

Les Corridors Urbains à l'échelle de la métropole lilloise : un modèle pertinent pour un développement durable ?

Urban Corridors on the scale of Lille Metropolis: a relevant model for a sustainable development?

Auteur : Liu Liu, liu.liu@ifsttar.fr, 03-20-43-84-92, LVMT-IFSTTAR.

Mots-clés: Corridors Urbains, Transit Oriented Development (TOD¹), Lille Métropole, articulation transport / urbanisme.

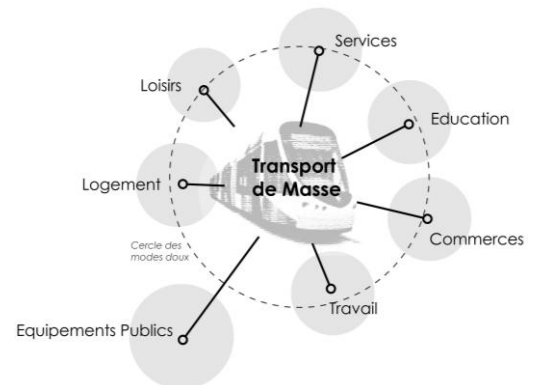
Résumé :

Les urbanistes, surtout ceux qui s'intéressent aux sujets de transports, portent une attention aigüe à l'influence des choix d'aménagement du territoire sur la mobilité humaine. Ce questionnement est maintes fois posé par des nombreux chercheurs² qui explorent la relation entre les déplacements humains et l'urbanisme à différents degrés.

L'organisation des transports des personnes, faisant pourtant partie de l'aménagement du territoire, est une ingénierie entièrement à part. Il n'y a aucun doute que cette organisation des transports se relie fortement avec la mobilité humaine. Nous avons aujourd'hui une « relation triangulaire » entre l'aménagement du territoire, l'organisation des transports et la mobilité humaine. En prenant l'hypothèse que ces trois éléments interagissent entre eux, nous établissons notre recherche sur ces interactions.

Nous souhaitons mettre l'accent sur la relation entre l'organisation spatiale des transports et l'aménagement du territoire, passant par la mobilité humaine, pour proposer une forme d'organisation qui génère plus de cohérence entre espaces. Nous appliquons le concept TOD à l'échelle métropolitaine Lilloise afin de réduire la fragmentation des espaces, la fragilisation des relations sociales, et relativement les problèmes environnementaux.

Cette proposition consiste à réorganiser les espaces et concentrer les fonctions le long des axes de transports en commun. Les espaces autour des infrastructures des transports collectifs forment ainsi des *Corridors* où peut s'inscrire la vie quotidienne de la plupart de la population. Les *Corridors* permettent des déplacements essentiels en desservant une série de stations situées au cœur des espaces urbains centraux. Les stations sont à la fois un lieu de transition et un lieu de vie avec une mixité des fonctions dans son environnement. Dans la logique du *Corridor*, les stations ne sont isolées les uns des autres, mais sont aménagées avec une considération holistique pour capturer des flux équilibrés. La densité, la diversité et la conception urbaine orientée vers les modes doux autour des stations sur l'ensemble des *Corridors* nous laissent imaginer une métropole économe, sociale, et vivable.



Conception urbaine orientée vers les modes doux autour d'une station TC, L.Liu, 2012

En un mot, ce papier a pour l'objectif de proposer une forme d'articulation entre l'organisation spatiale des transports et l'aménagement du territoire, en perspective. Les *Corridors Urbains*, un modèle dérivé du TOD assurent la coordination entre ces deux éléments et participent à former notre futur urbain plus durablement.

¹ TOD est un concept introduit par Peter Calthorpe vers 1980 et est ensuite largement diffusé notamment par Robert Cervero depuis la fin du XXème siècle.

² Les sociologues urbains, les sociologues des techniques, et bien évidemment les urbanistes des réseaux.