Belgeo

Revue belge de géographie

4 | 2019

**Les politiques de mobilité urbaine en Europe après la
crise : adaptations et innovations**

L'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille depuis dix ans : changement de modèle ou prolongement de tendance ?

Cyprien Richer et Mathieu Rabaud

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/35298>

DOI : 10.4000/belgeo.35298

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

Cyprien Richer et Mathieu Rabaud, « L'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille depuis dix ans : changement de modèle ou prolongement de tendance ? », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2019, mis en ligne le 05 novembre 2019, consulté le 20 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/35298> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.35298>

Ce document a été généré automatiquement le 20 juillet 2020.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille depuis dix ans : changement de modèle ou prolongement de tendance ?

Cyprien Richer et Mathieu Rabaud

Introduction

- 1 Les politiques publiques portent depuis plusieurs décennies l'idée d'une plus grande maîtrise de l'usage de l'automobile, en particulier au sein des plus grandes agglomérations. On retrouve des traces de l'injonction au report modal de la voiture vers les transports collectifs depuis les années 1970 en France. A cette époque, la crise des transports publics couplée au premier choc pétrolier va déboucher sur une volonté de relance des alternatives à l'automobile (Menerault, 1991). Pourtant, c'est au cours de la dernière décennie qu'on intègre le principe d'une réponse multimodale plurielle à la question automobile plutôt qu'au seul recours aux transports collectifs. La crise financière de 2008 a eu des effets contrastés en fonction des économies régionales et nationales, mais elle ouvre une ère où l'investissement public semble durablement amoindri.
- 2 C'est aussi dans ce contexte que la mobilité est érigée comme un nouveau paradigme d'analyse de nos sociétés urbaines selon les auteurs du *mobility turn* (Urry, 2008) ou des réflexions prospectives (Amar, 2010). Les villes expérimentent un tournant mobilitaire qui n'est plus porté par le développement de grandes infrastructures coûteuses. Cette transition est davantage marquée par l'émergence d'une mobilité multimodale que les outils numériques participent à optimiser. Dans ce « cocktail de mobilité », les modes actifs¹ autour de la marche et du vélo se trouvent réhabilités dans la planification des

transports. Par leur excellent rapport coût-avantage en milieu urbain (Lavadinho, 2011 ; Chibane, Gwiazdzinski, 2015 ; Papon, 2012 ; Papon, Dusong, 2016), les politiques publiques redécouvrent le potentiel des mobilités actives.

- 3 Dans une décennie a priori favorable au développement des modes actifs, cet article s'intéresse spécifiquement à la situation dans la métropole lilloise. L'évolution de la mobilité dans la capitale de la Région Hauts-de-France n'est pas conforme à la trajectoire fixée près de 10 ans auparavant dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU). En effet, la MEL avait adopté une stratégie très ambitieuse pour changer résolument la mobilité de la métropole à l'horizon 2020. Pourquoi cet échec ? Ne masque-t-il pas des réalités plus contrastées ? En particulier, quelle est la situation en ce qui concerne les mobilités actives et notamment le vélo qui était affiché comme une priorité dans la stratégie métropolitaine ? L'objectif général de l'article est de comprendre pourquoi la métropole lilloise n'a pas amorcé le tournant mobilitaire durant la dernière décennie alors que le contexte semblait favorable.
- 4 Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur une étude documentaire pour retracer la trajectoire des politiques métropolitaines de transport à Lille. Nous exploitons en particulier le discours contenu dans le principal document local de planification des déplacements, le PDU 2010-2020. Le cœur de notre analyse porte sur une ré-exploitation originale des *Enquêtes Mobilités Certifiées Cerema* (EMC², anciennement EMD – Enquêtes Ménages Déplacements) de la métropole lilloise de 2006 et 2016, mais aussi de 1987 et 1997 pour étudier des trajectoires plus longues. L'originalité est de travailler sur des périmètres adaptés à la compréhension de l'évolution de l'usage des modes actifs sur une période de 30 ans. Cette temporalité permet d'observer si la décennie 2006-2016 est marquée par un changement de dynamique – modale ou territoriale – avant/après la crise financière de 2008-2009. Cette contribution vise à participer à deux débats : celui de la transition ou de la rupture dans les modèles de politiques locales de déplacement ainsi que le débat sur la mutation sociologique des usages de modes de transports.
- 5 La démonstration se déroule en trois parties. Une première partie revient sur le contexte de transition des mobilités urbaines à l'aide de la littérature scientifique. Elle explique en quoi le contexte semble propice à un développement des mobilités actives. Une deuxième partie explore la situation de la métropole lilloise en matière de politique des transports pour bien identifier les enjeux, objectifs et leviers de la stratégie métropolitaine. La troisième partie exploite les données de mobilités pour identifier les continuités et ruptures dans les pratiques des habitants de la métropole.

Transition des politiques de transport : le retour des modes actifs ?

De l'héritage du « report modal » au « tournant mobilitaire »

- 6 Depuis l'après-guerre, l'automobile s'est installée progressivement comme l'instrument principal de mobilité des sociétés urbaines en Europe. Deux facteurs majeurs (et complémentaires) sont généralement avancés pour expliquer la domination de la mobilité automobile (Orfeuill, 2008) :

- la « transition urbaine » (Wiel, 1999) qui s'apparente à un processus auto-entretenu de transformation des espaces par la croissance des usages de l'automobile (étalement

résidentiel, renforcement de la grande distribution, maillage plus faible des territoires par les services, etc., ...);

- la « dépendance automobile » (Dupuy, 2006) qui met l'accent sur le coût croissant de la non-appartenance au club des automobilistes. En d'autres termes, « c'est par le comportement des autres que nous sommes incités à utiliser l'automobile et que nous en sommes, par là-même, dépendants » (Dupuy, 1999, p. 14).

7 En France comme dans beaucoup d'autres pays européens, les premiers signes d'une contestation de l'hégémonie de l'automobile sont apparus dans les années 1970. Dans le sillage du choc pétrolier, l'État a cherché à relancer les transports publics en adoptant un dispositif fiscal spécifique, le versement transport (Menerault, 1991) et en incitant à l'innovation (Concours Cavaillé sur les modes nouveaux) (Demongeot, 2018). Trois grandes décennies en matière de politiques de déplacement en France se sont ensuite succédé (Claux, 2014) :

- les années 1980 sont marquées par le droit au transport avec la célèbre loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI, 1982) ;
- la montée en puissance de la dimension environnementale s'ouvre dans les années 1990 avec notamment la loi sur l'air (1996) ;
- puis les années 2000 replacent la question du développement économique au service de l'attractivité territoriale comme un objectif supérieur des politiques publiques (Béal, 2009 ; Reigner, 2012). La mobilité s'affirme comme une valeur du capitalisme contemporain (Boltanski, Chiapello 1999).

8 Depuis les années 1970 et jusqu'à la première décennie du XXI^{ème} siècle, si les préoccupations évoluent, les politiques de transport urbain en France poursuivent un même objectif : développer les transports collectifs, notamment ferrés, qui sont jugés les plus aptes à concurrencer l'automobile. Cette grande espérance du « report modal » accompagne les stratégies locales depuis 30 ou 40 ans. L'idéologie véhiculée par les politiques de transport reste relativement basique : augmenter l'attractivité des transports collectifs pour inciter les automobilistes à abandonner leur voiture.

9 En France mais aussi en Espagne ou en Italie (Richer, 2018), l'effet le plus remarquable de cette politique est la réintroduction de lignes de tramways modernes dans les principales agglomérations. Dans les années 1990 et 2000, la montée en puissance des structures intercommunales en termes de leadership politique de moyens financiers ou d'expertise sert d'accélérateur aux projets de tramway (Gallez, 2018). Sauf que l'extension et la modernisation des réseaux de transports publics n'a pas fait baisser le trafic automobile urbain (Kaufmann, 2003) à l'exception récente de quelques centres de grandes agglomérations. Selon Sonia Lavadinho et Bernard Lensel, l'espérance du report modal n'est toujours pas au rendez-vous du moins en proportion des efforts consentis (Lavadinho, Lensel, 2018).

10 Un changement de cap dans les politiques de mobilité urbaine semble s'opérer autour d'une date que l'on pourrait rapprocher de 2008. Plusieurs facteurs indiquent une inflexion à l'unique horizon du report modal :

- D'abord, la crise financière de 2008-2009, en accélérant la tendance longue de dégradation des finances publiques², va limiter les marges de manœuvre des collectivités qui investissent dans les réseaux de transport public. Cette crise pourrait mettre un frein à la modernisation des transports en commun et inciter les acteurs publics à privilégier des solutions moins coûteuses et plus souples. La crise des finances publiques peut apparaître comme une opportunité nouvelle de passer d'une politique « d'équipement » (équipement des territoires

par les infrastructures ou équipement des ménages en automobile par les primes à l'achat, dernièrement pour les véhicules électriques) à une politique de « mobilité » recherchant une optimisation « intelligente » de l'existant (Richer, Meissonnier, 2017).

- Ensuite, différents indicateurs font apparaître une inflexion des comportements de mobilité à partir du milieu de la décennie 2000. Pour la première fois, dans les enquêtes mobilité, des baisses de l'usage de la voiture et de la mobilité totale sont constatées dans les agglomérations de Lyon et de Lille (Kaufmann *et al.*, 2010 ; De Solère, 2012). Après des décennies de baisse, un rebond de l'usage du vélo est constaté dans de nombreuses agglomérations françaises (Papon *et al.*, 2015 ; Héran, 2014). Aux Etats-Unis, on observe un premier fléchissement du nombre de *miles* parcourus. A partir de 2008, des analyses de ce que l'on appelle le *peak car* établissent qu'il s'agit d'une « tendance internationale, commune à l'ensemble des pays développés » (Grimal, 2015).
- Enfin, c'est également dans ce contexte que la communauté scientifique avance l'idée d'un *mobility turn* (Sheller et Urry, 2006). La mobilité est érigée comme un nouveau paradigme central de nos sociétés contemporaines (Urry, 2008). Selon Georges Amar, le nouveau paradigme de la mobilité introduit l'individu comme « personne mobile, multimodale et communicante, coconceptrice et coproductrice de sa propre mobilité » (Amar, 2010). Si auparavant, les politiques de mobilité apparaissaient comme une succession de « paris uniques », la ville du futur sera bien plus multimodale (Lavadinho, Lensel, 2018). La multimodalité peut être considérée comme un principe d'écologie urbaine ; « la diversité modale constituant, pour l'écosystème urbain, un équivalent de la biodiversité pour les écosystèmes naturels » (Amar, 2010). Or, renforcer la multimodalité est synonyme d'une recherche d'alternative à « l'autosolisme »³ et en particulier d'un rééquilibrage en faveur des modes actifs en complément des transports collectifs.

Réhabilitation de la marche et du vélo dans les politiques de déplacements en France

- 11 Ces dernières décennies en France, une nouvelle prise en compte des modes actifs dans plusieurs territoires semble être apparue sous l'effet indirect de différentes politiques publiques.
- 12 D'une part, l'accessibilité « pour tous » a été portée par une loi ambitieuse votée le 11 février 2005. Les nouveaux concepts de « personne à mobilité réduite » et de « situation de handicap » permettent d'étendre la notion d'accessibilité à un large public (Larrouy, 2011). Au cœur des préoccupations : la prise en compte de « la chaîne des déplacements », qui comprend « le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité » (Article 45 de la loi). Ainsi, les politiques d'accessibilité vont contribuer à améliorer les conditions de circulation des piétons dans leur diversité et offrir des conditions favorables au développement d'une grande diversité d'objets roulants (trotinettes, skateboards, rollers, gyropodes, ...). Même si on peut regretter le rythme et le différentiel de prise en compte des enjeux d'accessibilité d'une commune à l'autre, la loi de 2005 a permis de faire un grand pas en avant pour les mobilités de tous les publics.
- 13 D'autre part, le retour des tramways « modernes » en France dans plus d'une vingtaine d'agglomérations de plus de 200 000 habitants a également permis de repenser la question du partage de l'espace en surface. Accompagnant une restructuration de l'espace public (Laisney, 2011), les tramways ont participé à redonner une qualité

d'usage au centre des agglomérations. Cependant, même si de nombreuses villes ont vu le retour du tramway, il s'agit souvent d'une seule ligne (voire deux) ; la requalification urbaine et la modération du trafic de quelques voiries ne permettent pas d'observer d'effets majeurs sur la réduction du trafic automobile de l'agglomération (Hasiak, Richer, 2012).

- 14 Ensuite, au-delà de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et du tramway moderne, des évolutions réglementaires se sont plus directement attachées à la promotion de la marche et du vélo. C'est le cas du Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) dont le décret promulgué en 2015 s'inscrit dans une démarche d'ouverture du code de la route à destination de tous les usagers de la rue et de la route (et non simplement aux automobilistes). Cette évolution a d'abord été motivée par des questions de sécurité routière avec la démarche « ville plus sûre quartier sans accident » dans les années 1990. Pourtant, les résultats de la « stratégie d'îlots » visant à détourner le trafic automobile et protéger certains quartiers restent relativement contrastés sur le plan de sécurité routière (Fleury, 2002). Une nouvelle étape est lancée en 2006 avec la démarche « Code de la Rue » inspirée de l'expérience belge⁴. Cette démarche s'est accompagnée d'une grande concertation avec de nombreuses associations d'usagers débouchant sur une centaine de propositions reprises en partie dans le décret « Code de la Rue » de 2008⁵.
- 15 En France, les réformes institutionnelles tentent aussi d'accompagner le développement de la marche et du vélo. Les lois Grenelle (2009-2010) puis TECV (Transition énergétique pour la croissance verte, 2014) participent à une prise en compte plus systémique des questions de mobilité face aux enjeux environnementaux et de transition énergétique. En 2014, la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) renforce les compétences multimodales des métropoles et autres intercommunalités à travers leur statut d'Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM). La nouvelle réforme augmente ainsi leurs leviers d'action pour intervenir sur une grande partie du champ de la mobilité au-delà du seul volet transports collectifs. Les usages renouvelés et partagés de la voiture (autopartage, covoiturage), du vélo (y compris en libre-service) ainsi que la logistique urbaine entrent ainsi dans son champ de compétences. Les autorités organisatrices de la mobilité ont aujourd'hui une grande partie des moyens pour s'engager vers une politique en faveur des mobilités actives.
- 16 Nous cherchons ainsi à analyser, dans la situation spécifique de la Métropole Européenne de Lille (MEL), l'effet de ce contexte a priori favorable à un rebond des modes actifs sur l'évolution des déplacements urbains depuis une dizaine d'années.

Terrain et méthode : comprendre l'évolution des mobilités actives dans la métropole lilloise

La métropole lilloise et les transports : tout pour le métro ?

- 17 Lille est une petite ville-centre de 230 000 habitants dans une grande intercommunalité française, renommée depuis 2015, Métropole Européenne de Lille (MEL) (figure 1). Celle-ci regroupe 90 communes et 1,2 million d'habitants et se classe au 4^e rang des métropoles françaises derrière Paris (7 millions d'habitants), Marseille (1,8 million d'habitants) et Lyon (1,4 million d'habitants). Au même titre qu'une vingtaine d'autres

grandes intercommunalités françaises, la Métropole Européenne de Lille est un échelon institutionnel qui dispose d'un grand nombre de compétences en matière d'aménagement de l'espace, de développement économique, de politique de l'habitat, de gestion des réseaux techniques (eau, déchets, assainissement...) et du statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). A ce titre, la MEL organise les transports urbains, aménage la voirie, pilote une politique de stationnement et élabore le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

- 18 On attribue à la métropole lilloise un caractère multipolaire avec le poids démographique des communes de Roubaix et Tourcoing (96 000 habitants chacune). Cependant, les fonctions de commandement et attributs métropolitains sont en grande majorité localisés dans la ville de Lille et chez ses voisines directes (Universités à Villeneuve-d'Ascq). Lille est aussi la capitale de la nouvelle région administrative des Hauts-de-France. Assurée par une forte accessibilité routière et ferroviaire, son attractivité est donc très importante sur un large réseau de villes de la région urbaine de l'ex-Nord-Pas-de-Calais (Paris, 2002 ; INSEE, 2014).

Figure 1. Localisation de Lille.

Réalisation : Cerema

- 19 Dans la métropole lilloise, les transports collectifs sont essentiellement composés de 2 lignes de métro, d'un tramway historique avec 2 branches et d'un vaste réseau de bus. Dans les années 1970, l'agglomération lilloise s'est lancée dans la construction d'un métro, suivant ainsi le mouvement des agglomérations millionnaires comme Lyon et Marseille. Le premier tronçon du métro automatique léger de la première ligne sera inauguré en 1983 et le dernier de la seconde ligne de métro en 2000. La volonté politique est de relier la métropole multipolaire intégralement en métro (ce qui fait alors de la ligne 2 la plus longue ligne de métro automatique du monde) alors que d'autres solutions pouvaient être envisagées (Barré, Menerault, 1993 ; Menerault, Prouvost, 1995). Vouloir relier Roubaix et Tourcoing en métro implique aussi de ralentir les projets autour de Lille : la ville capitale d'une grande région urbaine, n'a pas accueilli de nouveaux transports collectifs lourds (mise à part quelques voies réservées pour la circulation des bus) depuis 1989.

- 20 En outre, si le métro automatique léger est un mode de transport très efficace avec une vitesse commerciale très élevée (34 km/h) et une fréquence record (une rame toutes les 60 secondes), son insertion urbaine en souterrain ou en viaduc n'oblige pas à repenser l'espace urbain de surface comme un tramway (Barré, Menerault, 2001). En l'occurrence, l'arrivée du métro à Lille ne s'est pas traduite par une réduction de l'espace de voirie dédié à l'automobile, ni par une augmentation des espaces piétons, et ce, y compris en plein centre de la ville de Lille. L'acceptabilité de la redistribution de l'espace public est souvent facilitée lorsqu'elle se fait simultanément à l'arrivée d'un nouveau mode de transport collectif, moderne et efficace. La ville de Lille doit donc repenser le partage de la voirie sans cet effet d'entraînement qu'aurait pu constituer l'arrivée d'un mode de transport collectif en surface, type tramway moderne par exemple.
- 21 Les investissements consentis pour les 43,7 km de métro sont considérables, ce qui rend peu crédible – financièrement parlant – la relance d'un projet de tramway au début des années 2000. D'autant que Lille possède déjà les deux branches du tramway historique à voie métrique qu'il faut entretenir. Dès lors, la métropole relance des « plans bus » pour développer la performance de plusieurs lignes, appelées « liane »⁶. Porté presque exclusivement par le développement du bus, le nombre de kilomètres par habitant du réseau de transport collectif de la métropole lilloise a augmenté de 39 % entre 2006 et 2016. L'usage a augmenté dans une proportion inférieure (28 % de voyages par habitant supplémentaires) et essentiellement grâce à la croissance de la fréquentation du métro.
- 22 La métropole lilloise n'a donc pas bénéficié de « coup d'accélérateur » dans les transports collectifs depuis plusieurs décennies hormis sur l'offre bus. Est-ce que les stratégies métropolitaines se sont substituées à cet effet d'entraînement qu'aurait pu constituer un tramway moderne, en impulsant une véritable dynamique en faveur des modes actifs ?

Les plans de déplacements urbains (PDU) de la métropole (2000 et 2010)

- 23 Initié en 1995, Lille Métropole a adopté son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) en juin 2000. Alors que les PDU au début des années 2000 ont surtout servi à mettre en scène des projets d'infrastructures tels que les tramways modernes (Hernandez, 2003 ; Gallez, 2018), celui de Lille intègre surtout des mesures d'amélioration du fonctionnement du réseau existant de transport public. On parle notamment de « Bus à haut niveau de service » pour améliorer la desserte des territoires qui n'obtiendront pas le métro (4 lignes étaient imaginées dans les années 1970). Le PDU 2000 évoque le besoin de « favoriser la marche et le vélo dans la communauté urbaine » avec l'objectif de doubler l'usage du vélo dans l'agglomération, mais sans véritablement en faire un objectif politique fort.
- 24 Pour le PDU 2010-2020 (adopté le 1^{er} avril 2011), la métropole fait les choses en grand : grand débat sur la mobilité en 2009, délibération cadre qui vise à « engager la métropole lilloise dans la mobilité du XXI^{ème} siècle », ambition forte de réduction de la part de l'automobile, articulation avec les politiques d'urbanisme... Le premier principe, intitulé « Ville intense et mobilité », vise à « articuler systématiquement les politiques urbaines et les politiques de mobilité » et à « développer une politique d'espaces publics de qualité qui invite à se déplacer autrement » (PDU Lille Métropole 2010-2020).

Pourtant, entre 2006 et 2016, l'évolution du nombre d'habitants dans les communes de la métropole ne laisse pas apparaître de « rythmes communaux d'urbanisation différenciés » pour reprendre l'expression de Marc Wiel (2006). Ainsi les résultats de la mobilité dans la métropole lilloise ne peuvent pas bénéficier d'un rééquilibrage de la population dans les centralités bien desservies par les transports collectifs et plus favorable aux modes actifs.

- 25 Le scénario retenu dans PDU 2010-2020 est « extrêmement volontariste avec des investissements massifs pour les modes alternatifs ». Le saut le plus important recherché concerne l'usage du vélo que les politiques locales prévoient de multiplier par 5 en 10 ans. L'axe 3 du PDU 2010-2020 concerne le partage de la rue et les modes alternatifs⁷. Le PDU propose d'améliorer l'accessibilité piétonne de nombreuses zones par la reconquête des trottoirs et l'aménagement de cheminements piétons plus sûrs et confortables pour tous, en particulier les personnes à mobilité réduite. Le projet évoque en outre la modération des vitesses de circulation et le développement d'un réseau cyclable continu et sécurisé à travers un nouveau plan vélo.
- 26 Chargé d'ambitions, peu d'actions phares du PDU 2010-2020 ont été réalisées en 2016 alors que le plan constitue un document de référence des politiques métropolitaines suite au « Grenelle de l'environnement » (2007). Les résultats de l'enquête mobilité de 2016 confirment que la métropole n'est pas sur la trajectoire qui a été fixée dans le PDU. Comment expliquer ces évolutions décevantes ? Une analyse plus approfondie ne permet-elle pas de mieux comprendre cette impression d'échec en ce qui concerne l'évolution de la mobilité dans la métropole lilloise ?

Revisiter les résultats des enquêtes mobilité

- 27 Après ce tour d'horizon des politiques de déplacements, nous cherchons à apprécier plus finement les évolutions de la mobilité de la dernière décennie dans la métropole lilloise. Nous proposons une analyse désagrégée des mobilités actives faisant appel à plusieurs découpages territoriaux *ad hoc* (figure 2).

Figure 2. Les périmètres originaux d'analyse des Enquêtes-Mobilité.

Réalisation : Cerema

- 28 Les *Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema* (EMC², ex-EMD Enquêtes Ménages-Déplacements) réalisées par la Métropole Européenne de Lille suivent une méthodologie précise établie au niveau national par le Cerema. Le principe est d'enquêter les résidents d'un territoire pour recueillir les déplacements qu'ils ont réalisé la veille de l'entretien, quels que soient les modes de transports utilisés ou les motifs de déplacement.
- 29 Les évolutions des mobilités dans la métropole lilloise sont observées à l'aide d'une comparaison entre l'enquête de 2006 et celle de 2016. Cependant, pour établir si cette décennie marque un changement de cap par rapport à une trajectoire plus longue, nous intégrons également les enquêtes de 1996 et de 1987 à notre analyse. La standardisation de la méthode permet la comparaison dans le temps entre les enquêtes de 1987, 1996, 2006, 2016 effectuées dans la métropole lilloise. En 2016, l'enquête a porté sur un échantillon représentatif de la population de la métropole lilloise de 9500 habitants au sein de 4500 ménages, pour un total de 38 000 déplacements recensés.
- 30 Dans l'agglomération lilloise, les EMC² réalisées depuis 1987 présentent l'avantage d'avoir toutes été réalisées au moins sur le périmètre 2016 de la MEL, ce qui permet de réaliser les analyses présentées dans cette recherche. Il faut cependant veiller à contrôler divers paramètres, comme par exemple :
- le périmètre de l'enquête afin de s'assurer de mettre en perspective des données comparables – le périmètre d'analyse a été restreint aux déplacements des habitants de la MEL version 2016 pour les 4 enquêtes ;
 - le découpage interne au territoire pour identifier la zone de résidence et les origines/destinations qui ont évolué au fil des enquêtes ;
 - la liste des modes de déplacements – une harmonisation est par exemple nécessaire pour le vélo transformé en trois modes distincts dans l'enquête de 2016 (conducteur de vélo en libre-service, conducteur de vélo et enfin passager de vélo) ;
 - les autres variables à items sont concernées au même titre que la liste des modes (CSP, motifs de déplacement,...).

Résultats : une analyse désagrégée pointant des contrastes spatiaux et individuels saisissants

Une décennie 2006-2016 qui s'inscrit dans des tendances longues de la mobilité métropolitaine

31 A l'échelle de la métropole lilloise, les évolutions de la décennie 2006-2016 sont globalement peu perceptibles. La mobilité, mesurée en nombre de déplacements par jour et par personne, se stabilise autour de 4, la légère baisse constatée n'étant pas statistiquement significative. En volume, étant donné la légère augmentation de la population, on comptabilise environ 34 000 déplacements supplémentaires par jour (4 millions de déplacements en 2016 contre 3,96 en 2006). Les parts modales (la proportion des déplacements effectués avec chaque mode) n'évoluent pas dans le sens recherché par le PDU :

- La voiture (conducteur et passager) passe de 54,7 % en 2006 à 56,2 % en 2016 alors que l'objectif est de ramener la part modale à 35 % en 2020 ;
- La marche passe de 32,6 % à 30,4 % (objectif de 35 % en 2020) ;
- Les transports collectifs augmentent légèrement de 9,7 % à 10,1 % (objectif de 20 % en 2020) ;
- Le vélo ne décolle toujours pas puisque la part modale passe de 1,6 % à 1,5 % (objectif de 10 % en 2020).

32 En volume total de déplacements entre 2006 et 2016, la voiture totalise 89 000 déplacements supplémentaires, les transports collectifs 45 000 tandis que la marche et le vélo comptent environ 80 000 déplacements en moins⁸. Si la crise de 2008 a eu un effet, il est inverse à celui que l'on aurait pu imaginer : l'hypothèse d'un plus faible recours à l'automobile n'est donc pas confirmée. Au contraire, c'est la pratique de la marche et du vélo dans la métropole lilloise qui se rétracte alors que le contexte semblait favorable à leur rebond⁹.

33 Sur une perspective plus longue, il est difficile de lire un changement de tendance au cours de la dernière décennie. On note une évolution non continue de la part modale de la voiture et – avec une dynamique inversée – de la marche. La tendance est plus régulière avec l'évolution des transports collectifs qui augmentent depuis 1997 et avec le vélo dont l'usage est à la baisse depuis plusieurs décennies (tableau 1). En effet, la pratique du vélo dans la métropole lilloise depuis 30 ans est nettement en recul : la part modale a baissé très rapidement de 3,1 % en 1987 à 1,9 % en 1998 puis 1,6 % en 2006 et légèrement moins en 2016. Notons que la pratique du vélo avait déjà commencé à diminuer bien avant 1987 puisque Frédéric Hérans assure qu'au milieu du XX^{ème} siècle l'usage du vélo à Lille était très comparable à Copenhague (Hérans, 2014).

Tableau 1. L'évolution des parts modales des déplacements des habitants. Échelle : Métropole Européenne de Lille.

	1987	1997	2006	2016
Marche	34,4 %	30,9 %	32,6 %	30,4 %
Vélo	3,1 %	1,9 %	1,6 %	1,5 %

Transport Collectif	7,2 %	6,9 %	9,7 %	10,1 %
Voiture	53,5 %	58,9 %	54,7 %	56,2 %

Source : EMC² MEL, Réalisation : Cerema

- 34 Au total, à l'échelle de la métropole lilloise toujours, la part modale des modes actifs (marche et vélo) suit une tendance à la baisse : 37,5 % en 1987, 32,8 % en 1998, un rebond à 34,2 % en 2006 et un nouveau point bas en 2016 avec 31,9 %. L'usage des modes actifs n'a pas confirmé un léger regain porté par la marche en 2006. Ainsi, les dynamiques globales laissent plutôt apparaître des tendances longues en matière d'évolution de la mobilité à l'échelle de la métropole.

Variable spatiale : un différentiel de mobilité centre-périphérie qui s'amplifie

- 35 Sur le plan spatial, il convient tout d'abord de contrôler l'évolution des distances de déplacement que le processus de métropolisation contribue à faire progresser. La métropole lilloise n'échappe pas à la règle puisque la part des déplacements de plus de 10 kilomètres progresse régulièrement de 3,7 % à 6,1 % de 1987 à 2016. Les distances de déplacement jouent plusieurs rôles : plus la distance est grande, plus la voiture et les transports collectifs sont utilisés au détriment des mobilités actives. De plus, comme la distance moyenne a tendance à augmenter, y compris sur la dernière décennie, la voiture et les transports collectifs sont avantagés. Cependant, l'augmentation des distances de déplacement ne suffit pas à expliquer l'évolution des parts modales : la part des déplacements inférieurs à 2 km reste la plus importante (autour de 60 %) et même sur des courtes distances (moins de 2 km), la voiture et les transports collectifs sont davantage utilisés : sur la dernière décennie le nombre de déplacements de moins de 2 km à pied et à vélo continue de diminuer (respectivement -5 % et -14 %) alors qu'en voiture et en transport collectif, ils progressent (respectivement 11 % et 27 %).
- 36 Les contrastes en matière d'utilisation des modes actifs semblent plus particulièrement dépendant des zones d'habitation. L'évolution à l'échelle de toute la métropole cache des différences très sensibles selon que l'on réside à Lille, dans sa couronne urbaine ou dans le reste du territoire métropolitain. En ce qui concerne le vélo, les dynamiques sont exactement opposées : la part modale du vélo à Lille passe de 1,5 % en 1987 à 3,1 % en 2016, alors que –comme nous l'avons vu précédemment– la part modale dans l'ensemble de la métropole chute de 3,1 % à 1,5 % en 29 ans. Les parts modales cumulées de la marche et du vélo sont stables dans la ville de Lille (49 % en 1987 et 2016), mais le différentiel entre l'échelle de la MEL et la ville-centre se creuse de façon spectaculaire, au-delà de l'inversion des parts modales du vélo :
- La part modale de la voiture baisse à Lille mais augmente dans le reste MEL : le différentiel des parts modales était de 16 points en 1987, il est désormais de 33 points en 2016 (31 % à Lille, 64 % dans le reste de la MEL) ;
 - La part modale des transports collectifs augmente à Lille et fluctue dans le reste de la MEL, donc le différentiel se creuse aussi : 3 points d'écart en 1987, 12 points en 2016 (19 % à Lille, 7 % dans le reste de la MEL).

- La part modale de la marche diminue dans la MEL et suit une évolution irrégulière à Lille : le différentiel s'accroît de 15 points à 19 points (46 % à Lille, 27 % dans la MEL).

37 En d'autres termes, les pratiques de mobilité n'ont jamais été si différentes entre la ville-centre et le reste de son territoire. Si la tendance de la ville-centre semble conforme aux objectifs des politiques publiques, la dynamique à l'échelle du territoire métropolitain s'en éloigne.

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 %

Note de lecture : alors que le nombre de déplacements tous modes a augmenté de 36 % pour les habitants de Lille centre, le nombre de déplacements à pied a augmenté de 33 %, soit à peu près dans les mêmes proportions.

Source : EMC² MEL ; Réalisation : Cerema

38 En observant plus précisément la pratique du vélo à travers nos trois ensembles géographiques (Lille-centre, couronne de Lille, reste de la MEL), nous pouvons observer ce retournement spatial de la pratique : en 1987, les déplacements à vélo sont surtout réalisés par les habitants de la couronne de Lille et du reste de la MEL et essentiellement dans leur territoire. En 2016, ce sont les habitants du centre de Lille qui ont la pratique la plus forte mais également les habitants de proche périphérie qui se déplacent vers le centre de Lille (figure 3). Il y a une sorte « d'effet miroir inversé » à propos de l'évolution des parts modales du vélo selon la géographie des déplacements : là où on faisait le plus de déplacements à vélo en 1987 correspond désormais à l'endroit où l'usage de la bicyclette est le plus faible, et inversement.

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

Source : EMC² MEL ; Réalisation : Cerema

39 Autre chiffre qui confirme ce retournement, la part de cyclistes lillois par rapport à ceux de la MEL : en 1987, 8 % des cyclistes de la MEL était résidents de Lille-centre, 14 %

en 1998, 22 % en 2006 et 34 % en 2016. Le nombre de cyclistes dans la MEL a baissé de 26 % alors qu'il a été multiplié par 3 dans le même temps à Lille. En 2016, le centre de Lille représente ainsi 16 % de la population de la MEL et 34 % des cyclistes.

Variable individuelle : une évolution profonde du profil des usagers des modes actifs

- 40 Le différentiel entre le centre de Lille et les périphéries est un premier marqueur de l'évolution des mobilités de la métropole lilloise. Un second marqueur, toujours invisible lorsque l'on se contente de regarder les grandes tendances, concerne les caractéristiques des personnes et, en particulier, les catégories socio-professionnelles et les classes d'âge.
- 41 La sociologie des habitants réalisant des déplacements à pied est peu bouleversée mais l'effet des classes d'âges est très puissant. En effet, les jeunes piétons sont de moins en moins nombreux à toutes les échelles. Il semble que l'autonomie en matière de mobilité des jeunes générations continue de diminuer car la chute est surtout très forte sur la dernière décennie (2006-2016). L'usage de la marche reste à un niveau élevé pour les habitants de 18 à 54 ans à Lille et progresse légèrement dans les autres territoires de la métropole. Les habitants de Lille de plus de 18 ans marchent sensiblement plus que l'ensemble des métropolitains du même âge (57 %) alors que les jeunes lillois marchent aussi peu que dans les autres territoires (37 %). Toutes classes d'âges, la part des personnes effectuant au moins un déplacement à pied était de 11 points plus élevée dans le centre qu'en périphérie en 1987 contre 16 points en 2016.

Tableau 3. Part d'habitants ayant effectués au moins un déplacement à pied par classe d'âge en 2016 et évolution de cette part entre 2006 et 2016.

	Moins de 18 ans	Evolution 2006-2016	18 ans à 54 ans	Evolution 2006-2016	Plus de 55 ans	Evolution 2006-2016
Échelle de Lille	37 %	-38 points	57 %	-3 points	52 %	-4 points
Échelle de la couronne lilloise	38 %	-20 points	38 %	+5 points	37 %	-1 point
Échelle du reste de la métropole lilloise	35 %	-19 points	32 %	+1 point	30 %	-4 points

Source : EMC² MEL ; Réalisation : Cerema

- 42 La même tendance s'observe pour les utilisateurs du vélo puisque le nombre de cyclistes de moins de 18 ans a été divisé par 4 entre 1987 et 2016 dans la métropole comme à Lille. Les jeunes cyclistes continuent de diminuer de façon spectaculaire au cours de la décennie 2006-2016. A toutes les échelles, la proportion de cyclistes la plus importante se situe dans la classe d'âge 18 à 54 ans, surtout à Lille (5,6 %) et en

couronne (3,3 %). Le nombre de cyclistes dans les classes d'âge entre 18 et 55 ans ont été multiplié par 5 depuis 1987 dans la commune-centre de la métropole.

Tableau 4. Part d'habitants ayant effectué au moins un déplacement à vélo par classe d'âge en 2016 et évolution de cette part entre 2006 et 2016.

	Moins de 18 ans	Evolution 2006-2016	18 ans à 54 ans	Evolution 2006-2016	Plus de 55 ans	Evolution 2006-2016
Échelle de Lille	1,4 %	-4,2 points	5,6 %	+2 points	2,4 %	+1,2 point
Échelle de la couronne lilloise	2,1 %	-2 points	3,3 %	+1,3 point	2,6 %	+1,2 point
Échelle du reste de la métropole lilloise	0,8 %	-3,8 points	1,5 %	-0,4 point	0,6 %	-1,3 point

Source : EMC² MEL ; Réalisation : Cerema

- 43 En ce qui concerne la sociologie des cyclistes, l'analyse des tendances longues nous apporte des résultats intéressants. En 1987, les catégories socio-professionnelles des cyclistes de la MEL étaient dominées par les ouvriers (5 % des ouvriers étaient usagers du vélo) et étudiants/écoliers (7 %). Au-delà des étudiants, toujours bien représentés, ce sont aujourd'hui les cadres et professions intermédiaires qui dominent les catégories socio-professionnelles des cyclistes, en particulier chez les habitants du centre de Lille. A l'échelle de la MEL, la part de cyclistes « cadres et professions intermédiaires » explose (de 8 % des cyclistes en 1987 à 44 % en 2016) et celle « employés, ouvriers » recule sensiblement (42 % en 1987 à 25 % en 2016). Un autre indice du changement de profil sociologique des cyclistes est le taux de possession du permis de conduire. La proportion d'utilisateurs du vélo qui ne le possède pas diminue très sensiblement à l'échelle de la métropole : 66 % des cyclistes en 1987 n'avaient pas le permis de conduire contre seulement 39 % aujourd'hui. Alors qu'il y a 30 ans, les cyclistes avaient systématiquement moins le permis que le reste de la population, la situation est aujourd'hui inversée à Lille. Le taux de possession de permis est plus élevé chez les utilisateurs du vélo que chez le reste des habitants de Lille (76 % contre 60 %).

Tableau 5. Parts modales de trois catégories de personnes en 1987 et 2016.

		1987	2016
Adultes sans permis	Vélo	6 %	2,5 %
	Transports collectifs	14 %	29 %
Actifs sans emploi	Vélo	6,9 %	1,9 %
	Transports collectifs	7 %	13 %
Scolaires	Vélo	5,7 %	1,4 %

	Transports collectifs	7 %	14 %
--	-----------------------	-----	------

Echelle : Métropole Européenne de Lille

- 44 En analysant les parts modales de trois catégories d'utilisateurs du vélo (adultes sans permis, actifs sans emploi, scolaires), nous pouvons observer l'évolution de leur choix modal. Ces personnes « captives d'alternatives à la voiture » utilisaient encore beaucoup le vélo en 1987 à une fréquence presque équivalente aux transports collectifs (pour les actifs sans emploi et scolaires). En 2016, elles n'utilisent presque plus le vélo mais beaucoup plus les transports en commun. En d'autres termes, ces cyclistes sont devenus des usagers des transports collectifs. Dans le même temps, la part modale de la voiture pour les actifs occupés n'a pas diminué.

Conclusion

- 45 Cet article s'est intéressé à une analyse de l'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille. Face à une injonction toujours plus forte à la mobilité durable, nous avons cherché à comprendre pourquoi la métropole lilloise – visiblement – n'y arrive pas. Les objectifs politiques très ambitieux de la métropole lilloise couplés à plusieurs facteurs (crise financière, transition énergétique, incitation de l'État...) auraient pu permettre d'amorcer un véritable tournant mobilitaire durant la dernière décennie. Le scénario volontariste du PDU largement partagé à l'échelle de la métropole lilloise n'a finalement rien changé. Comme si l'action publique assumait un paradoxe « consistant à développer des objectifs très ambitieux tout en déclarant ne pas être en mesure de les réaliser » (Kaufmann, 2002). Pour soutenir une transition mobilitaire, nous avons rappelé que l'agglomération lilloise n'a pas bénéficié de l'effet levier du tramway moderne. Le rééquilibrage du partage de la voirie s'est produit tardivement et au fil de l'eau. La mise en service à l'été 2016 d'un nouveau plan de circulation à l'échelle de plusieurs quartiers centraux de la ville de Lille laisse peut-être présager d'un raisonnement plus global sur le partage de la voirie.
- 46 Nos analyses indiquent clairement que la dernière décennie n'a pas été marquée par un changement de tendance mais par la poursuite d'une évolution amorcée depuis une trentaine d'années. Nos analyses désagrégées de l'évolution des mobilités actives ont pointé la variable des classes d'âges comme déterminante pour interpréter l'érosion de la marche et du vélo. Nous avons montré que des renversements spectaculaires d'usage était à l'œuvre, particulièrement pour la pratique du vélo : les cyclistes jeunes et ouvriers qui ne possèdent pas le permis de conduire, nombreux en périphérie de Lille et sur les autres villes de la métropoles (Roubaix, Tourcoing) ont en grande partie disparu ; ils ont été partiellement remplacés par des cyclistes étudiants et actifs de CSP « cadres ou profession intermédiaire » possédant le permis dans le centre de Lille ou à destination du travail au centre de Lille. Cela explique le paradoxe relevé à plusieurs reprises à Lille et ailleurs en France sur l'explosion visible des cyclistes « en ville » (en fait dans l'hyper-centre) et les chiffres globaux plutôt stables et faibles dans les enquêtes mobilité.
- 47 La dynamique de restriction de l'usage de la voiture dans les centres métropolitains s'est amorcée depuis les années 1990 mais aujourd'hui encore, la volonté de freiner l'automobile peine à dépasser les limites des grandes centralités. Le fossé métropolitain

des mobilités se creuse entre centre et périphéries et tout porte à croire que les politiques locales sont dans l'incapacité de sortir d'un modèle dual : modes actifs au centre et voiture en périphérie. Ces observations rejoignent les travaux d'Hélène Reigner et Frédérique Hernandez qui constatent un « partage territorial » dans les politiques de transport urbain : « *aux centres-villes historiques la protection vis-à-vis de l'automobile ; aux périphéries urbaines les grandes infrastructures routières* » (Reigner, Hernandez 2007). Selon leurs recherches, ce modèle d'organisation de la circulation fondé sur un traitement différencié de l'espace public entre le centre et la périphérie n'est pas explicite dans les Plans de Déplacements Urbains, mais il ne fait pas débat : « *Il s'impose comme une réponse technique évidente et dépolitisée, légitimée par la sémantique de la mobilité durable, à laquelle les citoyens sont priés de se conformer en "bougeant autrement" dans les hauts lieux de la ville* » (Reigner, 2012). Les différences sensibles dans les trajectoires de mobilité de la ville-centre et du reste du territoire métropolitain apparaissent comme une résultante de cette différenciation territoriale de la planification des transports. En d'autres termes, elles démontrent l'incapacité des politiques actuelles à agir sur le partage modal des périphéries métropolitaines, y compris les plus proches. Au mieux, cette situation n'est que temporaire et les périphéries métropolitaines rejoindront le partage modal plus équilibré des centres. A l'image de la transition démographique, nous pourrions parler de « transition modale ». Au pire, ce décalage croissant va accentuer des visions contrastées entre les communes-centre attachées à accélérer le tournant mobilitaire et des périphéries hostiles à toute restriction de l'usage de la voiture.

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR G. (2010), *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*, FYP éditions, 228 p.
- BARRE A., MENERAULT Ph. (1993), « Réseaux de transports collectifs et solidarités territoriales dans la métropole lilloise », *Hommes et Terres du Nord*, 3, pp. 211-216.
- BARRE A., MENERAULT Ph. (2001), « L'interconnexion train-Val dans l'agglomération lilloise », *Hommes et Terres du Nord*, 2, pp. 106-111.
- BEAL V. (2009), « Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? », *Environnement Urbain/Urban Environment*, 3, pp. 47-63.
- BOLTANSKI L., CHIAPELLO È. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- CHIBANE S.R., GWIAZDZINSKI L. (2015), « La marche enjeu de santé publique et de qualité de vie. Importance d'une analyse spatialisée de la "marchabilité". Le cas de l'agglomération grenobloise », *Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon, Varia*, 90, 3, pp. 203-216.
- CLAUX M. (2014), *La ville mobile gouvernée : intercommunalités, politiques de déplacements et trajectoires de développement dans la Région Urbaine Marseillaise*, Architecture, aménagement de l'espace, Aix-Marseille Université.

- DEMONGEOT B. (2018), « Les conséquences du concours Cavaillé : cadrage et déboires d'une solution nationale (1975-1985) », in GARDON S. (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Libel, pp. 25-40.
- DE SOLERE R. (dir.) (2012), *La mobilité urbaine en France - Enseignements des années 2000-2010*, Editions Certu, coll. Référence.
- DUPUY G. (1999), *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica-Anthropos.
- DUPUY G. (2006), *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, Predit, La Documentation Française, collection « Le point sur », 93 p.
- FLEURY D. (dir.) (2002), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement*, Actes n° 86, Ed. INRETS, 222 p.
- GALLEZ C. (2018), « Un tramway nommé aggro. Quand le TCSP soutient la construction politique de l'agglomération », in GARDON S. (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Libel, pp. 131-146.
- GRIMAL R. (2015), « Plafonnement de l'usage de la voiture, l'enquête », in ARMOOGUM J., GUILLOUX T. & RICHER C. (dir.), *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, Ed. CEREMA-IFSTTAR, coll. Rapport d'études et de recherches, pp. 103-116.
- HASIAK S., RICHER C. (2012), *Evaluer les effets territoriaux des systèmes de tramway. Etat de l'art*, Projet européen SINTROPHER, WP2, A24, Rapport phase 1, 148 p.
- HERAN F. (2014), *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, coll. « Cahiers libres », La Découverte, 246 p.
- HERNANDEZ F. (2003), *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, thèse de doctorat en Aménagement, Université d'Aix-Marseille III, 351 p.
- INSEE (2014), *Élargissement des réseaux de villes en Nord-Pas-de-Calais*, Insee analyse Nord-Pas-de-Calais, n° 6, oct. 2014.
- KAUFMANN V. (2002), « Les politiques de transports urbains au carrefour de nos contradictions », *Pouvoirs locaux*, 53.
- KAUFMANN V. (2003), « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1, pp. 39-58.
- KAUFMANN V., TABAKA K., GUIDÉZ J.-M. & LOUVET N. (2010), *Et si les Français n'avaient plus une voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport*, dossier n° 225, Editions Certu.
- LAISNEY F. (2011), *Atlas des tramways français*, Paris, Recherches.
- LARROUY M. (2011), *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité (1975-2005)*, Thèse, Grenoble, PUG, 267 p.
- LAVADINHO S. (2011), « Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques », Thèse de doctorat en Géographie, Ecole normale supérieure de Lyon.
- LAVADINHO S., LENSEL B. (2018), « L'effet tram est-il possible sans tram ? Quelques éclairages à partir de cas d'études étrangers », in GARDON S. (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Libel, pp. 425-440.
- MENERAULT P. (1991), *Réseaux de transports et solidarités territoriales en milieu urbain*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris-12, 419 p.

- MENERAULT P., PROUVOST S. (1995), *Interconnexion et territoire : Interconnexion des réseaux de transports et aménagement dans la métropole lilloise*, Lille, INRETS-ENTPE Convention DRAST, 37 p.
- ORFEUIL J.-P. (2008), « Gabriel Dupuy, *La Dépendance à l'égard de l'automobile, 2006* – Benjamin Motte, *La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne, 2006* », *Strates*, 14, <https://journals.openedition.org/strates/6709>.
- PAPON F. (2012), *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, HDR Sociologie, Université Paris-Est.
- PAPON F., DE SOLERE R., JOUANNOT T., MATHON S. & PALMIER P. (2015), « De l'usage du vélo au potentiel cyclable », in ARMOOGUM J., GUILLOUX T. & RICHER C. (dir.), *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, éd. Cerema-IFSTTAR, coll. Rapport d'études et de recherches, pp. 15-29.
- PAPON F., DUSONG C. (2016), *Bilan positif de la pratique du vélo – santé et environnement*, Séminaire sur la mobilité soutenable comparative Mexique-France, décembre 2016, Puebla, Mexique.
- PARIS D. (2002), « Lille, de la métropole à la région urbaine », *Mappemonde*, 22, 66, pp. 1-7.
- REIGNER H., HERNANDEZ F. (2007), « Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de “détournement” des réseaux », *Flux*, 69, juillet-septembre, pp. 21-34.
- REIGNER H. (2012), *Les formes renouvelées de l'ordre urbain dans la ville post-fordiste. De l'analyse du cadrage des politiques de transport et de déplacements à l'objectivation de leurs effets socio-spatiaux dans la ville*, Colloque international « La ville néolibérale : une thèse crédible ? », Lyon-Saint-Etienne, septembre 2012, France, 11 p.
- RICHER C., MEISSONNIER J. (2017), « Des transports aux mobilités, changement de cap pour les politiques publiques », *Préventique*, 153, dossier – Le nouveau monde des mobilités, pp. 54-56.
- RICHER C. (2018), « L'inscription territoriale des tramways périurbains en Europe. Regards croisés dans cinq villes d'Europe de l'Ouest », in GARDON S. (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Libel, pp. 385-404.
- SHELLER M., URRY J. (2006), « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning, Part A*, 38, 2, pp. 207-226.
- URRY J. (2008), « Moving on the Mobility Turn », in CANZLER W., KAUFMANN V. & KESSELRING S. (dir.), *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, Farnham & Burlington, Ashgate Publishing, pp. 13-24.
- VINCENT S. (2008), « Les “altermobilités” : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », Thèse sciences de l'Homme et Société, Université René Descartes - Paris V.
- WIEL M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Edition, P. Mardaga, 149 p.
- WIEL M. (2006), *Organisation de la mobilité et développement durable de la ville*, Actes du colloque « Les itinéraires du développement durable », Région Nord-Pas-de-Calais, pp. 35-38.

NOTES

1. Les modes actifs désignent essentiellement la marche, le vélo et les engins de déplacements personnalisés (rollers, skate, trottinette, ...) qui avancent à l'énergie musculaire. Pour Sonia

Lavadinho (2011), l'expression « mode actif » est liée à l'émergence d'un argument « santé » autour de l'enjeu d'intégrer une activité physique dans nos déplacements quotidiens.

2. La crise aura considérablement accéléré cette tendance lourde à la dégradation des finances publiques : entre 2007 et 2010, le déficit public sera passé de 2,7 à 7,1 points de PIB et la dette publique de 64,2 à 82,3 points de PIB. La crise a pratiquement fait disparaître les quelques marges de manœuvre qui subsistaient en matière de finances publiques (Debauche, Dubois & Leblanc, 2011).

3. L'expression, employée dans la thèse de Stéphanie Vincent (2008), est aujourd'hui largement utilisée pour désigner l'usage seul de son véhicule individuel.

4. En Belgique, on appelle **code de la rue** (*Straatcode* en néerlandais) l'arrêté royal du 4 avril 2003 qui a contribué à modifier fortement le code de la route.

5. Pour plus de détails : voir les travaux du programme partenarial « Une voirie pour tous » animé par le Cerema.

6. La première « Liane » mise en service à la rentrée 2008 relie Comines à Ronchin sur un axe nord-sud passant par Lille.

7. Le projet envisage de partager la rue par une répartition « équitable » de l'emprise de la voirie : 50 % pour l'automobile (circulation, stationnement), 50 % pour les modes de déplacements actifs, la végétalisation ou d'autres usages urbains (PDU Lille Métropole 2010-2020).

8. Les autres déplacements hors 4 modes principaux ont diminué de 20 000, ce qui permet de retrouver l'évolution de 34 000 déplacements supplémentaires entre 2006 et 2016.

9. L'un des facteurs favorables au rebond du vélo est la mise en place, à partir de 2011, d'un service de vélos en libre-service (VLS), le V'Lille, principalement à Lille et dans quelques communes limitrophes ainsi qu'à Roubaix et à Tourcoing. En 2016, le dispositif comprend 2 200 vélos en libre-service et 232 stations.

RÉSUMÉS

Les mobilités actives en France arrivent progressivement à l'agenda politique. Plusieurs facteurs (économiques, environnementaux, politiques,...) convergent vers une meilleure prise en compte de la marche et du vélo dans les métropoles européennes au cours de la dernière décennie (2008-2018). En particulier, la crise financière de 2008 accélère une tendance longue de dégradation des finances publiques qui amène à questionner l'horizon du seul report modal vers les transports collectifs. Dans ce contexte, nous proposons un retour d'expérience des politiques de déplacements de la Métropole Européenne de Lille (MEL) et plus précisément de l'évolution de l'usage des modes actifs depuis dix ans. La méthode s'appuie sur une exploitation originale des enquêtes mobilité de la métropole lilloise de 2006 et 2016, mais aussi de 1987 et 1997. Cette temporalité permet d'observer si la dernière décennie est marquée par un prolongement de tendances longues ou par un véritable tournant mobilitaire depuis la crise financière de 2008. L'analyse désagrégée de l'évolution des pratiques des mobilités actives met en évidence l'influence de deux variables : l'une individuelle, avec des contrastes importants notamment en fonction des classes d'âge et l'autre spatiale, avec creusement d'un déséquilibre entre une périphérie toujours plus dépendante de l'automobile et un centre où les modes actifs se stabilisent, voire augmentent comme nous l'observons avec le vélo.

Active mobility is gradually taken into consideration in French public policies. In the 2008-2018 decade different factors (economic, environmental, political...) converged to better take into account walking and cycling in the European metropolises. In particular, the 2008 economic crisis speeded up a long state of deterioration of public finances, questioning the prospect of the sole modal shift towards public transport. In this context, we propose an experience feedback on mobility policies in Lille European Metropole (MEL), more precisely the evolution of the use of active transport modes over the last 10 years. Our method, based on an original use of mobility surveys conducted in Lille in 2006 and 2016 as well as in 1987 and 1997, enables us to observe if the past decade saw the continuation of long term trends or represented a real turning point in mobility from the 2008 crisis. The disaggregated data analysis of the evolution of active mobility practices highlights the influence of two variables: one, individual, with significant contrasts - notably according to age classes-, and another, spatial, with a growing disparity between periphery, more and more dependent on cars, and the centre where active modes are stabilizing, if not increasing as happens with cycling.

INDEX

Mots-clés : mobilité, marche, vélo, planification, déplacement, report modal

Keywords : mobility, walking, cycling, planning, travel, modal shift

AUTEURS

CYPRIEN RICHER

Cerema Nord-Picardie, ESPRIM, Lille, cyprien.richer@cerema.fr

MATHIEU RABAUD

Cerema Nord-Picardie, ESPRIM, Lille, mathieu.rabaud@cerema.fr