, H., Borja, S., Courty, G., Ramadier, T. (2012, 11 décembre). La

## Se rendre au travail à Lille à vélo

mobilité comme capital ? *Forum Vies Mobiles*.

<https://forumviesmobiles.org/controverses/488/la-mobilite-comme-capital>

Kaufmann, V., et Jemelin, C. 2008. La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? Dans Séchet, R., Garat, I., & Zeneidi, D. (Eds.), *Espaces en transactions*. Presses universitaires de Rennes. 10.4000/books.pur.432

Legros, C. (2020, 9 septembre). Sonia Lavadinho : « Pour que le vélo soit une pratique démocratique, il faut développer une autre philosophie du partage de l'espace ». *Le Monde*. [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/09/09/sonia-lavadinho-pour-que-le-velo-soit-une-pratique-democratique-il-faut-developper-une-autre-philosophie-du-partage-de-l-espace\\_6051463\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/09/09/sonia-lavadinho-pour-que-le-velo-soit-une-pratique-democratique-il-faut-developper-une-autre-philosophie-du-partage-de-l-espace_6051463_3232.html)

Métropole Européenne de Lille, Ilévia. (2022) *Peut-on prendre le bus, le métro et le tramway avec un vélo ?*

<https://www.ilevia.fr/cms/institutionnel/faq/peut-on-prendre-le-bus-le-metro-et-le-tramway-avec-un-velo>

Reynaud, A. (1981). *Société, espace et justice: Inégalités régionales et justice socio-spatiale*. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France.

Sauvayre, R. (2013). Chapitre 1. La préparation à l'entretien. Dans : , R. Sauvayre, *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales* (pp. 1-47). Paris: Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.sauva.2013.01.0003>

Schwartz, P. (2021, 31 mars). « La pratique du vélo peut refléter des inégalités, mais elle n'en est pas la cause ». *Le Monde*.

[https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/03/31/la-pratique-du-velo-peut-refleter-des-inegalites-mais-elle-n-en-est-pas-la-cause\\_6075061\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/03/31/la-pratique-du-velo-peut-refleter-des-inegalites-mais-elle-n-en-est-pas-la-cause_6075061_3232.html)

Sen, A. (1992) *Repenser l'inégalité*. Ed. du Seuil, Paris, coll. « L'histoire immédiate », 280 p.

SNCF. (2022). *Voyagez avec votre vélo avec TGV INOUI, OUIGO, TER et Intercités*. <https://www.sncf-connect.com/train/velo-a-bord>

Toulon, A. 2009. La sensibilisation de l'opinion publique aux économies d'énergie 1974-1986. In Beltran, A., Bouneau, C., Bouvier, Y., Varaschin, D., et Williot, J. (Eds.), *État et énergie XIXe-XXe siècle*. Institut de la gestion publique et du développement économique. 10.4000/books.igpde.6631

### **4 - À partir du cas lillois, quelles perspectives d'avenir pour le vélo ?**

ADAV - Droit au vélo. (2022). Carte de cyclabilité. <https://cyclabilite.droitauvelo.org/>

Agence Tiz. (2022). Au boulot à vélo ! <https://auboulotavelo.eu/>

Armoogum J., Bouffard-Savary E., Caenen Y., Couderc C., Courel J., Delisle F., Duprat P., Fouin L., François D., Gascon M-O., Godineau D., Grimal R., Hubert J--P., Le Gal Y., Le Guennec J, Le Jeannic T., Longuar Z., Madre J--L., Nicolas J--P., Pallez D.,... (2010, décembre), *La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008* (Collection " La Revue"), Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD). [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La\\_mobilite\\_des\\_Francais\\_ENTD\\_2008\\_revue\\_cle7b7471.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471.pdf)

Citycle, Fannie (2019, 13 septembre) *Le baromètre des villes cyclables pour donner du poids aux cyclistes.*

<https://www.citycle.com/48236-mobilite-velo-barometre-villes-cyclables/>

Courbe T. (2020, Avril). *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France.* Bureau de la communication - DGE. <https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/en-pratique/etudes-et-statistiques/dossiers-de-la-DGE/impact-economique-et-potentiel-developpement-velo-en-france.pdf>

Eskenazi, M. (2022). *Voir, faire et vivre la ville pour le vélo. Pratiques du vélo et politiques de mobilité dans deux métropoles européennes* [thèse de doctorat, Université Paris-Est]. HAL. <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-03638196>.

FUB, Bour, M., Vermeulen, T. (2022, février). *Baromètre des villes cyclables 2021 - Palmarès et résultats.* <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/dossier-presse-2021.pdf>

FUB. (2021). Baromètre des villes cyclables, carte interactive.

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#10.32/50.629/2.9925>

INSEE. (2021, 30 juin). Mobilités professionnelles en 2018 : déplacements domicile - lieu de travail [Base de données]. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5393835>

Kaufmann, V., Tabaka, K., Guidez, J.-M. et LOUVET N. (2010), *Et si les Français n'avaient plus une voiture dans la tête ? Évolution de l'image des modes de transport*, dossier n° 225, Editions Certu.

Métropole Européenne de Lille. (2019). *Se déplacer à vélo.* <https://www.lillemetropole.fr/votre-quotidien/se-deplacer/se-deplacer-velo>

Office du tourisme de Strasbourg. (2019). *Capitale française du vélo.* <https://www.visitstrasbourg.fr/decouvrir-strasbourg/capitale-francaise-du-velo/>

Quetelard B. (2013, Avril). *Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain. Analyse des enquêtes ménages déplacements* (collection Données n°01). Cerema. [https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/2101/usagers-et-deplacements-a-velo-en-milieu-urbain-analyse-des-enquetes-menages-deplacements?\\_lg=fr-FR](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/2101/usagers-et-deplacements-a-velo-en-milieu-urbain-analyse-des-enquetes-menages-deplacements?_lg=fr-FR)

Rodriguez, L. (2020, 23 juin). Carlos Moreno : « La ville du quart d'heure offre un rythme de

*Se rendre au travail à Lille à vélo*

vie apaisé ». La gazette des communes.

Vanderkooy, Z. (2014, 6 novembre). The Best Thing About a Bike-Friendly City Isn't the Bikes It's the City. Streetsblog USA.

<https://usa.streetsblog.org/2014/11/06/the-best-thing-about-a-bike-friendly-city-is-t-the-bikes-its-the-city/>

Ville, F. (2018, 6 juillet). Mobilité : repenser l'urbanisme pour se déplacer autrement. *Les Echos*. <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/mobilite-repenser-lurbanisme-pour-se-deplacer-autrement-134072>

## Index des figures

|  |    |
|--|----|
| Figure 1 : Le vélo et ses relations avec les autres modes de transport.....  | 9  |
| Figure 2 : L'usage du vélo comme système.....  | 10 |
| Figure 3 : Le modèle de la ville cyclable selon Paul Lefort.....   | 12 |
| Figure 4 : Une publicité typique de la période du tout automobile.....   | 13 |
| Figure 5 : frise chronologique sur les différentes étapes de la prise de conscience<br>environnementale.....   | 15 |
| Figure 6 : « L'âge bourgeois du vélo » représenté par l'affiche de la manufacture de cycles «<br>Omega », Lyon, années 1910.....   | 15 |
| Figure 7 : Publicité du film officiel du Tour de France.....   | 16 |
| Figure 8 : « Quels sont pour vous les 3 adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier<br>chaque mode de déplacement ? » Source : Plan de déplacements urbains 2010-2020, Métropole<br>Européenne de Lille..... | 17 |
| Figure 9 : graphique des adjectifs utilisés par les sondés pour qualifier le vélo.....   | 17 |
| Figure 10 : Frein à l'utilisation du vélo Enquête, FUB, Janvier 2018.....  | 18 |
| Figure 11 : Le vélo en France en Chiffres.....   | 19 |
| Figure 12 : Part modale du vélo en % par département en France. Source : Insee enquête<br>recensement 2017.....  | 20 |
| Figure 13 : Vélo accroché dans un train TER (Z 26500) à destination de Calais-Ville stationnant en<br>Gare de Lille-Flandres, VAN KALCK Salomé, 20 mai 2022.....   | 28 |
| Figure 14 : Abris à vélos sécurisé (TER Hauts-de-France) de la gare de Templeuve, DJAKNOUN<br>Oussama, 27 septembre 2020.....  | 28 |
| Figure 15 : Objectifs du PDU 2010-2020.....  | 31 |
| Figure 16 : Réalisation de pistes cyclables.....   | 32 |
| Figure 17 : Vélos en libre-service en stationnement à la station de V'Lille Victoire, DJAKNOUN<br>Oussama, 6 mai 2022.....   | 33 |
| Figure 18 : Les stations V'Lille : une forte concentration dans la ville-centre.....   | 33 |
| Figure 19 : Vélopole du Croisé-Laroche, DJAKNOUN Oussama, 6 mai 2022.....  | 34 |
| Figure 20 : Objectifs, PDU 2010-2020, Lille Métropole Communauté urbaine.....  | 36 |
| Figure 21 : Répartition des déplacements par mode de transports en 2006.....   | 47 |
| Figure 22 : Répartition des déplacements par mode de transports en 2016.....   | 47 |
| Figure 23 : Evolution des mobilités par mode de déplacements.....  | 48 |
| Figure 24 : Fréquence d'usage des modes en 2006 et en 2016.....  | 48 |
| Figure 25 : Evolution des parts modales et des déplacements des habitants.....   | 49 |
| Figure 26 : Les mobilités des actifs à vélo entre Villeneuve-d'Ascq et les communes de la première<br>couronne.....  | 49 |
| Figure 27 : Les mobilités des actifs à vélo entre Lille et les communes de la première couronne...   | 49 |
| Figure 28 : Evolution de la mobilité en vélo entre 1998 et 2006.....   | 50 |
| Figure 29 : Evolution de la mobilité en vélo entre 2006 et 2016.....   | 50 |

## Se rendre au travail à Lille à vélo

|   |    |
|---|----|
| Figure 30 : Sondés en fonction de l'âge.....  | 54 |
| Figure 31 : Sondés en fonction du genre.....  | 55 |
| Figure 32 : Durée du déplacement domicile - travail à vélo.....   | 55 |
| Figure 33 : Fréquence de déplacement à vélo pour le travail.....  | 55 |
| Figure 34 : Type de vélo utilisé.....   | 56 |
| Figure 35 : Connaissance des aides disponibles pour l'achat ou l'utilisation du vélo.....   | 56 |
| Figure 36 : Les aides sollicitées.....  | 56 |
| Figure 37 : Réponses à la question « Les aménagements cyclables vous conviennent-ils ? ».....   | 57 |
| Figure 38 : Les autres modes de transport utilisés en plus du vélo.....   | 57 |
| Figure 39 : Problèmes de stationnement sur le lieu de travail.....  | 57 |
| Figure 40 : Stationnement utilisé sur le lieu de travail.....   | 58 |
| Figure 41 : Sentiment de sécurité.....  | 58 |
| Figure 42 : Motifs du sentiment d'insécurité.....   | 58 |
| Figure 43 : Réponses à "que proposeriez-vous pour améliorer la pratique du vélo.....  | 59 |
| Figure 44 : Utilisation du vélo en cas d'intempéries.....   | 59 |
| Figure 45 : Mode de transport utilisé si vélo non-utilisé.....  | 59 |
| Figure 46 : Itinéraire Moulins – Caulier.....   | 60 |
| Figure 47 : Itinéraire : Lambersart – Wasquehal.....  | 60 |
| Figure 48 : Itinéraire : Ronchin – Porte de Valenciennes.....   | 60 |
| Figure 49 : Genre des participants.....   | 61 |
| Figure 50 : Tranche d'âge des participants.....   | 61 |
| Figure 51 : Lieu de résidence des participants.....   | 61 |
| Figure 52 : Carte des résidents de la MEL selon le territoire de résidence.....   | 62 |
| Figure 53 : Lieu des résidence de participants en fonction du territoire ou de l'arrondissement...  | 62 |
| Figure 54 : Quartier de résidence des résidents de Lille.....   | 63 |
| Figure 55 : Résidents de Lille par quartier.....  | 63 |
| Figure 56 : Quartier de résidence des résidents de Villeneuve-d'Ascq.....   | 63 |
| Figure 57 : Facteurs jugés importants dans la pratique du vélo.....   | 64 |
| Figure 58 : Graphique représentant la part de chaque groupe socioprofessionnel des personnes ayant répondu à notre sondage, selon la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles de 2003 de l'INSEE. Nous avons ajouté la catégorie « emploi étudiant » qui permet de cerner un groupe jeune qui ne se définit pas forcément par le type d'emploi, mais plutôt par leur statut d'étudiant..... | 66 |
| Figure 59 : Mobilité à vélo sur le territoire de la.....  | 68 |
| Figure 60 : Evolution des parts modales selon le type de déplacements effectués en vélo.....  | 69 |
| Figure 61 : Intermodalité.....  | 70 |
| Figure 62 : Nuage de mots sur les freins à l'utilisation du vélo selon le questionnaire.....  | 74 |
| Figure 63 : Itinéraire parcouru sur la commune de Villeneuve-d'Ascq.....  | 75 |
| Figure 64 : Mauvais état d'entretien d'une piste cyclable à Quatre Cantons.....   | 76 |
| Figure 65 : Chaussée déformée à cause des racines d'arbre.....  | 76 |

|  |    |
|--|----|
| Figure 66 : Piste cyclable en piteux état.....   | 76 |
| Figure 67 : Continuité de la piste cyclable sur le trottoir sans marquage au sol pour entrer sur la route..... | 77 |
| Figure 68 : Fin de la bande cyclable sans indication particulière.....   | 77 |
| Figure 69 : Carte du baromètre de 2017 montrant la cyclabilité selon les villes.....                           | 78 |
| Figure 70 : Carte du baromètre de 2017 montrant la cyclabilité selon les villes.....                           | 78 |
| Figure 71 : La MEL dans le baromètre.....  | 79 |
| Figure 72 : La ville de Lille dans le baromètre.....   | 79 |
| Figure 73 : Baromètre de la ville de Strasbourg.....   | 80 |
| Figure 74 : Baromètre de l'Eurométropole de Strasbourg.....  | 80 |
| Figure 75 : Piste cyclable classique.....  | 81 |
| Figure 76 : Panneau d'expérimentation du chaucidou.....  | 82 |
| Figure 77 : Piste cyclable expérimentale dite chaucidou.....   | 82 |
| Figure 78 : Bande cyclable physiquement démarqué.....  | 82 |
| Figure 79 : Bande cyclable sur trottoir.....   | 82 |
| Figure 80 : Piste cyclable séparée de la route par une large bande enherbée.....                               | 83 |
| Figure 81 : Route à fort passage sans piste cyclable.....  | 83 |
| Figure 82 : Double-sens cyclable.....  | 83 |
| Figure 83 : Double-sens cyclable.....  | 83 |
| Figure 84 : Voirie trop étroite pour implanter une piste cyclable.....   | 83 |
| Figure 85 : Panonceau et feu tricolore spécifiques aux cyclistes.....  | 84 |
| Figure 86 : Fin de bande cyclable et passage pour piétons et cyclistes.....                                    | 84 |
| Figure 87 : Tunnel.....  | 84 |
| Figure 88 : Traversée d'un échangeur autoroutier à Quatre Cantons.....   | 84 |
| Figure 89 : Enrobé.....  | 85 |
| Figure 90 : Stabilisé.....   | 85 |



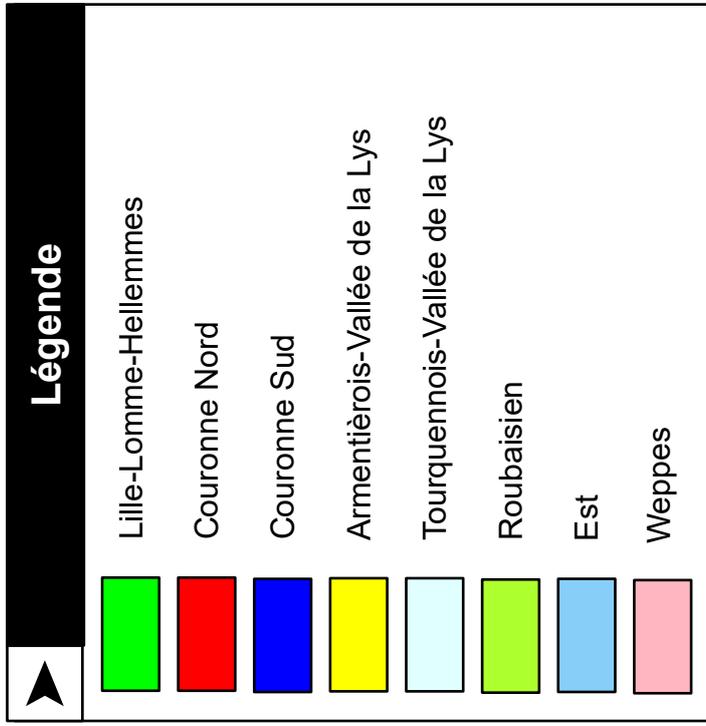
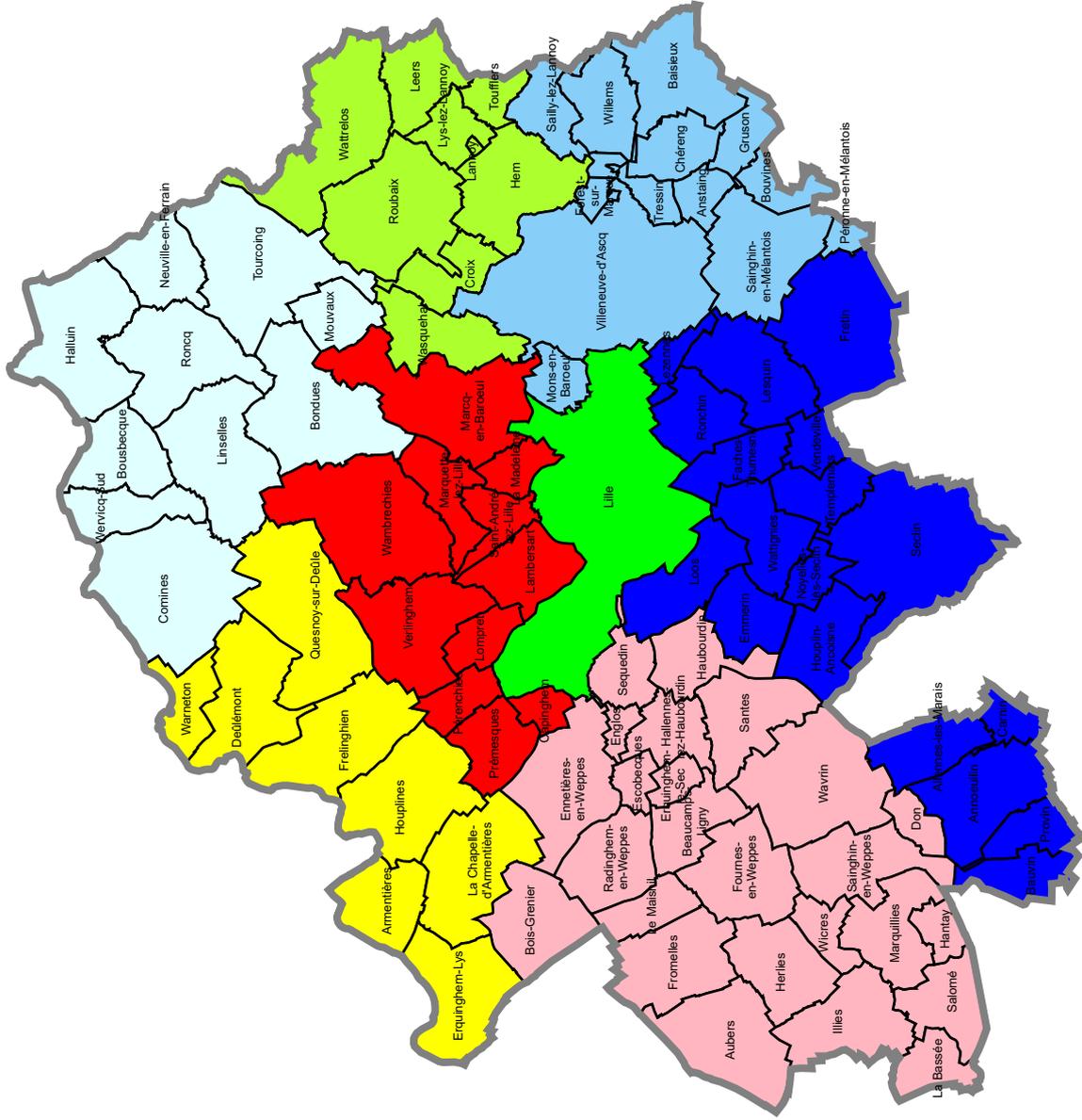
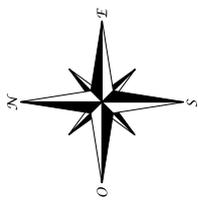
---

# **Annexes**

---



# Annexe n°1 : Territoires de Lille Métropole





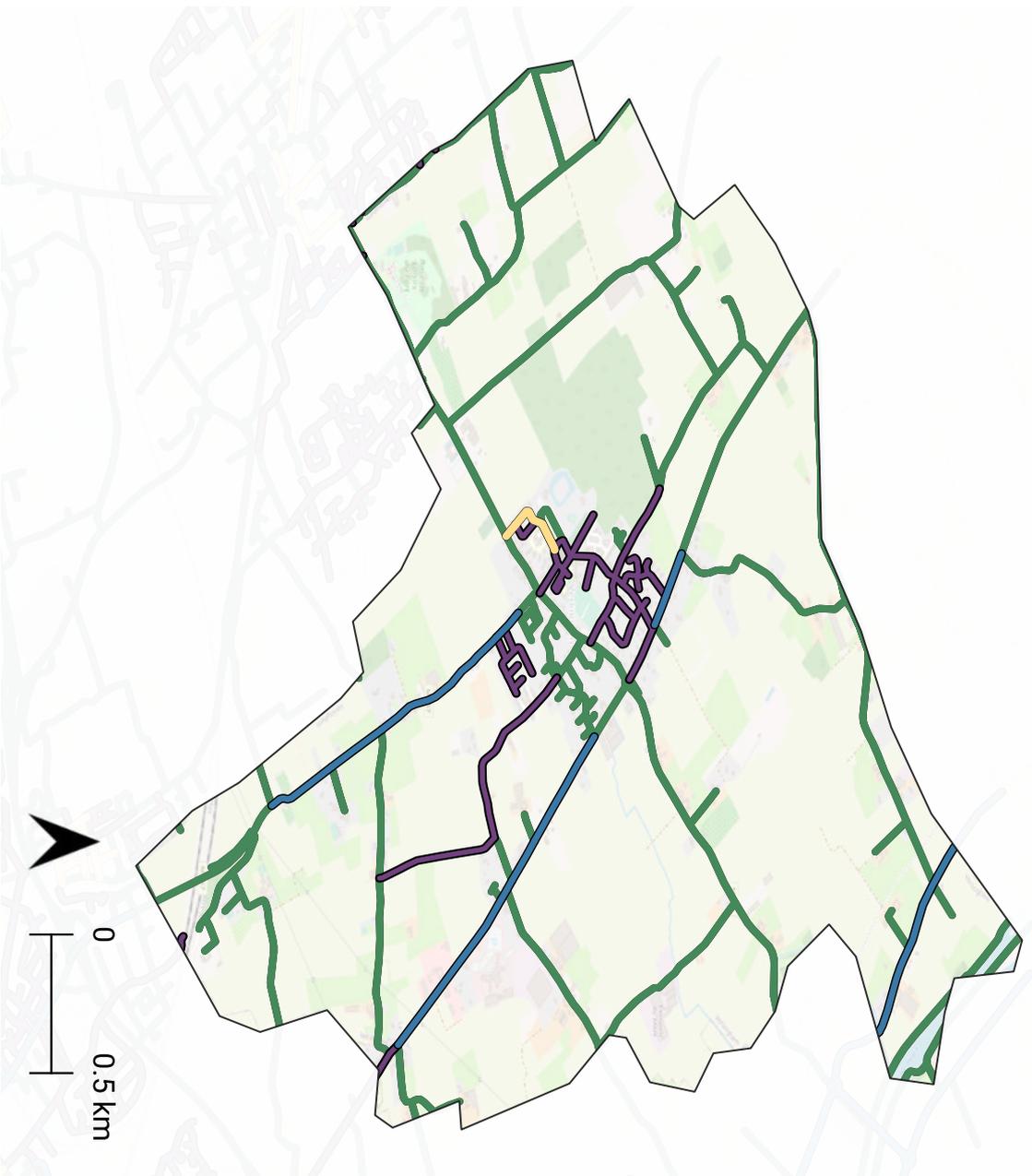
---

**Annexe n°2**

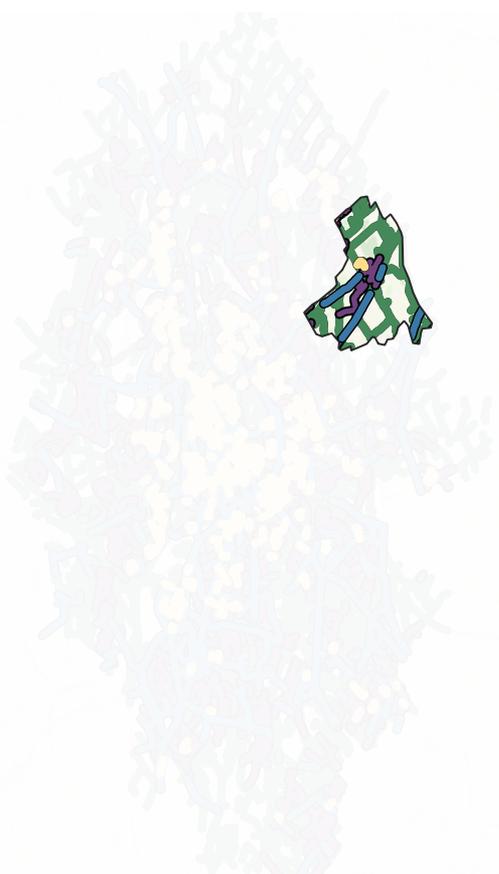
---

**Atlas des voiries cyclables  
de  
La petite couronne de Lille**

---

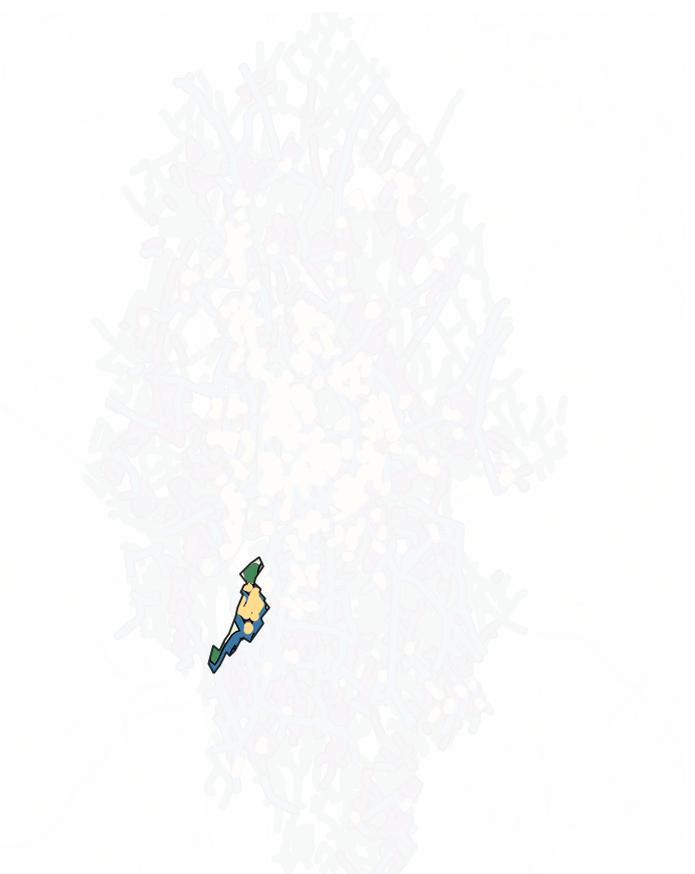


# Carte cyclable de Verlinghem



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



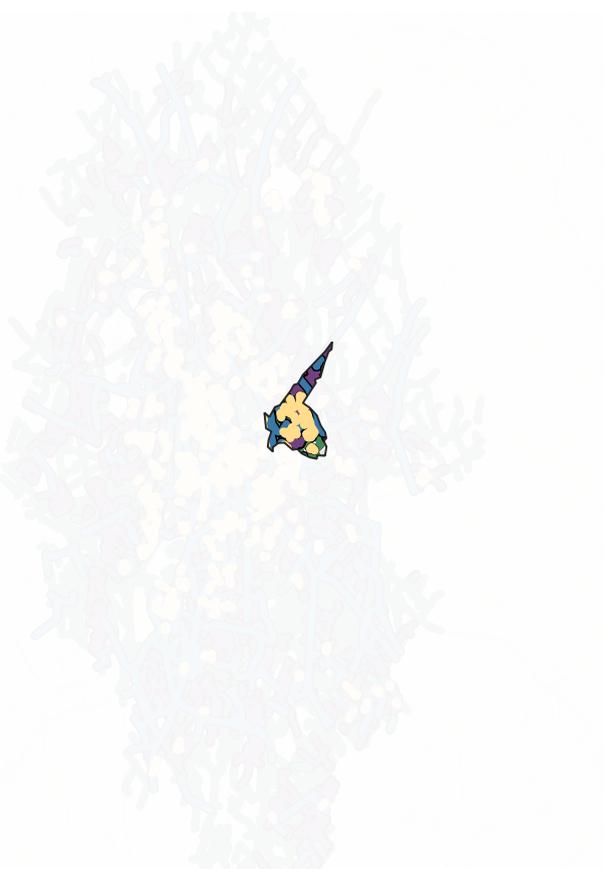
## Légende

- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Lezennes



# Carte cyclable de Saint-André-lez-Lille

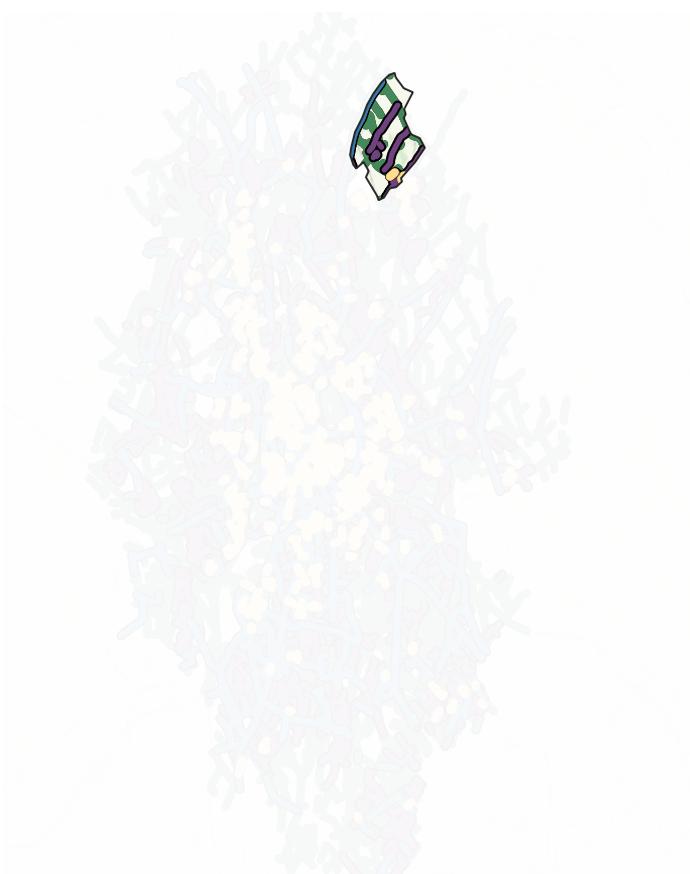


## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

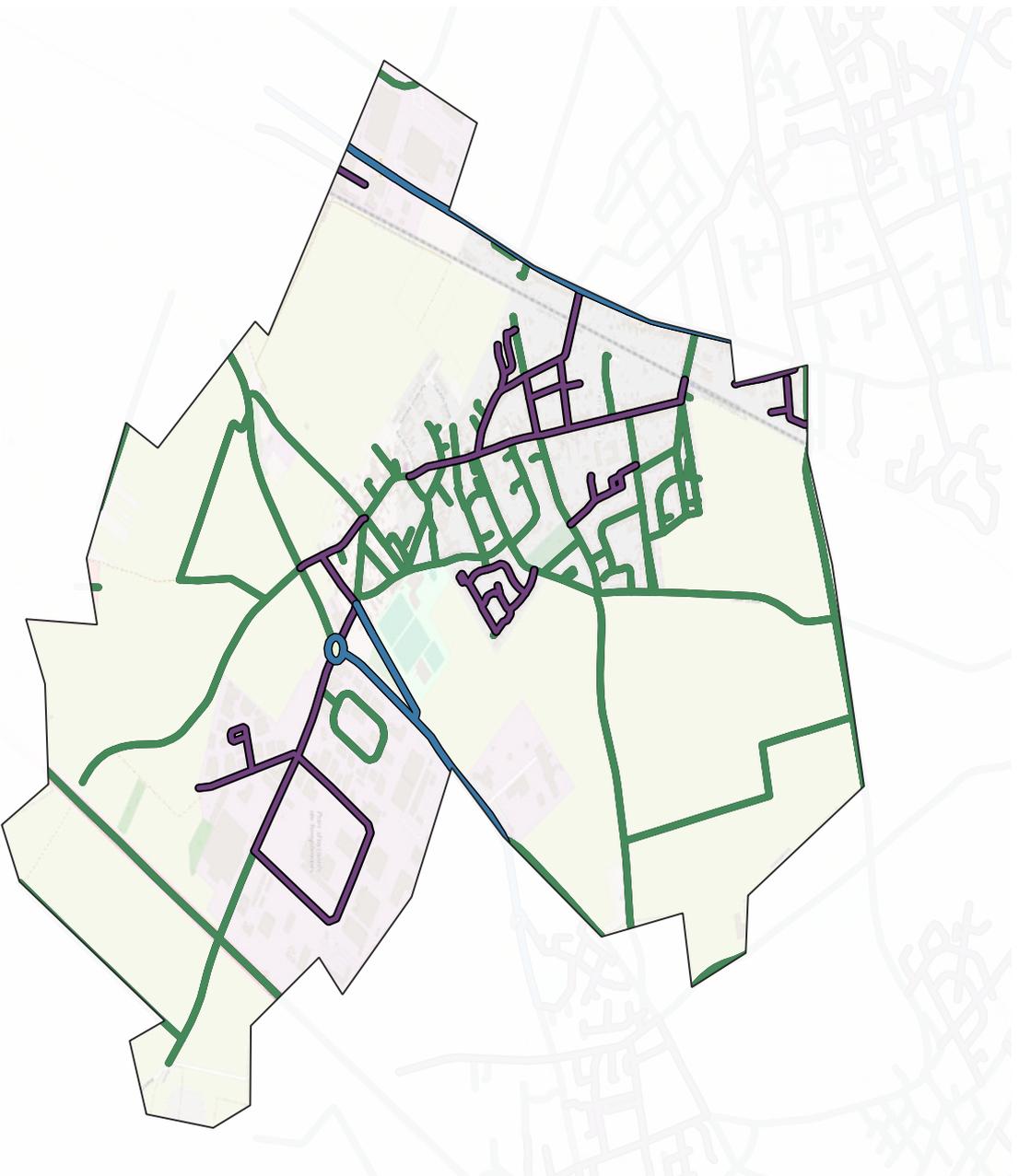


# Carte cyclable de Prèmesques



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



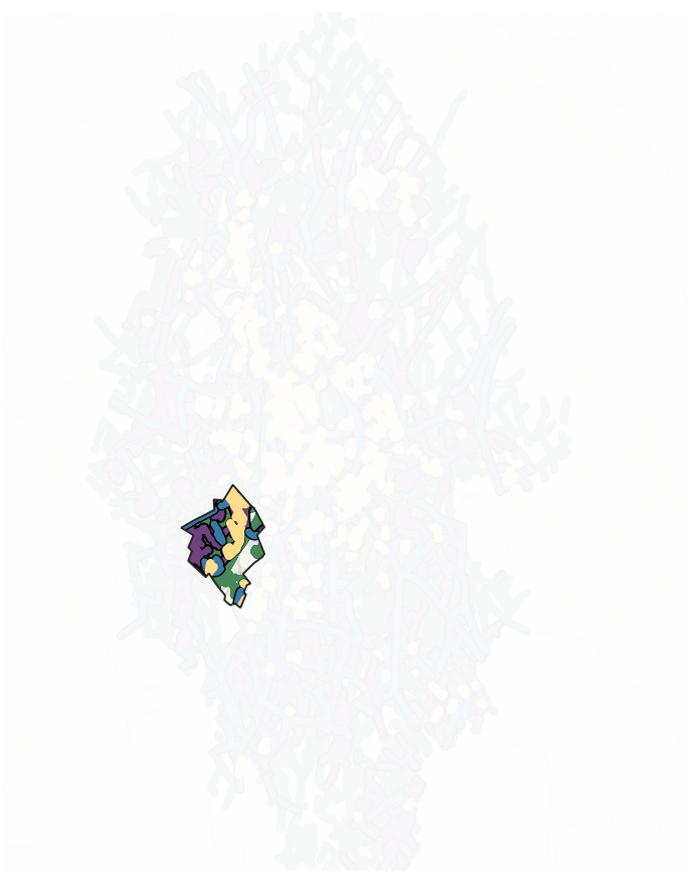
## Légende

-  Limites de la commune
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Templémars

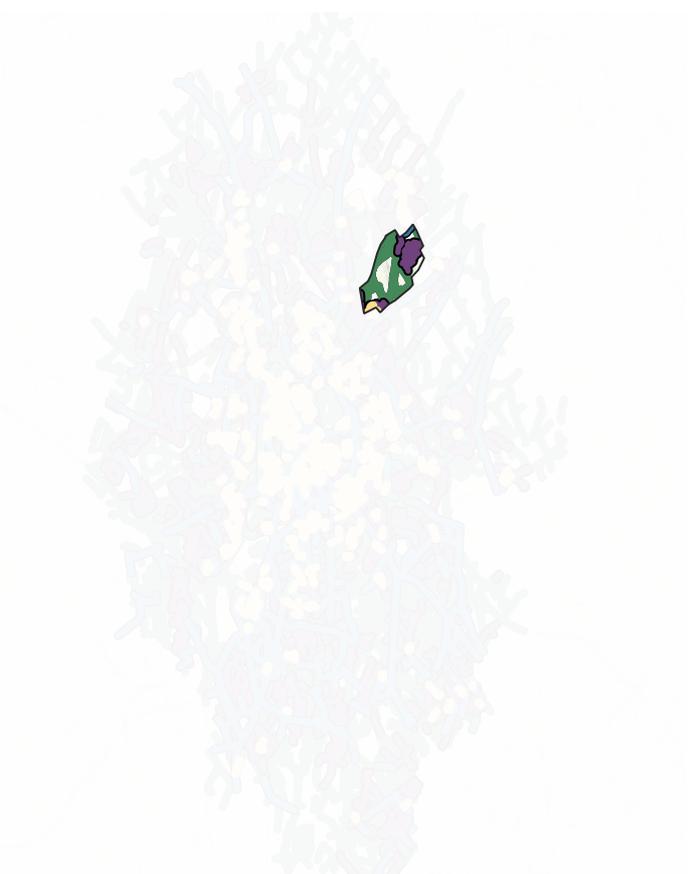


# Carte cyclable de Ronchin



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

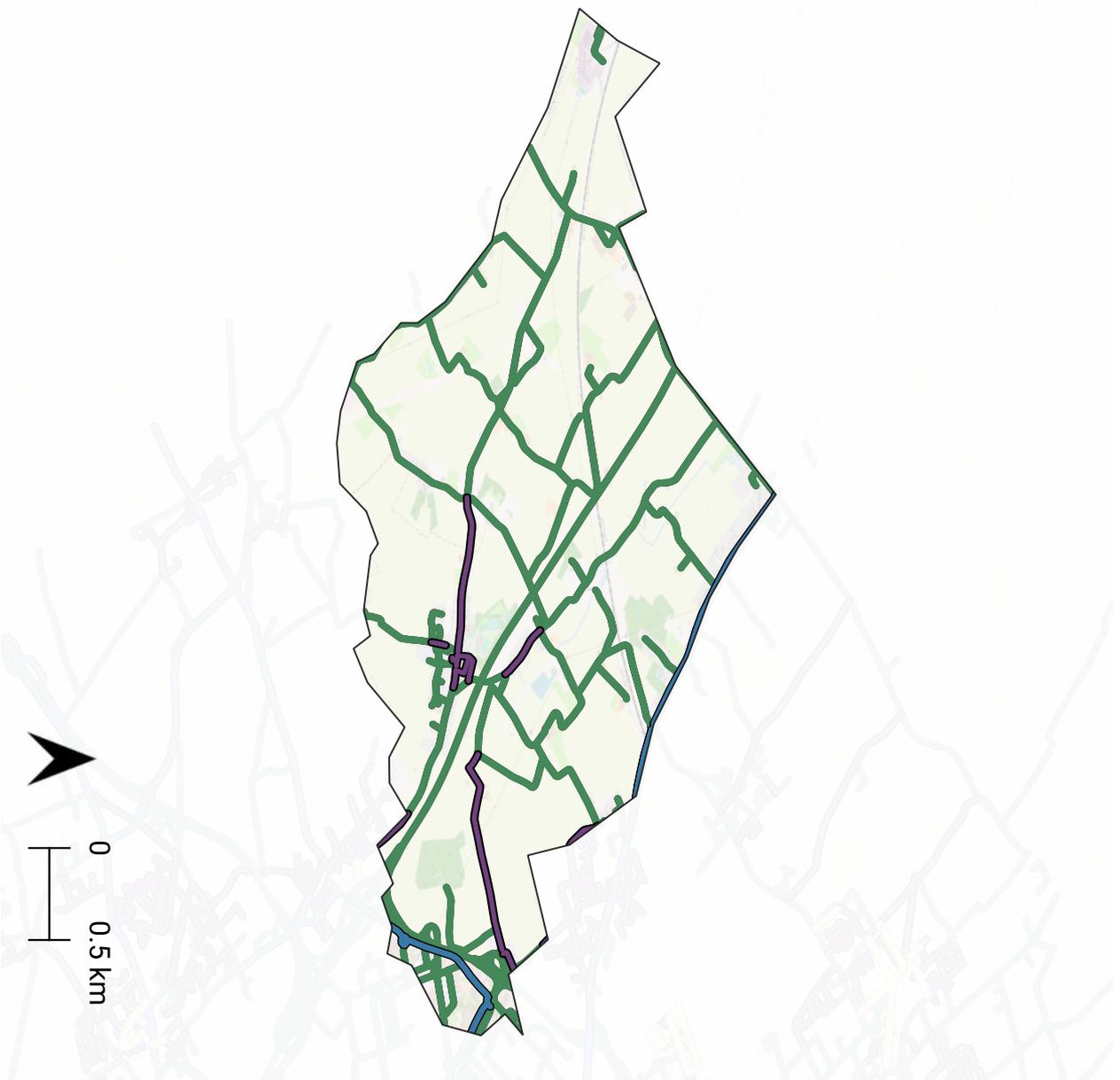
# Carte cyclable de Lompret



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

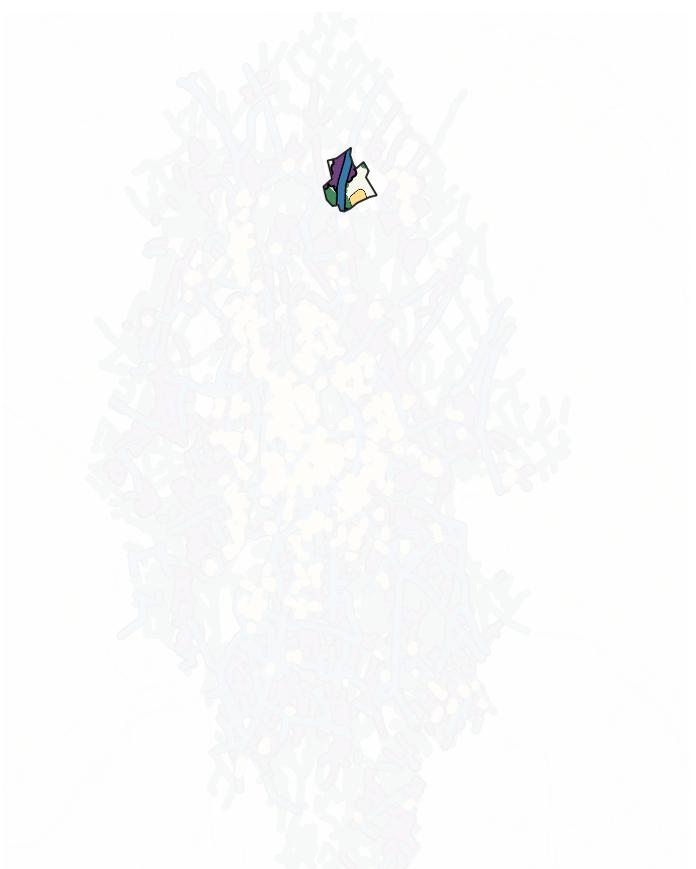
# Carte cyclable de Lesquin



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

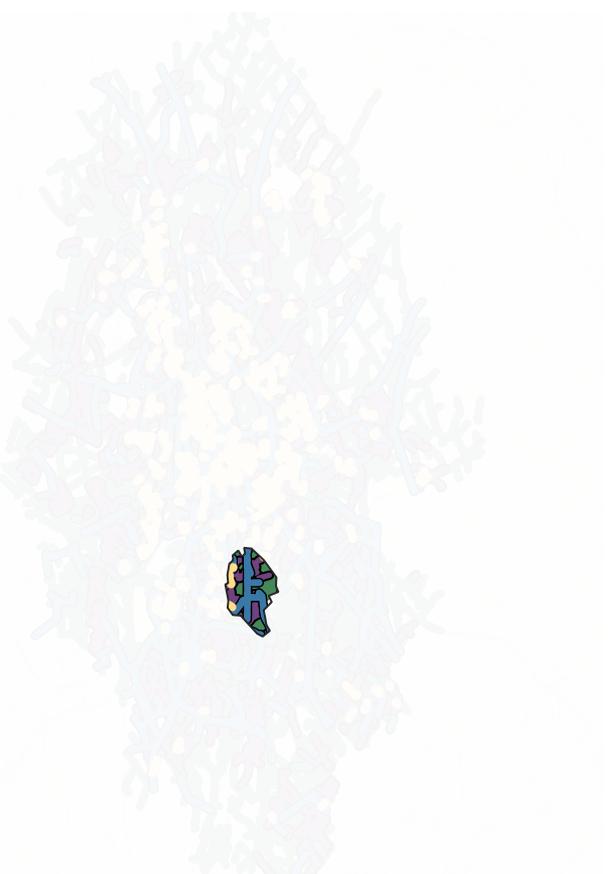
# Carte cyclable de Ennetières-en-Weppes



## Légende

-  Limites de la commune
-  0.5 km Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Capinghem



## Légende

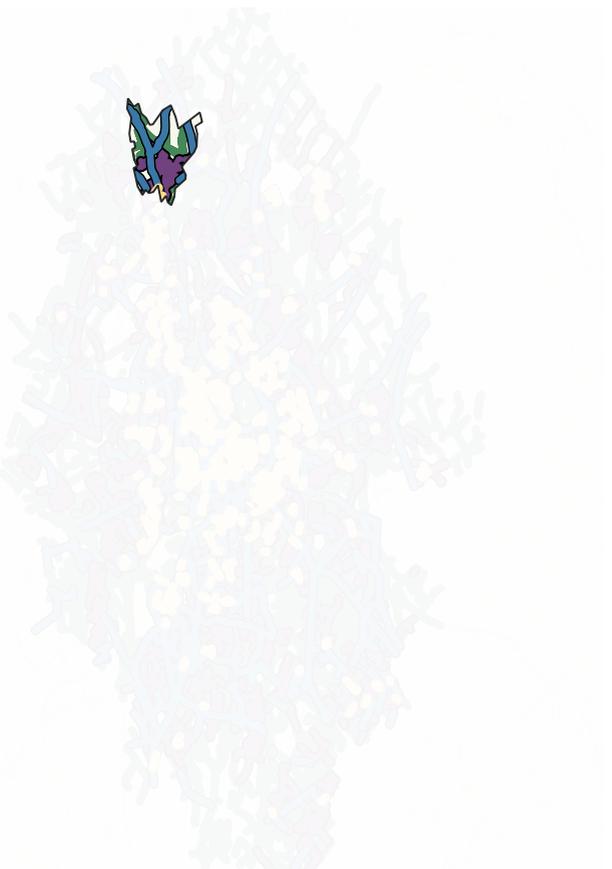
-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Mons-en-Barœul



## Carte cyclable de

# Hallennes-lez-Haubourdin

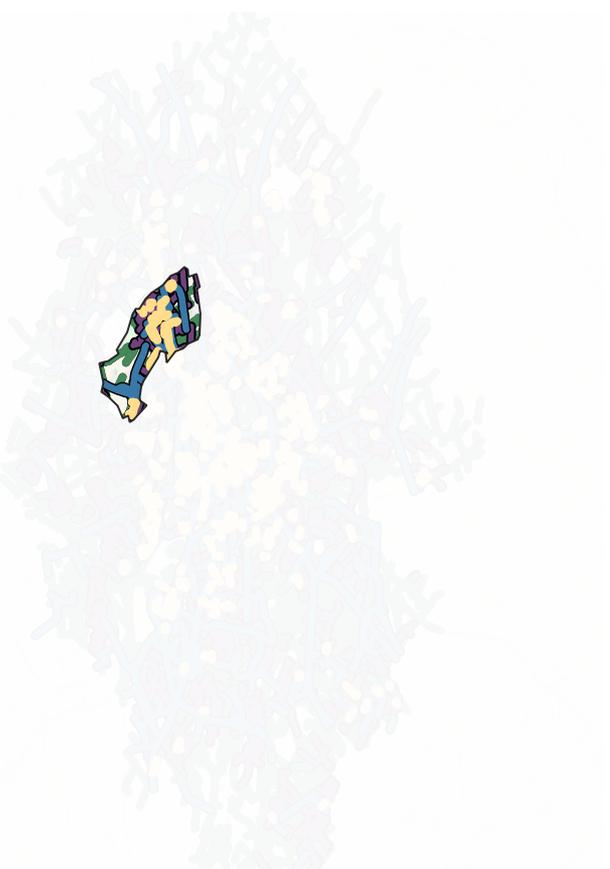


## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

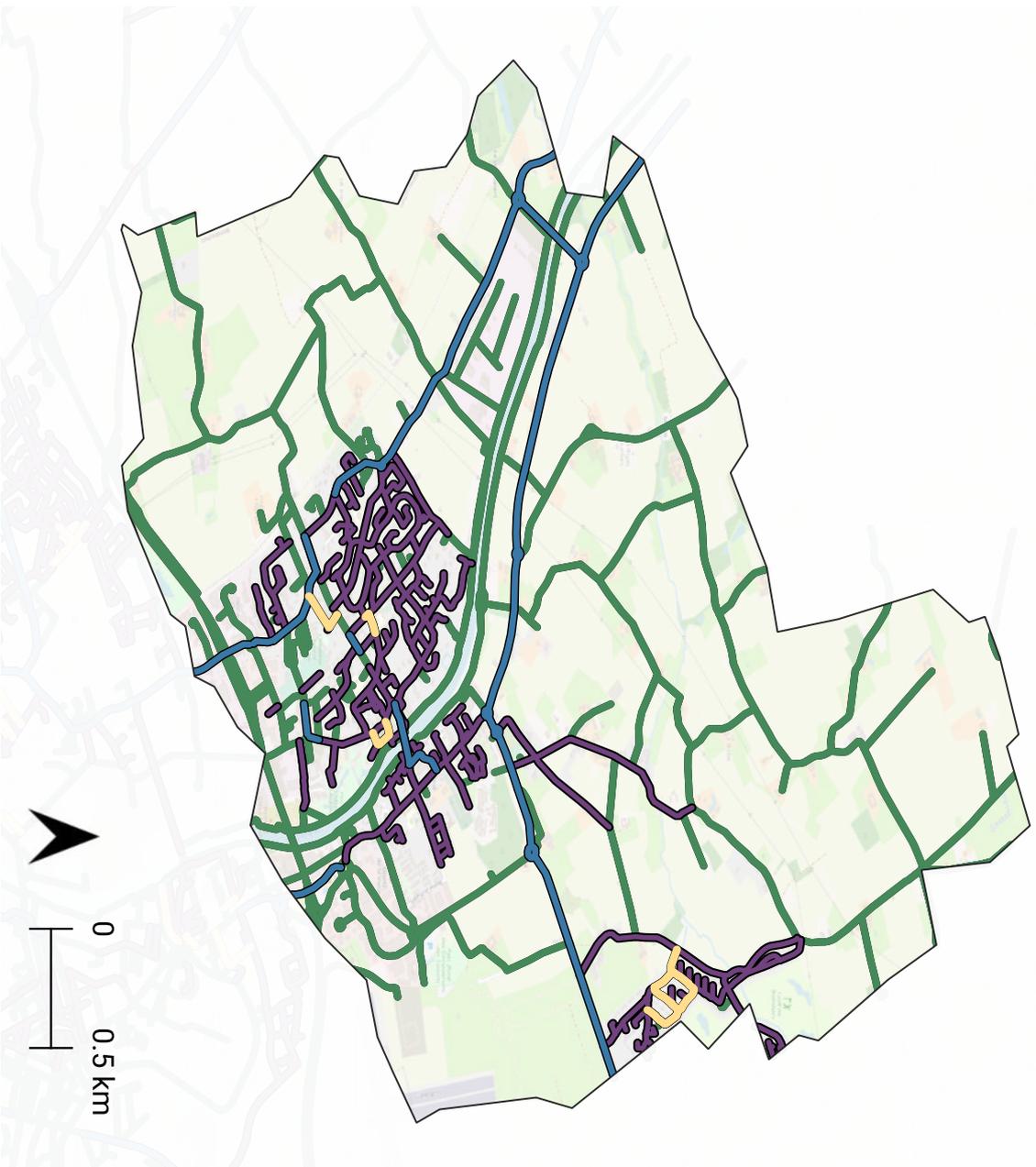


# Carte cyclable de Loos

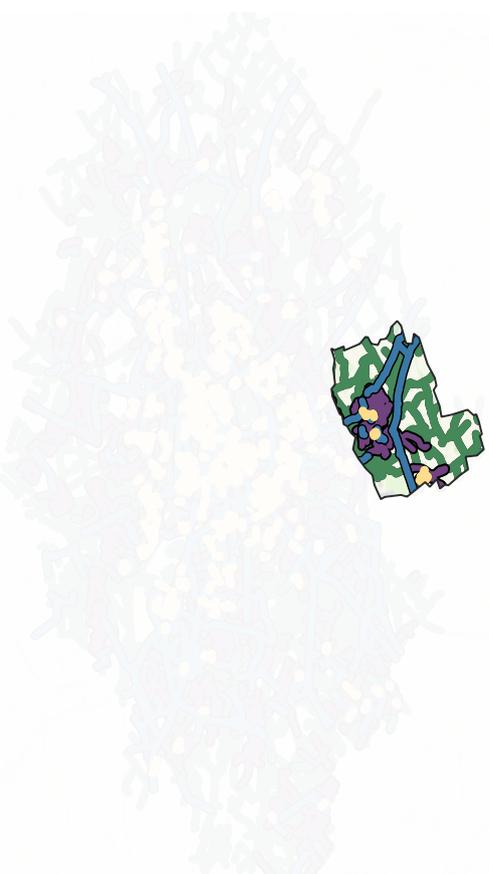


## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



# Carte cyclable de Wambrechies



## Légende

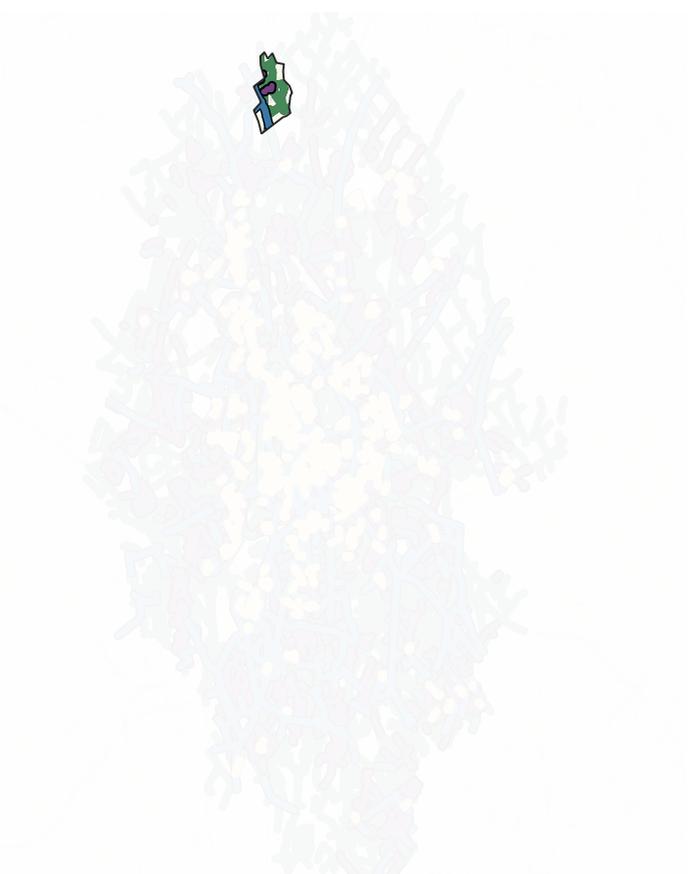
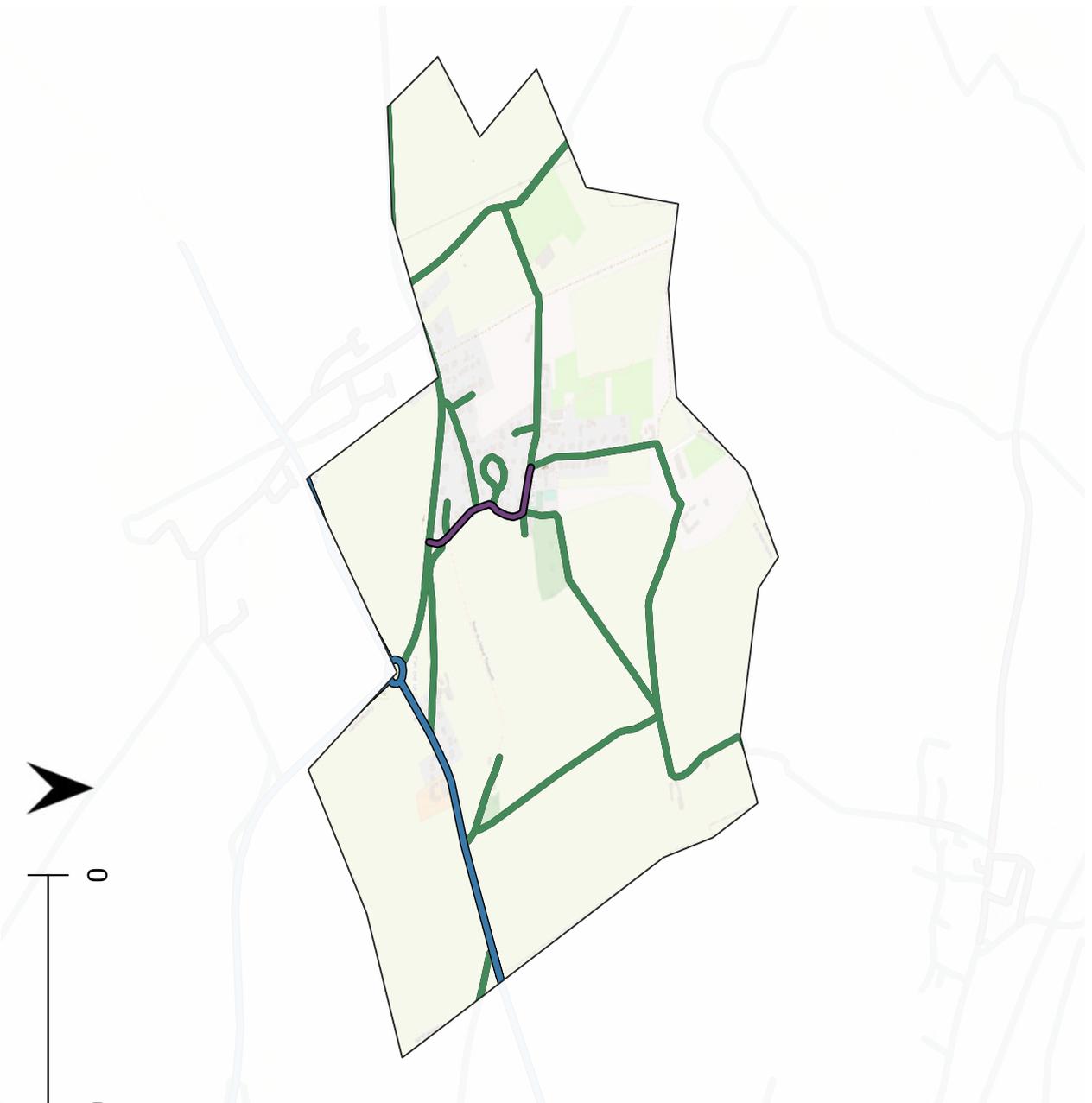
-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

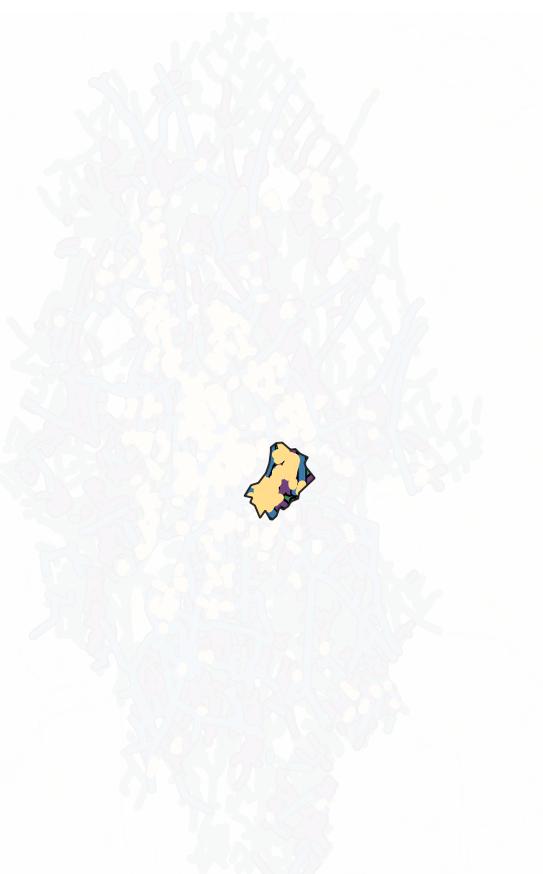
# Carte cyclable de Pérérenchies



## Légende

-  Limites de la commune
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

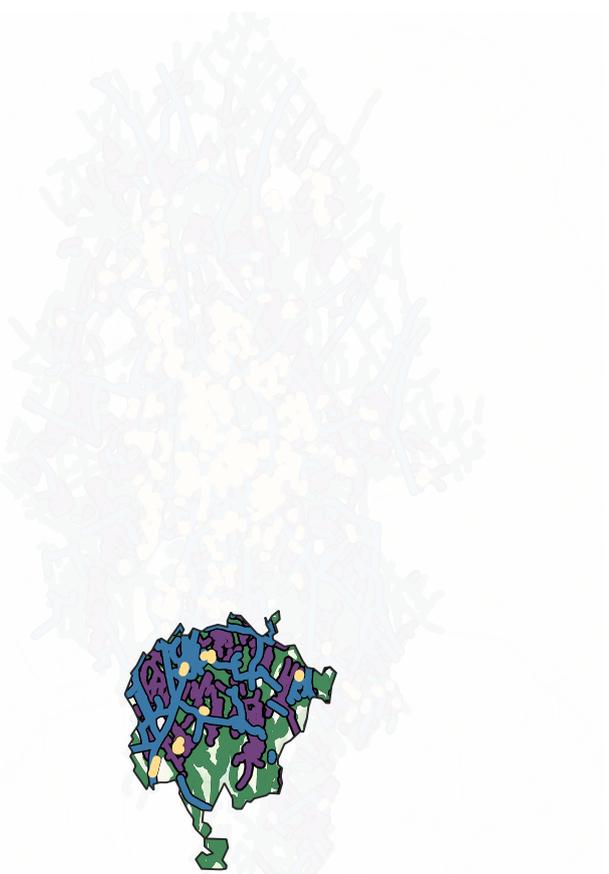
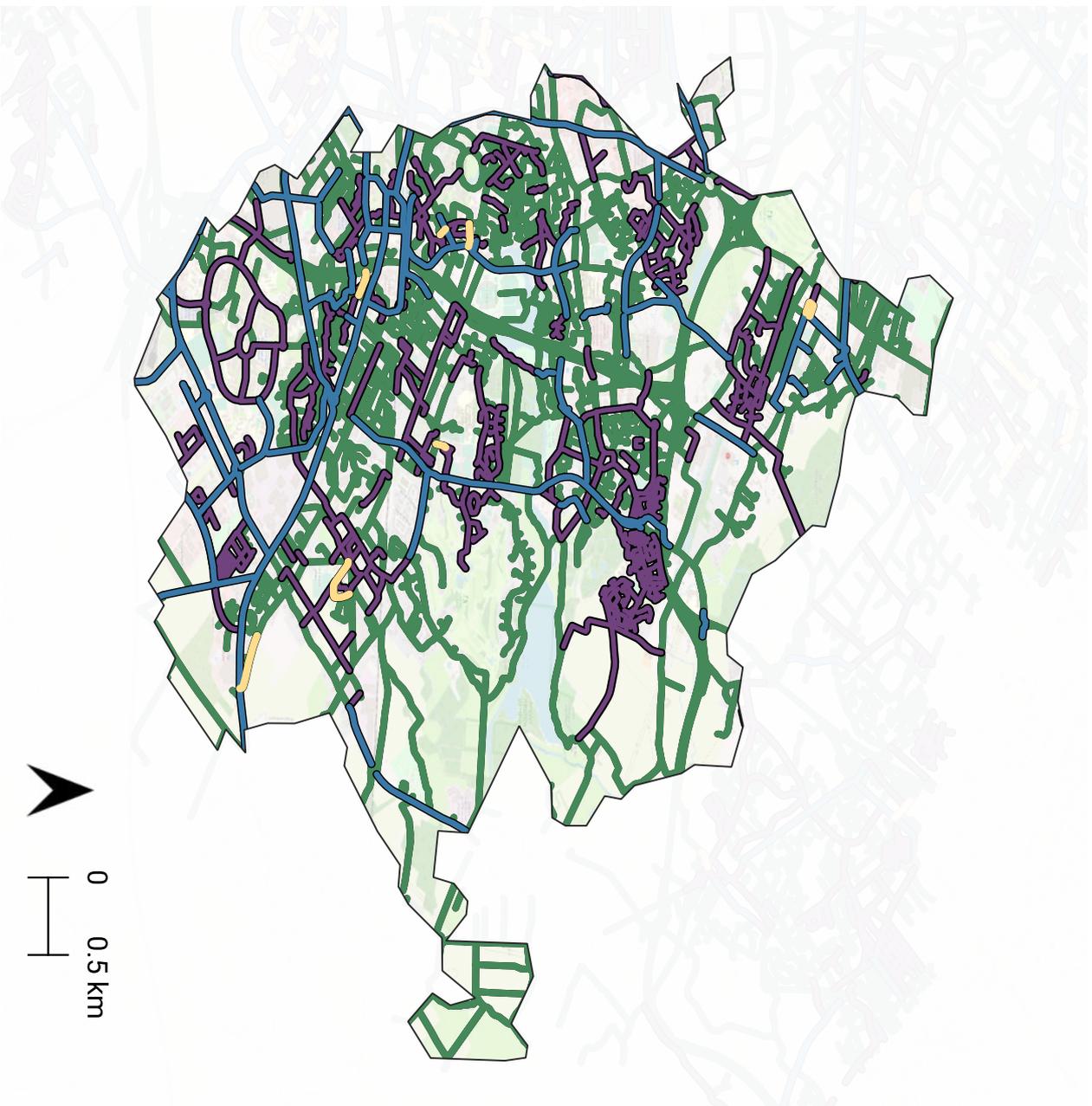
# Carte cyclable de Escobecques



## Légende

- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables

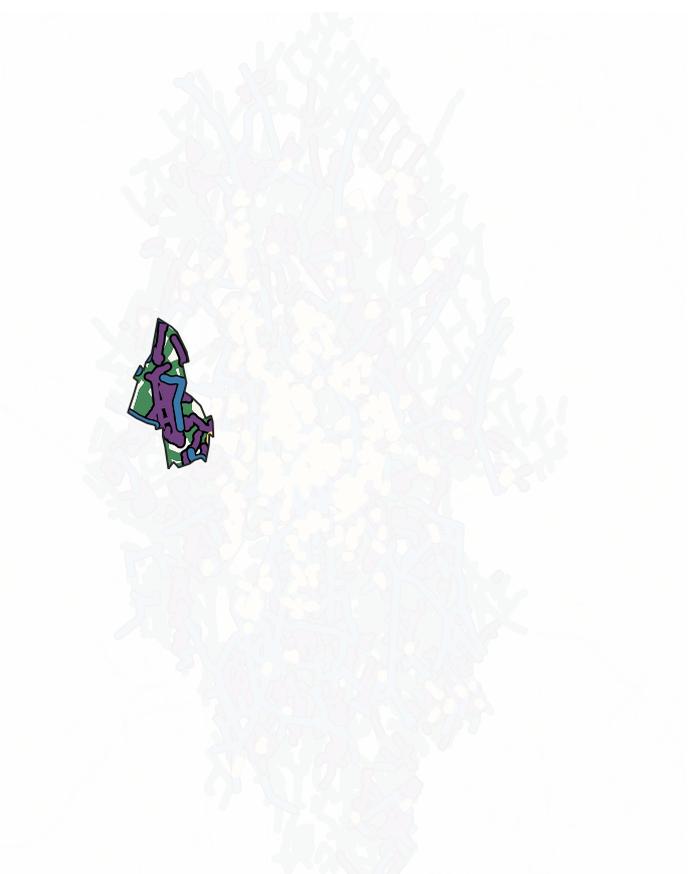
# Carte cyclable de La Madeleine



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Villeneuve-d'Ascq



## Légende

- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Wattignies



# Carte cyclable de Croix

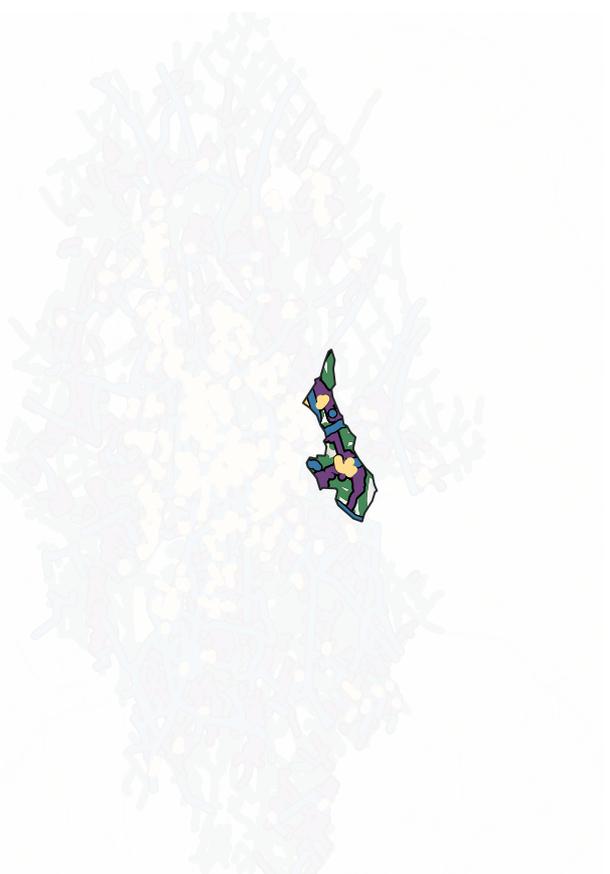


## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

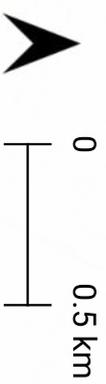
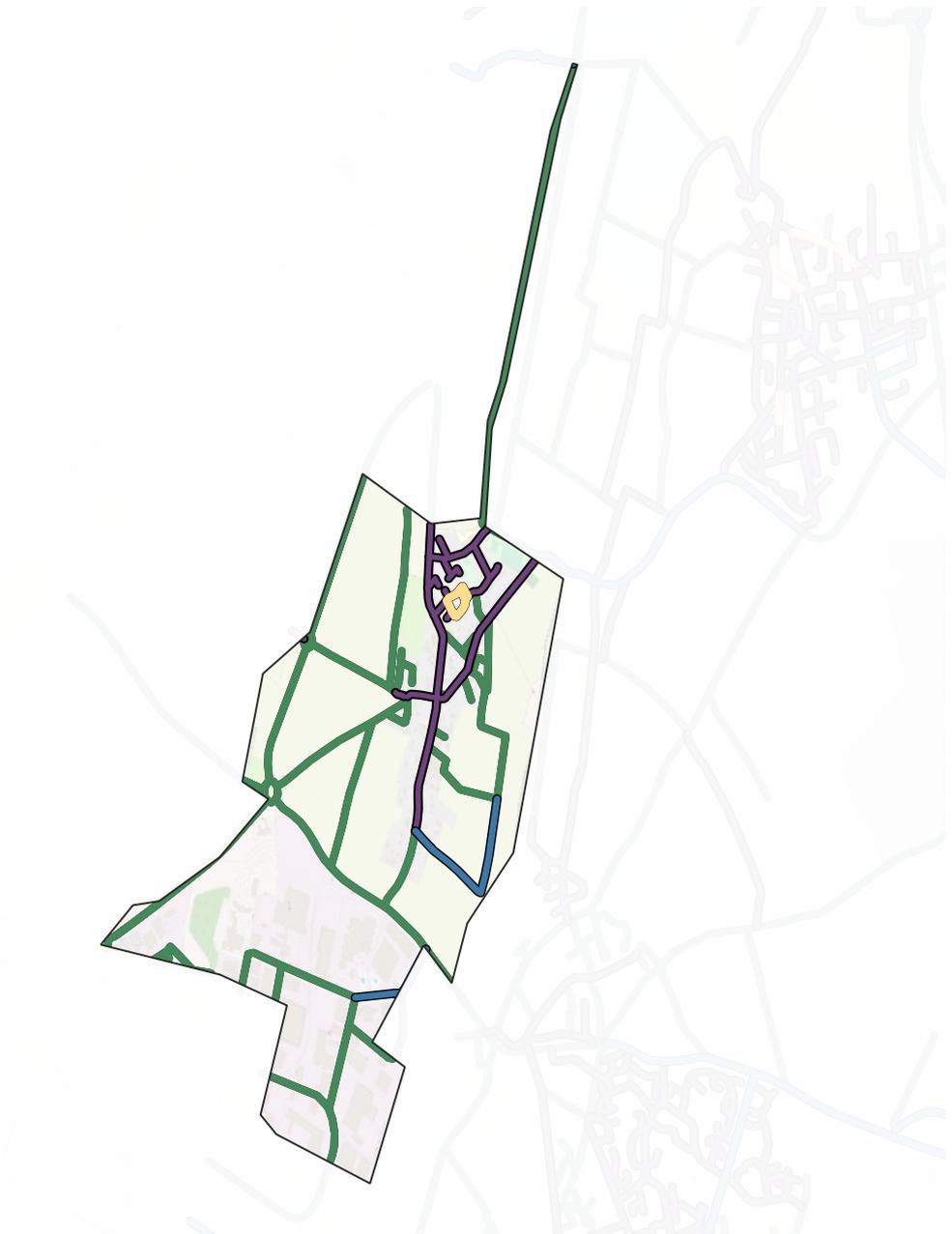


# Carte cyclable de Marquette-lez-Lille



## Légende

- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



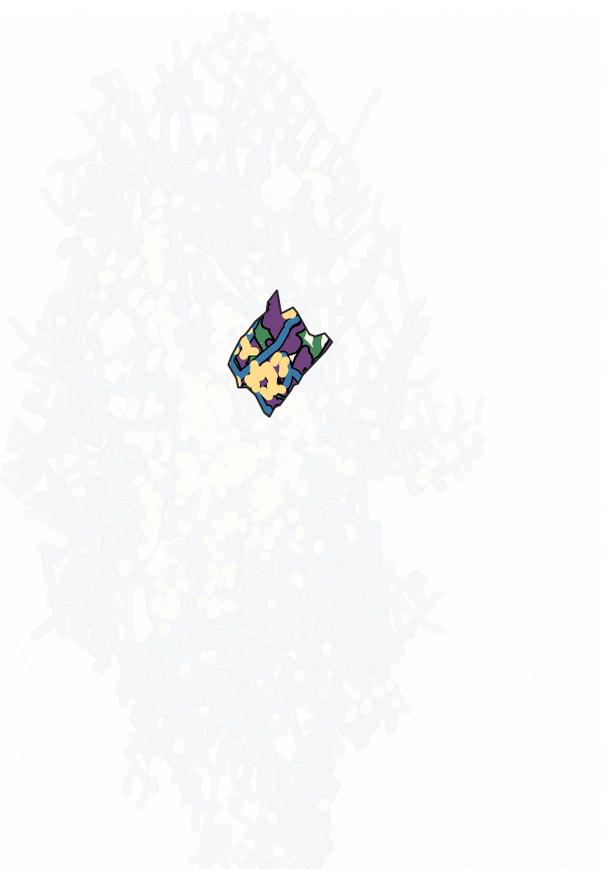
## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Noyelles-lès-Seclin



# Carte cyclable de Lambersart



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

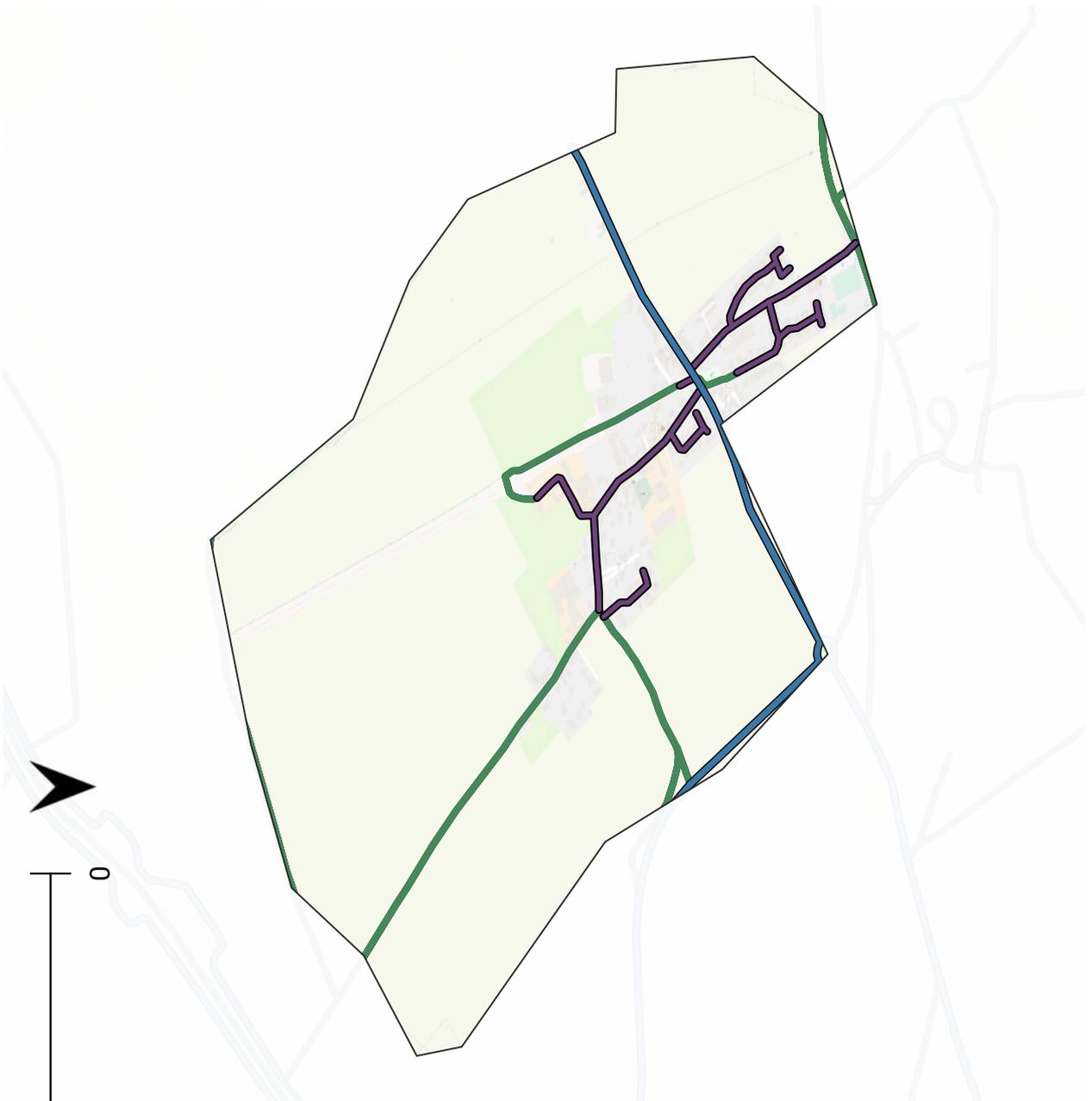


# Carte cyclable de Sequedin



## Légende

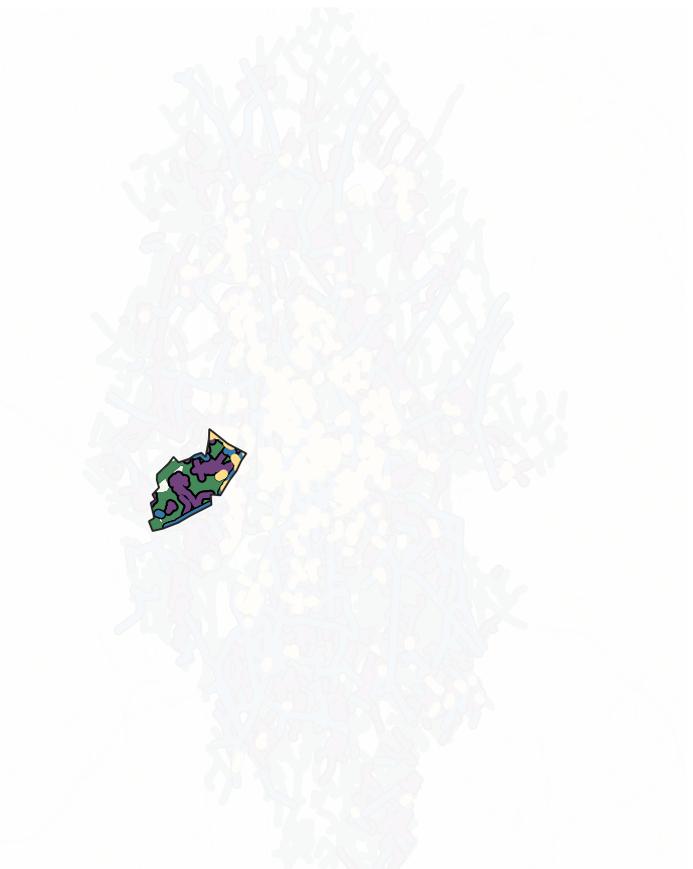
- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



## Légende

-  Limites de la commune
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

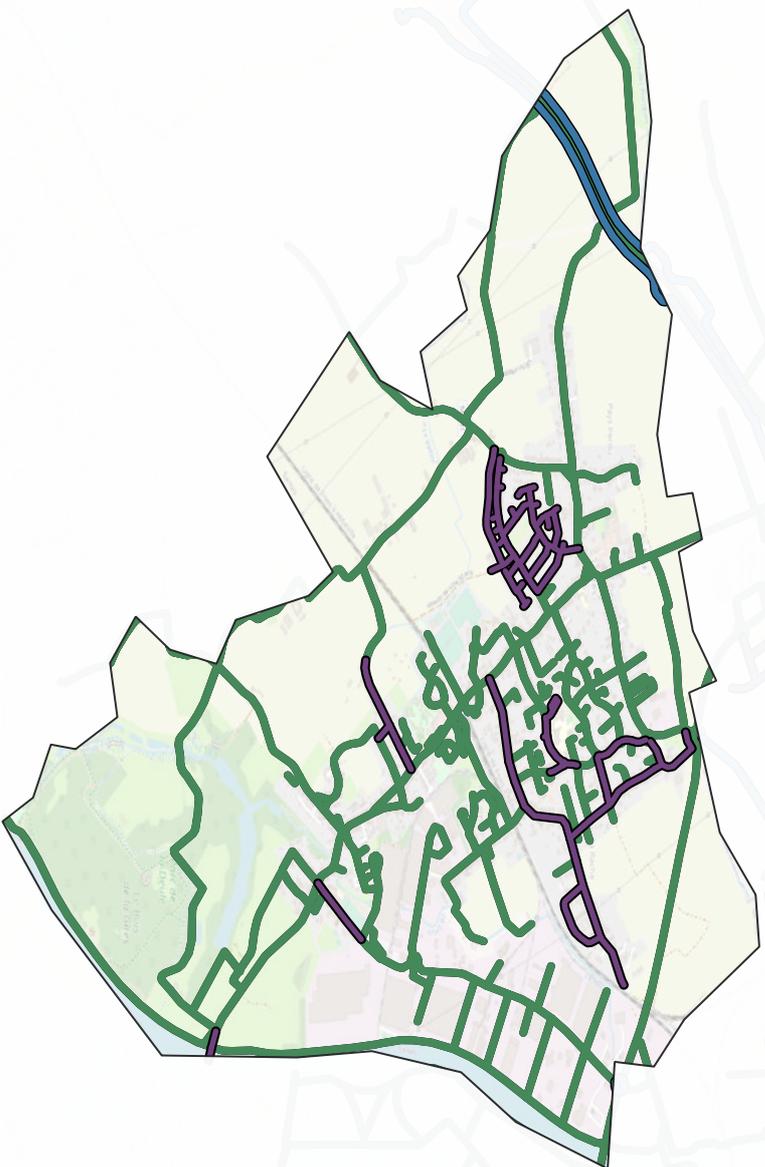
# Carte cyclable de Erquinghem-le-Sec



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Faches-Thumesnil



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Santes



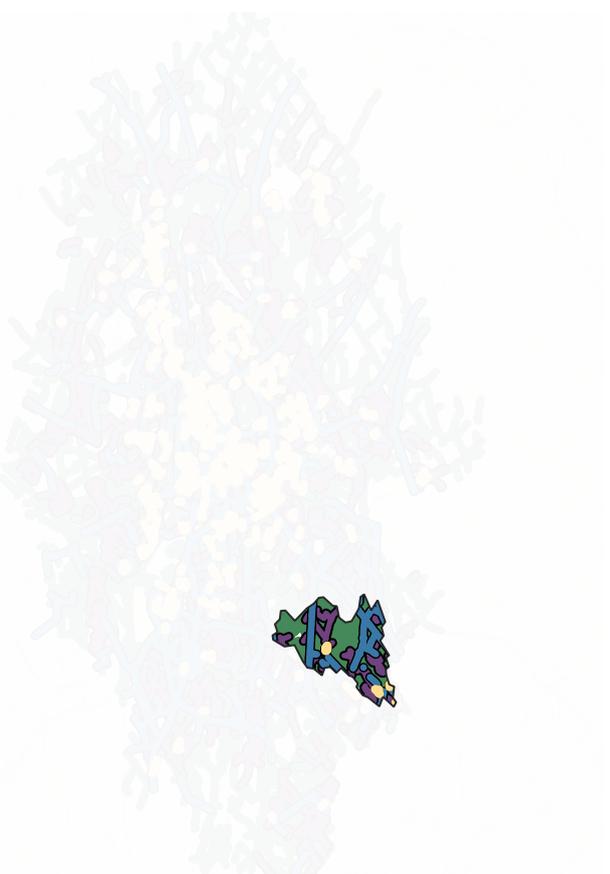
## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Emmerin

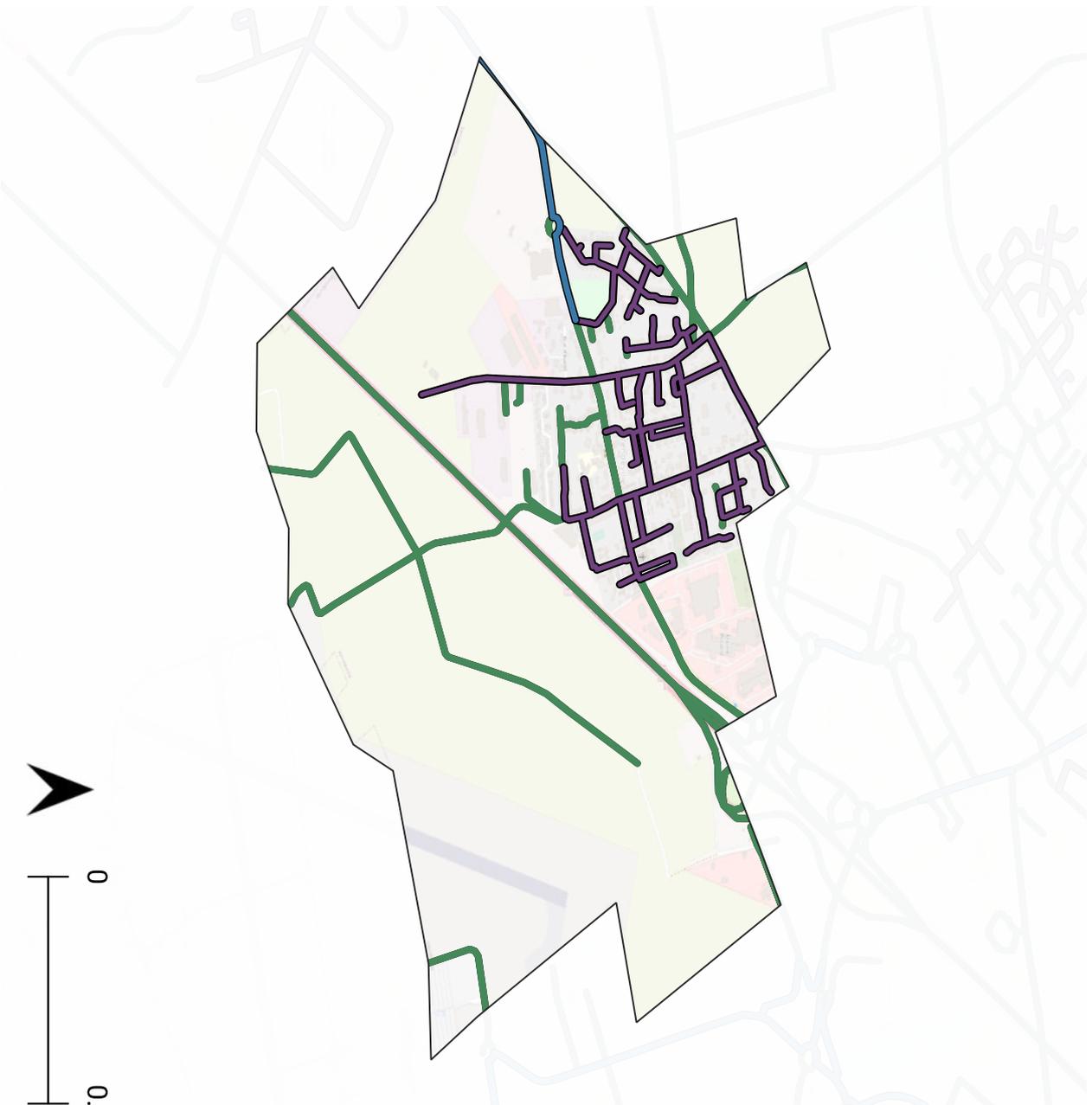


# Carte cyclable de Wasquehal



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



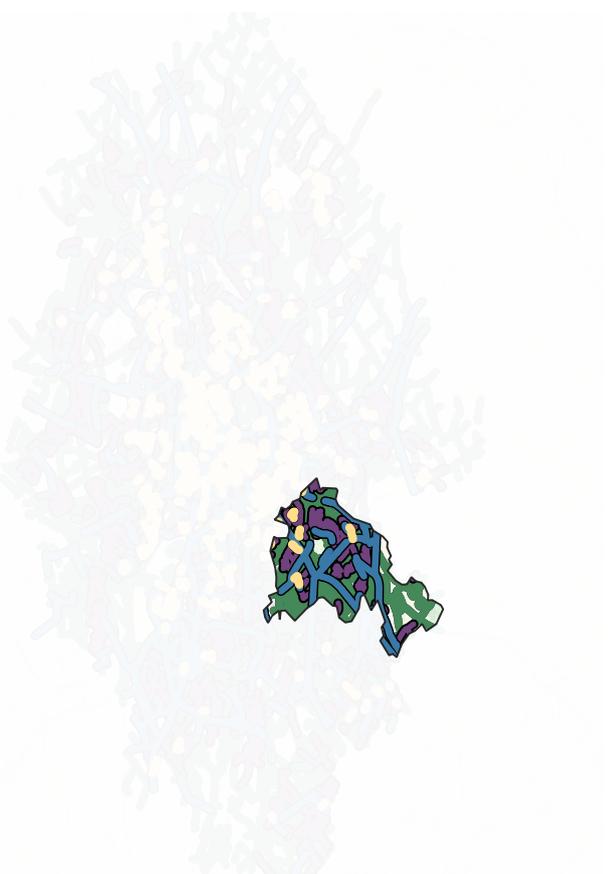
## Légende

- Limites de la commune
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Vendeville

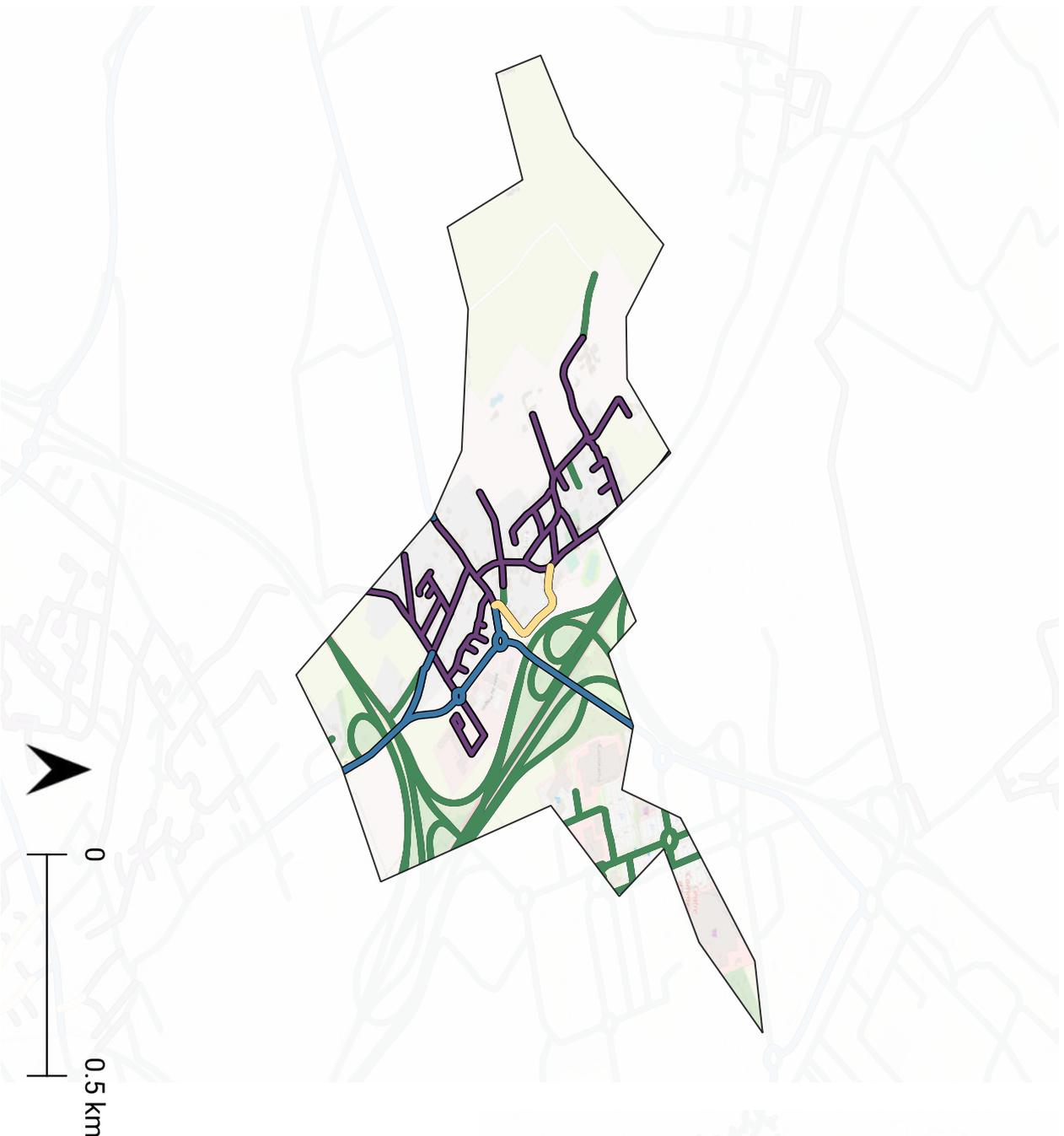


# Carte cyclable de Marcq-en-Barœul



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



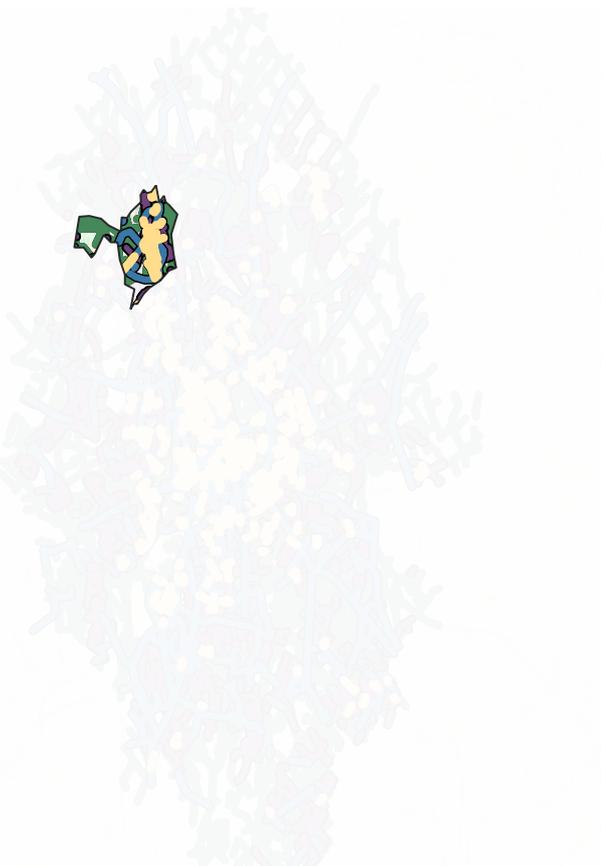
## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

# Carte cyclable de Englos



# Carte cyclable de Haubourdin



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille.  
Fond de carte OpenStreetMap.



# Carte cyclable de Hem



## Légende

-  Limites de la commune
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables

Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille.  
Fond de carte OpenStreetMap.



# Carte cyclable de Lille, Hellemmes et Lomme

## Lomme

### Légende

- Limites de la commune
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables

Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille.  
Fond de carte OpenStreetMap.

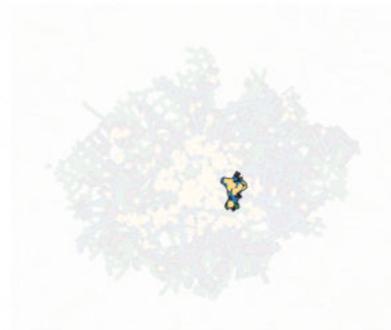
## Annexe n°3 - Cartes cyclables des quartiers de Lille



### Carte cyclable de Fives

#### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Vieux-Lille

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



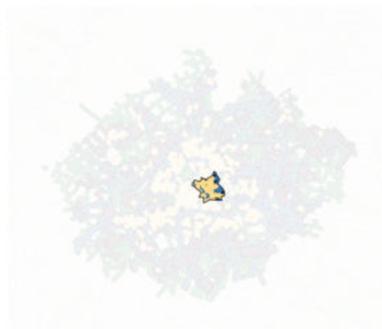
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Lille-Centre

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



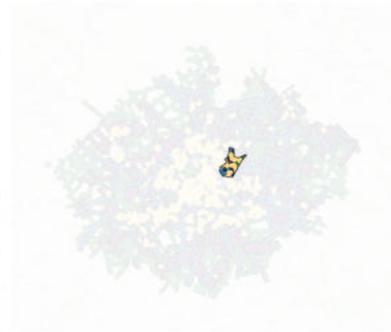
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Saint-Maurice Pellevoisin

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



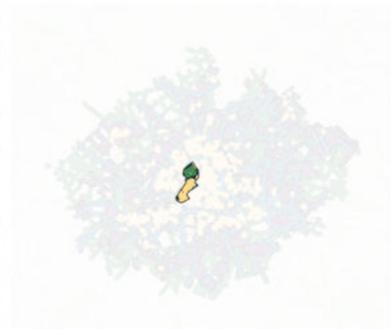
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Vauban-Esquermes

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Hellemmes

### Légende

-  Limites des quartiers
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



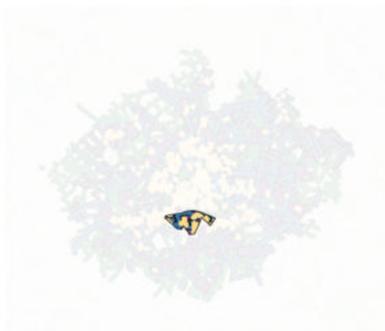
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Lille-Sud

### Légende

-  Limites des quartiers
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



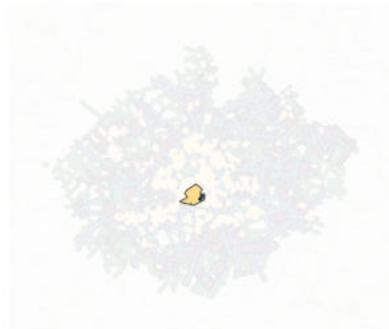
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Wazemmes

### Légende

-  Limites des quartiers
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



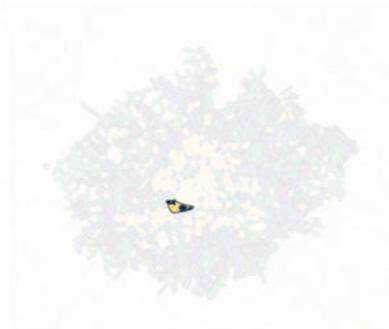
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Faubourg de Béthune

### Légende

-  Limites des quartiers
-  Doubles sens cyclables
-  Pistes cyclables sur couloirs de bus
-  Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
-  Autres voies cyclables



Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Lille-Moulins

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Bois-Blancs

### Légende

- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



## Carte cyclable de Lomme

### Légende

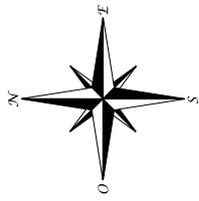
- Limites des quartiers
- Doubles sens cyclables
- Pistes cyclables sur couloirs de bus
- Voies cyclables en zones de vitesse apaisée
- Autres voies cyclables



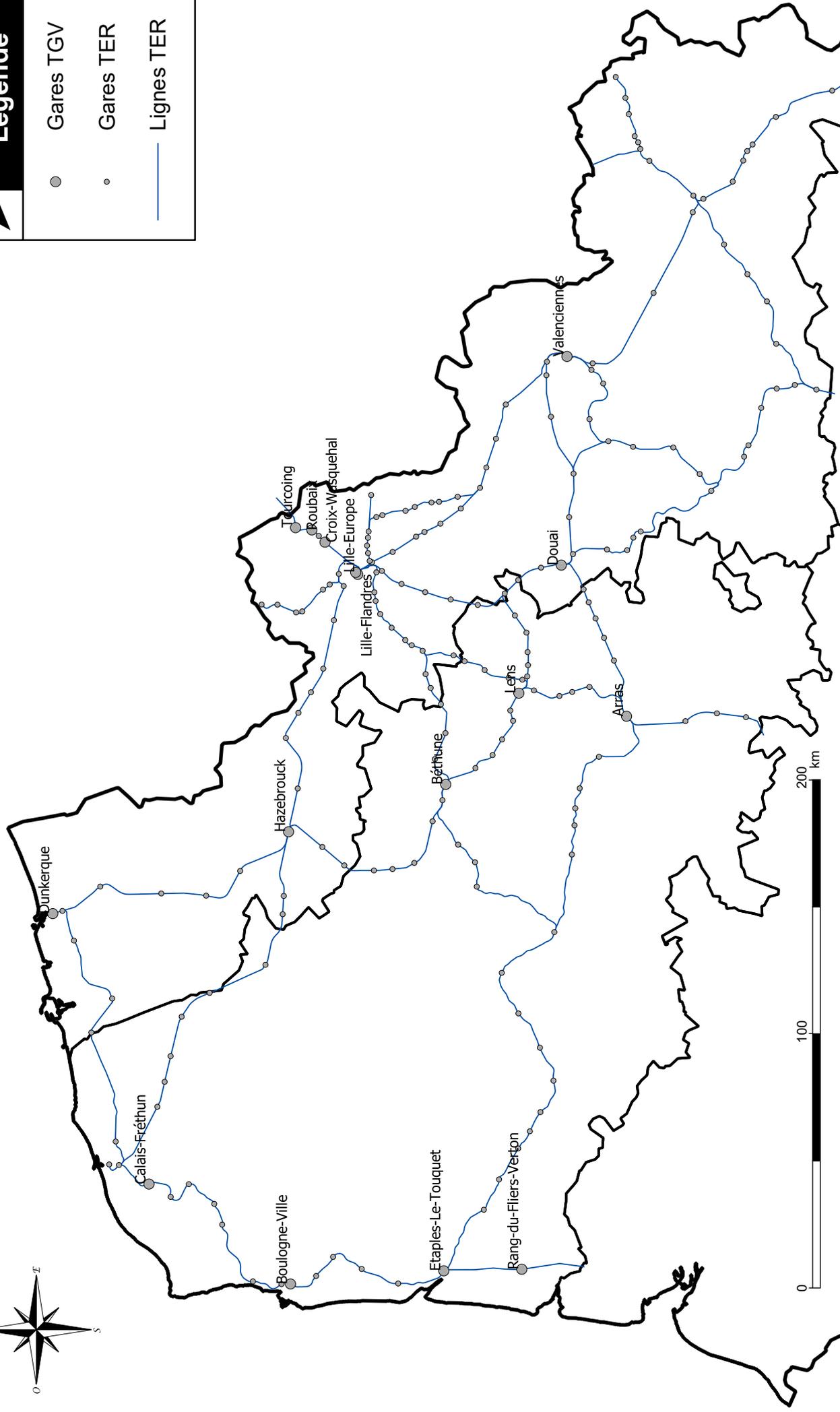
Réalisation : Alexis Tarakanov. Logiciel : QGIS. Source : données ouvertes de la Métropole Européenne de Lille (2016), fond de carte OpenStreetMap.



# Annexe n°4 : Plan du TER dans la région Nord-Pas de Calais



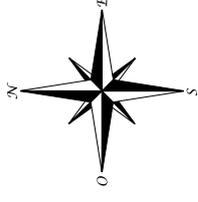
| Légende |            |
|---------|------------|
|         | Gares TGV  |
|         | Gares TER  |
|         | Lignes TER |



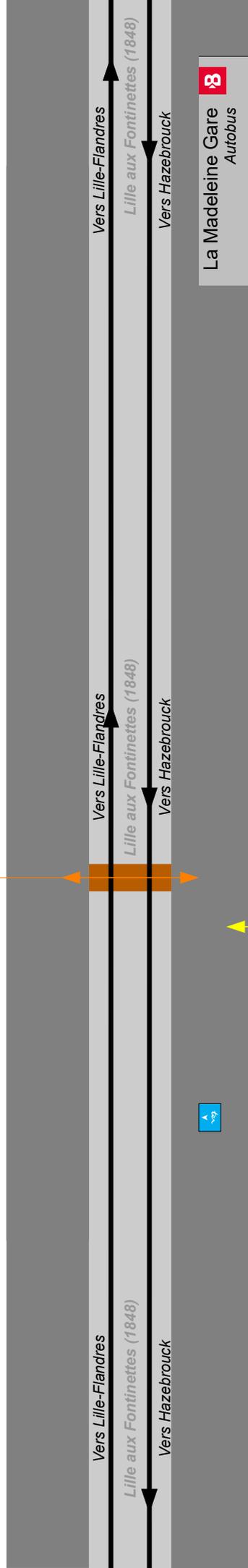


# Annexe n°5 : Accès aux quais par la traversée des voies

## Exemple de la gare de La Madeleine



**Quai vers Lille-Flandres**  
Trains TER à destination de Lille-Flandres  
- Traversée de la voie en toutes circonstances



| Légende |                      |
|---------|----------------------|
|         | Gare                 |
|         | Quai                 |
|         | Chemin de fer        |
|         | Traversée de la voie |
|         | DAT Titres TER       |
|         | Accès à la Gare      |
|         | Passage par la TVP   |

### Quai vers Hazebrouck

Trains TER à destination de Hazebrouck, Saint-Omer, Dunkerque et Calais-Ville

- Distributeur automatique de titres (TER)
- Accès direct avec vélo en direction de Hazebrouck
- Traversée de la voie pour le quai vers Lille-Flandres

La Madeleine Gare  
Autobus

La Madeleine Gare  
V/Lille

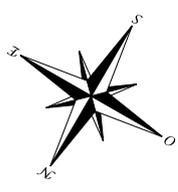
Arceaux à vélos





# Annexe n°6: Accès aux quais par les escaliers ou passage à niveau

## Exemple de la gare de Bergues

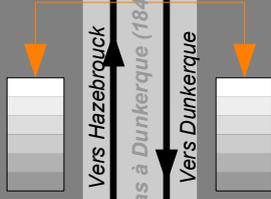


Bergues Gare  
Autocar

### Quai vers Hazebrouck

Trains TER à destination de Hazebrouck, Arras et Lille(-Flandres)

- Abri à vélos sécurisé
- Distributeur automatique de titres (TER)
- Accès direct avec vélo en direction de Lille
- Passage souterrain ou passage à niveau pour le quai vers Hazebrouck



Vers Hazebrouck

Arras à Dunkerque (1848)

Vers Dunkerque

Vers Hazebrouck

Arras à Dunkerque (1848)

Vers Dunkerque

Passage à Niveau

### Quai vers Dunkerque

Trains TER à destination de Dunkerque

- Accès direct avec vélo en direction de Dunkerque
- Passage souterrain ou passage à niveau pour le quai vers Hazebrouck
- Passage souterrain ou passage à niveau pour le distributeur automatique de titres
- Passage souterrain ou passage à niveau pour l'abri à vélos sécurisé



| Légende |               |  |                           |
|---------|---------------|--|---------------------------|
|         | Gare          |  | DAT<br>Titres TER         |
|         | Quai          |  | Abri à vélos<br>sécurisés |
|         | Chemin de fer |  | Accès<br>à la Gare        |
|         | Escalier      |  | Passage<br>Souterrain     |

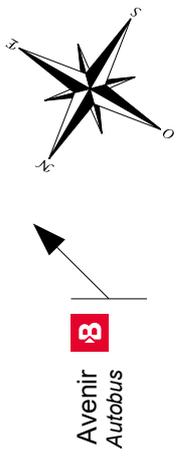






# Accès aux quais par les escaliers et les plans inclinés

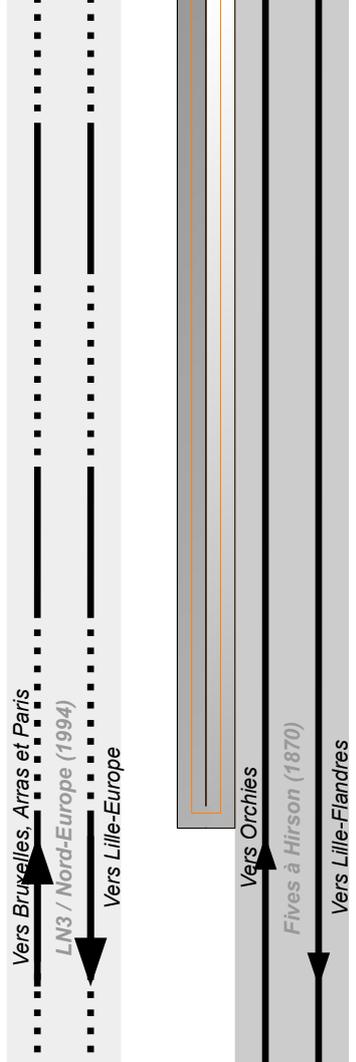
## Exemple de la gare de Mont-de-Terre



### Quai vers Orchies

Trains TER à destination de Valenciennes, Maubeuge, Aulnoye-Aymeries et Hirson

- Accès avec vélo par le plan incliné en direction de Orchies

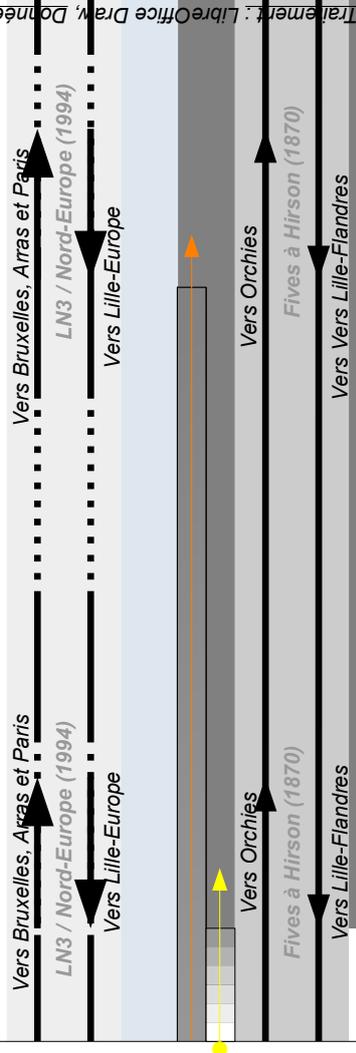


Rue Georges Danton

| Légende |                                 |  |                              |
|---------|---------------------------------|--|------------------------------|
|         | Quai                            |  | Escalier                     |
|         | Quai mort<br>LN3 / Nord-Europe  |  | Plan incliné                 |
|         | Chemin de fer<br>classique      |  | Accès<br>par l'escalier      |
|         | Chemin de fer<br>grande vitesse |  | Accès<br>par le plan incliné |

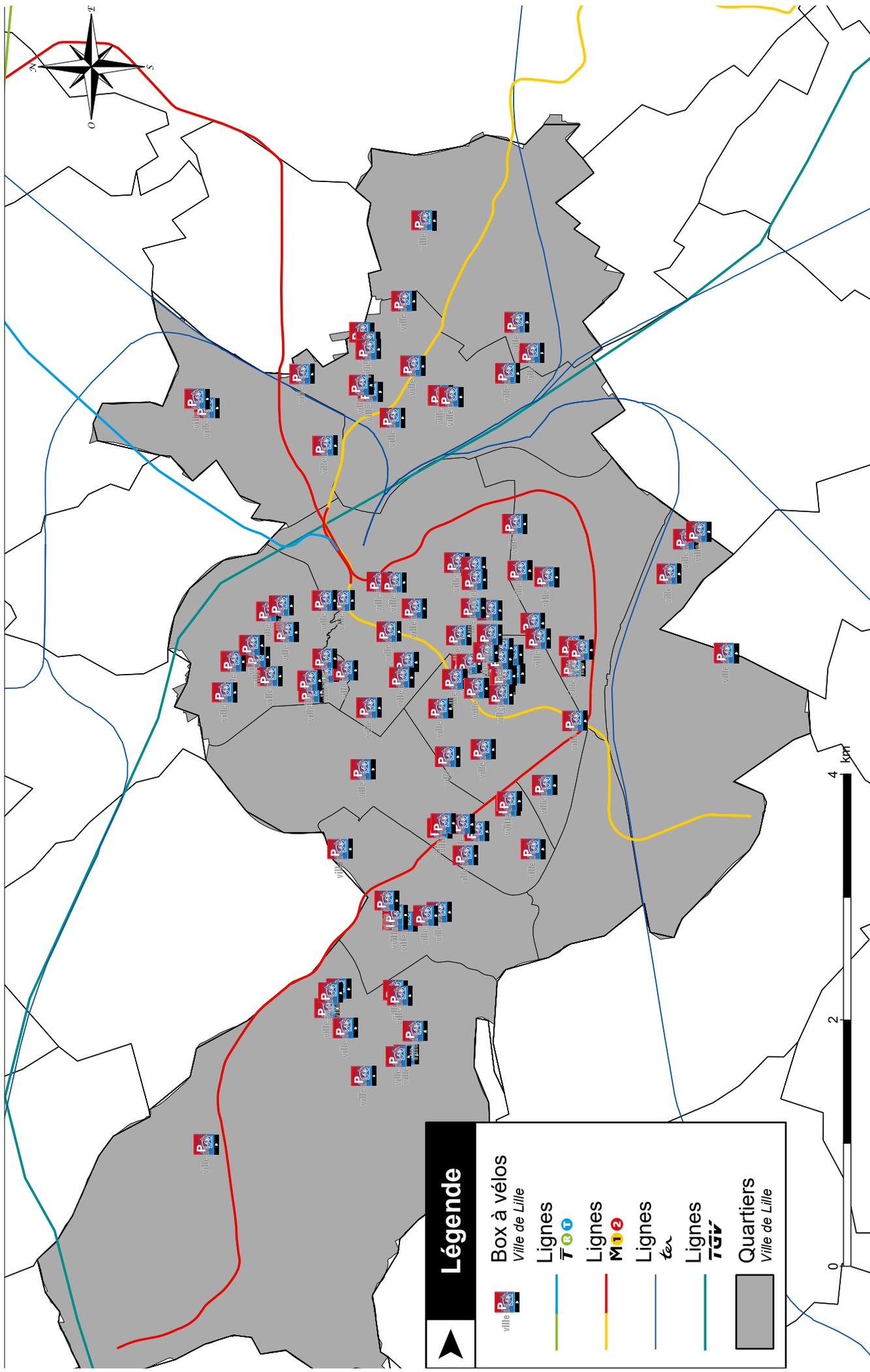
### Quai vers Lille-Flandres Trains TER à destination de Lille-Flandres

- Accès avec vélo par le plan incliné en direction de Lille-Flandres





# Annexe n°9 : Box à vélos de la Ville de Lille





---

## **Annexe n°10**

---

# **Questionnaire sur la pratique du vélo**

---

## Se rendre au travail à Lille à vélo

Madame, Monsieur,

Nous sommes un groupe d'étudiants en troisième année de licence Géographie & Aménagement (parcours AEU) à l'Université de Lille. Nous réalisons un atelier diagnostique territorial portant sur la pratique du vélo des actifs.

Dans ce cadre, nous vous remercions de bien vouloir consacrer quelques minutes pour répondre au questionnaire ci-joint. Vos réponses seront anonymes et seront exploitées uniquement dans le cadre de ce travail.

Merci d'avance pour votre participation.

**\*Obligatoire**

1. Quelle est votre tranche d'âge ? \*

*Une seule réponse possible.*

18-30 ans

30-50 ans

Plus de 50 ans

2. Quel est votre genre ? \*

*Une seule réponse possible.*

Homme

Femme

Autre

3. Quel est votre lieu de résidence ? (Commune ou quartier si Lille et Villeneuve-d'Ascq) \*

5. Combien de temps dure votre trajet domicile travail en vélo ? \*

6. Dans le cas où vous utilisez quotidiennement un autre moyen de transport en complément du vélo uniquement, indiquez combien de temps vous empruntez celui-ci.

*Une seule réponse possible.*

J'utilise exclusivement mon vélo

Moins de 15 minutes dans un autre transport

Entre 15 et 30 minutes dans un autre transport

Entre 30 et 45 minutes dans un autre transport

Entre 45 minutes et 1 heure dans un autre transport

Plus de 1 heure dans un autre transport

7. Si vous n'utilisez pas exclusivement le vélo lors de vos trajets domicile-travail, indiquez quels autres moyens de transport vous utilisez.

*Plusieurs réponses possibles.*

Vélo exclusivement

Métro

TER

Bus

Tramway

TGV

Voiture

Moto

Taxi

VTC

A pied

Autres ...

4. Quel est votre emploi ? \*

8. Où se situe votre lieu de travail ? (commune + quartier si Lille ou Villeneuve d'Ascq) \*

---

---

---

---

---

9. Quel type de vélo utilisez-vous ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Vélo classique avec assistance électrique
- Vélo classique sans assistance électrique
- Vélo pliant sans assistance électrique
- Vélo pliant avec assistance électrique
- Vélo cargo ou triporteur sans assistance électrique
- Vélo cargo ou triporteur avec assistance électrique
- Vélo en libre-service public (V'Lille)
- Autre : \_\_\_\_\_

10. À quelle fréquence vous déplacez-vous à vélo pour aller travailler ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Occasionnellement
- 1 fois/sem
- 2 à 4 fois/sem
- + de 4 fois/sem

11. La fréquence est-elle soumise à une variation saisonnière ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

12. Utilisez-vous toujours le vélo ? (par exemple, en cas d'intempéries, n'utilisez-vous pas un autre mode de transports plutôt que le vélo ?) \*

*Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

13. En cas de non utilisation du vélo, quel autre moyen de transport utilisez-vous ?

*Plusieurs réponses possibles.*

- Métro
- Bus
- Voiture
- À pied
- Taxi
- VTC
- Moto
- TER
- TGV
- Tramway
- Autre : \_\_\_\_\_

14. Quels sont les freins à l'utilisation d'un vélo pour votre déplacement quotidien ? \*

---

15. Vous sentez-vous en sécurité sur la route lors de vos déplacements : \*  
*Une seule réponse possible.*
- Oui  
 Non
16. Si non, pourquoi ?  
*Plusieurs réponses possibles.*
- Aménagements  
 Couloirs différenciés  
 Chaussées mal entretenues  
 Comportement des automobilistes  
 Autre : \_\_\_\_\_
17. Quel stationnement utilisez-vous sur votre lieu de travail ? \*  
*Plusieurs réponses possibles.*
- Garages sécurisés  
 Arceaux  
 Garages à vélo privés  
 Stations à vélo V'Lille (si vous utilisez le vélo en libre-service V'Lille)  
 Abris à vélo ilévia (abris vélos accessibles avec votre carte Pass Pass)  
 Abris à vélo TER Hauts-de-France (abris vélos accessibles avec votre carte Pass Pass)  
 Autre : \_\_\_\_\_
18. Rencontrez-vous des problèmes de stationnement sur votre lieu de travail ? \*  
(saturation, etc)  
*Une seule réponse possible.*
- Oui  
 Non
19. Parmi les facteurs suivants, quels sont les facteurs qui vous paraissent les plus importants dans l'utilisation du vélo ?  
*Plusieurs réponses possibles.*
- Prise de conscience environnementale (effet de serre, pollution, etc)  
 Coût de l'énergie (si le coût de l'énergie pousse à l'utilisation fréquente du vélo)  
 Pratique d'une activité sportive régulière  
 Transports collectifs insuffisants/saturés, circulation difficile  
 Autre : \_\_\_\_\_
20. Êtes-vous au courant des différentes aides (employeur, communes) pour l'achat \*  
ou l'utilisation de votre vélo ?  
*Une seule réponse possible.*
- Oui  
 Non
21. À quelles aides avez-vous fait appel ? \_\_\_\_\_
22. Est-ce que les aménagements existants pour le vélo vous conviennent ? \*  
*Une seule réponse possible.*
- Oui  
 Non
23. Avez-vous des aménagements à proposer pour améliorer votre sécurité à vélo ?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

## **Annexe n°11 - Retranscription de l'entretien avec M. Julien Vitse, chargé de concertation à l'ADAV - Droit au vélo (11 avril 2022)**

Retranscription d'un entretien semi-directif entre Julien Vitse et Robert-Martin Diatta, Oussama Djaknoun, Salomé Van Kalck et Alexis Tarakanov, au sujet de l'Association Droit au vélo (ADAV) et de la mobilité des actifs à vélo à Lille. Julien Vitse est chargé de concertation au sein de l'ADAV. L'entretien a été retranscrit par Alexis Tarakanov.

Date : lundi 11 avril 2022.

Durée : 1 h 25 min.

Lieu : Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités.

**« Nous souhaitons interroger un ou plusieurs acteurs associatifs dans le cadre de notre mémoire. L'ADAV reste une association connue, on en a tous un petit peu entendu parler. D'autres formes d'associations existent comme Vélorution, mais nous pensons que l'ADAV est plus appropriée, plus objective pour montrer le poids du vélo en ville.**

Oui, on va dire que ce n'est pas la même façon de militer. Après, toutes les façons sont utiles. Vélorution est une forme de militantisme complémentaire. Il est toujours intéressant d'échanger avec eux mais les méthodes sont différentes, notamment un événement de masse critique une fois par mois pour montrer la place du vélo en ville.

**Nous voulons interroger des acteurs différents puisque l'ADAV a comme principal objectif d'encourager la pratique du vélo, tandis que d'autres acteurs que l'on souhaite interroger, comme la MEL dans le cadre de la voirie, ou la région Hauts-de-France, ont des visions plus contraintes par leur budget.**

L'ADAV cherche à encourager la pratique du vélo, alors que la MEL a une vision plus contraignante : il y a des choix politiques et financiers, puisque les mobilités ne concernent pas que les vélos. L'ADAV veut faire en particulier du "lobby pro-vélo" auprès des élus. On échange avec les services techniques parce que c'est eux qui mettent en œuvre, on crée un échange assez constructif avant les projets pour éviter au maximum les erreurs d'aménagements. Il s'agit de concertation technique constante avec les collectivités. Ils ont leur vision, on a la nôtre ; il s'agit d'aller dans le même sens, c'est un travail au quotidien.

**Cela peut très bien se passer, comme j'imagine que par le passé, ça a pu mal se passer aussi ?**

Actuellement, on fête les 40 ans de l'ADAV et en ce moment, on consulte les archives de l'ADAV. On voit qu'au début des années 80, la place du vélo était mineure à Lille. C'était un noyau de cyclistes qui étaient assez revendicatifs, qui faisaient des manifestations pour montrer l'envie de vélo à Lille sur le modèle que l'on peut voir en Flandres et aux Pays-Bas. Au début des années 2000, l'ADAV était beaucoup moins structurée, il y avait beaucoup moins de salariés. À l'époque, l'ADAV a attaqué en justice la LMCU [Lille Métropole Communauté Urbaine] parce qu'elle ne respectait pas la loi sur l'Air, et on a obtenu gain de cause. De ce fait, les relations étaient tendues au départ, mais on s'est rendu compte qu'il ne fallait plus être dans la confrontation, dans les procès entre les élus et les services, afin de travailler en concertation technique avant les projets, pour faire en sorte que les choses aillent dans le bon sens dès le départ. C'est comme ça que l'ADAV s'est plus ou moins structurée. C'est toujours un travail en cours, on voit d'autres collectivités. Par exemple, à Marseille, l'association locale a pendant très longtemps tenté des procès contre la ville, généralement ils les gagnaient sur le

fond mais finalement dans les faits il y a eu très peu d'aménagements réalisés à la suite de ces procès. On voit qu'on peut gagner des procès, mais après il n'y a pas beaucoup d'échanges constructifs avec la collectivité, donc finalement c'est compliqué d'avancer. Il faut trouver le juste milieu et la façon la plus constructive d'avancer.

**Et ça dépend des territoires, c'est-à-dire par exemple entre ce qui est fait sur la MEL, sur le littoral dunkerquois avec l'arrivée du projet « Déca' Plus » de vélo, un plan pour aménager plus de pistes cyclables, développer le vélo.**

**Pouvez-vous nous faire un petit résumé des objectifs de l'association, des thématiques sur lesquelles vous travaillez ?**

L'ADAV a été créée en 1982, l'idée à la base était de promouvoir le vélo mais aussi la mobylette à l'époque. Historiquement, le siège est à Lille. Entre 1980 et 2000, l'association était entourée de bénévoles et était davantage militante, on devait être moins de 100. Puis, après les échanges tendus évoqués plus tôt, se sont créés des échanges plus constructifs entre la MEL et l'ADAV, ce qui a abouti à un partenariat pour des échanges techniques et pour faire la promotion du vélo. À partir de là, ça s'est essaimé auprès d'autres collectivités, l'ADAV a eu plus de visibilité. Au début des années 2000, les partenariats se sont étendus à d'autres collectivités du Nord et du Pas-de-Calais : Communauté Urbaine de Dunkerque, Communauté Urbaine d'Arras, etc. On a aujourd'hui entre 25 et 30 collectivités partenaires dans l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais. L'ADAV travaille avec les collectivités, les services mobilités et voirie, et les élus pour faire du lobby pro-vélo.

La particularité de l'ADAV est qu'elle promeut le vélo, et depuis 2017 plus globalement les mobilités actives, comme la marche. C'est pour cela qu'on est représentants de l'association Rue de l'Avenir, une association nationale qui milite et promeut l'apaisement des villes. Ce sont eux qui ont porté le concept de « rue pour tous », pour apaiser le trafic, en termes de vitesse et de transit sur le même modèle qu'on peut voir aux Pays-Bas, dans les quartiers résidentiels où il n'y a pas forcément d'aménagements cyclables.

On est représentants au niveau de la région et au-delà de l'ADAV, on anime le CREM, le Centre Ressource Régional en Écomobilité, en partenariat avec la région Haut-de-France et l'ADEME [Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie] qui nous financent. Ce centre-ressource est une sorte de boîte à outils où l'on valorise les expériences en éco-mobilité : covoiturage, vélo, marche, transports en commun, etc. On est en relation avec les collectivités sur le sujet. On peut par exemple réaliser des temps d'échange. Notre site internet sert de boîte à outils pour les PDES [Plan de Déplacement Établissement Scolaire] pour avoir un support d'échanges avec les partenaires.

Dans le cadre du CREM, il y a par exemple un relais éco-mobilité scolaire. Chaque année, une fois par an pendant une semaine, on promeut l'éco-mobilité à l'école : on incite les enfants et les parents d'élèves à venir en trottinette, à vélo, à pied ou en covoiturage. Cela ne révolutionne pas tout, ce n'est pas une politique d'éco-mobilité en soi, mais cela permet de créer une petite dynamique, ça évolue d'année en année.

**Nous avons vu que le CREM travaillait également avec des entreprises. Comment accompagner les entreprises pour encourager les salariés à viser l'éco-mobilité ? Par de petits événements semblables qui impulsent un changement ou c'est différent ?**

Les animations sont complémentaires, cela crée une dynamique, les gens sont curieux, ils cherchent des informations : semaine du développement durable, semaine de la mobilité, mai à vélo, etc. Généralement, on observe que les entreprises sont de plus en plus sensibles à la question de la

mobilité sur la métropole lilloise. On sait que la métropole lilloise est très congestionnée le matin et le soir, même la CCI [Chambre de Commerce] et le MEDEF [Mouvement des Entreprises de France] se rendent compte qu'il y a une grosse problématique pour les salariés. Du coup, ça passe par les animations. Cela nous arrive ponctuellement de participer à un groupement d'études. Par exemple, sur la zone d'activité de la haute borne de Villeneuve d'Ascq, créée il y a un peu moins de 20 ans. On voit que cela s'est créé près du métro, d'un échangeur routier. C'est très congestionné le matin et le soir. On fait partie d'un groupement d'études avec des structures pour un plan de mobilité avec la Haute-Borne, il y a eu un diagnostic il y a trois ou quatre ans, des propositions ont été faites, des actions sont en cours, un peu novatrices ou alternatives pour essayer de faire évoluer le sujet. Donc, cela passe par des PDM [Plan De Mobilité], par des actions. D'autres outils existent déjà, comme le forfait mobilité durable qui n'est pour l'instant pas obligatoire, au bon vouloir du directeur ou du chef d'entreprise. C'est une petite incitation pour le salarié de venir autrement qu'en voiture individuelle (vélo, trottinette, covoiturage). Le jour où cela sera obligatoire, cela pourra inciter encore plus le salarié à venir autrement qu'en voiture individuelle.

Au-delà du forfait de mobilité durable, ça me fait penser au fait qu'on a aussi des relations avec les entreprises, mais le CREM, c'est plutôt pour les collectivités, les associations, le public, même si on a des liens avec le privé. Il y a un pendant du CREM qui bosse avec le privé, c'est Réseau Alliance qui anime « Déclic Mobilité ». Ce n'est pas forcément connu par le grand public ; c'est une structure financée par les collectivités (notamment par la MEL, et la CCI et peut-être par la région) qui regroupe les acteurs privés (entreprises), qui échange avec eux et qui peut mettre en place des événements au fil de l'eau ou sur la mobilité. Ils échangent avec les entreprises, ça peut être un acteur intéressant à rencontrer dans le cadre de votre sujet.

**J'ai une autre question un peu plus abstraite, sur le nom de l'association, l'expression « Droit au Vélo », cela pourrait sous-entendre le fait que tout le monde n'avait pas le droit au vélo, qu'il y avait peut-être des inégalités au-delà juste du choix de prendre la voiture. Pourquoi faut-il lutter pour ce droit ? Pourquoi cela vous semble-t-il important ?**

C'est vrai que l'association a été créée en 82, c'est vrai que « droit au vélo » (maintenant on pourrait peut-être trouver un logo ou un acronyme un peu plus... ça fait un peu frontal comme ça). Dans les années 80, on était dans le tout-voiture, on sortait du choc pétrolier dans les années 70, du coup l'Etat commençait à se poser des questions sur la place de la voiture. Après il y a eu des aménagements, des politiques venant de l'État dans les années 80-90 : des aménagements cyclables, c'est vrai que c'était assez anecdotique par rapport aux Belges ou aux Néerlandais et il n'y a pas eu de suite pendant quelques années. Après, ça a repris dans les années 2000 mais c'est vrai que dans les années 80, on parlait de très loin, donc il y avait un côté vraiment militant où on demandait aux collectivités d'avoir un droit au vélo : la place du vélo était très minime et les personnes qui voulaient faire du vélo ne se sentaient pas du tout en sécurité, donc c'est vraiment affirmer la place du vélo et revendiquer quelque chose. Le côté militant existe toujours mais on va dire que maintenant, on travaille dans la concertation, on voit que ça porte ses fruits et c'est un travail de fond. L'origine du droit au vélo, c'est vraiment revendiquer quelque chose.

**On avait fait un questionnaire sur les actifs usagers du vélo et on a toujours une grande partie d'entre eux qui ne se sentent pas en sécurité sur la route. Même si ça a évolué depuis les années 80 avec le tout-automobile, il y a toujours le comportement des automobilistes qui revient dans les réponses, ou les voiries qui ne sont pas séparées. Faudrait-il repenser la ville pour qu'elle soit plus cyclable, que la voiture ne soit pas prioritaire sur les autres modes de transport ?**

L'objectif de l'ADAV c'est d'inciter les collectivités à faire des aménagements cyclables, comme tu dis c'est vrai qu'il y a une grosse demande. On le voit sur le baromètre cyclable de la FUB [Fédération

française des Usagers de la Bicyclette], il y a eu la troisième édition fin 2021. C'est la fédération nationale à laquelle on adhère. Ils ont lancé il y a six ans le premier baromètre des villes cyclables. C'est un questionnaire en ligne où l'on répond à plusieurs questions et l'idée est d'avoir une sorte de photographie. Plus les gens votent, plus c'est objectif même si chacun a sa propre pratique du vélo et sa subjectivité. Mais l'idée, c'est de répondre à un bon nombre de questions qui permettent de voir la qualité de la cyclabilité de la collectivité. À partir de là, il y a un baromètre qui va de « A » à « F », du plus cyclable au moins cyclable, et cela permet de donner une tendance. Le dernier baromètre est sorti en début 2022 : les villes en France les mieux notées sont Strasbourg, Grenoble, Nantes, Bordeaux (autour de C ou B). Lille a été noté en E : on voit qu'il y a encore du travail. On voit qu'il y a une part de subjectivité : tout le monde n'a pas la même vision du vélo et forcément, il y a des jeux politiques, des groupes politiques qui sont plus pro-vélo que d'autres, cela peut être un moyen de pointer du doigt une politique et être très subjectif. C'est un bon complément pour voir qu'il y a un besoin, mais il ne faut pas baser sa politique que sur ce baromètre, cela montre une tendance, c'est un indicateur.

Le but de l'ADAV est de promouvoir les aménagements cyclables mais au-delà de ça, l'aménagement du trafic automobile, de transit, dans la ville et l'apaisement des vitesses. Un bon exemple sur la ville de Lille : en août 2016, un plan de circulation a été mis en place. L'idée est, sans faire de gros aménagements cyclables qui peuvent prendre du temps et qui coûtent cher, de mieux hiérarchiser la circulation automobile pour canaliser les voitures sur les grands axes, pacifier les quartiers en faisant des jeux de sens unique, avec des doubles sens cyclables. On le voit sur Lille, boulevard de la Liberté par exemple : il y a dix ans, trois voies dans un sens avec un double sens cyclable. Aujourd'hui, un couloir bus dans chaque sens, une voie de circulation dans chaque sens. On voit qu'on a quand même avancé sur le sujet même s'il y a encore du travail. Le plan de circulation permet d'apaiser les quartiers, de casser le trafic de transit.

On fait des comptages vélo. Une fois par mois, des adhérents comptent sur quinze ou vingt points stratégiques de Lille et sa première couronne, par exemple au niveau des portes, des entrées de Lille (Porte de Valenciennes, porte de Douai, au niveau du port de Lille) et des grosses intersections (Solferino-Gambetta, Liberté Nationale). Une fois par mois, pendant les heures de vélotaf (le matin ou le soir), nos adhérents comptent pendant une heure le nombre de cyclistes qu'ils peuvent voir. Avec ces données brutes, en les multipliant par dix (on travaille avec le CEREMA sur le sujet), cela donne une moyenne du nombre de cyclistes à la journée. On le fait depuis dix ou quinze ans, cela permet d'avoir un recul sur la pratique du vélo.

On voit que depuis 2016 et le plan de circulation, il y a une augmentation de la pratique du vélo qui existait déjà mais qui augmente encore plus. On a créé le climat pour faire du vélo, qui nécessite d'être encore conforté en apaisant le trafic. On observe une augmentation de 40 % de la pratique du vélo dans Lille grâce au plan de circulation. C'est une base, on dégage de la place en enlevant de la voiture en stationnement ou en trafic, ce qui permet de créer des aménagements cyclables.

J'imagine que vous connaissez tous la rue du Molinel à Lille, où avant il y avait des couloirs bus-vélo. Dans le cadre du déconfinement, il y a eu des bandes cyclables qui ont été faites et qui sont pérennisées de manière provisoire du fait qu'en 2022 voire 2023, il y aura une requalification totale de l'axe avec une piste bidirectionnelle et des couloirs bus-vélo et pratiquement plus de trafic voiture. Le plan de circulation limite le flux de transit, on récupère de la place en stationnement et en voirie et, à partir de là, on peut créer des aménagements : on voit qu'il y a une cohérence.

Cela demande du temps, il y a des choix politiques, financiers, sur la MEL il n'y a pas que la ville de Lille, il y a aussi une répartition géographique à faire en termes de priorité, cela demande du temps.

On voit que ça commence à porter ses fruits, même s'il y a forcément encore du travail, on n'est pas encore au niveau de nos voisins belges ou flamands, ni même de Grenoble.

**Est-ce que vous avez d'autres outils statistiques, comme le comptage de vélo à vue, que vous utilisez pour constater l'augmentation de l'usage du vélo sur Lille et sur la MEL ?**

On a deux outils : le comptage manuel mensuel, après il y a mon collègue qui est cartographe qui utilise des comptages automatiques grâce à un boîtier qui s'appelle « Telraam ». Ça a été créé par l'Université de Gand (Belgique) et l'idée est de marquer avec une simple caméra et un microprocesseur, de compter les cyclistes, les piétons, les véhicules et les poids lourds. L'idée est de le mettre au niveau de sa fenêtre, au premier étage, la caméra transmet les données à un serveur et permet d'identifier en continu le flux de déplacements sur un axe donné. En France, il y a quelques caméras sur Lille, sur certains axes, et cela permet de voir l'évolution de la pratique à l'échelle d'un mois, à l'échelle d'une journée. C'est un bon complément à nos comptages manuels.

À côté de ça, il y a la MEL qui a une trentaine ou une quarantaine de boucles automatiques de comptage sur certains aménagements cyclables. Ces données ne sont pas forcément publiques. Ce sont de gros aimants enterrés dans le sol, avec un boîtier connecté à proximité qui transmet les données à la MEL et cela permet de voir le nombre de cyclistes qui passent. Cela permet de voir l'évolution au fil des ans de la pratique du vélo.

On travaille en lien avec le CEREMA. On édite à partir de nos comptages un baromètre semestriel.

**À côté de tous ces outils, avez-vous d'autres sources qui seraient utiles et intéressantes pour notre sujet ?**

De notre côté, on a des supports de communication, de sensibilisation auprès du grand public pour expliquer aux gens les différents types d'aménagements cyclables, comment bien se positionner sur la voirie. Ce sont des supports que l'on distribue et qui permettent d'expliquer la base pour bien circuler à vélo.

Généralement, les collectivités ont des documents prospectifs (schéma directeur cyclable, PDU qui présente les grandes orientations financières et techniques). Suite aux dernières élections municipales et au conseil métropolitain qui s'est installé, il y a un plan vélo qui a été voté à hauteur de 100 millions d'euros sur le mandat. À partir de là, le schéma directeur cyclable (2010 à horizon 2020) a été une base. En ce moment, un travail est fait avec les collectivités et les bureaux d'étude, et nous aussi, on a été conviés, le but est de remettre à jour ce schéma directeur cyclable pour répondre aux nouvelles attentes des collectivités et aussi de donner un cadre au 100 millions, voir dans quels axes les aménagements se feront dans les années qui viennent.

**Vous travaillez avec la MEL surtout sur ce schéma directeur cyclable ?**

On travaille avec les services de la MEL et on peut échanger avec les différentes collectivités de la MEL.

**Est-ce que ce travail se passe bien, est-ce que vous réussissez à porter des revendications ? Est-ce qu'il existe des conflits et, dans ce cas, réussissez-vous à trouver des compromis ?**

Au quotidien, au-delà du schéma directeur cyclable, c'est vrai qu'on a participé à des groupes de travail vélo (IGTV?) en fonction des collectivités (une, deux ou trois fois par an). Il y a un représentant de l'ADAV avec un correspondant local, les services de la MEL et les services de la ville. L'idée est

d'échanger sur les aménagements cyclables, sur la politique cyclable, d'échanger en concertation technique. C'est un travail au quotidien, assez constructif, après cela dépend de l'orientation politique des villes.

Pour le schéma directeur cyclable, il y a eu un gros travail pendant plusieurs mois l'année dernière. Les services de la MEL pilotaient le projet en lien avec un bureau d'étude extérieur. On se rend compte qu'aujourd'hui, tous les maires sont demandeurs (par rapport à il y a quinze ans), pas forcément qu'à Lille et dans sa première couronne. Dans le secteur des Weppes, rural et périurbain, pendant longtemps, les maires n'étaient pas du tout demandeurs. Aujourd'hui ils le sont : ils sont conscients que le train ne va pas aller jusque-là, il n'y aura jamais de métro, il y a quelques bus mais les cadences ne sont pas énormes, la circulation automobile est ce qu'elle est et il y a encore plus de monde qui veut habiter en campagne et dans les Weppes. Il y a une vraie problématique de tranquillité, de pacifier certains axes. Avec l'avènement du vélo à assistance électrique, cela devient concurrentiel à d'autres modes de transport, ce n'est plus un gadget de faire du vélo, c'est une vraie demande de ces élus. Des maires étaient preneurs. Après, en termes de priorité, ce sont des choix politiques, il y aura forcément des arbitrages au niveau métropolitain, donc Lille ne pourra pas tout avoir, il faut homogénéiser sur le territoire. Pendant ces réunions, on a été agréablement surpris parce que pratiquement toutes les collectivités étaient demandeuses.

**En plus du fait que ça devient concurrentiel, que c'est plus pratique pour certaines collectivités, l'enjeu environnemental ne rentre-t-il pas lui aussi en compte et, de même, la crise énergétique ? Toutes ces problématiques encouragent-elles la demande des collectivités ? (37m47)**

Je crois que oui ça en fait partie, puisque c'est, comme je le disais, il y a un effet de congestion qui fait qu'on se rend compte que la voirie étant ce qu'elle est, on ne va pas pouvoir pousser les murs et le périphérique est saturé. L'idée est de donner une autre alternative que la voiture individuelle pour éviter cette congestion. Comme tu l'as dit, c'est de plus en plus prégnant et notamment dans le contexte de ZFE [Zone à Faibles Émissions] qui devrait arriver un jour sur la métropole lilloise. Ça a été reporté mais a priori, j'ai vu qu'en 2026, cela va devenir obligatoire au niveau national dans les grosses métropoles. C'est aussi une vraie réponse à ces questions.

**Au sein de l'association, vous êtes chargé de concertation. Pouvez-vous nous décrire votre poste ? (39)**

Oui, l'idée c'est d'échanger avec les collectivités partenaires. Si je prends le cas de la MEL, c'est de participer à des réunions techniques avec les services. Par exemple, les villes sont demandeuses d'aménagements cyclables, elles demandent un aménagement dans le cadre du schéma directeur ; c'est les services de la MEL qui étudient de manière technique, qui éditent les plans (?39m35). Et après, nous on échange avec les services de la MEL sur les aménagements cyclables. On apporte notre expertise d'usage, car les techniciens ont forcément un bagage technique, mais ce ne sont pas forcément des cyclistes, donc forcément sur certains axes, d'un point de vue technique, on peut dire voilà ça tient la route, mais des fois il y a des raccordements à faire parce qu'il y a des pratiques qui existent. Nous, on apporte notre connaissance du terrain à la MEL ou aux collectivités. Après ça peut être aussi des échanges avec les élus, nous pouvons les solliciter sur différents sujets ou c'est eux qui peuvent venir vers nous parce qu'ils peuvent être interpellés sur différents sujets (stationnement vélo, manque d'aménagement), on peut échanger là-dessus. On répond aussi aux questionnements qu'on peut avoir par mail ou par téléphone, par des adhérents de l'ADAV ou des cyclistes lambdas, sur des remontées d'incidents, par exemple s'il y a des problèmes de voirie, des nids de poule ou autre, des problèmes d'entretien. Nous, on peut faire remonter ces demandes parce qu'on est en lien avec une plateforme qui appartient à la MEL qui permet de faire remonter des problèmes de voirie, des demandes d'intervention rapide. On est un peu l'intermédiaire entre les cyclistes et la collectivité

pour faire remonter ça, ou aussi à titre d'information parce que tous les gens ne sont pas au courant de tous les projets, c'est aussi répondre à leurs questions. Il y a aussi ce deuxième volet auprès du grand public. Après ponctuellement, il y a ma collègue Amandine Gabriels qui est plus chargée de développement et d'animation. C'est vrai que je peux la compléter sur des actions de type promotion, par exemple tenue de stand d'information, remise en selle auprès du public pour échanger avec eux sur leur pratique du vélo. C'est aussi un autre volet au quotidien d'échanger avec le grand public sur la place du vélo.

**Vous avez parlé des problèmes de voirie. Est-ce que vous avez des exemples concrets sur Lille et sa périphérie, des noms de rues pour qu'on puisse ensuite les étudier ? (42min17)**

Historiquement, c'est souvent pointé par le baromètre des villes cyclables, par le baromètre de la FUB, les adhérents et les cyclistes le font souvent remonter, c'est la rue de Cambrai à Lille, rue pointée depuis de nombreuses années par l'ADAV. En 2022 ou en 2023, il devrait y avoir un aménagement sur cette rue. La particularité, forcément sur ce lieu, c'est le projet de Saint Sauveur, on ne sait pas si un jour ça sortira de terre ou non, mais dans le cas de Saint Sauveur, normalement des aménagements cyclables devraient apparaître. Ici, ça sera donc du provisoire au long terme en attendant ce projet. Ce sera de créer une sorte de cheminement cyclable côté Saint Sauveur sur le pseudo-trottoir qui existe, bien défoncé.

On voit qu'il y a le COVID qui est passé là, qu'il y a des attentes de la municipalité en termes de cyclabilité, malheureusement cela pose souci par des accidents qui ont lieu : il y a un an ou deux, une cycliste s'est faite faucher par un camion porte de Valenciennes. Malheureusement, il y a des prises de conscience qui se font par là aussi. On voit que suite au COVID, pas seulement à Lille, on voit qu'à cause du COVID, plein d'aménagements légers ont été faits, qui auraient pu prendre plus de temps, c'est du provisoire à moyen-long terme, qui ont quasiment tous été pérennisés sur Lille et la MEL. Il y a eu des aménagements qui ont été accélérés grâce au COVID. On a aussi eu forcément des échanges techniques avec la MEL là-dessus. On voit que notre travail paye, des fois ça prend du temps. Il faut être persévérant, avoir de la patience, c'est pour ça qu'on ne travaille pas que sur la MEL, ça n'avance pas forcément avec la même vitesse sur un autre territoire, donc on "challenge" les collectivités en disant : vous voyez sur Lille, ça fonctionne comme ça. Donc, ça peut aussi créer des dynamiques auprès des services et des collectivités. La concertation, c'est un gros travail de fond qui est long, mais au final ça porte ses fruits.

**Dans l'idéal, quels seraient les meilleurs aménagements possibles pour une ville cyclable, ça serait complètement séparé des voitures ou ça pourrait quand même être conciliable ? S'il n'y avait pas de problèmes politiques ou de ressources financières, quels seraient les meilleurs aménagements pour circuler à vélo sur Lille ? (46min27)**

Alors, trouver un idéal d'aménagement, c'est toujours compliqué, mais un truc qu'on voit quand on parle aux cyclistes, c'est qu'une bande cyclable, c'est pas forcément suffisant. Les cyclistes veulent des aménagements sécurisés type pistes cyclables, qu'elles soient confortables. On voit qu'il y a le cycliste aguerris qui peut rouler partout, le cycliste actuel qui s'adapte en roulant sur des aménagements sécurisés ou non. On voit que la grosse majorité des personnes qui ne font pas de vélo actuellement, c'est pour des raisons de sécurité. Dans l'idéal, ce serait des pistes cyclables, notamment sur les gros axes, là où il y a du trafic automobile. Si on prend l'exemple de Gand en Flandres ou d'autres villes, il y a forcément des pistes cyclables sur les gros axes, mais il s'agit aussi d'apaiser les quartiers avec des plans de circulation, pour casser les flux de transit et les vitesses. On sait très bien que dans les quartiers résidentiels, la place est contrainte donc on ne peut pas faire des aménagements cyclables partout, on le voit aux Pays-Bas, il n'y a pas de pistes cyclables sur toutes les rues, seulement sur les gros axes où il y a possibilité d'en faire. Dans le reste des quartiers, ça

passer par des plans de circulation où l'on voit que le trafic est très limité et, finalement, les cyclistes et les piétons se sentent en sécurité sur des axes secondaires où il y a très peu de trafic : rues à double sens cyclables, aménagements assez nouveaux en France qu'on appelle des « vélorues ». Une vélorue marche bien pour casser les vitesses, après il faut la rendre visible pour inciter le cycliste à y aller et l'idée pour que ça marche bien, c'est qu'il faut plus de cyclistes que d'automobilistes. Je ne sais pas si vous connaissez la rue Cabanis à Fives. Juste avant les élections, il y avait un plan de circulation dans Fives qui s'est mis en place : la rue est passée en sens unique, en tête bêche pour casser le trafic de transit. C'est vrai qu'avant c'était une belle alternative pour les voitures pour venir de Villeneuve-d'Ascq ou de Mons jusqu'à Lille sans prendre les gros axes. Il y a nettement moins de voitures avec ce plan de circulation. Il y a une vélorue qui est en expérimentation, qui pourrait être mieux matérialisée, mais c'était une première sur Lille. On le voit souvent dans les villes flamandes ou néerlandaises, dans certains quartiers où ils font une vélorue au lieu d'une piste cyclable : c'est inciter le cycliste à bien prendre sa place, montrer que voilà, le cycliste est "prioritaire", l'automobiliste doit rester derrière. Ça marche bien quand il y a un flux de vélos important, car l'automobiliste ne se sent pas forcément à l'aise pour dépasser ou pour rouler vite. C'est aussi un aménagement cyclable qui pourrait se développer dans les années qui viennent.

**Justement, j'aimerais rebondir, vous parlez beaucoup d'aménagement et moi ce qui se passe quand je suis à vélo c'est que généralement, je suis plutôt long, il y a beaucoup de bandes cyclables, on est mélangés à la circulation. À Dunkerque, il y a des "autoroutes à vélo", sur une voie verte, est-ce que ce genre d'aménagement permettrait de rendre les cyclistes beaucoup plus rapides ?**

Sur la Communauté Urbaine de Dunkerque, il avait fait cela dans le cadre du Vélo Maritime (Dunkerque - Bray Dunes). Avant, inciter les cyclistes à faire cet itinéraire à vélo ne donnait pas très envie parce qu'il fallait passer par une départementale, des bandes cyclables qui parfois s'arrêtaient. Sur cette voie verte, c'est vrai qu'on se sent bien en sécurité. Après, je n'ai pas l'impression que la CUD la voit comme une autoroute à vélo, comme c'est une voie verte, il y a une mixité entre piétons et vélos. Des fois, il y a quand même pas mal de conflits piétons-vélos parce qu'il y a des piétons qui promènent leur chien, etc. Mais l'aménagement est vraiment de qualité. Après, le vendre comme une autoroute à vélo comme on peut le voir aux Pays-Bas ou à Grenoble, à mon avis ce n'est pas la même chose. Parce qu'une autoroute à vélo, ce qu'on appelle un réseau express vélo, généralement, ce sont des aménagements cyclables séparatifs, donc des pistes cyclables réservées au vélo, soit une ligne directionnelle soit bidirectionnelle ce qui est différent d'une voie verte où il y a des piétons. Si on vend un REV à une collectivité, si on travaille avec elle, on dit qu'il faut faire attention aux conflits d'usage, qu'il faut faire du séparatif : une piste cyclable et un espace pour le piéton à côté, la mixité dans le concept de REV ne marche pas. On a le cas sur la MEL, où dans le cas du schéma directeur cyclable où la Deûle est bien en ballade, mais pourrait être utile au quotidien en domicile-travail parce qu'on construit de plus à Saint-André-lez-Lille, Marquette, Wambrechies. Avant, il y avait une ligne de train entre Comines et Lille qui a fermé il y a quelques années, maintenant c'est soit prendre des bus, soit la voiture, mais le vélo devient une très bonne alternative. On voit que sur la Deûle, la qualité du revêtement n'est pas top. Ce que l'on va apporter aux services de la MEL, c'est améliorer le revêtement pour que ce soit vraiment un aménagement cyclable confortable. Après le vendre comme réseau express, on s'est rendu compte que c'est compliqué, parce que forcément, il y a du piéton, donc dans la tête des élus, cela peut être conflictuel, on sent que c'est sensible.

Quand tu dis REV, c'est vrai que ça a été abordé pendant la campagne des municipales, on l'a abordé avec les candidats des municipales et notamment sur Lille, cela a été repris dans le cadre des études qu'a fait la MEL dans le schéma directeur cyclable. Sur le mandat, il devrait y avoir des axes qui devraient sortir en réseau express vélo, en petites pistes cyclables sécurisées. Je ne peux pas vous dire quels axes sont concernés, mais des études sont en cours, donc des arbitrages politiques

derrière et des budgets à prioriser. Mais ce sont des choses qui sont bien en tête auprès de la MEL, c'est des choses que l'ADAV porte depuis longtemps parce qu'on sait que c'est une vraie demande. Cela existe à Strasbourg et à Grenoble depuis quelques années et ça marche plutôt bien, c'est vraiment un type d'aménagement qui est qualitatif, qui est capacitaire, qui incite vraiment les gens à prendre le vélo. Dans la métropole de Lille, c'est quelque chose qui peut vraiment faire changer les mentalités, inciter les gens à prendre le vélo.

**Quand il n'y a pas beaucoup de piétons, on va vraiment vite, 20 minutes entre ? et Dunkerque (57m08), même en bus, ce n'est pas faisable. C'est vraiment intéressant. Je trouve que comme on divise le trafic automobile en autoroutes et la voirie locale, ça serait bien de faire pareil avec le vélo pour mieux réguler les flux, créer des grands axes, surtout dans le cadre des navettes domicile-travail.**

C'est vrai que c'est un peu l'idée d'un réseau express vélo, on n'oblige pas les cyclistes à aller dessus, c'est vu comme un maillage de plusieurs axes qui font partie d'un réseau express vélo, qui sont vraiment des autoroutes à vélo, donc capacitaires dans une logique d'itinéraire. Après, le cycliste qui habite à Vauban et veut aller à Wazemmes ne prend pas forcément le REV, il peut passer par des pistes ou bandes cyclables sur des réseaux secondaires. On va dire que c'est complémentaire, que c'est une échelle encore supérieure : il y a le réseau express vélo, le réseau classique piste cyclable, le réseau secondaire en bandes cyclables, en double sens cyclables ou autre. Sur Dunkerque, la particularité de la CUD, c'est une collectivité où l'habitat est beaucoup moins dense que sur la métropole lilloise, ça a été une reconstruction d'après-guerre donc il y a beaucoup d'espace, finalement ils peuvent faire des aménagements cyclables sans vraiment être obligés de toucher à la voiture comme c'est le cas sur Lille. Une chose supplémentaire, c'est l'ancienne voie ferrée qui faisait Dunkerque-La Panne qui a été désaffectée depuis quelques années, il y a une vraie opportunité de créer une voie verte sans toucher à la voiture. C'est vrai que les gens ont le choix. Alors que sur Lille, on se pose plus la question. Après, ça dépend où on habite mais, par exemple, celui qui habite à Marcq-en-Baroeul qui veut aller à Lille en voiture, à moins d'avoir sa place de stationnement dans son entreprise... En sachant qu'il y a la piste du grand boulevard qui pourrait être améliorée mais qui est un outil intéressant, celui qui a un VAE ou un vélo classique ne se pose pas trop la question, il vient en vélo à Lille. C'est des axes comme ça qui sont identifiés comme REV pour vraiment changer la donne sur la pratique du vélo.

Sur le côté intermodalité, c'est un vrai sujet qu'on a, si on veut inciter les gens à prendre les transports en commun et notamment le TER pour venir sur Lille. Notre position, c'est de toujours rendre possible l'accès au vélo dans les TER, c'est une priorité. Après, c'est aussi le stationnement en gare : on se rend compte que forcément les TER ont leur capacité actuelle, on est un peu dans un entre deux, avant il y avait très peu de cyclistes donc ça allait de prendre son vélo dans le TER, on imagine que dans les années à venir il y aura plus de cyclistes donc si on amène tous les cyclistes dans le TER ça devient très compliqué en termes de gestion des flux. À terme, il s'agit de travailler comme le font les belges et les néerlandais, c'est de toujours rendre possible l'encadrement des vélos dans le train, mais surtout travailler le stationnement dans les gares, faire des stationnement vélo à proximité, les rendre abrités et sécurisés. Il y a un abri-vélo qui existe à Lille-Flandres avec 400 places de stationnements, mais c'est vrai qu'il n'est pas forcément très visible, je ne suis même pas sûr que vous voyez tous où il est, côté rue de Tournai, pas loin de la DREAL. C'est un bâtiment assez moderne de façade et en fait il y a une petite ruelle, il y a accès à ce qu'ils appellent une vélostation. On se rend compte que ce n'est pas connu de tout le monde, il y a quand même quelque chose qui existe. Donc forcément c'est Lille, il y a une capacité conséquente même si on sent que dans les années à venir, il faudra le développer parce qu'il y a notamment un pôle gare Lille-Flandres et Lille-Europe donc on voit qu'il y a vraiment un vrai potentiel. Dans des gares moyennes comme Hazebrouck, ou d'autres petites gares sur la ligne par exemple Dunkerque-Lille ou d'autres lignes qui

vont vers Lille, il y a un vrai sujet sur le rabattement possible des vélos pour après prendre un train, donc celui du stationnement est vraiment primordial.

**Justement, ils avaient créé un parking à vélo à Calais pour aider les gens qui venaient de Lille pour garder leur vélo, le parking est assez petit, il est tout neuf et a été créé cette année.**

Ah oui, c'était dans le cadre des travaux sur le pôle multimodal, pour la nouvelle gare routière. C'est vrai que pour inciter les gens à venir autrement qu'en voiture individuelle pour aller au travail, on sait très bien qu'on ne peut pas tout faire à vélo, un des sujets c'est de prendre les transports en commun (TER si l'on habite dans des villes en périphérie de Lille et de la MEL). Si on incite tout le monde à venir en voiture à la gare, ça va créer d'autres congestions, le rabattement vélo vers les gares peut être un vrai sujet. D'une part, on passe toujours par des aménagements cyclables, d'autre part, on instaure un climat de confiance et de sécurité pour le cycliste, en créant du stationnement vélo et des accessibilités au quai. Toutes les gares ne sont pas mises aux normes, donc des fois c'est compliqué.

Il y a un vrai sujet d'accessibilité dans les gares, notamment aussi pour les personnes à mobilité réduite, au-delà du vélo. On voit qu'au-delà de la région, c'est au niveau national, la SNCF a un règlement, forcément les gens lambda doivent emprunter le tunnel, quand des PMR demandent l'autorisation pour qu'un agent les accompagne et qu'on traverse les voies, c'est une contrainte forte. Cela n'incite pas à prendre le train.

**Justement par rapport à l'intermodalité, j'aimerais aussi avoir votre avis sur les transports en commun, pas forcément à l'échelle locale mais à l'échelle intercommunale, départementale ou régionale, par exemple en IDF ou dans d'autres départements, on peut transporter son vélo dans des autocars ce qui n'est pas le cas dans les autobus interurbains classiques. Pour les salariés notamment, comment est-ce que l'on peut faire pour mieux transporter son vélo sur d'autres modes que le train (autocar, autobus) ?**

En fait, il y a un règlement au niveau national dans les cars interurbains, le transport de vélo est interdit dans les bus (Ilévia, Liane) à moins qu'il soit pliant. On cite souvent l'exemple de la Suisse ou du Canada où on peut prendre son vélo soit devant, soit derrière le bus, il y a des systèmes de racks. Généralement, pour les entreprises qui gèrent les bus, cela dégrade leur durée de service, leur temps de déplacement, elles refusent aussi dans le cas de l'interurbain.

Dans l'extra-urbain, généralement, c'est géré par le département ou par les régions, généralement c'est possible dans la soute. Je sais que pendant quelques années, la ligne Dunkerque, Calais et Boulogne était en travaux et un bus qui s'appelle BCD avait des racks derrière où l'on pouvait mettre son vélo. La ligne s'est arrêtée comme le train a été remis en service en 2014.

**Mon dernier point sur l'intermodalité, c'est le TGV puisque c'est un point plutôt sensible, que ce soit au niveau national ou régional. Sur l'axe-nord entre Lille et Paris, il y a seulement huit places possibles pour le vélo. C'est vrai que l'ADAV a plus une vocation locale, mais on aimerait avoir votre opinion sur le TGV à l'échelle nationale, et aussi régionale, parce que la région depuis mai 2000 a un service qui s'appelle le TERGV, qui relie les grandes villes Calais, Lille, Dunkerque, Arras et Amiens depuis 2019. Les vélos ne sont acceptés que s'ils sont pliés ou démontés.**

C'est vrai que c'est un gros problème, dans les TGV soit tu as un compartiment où tu payes 10 € par trajet, soit c'est plié et démonté dans une housse. C'est assez contraignant pendant un voyage, mais au quotidien c'est impossible à faire. La SNCF fait tout pour que les cyclistes ne rentrent pas dans les TGV, c'est un gros problème même si au niveau européen, il y a une législation qui s'est mise en

place, avec 4 ou 6 emplacements par rame, pour les nouveaux équipements. Dans ce domaine là, l'UVN [Union des Voyageurs dans le Nord] est représentée par G. Laurent au niveau régional (un des fondateurs de l'ADAV dans les années 1980).

**J'aurais une dernière question, plutôt d'opinion. La région veut ouvrir à la concurrence, la SNCF peut perdre une ligne TERGV dans la région, qui peut passer par exemple dans les mains de Transdev ou encore de Reife, dans ce cas comment est-ce que vous voyez la place du vélo dans ce futur TERGV ?**

A minima, ça serait de toujours avoir un compartiment vélo pour y mettre son vélo, ce qui n'est pas toujours le cas dans les lignes TERGV. Le minimum est de garder des places d'embarquement pour les vélos classiques et de toujours garder la gratuité pour les vélos. Au-delà de ça, il faut travailler sur le stationnement vélo. Dans le cadre du plan de relance, je crois que dans les plus grosses gares de France, il y a un plan d'aménagement de stationnement vélo et je sais qu'en région, c'est la gare Lille-Europe qui est concernée par ce plan de relance, on avait échangé avec la MEL et la SNCF là-dessus, un abri-vélo devrait arriver sur le parvis François Mitterrand, à proximité de Lille-Europe.

Réglementairement, les contrôleurs peuvent se donner le droit d'interdire les vélos s'il y a trop de passagers. On peut le comprendre, lorsqu'il y a beaucoup de monde, mais c'est problématique pour le cycliste qui rate son train.

**La gestion du vélo est complexe, la question de la réservation de sa place de vélo dans le TER se pose (pour prendre exemple sur l'Allemagne).**

C'est vrai qu'on le voit en Belgique ou aux Pays-Bas, très peu de monde prend son vélo dans le train, il y a une politique d'abri-vélo assez conséquente, donc soit les gens ont leur vélo dans leur gare de départ, soit ils ont deux vélos. Ils sont conscients qu'il y a tellement de vélos que ce n'est pas possible. En Alsace, même dans des petites gares, il y a des stationnements vélos qui sont pleins, c'est une vraie opportunité pour les gens de faire du rabattement. Quand on met les moyens et qu'il y a vraiment un écosystème qui fait que l'on rend le transport attractif, forcément les gens se donnent les moyens d'aller dans les transports en commun. Sur l'intermodalité, il faudrait toujours rendre possible le vélo dans les TER (il y a encore une bonne marge de progression), mais en parallèle travailler sur le stationnement pour vraiment donner la possibilité aux gens de sécuriser leur vélo.

Il y a un bouquin très intéressant de F. Héran sur l'histoire de la bicyclette, c'est aussi un ancien fondateur de l'ADAV, c'est une très bonne source ».



## **Annexe n°12 - Retranscription de l'entretien avec M. Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord (11 Mai 2022)**

Retranscription d'un entretien semi-directif entre Gilles Laurent et Ludivine Dufour, Oussama Djaknoun et Loïck Tahon, au sujet de l'Union des Voyageurs du Nord et de la mobilité des actifs à vélo à Lille. Gilles Laurent est le président de l'Union des Voyageurs du Nord. L'entretien a été retranscrit par Robert-Martin Diatta.

Date : 11 Mai 2022

Durée : 1h05

Lieu : Entretien en visio-conférence via le logiciel Zoom

**Quel est votre rôle dans l'association, vous considérez vous comme un président puisque président c'est un petit peu le rôle de chef alors que d'autres se considèrent plus comme un acteur de coordination?**

Dans l'association il ya des cas ou le président fait un peu tout et d'autres personnes personnes qui participe bien sur mais pour les actions en tant que tels, est ce qu'on décide ou pas, c'est le président qui tranche. Je suis président de l'Union des voyageurs du Nord, on couvre le Nord Pas de Calais mais c'est vrai qu'on a quand même surtout des adhérents sur la région de Lille, et puis donc on est adhérent de la flotte au plan national et la flotte elle, elle est déclinée région par région puisque un petit peu, suite à la mise en place des nouvelles régions d'ailleurs. Et donc la flotte Haut de France dont je suis le président regroupe aussi 8 associations, donc il y en a une dans le Nord Pas de Calais, et les autres sont en Picardie, il y en a une sur Creil, une sur le Tréport, une sur Saint-Quentin, une sur Amiens. C'est réparti un peu partout sur la Picardie.

**Il me semble qu'en Picardie c'est un peu plus divisé, J'ai connaissance de l'association lutece qui a un accès assez sensible dans la région.**

Tout à fait, il ya lutece, LOTAN qui est à Saint Quentin, tréport par rapport au train et aussi l'UVN. Ce sont les 4 grosses associations de la région qu'on va qualifier de ferroviaire mais pas que sur les Hauts de France.

**Il me semble que l'UVN aussi a un gros rôle à jouer par rapport au vélo dans le train.**

ça va plus loin que ça même puisque qu'au niveau de la flotte, moi je m'occupe d'animer un peu le réseau vélo dans la flotte, et puis on a monté un collectif avec une dizaine d'associations pour interpeller la SNCF et les régions, notamment sur le la possibilité de mettre son vélo dans le train parce qu'on trouve que c'est souvent insuffisant et soumis à restriction. On a fait mi- mars un texte commun entre les 10 associations: fub, flotte, Cyclo Trans Europe, il y a plusieurs associations de cyclistes urbains... Le but était de montrer qu'on tient à ce que on puisse mettre son vélo dans le train, dans les TER notamment, mais pas que parce qu'il y a aussi la question des trains plus à grande vitesse, qui sont quelquefois utilisées pour mettre un ou 2 vélos payants mais pas tous, et notamment sur le Nord, il n'y en a pas suffisamment pour que la SNCF s'engage à commercialiser ce service là. Et puis dans les TER on s'est rendu compte l'an dernier, ça va peut être recommencer cette année, certaines régions mettent des restrictions à l'emporte des vélos dans les trains en prenant prétexte qu'il y a trop d'affluence. Il y a effectivement un problème à gérer là-dessus puisqu' il y a certaines lignes de train qui se trouvent plus ou moins en parallèle avec des vélos routes importantes comme la Loire à vélo par exemple. Il y a des fois des problèmes pour arriver à gérer la montée et la descente. De plus, il y a plus assez de place dans le

train non plus. Mais avant de mettre des restrictions, on considère qu'il faut d'abord qu'on magne vraiment des places. Il y a carrément des demi voitures possibles pour mettre son vélo, donc ça n'a rien à voir avec les quelques malheureux crochets qu'on a dans un Ter français.

**Sur les thèmes que l'adav aborde sur l'ensemble des modes de transport de la région est ce que l'automobile on l'inclut dans les thèmes ou est ce que l'UVN a plutôt tendance à vouloir inciter les gens à éviter de prendre la voiture?**

Oui, complètement, nous on est une association de promotion des transports collectifs. Et puis la Fnaut va plus loin, elle promeut à la fois les transports collectifs et le vélo, la marche etc... En gros, tout ce qui est alternatif à la voiture. Nous, on le fait pas régionalement puisque y'a l'ADAV qui est déjà là donc on va pas se mettre à 2 associations à s'occuper du vélo mais on travaille ensemble.

Pour revenir sur la questions des crochets, ou horizontal dans les trains que vous aviez cité, on a un collectif qui s'appelle "collectif mon vélo dans le train" et il est disponible sur Twitter avec "Hashtag mon vélo dans le train tout attaché". Nous on est partisan d'un mixe des 2 parce que le crochet ou bien se mettre à l'horizontal ça peut avoir son intérêt dans les 2 cas, en fonction du type de trajet qu'on fait c'est à dire que les personnes par exemple qui font un trajet domicile-travail et qui vont à vélo, avec pas de bagage, le crochet ça convient très bien. Par contre, quand c'est des vélos avec plus de sacoches et bagages pour faire de la randonnée par exemple, ou puis plus encore, des vélos à assistance électrique parce que ça commence à gagner beaucoup et il faut qu'on puisse les mettre dans les trains aussi, la personne n'a pas forcément la force pour les soulever et les accrocher sur un crochet. Donc donc il faut pouvoir les laisser à l'horizontal il faut les 2 versions.

Pour les autres régions de France par rapport à la gestions des périodes estivales, la Bretagne a mis un système assez contraignant, et nous au niveau du collectif mon vélo dans le train on est pas trop d'accord on aimerait quelque chose de plus souple.

L'an dernier pour la Bretagne, entre juin et septembre, ils ont imposé pour qu'on puisse mettre son vélo dans le train d'avoir une réservation payante, donc 3€ par train. Ça veut dire que la personne qui avait un trajet à faire avec plusieurs correspondances de TER fallait qu'elle paye autant de fois 3€ que de train pour faire le trajet. Et puis surtout, la réservation était très difficile à obtenir, on pouvait pas l'avoir en gare. Donc quelqu'un qui arrivait en gare comme ça, elle pouvait pas se procurer une réservation, fallait absolument faire ça sur internet avec un smartphone ou avec un ordinateur de plus, c'était pour un train imposé. Contrairement aux billets de train qui lui permettent la souplesse de prendre le train qu'on veut, le billet du vélo était pour un train imposé puisque le but, c'était de gérer les places. C'est donc très rigide. Et puis on peut pas l'acheter en même temps que le billet donc en fait la manip fallait d'abord acheter la réservation vélo pour vérifier s'il y avait bien une place vélo ce jour-là dans le train qui convenait et puis ensuite on achetait son billet parce que si on faisait l'inverse on pouvait très bien voir son billet TER, vu qu'il y a pas de limitation pour l'acheter et puis ensuite achetant le coupon vélo, on se rendait compte que y' avait pas de place. C'est lourd et complexe. On a connu beaucoup de gens par Twitter notamment, qui ont décidé de laisser tomber le train l'an dernier pour la Bretagne et de faire leurs déplacements autrement ce qui est quand même dommage.

**Si je comprends bien tout comme l'ADAV, l'UVN et la FNAUT sont opposés à la réservation obligatoire dans les trains TER pour les vélos.**

Oui la réservation obligatoire, on aimerait bien qu'il en n'est pas parce que le but c'est de simplifier l'accès au train, chaque fois qu'on met une réservation obligatoire c'est compliqué. Et puis surtout même si elle existe, il faut qu'elle soit facile à obtenir. Le parcours du combattant qui avait lieu en bretagne l'été dernier c'était pas possible de rééditer ça.

**Le nouveau TGV qui est en construction par Alstom et qui devrait arriver dans 2 ou 4 ans, est ce que vous savez s'il va y avoir des adaptations pour avoir une voiture complète aménagée pour les vélos?**

Une voiture complète certainement pas. La loi demande que les nouvelles rames aient 8 emplacements par train. En toute rigueur les nouveaux TGV en fabrication, ça ne s'appliquait pas puisque la commande était déjà passée mais la SNCF dit qu'elle l'appliquerait et que donc il y aurait le nombre d'emplacements pour ce matériel là, qui est neuf et que dans des rénovations futures de RAM aussi ce sera pris en compte pour augmenter et avoir un nombre de places vélos suffisant dans les rames TGV.

Il faut savoir que dans les TGV c'est toujours payant et réservé. C'est moins grave. Ce n'est pas le même usage, c'est à dire que le TGV on va s'en servir plus pour aller sur un lieu de vacances par exemple, et puis faire un long trajet. Comme la place du voyageur, elle est de toute façon réservée avec un train imposé, le fait que ce soit aussi un train imposé pour le vélo, c'est pas pénalisant, c'est la même chose. Finalement on achète en même temps son billet de TGV et son billet de vélo, et la place même et réserver dans une voiture. Il y a la place pour mettre son vélo alors qu'un voyageur classique on va le mettre n'importe où dans le train. Là-dessus, on a rien à dire. Le cas du TER, c'est différent parce que c'est plus un train de proximité qu'on comprend qu'on prend des fois de manière improvisée. On a besoin d'avoir plus de souplesse dans l'usage d'un TER que dans l'usage d'un TGV.

**Pensez vous important abord de ces rames TGV que l'on puisse faire des accroches vélos.**

Y'a pas plus de complication de mettre un vélo dans un TERGV que dans un TER. Le problème aujourd'hui en circulation, n'ont pas d'emplacement prévu pour mettre les vélos, sauf peut-être quelques-unes. Pour Paris-Lille, la SNCF veut pas s'embêter parce que si elle a un problème de matériel au dernier moment qu'elle doit changer de rame et remettre une autre à la place ce qui arrive assez souvent et si cette nouvelle rame la n'a pas de place pour le vélo, elle se retrouvera coincé donc elle va prendre le risque. Mais si c'est prévu d'avance et que dans le cahier des charges on dit il faut mettre 8 vélos par train (ce qui est la règle pour les nouveaux, les nouvelles commandes de matériels maintenant de toute façon) donc si on fait ce cahier des charges là, et ben il y aura 8 places vélo dans les futurs oui.

**Trouvez-vous des points négatifs par rapport aux trains ou à l'aménagement en gare?**

Oui, là, il y a beaucoup de choses. Dans le collectif pour vélo dans le train auquel je participe, on a mis en place 3 groupes de discussion avec la SNCF et il faut savoir que depuis un an, le dialogue s'est renoué avec la SNCF donc c'est bien. Il y avait une longue période de congélation et maintenant ça y est ça redémarre et donc on réfléchit avec eux. ça ne veut pas dire qu'ils disent oui à tout évidemment, mais au moins on en parle. Ces 3 groupes:

- Mon vélo dans le train: ça rejoint ce qu'on disait, la manière de pouvoir mettre son vélo dedans, les crochets...
- Le vélo en gare: ça veut dire comment on fait, comment on gère le changement de quai, ce qu'il y a comme stationnement dans la gare, qu'est-ce qu'il y a comme possibilité comme signalétique par exemple ? Aussi, à la fois pour le vélo dans la gare mais quand on sort de la gare aussi pour rejoindre le centre ville... Est-ce qu'il y a un fléchage est quelque chose de prévu...
- Le vélo et le numérique: tout ce qui concerne le processus d'achat de billets, tout ce qui est vraiment très compliqué parce que ça bouge un peu tous les jours.

Alors dans la gare, oui, parce que ça pose déjà la question des accès aux quais, s'il y a des escaliers c'est quand même pas très pratique. Quand il y a des travaux de mise en accessibilité des gares, on installe des plans inclinés ou bien des ascenseurs, c'est un peu les 2 grandes solutions. Mais la SNCF, jusqu'à une date récente,

mettait quand même des ascenseurs relativement petits, donc on ne pouvait pas mettre un vélo long dedans par exemple. Voilà donc ce n'est pas très pratique. Il y a certaines gares équipées avec des ascenseurs plus grands, donc ça va mieux. Le mieux pour nous c'est le plan incliné ça peut pas tomber en panne, c'est facile à utiliser. C'est plus pratique.

### **Quels sont les relations que vous entretenez avec l'ADAV?**

Je suis adhérent de l'ADAV aussi, je les connais très bien et on en discute ensemble, mais pas forcément très souvent, mais disons que quand on a des infos sur le sujet de train, bus, vélo, on se tient au courant mutuellement des choses.

### **Relation avec collectivité (y'a t-il des manifestations pour vous exprimer?)**

On ne fait pas ce qu'on appelle des manifestations. On a, de meilleur moyen de faire les choses, on ne va pas se mettre à bloquer les trains non plus pour en finir satisfait. On utilise pas le système de la manifestation. Nous on écrit, on téléphone, on agit par les journaux, on fait des communiqués de presse.... Les médias nous téléphonent quand il y a des questions sur le domaine du transport et nous téléphonent pour avoir notre ligne. C'est un peu à cette manière là qu'on agit et puis aussi on siège dans les organismes officiels, dans lesquels les associations d'usagers sont présents, donc par exemple, et au niveau des collectivités comme la Communauté urbaine où la région. Aussi, et chaque fois qu'il y a une prestation en délégation de service public, ils ont l'obligation une fois par an de réunir les associations d'usagers, donc c'est valable aussi bien pour les transports que la distribution d'eau ou ce genre de truc pour faire le bilan de l'année d'avant par exemple et puis demander leur avis et avoir des questions sur le sujet. Par contre on n'a pas beaucoup de réponses. Donc c'est ça le problème et qu'on aimerait bien pouvoir concerter davantage pour la conception des nouveaux horaires Par exemple pour les TER, la plupart du temps, la région fait sa petite cuisine avec la SNCF. Par exemple le 13 décembre, la veille de la mise en service des nouveaux horaires, ils mettent les nouveaux horaires sur Internet et nous on les apprend par cette occasion là. Donc il y a pas vraiment de relationnel de co construction ou de concertation comme on l'aimerait bien et puis c'est pareil au niveau transport urbain. Ilevia et la Communauté urbaine de Lille, ils bidouillent leurs petites affaires entre eux, mais on a aucune perspective sur qu'est-ce qu'ils envisagent de faire l'année prochaine. On voudrait par exemple avoir des infos sur les pannes du métro. Donc on peut pas dire que le relationnel soit tellement satisfaisant. On réagit dans les journaux, on essaie de faire bouger les choses mais en général quand c'est dans les journaux ils n'aiment pas trop et ça aide à poser tous les journalistes. C'est le meilleur moyen qu'on ait trouvé pour faire remuer un peu les choses.

### **Vous avez des liens de manière général difficile avec la Mel ou avec la région de transport**

Je distingue les 2 parce que c'est pas pareil quand même. La métropole européenne de Lille est clairement réduite à sa plus simple expression. La région, c'est différent, il y a plus de relations quand même avec la région, ça se passe globalement mieux. Par exemple, pendant toutes les périodes de COVID, la région faisait une réunion téléphonique quasiment mensuelle, tenir informé les associations d'usagers sur comment ça se présente, quelles restrictions... Il y a plus de discussion, de relation avec la région qu'avec la MEL.

### **Est ce que vous entretenez des liens avec les entreprises? Est ce qu'elle vous sollicite?**

Les entreprises doivent faire d'ailleurs dans certains cas, des plans de déplacement d'entreprise. ilevia, service transpole ils peuvent aider par exemple des entreprises à faire un plan de déplacement d'entreprise en incitant évidemment les salariés à utiliser les transports en commun. Nous, on ne le sait, mais on ne le fait pas, d'une

part parce qu'on considère que c'est pas non plus à nous de faire le travail des entreprises de transport pour le vélo.

### **Comment l'UVN voit le transport inter urbain? (déplacement vélo autocars)**

De toute façon, je crois que c'est prévu aussi dans les textes. Il y a déjà des lignes qui le font dans certains départements, il y a déjà des autocars qui circulent avec la possibilité de mettre 3-4-5 vélos accrochés à l'arrière de l'autocar.

### **Selon vous le fait de transporter son vélo dans le bus peut avoir un impact pour les autres usagers du transport?**

C'est parfaitement faisable. À priori il y a d'ailleurs des villes qui le font, mais il faut distinguer le cadre du tramway et du bus à mon avis. Il faut savoir qu'à titre informatif déjà, il y a le nouveau projet de tramway en cours sur Lille qui a été en enquête publique il y a 3 mois dont les conclusions viennent d'être rendues. Et en discutant avec l'équipe projet du tramway, on a découvert d'ailleurs que les nouveaux trams, a priori n'étaient pas prévus pour qu'on puisse y mettre son vélo. Donc nous, on a réagi d'action direct parce que dans n'importe quelle autre ville, on met toujours son vélo dans le tram et puis dans le monde aujourd'hui, on met son vélo dans le tram aussi, un à chaque extrémité et que ça posait à notre connaissance, pas de problème, et donc il était hors de question que les nouveaux trams ne soient pas aussi prévus pour ça. C'était la demande de notre part.

Dans le cadre des bus, je dirais que le bus urbain en général, on va moins vite qu'à vélo. Donc la problématique n'est pas du tout la même que dans le train ou dans les bus interurbains, sauf si le vélo était en panne évidemment. Mais sinon je ne vois pas trop comme ça qui serait intéressé de mettre son vélo dans le bus urbains, mais c'est pas pour autant qu'il faut pas que ce soit possible.

Alors, dans le cas de Lens et de Béthune, ils ont mis en place et plus haut niveau de service en 2018, 2019 dans l'enquête publique, il était prévu qu'on puisse mettre son vélo dans le bhns (bus à haut niveau de service) et ça n'a jamais été fait. Ce n'est pas possible aujourd'hui de le faire, donc je sais que l'association vélo locale, à chaque fois, revient à la charge sur cette histoire là, qu'on puisse mettre son vélo dans les bhns et que y'a jamais moyen d'obtenir satisfaction.

### **Le point de vue de l'UVN par rapport au droit au vélo (par exemple sur la voirie publique...)**

Soit, c'est une rue avec pas beaucoup de trafic, où ça roule pas vite et c'est normal que le vélo soit sur la même rue que la voiture. Soit c'est des axes fréquentés ou plus rapides, dans ce cas-là il faut prévoir une voie cyclable le plus séparément possible un peu comme ce qui est en train de se faire beaucoup dans Paris aujourd'hui avec carrément des pistes cyclables à double sens, même sur les grands boulevards ou on imaginait pas du tout que ce soit possible il y a 10 ans encore bien ça marche très bien. Après se pose la question de la cohabitation entre vélo et bus, alors c'est vrai que le couloir bus autorisé aux vélos dans un sens, c'est bien, parce que ça écarte le vélo de la circulation automobile classique et tant mieux. C'est quand même pas forcément confortable. Et puis c'est pas à notre avis faisable si on veut faire un bus à haut niveau de service qui a une vitesse commerciale suffisante. Les véhicules n'ont pas la même vitesse. Il y a peut être la même vitesse moyenne au total ça on est d'accord mais la même vitesse dans l'année. Le vélo roule régulièrement à 15-20 à l'heure, alors que le bus il va il va rouler à 50 et puis il va s'arrêter à son arrêt et puis rouler à 50... Donc c'est pas là cohabitation n'est pas forcément simple à gérer et si on veut faire un bus comme les projets de bhns qu'on va faire sur Lille, Villeneuve, Marcq-En-barœul, là dans ces cas-là, Je pense qu'on peut pas mettre la circulation vélo dans les mêmes couloirs parce que on peut pas faire que la vitesse en bus en même temps que il y a des vélos présentes dans le couloir. Surtout s'il y a de plus en plus de vélos. Si c'est la densité de vélo, comme à Paris par

exemple, cela finit par poser un problème parce qu' il y aura trop de cohabitation. Il faut donc faire de la place pour tout le monde en prenant la place à la voiture. C'est le point fondamental de la place à la voiture soit sur le stationnement soit sur les fils de circulation, c'est le point fondamental et c'est à priori faisable à condition d'avoir la volonté politique de le faire.

### **Trouvez-vous d'un point de vue personnel que les politiques ont été bien remplies?**

Il y a plein de pays qui font des plans vélo beaucoup plus ambitieux que nous, en Angleterre par exemple. Et puis nous, on a quand même un sacré retard, je pense par rapport aux Pays-Bas ou au Danemark... Donc on peut faire un plan de vélo, même encore multiplié par 10 on reste toujours en train de courir et on n'est toujours pas arrivé à leur cheville. Les plans vélo qui sont faits en France actuellement sont notoirement insuffisants. Et puis surtout les plans vélo, alors ils s'attachent à créer des aménagements c'est très bien, mais il faudrait aussi penser à remettre à niveau les aménagements déjà existants qui souvent pèchent par là discontinuité, le mauvais état, le mauvais entretien, le mauvais entretien. Il y a encore des pistes cyclables quand elles ont été faites dans les années 70, elles n'ont pas le niveau de confort qu'on est en droit d'en attendre aujourd'hui par exemple. Il y a une question de remise à niveau à faire et qui n'est pas suffisamment prise en compte dans le plan vélo.

Les crevaisons quand on fait du vélo au Pays Bas on a jamais ça par contre en France on en a sans compter les discontinuités...

### **Avez-vous d'autres endroits mal aménagés à Lille?**

Les pavés. on ne peut pas prétendre qu'une rue soit cyclable si elle est en pavé.

### **Outre la continuité avez vous des pistes pour améliorer la pratique du vélo.**

C'est une question de changement d'habitude des gens. Je me rends compte que ça évolue, mais pas vite. Objectivement, il y a plein d'endroits où les aménagements sont bien où il y aurait beaucoup plus de gens qui pourraient prendre leur vélo. Mais néanmoins, il y a toujours une réticence, il y a toujours une bonne raison. On ne peut pas faire autrement. Je trouve que c'est dangereux... Enfin bref, il suffit qu'il y ait 500 mètres sur un parcours de 10 km avec un peu de cohabitation voiture et tout de suite c'est rédhibitoire pour dire de prendre son vélo.

Les discontinuités cyclables, trop grande proximité du trafic, les voitures c'est les premiers freins à l'utilisation du vélo. Et puis le 2em frein c'est d'avoir un endroit où le poser quand on arrive à destination sans risquer de se le faire voler. Bon moi maintenant je dirais que les gens qui ont un antivol dans les rues ça marche assez bien et il n'y a pas vraiment de risque. Je considère plus ça comme étant un risque que pour moi personnellement, mais je sais qu'il y a plein de gens qui ne veulent pas faire du vélo à cause de ça.



# Se rendre au travail à Lille à vélo

Dans un contexte global de crise écologique, climatique et énergétique, repenser nos modes de mobilité semble primordial. À cet effet, le vélo est une alternative crédible de plus en plus évoquée et demandée, notamment dans les territoires métropolitains. Inscrit avec un ensemble de transports collectifs, le vélo devient l'ingrédient d'une recette utile, efficace et délicieuse face à de nombreux enjeux environnementaux et sociétaux comme le changement climatique, la crise énergétique, l'isolement des jeunes ruraux ou la suroccupation de la voiture dans l'espace public.

Notre travail de recherche concerne la mobilité à vélo des actifs sur le territoire de Lille et de sa petite couronne : il s'agit de comprendre l'usage utilitaire du vélo, les pratiques spatiales spécifiques qui en découlent, le profil-type des usagers, les politiques mises en place à différents niveaux, les acteurs en jeu et leurs représentations. L'analyse de ces nouvelles dynamiques, qui s'inscrivent dans un contexte favorable au développement du vélo, permettra de souligner les limites de la cyclabilité des territoires lillois et de proposer diverses pistes d'amélioration. Notre diagnostic est structuré autour d'une enquête, déployée auprès des usagers du vélo, complétée par une analyse de documents scientifiques, de rapports statistiques et de documents de planification et d'urbanisme.

Mots-clés : vélo, travail, actifs, mobilité active, cyclabilité



BCC2 – UE1 – Diagnostic territorial  
Année universitaire 2021-2022

Tuteur :

**Monsieur Vincent HOUILLON**

Troisième année

Licence Géographie & Aménagement

Parcours Aménagement, Environnement & Urbanisme

Auteurs :

**DIATTA Robert-Martin**

**DUFOUR Ludivine**

**DJAKNOUN Oussama**

**VAN KALCK Salomé**

**TAHON Loïck**

**TARAKANOV Alexis**

Faculté des sciences  
économiques, sociales  
et des territoires

 **Université  
de Lille**