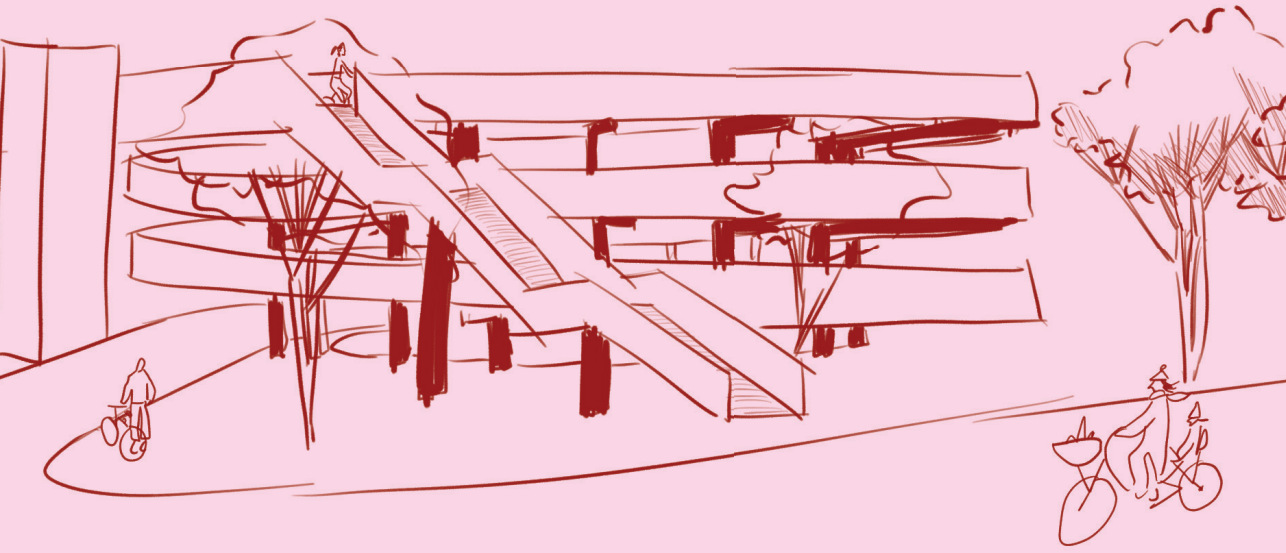
RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ

Une architecture des mobilités quotidiennes



Allouch Yasmine

RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ

Une architecture des mobilités quotidiennes

Comment rendre la pratique du vélo plus accessible en tenant compte du travail domestique de mobilité ?

Mémoire présenté par Yasmine Allouch
En vue de l'obtention du diplôme d'architecte

Promoteur : Nicolas Lorent

Experte externe : Alessandra Machado

Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, urbanisme
UCLouvain - LOCI Tournai

Année académique 2025-2026

REMERCIEMENTS

Dans un premier temps, j'aimerais remercier toutes les personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à l'élaboration de ce Travail de Fin d'Études.

Mon promoteur, Nicolas Lorent, pour son investissement, sa disponibilité, et ses précieux conseils tout au long de l'année.

Ma référente externe, Alessandra Machado, pour son expertise, le partage de sa passion et de ses nombreuses connaissances sur le sujet.

Mes professeurs d'atelier Master 2, pour la qualité de leur enseignement, qui m'a grandement aidée à nourrir ma réflexion autour du projet.

Mes camarades d'atelier, Gaspard et Adèle pour leurs présences, leurs soutiens et leurs encouragements.

Ma mère, pour son soutien inconditionnel tout au long de mon cursus et ses relectures.

Et enfin, merci à vous pour votre lecture.

« Je pense que la bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle autre chose au monde. Je persiste et je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. Cela procure un sentiment de liberté et d'autonomie à une femme.»

Suzan B. Anthony, 1896

AVANT-PROPOS

J'ai longtemps entretenu une relation distante avec le vélo. Il n'a jamais fait partie de mes pratiques quotidiennes et, jusqu'à récemment, je ne savais pas en faire. Ce constat personnel m'a progressivement amenée à m'interroger : pourquoi un mode de déplacement aussi simple, accessible et durable reste-t-il, pour certaines personnes comme moi, difficile à adopter ?

En tant que femme, mon regard sur la ville et sur ses mobilités est nécessairement situé. Il s'inscrit dans une sensibilité aux questions de sécurité, de lisibilité, de temporalité et de charge mentale liée aux déplacements du quotidien. Cette prise de conscience m'a amenée à aborder ce travail dans une perspective féministe, non pas comme une revendication militante, mais comme une démarche critique visant à révéler des usages souvent négligés.

J'ai peu à peu compris que la pratique du vélo ne dépend pas uniquement d'une volonté individuelle ou d'une sensibilité écologique. Elle est profondément liée à la manière dont nos villes sont pensées, dessinées et habitées. J'ai réalisé que les mobilités ne sont pas neutres : elles révèlent des inégalités sociales, territoriales et de genre encore largement invisibles.

Quelle architecte ai-je envie de devenir ?

Comment, en tant que future architecte, puis-je agir sur des problématiques qui semblent, à première vue, relever davantage de l'urbanisme, de la sociologie ou des politiques publiques ? Je suis convaincue que l'architecture possède un pouvoir d'action concret sur les usages du quotidien.

Ce travail de fin d'études représente pour moi une étape fondatrice dans ma formation et dans la construction de ma posture professionnelle. Il traduit ma volonté de devenir une architecte attentive aux enjeux écologiques et aux mobilités plus durables, notamment à travers le vélo, tout en questionnant des problématiques sociales essentielles et les inégalités qui traversent nos territoires.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements 3
Avant-propos 5
Glossaire 9
Introduction 10

01. Les dessous des mobilités quotidiennes

Les mobilités quotidiennes sous l'angle du genre 16
Genre et mobilité : Le travail domestique de mobilité
L'intermodalité
Le vélo en marge de l'intermodalité

Le vélo, une mobilité du quotidien 26
Histoire du vélo
Pourquoi promouvoir le vélo ?
Pour quelle mobilité promouvoir le vélo ?
Comment promouvoir le vélo ?
Les pratiques collectives du vélo

Le vélo un moyen d'émancipation des femmes 44
La pratique des femmes à vélo
Le vélo comme outil d'émancipation

La mobilité, un outil du care dans l'espace public 48
Le care et l'architecture
Comment une ville est-elle réorganisée pour les femmes ?
L'espace public comme support des mobilités quotidiennes
Les leviers spatiaux en architecture par la perspective du genre

02. Le territoire du Grand Tournai

La ville en mutation 58
La ville diffuse et son impact pour l'automobile
Évolution de la part modale
Un territoire défavorable au vélo
La Commune de Tournai : Un territoire diffus structuré par la centralité tournaisienne

Les réseaux des mobilités quotidiennes 64
Les infrastructures existantes tournées vers les grandes connexions
Une ville en transformation
Pratiquer le vélo à Tournai en tant que femme
Dynamiques locales et culture vélo émergente
Tournai, un potentiel cyclable encore inachevé

03. Tournai, comment améliorer les réseaux ?

Au coeur d'un territoire cyclable 82
Étendre le réseau cyclable jusqu'aux limites de la Commune de Tournai
Les portes urbaines comme seuils de mobilité
Prototype de halte cyclable
La halte de la Porte de Lille
La halte de la Place Paul-Émile Janson
Vers une hospitalité cyclable

04. Le projet architectural

De la rupture au repère 98
Au-delà du réseau, un ancrage urbain
Transformer un lieu de rupture en lieu d'émancipation
Diagnostic genré du site
Reconnecter la ville
Un lieu pour le vélo
De la traversée souterraine à la traversée aérienne
Recomposer les abords de la gare
Rééquilibrer les usages
Habiter l'infrastructure
Reconnecter les usages du care
Porter la traversée

Conclusion 130
Bibliographie 132
Iconographie 140
Annexes 142

GLOSSAIRE

Care : Le care est une notion large qui peut être envisagée à la fois comme un travail et comme une éthique. Elle regroupe des valeurs, des attitudes et des pratiques fondées sur le souci du bien-être, l'attention et la bienveillance envers soi-même, autrui, ainsi que l'environnement, qu'il soit vivant ou non vivant.[1] Joan Tronto, philosophe américaine, pionnière dans les travaux sur le care, définit le care en 1990 comme « une activité caractéristique de l'espèce humaine qui inclut tout ce que nous faisons en vue de maintenir, de continuer ou de réparer notre « monde » de telle sorte que nous puissions y vivre aussi bien que possible »[2] à travers cinq aspects qui seront développés dans ce travail.

Chaînes de déplacements / mobilités : C'est-à-dire une succession d'étapes qui structurent la journée et articulent différentes activités.

Domestique : « Qui concerne la vie à la maison. »[3]

Empowerment : « Que l'on peut traduire par « autonomisation », ou le renforcement du pouvoir des femmes, est un processus par lequel des personnes prennent le contrôle de leurs vies, définissent leurs propres objectifs, acquièrent certaines compétences, gagnent de l'assurance, résolvent des problèmes et développent leur autonomie.» [4]

Études de genres ou « Gender Studies » : C'est un champ de recherche académique apparu aux États-Unis dans les années 1970. Ce domaine est pluridisciplinaire : il rassemble des chercheurs issus de la littérature, de l'anthropologie, de l'histoire, du droit, de la philosophie, de l'architecture, et d'autres disciplines, qui utilisent le concept de « genre » comme outil d'analyse commun. Les études de genre s'intéressent à la manière dont le genre est une construction sociale et permettent d'analyser et de questionner les normes, les rôles et les inégalités qui en découlent dans les sociétés.[5]

Intermodalité : L'intermodalité représente « l'utilisation d'au moins deux modes de transports sur un même déplacement. »[6]

Multimodalité : « La multimodalité correspond à la présence de différents modes de transports entre deux lieux. Elle désigne en effet l'utilisation de transports différents pour aller d'un point A à un point B comme par exemple le train et le bus.»[6]

1. Ibos. C, 2019

2. Ferrarese. E, 2009

3. Dictionnaire Le Robert, s.d

4. Angela.D, 2022, p.111

5. Lachenal. P, 2020

6. Velco, 2020

00. INTRODUCTION

« Jeudi 5 février 2004, à 15h35, une femme d'une trentaine d'années attend avec deux de ses enfants dans la salle des pas perdus de la gare d'Ath. Elle a mis un quart d'heure à pied pour rejoindre la gare car en chemin il a fallu rechercher les enfants à l'école, située de l'autre côté des rails. Dans quelques minutes arrivera l'aînée, qui sort un peu plus tard de l'Athénée. Pour ne pas rater le train, c'est la course, mais «chacun sait ce qu'il a à faire». La veille, les enfants dormaient chez leur père, à Leuze, ce n'est donc pas leur mère qui s'est chargée de les conduire à l'école. Mais ce soir, ils rentrent chez elle, à Rebaix. Une fois descendus du train, ils iront à pied, en longeant les champs, ou en bus, s'ils ne l'ont pas manqué. Ce trajet, elle le fait les 3 jours où elle travaille à la boulangerie. Les autres jours, l'itinéraire est différent. Quand elle dispose de la voiture de son compagnon, elle passe par le supermarché avant d'aller chercher les enfants. » [9]

Cet extrait recompose l'itinéraire d'usagers du train rencontrés dans le cadre de l'enquête par questionnaires réalisée, entre 2003 et 2004, dans dix gares wallonnes d'intérêt régional.

9. Clette et al., 2005, p.6

Chaque jour, en Wallonie, plus de 1,4 million de trajets domicile-travail sont effectués en voiture.[10] Pourtant, une part significative des déplacements quotidiens correspond à des chaînes de mobilités plus complexes : aller chercher les enfants, passer au supermarché, accompagner un proche.

Cette réalité quotidienne est encore largement ignorée dans la conception des systèmes de mobilité. Les infrastructures et politiques publiques restent majoritairement pensées pour des trajets directs et individuels, hérités d'un modèle historique centré sur le déplacement domicile-travail.

Le travail domestique de mobilité, notion développée notamment par Marie Gilow en 2019, met en lumière cette invisibilité : il s'agit d'une charge souvent assumée par les femmes, non rémunérée, qui consiste à organiser et à assurer les déplacements du foyer.[11] Cette dimension révèle que la mobilité n'est pas seulement technique ou logistique, mais sociale et genrée. Elle questionne la manière dont la ville et les transports reproduisent ou aggravent des inégalités.

« Même si un tiers des wallons possède un vélo, ils sont une faible part à l'utiliser régulièrement pour aller au travail, à l'école ou faire leurs courses. Faire du vélo est, pour la plupart, uniquement une activité de loisirs et la pratique sportive reste peu développée. Ainsi, de manière globale, à peine 1% des déplacements totaux se font à vélo. » [12]

Face à l'urgence climatique et à la nécessité de repenser nos modes de vie, le vélo est devenu une véritable alternative économique et écologique dans les modalités de déplacements. Il devient ainsi essentiel de reconsidérer l'organisation de la ville, longtemps pensée autour de la voiture individuelle, afin de favoriser des mobilités plus douces, inclusives et sécurisées.

Dans ce contexte, ce travail de fin d'études s'intéresse à l'usage quotidien du vélo en ville à travers une perspective du genre. Il ne s'agit pas d'assigner les femmes aux déplacements domestiques, mais de partir de ce constat pour interroger les systèmes existants et imaginer des solutions inclusives. Si le vélo a autrefois été un moyen d'émancipation des femmes, il peut aujourd'hui jouer un rôle similaire face aux enjeux environnementaux et d'inclusion dans les villes.

10. SPF Mobilité et Transport, 2026, p.27

11. Gilow. M, 2019

12. Van Zeebroeck. B, Charles. J, Holef. E, 2014

La problématique qui guide cette recherche est la suivante :

Comment rendre la pratique du vélo plus accessible en tenant compte du travail domestique de mobilité ?

Pour y répondre, ce travail s'organise en quatre temps :

Dans un premier temps, il s'agit d'explorer le cadre théorique des mobilités quotidiennes à travers le prisme du genre. Cette partie interroge les notions de travail domestique de mobilité, de mobilité du care et d'intermodalité, tout en analysant le rôle du vélo dans ces dynamiques. Elle mettra en lumière les inégalités sociales et spatiales qui structurent les déplacements, ainsi que les freins spécifiques rencontrés, notamment par les femmes, dans l'usage du vélo au quotidien.

Dans un second temps, une analyse du territoire de Tournai et de ses systèmes de mobilité permettra de confronter ces enjeux théoriques à une réalité concrète. Il s'agira d'identifier les caractéristiques du territoire, les logiques d'organisation urbaine, ainsi que les infrastructures existantes, afin de révéler les freins, les potentiels et les dysfonctionnements liés à la pratique du vélo, en particulier dans une perspective d'usage quotidien et genré.

Enfin, ces analyses mèneront à l'élaboration d'un projet décliné en deux échelles complémentaires. À l'échelle territoriale, il s'agira de proposer une stratégie de reconfiguration des réseaux et des continuités cyclables, visant à renforcer l'accessibilité, l'intermodalité et la lisibilité des déplacements à l'échelle du grand Tournai. À l'échelle architecturale, le projet se concentrera sur la conception de lieux et d'équipements dédiés au vélo, intégrant des services, des espaces d'accueil et des dispositifs favorisant l'appropriation de l'espace public. L'ensemble cherchera à répondre aux enjeux du care en proposant des espaces inclusifs, adaptés à la diversité des usages et à la complexité des mobilités quotidiennes.

01

LES DESSOUS DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES SOUS L'ANGLE DU GENRE

Les mobilités des adultes et plus particulièrement des parents avec enfants se caractérisent par une complexité accrue, dans la mesure où elles intègrent davantage de déplacements liés à la sphère domestique. Cette complexité se manifeste sous la forme de chaînes de déplacements reliant différents lieux du quotidien, comme le foyer, vers le lieu de travail, l'école, les commerces, services ou encore domicile des proches. Il met en évidence l'articulation entre obligations professionnelles et responsabilités domestiques révélant une organisation spatio-temporelle dense par exemple lorsqu'un parent passe faire des courses ou se rend à la pharmacie avant de rentrer chez soi (Voir Fig.1).

L'arrivée d'un enfant ne transforme cependant pas de manière équivalente les pratiques de mobilité des mères et des pères. Cet impact est nettement plus marqué chez les mères, qui assument une part prépondérante de ces déplacements et se retrouvent souvent dans un rôle de « chauffeur » au service de l'organisation familiale.[13] (Voir Fig.2)

L'analyse des mobilités quotidiennes sous l'angle du genre met en évidence que les femmes présentent des schémas de déplacement plus complexes que ceux des hommes. Cette situation s'inscrit dans des arrangements domestiques encore largement traditionnels, où la répartition des tâches contribuent à reproduire des rôles de genre. Ces dynamiques freinent ainsi les évolutions vers une plus grande égalité entre femmes et hommes.[14]

Le concept de mobilité domestique [15]

Dès les années 1990, la géographe Jacqueline Coutras introduit le concept de mobilité domestique, qui met en évidence les déplacements liés à la gestion du foyer dans l'organisation des pratiques spatiales, en particulier celles des femmes. Bien que ces déplacements ne pèsent pas de la même façon sur toutes les femmes, elles révèlent néanmoins une division sexuée des rôles encore marquée.

Elle critique aussi l'invisibilisation de ces mobilités par les pouvoirs publics dans leurs recherches. Ses travaux mettent ainsi en lumière l'ancrage des femmes dans l'espace domestique et l'importance d'un accès de proximité aux services du quotidien.

13. Zwerts, E, Janssens, D, Wets. G, 2007

14. Scheiner, J., Holz-Rau, C., 2017, p.109

15. Coutras. J, 1997, p.77-90

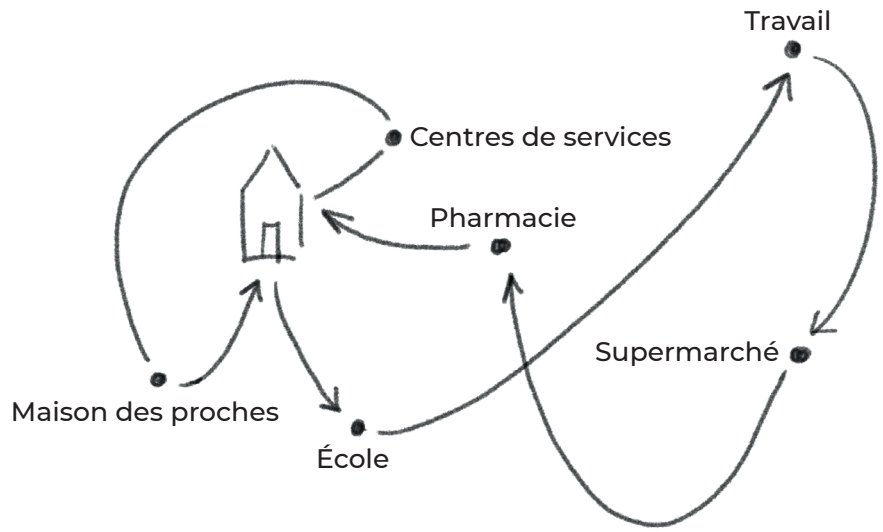


Fig 1. Les chaines de déplacements du quotidien des parents

Sans enfant de moins de 25 ans	6,9	6,9	6,9
Moins de 6	23,9	16,0	31,9 **
Entre 6 et 7	25,1	19,4	30,5 *
Entre 8 et 9	27,6	19,9	34,1 **
Entre 10 et 11	24,6	19,8	29,4 *
Entre 12 et 13	16,7	12,6	20,5 **
Entre 14 et 15	12,6	8,4	16,9 **
Entre 16 et 17	15,3	13,7	17,4
Entre 18 et 24	11,3	11,7	10,9
Autre composition du ménage	9,7	10,8	8,5 **

*, ** : différence significative entre hommes et femmes * P<0.05 ; ** P<0.01

Tableau 1. Le motif « amener ou aller chercher quelqu'un » dans la moyenne des trajets réalisés par les parents par jour, en Région flamande en 2001 (Zwerts et al. 2007, p. 10)

Fig 2. Part des trajets des parents pour accompagner quelqu'un (Région flamande, 2001)

Le concept de mobilité du care [16]

Plus récemment, l'urbaniste Inés Sánchez de Madariaga a introduit le concept de mobilité du care, qui désigne l'ensemble des déplacements liés aux activités de soin et de prise en charge d'autrui. Cette approche montre que les mobilités quotidiennes ne répondent pas uniquement à des logiques professionnelles ou économiques, mais qu'elles incluent l'accompagnement d'enfants, l'aide aux personnes âgées et proches dépendants.

À partir d'une enquête menée en Espagne auprès des usagers des transports en commun, elle propose une nouvelle classification des motifs de déplacements. D'abord, selon les catégories traditionnelles, puis en isolant le travail du care. Cette démarche permet de mieux rendre compte du poids du travail du care dans les déplacements du quotidien. (Voir Fig.3)

Mais, ces formes de mobilité demeurent largement invisibilisées et peu reconnues dans les politiques de transport, qui continuent de privilégier une lecture centrée sur les flux pendulaires entre domicile et travail. À travers ses travaux, Inés Sánchez de Madariaga souligne trois éléments principaux :

- Le travail du care qui est sous-représenté dans les statistiques de mobilité, car les déplacements qui y sont associés sont dispersés et dilués dans différentes catégories.

- La mobilité quotidienne ne peut être réduite au seul trajet domicile-travail.

- Ces mobilités sont majoritairement assumées par les femmes.

Elena Zucchini a poursuivi ces travaux, en 2015, en étudiant la mobilité du care dans sa thèse, avec pour but de mieux différencier ces trajets quotidiens sous l'angle du genre. Elle a ainsi interrogé 800 personnes de 30 à 45 ans à Madrid sur leurs déplacements de la veille. Son enquête permet de mieux distinguer les trajets liés au travail du care et de mesurer leur importance : ces trajets liés au care représentent environ 40 % des déplacements des femmes, contre seulement 9 % pour les hommes.[17](Voir Fig.4)

16. Sánchez de Madariaga. I, 2016

17. Gilow. M, 2019

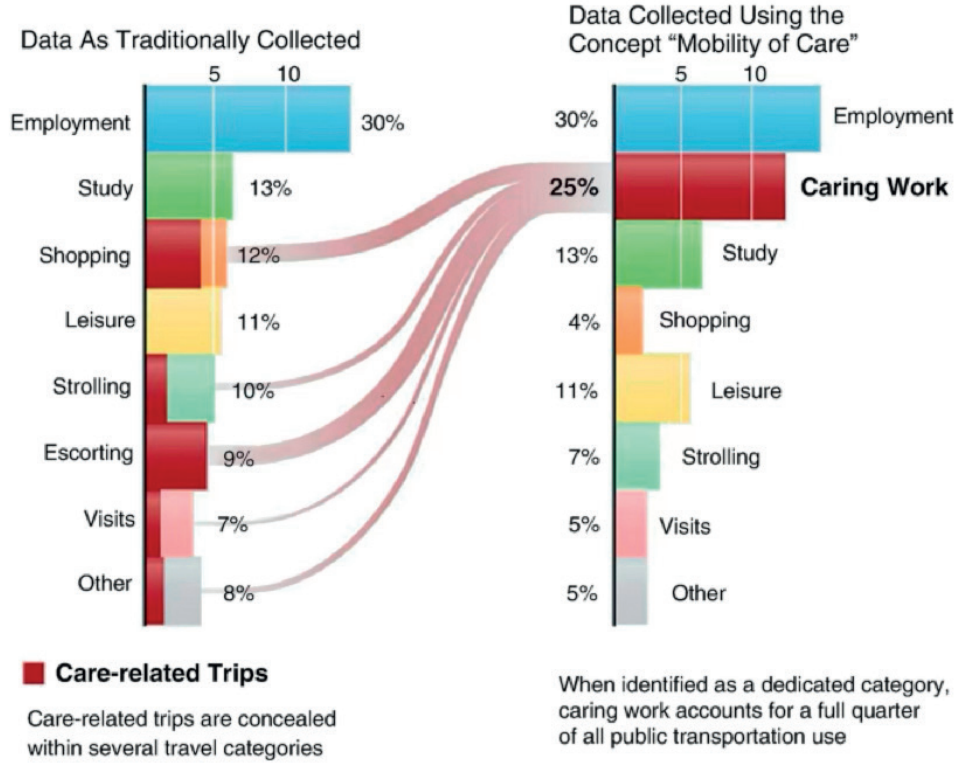


Fig 3. Les trajets en transports publics selon le motif (Espagne, 2006-2007)

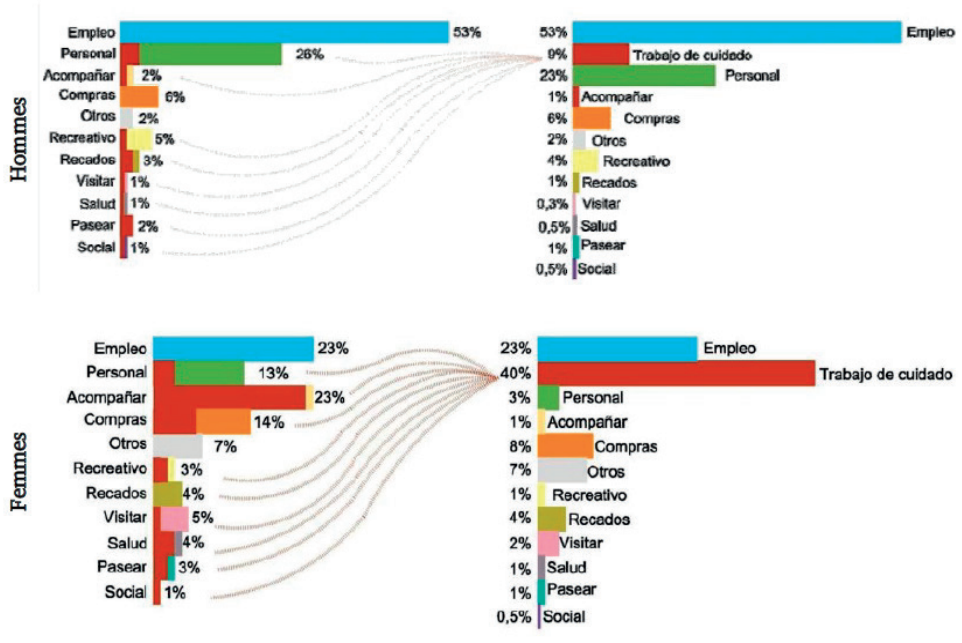


Fig 4. Mobilité du care et motifs des trajets hommes/femmes (Madrid, 2015)

Le travail domestique de mobilité [18]

C'est dans ce contexte qu'émerge la notion de travail domestique de mobilité, développée par Marie Gilow dans sa thèse soutenue en 2019. À partir d'une enquête menée dans la Région de Bruxelles-Capitale, reposant notamment sur 45 entretiens auprès de mères actives ayant des enfants de moins de 15 ans, et issues de secteurs professionnels variés, l'autrice analyse finement les pratiques de mobilités quotidiennes à l'échelle du foyer. Son travail s'inscrit dans la continuité des recherches précédemment évoquées sur les mobilités genrées et le care.

Elle met ainsi en évidence que le travail domestique de mobilité correspond à un véritable travail logistique et organisationnel, indispensable au fonctionnement des vies quotidiennes et des structures familiales. Bien qu'il mobilise du temps, de l'énergie et des compétences spécifiques (planification, coordination, anticipation), il ne bénéficie pas de reconnaissance sociale équivalente à celle du travail rémunéré, qui demeure le principal critère de légitimation du « travail » dans nos sociétés (Voir Fig.5).

L'articulation entre les dimensions « domestique » et « mobilité » permet d'interroger le rôle de la sphère familiale comme espace producteur de déplacements. Les mobilités qui en découlent sont fortement marquées par une division sexuée du travail, les femmes assumant majoritairement ces tâches.

Ainsi, le travail domestique de mobilité participe à la fois à l'organisation concrète du quotidien et à la reproduction de rapports de domination entre les sexes. Comme le soulignent Bihr et Pfefferkorn, « l'attribution du privé aux femmes (mais aussi leur consentement) et l'hégémonie des hommes sur l'espace public se génèrent et se renforcent en un cercle vicieux ».[19]

Le travail domestique de mobilité est ainsi fortement dépendant de l'organisation de l'espace public. La répartition des lieux et des horaires crée des contraintes importantes qui génèrent une charge de déplacements et d'organisation. Dès lors, la question des moyens de mobilité et de leur articulation devient centrale : le recours à différentes solutions de transport et leur combinaison apparaissent comme des leviers essentiels pour répondre à ces contraintes et optimiser les déplacements du quotidien.

18. Gilow. M, 2019

19. Bihr. A, Pfefferkorn. R, 1996, p.26

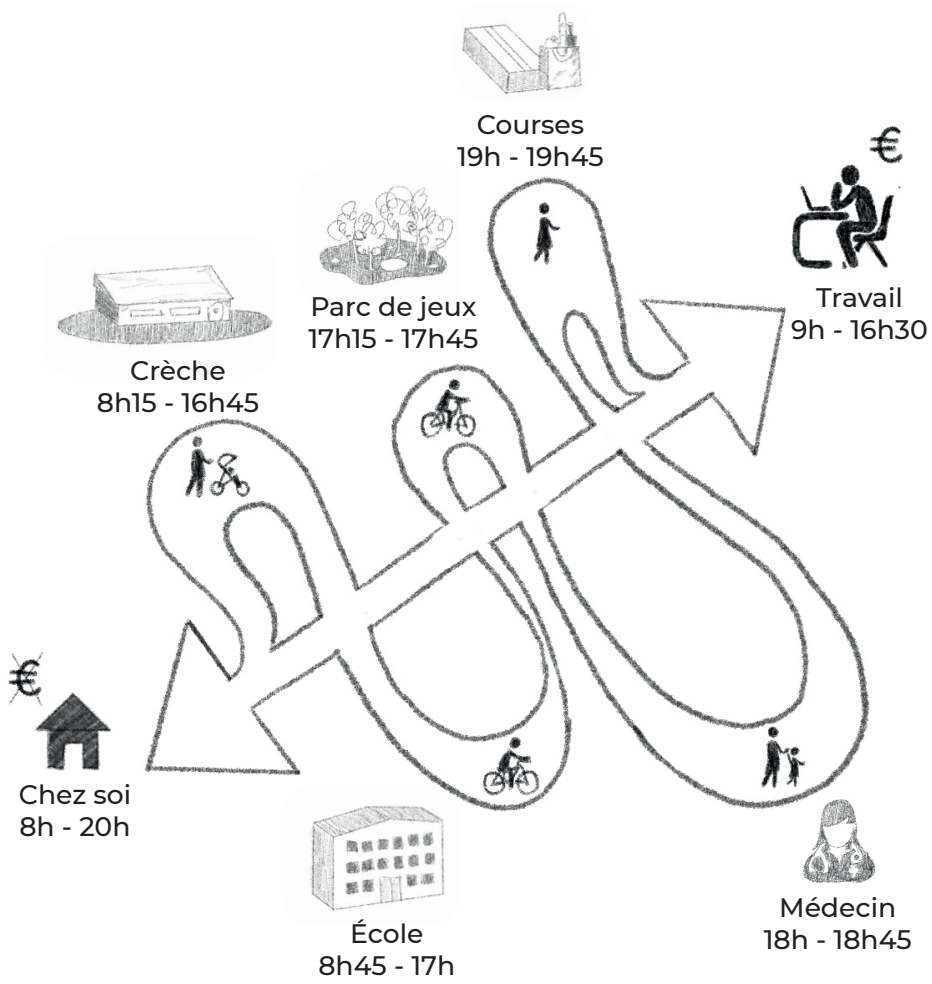


Fig 5. Les déplacements du travail domestique de mobilité et domicile-travail

L'intermodalité

Dans ce contexte, l'organisation des mobilités quotidiennes nécessite souvent de combiner plusieurs moyens de déplacement, tels que la marche, le vélo, les transports en commun ou encore la voiture. Cette articulation entre différents modes constitue ce que l'on appelle l'intermodalité, définie comme « l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet ».[20]

Aujourd'hui, l'intermodalité apparaît comme un levier essentiel pour répondre aux exigences du travail domestique de mobilité. Elle permet en effet d'adapter les déplacements aux contraintes temporelles et spatiales du quotidien, en particulier pour les femmes, en offrant la possibilité de choisir le mode de transport le plus approprié à chaque étape du trajet.

Dans cette perspective, la notion de chaîne de déplacement prend tout son sens. Les trajets ne sont plus envisagés comme de simples passages d'un lieu à un autre, mais comme des successions de déplacements répondant à différents besoins du quotidien.

« L'intermodalité vise avant tout à améliorer l'efficacité de chaque mode de déplacement, via la mise en place d'infrastructures et de réglementations qui facilitent leur combinaison. » [21]

Dans une étude menée par le Forum de l'Eurométropole, 30 propositions sont formulées afin d'améliorer l'intermodalité.[22] Parmi celles-ci, figurent la mise en place d'un système de billet unique et de tarifs adaptés à l'ensemble des modes de transport et le développement de services accessibles aux personnes à besoins spécifiques.

L'étude insiste particulièrement sur la nécessité de renforcer et d'optimiser l'offre de transport, en augmentant la fréquence des services, en améliorant la coordination des horaires, en facilitant les correspondances entre les arrêts, ou encore en proposant la gratuité ou des tarifs réduits pour les parkings automobiles et vélos. Enfin, l'augmentation de la capacité d'emport des vélos et des trottinettes à bord des trains est également recommandée dans l'objectif de favoriser une mobilité intermodale plus fluide.

Les gares gagneraient ainsi à s'équiper d'infrastructures et de services variés, dépassant l'échelle du simple quartier pour s'inscrire dans une logique territoriale plus large. Elles apparaissent alors comme des mail-

20. Larousse, s.d

21. Vélo & Territoires, 2021, p.9

22. Forum de l'Eurométropole, 2026

lons essentiels de cette chaîne de déplacements, où se joue la continuité des trajets.

Les espaces d'intermodalité ne se réduisent pas seulement aux gares ferroviaires, mais incluent une diversité d'infrastructures telles que les aires de covoiturage, les vélo stations, les gares routières, les parcs relais ou encore les stations d'autopartage.[23] Ces différents lieux constituent autant de points de connexion permettant la combinaison de plusieurs modes de transport au sein d'un même trajet.

L'intermodalité contribue ainsi au développement de villes plus durables en améliorant le confort des usagers et en réduisant la dépendance à la voiture individuelle. Elle répond à plusieurs enjeux du développement durable : économique, en diminuant les coûts de mobilité, social, en facilitant l'accès aux transports pour tous et environnemental, en proposant des alternatives moins polluantes.[24] (Voir Fig.6)

23. Richer. C, Bentayou. G, Depigny. B, 2017

24. Vélo & Territoires, 2021

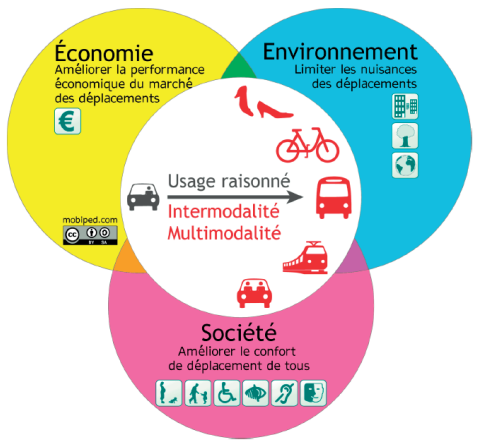


Fig 6. Les bienfaits de l'intermodalité pour le développement durable

Le vélo en marge de l'intermodalité

« Les faibles possibilités de connexion entre le vélo et les autres modes de transport constituent un frein pour le développement du vélo dans les territoires. Elles sont aussi un frein au déploiement d'un système de mobilité complet et inclusif. » [25]

Selon l'enquête par le SPW des parts modales relatives aux déplacements des wallons en 2025, la voiture apparaît encore comme la solution la plus évidente en Wallonie. Le vélo, en revanche, reste beaucoup moins utilisé avec à peine 3 % des déplacements [26] (Voir Fig.7).

Le vélo est beaucoup moins utilisé en Wallonie que dans les autres régions de Belgique, surtout pour les déplacements du quotidien (courses, loisirs, visites...). Il est souvent pensé comme un loisir, une pratique sportive ou un déplacement individuel simple, et non comme un véritable outil structurant des chaînes de mobilité complexes. Selon l'enquête Be-Mob sur l'usage du vélo en Belgique en 2024, la fréquence d'utilisation hebdomadaire pour des motifs autres que les déplacements domicile-travail en Flandre atteint 36 %, à Bruxelles 33 %, tandis que la Wallonie ne représente que 5 % de ces déplacements [27] (Voir Fig.8).

Le vélo demeure aujourd'hui encore insuffisamment reconnu et intégré comme une véritable solution d'intermodalité dans les déplacements du quotidien.

25. Vélo & Territoires, 2021, p.3

26. SPF mobilité, 2025

27. SPF Mobilité et Transport, 2025

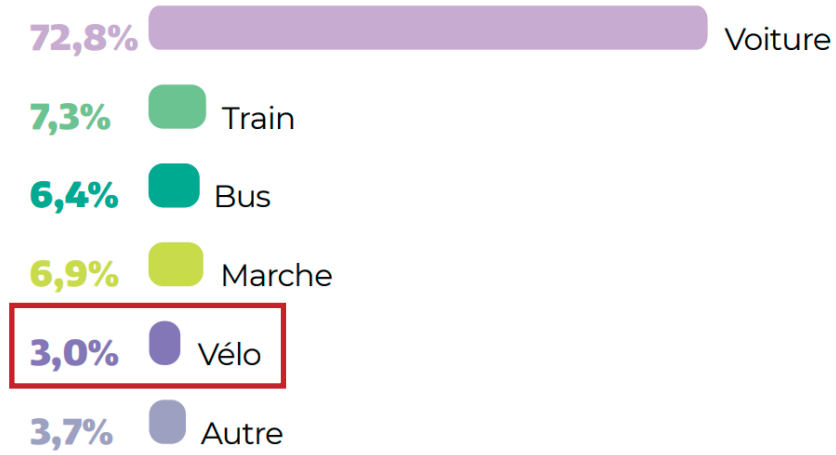


Fig 7. Les parts modales relatives aux déplacements des wallons en 2025 (en p.km)

	Fréquence	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Déplacement pour faire des courses, du shopping, aller chez le médecin, dans une administration,...	Hebdomadaire	36%	5%	33%
	Mensuelle	24%	14%	19%
	(Presque) jamais	40%	81%	48%
Déplacement vers une activité de loisir (cinéma, académie, club de sport, restaurant,...) ou rendre visite à la famille, aux amis	Hebdomadaire	21%	2%	25%
	Mensuelle	25%	8%	23%
	(Presque) jamais	54%	90%	52%
Aller se promener, faire du sport	Hebdomadaire	22%	17%	25%
	Mensuelle	36%	5%	33%
	(Presque) jamais	24%	14%	19%

Fig 8. La fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par région

LE VÉLO, UNE MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Histoire du vélo

Le vélo, abréviation de « vélocipède », signifie un « véhicule à deux roues de même diamètre montées sur cadre, dont l'une, à l'avant, commandée par un guidon, est directrice tandis que l'autre, à l'arrière, entraînée par un système de pédalier actionné par une seule personne, est motrice ».[28]

28. TLFi, s.d

Son histoire débute en 1817, quand l'inventeur allemand, le baron Karl Drais von Sauerbronn, présente « la draisienne », un engin à deux roues permettant de se déplacer à l'aide de ses jambes. En 1839, l'ajout de pédales marquera une avancée majeure et permettra son développement technique, inscrivant ainsi la draisienne améliorée comme l'une des premières bicyclettes. Mais le prix lors de sa commercialisation restera cher et peu accessible. Son usage demeure alors limité à une élite masculine et aisée. Son évolution technique continuera jusqu'à la seconde révolution industrielle (1870-1914), la bicyclette aura évolué pour devenir un moyen de transport plus sûr et abordable. La « bicyclette de sécurité », développée en 1884 (Voir Fig.9), favorisera alors son adoption à un plus grand public et à toutes les classes sociales. Elle passe d'un usage de loisirs à un usage utilitaire dans les déplacements du quotidien.[29]

29. Dusong. C, 2021

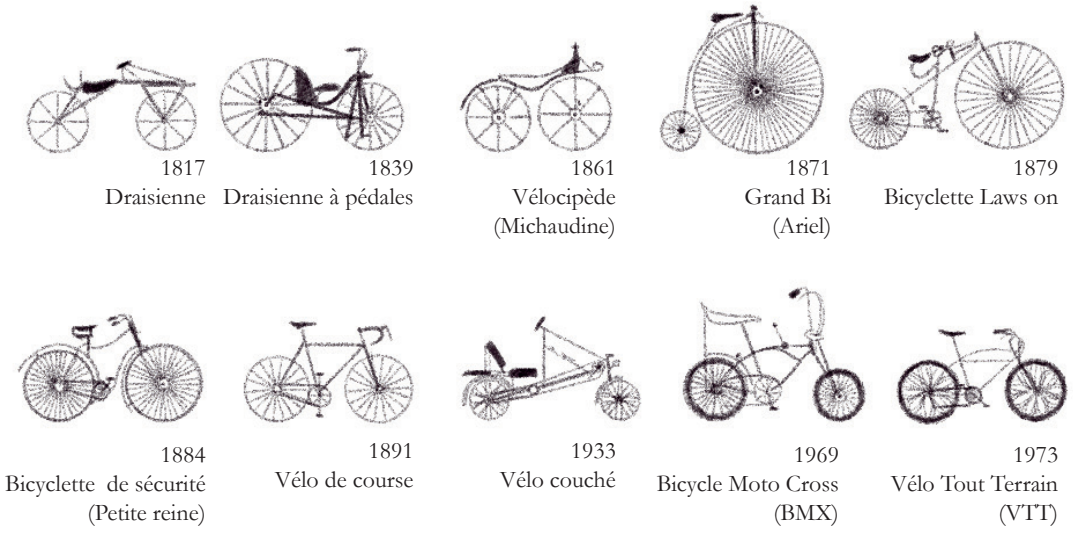


Fig 9. L'évolution de la bicyclette



Fig 10. Illustration du Bloomer Club Cigar: Une satire de l'émancipation féminine au XIXe siècle

La bicyclette jouera également un rôle historique dans l'émancipation des femmes. Dans les années 1860, sa pratique reste très controversée pour les mobilités féminines. Elle est jugée dangereuse pour leur fertilité, et certains craignent qu'elle n'éloigne les femmes de leur devoir conjugal.[30] Dans *L'hygiène du vélocipédiste*, le docteur Tissié ordonne « que la femme abandonne donc le vélocipède au sexe fort ».[31] (Voir Fig.10)

30. ProVelo, 2019

31. Tissié. P, 1888

Malgré ces injonctions, la bicyclette devient un symbole d'émancipation lors de sa démocratisation dans les années 1890. Elle permet aux femmes de se déplacer librement, sans dépendre d'un accompagnement masculin, et d'accéder à des distances innaccessibles auparavant. Les femmes gagnent ainsi le droit de se déplacer où et avec qui elles le souhaitent, alors que pendant bien longtemps leurs présences était principalement limitée à la sphère domestique.

La pratique du vélo contribue aussi à une évolution des normes vestimentaires, et le droit des femmes à porter le pantalon. C'est dans ce contexte qu'apparaît au XIXe siècle le « bloomer », popularisé par Amélia Bloomer. Il s'agit d'une culotte bouffante, offrant une plus grande liberté de mouvement que les jupes, vêtement novateur à l'époque pour les femmes.[32]

32. Jesuisàvélo, 2023

Le XXe siècle est marqué par deux évolutions majeures : l'âge d'or du vélo dans les années 1920, suivi de son déclin progressif face à l'essor de l'automobile dans les années 1950. [33]

Des mouvements critiques à l'égard de la dépendance à la voiture vont se créer à partir des années 1970. Le contexte des crises pétrolières, la montée des préoccupations environnementales, et certains mouvements sociaux participent à relancer l'intérêt pour les modes de déplacements doux. Le vélo réapparaît alors comme une réponse possible aux enjeux économiques, écologiques et sociaux contemporains.

Le vélo apparaît ainsi comme une solution ponctuelle et spontanée face à diverses crises affectant les transports collectifs, telles que les grandes grèves de 1995 ou les attentats de 1995 et 2015. [34] (Voir Fig.11)

Plus récemment, la crise sanitaire liée au COVID-19 en 2020 a également favorisé un regain d'intérêt pour le vélo dans de nombreuses villes.

Cependant, ces événements ne constituent pas en eux-mêmes un bouleversement des pratiques, ils agissent plutôt comme des accélérateurs de dynamiques déjà engagées.



Fig 11. Les crises qui ont boosté le vélo

33. Héran. F, 2012

34. MAMA, 2024



Fig 12. Photographie du mouvement Stop de Kindermoord à Amsterdam dans les années 70

Les Pays-Bas constituent aujourd'hui une référence en matière de culture cyclable et d'aménagements dédiés au vélo. Pourtant, la situation n'a pas toujours été ainsi. Dans les années 1950 et 1960, comme dans de nombreux pays européens, la voiture s'impose progressivement comme le mode de transport dominant. Les villes sont alors largement aménagées pour facilité la circulation automobile, ce qui entraîne une forte diminution de l'usage du vélo.

Cette évolution s'accompagne d'une augmentation importante des accidents de la route. Dans les années 1970, le nombre de victimes, notamment parmi les enfants, suscite une forte réaction de la société civile. Des mouvements citoyens émergent alors pour dénoncer les dangers de la circulation automobile et réclamer des villes plus sûres. Parmi eux, le mouvement « Stop de Kindermoord » (« Stop au meurtre des enfants ») joue un rôle majeur en attirant l'attention sur les conséquences de la domination de la voiture dans l'espace public. (Voir Fig.12)

Parallèlement, les crises pétrolières des années 1970 renforcent la nécessité de repenser les modes de déplacement et de réduire la dépendance aux énergies fossiles. Dans ce contexte, les autorités publiques commencent progressivement à soutenir le développement du vélo en mettant en place des politiques favorables : création de pistes cyclables sécurisées, limitation de la circulation automobile dans certains quartiers et aménagement d'un réseau cyclable continu à l'échelle des villes.

Comme le montre le documentaire Together We Cycle, ce changement ne résulte pas uniquement d'une décision politique, mais d'un long processus associant mobilisations citoyennes, expérimentations urbaines et transformations culturelles.[35]

35. Hulster. G, 2020

Pourquoi promouvoir le vélo ?

Le vélo est un mode de mobilité active. Une définition du site ProVelo définit ainsi la mobilité comme « toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle inclut des modes eux-mêmes dits « actifs », principalement la marche et le vélo mais peut aussi s'appliquer au patin à roulettes ou la trottinette ».[36]

36. ProVelo, s.d

Les avantages du vélo par rapport à la voiture [37]

37. Heyme, 2024

Le vélo apparaît comme une alternative à la voiture particulièrement pertinente au regard des enjeux du développement durable.

Avantage économique :
Contrairement à la voiture, dont les coûts d'achat, de carburant, d'assurance et d'entretien sont élevés, le vélo constitue un mode de transport peu coûteux, tant pour les usagers que pour les collectivités.

Avantage écologique :
À l'inverse de la voiture, le vélo ne génère pas d'émissions de gaz à effet de serre lors de son utilisation. Il contribue ainsi à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores, tout en nécessitant beaucoup moins d'espace et de ressources pour son infrastructure.

Avantage social :
Là où la voiture peut constituer un facteur d'exclusion, le vélo favorise une mobilité inclusive économique, mais aussi sociale. Il est accessible à un large public, améliore la santé grâce à l'activité physique et participe à une réappropriation plus conviviale de l'espace public. Il permet également de réduire certaines inégalités d'accès à la mobilité, notamment pour les jeunes ou les personnes sans voiture.

« En Wallonie, 75 % des personnes ne possédant pas le permis B sont des femmes.» [38]

38. Iweps, 2017

Les freins à l'usage du vélo

Stein Van Oosteren définit dans son ouvrage *« Pourquoi pas le vélo ? »* cinq principaux critères qui freinent la promotion du vélo en milieu urbain [39] :

39. Van Oosteren. S, 2021, p.157-160

Le premier est la peur, particulièrement celle des voitures, qui découle d'un sentiment d'insécurité. À cela s'ajoute par ailleurs la peur de l'inconnu.

Le deuxième frein est lié à la notion de perte. Comme il l'exprime : « L'homme évite le changement, car il ne voit que ce qu'il perd et non pas ce qu'il gagne ». Ainsi, les débats portent souvent sur la suppression de places de stationnement, tandis que les bénéfices potentiels, comme l'attractivité sociale et économique, sont peu mis en avant.

Les préjugés constituent un troisième obstacle. De nombreuses idées reçues persistent (le vélo serait dangereux, fatigant, ou peu adapté au transport de charges ou d'enfants). Or, même lorsque ces croyances sont déconstruites, cela ne suffit pas toujours à modifier les comportements. L'exposition joue alors un rôle clé : plus la pratique du vélo est visible, plus elle apparaît comme accessible et positive.

Le quatrième frein est celui de la pensée dominante. Introduire un mode de transport alternatif comme le vélo reste difficile dans des villes historiquement conçues pour la voiture. L'organisation de l'espace public reflète encore largement cette logique du « tout-voiture ».

Enfin, la passivité constitue un dernier facteur : les individus ont tendance à ne pas prendre d'initiative pour changer leurs habitudes de mobilité.

Cependant, ces éléments ne sont pas les seuls obstacles.

Selon l'enquête BeMob sur l'usage du vélo en Belgique en 2024, les principaux désavantages perçus sont spatiaux et infrastructurels. Parmi les freins identifiés, l'insécurité liée au trafic motorisé, et la peur d'un accident qu'elle engendre, est la plus citée (51 %). Viennent ensuite la crainte du vol, liée au manque de stationnements sécurisés (38 %), l'insuffisance ou le mauvais état des infrastructures cyclables (36 %), ainsi que le manque d'équipements adaptés tels que des vestiaires ou des douches (30 %).[40]

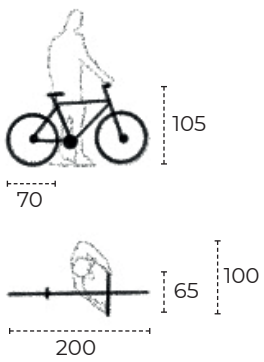
40. SPF Mobilité et Transport, 2025

Ces résultats suggèrent que les obstacles à la pratique du vélo ne relèvent pas uniquement de choix individuels, mais dépendent largement de l'environnement aménagé. Dès lors, le développement d'infrastructures sécurisées, continues et de qualité, ainsi que la mise à disposition d'équipements adaptés, apparaissent comme des leviers essentiels pour promouvoir l'usage du vélo et lever les freins identifiés.

Pour quelle mobilité promouvoir le vélo ?

Les mobilités polyvalentes

Vélo de ville



Le vélo de ville se distingue par son grand confort et sa position de conduite relevée, offrant une bonne visibilité et une conduite stable. Il est toutefois souvent plus lourd et mieux adapté aux trajets sur terrain plat.

Coût moyen : 200-500 €

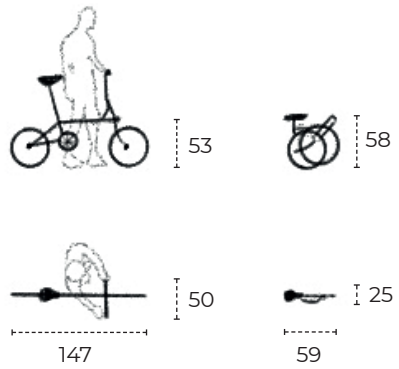
Poids : Environ 20 kg

Siège enfant : Compatible

Assistance électrique : Possible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo pliant



Il est particulièrement adapté aux personnes disposant de peu d'espace de rangement. Compact et facile à transporter, il est idéal pour l'intermodalité.

Coût moyen : 200-3000 €

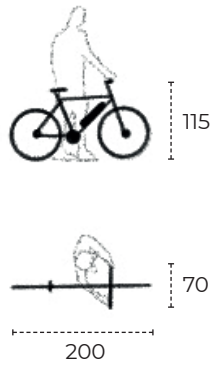
Poids : Environ 12 kg

Siège enfant : Possible mais plus rare selon les modèles

Assistance électrique : Possible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Speed Pedelec



Il est une version plus rapide du vélo à assistance électrique. Il permet des déplacements plus rapides sur de longues distances, mais est soumis à une réglementation plus stricte qu'un VAE classique.

Coût moyen : 3000-8000 €

Poids : Environ 28 kg

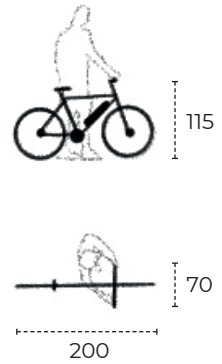
Vitesse maximale : 45 km/h

Siège enfant : Possible mais plus rare selon les modèles

Assistance électrique : Oui

Equipement nécessaire : Plaque d'immatriculation, casque obligatoire et recharge de la batterie

Vélo à assistance électrique (VAE)



Il élargit considérablement les usages du vélo. Grâce à la réduction de l'effort physique, il permet de parcourir de plus longues distances, de franchir des reliefs exigeants et de rendre la pratique accessible au quotidien à un public beaucoup plus large.

Coût moyen : 1000-4000 €

Poids : Environ 24 kg

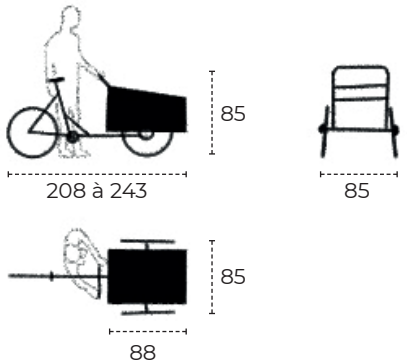
Vitesse maximale : 25 km/h

Siège enfant : Compatible

Assistance électrique : Oui

Equipement nécessaire : Recharge de la batterie

Vélo cargo tri porteur



Il constitue une alternative crédible à la voiture pour le transport de charges volumineuses ou de plusieurs passagers. Conçu avec un espace de chargement intégré, il permet de transporter des enfants, des courses ou du matériel professionnel, tout en restant adapté à un usage quotidien.

Coût moyen : 500-5000 €

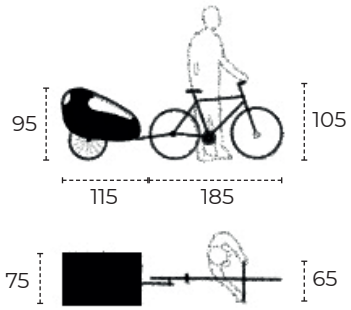
Poids : Environ 25 à 40 kg

Siège enfant : Compatible et souvent intégré avec un coffre

Assistance électrique : Oui, très fréquente

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo à remorque



Il permet de répondre à des besoins de transport de charges ou d'enfants grâce à un module tracté. Cette configuration dissocie l'espace de transport du vélo lui-même, offrant une grande modularité selon les usages et la possibilité de retirer la remorque lorsque nécessaire.

Coût : 150-1500 €

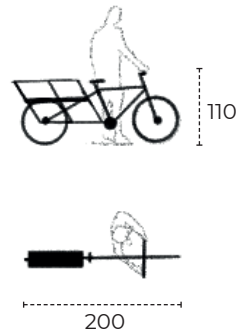
Poids : Environ 30 kg

Siège enfant : Possible via la remorque

Assistance électrique : Possible

Équipement nécessaire : Attache/remorque adaptée

Longtail



Grâce à son cadre allongé à l'arrière, il permet de transporter des charges importantes ou plusieurs passagers, notamment des enfants. Plus compact qu'un bi porteur ou un triporteur, il conserve une bonne maniabilité et des sensations proches d'un vélo classique, facilitant son usage au quotidien.

Coût : 2000-4500 €

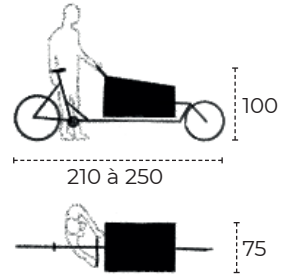
Poids : Environ 30 kg

Siège enfant : Oui, jusqu'à 2-3 enfants

Assistance électrique : Souvent recommandé

Équipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo cargo bi porteur



Grâce à sa caisse située à l'avant, il permet de transporter des charges volumineuses ou plusieurs enfants. Plus stable à l'arrêt que le longtail, il offre une bonne capacité de chargement, mais reste plus encombrant et demande un temps d'adaptation pour la prise en main.

Coût : 3500-6500 €

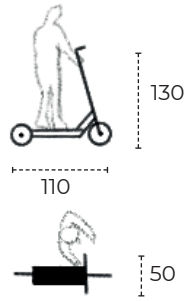
Poids : Environ 55 kg

Siège enfant : Oui, jusqu'à 2-4 enfants

Assistance électrique : Souvent recommandé

Équipement nécessaire : Aucun spécifique

Trottinette électrique



La trottinette électrique constitue un mode de déplacement léger, compact et relativement accessible. Pliable, elle favorise fortement l'intermodalité et peut être stockée à l'intérieur, limitant ainsi les risques de vol.

Cependant, son usage reste dépendant de la qualité du revêtement en raison de ses petites roues, ce qui augmente les risques de chute. Sa vitesse, parfois élevée, peut également poser des enjeux de sécurité et de cohabitation avec les autres usagers.

Coût : 200- 600 €

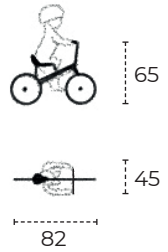
Poids : Environ 15 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Oui, souvent

Équipement nécessaire : Aucun spécifique

Draisienne



Elle est sans pédales destinées aux jeunes enfants, permettant d'apprendre l'équilibre et la coordination avant le passage au vélo classique.

Coût moyen : 30-200 €

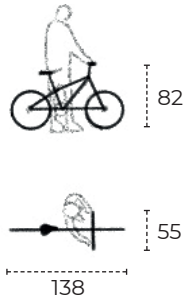
Poids : Environ 3 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Non

Equipement nécessaire : Casque recommandé

Vélo enfant



Le vélo enfant est un vélo adapté à la morphologie et aux capacités des jeunes cyclistes. Il existe en plusieurs tailles selon l'âge et la taille de l'enfant, et permet d'apprendre progressivement à maîtriser le vélo en toute sécurité.

Coût moyen : 80-400 €

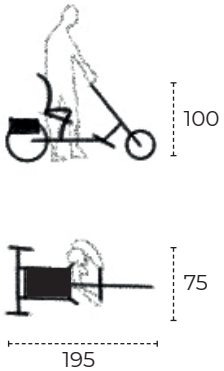
Poids : Environ 10 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Non

Equipement nécessaire : Casque recommandé

Tricycle



Il a trois roues et est conçu pour offrir une grande stabilité. Il est particulièrement adapté aux personnes qui ont besoin d'un meilleur équilibre ou qui souhaitent un apprentissage progressif du déplacement à vélo.

Coût moyen : 50-300 €

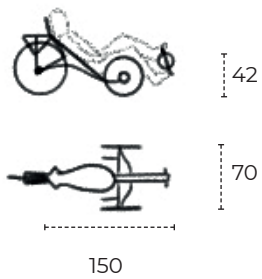
Poids : Environ 10 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Possible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo couché



Il offre une position allongée qui améliore le confort et l'aérodynamisme. Il procure une large vision de l'environnement, mais reste moins pratique dans le trafic urbain en raison de sa faible hauteur et de sa maniabilité plus spécifique.

Coût moyen : 500-1500 €

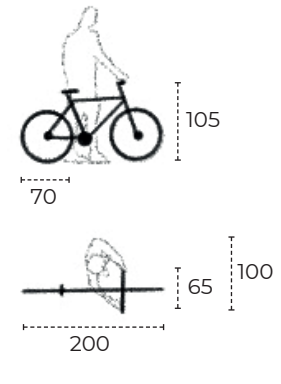
Poids : Environ 15 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Possible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo tout chemin (VTC)



Il est polyvalent, adapté aussi bien aux routes qu'aux chemins. Conçu pour la randonnée et les trajets du quotidien, il est souvent équipé d'éléments pratiques comme un porte-bagages et des garde-boue. Sa position de conduite, intermédiaire entre confort et sportivité, le rend agréable sur de moyennes distances.

Coût moyen : 100-500 €

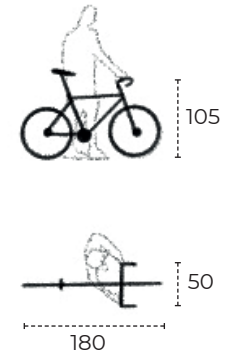
Poids : Environ 15 kg

Siège enfant : Compatible

Assistance électrique : Possible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Vélo de course (ou vélo de route)



Il est conçu pour la performance et la vitesse sur route. Léger et dynamique, il est équipé de pneus fins et d'un cintre courbé qui favorise une position aérodynamique penchée. Il est idéal pour rouler rapidement sur asphalte et réaliser de longues distances sportives.

Coût moyen : 300-1000 €

Poids : Environ 8 kg

Siège enfant : Non

Assistance électrique : Compatible

Equipement nécessaire : Aucun spécifique

Comment promouvoir le vélo ?

Le système vélo [41]

Le vélo ne peut constituer une alternative crédible à la voiture que s'il s'inscrit dans un système cohérent et complet.

Selon Frédéric Héran, c'est ce que l'on appelle le système vélo, il désigne « l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ».

Dans cette perspective, la seule mise en place d'infrastructures cyclables ne suffit pas à encourager durablement la pratique du vélo. Celle-ci repose sur une approche globale et intégrée (Voir Fig. 13).

Le système vélo comprend tout d'abord des infrastructures sécurisées, reposant sur un réseau continu de pistes cyclables, des aménagements visant à apaiser la circulation et une signalisation claire et adaptée. À cela s'ajoutent des solutions de stationnement sécurisé, tant au domicile que sur les lieux de travail, dans les gares ou dans l'espace public.

Il intègre également une offre de services diversifiée, incluant des ateliers de réparation ainsi que des systèmes de vélos en libre-service ou de location. Par ailleurs, la formation et la sensibilisation jouent un rôle central, à travers l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge et le développement de vélo-écoles destinées aux adultes.

Enfin, un cadre réglementaire adapté, comprenant par exemple les sas vélo ou le cédez-le-passage cycliste, contribue à améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements.

Ainsi, le système vélo s'inscrit dans un système de transport plus large et fonctionne de manière systémique avec les autres modes, notamment dans une logique d'intermodalité.

Comme le souligne Frédéric Héran, « en milieu urbain, le système vélo peut constituer, avec la marche, les transports publics et le covoiturage, un système de transport écologique capable de concurrencer le système automobile ». Il apparaît d'ailleurs que l'intermodalité entre le vélo et les transports publics est souvent plus rapide que l'usage de la voiture.

41. Héran. F, 2018

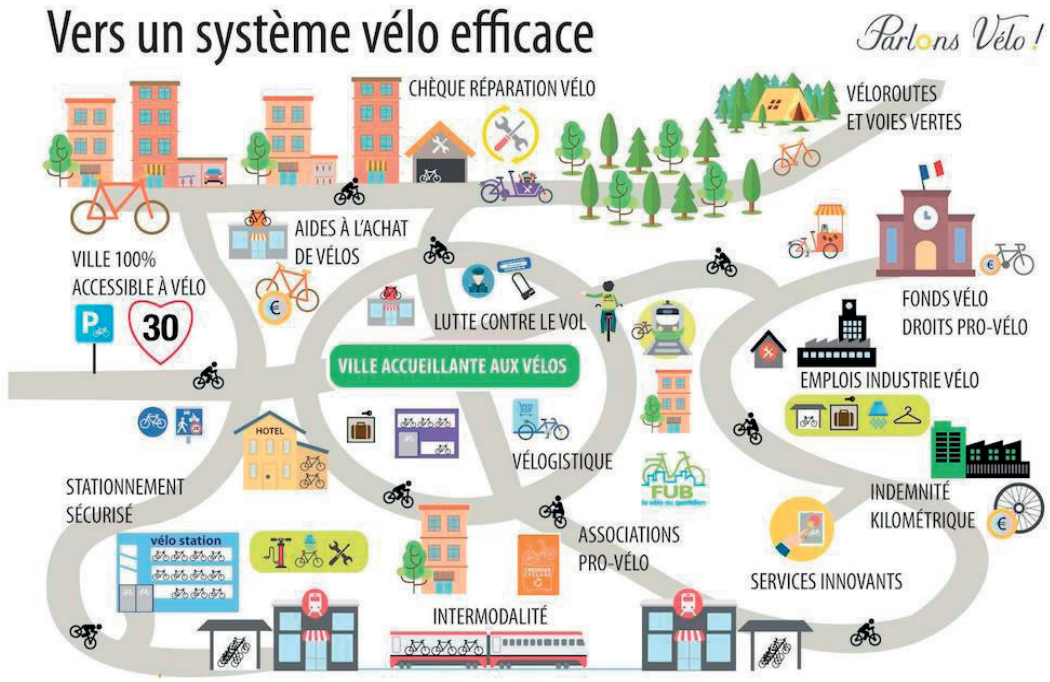


Fig 13. Le système vélo et son champ d'action sur le territoire



Fig 14. Le groupe de vélo-bus vers l'école Saint-André à Ramegnies-Chin

Fig 15. Les cours de vélo-écoles à la Fabrique du Sud encadré par l'association Passer'Elles



Les pratiques collectives du vélo

En Wallonie, le brevet du cycliste est organisé dans les écoles pour les enfants âgés de 10 à 12 ans, généralement en 5e et 6e primaire. Il a pour objectif de leur transmettre les compétences nécessaires pour circuler à vélo en toute sécurité. Cette formation comprend à la fois des apprentissages théoriques, tels que le code de la route et des mises en situation pratiques en conditions réelles de circulation. À l'issue du parcours, un brevet est délivré aux élèves. La formation est assurée notamment par Pro Velo. Toutefois, cet apprentissage ne peut être pleinement efficace que s'il est prolongé, que ce soit dans le cadre familial ou scolaire.[42]

42. SPW, s.d

Les initiatives comme les vélo-bus permettent de renforcer ces compétences. Il consiste en un groupe d'enfants se rendant à l'école à vélo, encadré par des adultes formés. Les trajets sont organisés selon des itinéraires définis, reliant un point de départ à l'école, puis effectués en sens inverse en fin de journée. Il favorise l'autonomie des enfants, en réduisant la dépendance à l'accompagnement parental, tout en consolidant les acquis du brevet du cycliste. Par ailleurs, il contribue à apaiser les abords des écoles en diminuant le trafic automobile, dans une logique de mobilité plus durable et écologique.[43]

43. SPW, s.d

L'apprentissage du vélo ne concerne cependant pas uniquement les enfants. Les vélo-écoles pour adultes répondent à un besoin réel, notamment chez les femmes, qui sont surreprésentées parmi les personnes ne sachant pas faire du vélo (95% des participantes de Via Velo en 2019 [44]). Ces structures permettent aussi bien de réapprendre à faire du vélo après une longue interruption que d'acquérir les bases ou de gagner en confiance en milieu urbain.

44. ProVelo, 2020, p.11

Parmi ces initiatives, l'association Passer'elles, créée en 2010 à Lille, propose une approche globale mêlant activité physique et inclusion sociale. Son action repose sur quatre piliers : la promotion de la santé par le sport (bien-être et acceptation de soi), le renforcement du lien social (via des événements collectifs), une démarche inclusive (avec des cours en non-mixité), et une logique de mobilité de proximité (les activités étant proposées dans différents quartiers de la métropole lilloise). Depuis 2017, l'association développe des vélo-écoles visant à rendre la pratique du vélo accessible à toutes, en particulier aux femmes, afin de favoriser leur autonomie et de lutter contre la sédentarité.

45. Passer'elles, s.d

« Quand j'ai réussi à pédaler toute seule, j'ai crié un grand 'Waouh'. Ma famille est arrivée en Belgique dans les années septante. Rouler à vélo, ça ne se faisait pas, pour les femmes. Mais moi, depuis que je roule, je me sens libérée, comme 'remise à niveau'. Je l'ai montré à mon fils, qui avait des étincelles de fierté dans les yeux. Maintenant je roule avec lui dans Bruxelles. » [39]

Amal

L'apprentissage se déroule en plusieurs étapes, débutant dans un espace sécurisé, puis se poursuivant en conditions réelles de circulation, jusqu'à l'obtention d'un brevet. Chaque cycle de formation se conclut par un voyage à vélo, conçu comme un moment d'émancipation et de valorisation des compétences acquises, participant ainsi au renforcement de l'empowerment des participantes. [45]

LE VÉLO, UN MOYEN D'ÉMANCIPATION DES FEMMES

La pratique des femmes à vélo [46]

« En 2019, 63,9 % des cyclistes étaient des hommes contre seulement 36,1 % de femmes» [47]

Selon une enquête menée par Copenhagenize France auprès de 950 femmes dans la métropole lilloise, l'usage du vélo au quotidien reste marqué par des freins spécifiques liés à la manière dont l'espace public est conçu et perçu. Cette étude met en évidence que les infrastructures et l'organisation des mobilités reposent encore largement sur un modèle linéaire, historiquement associé à des déplacements domicile-travail typiquement masculins.

En appliquant cette lecture à la pratique du vélo, plusieurs obstacles apparaissent clairement. Tout d'abord, les discontinuités dans les infrastructures cyclables constituent un frein majeur. Un itinéraire interrompu oblige à descendre du vélo, contourner des obstacles ou porter son vélo, ce qui complique fortement les déplacements, en particulier lorsqu'ils impliquent des enfants ou des charges. Ces contraintes matérielles s'ajoutent à une perception différenciée des aménagements : les femmes expriment une préférence marquée pour des infrastructures lisibles, entretenues et sécurisées.

Ensuite, la question du sentiment de sécurité joue un rôle central. Les espaces peu visibles ou mal éclairés (passages souterrains, zones isolées, parkings) renforcent fortement les réticences. L'étude montre que la peur ne se limite pas aux accidents : elle inclut également une dimension sociale. Ainsi, 23 % des femmes déclarent craindre des interactions négatives avec d'autres usagers, telles que le harcèlement ou les comportements agressifs. Ce sentiment d'insécurité influence directement le choix des itinéraires, voire le renoncement à certains déplacements.

Par ailleurs, l'absence d'espaces de pause ou d'aménagements intermédiaires complique la gestion des chaînes de déplacements. Contrairement à un trajet simple et direct, les mobilités quotidiennes nécessitent souvent des arrêts, des ajustements ou des temps de transition, qui sont peu pris en compte dans la conception actuelle des infrastructures cyclables.

Enfin, certaines craintes plus ponctuelles participent aussi à freiner l'usage du vélo. La peur de la panne mécanique, bien que moins fréquente, reste significative : 44 % des femmes déclarent anticiper ce risque lors de trajets longs, notamment lorsqu'elles s'éloignent de leur environnement familier. Cette appréhension renforce le sentiment d'insécurité globale et limite la projection vers des déplacements plus longs ou moins habituels.

46. Copenhagenize France, 2020

47. Provelo, 2020, p.3

L'intermodalité constitue un autre enjeu important. L'articulation entre vélo, train et transports en commun reste généralement insuffisante : accès complexes aux gares, escaliers sans goulotte, stationnement peu sécurisé ou manque d'informations sur les dispositifs existants freinent la combinaison des modes.

Une enquête qualitative, menée par IWEPS, Tous à Pied, Pro Velo et HEC Liège Consulting, souligne également un manque de mobilier urbain de proximité : bancs, espaces de repos, toilettes publiques utiles aux personnes âgées, femmes enceintes ou accompagnant des enfants.[48]

Ainsi, les freins à la pratique du vélo ne proviennent pas uniquement des infrastructures ou de la présence de pistes cyclables. Ils résultent d'une combinaison de facteurs. Si ces obstacles peuvent toucher l'ensemble des usagers, ils pèsent plus fortement sur les femmes, encore majoritairement en charge du travail domestique de mobilité : des accompagnements et des déplacements liés à la vie quotidienne. À cela s'ajoute un rapport souvent plus contraint à l'espace public, où le sentiment de légitimité et de sécurité reste inégalement partagé.

Le vélo peut donc être un puissant outil d'émancipation, à condition que la ville soit pensée pour la diversité réelle des usages, et non pour un usage standardisé.

48. Boembeke. V, 2024

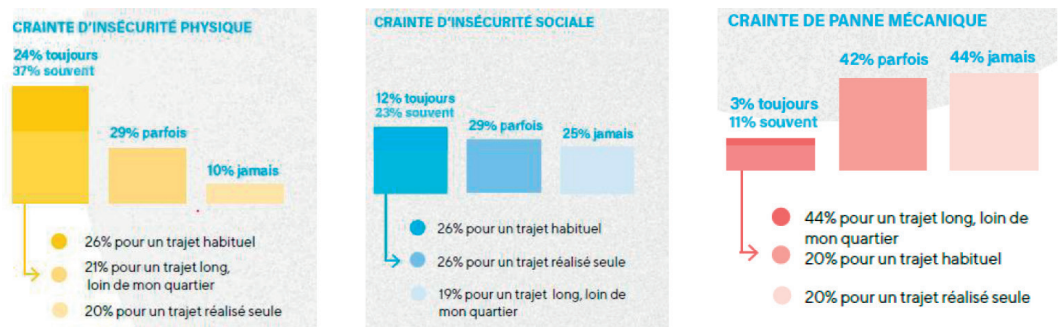


Fig 16. Les différentes craintes recensés lors de l'enquête

Le vélo comme outil d'émancipation

En Belgique, les femmes représentent une part moindre dans la pratique du vélo contrairement aux hommes. Cette tendance est si répandue qu'elle porte un nom : le « cycling gender gap », qui désigne l'écart de pratique du vélo entre les femmes et les hommes[49]. Ce déséquilibre soulève une question importante : comment expliquer une telle différence alors que le vélo a historiquement participé à l'émancipation des femmes ?

Malgré l'intégration progressive des études de genre dans les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, la ville continue largement d'être pensée par et pour les hommes[50]. Cette organisation spatiale favorise leur présence et leur mobilité dans l'espace public, tandis qu'elle tend historiquement à cantonner les femmes à la sphère domestique.

« Les femmes ne font que passer dans l'espace public, ou qu'elles n'y sont présentes qu'avec un but précis (surveiller de jeunes enfants, accompagner des personnes âgées ou malades, faire des courses…) »[51]

Comme le souligne le collectif Les Déchaînées, collectif bruxellois féministe, l'espace public reste particulièrement accessible à ceux qui traversent la ville sans crainte et sans stratégie d'évitement. Et pour cette lutte, le collectif a choisi de passer par le vélo comme outil d'émancipation et de lutte pour revendiquer le droit à la ville pour les femmes.[52]

Le vélo n'échappe pas à ces logiques d'inégalités. Aujourd'hui encore, les infrastructures et les équipements de mobilité sont souvent conçus selon un modèle standardisé correspondant à un usager masculin, en bonne santé et sans contraintes particulières. Comme le rappelle Rose Saint-Pierre, « tout est mesuré pour un utilisateur mâle en santé ».[53]

Pourtant, lorsque les conditions sont réunies, le vélo peut redevenir un véritable outil d'émancipation. Il offre d'abord un plaisir de déplacement, souvent absent des mobilités contraintes. Il constitue aussi un temps de décompression, un moment pour soi où « on se vide la tête ». Il permet une immersion directe dans l'environnement, une attention plus fine à la ville et à ses ambiances, ainsi qu'une plus grande opportunité d'interactions sociales. Rouler à vélo, c'est également reprendre possession de l'espace public, occuper la rue autrement que comme simple passante. À cela s'ajoutent des bénéfices concrets : économie financière, souplesse quotidienne, et surtout maîtrise du temps, particulièrement précieuse dans le cadre du travail domestique de mobilité, où chaque minute compte entre école, courses, activités et obligations familiales.[54]

« Le vélo est un moyen d'émancipation s'il donne le sentiment à ceux qui l'utilisent qu'il donne de la liberté. » [55]

49. Gaudron-Arlon. L, 2022

50. Raibaud. Y, 2015

51. Hancock. C, 2018, p.12

52. Provelo, 2021

53. Saint-Pierre. R, 2019

54. Boembeke. V, et al, 2024

55. Hernja. G, 2023



Fig 17. Affiche des ateliers mécaniques proposés par le collectif Les Déchaînées de Bruxelles



Fig 18. L'émancipation retranscrite par le film «Women Don't Cycle» de Manon Brulard

LA MOBILITÉ, UN OUTIL DU CARE DANS L'ESPACE PUBLIC

Le care et l'architecture

Le care peut être compris à la fois comme une éthique et comme un travail. Il renvoie à un ensemble de pratiques, de valeurs et d'attitudes centrées sur l'attention portée au bien-être des individus, des autres et de leur environnement. La philosophe Joan Tronto définit le care comme « une activité qui comprend tout ce que nous faisons pour maintenir, préserver et réparer notre monde afin que nous puissions y vivre aussi bien que possible ».[56]

Elle distingue cinq dimensions du care [57] :

La première, caring about (« faire attention à »), consiste à reconnaître les besoins des autres. Dans le projet architectural, cela implique d'observer les usages, les habitants et les lieux afin d'identifier les besoins réels.

La seconde, caring for (« prendre soin de »), renvoie à la responsabilité d'y répondre. Cela concerne les choix de conception, de matériaux ou encore l'attention portée aux impacts du projet sur son environnement.

La troisième dimension, care giving (« donner »), correspond à l'action concrète de soin. Elle peut se traduire dans la construction par l'attention portée aux conditions de chantier, aux matériaux ou à l'impact environnemental du projet.

La quatrième, care receiving (« recevoir »), consiste à évaluer la manière dont ces actions répondent réellement aux besoins. Elle implique de considérer l'évolution des usages dans le temps et d'imaginer des espaces capables de s'adapter aux transformations de la société.

Enfin, caring with (« faire avec ») introduit une dimension collective et politique : le care crée des relations de réciprocité et renforce le sentiment d'appartenance à une communauté.

56. Tronto. J, 2009

57. Montanari. A, 2024

58. Madec. P, 2018

59. Guide Bâtiment durable, 2018

Appliquée à l'architecture et à l'aménagement des villes, cette approche invite à repenser les espaces de vie en tenant compte des vulnérabilités humaines et environnementales.

Les crises récentes, notamment sanitaires, ont révélé l'importance des liens sociaux et des conditions de vie quotidiennes. Dans ce contexte, le care propose une nouvelle manière de concevoir la ville, attentive aux usages, aux relations entre les individus et à leur environnement.

L'architecte Philippe Madec rejoint ces préoccupations lorsqu'il définit l'architecture comme « une installation de la vie par une matière disposée avec bienveillance ». Cette vision souligne que l'architecture ne se limite pas à construire des bâtiments, mais consiste à organiser les ressources et les espaces de manière attentive au vivant. [58]

La démarche participative en architecture s'inscrit pleinement dans une logique du care. Associer les habitants d'un quartier à la conception d'un projet, et dans certains cas à sa réalisation à travers un chantier participatif, permet de les inclure concrètement dans le processus de transformation de leur cadre de vie. Cette implication favorise l'appropriation du projet et le sentiment d'appartenance. Pour les concepteurs, elle constitue également un moyen d'acquérir une compréhension plus fine du contexte local, des usages existants et des attentes des habitants. [59]

Comment une ville est-elle réorganisée pour les femmes ? [60]

À Bogotá en Colombie, 1,2 million de femmes souffrent de “pauvreté de temps”, car 30 % de la population des femmes consacrent leurs journées au travail domestique non rémunéré soit 7 h au quotidien.

Pour répondre à cela, la ville a créé un système de care, basé sur trois principes : reconnaître, redistribuer et réduire le travail du care.

Cela se traduit par des Care Blocks : des zones accessibles à pied sous la théorie de la ville du quart d’heure où l’on regroupe les fonctions. Ceux-ci comprennent des salles de classe où les femmes peuvent terminer leurs études secondaires et participer à des ateliers éducatifs, de grandes salles pour des cours de danse et de yoga, des espaces extérieurs où les aidants peuvent apprendre à faire du vélo, des aires de jeux spécialisées pour la garde d’enfants, ainsi que des cuisines où les hommes et les familles peuvent apprendre à cuisiner et à acquérir d’autres compétences liées aux tâches domestiques. Ces espaces regroupés sont les Anchor Buildings. (Voir Fig.19)

L’objectif est simple : permettre aux femmes de faire garder leurs proches tout en se formant ou en travaillant.

Actuellement, Bogotá dispose de 23 Care Blocks, avec pour objectifs d’en avoir 31 d’ici à 2027.

Les Care Buses font partie du système de care de Bogotá, mais ils répondent à un problème spécifique : les zones où il n’y a pas encore de Care Blocks. Ces Care Buses sont des services mobiles qui amènent le care directement aux habitantes. Il y a des ordinateurs, bureaux et internet dans le bus et des tentes pour que les enfants puissent jouer à l’extérieur.[61] Ce projet est intéressant, car il ne crée pas seulement des équipements : il propose de repenser la ville à partir du care et de la vie quotidienne des femmes.

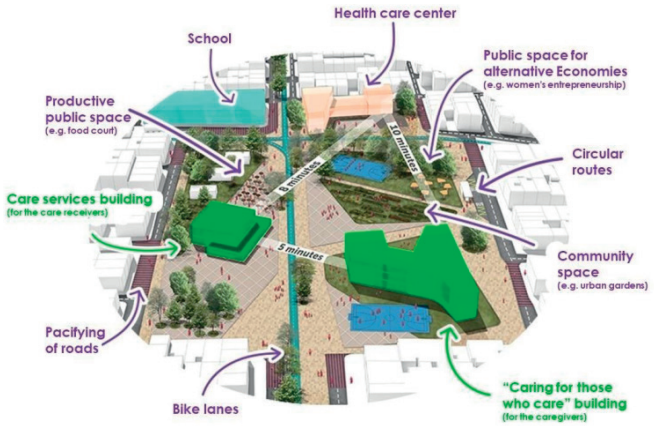


Fig 19. Le système du care de Bogotá

60. Sistema distrital de cuidado, 2022

61. Cardona. E, 2024

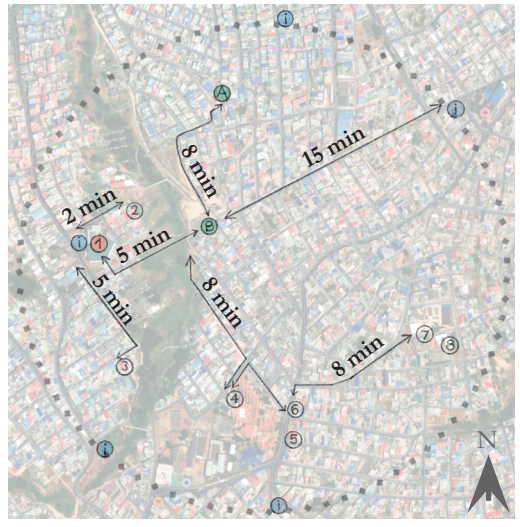


Fig 20. La proximité des équipements de care



Fig 21. Le SuperCADE du quartier Ciudad Bolivar

1 SuperCADE Manitas
2-3 Jardin d’enfant
4 Centre pour les personnes en situation de handicap
5-6 École publique
7 Garderie
8 École publique
A-B parc public
i Totem d’information

62. UN Women Europe and Central Asia, 2024

Le quartier de Ciudad Bolivar, situé au sud de Bogotá, est composé de maisons majoritairement autoconstruites. Un téléphérique (3,3 km) relie le haut de la montagne au centre-ville en 16 minutes au lieu de 2 h à pied, facilitant les déplacements, notamment pour les femmes.[62]

Initialement prévu comme bâtiment administratif, le SuperCADE a été transformé avec un toit aménagé (yoga, danse, vélo…) et des équipements pour encourager l’autonomie des femmes. Au programme, on retrouve une buanderie commune, espace pour enfants, activités (informatique, vélo, natation), soutien psychologique, et formations aussi pour les hommes (Voir Fig.21). Il s’agit donc d’un bâtiment hybride (transport, administration, espace public) de 3500 m².

Le programme s’appuie aussi sur des équipements de proximité à moins de 15 min. Concrétement, le SuperCADE Manitas fonctionne avec d’autres équipements tels que des garderies, des écoles, centre pour personnes en situation de handicap et parcs (Voir Fig.20).

Chaque quartier du care a été conçu pour assurer une proximité, flexibilité et simultanéité de ces services.

L'espace public comme support des mobilités quotidiennes

Le principe STOP a été créé en 2001 par Carl Decaluwé pour critiquer la politique de mobilité de Steve Stevaert. Cet acronyme vient de la région flamande de la Belgique.[63]

S = stappers (piétons)
T = trappers (cyclistes)
O = openbaar vervoer (transports publics : train, bus, métro, tram…)
P = privé vervoer (transports privés : voiture…)

Ce principe consiste à classer les modes de transport selon l'ordre S.T.O.P. Il ne met plus la voiture au centre, mais donne la priorité aux autres modes de déplacement dans l'espace public.

Plusieurs villes du nord, comme Gand et Bruxelles, ont déjà commencé à appliquer ce principe dans leurs politiques d'aménagement.

Pour le mettre en œuvre, Perspective Brussels a proposé en 2019 dix recommandations pour aménager les rues [64] :

1. La rue partagée : tous les usagers utilisent le même espace, sans trottoirs séparés, grâce à un revêtement adapté (Voir Fig.22)

2. Réduire l'importance de la chaussée : une rue plus étroite et des matériaux comme des pavés permettent de ralentir les voitures.

3. Ralentir la circulation : une vitesse réduite rend la rue plus agréable, notamment près des écoles, où l'espace peut être réorganisé.

4. Raccourcir les passages piétons : élargir les trottoirs et limiter le stationnement près des passages facilite la traversée.

5. Assurer l'accessibilité pour tous aux carrefours et trottoirs.

6. Créer des trottoirs traversants pour donner la priorité aux piétons.

7. Aménager des trottoirs plats pour plus de confort.

8. Utiliser les arbres comme repères dans l'espace public.

9. Ajouter de la végétation dans chaque rue.

10. Limiter l'asphalte au profit de matériaux plus agréables.

63. Tousàpied, 2020

64. PerspectiveBrussels, 2019

La « rue scolaire » est aussi une mesure en développement : à certaines heures, la circulation automobile est limitée pour favoriser les déplacements doux et sécuriser l'accès aux écoles, notamment à vélo.

Enfin, l'aménagement de l'espace public peut améliorer la place des femmes en créant des lieux conviviaux, sûrs et agréables. Cela passe par une meilleure visibilité (noms de rues, monuments), des espaces inclusifs (parcs, lieux de rencontre plutôt que seulement des terrains de sport), un bon éclairage, ainsi que par l'implication des femmes dans la conception des espaces publics[65].

65. Vranken. A, 2023



Fig 22. La rue partagée

Les leviers spatiaux en architecture par la perspective du genre

L'intégration d'une perspective de genre dans l'analyse des mobilités permet de mettre en évidence plusieurs leviers spatiaux essentiels à une pratique du vélo plus inclusive. Elle invite d'abord à renforcer la visibilité des espaces, à travers des aménagements ouverts, traversants et bien éclairés, favorisant à la fois la capacité de voir et d'être vue, élément central du sentiment de sécurité.

Elle souligne également l'importance des espaces de transition, entendus comme des lieux intermédiaires offrant des possibilités de pause, de protection et de respiration le long des parcours cyclables. Ces espaces accompagnent des mobilités souvent fragmentées et nécessitant des temps d'arrêt.

La question de la continuité des itinéraires apparaît comme un autre enjeu majeur : il s'agit de limiter les ruptures dans les parcours et de sécuriser les franchissements afin de garantir des déplacements fluides, notamment dans le cadre de trajets complexes.

Par ailleurs, le développement de services adaptés et sécurisés, tels que des sanitaires, des douches ou des espaces de rangement, participe à rendre l'usage du vélo compatible avec les contraintes du quotidien.

Enfin, la lisibilité des parcours constitue un levier fondamental : des itinéraires clairs, compréhensibles et intuitifs permettent de réduire l'incertitude et d'encourager l'appropriation de l'espace par toutes et tous.

Ainsi, il ne s'agit pas uniquement d'analyser un mode de transport, mais bien de comprendre en quoi les mobilités du quotidien, et en particulier celles liées aux responsabilités domestiques, révèlent des inégalités structurelles. Dans cette perspective, l'architecture et l'aménagement du territoire apparaissent comme des outils capables d'agir concrètement sur ces dynamiques et de contribuer à une ville plus équitable.

Leviers spatiaux	Comment ?
Visibilité	Espaces ouverts, traversants, lumineux (voir et être vue)
Espaces de transition	Lieu de pause, de protection et de respiration
Continuité	Supprimer les ruptures, sécuriser les franchissements
Services	Sanitaires, douches, casiers
Lisibilité	Rendre les parcours compréhensibles

02.

LE TERRITOIRE DU GRAND TOURNAI

LA VILLE EN MUTATION

La ville diffuse et son impact pour l'automobile [66]

66. Grosjean. B, 2017

« La Belgique est un territoire de la « ville diffuse » [...], une urbanisation de maisons individuelles, un mélange de bâtis parsemés dans le rural, bardé d'infrastructures, et une énorme agglomération, s'étirant d'Est en Ouest à travers tout le pays.»

Dans ce contexte, la ville comme lieu de proximité tend à s'effacer. Or, cette proximité est essentielle au bon fonctionnement des échanges et de la vie quotidienne. Son affaiblissement a progressivement favorisé le recours à la voiture, facilitant les déplacements sur de plus longues distances. Cela s'accompagne d'une individualisation des modes de vie et d'une perte de repères collectifs. Le territoire belge s'organise ainsi selon une structure polycentrique, composée de multiples noyaux urbains reliés par un réseau de communication dense.

Historiquement, cette organisation ne repose pourtant pas sur l'automobile. En Belgique, le réseau vicinal a d'abord été conçu pour assurer la mobilité des personnes, en particulier des ouvriers, grâce à un système d'abonnements accessibles. Il visait à desservir un maximum de localités et à relier efficacement les campagnes aux pôles d'activité. Parallèlement, le réseau ferroviaire national permettait de connecter directement les grandes villes.

Ce système a contribué à l'urbanisation progressive des campagnes, notamment dans une logique de dispersion de la population ouvrière, entraînant une forte mobilité domicile-travail dès le XXe siècle. (Voir Fig.23)

Ainsi, si l'urbanisation diffuse s'est développée en partie grâce à ces réseaux de transport, elle ne reposait pas initialement sur la voiture. Cependant, avec le déclin du réseau vicinal et l'essor de l'automobile, ce modèle territorial a évolué vers une dépendance accrue à la voiture, renforçant encore l'étalement urbain et l'éloignement des fonctions.

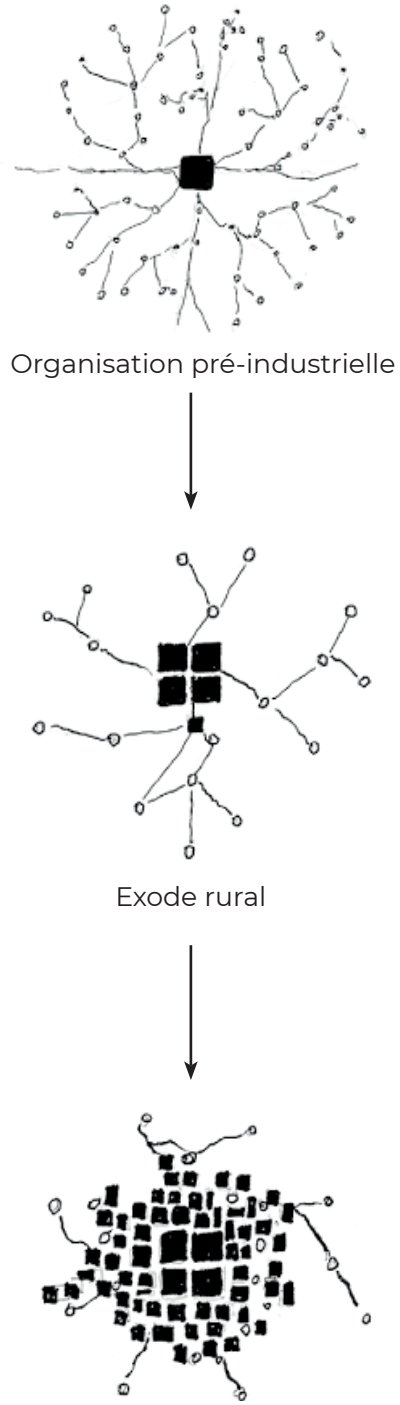


Fig 23. Le développement de la ville diffuse

Évolution de la part modale

« Tous les jours, nous sillonnons nos rues, nos villes et nos villages en tous sens, à pied (peu), à vélo (pas assez) et en voiture (beaucoup, beaucoup). La voiture occupe une telle place dans nos déplacements qu'on n'imagine pas faire autrement. Elle est le coeur de notre liberté de mouvement. État des lieux de nos mobilités quotidiennes. »[67] (Voir Fig.23)

Aujourd'hui, la voiture demeure le mode de transport dominant en Wallonie (Voir Fig.7, p.27) . Malgré la progression des alternatives telles que les transports en commun, la marche ou le vélo, elle reste au centre des déplacements quotidiens. Cette prédominance varie toutefois selon les territoires : en milieu urbain, les usages tendent à davantage se répartir entre plusieurs modes, tandis qu'en zone rurale, la voiture représente encore près de 93 % des kilomètres parcourus.[68] Plusieurs facteurs expliquent cette situation, notamment une congestion relativement limitée dans les villes wallonnes et à leurs abords, la dispersion des zones résidentielles et l'abondance du stationnement.

La principale force de l'automobile réside dans sa polyvalence, capable de répondre à une grande diversité de besoins. Dans ce contexte, il apparaît pertinent de favoriser un report modal partiel en encourageant la combinaison entre la voiture et d'autres moyens de transport. Dès lors, s'en passer totalement suppose de développer des alternatives capables d'offrir cette même souplesse. Cela passe par l'intermodalité entre la marche, le vélo, les transports en commun et, lorsque nécessaire, la voiture. [69]

L'enjeu est de repenser la place de la voiture et où elle doit être rééquilibrée au profit de mobilités plus durables, conformément au principe STOP, et à la vision FAST : Réduire de 20 % la part de la voiture.

Un territoire défavorable au vélo

Lors d'un sondage réalisé en 2023 par Avello sur la cyclabilité des communes wallonnes[70], seule la commune de Marche-En-Famenne est jugée plutôt favorable à la pratique du vélo avec une note de C (Voir Fig.25).

Dans cette enquête, les cyclistes débutants se montrent plus sévères dans leur évaluation que les cyclistes plus expérimentés, tandis que les hommes apparaissent plus indulgents que les femmes.

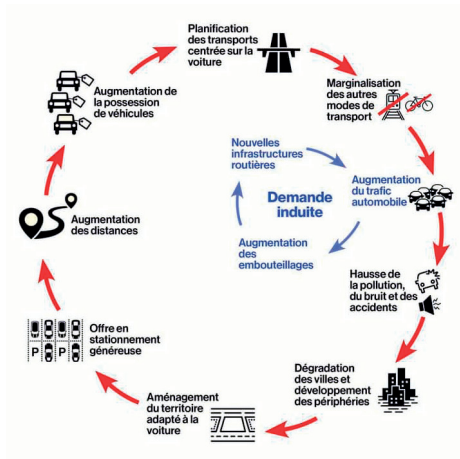


Fig 24. La dépendance automobile tourne en rond

67. Bigo. A, 2023

68. Livis. G, 2025

69. CPDT, 2005

70. Avello, 2023

La principale raison exprimée pour la non-pratique du vélo en Wallonie est structurelle : le manque d'aménagements cyclables (62 % des réponses).

Viennent ensuite, le sentiment d'insécurité à vélo (59 %), la vitesse excessive des voitures, l'éloignement des lieux de destination et le trafic automobile jugé trop important. Parmi les réponses liées aux enjeux de sécurité routière, les femmes pratiquant peu ou pas le vélo sont majoritairement représentées (61 %), révélant une accessibilité non inclusive de l'espace public.

De plus, 90 % des répondants possèdent un permis de conduire, et 86 % disposent d'un véhicule motorisé. Concernant les autres modes, 46 % utilisent le train et 27 % les transports de la TEC. Quant aux types de vélo utilisés, on retrouve le vélo traditionnel (63 %), le VAE (48 %), le vélo cargo (6 %) et le vélo pliable (6 %).

La commune de Tournai, deuxième plus vaste commune de la Wallonie avec ses 215 km² et environ 69.000 habitants, est considérée par le baromètre cyclable comme plutôt défavorable au vélo, avec une note de E. (Voir Fig.25) Pourtant, sa topographie relativement plane en fait, en théorie, un territoire propice à la pratique cyclable. Ce contraste entre potentiel physique et faible attractivité cyclable en fait un terrain d'étude particulièrement pertinent pour analyser l'influence des aménagements et des perceptions sur les pratiques de mobilité.

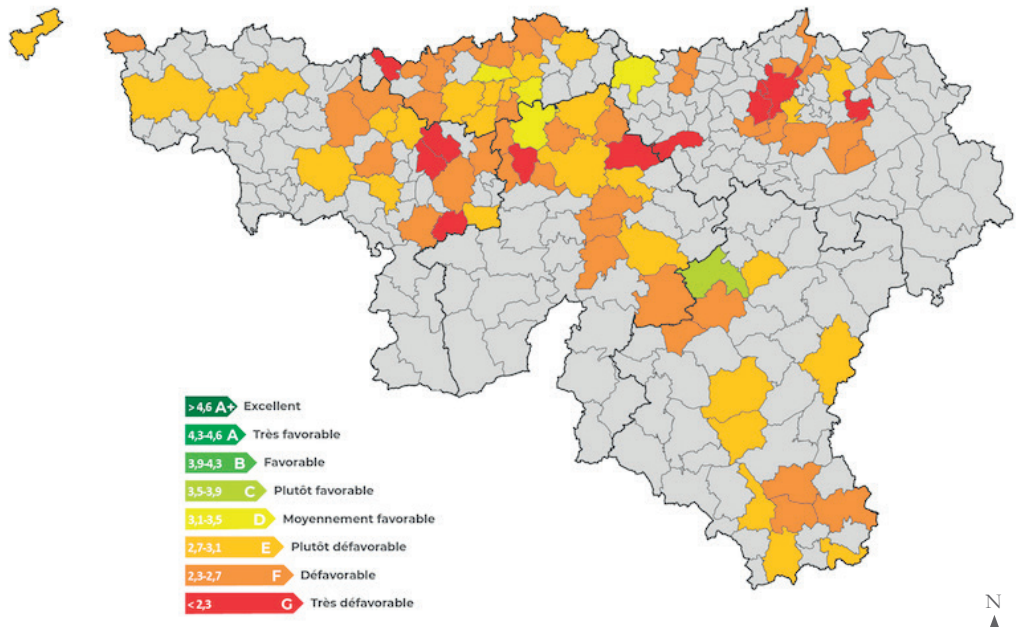


Fig 25. Le score des communes - Baromètre cyclable 2023

La Commune de Tournai : Un territoire diffus structuré par la centralité tournaisienne

La structure de la commune de Tournai peut être rapprochée du modèle de la ville diffuse évoqué précédemment. Le territoire s'organise autour d'un centre urbain, la ville de Tournai, dont le développement s'est opéré de manière radioconcentrique. Cette centralité géographique et administrative rayonne sur l'ensemble communal et dessine une série d'anneaux reliant le centre aux villages satellites.

Le cercle périphérique correspond à ces villages, implantés en limite communale et reliés entre eux par un réseau routier struct axes qui connectent ces villages au centre constituent autant d'entrée urbaines, marquant la transition vers l'intra-muros de Tournai (Voir Fig.25). À l'échelle du grand Tournai, le centre ainsi le rôle de pôle attractif majeur.

Le territoire est donc structuré par des mobilités quotidien les villages satellites et le centre, mais également entre les vil mêmes. À une échelle plus large, les grands axes assurent connexions vers Lille, Renaix, Bruxelles, Valenciennes et Do vant Tournai dans un réseau de relations plus éloignés.

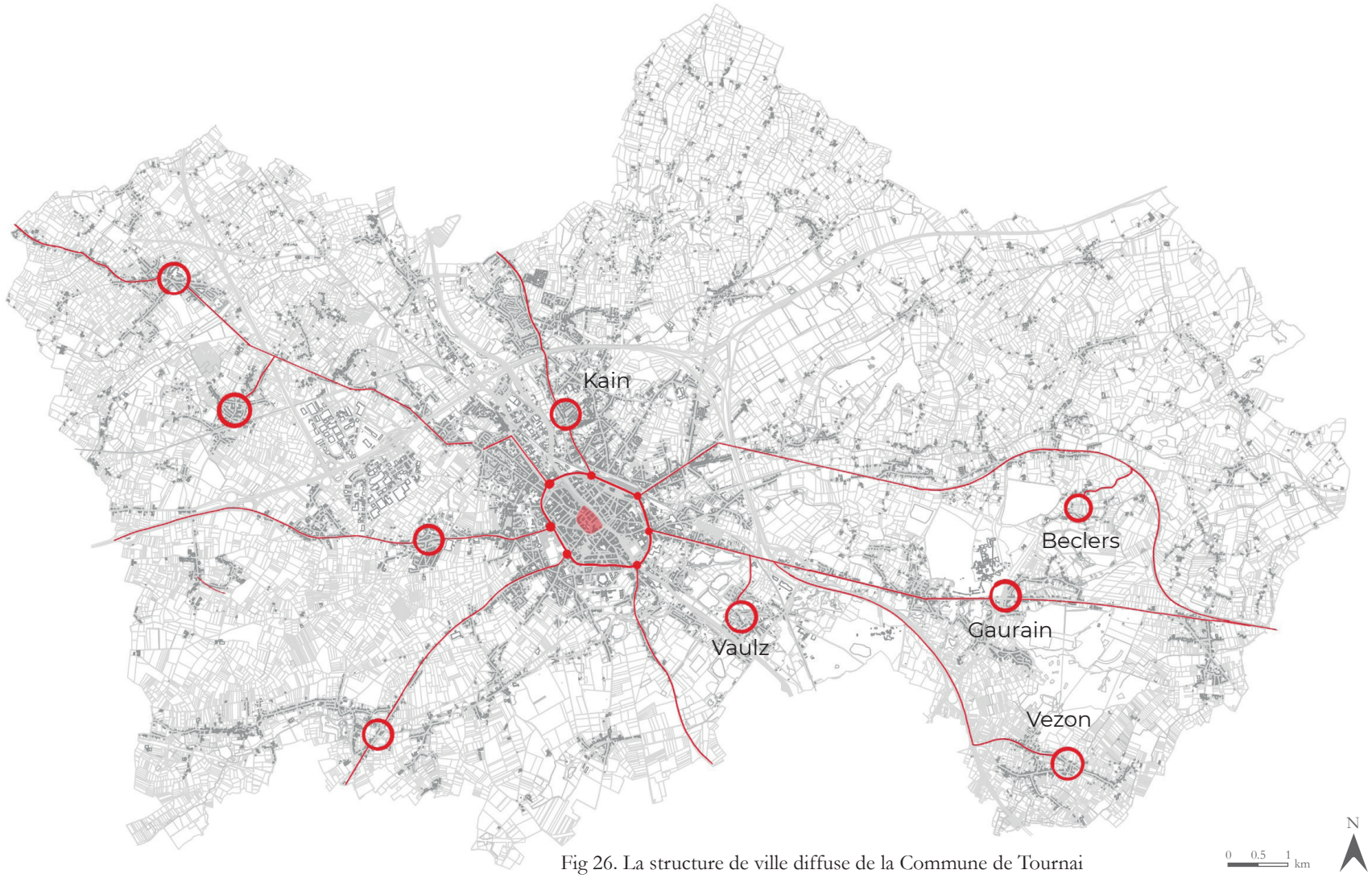


Fig 26. La structure de ville diffuse de la Commune de Tournai

LES RÉSEAUX DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Les infrastructures existantes tournées vers les grandes connexions

La Commune de Tournai bénéficie de plusieurs infrastructures majeures en s'inscrivant dans des réseaux de plus grande échelle, notamment le corridor fluvial Seine-Escaut. Le territoire est également desservi par un réseau ferroviaire reliant Lille, Courtrai, Bruxelles et Mons, ainsi que par l'autoroute E42 en direction de Mons, Bruxelles et Lille. Cette organisation génère toutefois une asymétrie des flux, avec une concentration plus importante du trafic au nord de Tournai (Voir Fig.27).

La ville accueille environ 15 000 étudiants et 11 000 emplois[71], crit dans une entité communale composée de 29 anciennes (Voir Fig.28)

L'étendue du territoire influence fortement les mobilités qu qu'il s'agisse des trajets scolaires, professionnels ou des cours contexte, la voiture apparaît souvent comme un mode indispe mobilités convergent de l'ensemble du territoire vers les pôle tournaisiens, entraînant une forte présence automobile, partic aux abords des écoles et aux heures de pointe.

Une alternative existe à travers le réseau de la TEC, destin l'usage de la voiture. Mais, son usage reste minoritaire et se h contraintes de fréquence et de desserte, notamment dans l moins urbanisés. Dès lors, l'enjeu réside dans une meilleure a entre le train, le bus et le vélo.

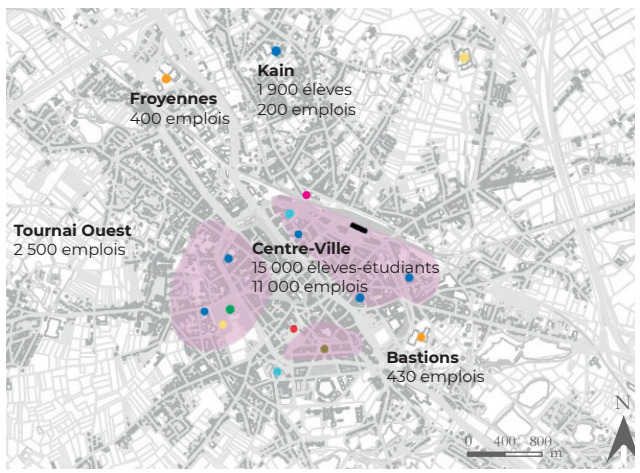


Fig 28. Les pôles générateurs de trafic de Tournai



Fig 27. Les réseaux d'infrastructures existants

Recycler les infrastructures ferroviaires

La Belgique possède un important héritage ferroviaire, constitué d'un maillage dense de voies ferrées développées au cours des XIXe et XXe siècles. Avec l'évolution des modes de transport et la diminution de certaines activités industrielles, plusieurs lignes secondaires ont progressivement été sous-utilisées, voire abandonnées. Ces anciennes emprises ferroviaires représentent aujourd'hui un potentiel stratégique pour la reconversion en infrastructures de mobilité douce.

C'est dans cette logique qu'a été développé le réseau RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes), destiné à transformer d'anciennes lignes ferroviaires et chemins de halage en itinéraires sécurisés pour les cyclistes, piétons et autres usagers actifs. Ces tracés présentent l'avantage d'être continus, relativement plats et séparés du trafic automobile, ce qui en fait des axes particulièrement adaptés aux déplacements quotidiens comme aux usages de loisir.

À Tournai, le RAVeL de l'Escaut constitue déjà un exemple abouti de cette reconversion. Aménagé le long du fleuve, il offre aujourd'hui un itinéraire qualitatif, lisible et largement approprié par les usagers (Voir Fig.29).

À Tournai, la ligne ferroviaire 88A s'inscrit précisément dans cette dynamique de reconversion. En cours de réaménagement en RAVeL (Voir Fig.30), elle constitue une opportunité majeure pour renforcer les connexions cyclables du territoire. Son développement, structuré en deux tronçons, doit permettre de revaloriser une infrastructure existante tout en créant un nouvel axe de mobilité douce à l'échelle communale.

D'autres projets de RAVeL sont également à l'étude, principalement dans la partie nord de la ville de Tournai, confirmant une volonté progressive de mailler davantage le territoire par des liaisons cyclables structurantes (voir fig. 31).



Fig 29. Le RAVeL des rives de l'Escaut à Tournai



Fig 30. Le début du RAVeL L88A à la gare de Tournai

RAVeL existant

RAVeL projeté

Espaces verts

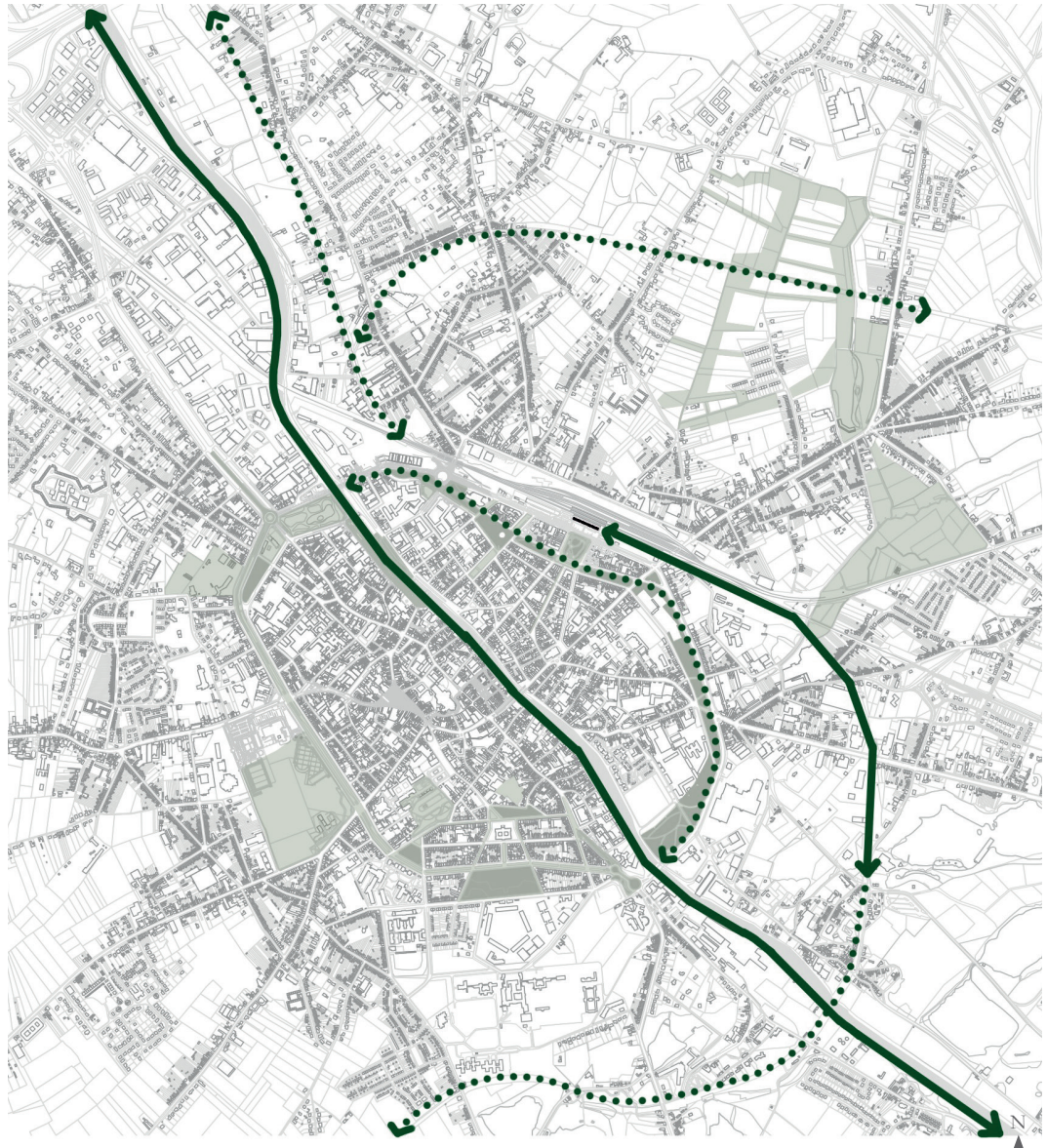


Fig 31. Les réseaux de RAVeL

Les limites du réseau cyclable tournaisien

Le réseau cyclable de la Commune de Tournai témoigne d'une volonté croissante d'améliorer les conditions de déplacement à vélo, notamment à travers la création de nouveaux aménagements, les projets en cours et l'installation de boxes à vélos sécurisés. Ces équipements traduisent une prise en compte progressive des mobilités actives à l'échelle communale.

Cependant, l'ensemble du réseau reste aujourd'hui largement fragmenté. Les infrastructures existantes apparaissent dispersées, parfois discontinues, et ne constituent pas encore un maillage cohérent reliant efficacement les villages satellites et les principaux pôles attractifs de la ville. Certains tronçons restent isolés ou peu connectés entre e
leur usage quotidien. (Voir Fig. 32)

Le réseau souffre d'un manque de lisibilité : la hiérarchie des
la signalisation et la continuité des parcours demeurent insu
exemple, certains carrefours, notamment les ronds-points, s
mal aménagés, avec une visibilité limitée pour les cyclistes.
tion peut décourager les usagers les moins expérimentés, a
femmes, en renforçant le sentiment d'insécurité et en freina
modal vers le vélo.

Dès lors, l'enjeu ne réside pas uniquement dans l'ajout ponctu
cyclables, mais dans la constitution d'un véritable réseau cor
et sécurisé, capable de structurer les déplacements quotidien
de la Commune de Tournai.

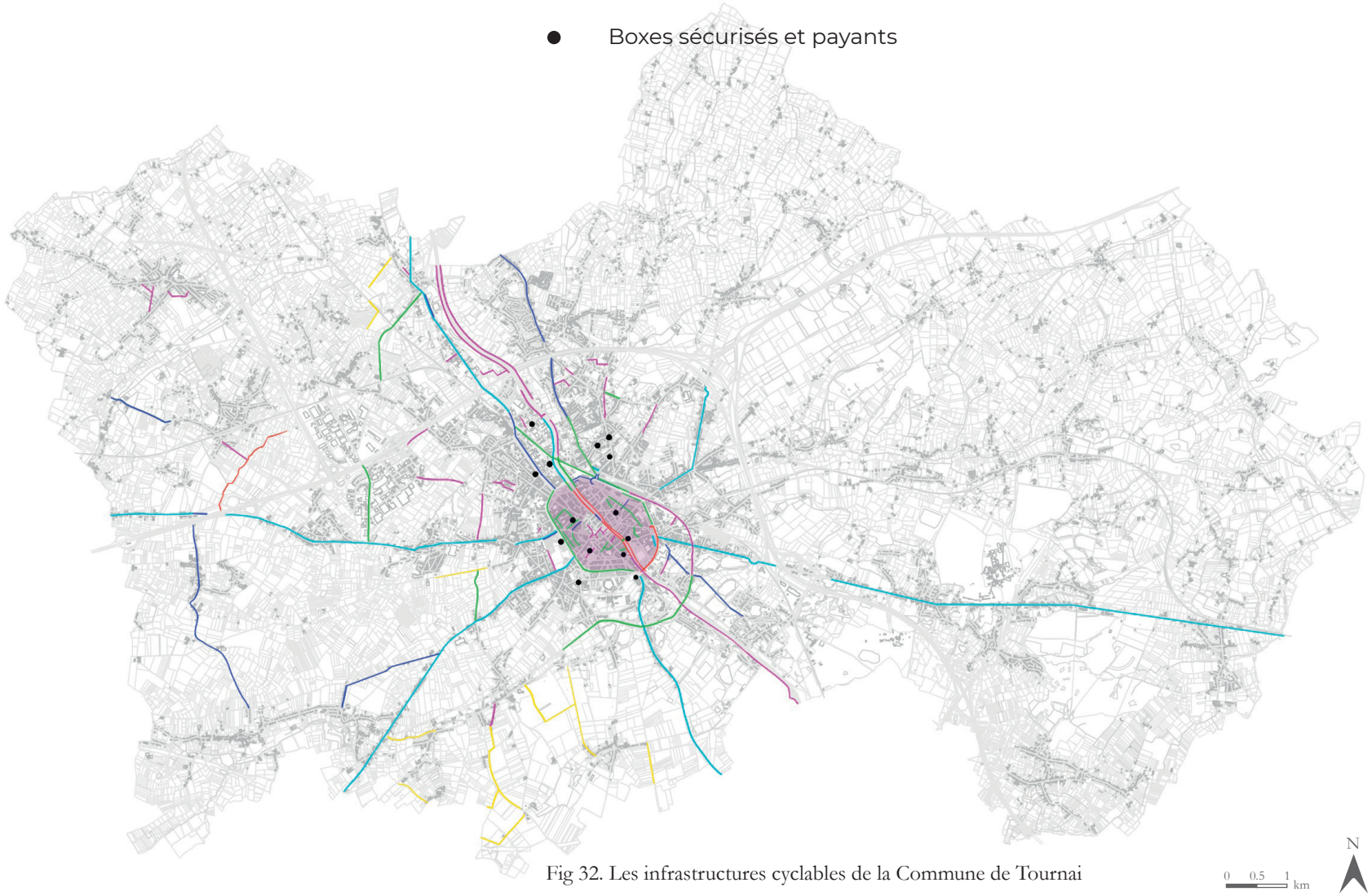


Fig 32. Les infrastructures cyclables de la Commune de Tournai

Une ville en transformation

La ville de Tournai connaît actuellement plusieurs projets de requalification visant à améliorer la qualité des espaces publics, les mobilités et l'attractivité urbaine. Ces interventions concernent les places, les voiries et les connexions piétonnes et cyclables (Voir Fig.33). Ensemble, elles traduisent une volonté progressive d'adapter la ville aux usages contemporains et de renforcer le cadre de vie des habitants.



1 Quais Dumon et Sakharov



2 Quartier de la gare



3 Carré Janson



4 Passerelle de l'Arche



5 Halte fluviale



6 Plaine des Manoeuvres

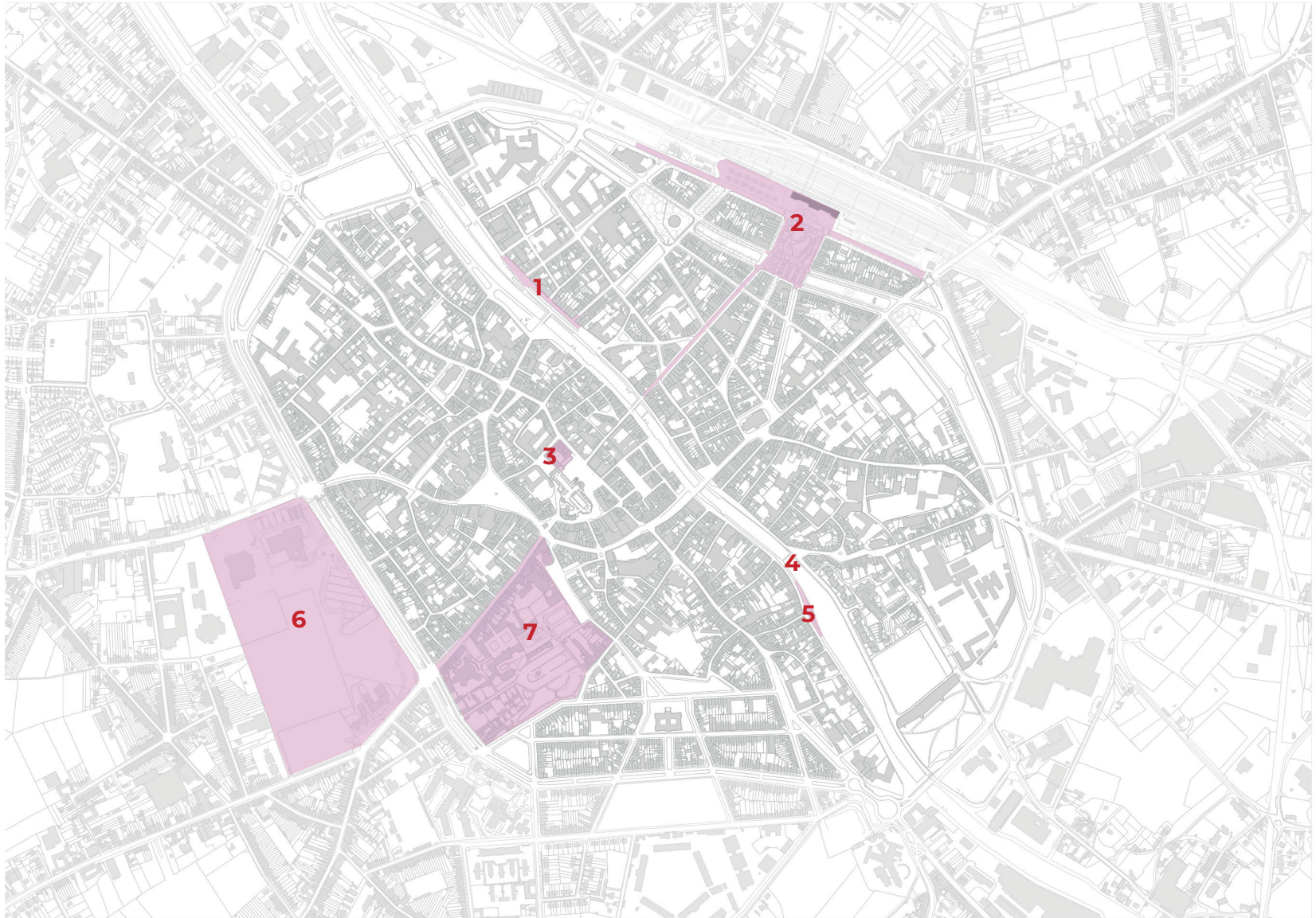


Fig 33. Les grands projets urbains de la ville de Tournai

Pratiquer le vélo à Tournai en tant que femme

Les entretiens réalisés avec plusieurs femmes de profils, d'âges et de situations familiales variés mettent en évidence que la pratique du vélo à Tournai ne dépend pas seulement de la présence d'infrastructures, mais également des conditions de vie, des contraintes quotidiennes et du sentiment de sécurité. Le vélo apparaît à la fois comme un outil d'autonomie, un gain de temps, un plaisir de déplacement, mais aussi comme une pratique continuellement négociée avec les limites de l'espace public.

Un premier constat concerne l'évolution des usages selon les étapes de vie. Chez Claudine (70 ans), ancienne « maman taxi » vivant autrefois en périphérie, la voiture structurait les déplacements familiaux : accompagnement scolaire, activités extrascolaires, multiplicité des trajets entre Tournai, Esquelmes ou Pecq. Après son divorce et son déménagement à côté de la Maison de la Culture de Tournai, le vélo est progressivement devenu son principal mode de transport. Aujourd'hui, elle effectue l'ensemble de ses trajets quotidiens à vélo, y compris pour les courses, les loisirs ou les visites familiales. Le passage de la voiture au vélo est ici directement lié à la proximité urbaine, à la diminution de la charge familiale et à une nouvelle organisation résidentielle.

Les témoignages montrent également que le vélo constitue un facteur important d'autonomie, notamment pour les jeunes femmes. Léonie (24 ans), étudiante entre Bruxelles et Tournai, utilise systématiquement le vélo lors de ses retours dans la ville. Elle exprime un malaise vis-à-vis de la conduite automobile, jugée stressante, alors que le vélo lui procure un sentiment de liberté, de rapidité et d'indépendance. Il lui permet d'éviter la dépendance familiale ou les contraintes du covoiturage. Pour elle, le vélo représente moins une performance qu'une capacité à se déplacer par soi-même.

Cependant, ces usages restent fortement conditionnés par le sentiment de sécurité, particulièrement présent dans l'ensemble des entretiens. La nuit, plusieurs participantes modifient leurs trajets, évitent certains espaces peu fréquentés ou mal éclairés, et privilégient les axes connus. Les berges de l'Escaut, appréciées en journée, deviennent pour certaines anxiogènes après la tombée de la nuit. Les souterrains ferroviaires, les ponts ou certains passages isolés sont régulièrement cités comme inconfortables ou insécurisants. Toutefois, le vélo peut parfois être perçu comme plus rassurant que la marche, car il permet de traverser rapidement certains espaces jugés vulnérables.

Les entretiens confirment aussi que la qualité du réseau cyclable reste inégale. Les personnes interrogées soulignent la discontinuité des pistes, les revêtements dégradés, les pavés du centre-ville, certains carrefours complexes ou des axes routiers perçus comme dangereux, tels que les chaussées de Bruxelles, de Courtrai ou de Renaix.

En conséquence, les cyclistes développent une connaissance fine du territoire : elles contournent les zones hostiles, choisissent les itinéraires les plus agréables et acceptent parfois des détours pour rouler sur des parcours plus sûrs. Le RAVeL et les bords de l'Escaut sont à ce titre fréquemment valorisé pour leur confort et leur séparation du trafic automobile.

Un autre enjeu récurrent concerne le stationnement et le risque de vol. Plusieurs participantes ont déjà subi des vols de vélos ou expriment une méfiance importante à l'idée de laisser leur vélo dehors, en particulier près de la gare ou la nuit. La demande de boxes sécurisées revient régulièrement, notamment devant les commerces de proximité ou les équipements culturels. Le stationnement apparaît ainsi comme une condition essentielle de la pratique quotidienne.

Les témoignages mettent également en lumière la diversité des besoins matériels. Le vélo classique répond aux trajets simples et urbains ; le vélo pliant facilite l'intermodalité avec le train et le bus; le vélo électrique allonge les distances possibles ; le vélo cargo permet de transporter enfants ou charges lourdes. Plusieurs personnes insistent sur le fait qu'un seul type de vélo ne répond pas à tous les usages, ce qui révèle l'importance d'une approche plurielle des mobilités cyclables.

Enfin, la question de la charge domestique de mobilité traverse les entretiens. Certaines participantes évoquent explicitement la répartition des tâches familiales, l'accompagnement des enfants ou l'organisation complexe des trajets quotidiens. Lorsque les déplacements sont multiples, contraints par des horaires ou réalisés avec enfants et courses, la voiture reste souvent perçue comme plus simple.

Cette tendance se retrouve dans les données de fréquentation : lors du comptage vélo du 20 mai 2025 à Tournai, 215 femmes ont été recensées contre 366 hommes, ainsi que 99 enfants. Ces chiffres traduisent une pratique encore inégalement répartie selon le genre et les âges.

Le passage à une cyclabilité plus inclusive suppose donc non seulement des infrastructures continues, mais aussi des réponses aux enjeux de sécurité, de stationnement, d'intermodalité et de mobilité quotidienne.

« J'aime pas rouler ici la nuit, ça manque de lumière et il n'y a personne »
Léonie

« On m'a volé un vélo à Imagix...»
Claudine

« J'oublie les endroits difficiles à Tournai, car je connais les bons chemins »
Claudine

« Les pistes se coupent tout le temps à Tournai, c'est compliqué de circuler à vélo.. »
Clémence

« Les chemins vers Esquelmes ne sont pas bien éclairés et la chaussée de Courtrai est dangereuse..»
Claudine

« Je me sens en isécurité dans le souterrain de la gare »
Léonie

« J'aimerais laisser mon vélo mais, je crains de ne pas le retrouver »
Léonie

« Je préfère rouler la nuit, il y a moins de circulation »
Claudine

« La rue cyclable n'est pas respectée, je me mets sur le côté »
Léonie

« La ville est mieux éclairée avec plus de monde ! »
Léonie

« Ce pont est dangereux »
Claudine

« Je dois emprunter le trottoir pour continuer ma route »
Léonie

« Pour aller à la piscine, je vais aussi vite à vélo que les élèves qui prennent le bus ! »
Claudine

« On me fait des remarques si je porte une jupe »
Clémence

« J'ai été harcelée dans la rue ! J'ai failli tomber ! »
Clémence

« Le trajet n'est pas agréable car la chaussée est déplaisante et il n'y a pas d'éclairage la nuit »
Léonie

« Il y a beaucoup de vols sur le parvis de la Maison de la Culture »
Belinda

« Je préfère faire un détour pour aller à la Maison de la Culture, la rue St Martin grimpe trop ! »
Léonie

« Il n'y a pas toujours de parking pour les vélos cargo »
Belinda

« Le RAVeL est agréable, je n'hésite pas à faire des détours pour l'emprunter »
Claudine

« C'est bien les parkings vélos sont abrités »
Belinda

« Je ne passe plus jamais par la chaussée de Bruxelles, c'est trop dangereux ! »
Léonie

« Je me sens plus puissante et à l'aise à vélo qu'à pied »
Clémence

Fig 34. Carte sensible des entretiens de femmes cyclistes à Tournai

Dynamiques locales et culture vélo émergente

Le développement de la pratique cyclable à Tournai s'appuie sur un ensemble d'acteurs associatifs, citoyens et institutionnels qui participent déjà, à différentes échelles, à la promotion de la pratique du vélo sur le territoire. Ces initiatives témoignent d'un intérêt croissant pour les mobilités actives et constituent un levier important pour accompagner la transition des déplacements quotidiens.

Le milieu associatif tournaisien regroupe plusieurs structures investies dans la promotion du vélo, chacune avec des approches complémentaires. (Voir Fig. 35)

Le CPAS de Tournai a certaines actions liées à la mobilité, notamment lorsqu'il s'agit de favoriser l'accès à l'emploi ou aux services pour des publics précarisés. Le vélo devient alors un outil d'inclusion sociale autant qu'un mode de déplacement.

La Véloterie, portée par l'ASBL Le Carré, joue un rôle particulièrement intéressant. Elle associe réemploi, réparation, apprentissage technique et accessibilité économique. Ce type de structure facilite l'autonomie des usagers, prolonge la durée de vie des vélos et réduit les freins matériels à la pratique.

Plus récemment, L'Abeille à Vélo vient renforcer cette offre locale. Ce commerce propose la vente d'accessoires et se spécialise dans les vélos cargo, pliants et électriques. Il dispose également d'un atelier équipé pour l'entretien et la réparation de tous types de vélos.

Au-delà des initiatives strictement locales, d'autres organismes interviennent sur le territoire tournaisien. Avello contribue à objectiver les enjeux cyclables à travers des enquêtes, baromètres et analyses de terrain. Ces données permettent de mieux comprendre les freins à la pratique et d'orienter les politiques publiques.

Pro Velo agit davantage sur le volet pédagogique et l'accompagnement des usagers. L'association développe des formations, des apprentissages à la circulation urbaine ou encore des dispositifs comme le brevet du cycliste dans les écoles, évoqué précédemment. Ces actions sont essentielles pour sécuriser les pratiques, en particulier chez les femmes et les cyclistes débutants.

La présence d'une commission cycliste constitue aussi un outil important de gouvernance locale. Ce type d'instance a pour objectif de promouvoir la pratique du vélo, d'intégrer les besoins cyclables dans la conception urbaine et d'améliorer les connexions intermodales entre vélo, train et bus.

Elle peut aussi jouer un rôle de plateforme de dialogue entre citoyens, associations et décideurs politiques. Dans une ville comme Tournai, où les enjeux de continuité cyclable, de sécurité et de liaison avec les villages périphériques restent centraux, ce dialogue apparaît indispensable.

L'ensemble de ces acteurs montre que la question cyclable ne part pas de zéro à Tournai. Un réseau d'initiatives existe déjà, mêlant expertise citoyenne, services techniques, pédagogie et économie locale. L'enjeu principal semble désormais résider dans une meilleure mise en réseau de ces dynamiques, afin de passer d'actions ponctuelles à une stratégie cyclable plus cohérente, visible et structurante à l'échelle communale.

1 La Ressourcerie
2 La Véloterie
3 L'Abeille à Vélo
4 CPAS

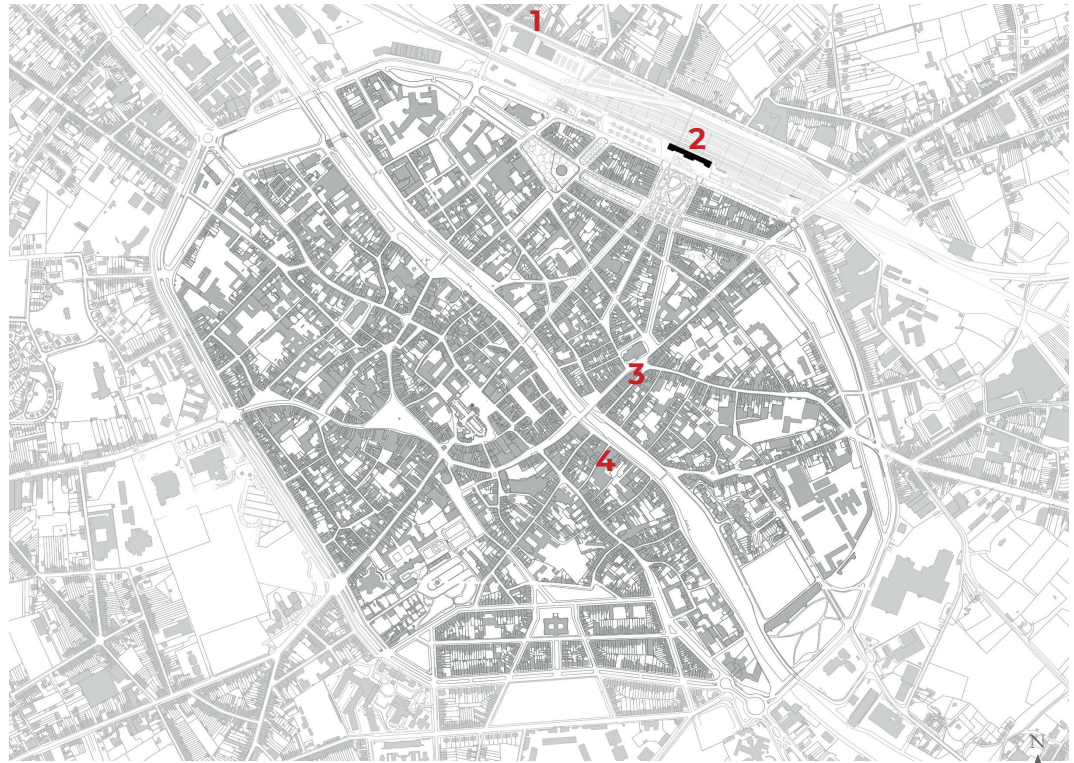


Fig 35. Les associations cyclistes de la ville de Tournai

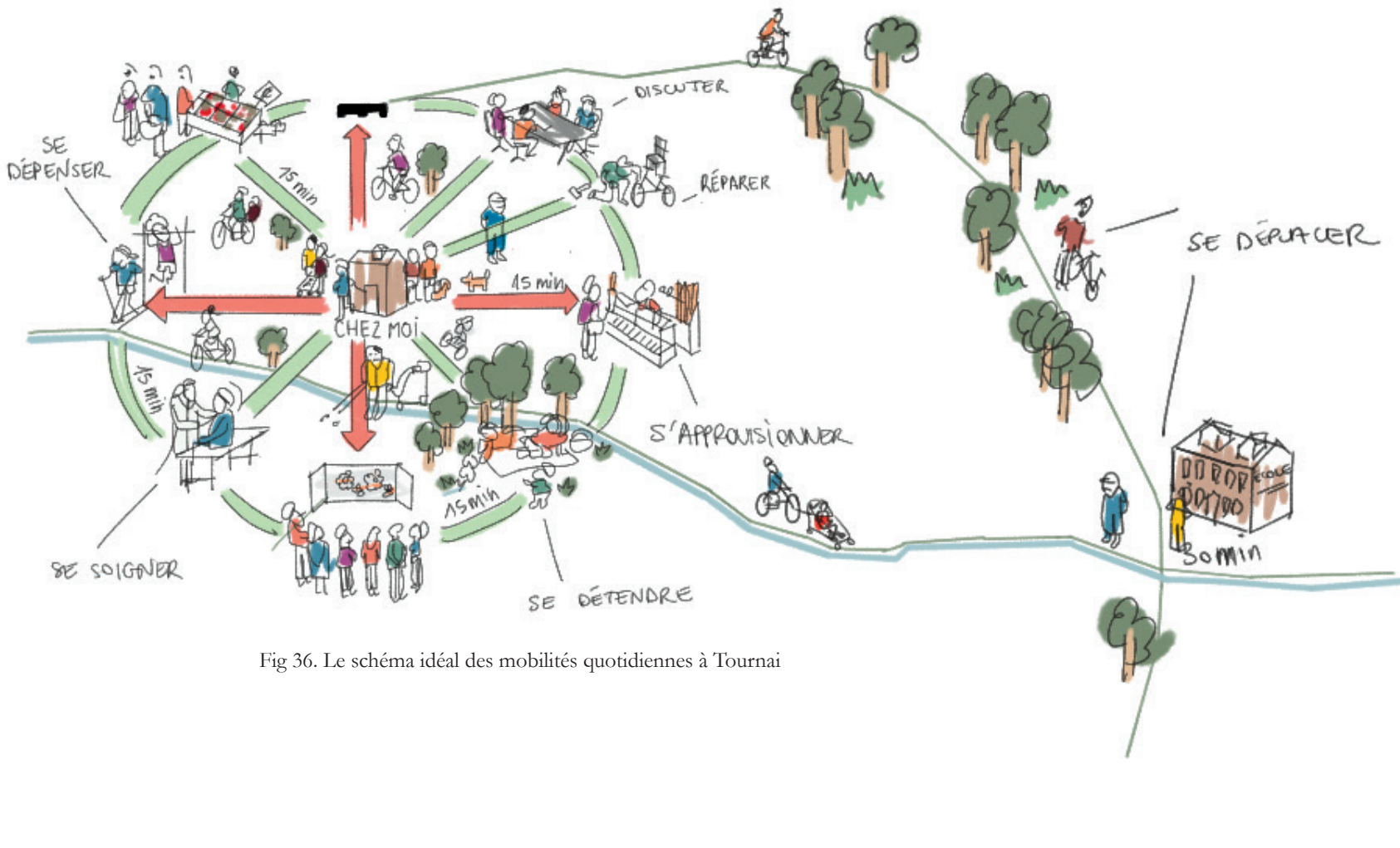


Fig 36. Le schéma idéal des mobilités quotidiennes à Tournai

Tournai, un potentiel cyclable encore inachevé

L'analyse de la Commune de Tournai met en évidence une situation contrastée. D'un côté, Tournai bénéficie d'atouts importants : une ville de taille moyenne, un relief relativement favorable, de nombreuses distances courtes, un centre urbain attractif, ainsi qu'un patrimoine infrastructurel considérable composé de réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers. À cela s'ajoute la présence d'anciennes emprises ferroviaires pouvant être reconverties en axes de mobilité douce, comme le démontrent déjà le RAVeL de l'Escaut et le projet de la ligne 88A.

D'un autre côté, ce potentiel reste aujourd'hui partiellement entravé par une organisation territoriale largement structurée autour de l'automobile. La dispersion des villages de la commune, la centralisation des fonctions urbaines à Tournai, l'intensité des flux pendulaires et la fragmentation du réseau cyclable renforcent encore la dépendance à la voiture pour de nombreux déplacements quotidiens. Le vélo existe déjà, mais il fonctionne souvent par opportunités, sur certains tronçons qualitatifs ou grâce à des stratégies individuelles d'adaptation.

Les entretiens réalisés montrent que cette situation affecte particulièrement les femmes, dont les pratiques sont davantage conditionnées par le sentiment de sécurité, le travail domestique de mobilité, les horaires, l'accompagnement des enfants ou encore la peur du vol. Ces témoignages rappellent que la cyclabilité d'un territoire ne se mesure pas uniquement à la présence d'infrastructures, mais aussi à la capacité de celles-ci à répondre à des usages diversifiés, ordinaires et situés. Un réseau techniquement existant peut ainsi rester socialement inaccessible pour une partie de la population.

Parallèlement, la présence d'acteurs associatifs, institutionnels et économiques engagés dans la promotion du vélo montre que des dynamiques locales sont déjà à l'œuvre. La culture cyclable tournaisienne ne part donc pas de zéro : elle existe, se structure et demande à être renforcée.

Ainsi, l'enjeu pour Tournai ne réside pas seulement dans l'ajout ponctuel de pistes cyclables, mais dans la construction d'un véritable système vélo de mobilité plus cohérent, continu et inclusif. Cela implique de mieux relier les villages au centre, d'améliorer l'intermodalité avec le train et le bus, de sécuriser les parcours et le stationnement, et de prendre en compte les réalités concrètes des usagers, en particulier celles des femmes.

C'est dans cette tension entre potentiel territorial, limites actuelles et aspirations émergentes que s'inscrit le projet architectural développé dans la suite de ce travail.

03.

Tournai, comment améliorer les réseaux ?

AU COEUR D'UN TERRITOIRE CYCLABLE

Étendre le réseau cyclable jusqu'aux limites de la Commune de Tournai

Ce projet propose la mise en place d'un réseau cyclable continu à l'échelle de la Commune de Tournai, jusqu'à ses limites territoriales. Il s'agit de constituer un véritable maillage reliant les villages satellites au centre urbain, afin d'offrir des liaisons cyclables continues, lisibles et sécurisées. Cette démarche répond notamment aux enjeux du travail domestique de mobilité, souvent assumé par les femmes, qui repose sur des déplacements multiples, quotidiens et contraints.

Pour atteindre cet objectif, le projet s'appuie sur trois types de tracés complémentaires, chacun répondant à des usages spécifiques et à différentes échelles de déplacement.

Le réseau des grands axes prend appui sur les chaussées existantes. Il permet des liaisons directes et rapides entre les villages et le centre-ville. Ces itinéraires structurants visent à rendre les trajets efficaces tout en sécurisant la cohabitation avec le trafic motorisé. Leur aménagement réduit le sentiment d'insécurité, identifié comme l'un des principaux freins à la pratique du vélo. Ils assurent aussi des connexions vers des villes plus éloignées.

Le réseau RAVeL propose des parcours confortables, continus et apaisés, séparés de la circulation automobile. Ces itinéraires sont particulièrement adaptés aux personnes moins expérimentées, aux familles ou aux cyclistes en phase d'apprentissage. En offrant une alternative sécurisée et qualitative, le RAVeL renforce l'accessibilité globale du territoire. Il permet également de rejoindre des destinations plus lointaines dans un cadre agréable, à une autre échelle de mobilité.

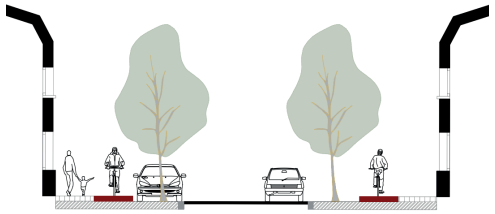
Enfin, les chemins de campagne assurent les connexions de proximité entre villages et centre-ville. Ils facilitent les trajets courts et fréquents : écoles, courses, loisirs ou accompagnements quotidiens. En traversant les paysages agricoles et en évitant les grands axes, ces chemins offrent des itinéraires plus calmes et plus sécurisés. Ils constituent aussi un support pertinent pour des dispositifs de vélo-bus à Tournai.

L'enjeu n'est donc pas seulement de créer des pistes cyclables ponctuelles, mais de construire un système cohérent capable de répondre à la diversité des usages quotidiens et de faire du vélo un véritable mode de déplacement à l'échelle du grand Tournai.



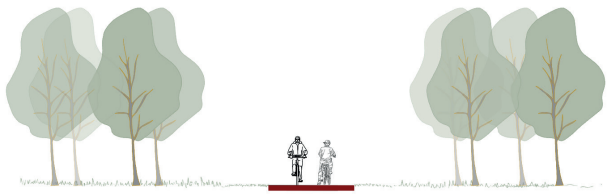
Fig 37. Un nouveau réseau cyclable pour la Commune de Tournai

Grands Axes : Chaussée



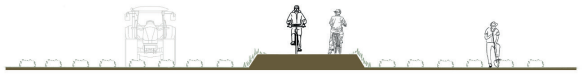
Le long des grands axes, l'objectif principal est de sécuriser la pratique du vélo dans des environnements fortement marqués par la présence automobile. L'aménagement repose sur une séparation claire des différents flux : piétons, cyclistes, stationnement et circulation motorisée. La piste cyclable et le trottoir sont légèrement surélevés afin de réduire le sentiment d'insécurité lié à la proximité des voitures. Une bande d'enrobé coloré de 1,50 mètre matérialise clairement la piste cyclable et la distingue de l'espace piéton. Les zones de stationnement jouent ici un rôle de tampon entre la circulation automobile et les mobilités actives. Elles participent à créer une distance de sécurité tout en limitant l'impact direct du trafic sur les usagers les plus vulnérables. Les places de stationnement sont ponctuées de plantations et séparées par des arbres, permettant d'introduire davantage de perméabilité et de confort dans l'espace public.

RAVeL



Les voies RAVeL répondent à une logique différente. Situées dans des environnements plus paysagers et éloignées de la circulation motorisée, elles constituent des espaces dédiés aux mobilités douces où la cohabitation se fait principalement entre piétons et cyclistes. L'intervention proposée reste volontairement minimale afin de préserver le caractère naturel et ouvert du paysage traversé. Le projet introduit uniquement des plaques de béton de deux mètres de large venant dessiner un tracé lisible dans le territoire. Ce revêtement agit comme une ligne discrète qui accompagne le déplacement sans artificialiser excessivement le site.

Chemins de campagne



Enfin, les chemins de campagne s'appuient sur les caractéristiques existantes du territoire agricole. Le projet réutilise les buttes de terre déjà présentes, qui marquent historiquement la séparation entre les voies de passage agricole et les champs. Ces éléments deviennent des supports paysagers structurant naturellement les parcours cyclables. L'intervention consiste à remplacer les revêtements existants par une bande de béton de deux mètres de large afin d'offrir une surface plus lisse, praticable et confortable pour les cyclistes. Ce choix permet d'éviter les problèmes liés à la boue, aux irrégularités du sol ou à la poussière, tout en garantissant un meilleur confort d'usage au quotidien. Le parcours cyclable devient alors une manière de redécouvrir les paysages traversés, en proposant une expérience plus lente et sensible du déplacement.

Fig 38. Les différents aménagements cyclables

0 1.5 3 m

Les portes urbaines comme seuils de mobilité

L'ensemble des réseaux cyclables converge vers la couronne de Tournai, structurée par les anciennes portes d'entrée de la ville. On en dénombre sept : la Porte de Lille, la Porte de Maire, la Porte du Château, le carrefour Morel, la Porte de Marvis, le rond-point de la Dorcas et la Porte Saint-Martin.

Ces portes constituent des lieux d'articulation entre les villages satellites et le centre-ville. Elles correspondent aux points de passage des remparts aujourd'hui disparus, dont subsistent encore certains vestiges comme le Pont des Trous. Les fortifications ont laissé place aux boulevards formant la couronne de Tournai, qui délimite aujourd'hui l'intra-muros.

Ces seuils entre périphérie et centre deviennent ainsi des lieux stratégiques du projet. Ils concentrent les flux, marquent les changements d'échelle et constituent des points naturels d'entrée dans la ville.

C'est à ces endroits que s'implantent des haltes vélo, pensées comme des espaces de transition, de pause et de services (Voir Fig. 39). Leurs implantations découlent directement d'un constat territorial et social établi à partir de l'analyse des mobilités quotidiennes à Tournai : une discontinuité du réseau cyclable, une difficulté à articuler intermodalité et vélo, une absence d'espaces de pause et de services, un manque de stationnement vélo sécurisé et une nécessité d'accompagner des trajets complexes ou fragmentés.

Le programme se construit donc à partir de ces manques identifiés. Il ne s'agit pas de bâtiments isolés, mais de dispositifs spatiaux capables de rendre possible une continuité de mobilité à l'échelle communale.

À travers ces haltes, le projet propose ainsi un réseau d'espaces de transition autour de la ville : une nouvelle couronne hospitalière où entrer dans Tournai ne signifie plus subir la rupture entre périphérie et centre, mais bénéficier d'un accueil adapté aux mobilités contemporaines.

1 Halte de la Porte de Lille
2 Halte de la Porte de Maire (rond-point de l'Europe)
3 Halte de la Porte de Marvis
4 Halte du rond-point de la Dorcas
5 Halte de la Porte Saint-Martin
6 Halte de la Place Paul-Emile Janson



Fig 39. Les implantations des haltes cyclables aux portes de la ville à Tournai

Prototype de halte cyclable

Chaque halte intègre un espace couvert comprenant entre 10 et 20 stationnements vélos sécurisés, des bancs destinés au repos ou à l'attente, des casiers pour les équipements et effets personnels, un point d'eau, des sanitaires, ainsi qu'un espace de réparation ou d'entretien léger. Un système d'éclairage complète l'ensemble afin d'assurer visibilité, confort et sécurité à toute heure.

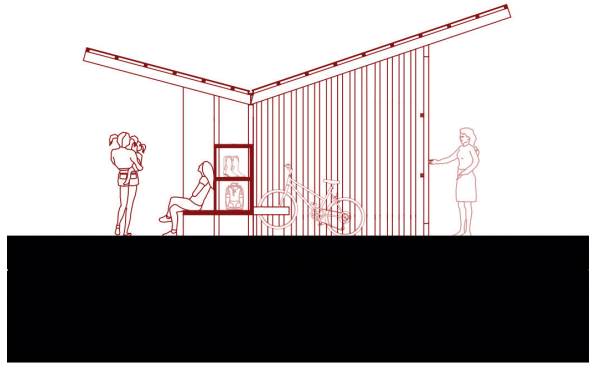
Ces aménagements cherchent à lever plusieurs freins concrets à la pratique du vélo, notamment pour les femmes, en répondant aux besoins liés au confort, à la sécurité, aux arrêts intermédiaires et à la gestion des déplacements quotidiens.

Le programme s'organise autour d'un noyau structurel central regroupant les fonctions techniques, sanitaires et les casiers. De part et d'autre, la structure en acier abrite les espaces de stationnement et de pause, ouverts sur l'espace public. Cette composition simple et lisible permet une appropriation immédiate du lieu.

L'intervention dépasse toutefois l'objet architectural lui-même. Elle s'accompagne d'un retravaille des abords : requalification des voiries, continuités piétonnes et cyclables et aménagement paysager. Chaque halte s'inscrit ainsi dans une continuité urbaine plus large, où bâtiment et espace public participent ensemble à la qualité du déplacement.

Deux implantations de halte ont été développées dans le cadre du projet afin d'en tester l'adaptabilité à des contextes urbains différents : la première à la Porte de Lille, en situation de seuil entre périphérie et centre-ville et la seconde à proximité de la cathédrale Notre-Dame de Tournai, au cœur d'un espace central fortement fréquenté.





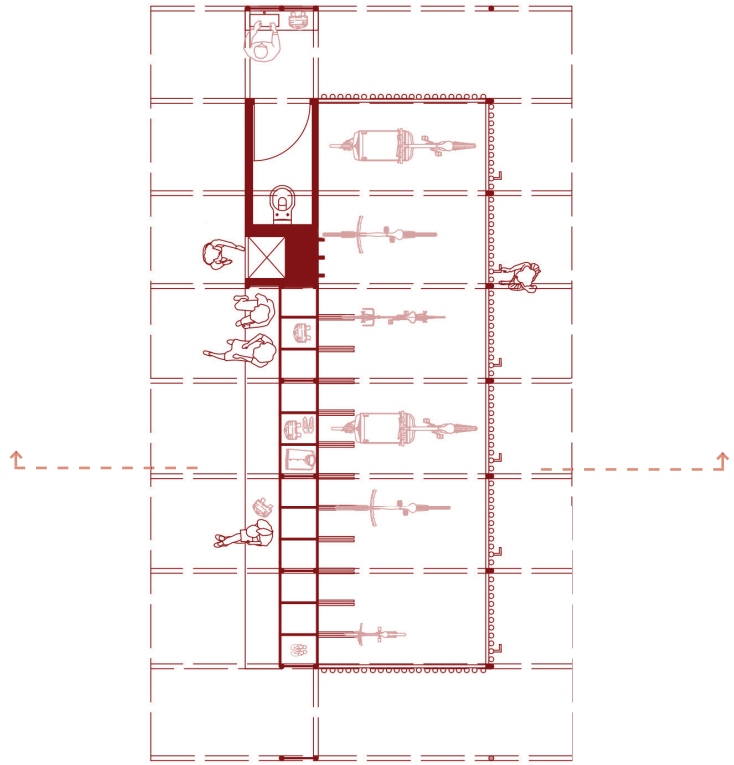


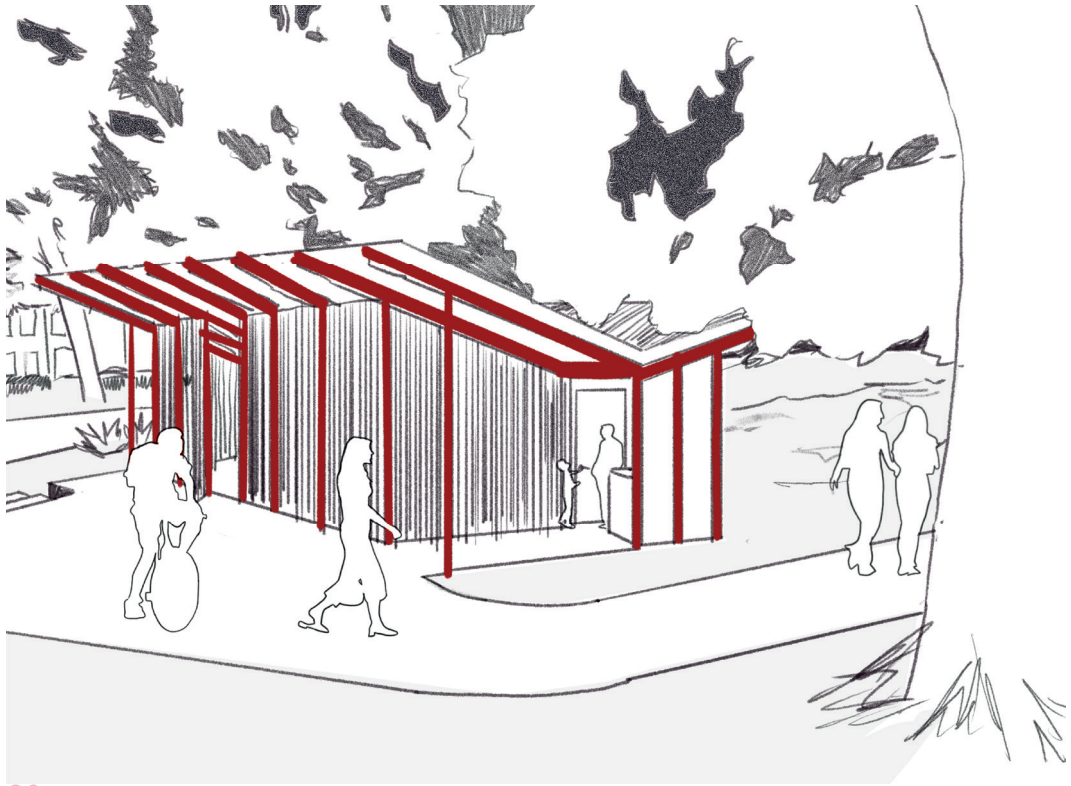
Fig 40. Le prototype des haltes

La halte de la Porte de Lille

La halte cyclable située à la Porte de Lille s'inscrit dans une situation de lisière entre le centre-ville et la périphérie. Elle occupe une position stratégique de seuil, à la fois point de transition, d'arrêt et d'accès aux équipements culturels voisins.

Le projet prend place au niveau de la rampe existante reliant actuellement les boulevards au site de la Maison de la Culture. Aujourd'hui principalement pensée comme un simple passage fonctionnel, cette rampe est retravaillée afin d'offrir une expérience plus qualitative et plus lisible aux usagers. Le parcours est réorienté pour aboutir directement sur le parvis de la Maison de la Culture plutôt qu'au milieu des espaces de stationnement automobile. Les boulevards longeant le site sont également réaménagés selon les principes développés précédemment pour les grands axes urbains.

L'intervention s'accompagne de la création d'un petit parvis dédié à l'arrivée des cyclistes. Le projet cherche à intégrer les cheminements piétons grâce à l'ajout d'escaliers venant connecter les différents niveaux du site. Du côté de l'accès principal sont implantés les stationnements vélos afin de rendre leur usage visible et immédiat. De l'autre côté, des bancs et des casiers prennent place face à l'espace vert, offrant des espaces d'attente, de repos et de contemplation.



Voir Annexes p.152 pour l'état existant du site de la Porte de Lille

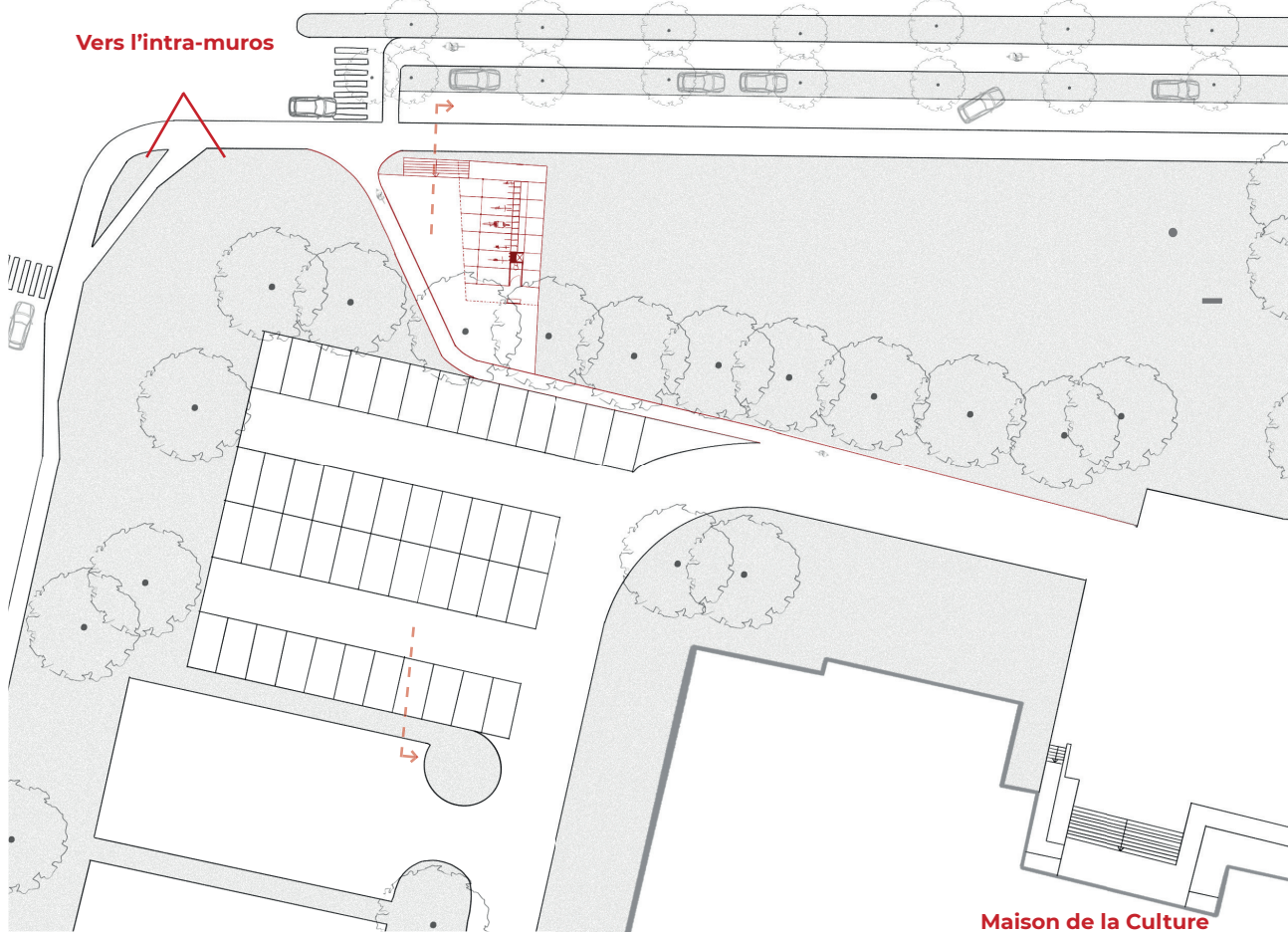


Fig 41. L'insertion de la halte cyclable à la Porte de Lille



La halte de la Place Paul-Émile Janson

La seconde halte cyclable prend place au pied de la Cathédrale Notre-Dame de Tournai face au Carré Janson récemment réaménagé et à proximité de l'Office de Tourisme de Tournai.

Située au cœur d'un espace fréquenté et attractif, cette halte devient un point structurant du réseau cyclable et accompagne les usages liés aux commerces, aux équipements publics et aux activités culturelles du centre-ville.

Le projet transforme l'espace situé face à l'office du tourisme en renforçant son caractère piétonnier. Les potelets sont déplacés afin de limiter la présence de la voiture tout en conservant un accès ponctuel. Des stationnements vélos temporaires et des bancs réorganisent l'espace public, tandis que la toiture de la halte s'ouvre vers la place et la cathédrale.

Les stationnements vélos prennent place du côté de l'espace piétonnier pour faciliter leur accessibilité et leur visibilité dans les parcours quotidiens. À l'arrière, des bancs et des casiers sont orientés vers la cathédrale, créant un espace de pause et d'attente bénéficiant d'une relation directe avec le patrimoine monumental du site.

Cette halte illustre ainsi la manière dont les mobilités cyclables peuvent s'intégrer aux centralités existantes, non plus comme des infrastructures périphériques ou secondaires, mais comme une composante à part entière de la vie urbaine et des espaces publics du centre-ville.



Voir Annexes p.154 pour l'état existant du site de la Place Paul-Émile Janson

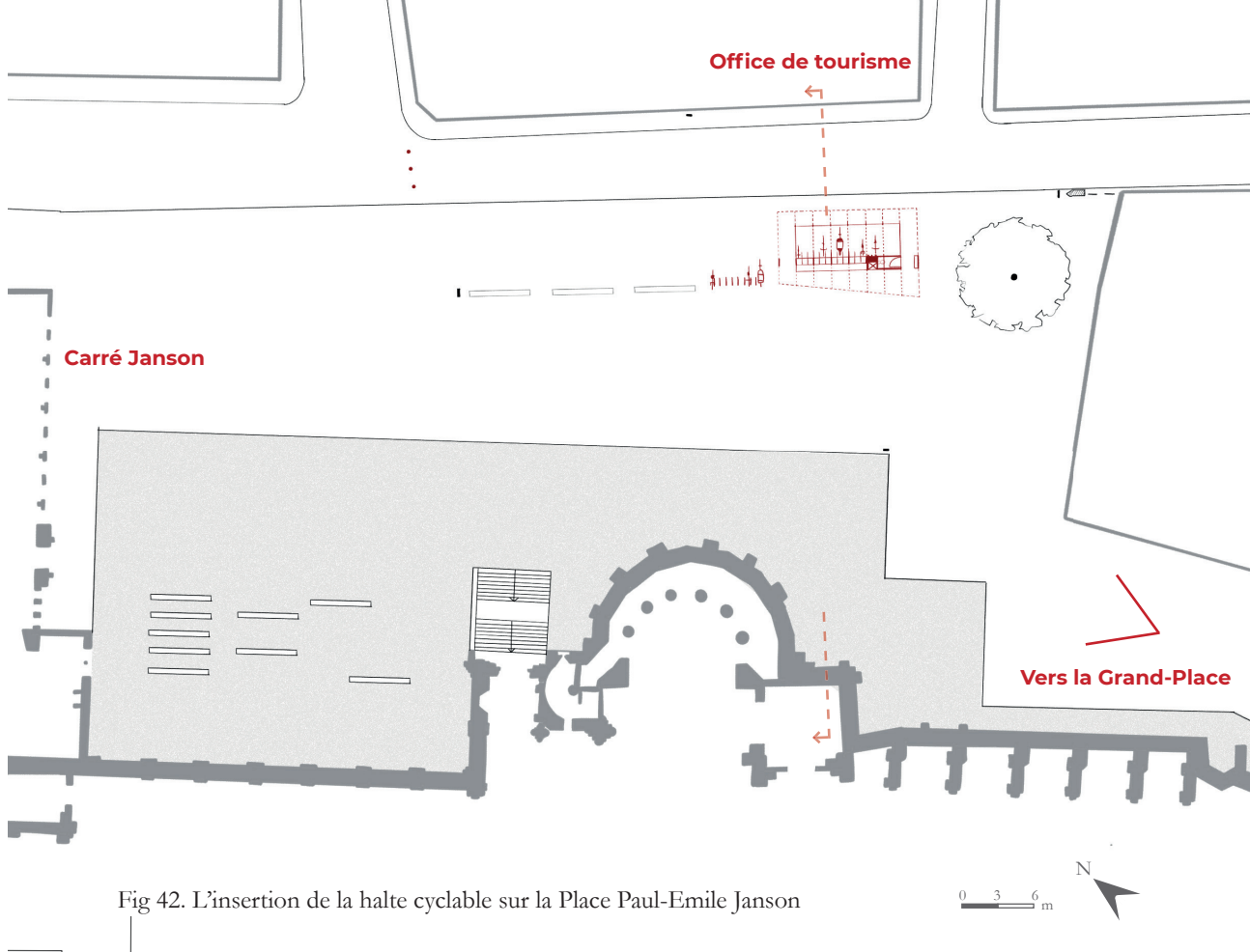
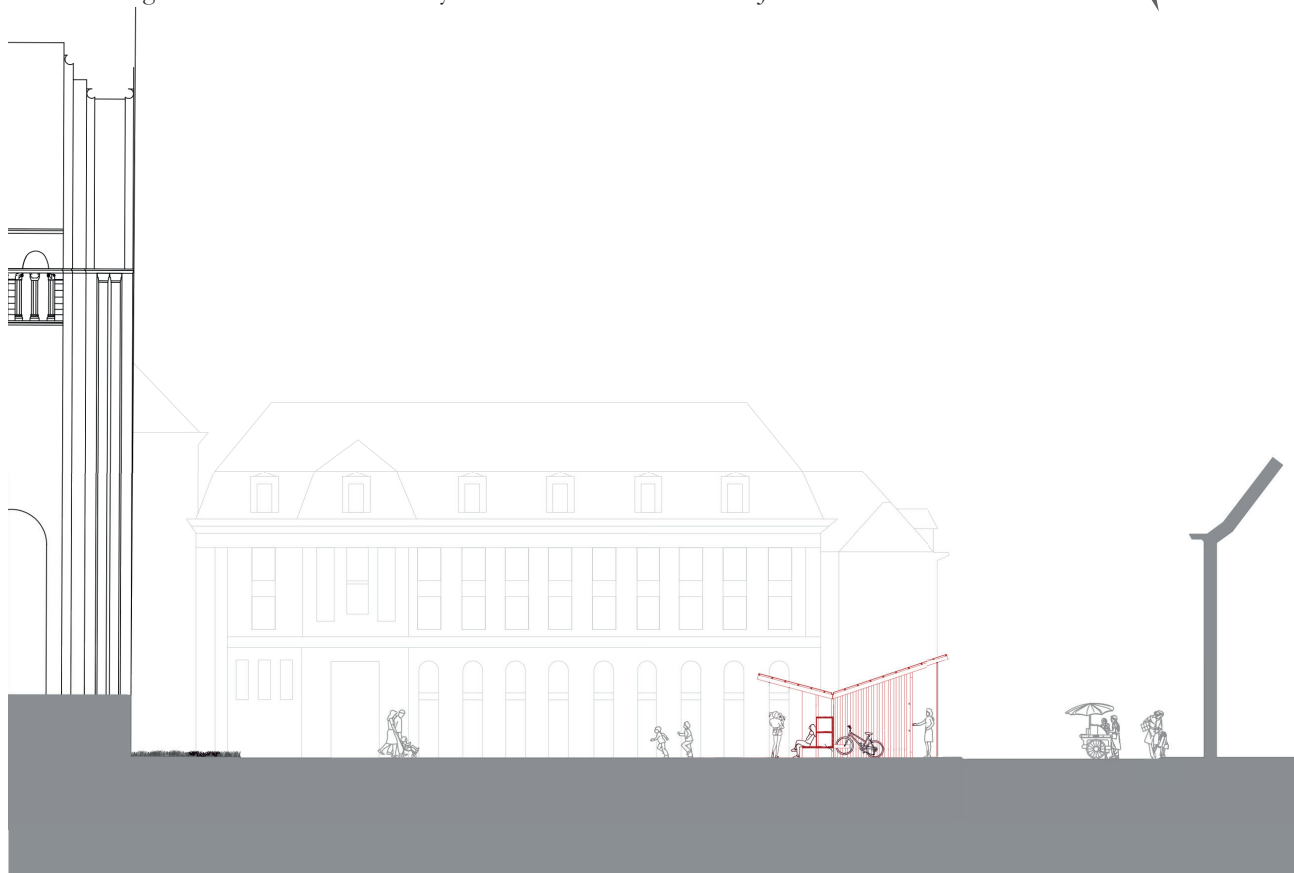


Fig 42. L'insertion de la halte cyclable sur la Place Paul-Emile Janson



Vers une hospitalité cyclable

Le projet territorial développé à l'échelle de la commune de Tournai met en évidence qu'une transition cyclable ne peut reposer sur quelques aménagements ponctuels. Elle suppose la construction d'un véritable système de mobilité, capable de relier les villages satellites au centre-ville, d'assurer des continuités lisibles et de répondre aux usages quotidiens des habitants.

Les haltes vélos proposées aux portes urbaines participent à cette logique. Réparties sur la couronne tournaisienne, elles accompagnent les flux entrants et sortants, offrent des services de proximité, sécurisent les stationnements et rendent les trajets plus confortables. Elles transforment de simples points de passage en lieux d'accueil pour les mobilités à vélo. À travers elles, le vélo n'est plus seulement un déplacement, mais une manière d'habiter le territoire.

Cependant, si ce réseau permet de structurer la commune, il révèle également un manque plus central : l'absence à Tournai d'un lieu clairement identifié dédié au vélo. Un espace repère capable de rassembler services, apprentissage, réparation, information, intermodalité et culture cyclable. Un lieu visible, accessible et fédérateur, qui donnerait au vélo une véritable présence urbaine.

Ainsi, après avoir pensé le maillage territorial, une seconde étape apparaît nécessaire : passer du réseau au pôle. Car pour qu'une culture cyclable s'ancre durablement dans la ville, elle a besoin non seulement d'itinéraires, mais aussi d'un lieu symbolique et fonctionnel à partir duquel elle peut rayonner.



La liaison de l’entre-deux

04.

DE LA RUPTURE AU REPÈRE

Au-delà du réseau, un ancrage urbain

À Tournai, l'analyse territoriale a mis en évidence plusieurs dynamiques positives : la présence de RAVeL, des projets cyclables en cours, un tissu associatif engagé et une pratique déjà existante. Pourtant, ces initiatives restent encore fragmentées et peu incarnées spatialement. Le vélo existe, mais il manque aujourd'hui d'un lieu repère où ces dynamiques pourraient se rencontrer, se renforcer et devenir pleinement visibles à l'échelle urbaine.

Un tel lieu dépasse la simple fonction de stationnement. Il peut réunir en un même espace des services essentiels. Il devient alors un équipement du quotidien, au même titre qu'une gare.

Cette comparaison prend tout son sens à Tournai, où la gare occupe déjà une place symbolique forte dans le paysage urbain. Inscrite au patrimoine, elle incarne depuis longtemps l'entrée dans la ville, le départ, l'arrivée et la connexion à d'autres territoires. Elle structure les mobilités ferroviaires comme repère collectif et architectural. Dès lors, pourquoi le vélo, mode de déplacement de plus en plus central dans les transitions contemporaines, ne disposerait-il pas lui aussi d'un lieu identifiable, visible et structurant ?

Cette nécessité apparaît d'autant plus forte lorsqu'on interroge la pratique du vélo du point de vue du genre. Les enquêtes et les entretiens menés dans le cadre de ce travail montrent que les freins à la mobilité cyclable concernent souvent la sécurité, la peur du vol, le manque de services, l'absence de lieux d'apprentissage ou encore le sentiment de ne pas être pleinement légitime dans l'espace public. Face à ces obstacles, un lieu repère peut jouer un rôle décisif : offrir un cadre visible, fréquenté, rassurant et accueillant, où la pratique du vélo devient socialement soutenue et spatialement reconnue.

Il s'agit de créer un espace capable d'accompagner les usages, de renforcer l'autonomie et de rendre possible une pratique plus inclusive du vélo.



Fig 43. La gare de Tournai en 1879 par l'architecte Henri Beyaert



Fig 44. La gare de Tournai après sa rénovation en 2013 et les travaux de Paola Vigano en 2025

Transformer un lieu de rupture en lieu d'émancipation

Le choix du site de la gare de Tournai s'impose par sa position stratégique à la rencontre de plusieurs échelles territoriales. La gare constitue déjà aujourd'hui un point majeur de convergence entre différentes mobilités : train, bus, voiture, taxi, marche et déplacements cyclables. Elle représente l'un des principaux nœuds d'échanges de la ville et un passage quotidien pour de nombreux habitants, navetteurs, étudiants et visiteurs. À ce titre, elle apparaît comme l'emplacement le plus pertinent pour accueillir un équipement structurant dédié au vélo.

Sa localisation au nord de Tournai renforce encore cet enjeu. Ce secteur connaît actuellement d'importantes perspectives de développement urbain, notamment à travers les zones d'aménagement communal concertées, parmi lesquelles la ZACC Morel, qui prévoit à terme environ 3 000 habitants supplémentaires. Cette évolution pose directement la question des mobilités quotidiennes futures : comment relier efficacement ces nouveaux quartiers à la gare, puis au centre historique et aux principaux pôles de la ville ?

La gare se situe précisément à l'interface entre ces nouveaux développements urbains et le cœur ancien de Tournai. Elle peut ainsi devenir une porte d'entrée métropolitaine autant qu'un point d'articulation local entre périphérie et centre-ville. La continuité vers le centre, notamment par la rue Royale, constitue dans cette logique un axe stratégique pour les mobilités actives.

Cependant, ce potentiel reste aujourd'hui largement sous-exploité. Le réseau ferroviaire agit comme une véritable coupure physique entre le nord de la ville et le reste. Les franchissements existants sont limités, peu lisibles ou peu confortables, notamment pour les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ou les usagers accompagnés d'enfants. La gare, pourtant centrale, demeure difficile à traverser et insuffisamment connectée aux continuités cyclables existantes.

Le site souffre également d'un déficit qualitatif dans ses abords immédiats. Les espaces extérieurs sont largement dominés par le stationnement automobile et les logiques de transit. Les cheminements doux y apparaissent secondaires, fragmentés et peu valorisés. Pour le vélo, la gare reste davantage un lieu contraignant qu'un véritable point d'intermodalité.

C'est précisément cette tension entre potentiel stratégique et dysfonctionnements actuels qui rendent le site particulièrement pertinent. La gare concentre en un même lieu les enjeux abordés dans ce travail : intermodalité, franchissement des infrastructures, sécurité, lisibilité des parcours, accueil des usages quotidiens et visibilité du vélo dans l'espace



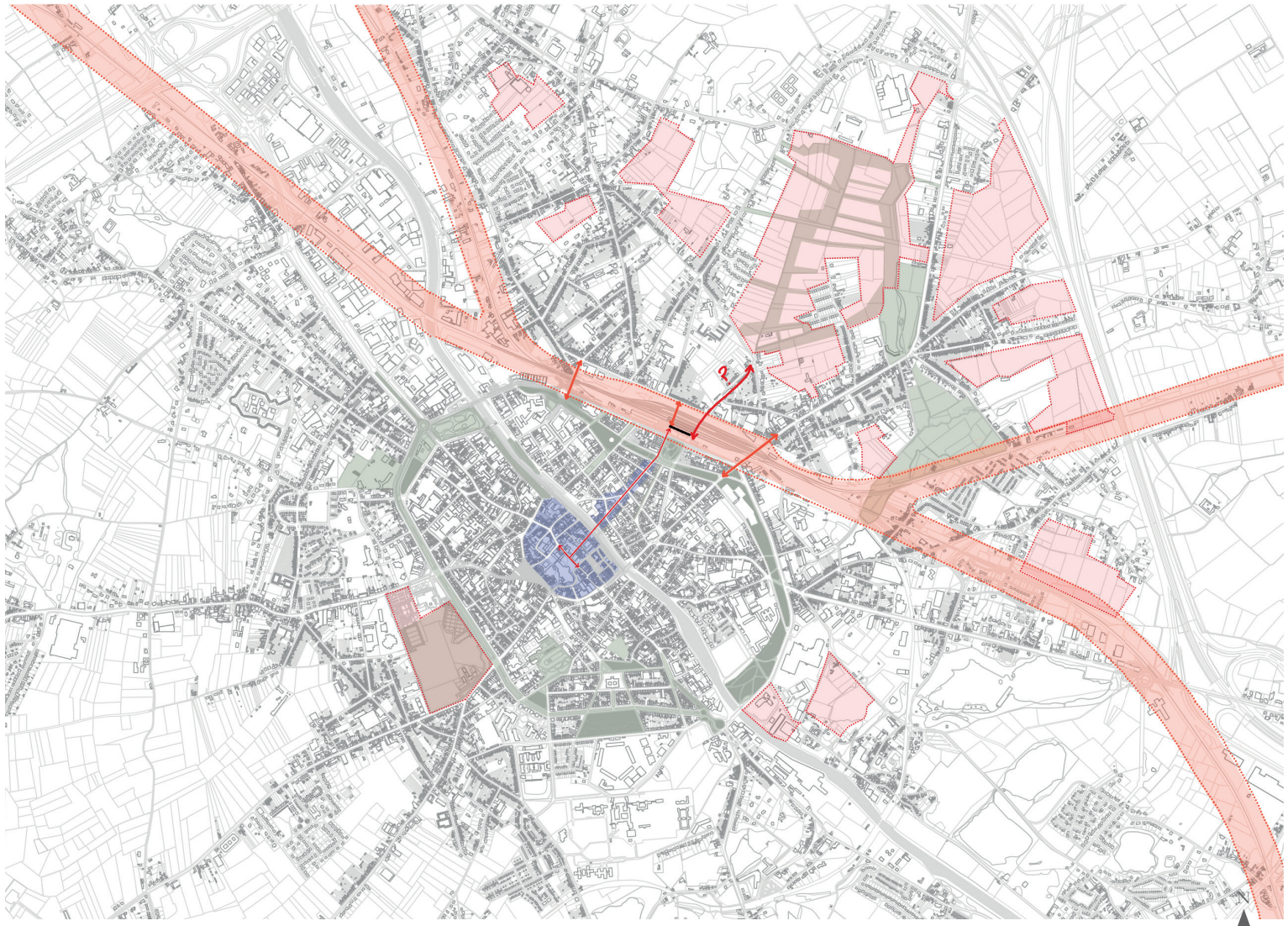


Fig 45. La voie ferrée : une barrière infrastructurelle

Diagnostic genré du site

L'analyse du site de la gare de Tournai révèle également des inégalités d'usage de l'espace public, qui touchent plus fortement certains publics, et notamment les femmes.

Le premier enjeu concerne le sentiment de sécurité. Les accès actuels à la gare reposent en partie sur des passages souterrains ou des cheminements peu visibles. Or, plusieurs enquêtes montrent que ces espaces fermés, mal éclairés ou peu fréquentés sont davantage évités par les femmes, en particulier en soirée ou tôt le matin. La peur d'une agression, du harcèlement ou simplement de l'isolement influence directement les choix de déplacement. Ce qui peut sembler praticable d'un point de vue purement fonctionnel ne l'est donc pas nécessairement du point de vue de l'usage vécu.

Le second enjeu touche à la lisibilité des parcours. Les circulations autour de la gare restent complexes, dominées par la voiture et peu intuitives pour les mobilités douces. Pour des usagers réguliers, ces difficultés peuvent être contournées par l'habitude. Pour des personnes moins expérimentées, des cyclistes occasionnels, ou des personnes accompagnant un enfant, cette absence de clarté devient un frein réel.

Le troisième constat concerne les mobilités du quotidien. Les déplacements féminins sont encore statistiquement plus souvent liés au travail domestique de mobilité. Or, le site de la gare répond aujourd'hui surtout à une logique de flux pendulaire centrée sur le trajet simple domicile-travail. Il offre peu d'espaces de pause, peu de services pratiques, peu de possibilités pour gérer sacs, enfants, attente ou transitions entre plusieurs modes de transport.

L'intermodalité elle-même reste incomplète. Accéder aux quais avec un vélo, franchir des escaliers, stationner de manière sécurisée ou trouver un équipement adapté représente encore une contrainte importante. Ces obstacles touchent tous les usagers, mais pèsent davantage sur les personnes transportant des charges, utilisant un vélo cargo, voyageant avec un enfant ou recherchant un environnement rassurant.

Enfin, la faible visibilité du vélo sur le site participe à son manque de légitimité symbolique. L'espace est majoritairement structuré autour de l'automobile et du transit ferroviaire, tandis que la pratique cyclable demeure périphérique. Or, rendre le vélo visible, confortable et central dans un lieu aussi stratégique participe aussi à normaliser sa pratique pour tous les publics.

Repenser ce site avec une attention particulière aux questions de sécurité, de confort, de services et de lisibilité ne bénéficie pas uniquement aux femmes : cela améliore la qualité d'usage pour l'ensemble des habitants.



Fig 46. Les espaces d'insécurité à vélo autour du quartier de la Gare de Tournai

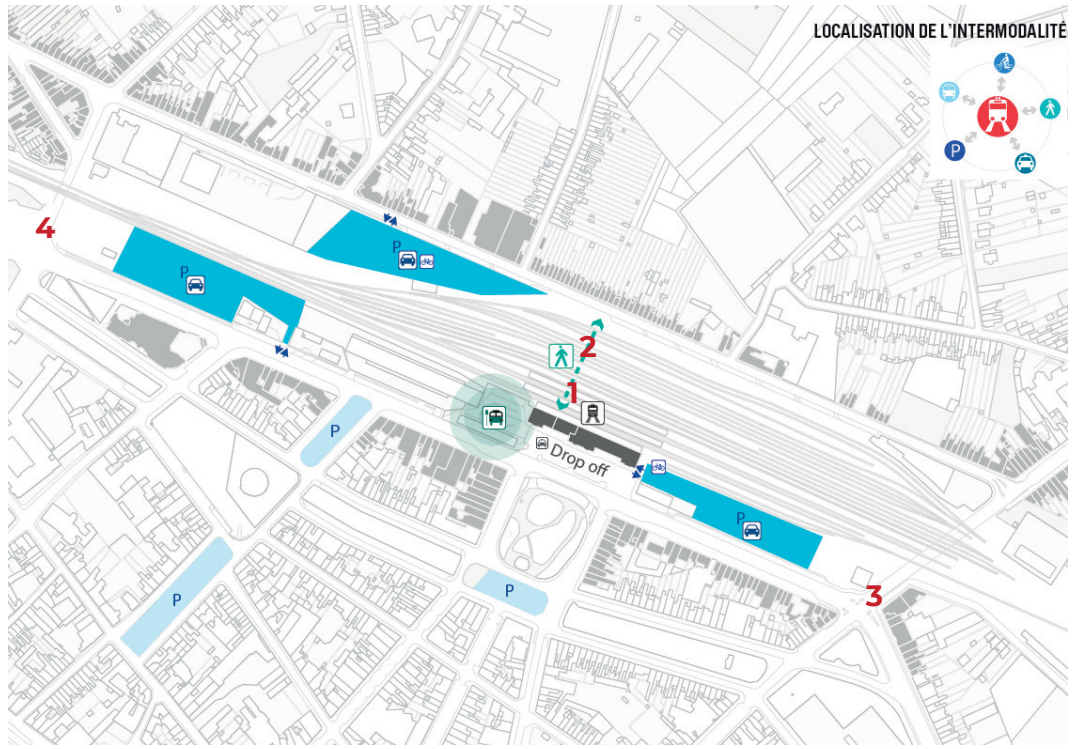


Fig 47. Localisation de l'intermodalité à Tournai

Reconnecter la ville

Cette coupure du réseau ferroviaire à Tournai fragmente les continuités urbaines, allonge les trajets quotidiens et limite l'accessibilité entre les quartiers en développement, la gare et le cœur de ville. De plus, les dispositifs existants ne répondent que partiellement à ces enjeux.

La passerelle constitue dès lors une réponse spatiale à la fois fonctionnelle et symbolique. Elle permet de franchir les voies ferrées par un parcours continu, visible et accessible, sans rupture majeure entre les deux côtés de la ville. Là où le souterrain oblige à descendre, s'enfermer puis remonter, la passerelle propose un mouvement fluide, ouvert sur le paysage urbain et lisible depuis l'espace public.

Ce choix répond également à une lecture genrée de la mobilité. Les espaces ouverts, bien éclairés et traversés par des regards croisés renforcent généralement le sentiment de sécurité. Voir et être vu devient ici une qualité architecturale essentielle.

La passerelle ne se limite donc pas à une infrastructure technique : elle devient un support d'appropriation plus inclusif de la ville, notamment pour les femmes, les enfants, les cyclistes débutants ou les personnes plus vulnérables. Elle permet aussi de revaloriser la place du vélo dans l'intermodalité. En reliant directement les quartiers nord, les quais ferroviaires, les stationnements vélos et les continuités cyclables vers le centre-ville, la passerelle fait du vélo un mode pleinement intégré au fonctionnement de la gare.

Choisir une passerelle, c'est donc faire plus qu'assurer une traversée : c'est recoudre la ville, rendre la gare plus accessible et affirmer une autre hiérarchie des mobilités au cœur de Tournai.

Référence

Les passerelles cyclo-piétonne de l'agence Ney & Partners se distinguent par une forme directement pensée pour les flux cyclables. Ses courbes accompagnent le mouvement, adoucissent les pentes et offrent un parcours fluide et continu. Elle montre comment une infrastructure peut être conçue à l'échelle du corps en déplacement.

La passerelle Girodet de Bourg-lès-Valence s'inscrit dans un projet plus large de requalification du site de Girodet et de reconquête des bords du Rhône (Voir Fig.48). Conçue comme un élément emblématique reliant le centre-ville à l'île Girodet, elle dépasse la simple fonction de franchissement. Sa structure haubanée asymétrique et son mât central affirment une forte présence architecturale, tandis que sa matérialité et son rapport au paysage transforment la traversée en véritable expérience urbaine.



Faire du franchissement un repère urbain

Passerelle Girodet
Bourg-lès-Valence, France
Ney & Partners, 2024
Longueur totale : 246 m

- Parcours fluide et lisible
- Vue dégagée sur le paysage
- Largeur confortable pour les usagers
- Sentiment d'ouverture et de sécurité

Fig 48. La passerelle Girodet





Un lieu pour le vélo

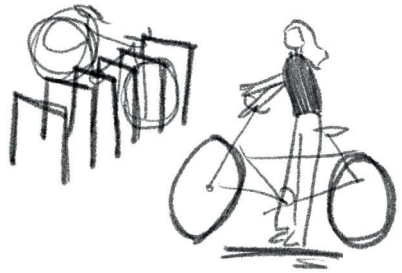
Le programme proposé à la gare de Tournai intègre tout d'abord 120 stationnements vélos sécurisés, afin de répondre à l'un des freins majeurs identifiés lors des entretiens : la crainte du vol. Situés au plus près des quais et des accès principaux, ces emplacements permettent l'intermodalité, tout en encourageant les usages réguliers. Ce parking vélo est accessible avec un badge d'accès.

Des espaces de services complètent ce dispositif : sanitaires, douches et casiers. Ils permettent de faire du vélo un mode de transport compatible avec les rythmes quotidiens et les exigences professionnelles.

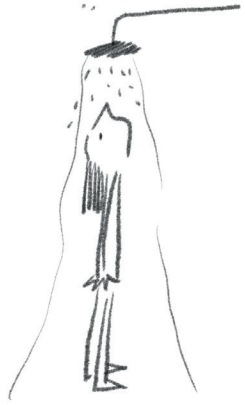
Le programme comprend également une salle polyvalente associée à un atelier vélo (la Véloterie). Cet espace flexible peut accueillir des vélo-écoles, des ateliers participatifs de réparation, des formations à l'entretien du vélo ou à la circulation urbaine, en mixité ou en non-mixité selon les besoins. Elle peut aussi recevoir des actions de sensibilisation autour de la place des femmes dans l'espace public et des mobilités inclusives.

À l'extérieur, le projet se prolonge dans l'espace public avec une piste d'apprentissage, destinée aux enfants comme aux adultes souhaitant gagner en confiance à vélo. Des jeux pour enfants viennent compléter cet ensemble afin d'inscrire le site dans une logique d'accueil familial et de convivialité.

Ainsi, le programme dépasse la simple fonction de stationnement. Il associe mobilité, apprentissage, services et sociabilité pour faire de la gare un lieu repère capable d'accompagner la transition cyclable de Tournai.



Garer son vélo en sécurité



Se doucher

Échanger avec d'autres usagers



Apprendre à réparer son vélo



Laisser les enfants jouer



Apprendre à faire du vélo

Fig 49. Les usages du programme dans le projet

De la traversée souterraine à la traversée aérienne

Aujourd'hui, la traversée de la gare s'effectue par un passage souterrain peu visible, contraint et souvent subi par les usagers. Cet espace fermé, marqué par un manque de lumière naturelle et de lisibilité, renforce un sentiment d'inconfort et d'insécurité, particulièrement pour les femmes et les personnes à mobilité réduite. La traversée devient alors un simple passage fonctionnel, sans qualité spatiale ni véritable relation avec la ville ou le paysage ferroviaire. (Voir Fig.46 p.105)

Le projet propose de transformer cette expérience en développant une traversée aérienne à travers la passerelle cyclo-piétonne. Visible depuis l'espace public, elle devient un nouvel élément repère dans le paysage de la gare et reconnecte les deux côtés du site de manière claire et accessible. En s'élevant au-dessus des voies ferrées, le parcours quitte l'espace fermé du souterrain pour s'ouvrir vers la ville et les infrastructures ferroviaires.

La passerelle offre ainsi une nouvelle perception du site. La montée progressive devient une séquence de transition permettant de révéler progressivement le paysage et les vues sur les rails, les quais et les quartiers environnants. Le déplacement n'est plus uniquement pensé comme une fonction de franchissement, mais comme une expérience spatiale accompagnant le regard et les usages.

La visibilité offerte par la passerelle réduit le sentiment d'enfermement et favorise un sentiment de sécurité par la présence de vues dégagées et de relations visuelles permanentes avec l'espace public. Le projet transforme une infrastructure de séparation en un lieu de liaison et d'appropriation collective.

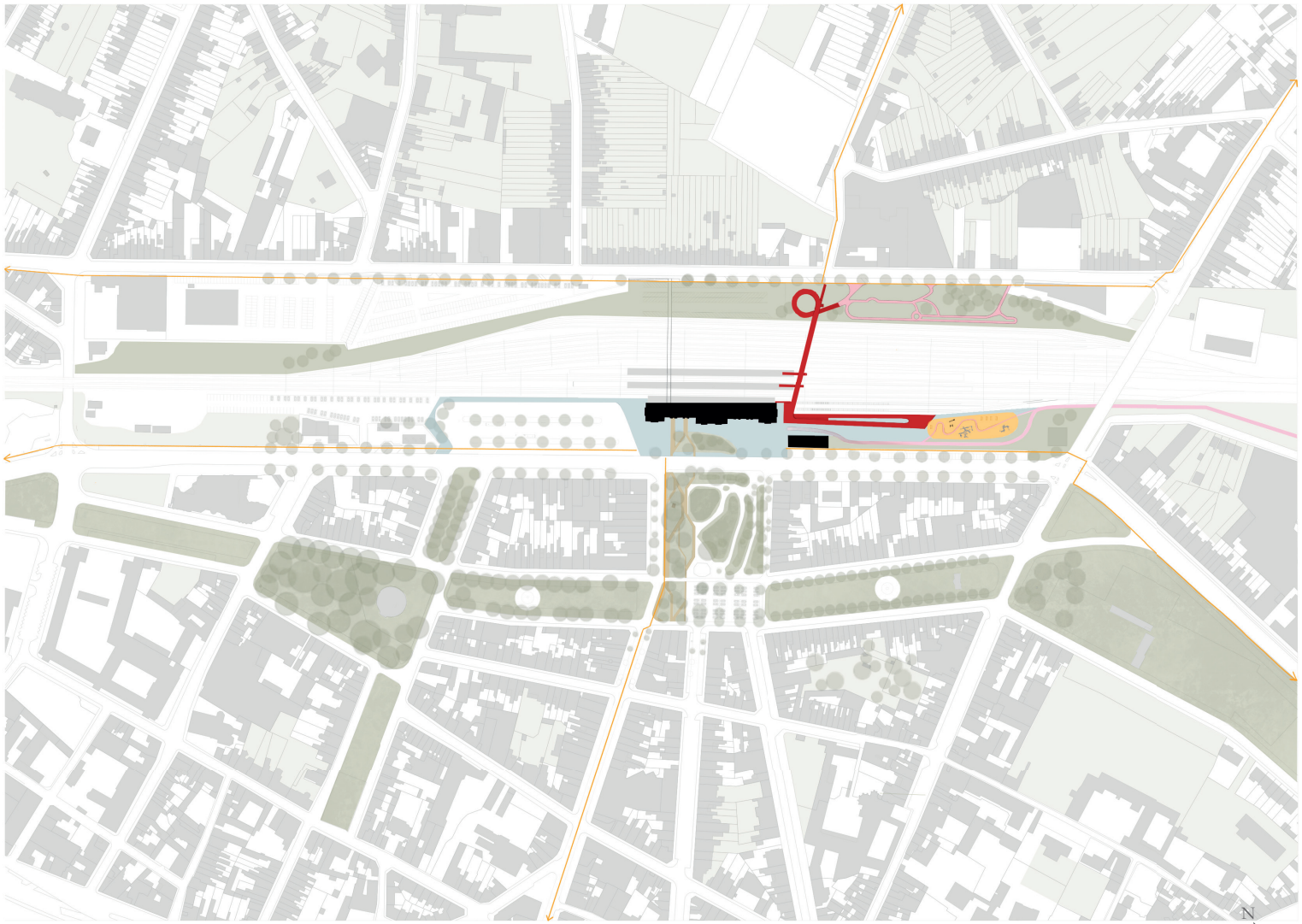


Fig 50. L'insertion du projet à la Gare de Tournai

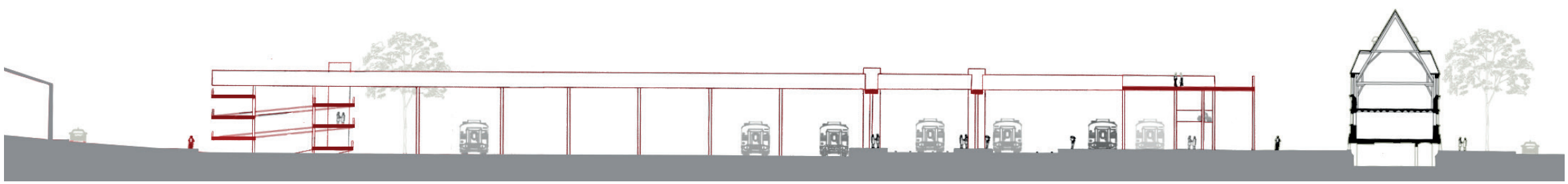


Fig 51. La traversée de la voie de chemin de fer

Recomposer les abords de la gare

Le projet propose une réorganisation plus large du site de la gare de Tournai afin de transformer un espace aujourd'hui dominé par la voiture en un véritable lieu de mobilité partagée.

Le projet propose de déplacer le stationnement principal à l'arrière de la gare, rendu possible par la reconfiguration des dernières voies ferroviaires de garage. (Voir Fig.53) Cette intervention libère une emprise stratégique côté boulevard Eisenhower, permettant de redonner de l'espace aux mobilités actives et aux usages collectifs.

La passerelle structure cette recomposition. Elle distribue les quais, connecte les deux côtés de la ville et organise les nouveaux accès au site. Ses rampes deviennent des éléments de liaison douce, lisibles et accessibles, tandis que des escaliers assurent des connexions rapides.

Le projet s'accompagne d'une requalification paysagère : végétalisation des abords, amélioration des cheminements, création d'une piste d'apprentissage et d'espaces de jeux pour enfants. La gare devient ainsi non seulement un lieu de passage, mais aussi un espace fréquenté, appropriable et accueillant.

Cette réorganisation vise finalement à inverser les priorités existantes. Là où la voiture structurait jusqu'ici l'ensemble du site, le projet redonne une place centrale aux piétons, aux cyclistes et aux usages quotidiens. La gare devient alors une porte d'entrée plus apaisée, plus lisible et mieux intégrée à la ville.

Voir Annexes p.154 pour les hypothèses de déplacement des voies ferroviaires de garage

Fig 52. Photographie de la maquette 1.500e

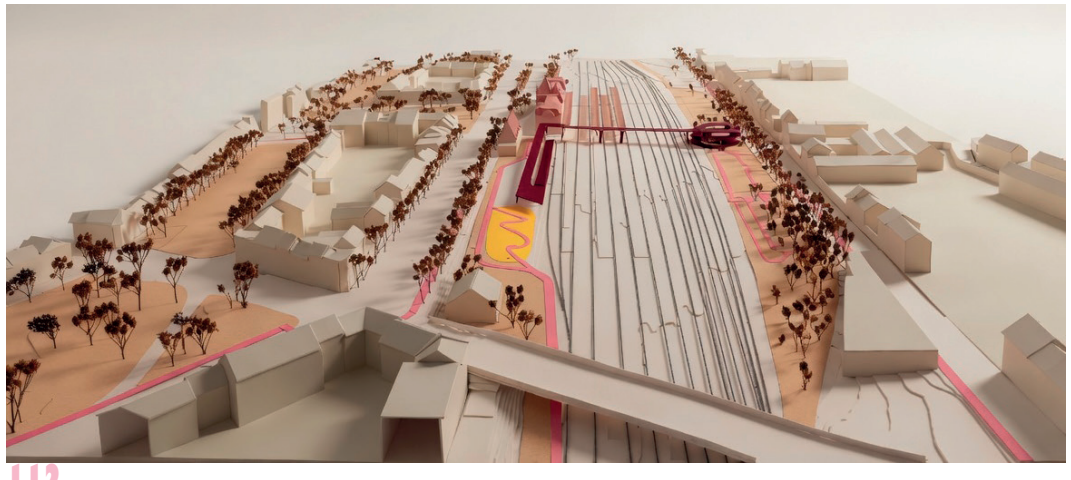




Fig 53. Le déplacement des trois voies ferroviaires de garage de la Gare

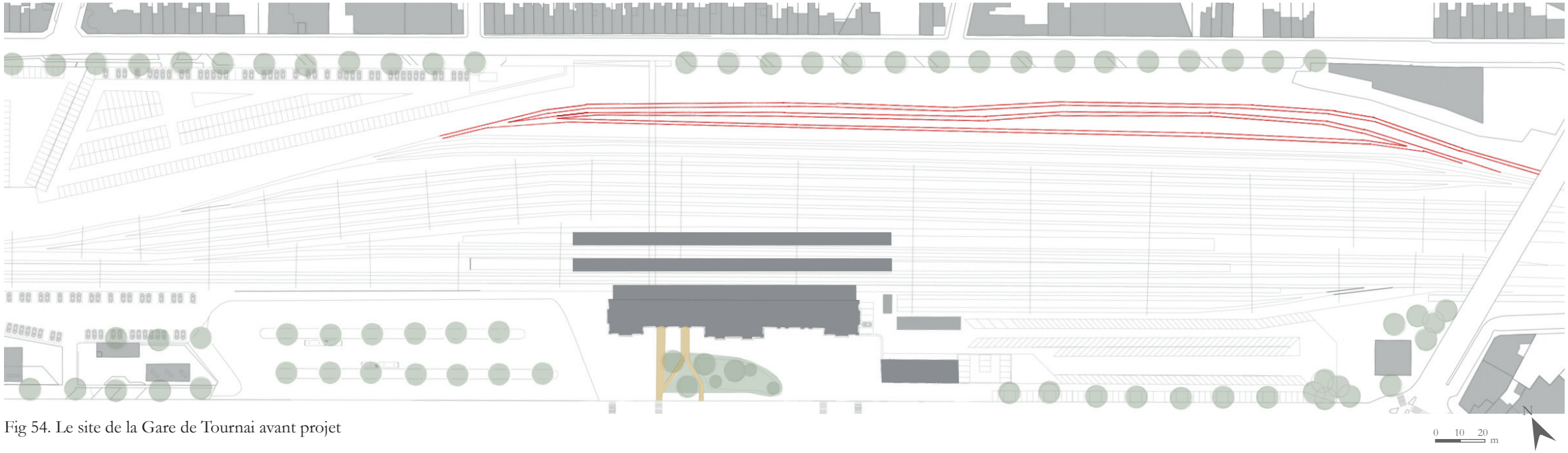


Fig 54. Le site de la Gare de Tournai avant projet

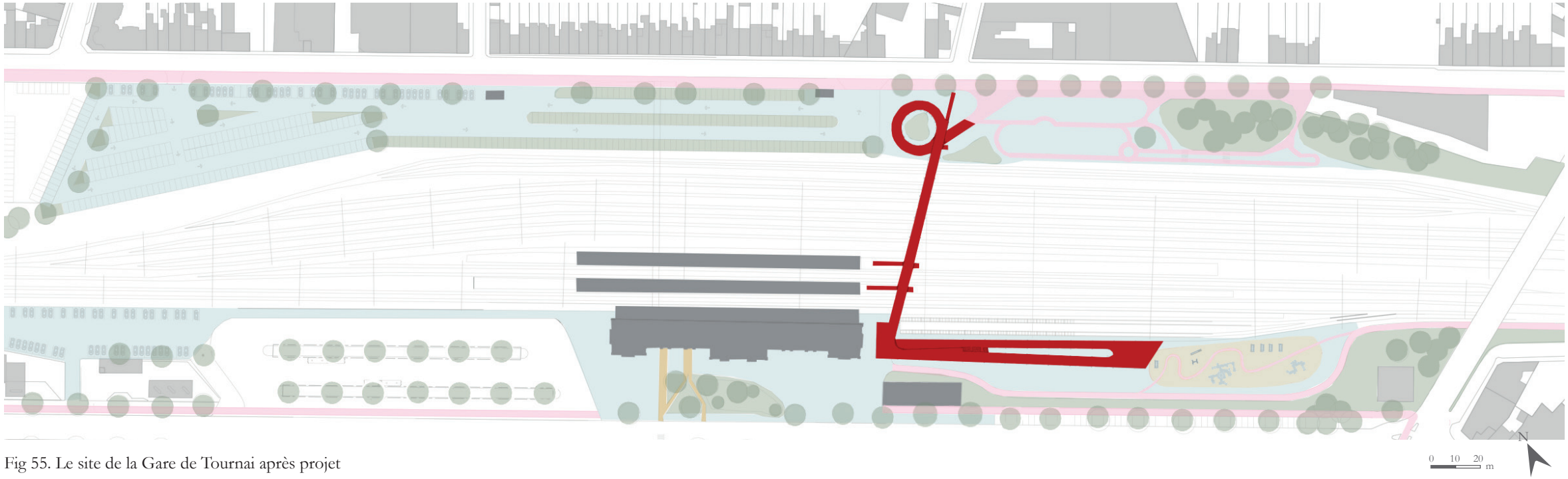


Fig 55. Le site de la Gare de Tournai après projet

Rééquilibrer les usages

La Gare de Tournai fonctionne principalement par un axe dominant, il suit la rue Royale et va vers le centre historique de Tournai. (Voir Fig.56) Cette organisation des flux crée une forte asymétrie dans les usages et les accès. Le passage souterrain renforce cette hiérarchie en concentrant les flux sur un parcours unique. L'arrière de la gare est davantage marqué par les espaces de stationnement, il reste peu valorisé et moins fréquenté.

Cette situation limite également l'accessibilité du site. L'absence d'ascenseurs rend aujourd'hui les quais difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux usagers accompagnés de poussettes ou encore aux cyclistes, contraints de porter leur vélo dans les escaliers. La gare apparaît ainsi comme une infrastructure pensée avant tout pour des déplacements rapides et standardisés, sans réellement prendre en compte la diversité des usages et des mobilités.

Le projet cherche à rééquilibrer cette organisation en créant une nouvelle traversée accessible depuis le côté opposé au souterrain de la gare. Les accès deviennent alors équivalents et les parcours plus lisibles. (Voir Fig.57)

La passerelle permet aussi de connecter directement les quais grâce à l'intégration d'escaliers et d'ascenseurs. Cette nouvelle accessibilité améliore considérablement les déplacements des personnes à mobilité réduite, des familles, des voyageurs chargés ou des cyclistes. Le projet facilite ainsi l'intermodalité entre train, vélo et déplacements piétons tout en rendant les usages de la gare plus inclusifs. (Voir Fig.58)

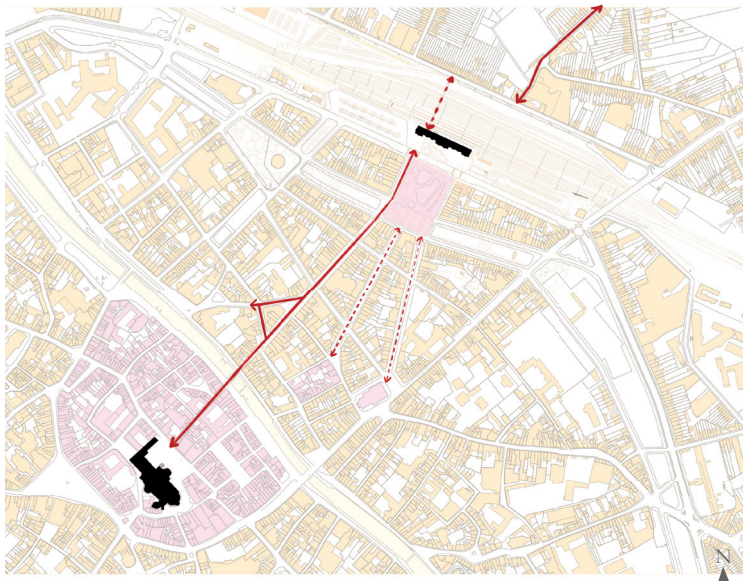


Fig 56. L'asymétrie d'usage de la Gare de Tournai

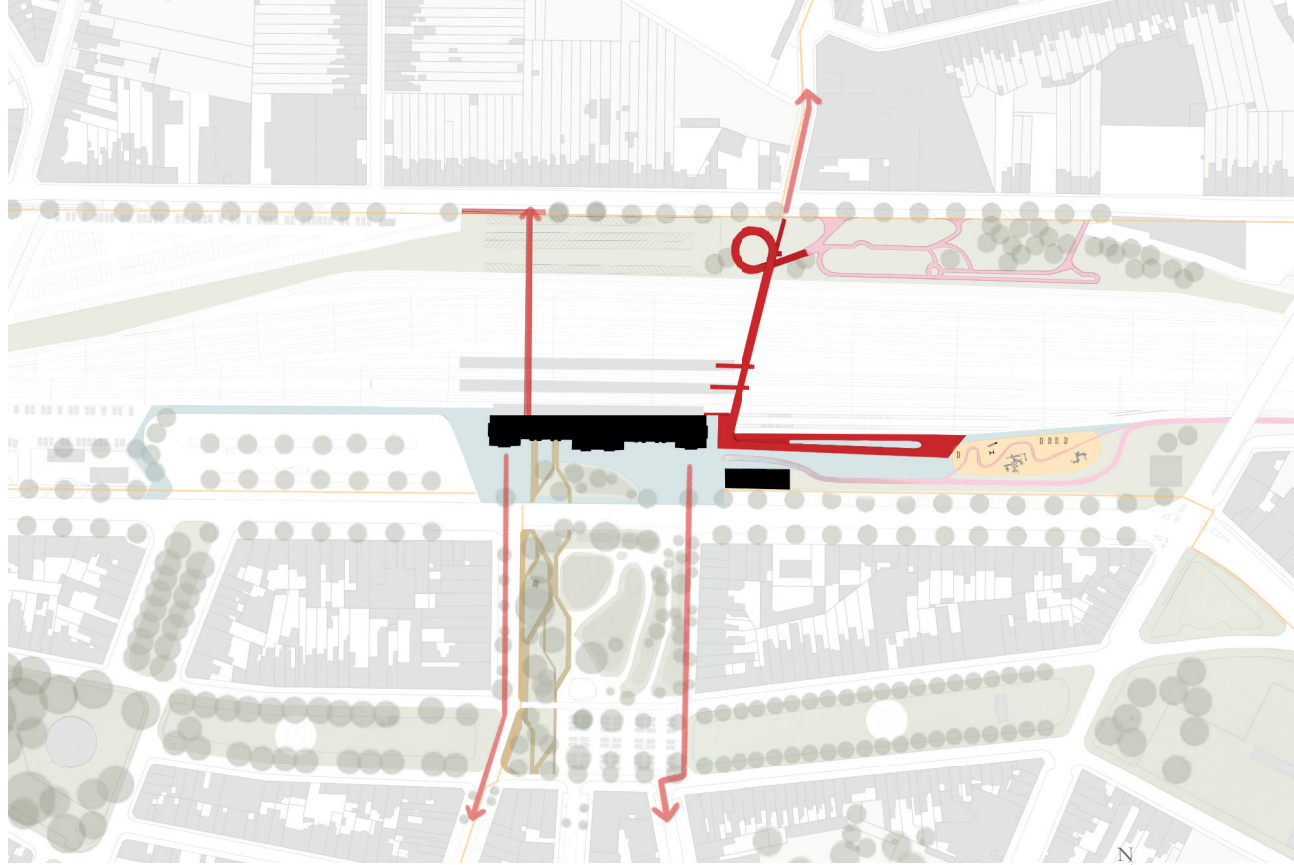


Fig 57. Rééquilibrer les usages de la gare

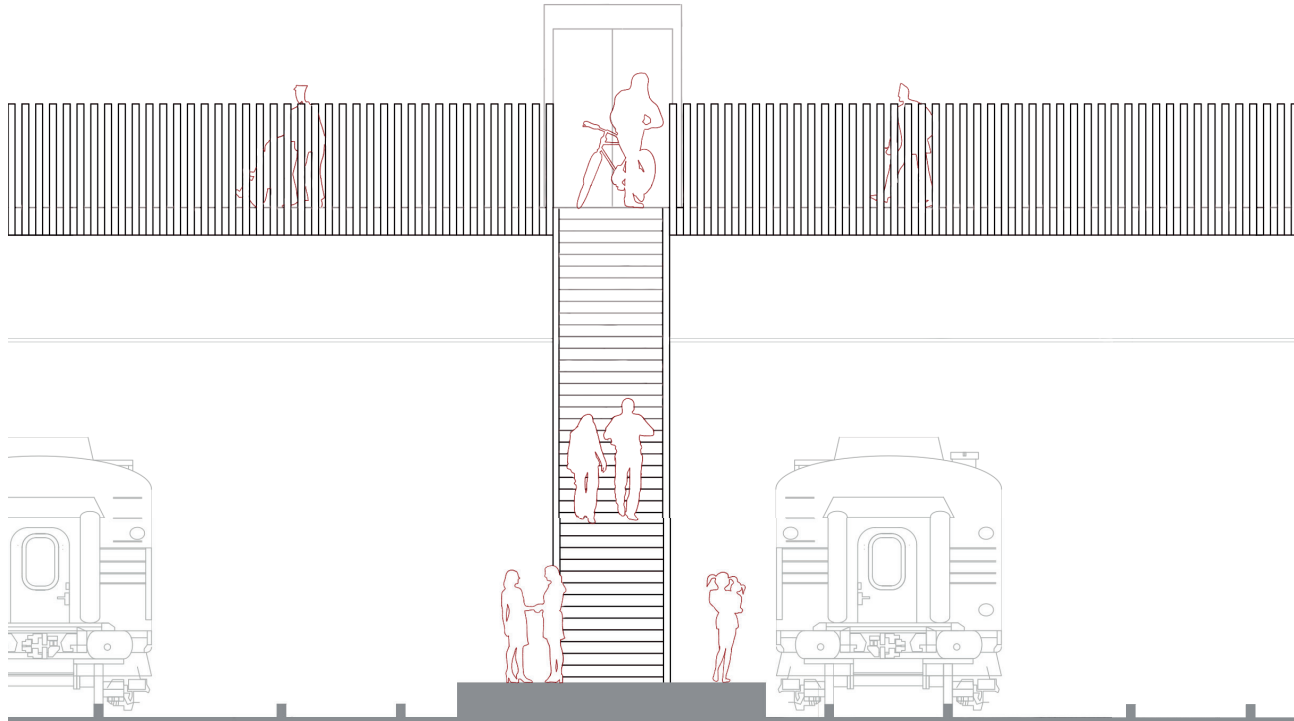
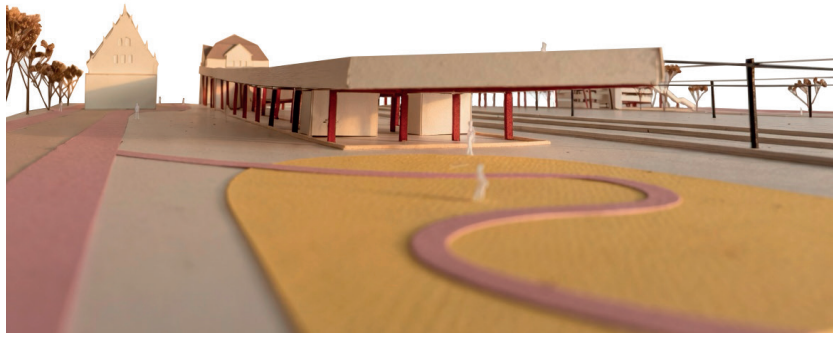


Fig 58. Le passage de la passerelle au quai par les escaliers et ascenseurs

Habiter l'infrastructure

Sous ces rampes prennent place les stationnements vélos sécurisés et les casiers. Cette implantation permet d'optimiser l'espace tout en donnant une place visible au vélo au coeur du site. Les sanitaires, douches et la salle polyvalente se développent quant à eux en lien direct avec les nouveaux espaces publics.



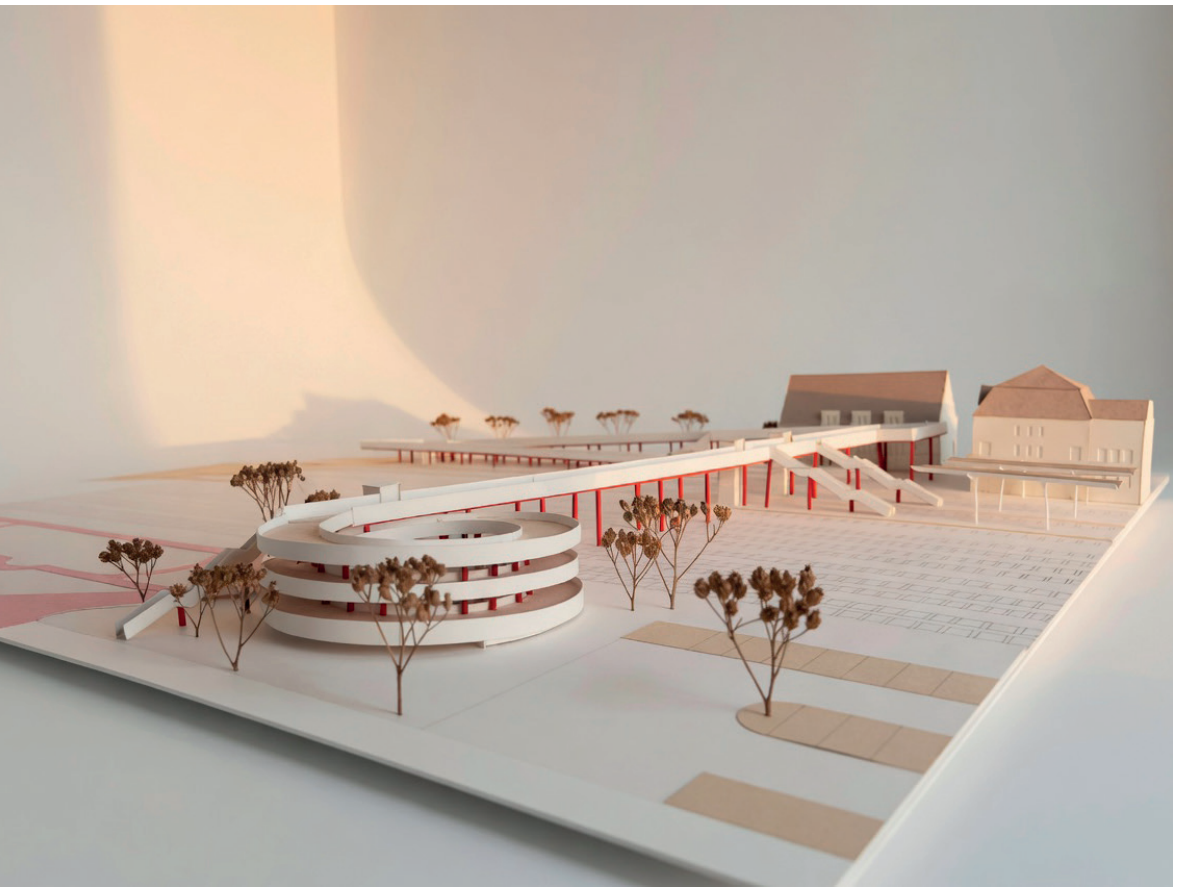


Fig 59. Photographie de la maquette 1.200e

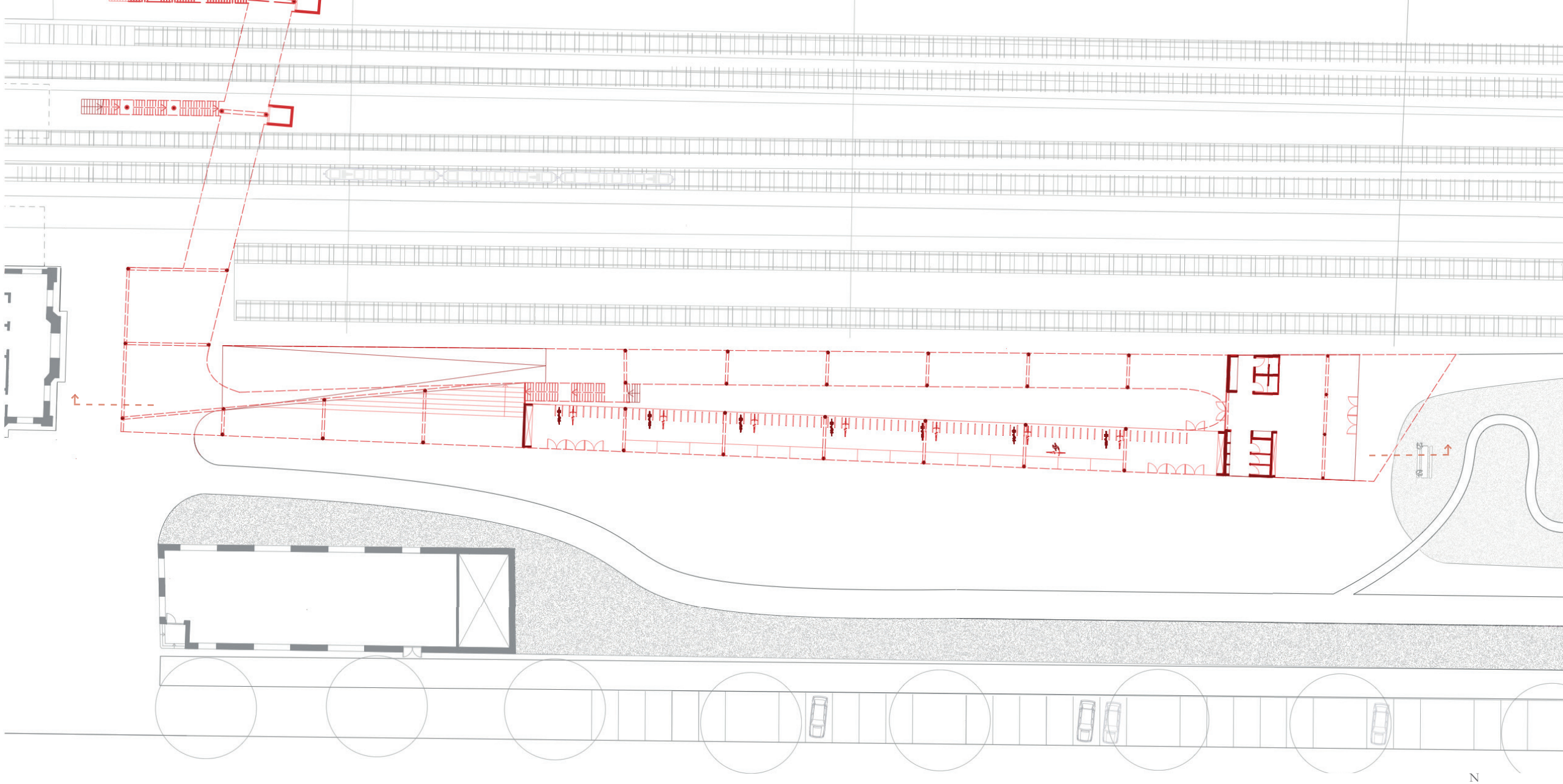


Fig 60. Plan rez-de-chaussée du projet

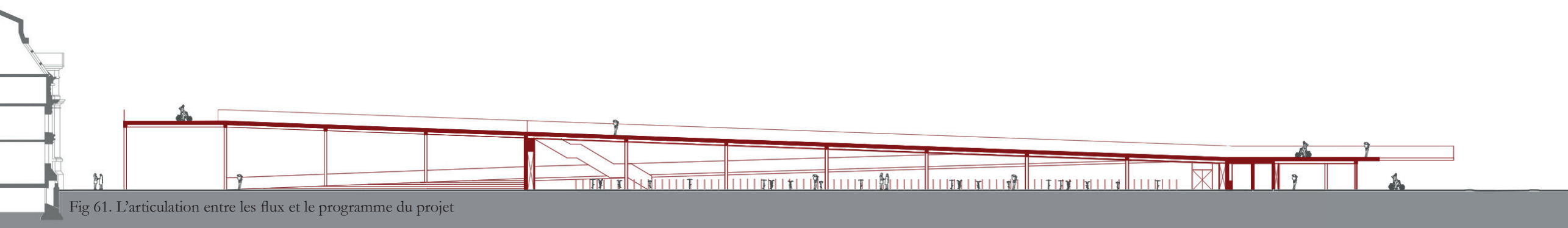


Fig 61. L'articulation entre les flux et le programme du projet

Reconnecter les usages du care

La salle polyvalente constitue un espace flexible capable d'accueillir une diversité d'usages liés aux mobilités du quotidien, au vélo et à la vie collective. Pensée comme une extension de l'espace public, elle accompagne aussi bien les temps de passage que les moments d'arrêt, d'apprentissage ou de rencontre.

Le projet distingue clairement les espaces sanitaires afin de garantir confort et lisibilité des usages. Le bloc des douches accueille deux cabines individuelles intégrant chacune un espace pour se changer, une tablette de rangement, une assise ainsi qu'une douche. Devant ces cabines, un espace équipé de miroirs permet aux usagers de se préparer, ou se sécher après un trajet à vélo. Le bloc sanitaire regroupe les toilettes, dont un WC accessible PMR. Les lavabos prennent place en face des sanitaires. Entre les deux blocs, un banc vient créer un espace d'attente et de transition, tandis qu'à l'arrière du bloc WC, un espace de rangement permet de stocker du matériel lié aux activités de la salle polyvalente.

L'intégration de sanitaires publics répond également à un enjeu important de l'appropriation de l'espace public, notamment pour les femmes. Le manque de toilettes public accessibles constitue encore aujourd'hui un frein important dans les déplacements quotidiens et influence directement la manière d'occuper et de parcourir la ville. En proposant des sanitaires accessibles, visibles et intégrés aux espaces publics, le projet cherche à rendre les temps de présence dans l'espace urbain plus confortable et inclusifs. Le choix d'espaces mixtes permet de proposer des usages plus flexibles et égalitaires, tout en évitant la hiérarchisation ou la sous-utilisation de certains équipements.

La salle polyvalente est ainsi pensée comme un espace adaptable pouvant accueillir différents types d'activités : ateliers de réparation vélo, cours d'apprentissage à la mobilité, vélo-écoles, réunions associatives, activités pédagogiques pour enfants, permanences d'associations locales, conférences, ateliers participatifs ou encore événements liés aux mobilités et à la vie du quartier. La structure du projet participe directement à cette polyvalence. Les poteaux intègrent un système d'accroche permettant de suspendre les vélos lors des ateliers de réparation ou d'entretien vélos.

L'espace bénéficie ainsi d'une relation directe avec les différents usages du site. D'un côté, la salle s'ouvre vers l'intérieur de la passerelle et les circulations menant aux escaliers, aux ascenseurs et au parking vélo. De l'autre, elle s'oriente vers le parc de jeux pour enfants et le RAVeL, offrant des vues ouvertes sur le paysage et les espaces publics environnants. Cette double orientation permet à la salle de fonctionner comme un espace traversant, connecté aux flux et aux activités du site, tout en renforçant les liens entre mobilités, usages collectifs et espace public.

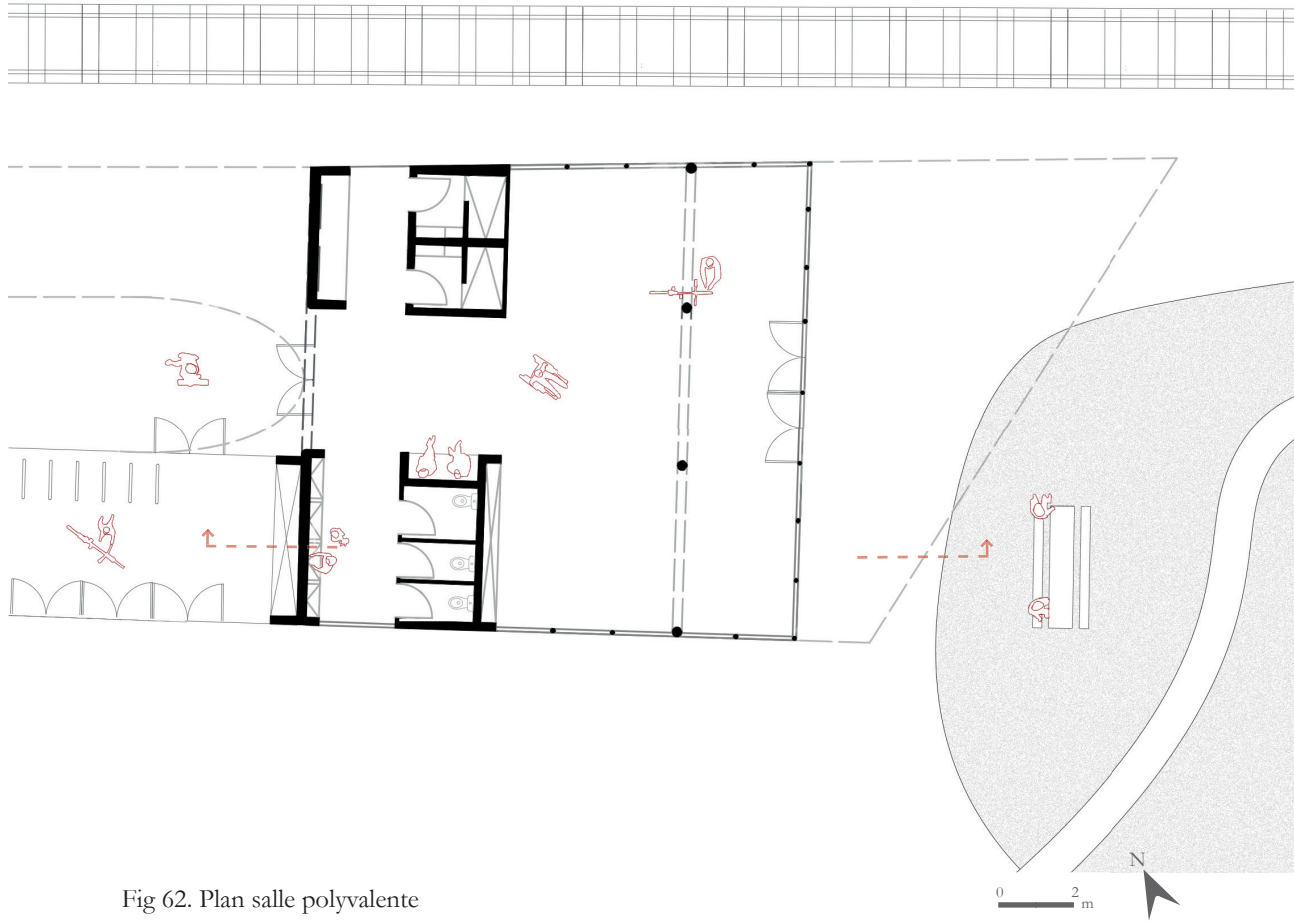


Fig 62. Plan salle polyvalente

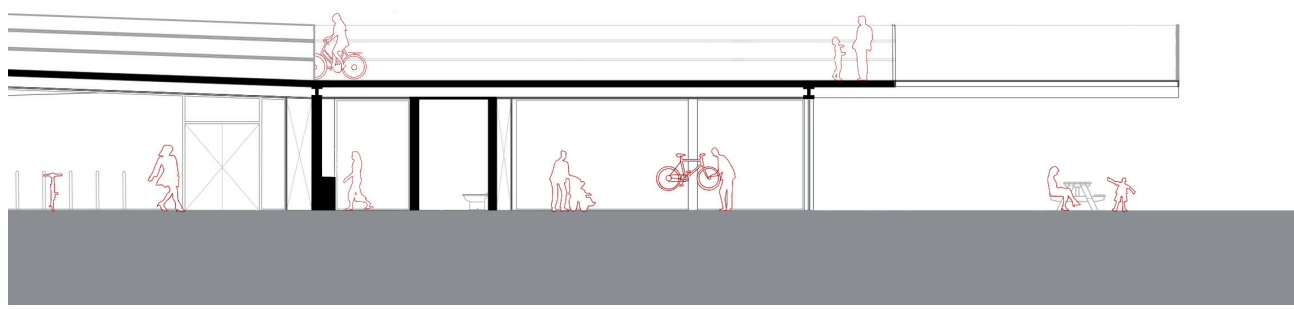
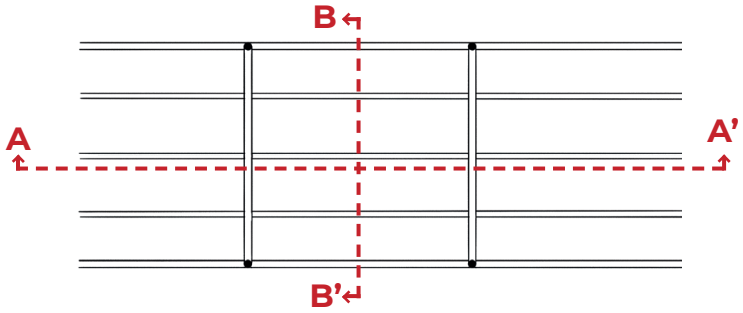


Fig 63. Coupe salle polyvalente



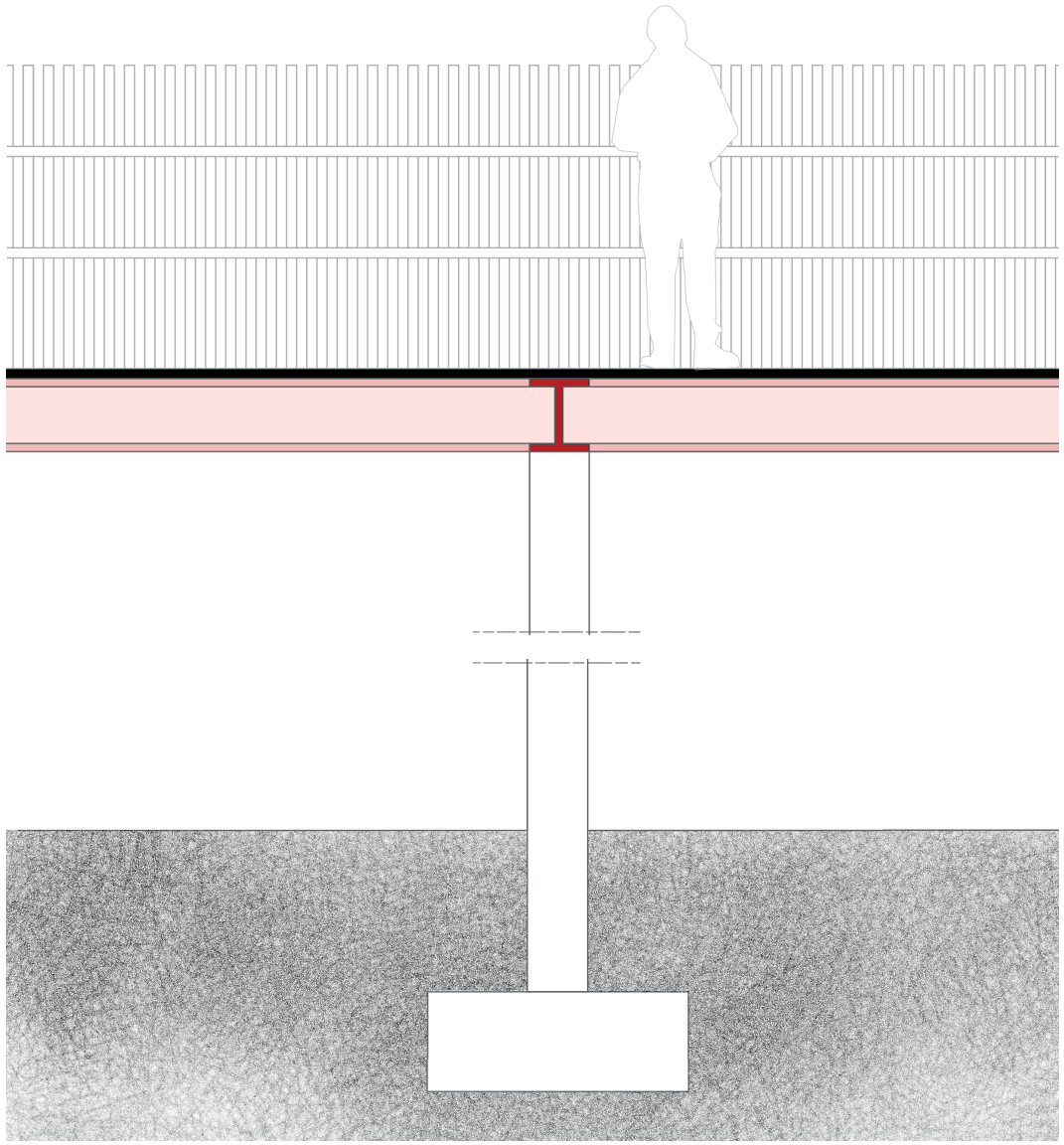


Fig 64. Coupe AA’

Porter la traversée

La passerelle repose sur une structure poteau-poutre en acier permettant de franchir les voies ferrées. Le système structurel rythme la traversée à travers une succession régulière de poteaux tous les 10 m. L’acier permet ici de limiter l’épaisseur de la structure et de dégager largement les vues sur le paysage ferroviaire et la ville.

Deux hauteurs de garde-corps sont intégrées : une pour les adultes et une adaptée aux enfants, afin de permettre à chacun de profiter des vues et de s’approprier la traversée. Réalisés en bois, les garde-corps viennent se fixer directement à la structure des poutres en acier, créant un contraste avec la matérialité plus technique de la structure porteuse.

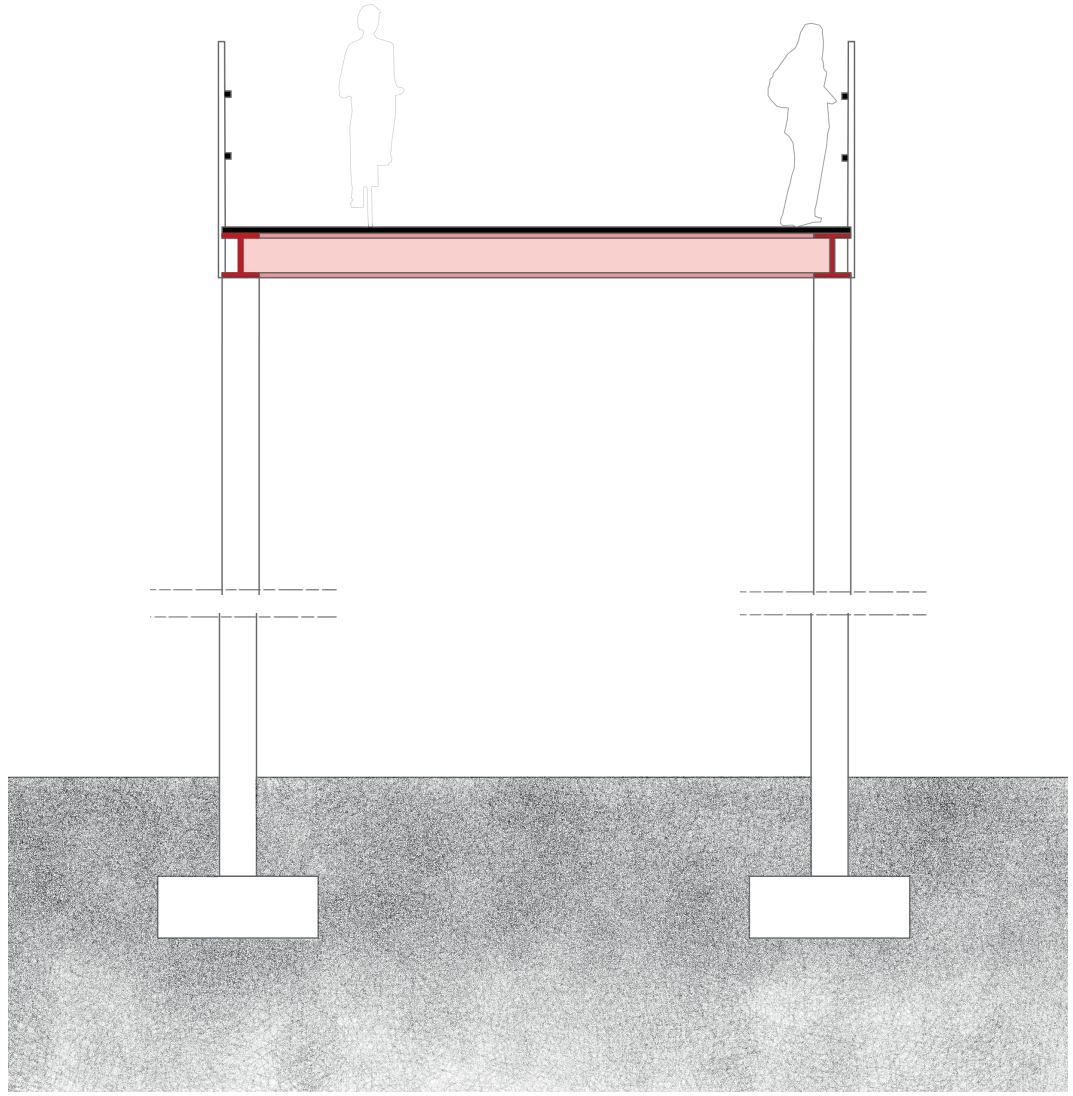
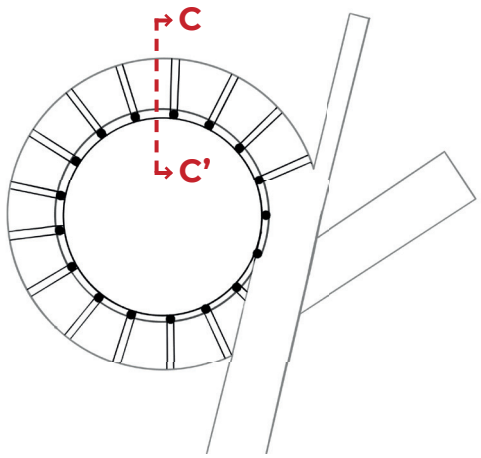


Fig 65. Coupe BB’



Le volume circulaire se développe en porte-à-faux vers l'extérieur afin de créer un espace ouvert et visible sur le paysage environnant.

La structure repose sur un système combinant un appui central intérieur et le prolongement des poutres porteuses venant équilibrer le porte-à-faux.

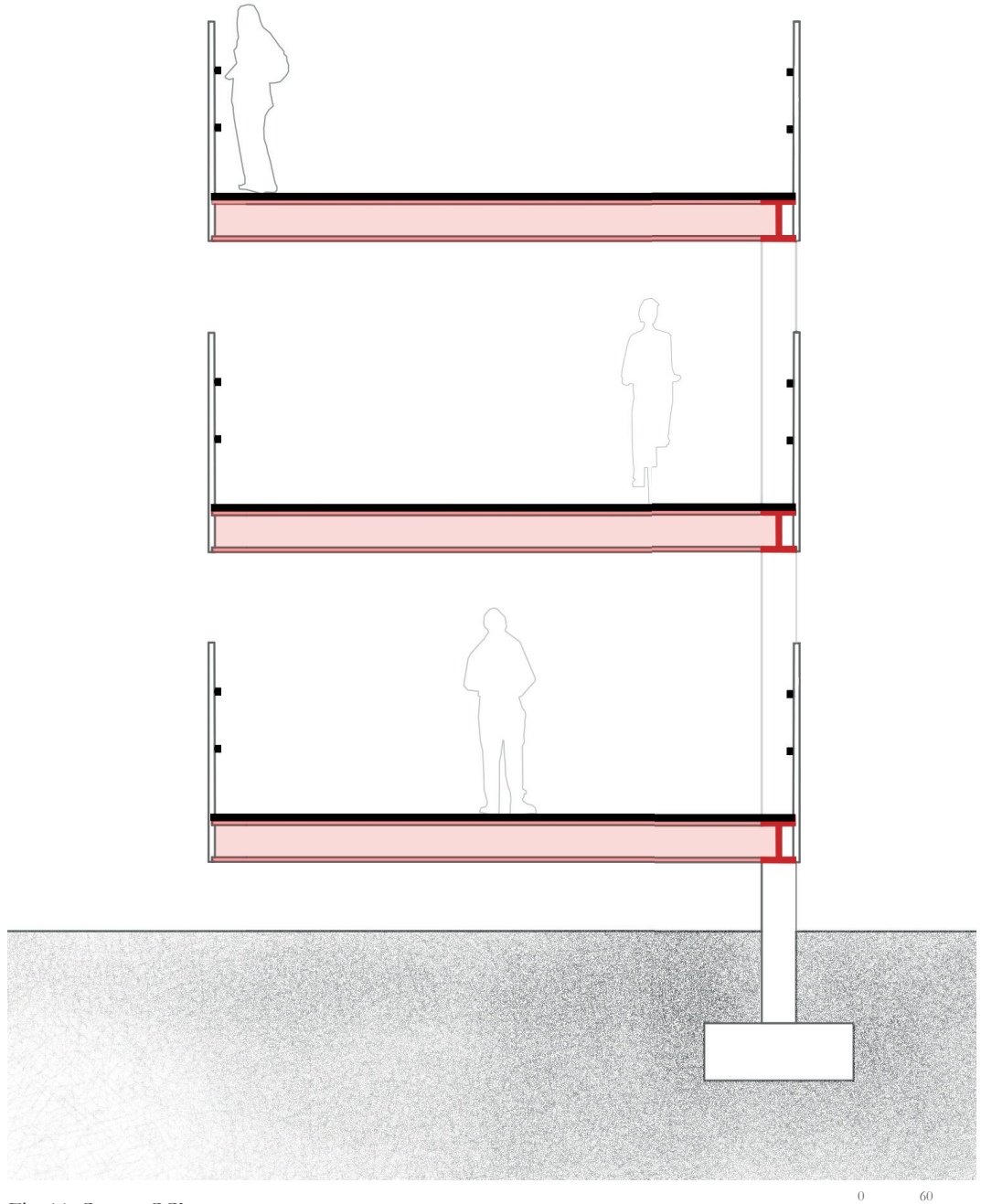
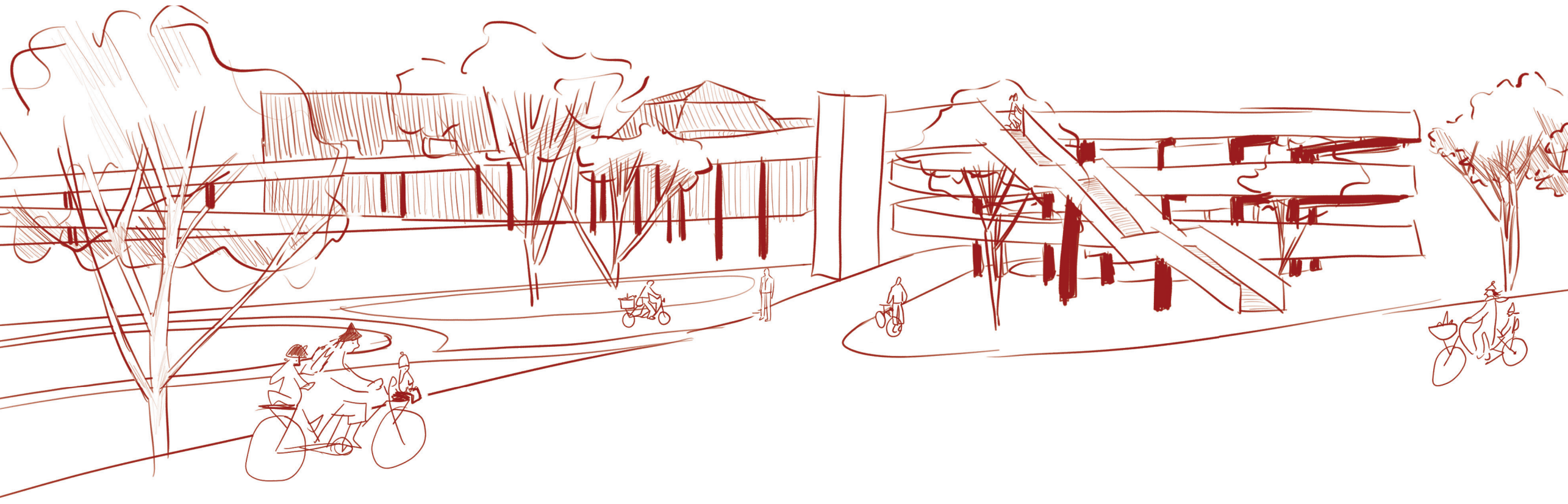


Fig 66. Coupe CC'



05.

Conclusion

Ce travail de fin d'études a pour ambition de répondre à la problématique suivante : comment rendre la pratique du vélo plus accessible en tenant compte du travail domestique de mobilité ?

À travers l'exploration théorique des mobilités quotidiennes, il apparaît que les déplacements ne relèvent pas uniquement de logiques fonctionnelles ou techniques, mais qu'ils sont profondément ancrés dans des réalités sociales, genrées et spatiales. Le travail domestique de mobilité, encore largement invisibilisé, met en évidence la complexité des chaînes de déplacements et les contraintes spécifiques qui pèsent majoritairement sur les femmes.

Dans ce contexte, le vélo, bien qu'identifié comme une alternative écologique et économique, reste insuffisamment adapté à ces pratiques complexes du quotidien.

L'analyse du territoire de Tournai permet de confronter ces constats à une réalité concrète. Elle révèle un territoire encore fortement structuré par l'automobile, où les infrastructures cyclables, bien que présentes, demeurent fragmentées, peu lisibles et insuffisamment connectées aux autres modes de transport. Ces dysfonctionnements limitent l'intégration du vélo dans les chaînes de déplacements et renforcent les inégalités d'accès à la mobilité.

Face à ces enjeux, le projet développé propose une réponse articulée entre une stratégie territoriale et une intervention architecturale.

À l'échelle du territoire, il s'agit de renforcer les continuités, de valoriser les points de connexion et de repenser les seuils urbains comme des espaces de transition favorables à l'intermodalité.

À l'échelle architecturale, le projet introduit des lieux dédiés au vélo, pensés comme des supports du quotidien : des espaces de services, d'accueil et de pause, capables d'accompagner la diversité des usages et de répondre aux besoins liés au travail domestique de mobilité. En intégrant les principes du care, il s'agit ainsi de proposer une architecture attentive, inclusive et ancrée dans les réalités vécues.

Cependant, ce travail présente certaines limites. D'une part, l'analyse repose en grande partie sur des données existantes et des observations générales, sans enquête de terrain approfondie auprès des usagers, permettant de mieux saisir la diversité des expériences individuelles. D'autre part, le projet, par sa nature prospective, ne permet pas de mesurer concrètement l'impact réel des dispositifs proposés sur les pratiques de mobilité.

Enfin, la focale portée sur le genre, bien qu'essentielle, peut être élargie à d'autres dimensions d'inégalités, telles que l'âge, les capacités physiques ou les conditions socio-économiques, afin de proposer une approche encore plus inclusive.

Ce travail ouvre ainsi plusieurs perspectives. Il invite à poursuivre la réflexion sur une conception des mobilités non centrée sur des usages standardisés, mais sur la diversité des pratiques quotidiennes. Il souligne également le rôle que peut jouer l'architecture dans la transformation des systèmes de mobilité, en agissant non seulement sur les infrastructures, mais aussi sur les usages, les perceptions et les appropriations de l'espace public.

Enfin, il pose la question plus large de la place du care dans la fabrique de la ville : penser des environnements capables de prendre en compte les vulnérabilités, les interdépendances et les rythmes du quotidien apparaissent aujourd'hui comme une condition essentielle pour construire des territoires plus justes et durables.

BIBLIOGRAPHIE

Angela.D, (2022), Une approche féministe du logement, Guide pratique, Bruxelles

Avello, (2023), Baromètre cyclable wallon 2023, https://avello.org/barometre-cyclable-wallon-2023/ [consulté la dernière fois le 16.04.2026]

Bigo. A, (2023), Fake or Not ? Voitures, Tana Editions

Bihr. A, Pfefferkorn. R, (1996), Travail domestique et vie privée, Au coeur de la domination masculine, *Le Monde Diplomatique*, https://www.monde-diplomatique.fr/1996/09/BIHR/5760 [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Boembeke. V, Contor. J, Dawance. S, Gloesener. J, (2024), Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie : analyse qualitative des pratiques et usages de femmes, https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2024/07/RR59.pdf [consulté la dernière fois le 19.04.2026]

Cardona. E, (2024), Spatial dynamics and architecture in a care block : the first Bogota/Freetown technical exchange, https://www.citieschange.org/updates/spatial-dynamics-and-architecture-in-a-care-block-the-first-bogota-freetown-technical-exchange/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Clette. V, Daems. A, Dawance. T, Grandjean. M, Hanin. Y, Rousseaux. V, (2005), Quelles stratégies pour les quartiers de gare en Wallonie ? CPDT, https://cpdt.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/07/Rapport-scientifique-2005-Strategies-daffectation-du-sol-en-vue-de-favoriser-le-report-de-mode.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Copenhagenize France, (2020), Les femmes et la pratique du vélo, Lille, https://cyclavenir.com/wp-content/uploads/2023/12/LES-FEMMES-ET-LA-PRATIQUE-DU-VELO.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Coutras. J, (1997), La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, 10(2), https://doi.org/10.7202/057936ar [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Dusong. C, (2021), Les dynamiques de l'usage du vélo dans les espaces de banlieue : continuité, décalages et ruptures : le cas de l'île de France, Université Paris-Est, https://theses.hal.science/tel-03558892v1 [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

DeraV, (2017), Pourquoi choisir le vélo au lieu de l'auto ?, CityCycle, https://www.citycle.com/45974-velo-vs-voiture-deplacements-urbains/ [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Ferrarese.E, (2009), Vivre à la merci : Le care et les trois figures de la vulnérabilité dans les théories politiques contemporaines, Multitudes, Paris, p. 132-141, https://www.multitudes.net/vivre-a-la-merci/ [consulté la dernière fois le 03.05.2026]

Forum de l'Eurométropole, (2026), Plus mobiles en Eurométropole ! 30 propositions pour des déplacements plus fluides, https://www.eurometropolis.eu/upload/documents/flyer-30-propositions-fr.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Gaudron-Arlon. L, (2022), Gender Gap in Cycling : Investigating the Role of the Gendered Meanings Attached to Cycling in Lyon, France, department of Earth Sciences, Uppsala University, https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1674323/FULLTEXT01.pdf [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Gilow. M, (2019), Le Travail Domestique de Mobilité : Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne des travailleuses avec enfants à Bruxelles, https://www.researchgate.net/profile/Marie-Gilow/publication/337345332_Le_Travail_Domestique_de_Mobilite_-_Un_concept_pour_comprendre_la_mobilite_quotidienne_des_travailleuses_avec_enfants_a_Bruxelles/links/5dd3e21c92851c382f49f3e2/Le-Travail-Domestique-de-Mobilite-Un-concept-pour-comprendre-la-mobilite-quotidienne-des-travailleuses-avec-enfants-a-Bruxelles.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Grosjean. B, (2017), La « ville diffuse » à l'épreuve de l'Histoire : urbanisme et urbanisation dans le Brabant belge, Architecture, aménagement de l'espace, Université Paris-VIII, Institut Français d'Urbanisme, Université catholique de Louvain-la-Neuve, Faculté des sciences appliquées, https://hal.science/tel-01523770v1 [consulté la dernière fois le 16.04.2026]

Guide bâtiment durable, (2018), Démarche Participative, https://

guidebatimentdurable.brussels/demarche-participative [consulté la dernière fois le 17.04.2026]

Hancock. C, (2018), La ville, les espaces publics...et les femmes, Les cahiers du développement social urbain, p.11-13, https://doi.org/10.3917/cdsu.067.0011 [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Héran. F, (2012), Vélo et politique globale de déplacements durables, Lille, CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques), https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_de_recherche_Frederic_Heran_Velo_et_politique_globale_de_deplacements_durables_cle18c7ab.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Héran. F, (2018), Système vélo, Guidé par les citoyens, fondé sur la recherche, https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/12437/systeme-velo [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Heyme, (2024), Le vélo : un mode de transport qui te fait du bien, https://heyme.care/fr/blog/le-velo-un-mode-de-transport-qui-te-fait-du-bien [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Hernja. G, (2023), Le vélo : la chaîne qui nous émancipe de la voiture ?, Congrès de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, Rennes, France, https://hal.science/hal-04060114v1 [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Hulster. G, (2020), Together we cycle [consulté la dernière fois le 10.01.2026]

Ibos. C, (2019), Éthiques et politiques du care. Cartographie d'une catégorie critique, p. 181-219, https://doi.org/10.4000/clio.16440 [consulté la dernière fois le 03.05.2026]

Iweps, (2017), Déplacements et sécurité routière des femmes et des hommes, https://www.iweps.be/indicateur-statistique/mobilite-genre-deplacements-securite-routiere/ [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Jesuisàvélo, (2023), Histoire des femmes à vélo, https://jesuisavelo.com/fr/blog/post/histoire-des-femmes-a-velo-.html?srsltid=AfmBOooE6Rtlqr6VL0dkncQN-f2x6u2rOqcI-BTFj658XUe1JPenFxEW [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Lachenal. P, (2020), Définition. Études de genre, https://shs.cairn.info/questions-de-genre--9791031800950-page-9?lang=fr [consulté la dernière fois le 03.05.2026]

Larousse, s.d, « Intermodalité », https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/intermodalit%c3%a9/10910234 [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Le Robert, s.d, « Domestique », https://dictionnaire.lerobert.com/definition/domestique [consulté la dernière fois le 03.05.2026]

Livis. G, (2025), Enquête féférale sur la mobilité : les Belges restent accrochés à leur voiture, https://www.fleet.be/enquete-federale-sur-la-mobilite-les-belges-restent-accroches-a-leur-voiture/?lang=fr [consulté la dernière fois le 16.04.2026]

Madec. P, et al, (2018), Manifeste pour une frugalité heureuse et créative, architecture et aménagements des territoires urbains et ruraux

MAMA, (2024), Construire un système vélo, https://laburba.univ-gustave-eiffel.fr/fileadmin/redaction/Lab_URBA/Projets_de_recherche/Brochure_V2_projet_MAMA.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Montanari. A, (2024), CURA : l'îlot urbain selon la perspective du care, mémoire de fin d'études UCL, https://hdl.handle.net/2078.2/37593 [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Morizur. C, (2022), 4 cyclistes sur 5 sont des hommes !, https://www.prendreparti.com/2022/07/23/4-cyclistes-sur-5-sont-des-hommes/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Passer'Elles, (s.d), Vélo en S'Elles, Les activités dynamiques, https://passerelles-lille.com/nos-activites/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

PerspectiveBrussels, (2019), [Espace publiek], 10 tips pour aménager la rue locale, https://perspective.brussels/sites/default/files/docu-

ments/190506_bma_tipboekje_espacepubliek.pdf [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

ProVelo, (2020), Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles, résultats de l'enquête menée en 2019, https://www.provelo.org/app/uploads/sites/2/2022/08/RAPPORT-FemmesVelo-VERSION-FR.pdf [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

ProVelo, (s.d), Lexique de la mobilité active pour les débutant·es par une débutante, https://www.provelo.org/conseils/lexique-mobilite-active/ [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

ProVelo, (2021), Le féminisme à deux roues, https://www.provelo.org/conseils/feminisme-a-deux-roues/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

ProVelo, (s.d), Le vélo, un moyen d'émancipation pour les femmes, https://www.provelo.org/conseils/velo-emancipation-femmes/ [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Raibaud. Y, (2015), La ville faite par et pour les hommes, éditions Belin

Richer. C, Bentayou. G, Depigny. B, (2017), Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable, Lyon, Cerema, Collection Référence, https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/poles-echanges-au-service-intermodalite-ville-durable [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Saint-pierre. R, (2019), Pourquoi les femmes font-elles moins de vélo que les hommes, Radio-Canada, https://bit.ly/3vqgndp [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Sánchez de Madariaga. I, (2013), Mobility of Care : Introducing New Concepts in Urban Transport, *Fair Shared Cities, The Impact of Gender Planning in Europe*, Londres, Routledge, https://doi.org/10.4324/9781315581835 [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Scheiner. J, Holz-Rau. C, (2017), Women's Complex Daily Lives: A Gendered Look at Trip Chaining and Activity Pattern Entropy in Germany, *Transportation 44(1)*

SPF Mobilité, (2025), Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation, https://indicateursodd.iweps.be/odd-indicateur.php?indicateur_id=650 [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

SPF Mobilités et Transports, (2026), Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2024-2025, https://mobilit.belgium.be/fr/publications/conference-enquete-federale-deplacements-domicile-travail-les-presentations [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

----, (2025), Chiffres clés du vélo en Belgique, 2ème édition, http://www.mobilit.belgium.be/ [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

SPW, (s.d), Brevet du cycliste, https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/education/brevet-du-cycliste.html [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

SPW, (s.d), Le vélobus, https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-velobus.html [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Sistema distrital de cuidado, (2022), Como se esta reorganizando una ciudad para las mujeres ? https://logros-bogota.azurewebsites.net/europawuf2022/download/caring_cities.pdf [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Tissié. P, (1888), L'hygiène du vélocipédiste, O. Doin éditeur, Paris, p.106

TLFi, s.d, « Bicyclette », http://stella.atilf.fr/Dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?57;s=2774184525, [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Tous à pied, (2020), Le principe STOP, https://www.tousapied.be/articles/le-principe-stop/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Tronto, J, et al, (2009), Un monde vulnérable: pour une politique du care, La Découverte

UN Women Europe and Central Asia, (2024), Exploring the Care Blocks Initiative in Bogota, https://www.youtube.com/watch?v=qEH3oa3NymE [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Van Oosteren. S, (2021), Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable, s.l., Editions Ecosociété

Van Zeebroeck. B, Charles. J, Holef. E, (2014), brochure impact économique vélo, Impact économique du vélo en 2030, https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/colloque%202014/th%C3%A9matique%201/brochure%20impact%20%C3%A9conomique%20v%C3%A9lo.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Velco, (2020), Intermodalité et Multimodalité : définitions, https://velco.tech/fr/intermodalite-et-multimodalite-definitions/ [consulté la dernière fois le 03.05.2026]

Vélo & Territoires, (2021), Étude intermodalité vélo-transports terrestres, https://reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/09/Rapport-EMBARQ-VF-1.pdf [consulté la dernière fois le 12.04.2026]

Ville de Tournai, (2014), Plan communal de Mobilité, Rapport de synthèse, https://www.tournai.be/plan-communal-de-mobilite-pcm [consulté la dernière fois le 17.04.2026]

Vranken. A, (2023), Quelle place pour les femmes dans l'espace public ?, https://www.revuepolitique.be/quelle-place-pour-les-femmes-dans-lespace-public/ [consulté la dernière fois le 15.04.2026]

Zwerts. E, Janssens. D, Wet. G, (2007), How the Presence of Children Affects Parents' Travel Behavior, Transportation Research Board 86th Annual Meeting, Washington DC, TRB

ICONOGRAPHIE

Toutes les figures ne comportant pas de source sont des documents réalisés par l'auteure.

Fig 2. Part des trajets des parents pour accompagner quelqu'un en Région flamande en 2001 © Zwerts et al, 2007, p.10

Fig 3. Les trajets en transports publics selon le motif en Espagne en 2006-2007 © Sánchez de Madariaga, 2013

Fig 4. Mobilité du care et motifs des trajets hommes/femmes à Madrid en 2015 © Zucchini, 2015, p. 223

Fig 6. Les bienfaits de l'intermodalité pour le développement durable © Mobiped, s.d

Fig 7. Les parts modales relatives aux déplacements des wallons en 2025 (en p.km) © SPW et Iweps, 2025

Fig 8. La fréquence d'utilisation pour les motifs autres que domicile-travail, par région © SPF Mobilité et Transport, 2025

Fig 10. Illustration du Bloomer Club Cigar: Une satire de l'émancipation féminine au XIXe siècle © Scan d'origine de Perrien. C, s.d

Fig 11. Les crises qui ont boosté le vélo © Faure. E, Bochaton. A, Demailly. K, 2024

Fig 12. Photographie du mouvement Stop de Kindermoord à Amsterdam dans les années 70 © Auteur inconnu, Museumplein Amesterdam, 1977

Fig 13. Le système vélo et son champ d'action sur le territoire © FUB, s.d

Fig 14. Le groupe de vélo-bus vers l'école Saint-André à Ramegnies-Chin © Desablens. C, 2022

Fig 15. Les cours de vélo-écoles à la fabrique du sud encadré par l'association Passer'Elles © Passer'Elles, s.d

Fig 16. Les différentes craintes recensés lors de l'enquête © Copenhagenize France, 2020

Fig 17. Affiche des ateliers mécanique proposé par le collectif Les Déchaînées de Bruxelles © Déchaînées, 2022

Fig 18. L'émancipation retranscrit par le film «Women Don't Cycle» de Manon Brulard © Brulard. M, 2019

Fig 19. Le système du care de Bogotá © Ville de Bogotá, 2022

Fig 21. Le SuperCADE du quartier Ciudad Bolivar © Sistema Distrital de Cuidado, 2022

Fig 22. La rue partagée © PerspectiveBrussels, 2019

Fig 23. Le développement de la ville diffuse © Coltier. S, Rapin. A, Sanz. A, Toussain. T, 2019

Fig 24. La dépendance automobile tourne en rond © actif-trafiC, 2022

Fig 25. Le score des communes - Baromètre cyclable 2023 © Avello, 2023

Fig 33. Les grands projets urbains de la ville de Tournai © Ville de Tournai, s.d (à revoir)

Fig 43. La gare de Tournai en 1879 par l'architecte Henri Beyaert © Auteur inconnu, 1879

Fig 44. La gare de Tournai après sa rénovation en 2013 et les travaux de Paola Vigano en 2025 © Ville de Tournai, 2025

Fig 45. Photo aérienne de la voie ferrée de la ville de Tournai © Studio Paola Vigano, s.d

Fig 47. Localisation de l'intermodalité à Tournai © Studio Paola Vigano, s.d

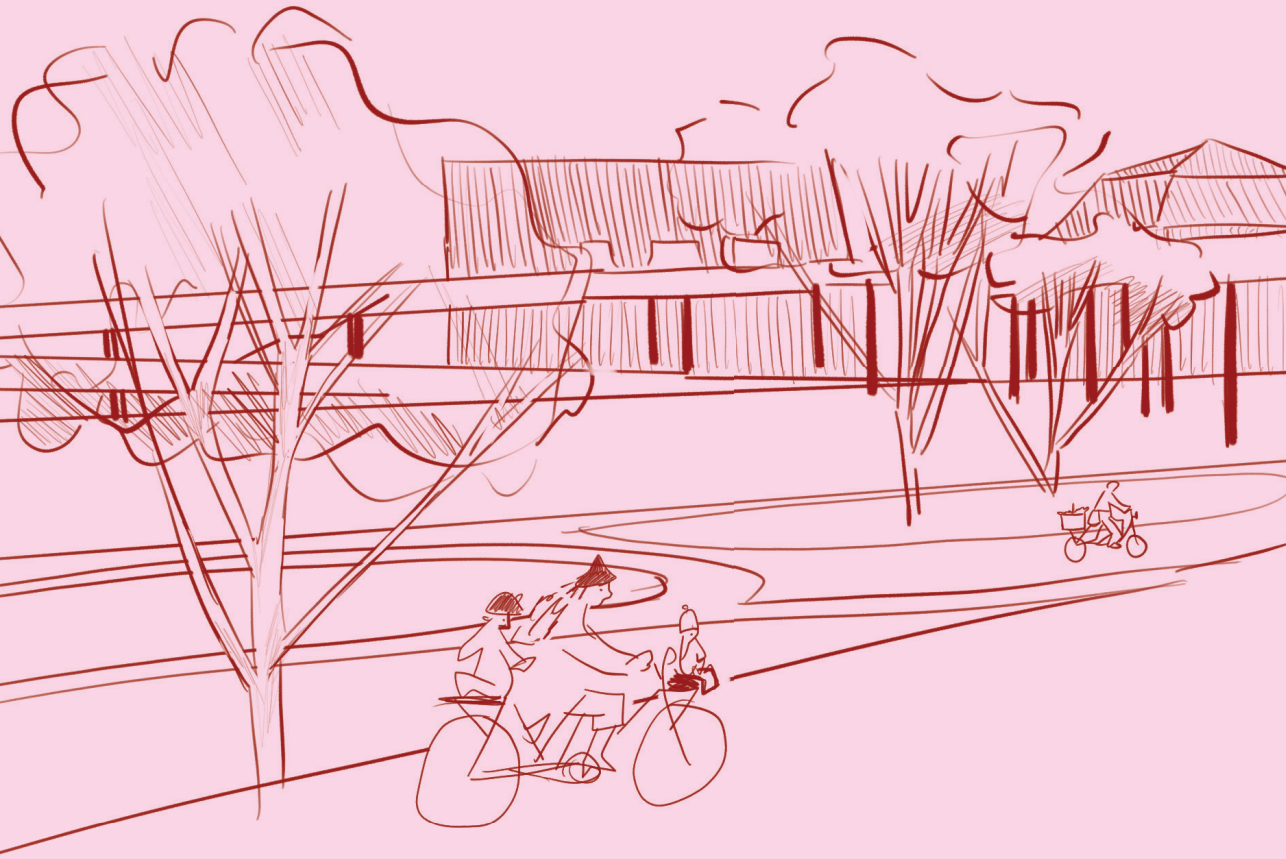
Fig 48. La passerelle de Girodet © Haubruge. C, 2025

LOCI
Bruxelles
Louvain-la-Neuve
Tournai
faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme

Travail de fin d'étude
Yasmine Allouch

Impression : Labelpage, Tournai
Juin 2026

Faculté d'architecture, d'ingénieurie architecturale, urbanisme
UCLouvain - LOCI Tournai



LOCI

Bruxelles
Louvain-la-Neuve
Tournai

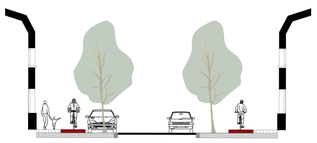
faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme



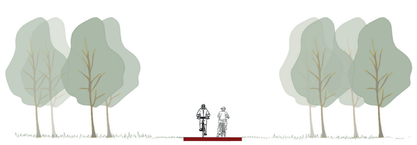
Un nouveau réseau cyclable pour la Commune de Tournai

0 0.7 1.4 km

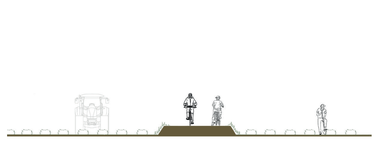
N



Grands Axes : Chaussée



RAVeL



Chemin de campagne

0 1.5 3 m

Ce TFE s'interroge sur la manière dont l'architecture peut favoriser une pratique plus inclusive du vélo à travers la prise en compte du travail domestique de mobilité et des enjeux de genre... Les mobilités quotidiennes restent largement pensées selon un modèle standardisé domicile-travail, peu adapté aux chaînes de déplacements complexes nécessaires dans la vie quotidienne. Ces contraintes touchent particulièrement les femmes, majoritairement en charge des déplacements liés au care et aux tâches domestiques.

Le territoire du Grand Tournai constitue le terrain d'étude de cette recherche. La ville reste fortement dominée par l'automobile et présente un réseau cyclable fragmenté, peu lisible et insuffisamment sécurisé.

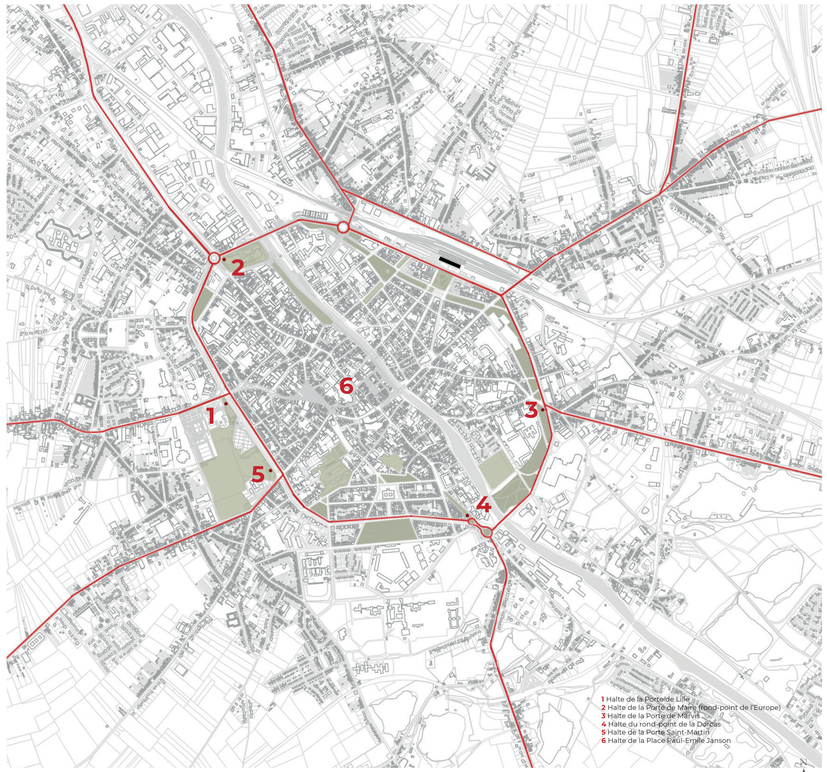
À l'échelle territoriale, le projet propose une stratégie de requalification des infrastructures cyclables à travers différentes typologies d'aménagements : grands axes urbains, voies RAVeL et chemins de campagne. Ces interventions visent à sécuriser les parcours, renforcer l'intermodalité et réintroduire davantage de végétalisation et d'usages dans l'espace public. Le projet développe également un réseau de haltes cyclables implantées à des points stratégiques d'entrée de ville. Ces espaces de pause, de services et d'appropriation accompagnent les usages quotidiens du vélo.

Enfin, le projet architectural se concentre sur le site de la Gare de Tournai, aujourd'hui marqué par une forte rupture ferroviaire et des problèmes d'accessibilité et de sécurité, notamment pour les femmes et les personnes à mobilité réduite. Le projet développe une passerelle permettant de reconnecter les deux côtés de la ville à travers une traversée cyclo-piétonne. Celle-ci intègre différents programmes liés aux mobilités du quotidien : parking vélo sécurisé, sanitaires, salle polyvalente, espaces d'apprentissage et jeux pour enfants. Le projet cherche ainsi à transformer une infrastructure de passage en un véritable lieu de vie, de rencontre et d'appropriation collective.

RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ
Une architecture des mobilités quotidiennes

Nicolas LORENT, Alessandra MACHADO, Atelier RPP, Olivier BOUREZ, Martin OUTERS, Renaud PLEITINX, Éric VAN OVERSTRAETEN

YASMINE ALLOUCH



1 Halte de la Porte de Lille
2 Halte de la Place de Maire (rond-point de l'Europe)
3 Halte de la Porte de Marvis
4 Halte du rond-point de la Dercas
5 Halte de la Porte Saint-Martin
6 Halte de la Place Paul-Emile Janson

Les implantations des haltes cyclables aux portes de la ville de Tournai

0 150 300 m



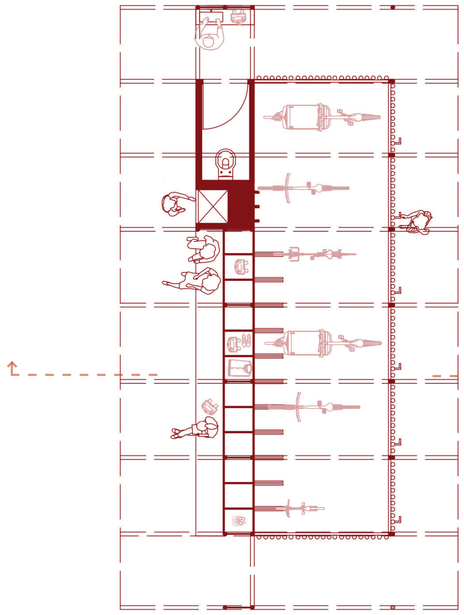
La halte de la Place Paul-Emile Janson

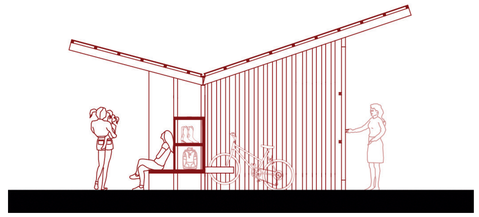


La halte de la Porte de Lille



Photographie de la maquette 1.50e

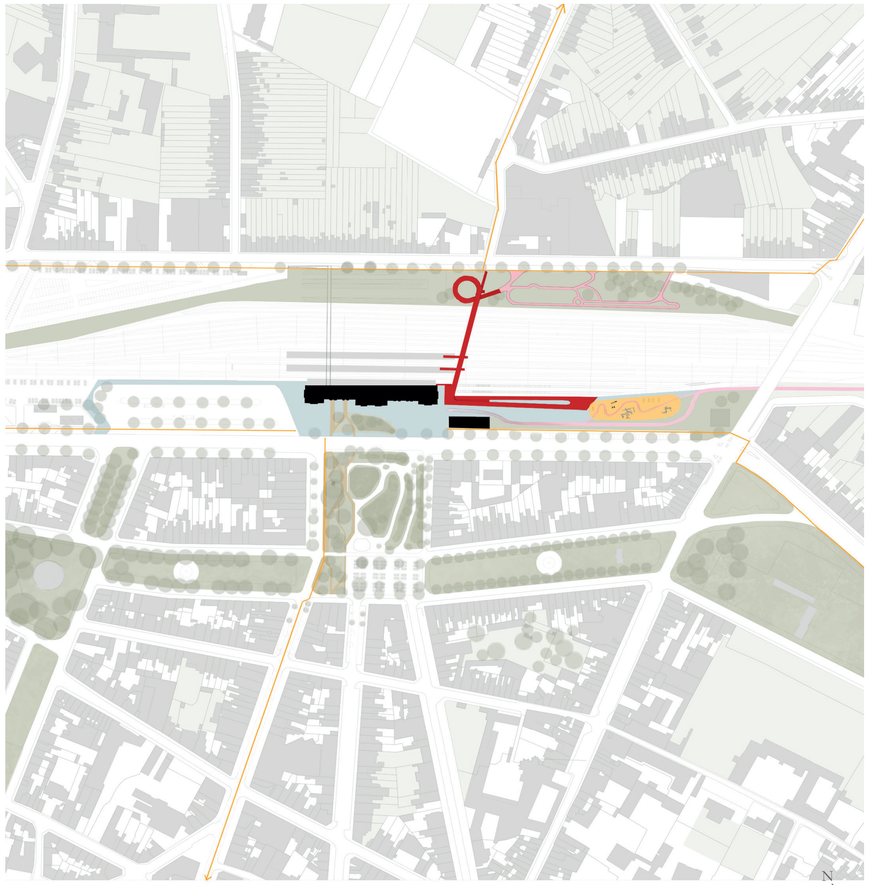




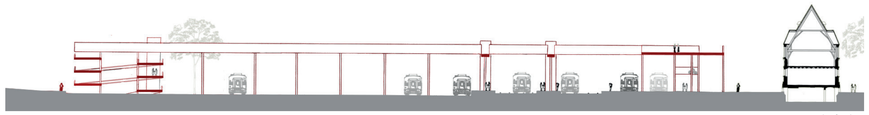
Le prototype des haltes

0 60 120 cm

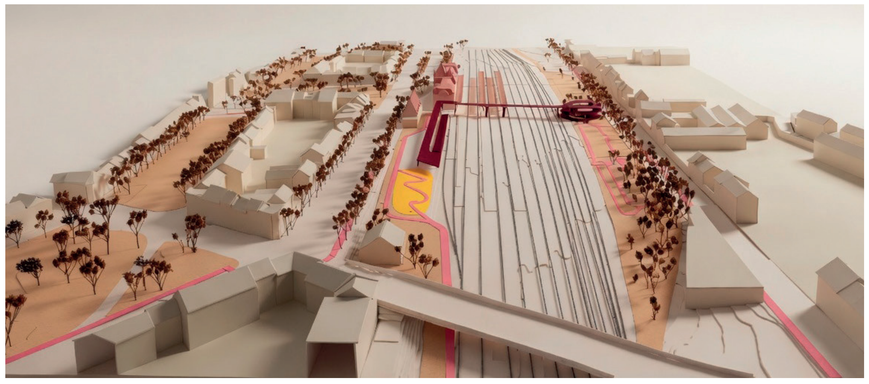
RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ
Une architecture des mobilités quotidiennes
Nicolas LORENT, Alessandra MACHADO, Atelier RPP, Olivier BOUREZ, Martin OUTERS, Renaud PLEITINX, Éric VAN OVERSTRAETEN
YASMINE ALLOUCH



L'insertion du projet à la Gare de Tournai



La traversée de la voie de chemin de fer



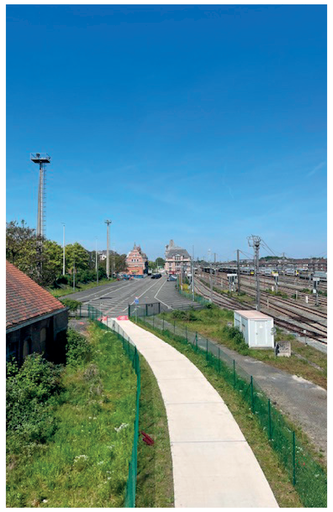
Photographie de la maquette 1.500e



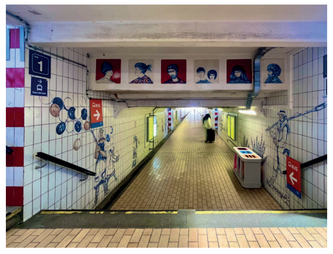
Le déplacements des trois voies ferroviaires de garage de la Gare



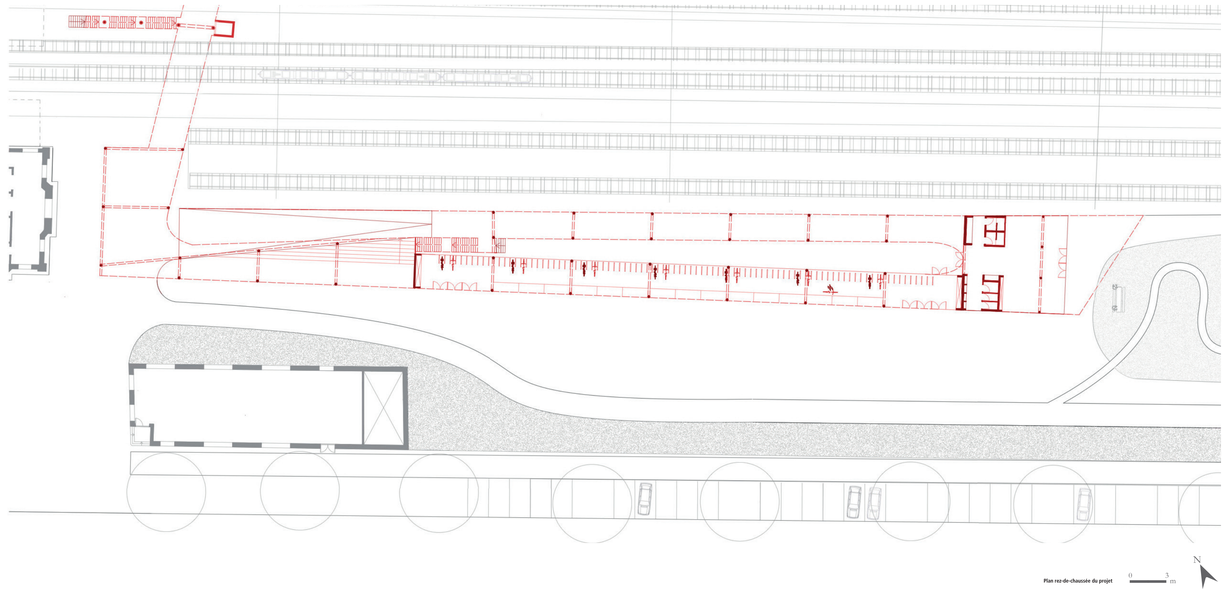
Les quais de la Gare actuellement



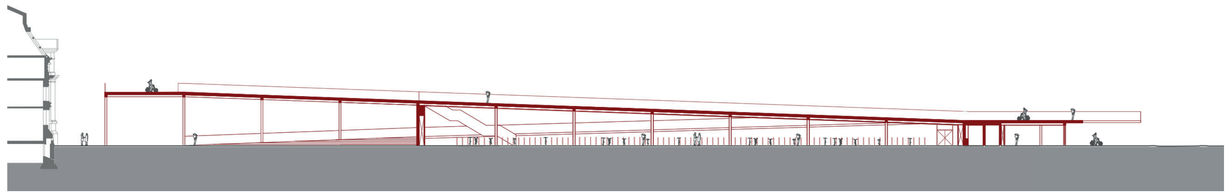
Le RAVeL L88A amenant vers la Gare de Tournai



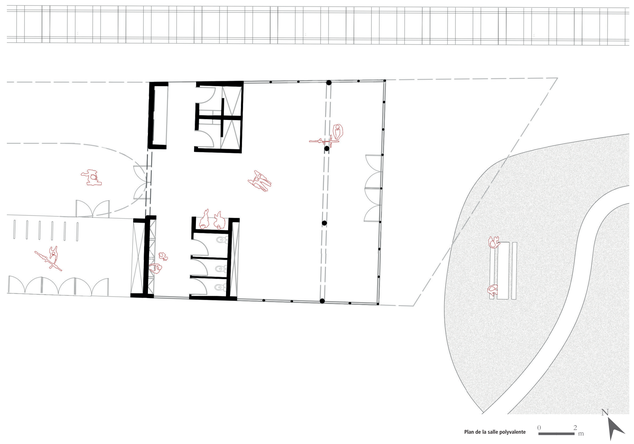
Le passage souterrain de la Gare



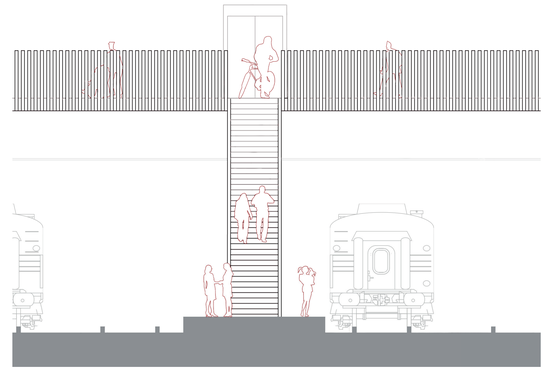
Plan rez-de-chaussée du projet



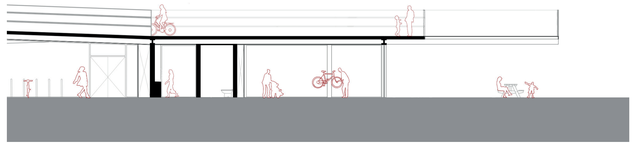
L'articulation entre les flux et le programme du projet



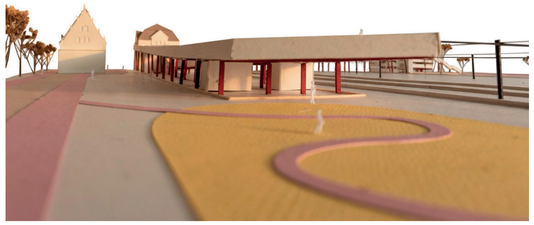
Plan de la salle polyvalente



Le passage de la passerelle aux quais par les escaliers et ascenseurs



Coupe de la salle polyvalente



Photographie de la maquette 1.200e

RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ
Une architecture des mobilités quotidiennes

Nicolas LORENT, Alessandra MACHADO, Atelier RPP, Olivier BOUREZ, Martin OUTERS, Renaud PLEITINX, Éric VAN OVERSTRAETEN

YASMINE ALLOUCH

RE-CYCLER LA VILLE AU FÉMININ
Une architecture des mobilités quotidiennes

Nicolas LORENT, Alessandra MACHADO, Atelier RPP, Olivier BOUREZ, Martin OUTERS, Renaud PLEITINX, Éric VAN OVERSTRAETEN

YASMINE ALLOUCH