**Compter les cyclistes : des données qui payent !**

En 1999, Droit au vélo lançait, avec l’aide de ses bénévoles, un point de comptage des cyclistes à l’intersection de la rue Nationale et du boulevard de la Liberté à Lille afin d’estimer la part du vélo sur un secteur très central de la ville, et d’observer l’impact des aménagements sur la pratique puisqu’à l’époque, la création de bandes cyclables en remplacement de 4 voies de circulation rue Nationale n’était encore qu’à l’état de projet.

[courbe proportion vélos Nationale/Liberté]

À l’été 2006, un point supplémentaire est créé sur le pont de Tournai, une sortie vers Hellemmes au sud-est de Lille, qui vient de bénéficier d’une requalification de voirie partielle puisqu’une voie de circulation sur les quatre qu’il compte alors est supprimée au profit de deux bandes cyclables dans chaque sens. Une réaction d’un lecteur de la Voix du Nord, estimant anormal qu’un aménagement soit créé pour une quarantaine de cyclistes par jour, nous pousse à mesurer la part du vélo sur cet axe. Il s’avère alors qu’une quarantaine de cyclistes empruntent en effet le pont, mais à l’heure ! Soit 400 par jour si l’on se fie aux estimations des ingénieurs du trafic réalisées à partir des relevés à l’heure de pointe.

Ce résultat nous incite alors à proposer de nouveaux points de comptages sur des sites au sujet desquels nous avons connaissance de projets d’aménagement ou sur lesquels il nous semble indispensable que l’espace accordé aux modes motorisés soit redistribué. C’est ainsi que nous lançons des appels aux bénévoles rencontrés notamment pendant les réunions de présentation de l’association aux nouveaux adhérents. Seront créés rapidement par la suite des points de comptage à :

* Lille Pont d’Erfurt (liaison centre-quartier St-Maurice) fin 2006 ;
* Lille Porte de Douai (liaison Lille-Ronchin) fin 2006, à l’occasion de la création de couloirs bus ouverts aux vélos ;
* Roubaix à l’intersection centrale de l’avenue du Général de Gaulle et la rue de Lille où une piste à contresens de la circulation générale à sens unique est prévue ;
* Villeneuve d’Ascq rue de la Station où l’ADAV demande un double-sens cyclable (toujours pas réalisé) pour desservir un ensemble scolaire attirant un large public à vélo.

Une deuxième série voit le jour suite à la réunion organisée à l’automne dernier pour faire le point sur les localisations existantes et celles à développer, à laquelle une quinzaine de bénévoles ont participé. Nous disposons aujourd’hui d‘informations sur une vingtaine de sites, dont un premier hors agglomération lilloise avec le giratoire de Saint-Pry à Béthune, où l’on dénombre une quarantaine de cyclistes à l’heure.

Après plus de 15 ans d’expérience, à raison d’un comptage par mois, nous avons accumulé une mine d’informations précieuses. Ces comptages se font un jour de semaine donné qui doit rester identique pour une même localisation, mais qui peut être différent d’un point de comptage à l’autre et pendant une heure (toujours la même), à l’heure de pointe du matin ou du soir. Les bénévoles précisent le sens de circulation des vélos et indiquent les conditions météorologiques (température, vent, pluie, verglas ou neige) ou un événement remarquable qui se serait produit le jour du comptage (grève Transpole, vacances scolaires...). Outre le nombre de vélos, le travail des bénévoles consiste à dénombrer les cyclistes, car même si on l’oublie souvent, un vélo peut avoir un ou plusieurs passagers, et depuis 2011, ils dénombrent les V’Lille. Ces comptages nous permettent, par exemple, de mesurer la hausse constante de la pratique du vélo à Lille, surtout si on la compare à l’usage de la voiture qui a sensiblement baissé, notamment dans l’hypercentre. Il nous a été possible de récupérer les comptages des véhicules motorisés effectués par la collectivité sur ces deux axes et nous sommes en mesure de dire que l’on a assisté à un triplement de la part du vélo sur le boulevard de la Liberté et la rue Nationale entre 1999 et 2014 . Quel autre mode de transport peut-il se prévaloir d’une progression de 300 % de sa part modale en quinze ans ?

Il est commun d’entendre ou de lire, y compris dans la littérature scientifique, que le renouveau du vélo en ville tient aux évolutions de comportements d’urbains, résidents des centres-villes apaisés, qui délaisseraient la voiture, devenue inutile et difficile à stationner dans un environnement qui lui est de plus en plus hostile. Mais sortie de ce havre hyper-central particulièrement accueillant pour la marche et le vélo, point de salut : l’auto serait toujours reine. Pour le dire vite, toutes les personnes qui habitent au-delà des boulevards et ceintures périphériques, soumises aux « effets de coupure », resteraient extrêmement dépendantes de l’usage de leur voiture.

Cette analyse n’est évidemment pas fausse, mais sans doute manichéenne. C’est du moins ce que nos comptages en entrée/sortie de Lille nous poussent à croire : fait nouveau, la périphérie ne serait maintenant plus en reste et prendrait largement sa part dans la tendance à la hausse de l’usage du vélo en ville. Le graphique des comptages de la Porte de Douai présente des tendances à la hausse classiques (quelques points de pourcentage par an) et similaires dans les sens Ronchin → Lille et Lille → Ronchin entre 2006 et 2010. Mais en seulement 5 ans, entre 2010 et 2015, alors que le nombre de cyclistes allant de Lille vers Ronchin (le vendredi matin entre 8h et 9h) poursuit sa progression linéaire (+21 % soit 4,2 points chaque année), le nombre de cyclistes allant de Ronchin vers Lille progresse subitement de façon exponentielle (+ 107%) !

Cette plus forte croissance dans le sens Ronchin-Lille à l’heure de pointe du matin interroge. Elle est sans doute à relier avec la baisse concomitante du nombre de voitures au même point de comptage. Les comptages automatiques réalisés par la MEL (à l’époque LMCU) entre 2009 et 2014 révèlent une baisse de 18,8 % du nombre des voitures particulières entre 8h et 9h du matin à la porte de Douai dans le sens Ronchin → Lille et une baisse moins conséquente dans le sens inverse : Lille → Ronchin : 4,6 %.

Or, on fait le même constat sur le pont de Tournai (le jeudi matin entre 8h et 9h) : bien que les comptages se soient interrompus faute de bénévoles entre 2008 et 2014, on parvient à mettre en évidence une croissance molle des cyclistes qui quittent Lille (+43 %) entre 2006 et 2015 (9 ans) qui contraste avec l’étonnante croissance du nombre de cyclistes qui viennent de la périphérie (Hellemmes, Lezennes) et, traversant les voies ferrées sur le pont de Tournai, pénètrent dans le centre-ville (+152 % en 9 ans) !

En somme, on parle beaucoup de la hausse de la pratique du vélo dans les hyper-centres urbains. Mais on présume peut-être un peu trop vite que ce sont les résidents des hyper-centres qui sont les plus ‘vertueux’. Et si c'était les péri-centraux qu'il fallait remercier ?

Une première explication peut être formulée, à savoir que la contrainte exercée sur le stationnement automobile étant plus forte à Lille intra-muros, le vélo gagnerait en compétitivité. Elle découragerait tout particulièrement les résidents de la première couronne périphérique (La Madeleine, Mons, Hellemmes/Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Ronchin, Fâches-Thum, Loos, Lomme-Lambersart, Saint-André) qui disposent d’alternatives performantes : vélos et transports en commun.

On peut avancer une autre explication, dans un registre moins ‘punitif’ et plus ‘actif’ des évolutions de comportements. L’évolution tiendrait davantage d’un choix délibéré étroitement lié à l’extension de la « cyclabilité », c’est à dire de la qualité des aménagements prévus pour les cyclistes. Or cette extension est progressive ; elle a commencé dans l’hypercentre et, lentement, de nouveaux aménagements sont apparus et continuent d’apparaître dans les communes périphériques de Lille. Les personnes habitant dans les communes de la première couronne, travaillant à Lille ou y ayant habité, auraient une meilleure connaissance du réseau cyclable existant et se porteraient donc plus facilement vers ce mode de déplacement quand elles vont à Lille. L’inverse serait moins vrai, sans doute par méconnaissance de l’extension des aménagements cyclables. La nouveauté viendrait donc de résidents péricentraux de 1ère couronne pour leurs déplacements vers l'hypercentre qui bravent les coupures urbaines depuis que des aménagements le leur permettent : ils auraient intégré l’amélioration de la « cyclabilité » et profiteraient de la tendance à l'élargissement du périmètre de cette cyclabilité pour faire évoluer leurs comportements.

L’ensemble de ces données nous ont servi à :

* alimenter, avec le Cerema, une réflexion sur l’impact de la requalification urbaine d’aménagements routiers provoquant des ruptures du réseau cyclable, que l’on appelle également coupures, dans le cadre de la conférence mondiale du vélo qui se tiendra à Nantes début juin ;
* alerter les autorités sur la nécessité de traiter au plus vite l’ensemble des points noirs du réseau cyclable de la métropole lilloise afin d’atteindre comme voté par les élus en 2010 l’objectif de 10% de part modale du vélo en 2020 à l’échelle des 85 communes ;
* produire un document régional spécifique aux transports en cours d’écriture par l’Observatoire du climat animé par le Centre régional du développement durable.

À l’aide des comptages des axes Liberté et Nationale à Lille, nous nous sommes également « amusés » à estimer la part du vélo à Lille en 2015 en en comparant l’évolution entre les deux dernières enquêtes ménage déplacement (EMD, voir encadré) disponibles à Lille, réalisées en 1998 et 2006. La prochaine sera réalisée en 2016, nous aurons alors la possibilité de vérifier si cette projection se confirme.

[courbe retravaillée Cyprien]

ENCADRÉ BOUCLES AUTOMATIQUES

Deux collectivités ont chacune mis en place une vingtaine de boucles de comptage automatiques sur leurs territoires respectifs : la Métropole européenne de Lille (MEL) et la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD). Encore trop récents pour en extraire des tendances, ces comptages montrent néanmoins que l’intérêt pour les données liées au vélo croît avec la hausse de la pratique, ce qui est de bon augure. Ces systèmes offrent la possibilité d’observer l’usage d’un aménagement en permanence puisqu’ils fournissent des relevés à l’heure. Ils ont l’inconvénient de ne pas pouvoir être implantés sur des sites sans aménagement spécifique au vélo ou à la marche et sont donc complémentaires aux données fournies par les comptages humains, d’autant que leur installation nécessite une intervention sur la voirie, ils n’ont donc pas la souplesse d’une personne qui se positionnerait ponctuellement sur un point donné.

[carte localisation des comptages+photo installation boucle]

ENCADRÉ EMD

Réalisées tous les 6 à 10 ans à l’échelle d’une agglomération, ces enquêtes donnent une photographie à l’instant T des pratiques modales des populations. Il s’agit des seules données fiables dont nous disposons et auxquelles l’ensemble de la communauté d’experts se réfère afin d’établir les scénarios et les objectifs de développement de la mobilité à l’échelle d’une agglomération ou d’une région puisque le Nord—Pas-de-Calais a lancé une enquête en suivant la même méthodologie en 2009.

ENCADRÉ COMPTAGES

Les comptages réalisés par l’ADAV se font une fois par mois, à l’heure de pointe du matin ou du soir en semaine. Il s’agit de compter tous les cyclistes qui franchissent une ligne virtuelle. Lorsque le point de comptage est situé au niveau d’une intersection, les axes les plus fréquentés sont concernés et sont considérés comme autant de comptages distincts.

[extrait fiche comptage]

Joël Meissonnier et Cyprien Richer

Chargés de recherche au Cerema

Sébastien Torro-Tokodi

Chargé de concertation