

Synthèse

---

Avril 2016

# Espace(s) public(s) métropolitain(s)

Travaux 2013-2015



Directeur de publication: **Oriol CLOS**  
Responsable de publication: **Eric GAGNAIRE**  
Photographies & illustrations: **ADULM (hors copyrights mentionnés p.64)**  
Impression : **AD Concept**

---

Synthèse

**Espace(s)  
public(s)  
métropolitain(s)**

Travaux 2013-2015



---

# SOMMAIRE

<b>Préambule : l'espace public, infrastructure de la métropole .....</b>	<b>5</b>
<b>01. Constats .....</b>	<b>7</b>
L'espace public métropolitain : quelles marges de progrès ?.....	9
L'espace public, un enjeu métropolitain.....	11
Qu'est-ce que l'espace public « métropolitain » ? .....	13
<b>02. Préconisations .....</b>	<b>23</b>
Le développement des modes doux.....	25
Loisirs et santé : les trames végétales.....	29
L'espace public ordinaire.....	35
Les usages métropolitains.....	44
Les constituants de l'espace public .....	51
<b>03. Principes d'actions .....</b>	<b>57</b>
Améliorer la qualité par le projet .....	59
Mettre en cohérence les espaces publics de la Métropole.....	59
Pistes d'études et projets .....	60
<b>Annexes .....</b>	<b>61</b>



# P PRÉAMBULE

---

## L'ESPACE PUBLIC, INFRASTRUCTURE DE LA MÉTROPOLE

L'espace public est aujourd'hui un thème incontournable des études et des transformations urbaines. Son caractère essentiel de détermination du cadre de vie et sa capacité à établir l'image de la ville sont remis en avant. Qualité et image sont devenues des facteurs discriminants pour l'attractivité d'un territoire dans un contexte de concurrence accru entre métropoles.

La multiplication de publications sur l'espace public montre qu'il n'y a pas de boîte à outils unique pour son aménagement. Ces études s'en tiennent souvent à des propos trop généraux ou bien se concentrent sur des problématiques spécifiques, sans une vision d'ensemble plus complexe. La réflexion sur l'espace public doit s'attacher aux spécificités locales. Si tout le monde est d'accord sur le principe d'un espace public généreux, accessible à tous, vecteur d'urbanité et d'intégration, il est plus difficile de s'entendre sur les solutions à mettre en œuvre pour atteindre ce but. Celles-ci vont différer en fonction des contextes, des caractéristiques sociodémographiques, des problématiques sociales et économiques, puisque les sociétés ne sont pas chargées de la même histoire, n'ont pas les mêmes pratiques de l'espace, et ce dans des situations géographiques et des contextes d'implantation divers par leurs formes urbaines, les choix de planification hérités, les conditions naturelles et climatiques.

Pour conforter le cadre de vie d'une métropole il ne suffit pas de s'attacher aux seuls espaces publics d'exception, ceux qui identifient le plus aisément les villes, sûrement les plus fréquentés. Il s'agit aussi de s'attacher avec le même soin aux espaces du quotidien, ceux qui sont pratiqués au jour le jour par tout le monde, lieu de vie principal des habitants, soutien de la vie urbaine. Pour promouvoir la qualité urbaine, il faut prendre en considération ces espaces ordinaires : l'ensemble des rues, des places et des jardins relevant du domaine public qui se déploient dès que le seuil de son chez-soi est passé. Ces espaces permettent l'accès aux différents lieux de la ville. Ils sont parcourus par des flux plus ou moins déterminés de piétons, de vélos, de voitures. Ils sont habituellement aménagés comme des espaces de transit. Cependant, ces espaces publics ordinaires, cadre de vie pour les citoyens, sont aussi ceux dans lesquels se nouent des liens sociaux divers. Garantir leur qualité et leur capacité d'accueil c'est participer à l'épanouissement d'une vie urbaine riche pour tout le monde et toutes les activités. Il s'agit dès lors de viser le confort de tous les usages, aménager des circulations

fluides et à la fois promouvoir la pause, l'échange, le partage, au quotidien et lors d'événements.

La métropole lilloise, culturellement innovante, économiquement ambitieuse, mobilisée pour l'intégration au cœur des réseaux européens, accuse un retard quant à la réflexion sur ses espaces publics. Des grandes métropoles européennes, mais aussi des villes moyennes, se sont engagées dans une démarche de requalification urbaine à travers la mise en œuvre d'importants programmes de réhabilitation de leurs espaces publics. Elles l'ont fait autour des grands enjeux urbains, l'insertion de transports en commun, la valorisation du cadre paysager, les politiques de renouvellement urbain, comme fil conducteur des transformations opérées. L'expérience de ces villes permet de constater que pour avancer vers une montée en puissance de l'espace public comme sujet métropolitain, seule l'action opérationnelle permet de stabiliser les progrès qualitatifs et la cohérence d'ensemble.

La métropole lilloise a consacré les trente dernières années à la réfection du parc de logement, la requalification des friches industrielles et le développement d'infrastructures lourdes de connexion. Ces chantiers, majeurs pour la métropole frappée par la crise de l'industrie manufacturière qui en avait fait sa fortune, se sont soldés par une réussite indéniable qui a renforcé son attractivité et encouragé sa mutation économique. Cette évolution a toutefois laissé de côté une question majeure : le renouvellement de l'espace public. Lille n'est pas reconnue aujourd'hui par la qualité moyenne de ses rues et de ses places.

On constate quelques faiblesses qui empêchent d'aboutir à un cadre de vie plus attractif pour l'ensemble de la métropole. Les axes de circulation automobile constituent des emprises très importantes, autant de barrières pour la continuité urbaine, pour l'intégration des quartiers au-delà des faisceaux d'infrastructures lourdes et de freins pour d'autres formes de mobilité. La métropole lilloise se caractérise par le manque d'espaces verts et d'espaces de détente accessibles en modes doux. Les gabarits surdimensionnés des axes de circulation, l'encombrement de l'espace urbain par des dispositifs techniques amoncelés ou par le stationnement, l'absence d'aménagement des espaces libres, la sous-utilisation du végétal, notamment de l'arbre, contribuent à masquer les valeurs du patrimoine bâti et à brouiller l'image de la ville. Les aménagements des espaces publics sont très hétérogènes au sein

---

de la métropole, ce qui risque de créer davantage un patchwork qu'un réseau clair d'espaces favorisant la lisibilité de la métropole.

Pour avancer vers une cohérence plus forte de la dimension métropolitaine des espaces publics, la métropole lilloise peut s'appuyer sur le potentiel que constitue leur forme urbaine. Les aménagements d'espaces d'exception qui ont permis de mettre en œuvre une dynamique de qualification urbaine et d'innovation pour répondre aux souhaits des habitants, sont particulièrement notables sur la métropole lilloise. Les dimensions généreuses de ces espaces publics permettent d'envisager la conciliation de différents usages : trafic automobile, transports en commun et vélos en site propre, larges trottoirs pour les piétons, grands espaces ouverts de détente. L'indétermination fonctionnelle de nombreux espaces ordinaires permet une flexibilité des usages et favorise une neutralité morphologique, patrimoine local à récupérer et à mettre en valeur.

En plus des valeurs formelles, sont spécifiques à la métropole lilloise l'approche festive de l'espace public, braderies, marchés, événements festifs et culturels. Les espaces de la métropole accueillent habitants et visiteurs dans un esprit de fête et de plaisir, actualisant ainsi sa capacité à être le support d'une vie urbaine intense. À cette approche, il faut ajouter l'intensité et la multiplicité des usages quotidiens présents dans tous les espaces publics, singuliers ou ordinaires.

La métropole lilloise doit faire face à d'autres défis pour conforter son cadre de vie : le défi du rééquilibrage des circulations dans une métropole dominée par le trafic automobile et fortement marquée par des infrastructures lourdes qui constituent autant de coupures au sein de son territoire ; le défi de la cohésion métropolitaine autour de l'espace public dans un contexte de ville diffuse aux liens physiques et paysagers encore trop lâches ; le défi de l'amélioration d'ensemble des espaces ordinaires qui forment le quotidien des habitants sur le long terme ; le défi de (re) construire une image positive, propre et lisible de l'espace urbain avec des limites et des transitions claires et des références formelles identifiables, sobres, neutres et flexibles.

Faire face à ces défis, c'est opérer un renversement de perspective remettant au cœur de la conception urbaine l'espace public. L'espace public n'est pas le négatif du bâti ! C'est aussi reconnaître à l'espace public son rôle majeur dans la construction du cadre de vie des métropolitains,

par sa capacité à définir les paysages urbains, à assurer les connexions, à faciliter la cohésion sociale. C'est enfin mettre à profit les potentiels que présentent les espaces publics de la métropole lilloise de façon à développer sa propre boîte à outils basée sur l'expérience locale pour définir des solutions créatives et adaptatives et garantir sur le long terme une attractivité durable.

L'espace public est la trame structurante de l'urbanité : mixité, densité, collectif, multi dimension, usages, continuité et maillage, temporalité, partage, biodiversité, image et représentation, sont autant de concepts qui vont définir l'intensité urbaine des différents lieux de la métropole. Puisque structurant de l'urbanité, pour l'espace public, style et décoration ne sont que des sujets secondaires par rapport aux éléments essentiels sur sa forme, son caractère, sa flexibilité et adaptabilité, son rôle systémique, sa dimension environnementale, sa matérialité.

La conduite publique de l'espace public, de sa construction, de son évolution et transformation, est la garantie de la bonne adaptation aux valeurs collectives. Des réflexions doivent être menées sur les conditions de production de ces espaces. L'enjeu de gouvernance est essentiel : la prise en compte de l'échelle métropolitaine, la multiplication des acteurs qui en découle, l'importance toujours accrue des acteurs privés dans la production de la ville, les nouvelles pratiques de concertation et de participation des habitants sont autant de sujets qui déterminent la complexité à gérer.

Cette publication présente une synthèse des différentes études et démarches portées par l'Agence ces dernières années autour de l'espace public. Aujourd'hui, dans un contexte de réduction des investissements sur la ville, c'est plus que jamais à l'espace public de jouer un rôle structurant du cadre de vie. Il doit être identifié dans ses composantes essentielles, valorisé au quotidien par la détermination de ses éléments constitutifs, et singularisé parfois comme référence emblématique. Il est l'appui de la mise en valeur de certaines thématiques locales : le rapport à l'eau, la ville diffuse, le renouvellement urbain, l'hybridation vert-bâti, les déplacements doux. Il établit l'imaginaire du territoire, pour ceux qui y habitent, pour ceux qui viennent d'ailleurs, pour ceux qui le croisent. C'est à l'espace public de jouer ce rôle essentiel d'infrastructure de la métropole, de support du cadre de vie.

**Oriol CLOS**

Directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



# 01. Constats

- › L'espace public métropolitain : quelles marges de progrès ?
- › L'espace public, un enjeu métropolitain
- › Qu'est-ce que l'espace public « métropolitain » ?



---

## L'ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN : QUELLES MARGES DE PROGRÈS ?

La production métropolitaine d'espaces publics a fait l'objet d'évaluations analysant les qualités d'usages, de conception ou encore de gouvernance des projets. Ces diagnostics ont permis de dégager les atouts et contraintes pesant sur l'espace public métropolitain.

Les réalisations récentes de lieux d'exception (espaces publics centraux lillois, roubaisiens... et/ou parvis de grands équipements) et de grands projets urbains (Union, FCB, Rives de la Haute-Deûle, Grand Stade) ont permis une avancée qualitative qui s'est appuyée sur l'importance des moyens alloués aux grands projets, sur la volonté d'établir des images urbaines fortes, ou encore sur les qualités patrimoniales des espaces centraux historiques. La tradition festive et événementielle des villes du nord, renouvelée grâce à des événements comme Lille 2004, contribue significativement à l'attractivité des espaces publics de la métropole. Cette attractivité est également liée à la vie nocturne du cœur métropolitain, ainsi qu'aux nombreux marchés et braderies qui animent et rythment la vie de l'espace public.

En termes de gouvernance, la domanialité de l'espace public métropolitain relève principalement de la voirie communautaire (et également du Conseil départemental du Nord), ce qui permet de tendre vers une unité de la maîtrise d'ouvrage tout en s'appuyant sur une ingénierie compétente dotée d'un bon niveau de savoir-faire technique.

Les projets d'aménagement ponctuels ont donc contribué à faire évoluer positivement l'image de la métropole. Cependant des points de progrès demeurent.

La multiplicité des solutions d'aménagement, parfois contradictoires, fragmente encore la métropole en un « patchwork » produisant une dispersion de projets isolés et sans continuité. Cette faible lisibilité de l'espace métropolitain est liée à plusieurs facteurs (structurels et géographiques) : la production des espaces publics qui subit le morcellement des compétences entre la MEL et les communes ; la réalisation d'espaces publics de standard élevé mais isolés dans leurs périmètres opérationnels ; la faible qualité de la production des espaces publics ordinaires qui sont pourtant le « liant » métropolitain ; les coupures urbaines (grandes infrastructures, grandes emprises foncières) qui font obstacles à

la continuité des parcours ; la trop grande diversité des mobiliers et des matériaux ou encore la taille conséquente du patrimoine communautaire à entretenir. Enfin l'espace métropolitain souffre de la trop faible qualité d'accueil de certains espaces publics (services, confort, signalétique, propreté et entretien).

L'espace de la métropole lilloise offre néanmoins des lieux à grande échelle (un réseau hydrologique de canaux et voies navigables, des plaines et de grands espaces agricoles, des reliefs faibles à souligner, des espaces boisés à conforter) qui sont autant d'éléments potentiellement générateurs d'un grand paysage métropolitain. Les nombreuses opérations de renouvellement urbain déjà réalisées ont contribué au renouvellement urbain métropolitain. Les grandes emprises de friches industrielles constituent encore de véritables opportunités pour remailler l'espace public, le compléter, procéder au desserrement urbain par la création de nouveaux espaces publics. Qu'il s'agisse de créer de nouveaux espaces publics ou de réhabiliter des espaces existants, ces projets doivent répondre aux nouvelles pratiques urbaines (V'lille, auto-partage...) mais également aux attentes spécifiques d'une population métropolitaine caractérisée par sa jeunesse.

Enfin, les lourds investissements engagés pour la réalisation de travaux liés à la mobilité et aux déplacements (doublement de la ligne 1 du métro, réalisation de la Liane, aménagement des parcours d'accès aux stations) constituent autant d'opportunités et occasions de (re)qualification de l'espace public et d'innovation dans l'économie des projets.

Face à ces opportunités, la qualité de l'espace public est menacée par des visions réductrices qui en nient la complexité : la spécialisation des usages qui produit des réponses cloisonnées, l'uniformisation de l'appareil commercial, l'augmentation du stationnement automobile qui neutralise une part conséquente de l'espace public, l'absence de critères de séquences temporelles lors de sa conception. D'autre part, la réduction des moyens financiers des collectivités, la compétition entre les métropoles, les contradictions entre logiques communales et métropolitaines, la concurrence des nouveaux espaces publics que sont les centres commerciaux contribuent à restreindre la capacité de

---

pleine contribution de l'espace public à l'attractivité de la métropole.

Partant de ces éléments de constat préliminaires, la métropole lilloise doit donc relever plusieurs défis en matière d'espace public :

- > rattraper le retard par rapport aux autres métropoles pour développer son attractivité ;
- > trouver une cohérence métropolitaine, aujourd'hui peu lisible, de son espace public ;
- > passer de la qualité (en partie résolue) à la production d'une identité métropolitaine ;
- > rechercher l'efficacité par des projets à faibles coûts et à fort impact pour répondre qualitativement aux défis du quotidien avec des moyens faibles.

---

## L'ESPACE PUBLIC, UN ENJEU MÉTROPOLITAIN

L'attention portée à la question des espaces publics est, dans les grandes métropoles, toujours au service d'un projet politique plus global. Par exemple, elle a porté, comme le souligne Bernardo Secchi, sur la santé collective et son amélioration à Copenhague, sur la lisibilité et la qualité de l'espace urbain à Barcelone, sur la nécessaire modification des habitudes au regard de la voiture à New York, sur la construction d'une structure spatiale claire pour la ville d'Anvers.

### L'espace public, réponse au défi de l'attractivité

Le Diagnostic du SCOT de la métropole lilloise souligne à la fois le caractère transfrontalier de la métropole, la dynamique de métropolisation et la question de « la cohérence de l'aménagement et du développement à cette échelle de l'aire métropolitaine » ainsi que l'enjeu de l'attractivité à travers, notamment, les espaces publics qui « structurent les villes, bourgs et villages. Leur qualité reste un enjeu primordial et doit être intensifiée, tant pour améliorer le cadre de vie des habitants, que pour renforcer l'attractivité de la métropole ».

Qualité et identité des espaces publics contribuent en effet à l'attractivité et à l'image de la métropole européenne, ceci à plusieurs titres :

- › en proposant un « cadre de vie quotidien » métropolitain attractif pour les entreprises et leurs personnels, les espaces publics contribuent au développement de la métropole ;
- › par la qualité de vie générée pour les habitants du point de vue de la santé (qualité de l'air, linéaires marchables, présence du végétal et de la nature dans la métropole) ;
- › par le développement de savoir-faire liés notamment au design de mobilier urbain et aux paysages urbains qui identifient le territoire ;
- › parce que la qualité des espaces publics et leur valeur patrimoniale sont un facteur de développement du tourisme en général, et du tourisme d'affaire en particulier ;
- › par l'innovation en matière de nouveaux services urbains offerts dans l'espace public (bornes pour véhicules électriques, accès wi-fi dans les lieux publics...) ;
- › par la communication autour de projets d'espaces publics (liés ou non à des grands projets) qui sont un facteur de rayonnement des métropoles.

Les grandes métropoles s'inscrivent aujourd'hui dans un contexte concurrentiel. Certaines d'entre elles (Lyon et Bordeaux pour ne citer que les françaises les plus connues) ont utilisé, et utilisent encore, sciemment leur projet d'espace public comme outil et moyen de leur attractivité. Sachant que cette compétition des métropoles se déroule à une échelle nationale, voire internationale, la question de l'espace public et de sa construction comme projet métropolitain facteur d'attractivité se pose dès lors, pour atteindre son seuil critique, à l'échelle supra-communale.

Dans le cas précis de la Métropole européenne de Lille, l'amélioration de la qualité des espaces publics peut être utilisée plus particulièrement comme un outil de progrès des politiques en matière de mobilité, d'accessibilité et confort, et de cohésion métropolitaine.

### L'espace public, support de mobilité, facteur de fluidité, outil d'accessibilité, lieu de rencontre, de partage et de mixité

L'espace public est support de flux et de mobilités. C'est le lieu d'application des politiques de déplacements et de rééquilibrage de la répartition modale au bénéfice des mobilités douces (marche à pieds, vélo...) tels qu'il a été défini par le Plan de Déplacements Urbains adopté en avril 2011 : « mettre en œuvre un réel ré-équilibrage entre les différents modes de déplacements urbains notamment sur l'espace public » et poursuivre les « efforts menés dans ce sens pour un partage de la rue plus raisonné, pour donner plus de place aux modes alternatifs, en particulier la marche à pied, le vélo et les transports collectifs de surface » (axe 3 du PDU), objectif nécessitant de « développer une politique d'espaces publics de qualité qui invite à se déplacer autrement ».

Ces différentes intentions se traduisent dans le Plan de Déplacements Urbains par :

- › un schéma de modération des vitesses permettant d'agir sur les émissions polluantes et sur la sécurité des utilisateurs de l'espace public ;
- › un partage équitable dans chaque nouveau projet ou réaménagement d'espace public en milieu urbain

---

avec « 50% de l'emprise dédiée à l'automobile et, au minimum, 50% dédiés à d'autres usages urbains et aux modes alternatifs » (PDU 2010-2020) ;

- › l'amélioration de la qualité des espaces publics qui sont un support de déplacements (notamment des mobilités alternatives) clair, lisible et accessible à tous.

Ce dernier point met en jeu la notion d'accessibilité pour tous et de la mise en application de la Loi de 2005 qui impose notamment une accessibilité universelle à la chaîne du déplacement (transport, voirie, espaces publics). Celle-ci doit être organisée de façon à permettre l'accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées. Concrètement, et au-delà des équipements spécifiques liés à certains handicaps, la marchabilité de la métropole doit s'appuyer sur un espace public équipé en conséquence (pentes faibles, matériaux de sol confortables, bateaux, bancs relais, etc.).

A cette structuration de l'espace public par les différentes fonctions (notamment circulatoires) qu'il supporte, doivent être superposées les notions de rencontre, de partage et de mixité offertes par des espaces flexibles, adaptables et permissifs. L'espace public ne saurait en effet être réduit à la seule juxtaposition, aussi efficace soit-elle, de couloirs fonctionnels dénués d'interrelations. C'est du traitement de cette contradiction entre la rigueur de l'organisation fonctionnelle et la rugosité des interférences entre les usages que peut naître la « complexité » et la qualité du projet d'espace public.

### **Un projet d'espace public, instrument de cohésion métropolitaine**

La cohésion à produire relève tout autant de l'image métropolitaine que des pratiques métropolitaines de l'espace public.

Qu'il s'agisse d'espaces publics majeurs et de grande échelle, tels que les grand'places, parcs, bords à canal, boulevards et avenues structurantes, et qui profitent à tous, ou d'espaces de proximité pour les riverains constituant la trame du quotidien métropolitain, un même niveau d'attention (ce qui ne signifie pas un même niveau de coût) doit être apporté aux différentes composantes du territoire dans un objectif d'unité et de cohésion.

Les espaces publics ont un rôle de catalyseur de par les liens qu'ils tissent entre territoires, populations et usages et également du fait de l'animation locale qu'ils suscitent. Pour produire cette cohésion (un espace public pour tous), dans les grandes métropoles comme Barcelone mais aussi à Amiens ou Saint-Etienne, par exemple, les collectivités ont investi leurs différents territoires dans un savant équilibre entre les espaces publics des lieux centraux et ceux des quartiers périphériques. Ces stratégies font de l'espace public le socle collectif qui permet d'éviter « *la ville à trois vitesses* » décrite par David Mangin et où « *le bourg se patrimonialise, les rues centrales et les routes de sortie se franchissent au sens domanial du terme et les périphéries se privatisent* ».

Le projet de cohésion territoriale par l'espace public s'appuie sur l'amélioration des liaisons entre les composantes du territoire (limiter les coupures et améliorer leur franchissement) et sur la définition d'une identité proche pour des lieux parfois étrangers entre eux. Cette identité dépasse la question du style architectural et doit se nourrir des pratiques et spécificités métropolitaines : mobilité et mouvement, stationnement, événements, arbres, bancs, intégration des TC...



Les espaces publics du quotidien (Barcelone et Saint-Etienne)

---

## QU'EST-CE QUE L'ESPACE PUBLIC « MÉTROPOLITAIN » ?

### Chiffres clefs

Ces chiffres qui sont aisément associables à des actions opérationnelles précises, indiquent le potentiel métropolitain des démarches sur l'espace public.

#### **Patrimoine :**

2 700 km de voies métropolitaines (sur un total de 4 950 km de voies routières)

290 ouvrages d'art (ponts, passerelles)

4 400 ha de Domaine public (voirie et espaces associés, Etat et collectivités)

#### **Paysage :**

86 km de voies navigables

160 000 arbres dépendant du réseau viaire (hors parcs et jardins)

1 100 hectares de surface boisée (couverture végétale) dans le Domaine public

#### **Equipement de voirie :**

900 carrefours à feux

124 000 panneaux de signalisation

10 000 ensembles de jalonnement (signalisation directionnelle)

60 stations de métro

36 stations de tramway

505 km de lignes de bus

1 500 abribus

#### **Voie apaisée et modes doux :**

692 km de « zones 30 »

415 km d'aménagements cyclables

210 stations V'lille

19 km de zones de rencontre

33 km d'aires piétonnes

#### **Population :**

1 120 000 habitants (dont 44% de moins de 30 ans)

500 000 véhicules

Données 2012-13, Périmètre MEL

---

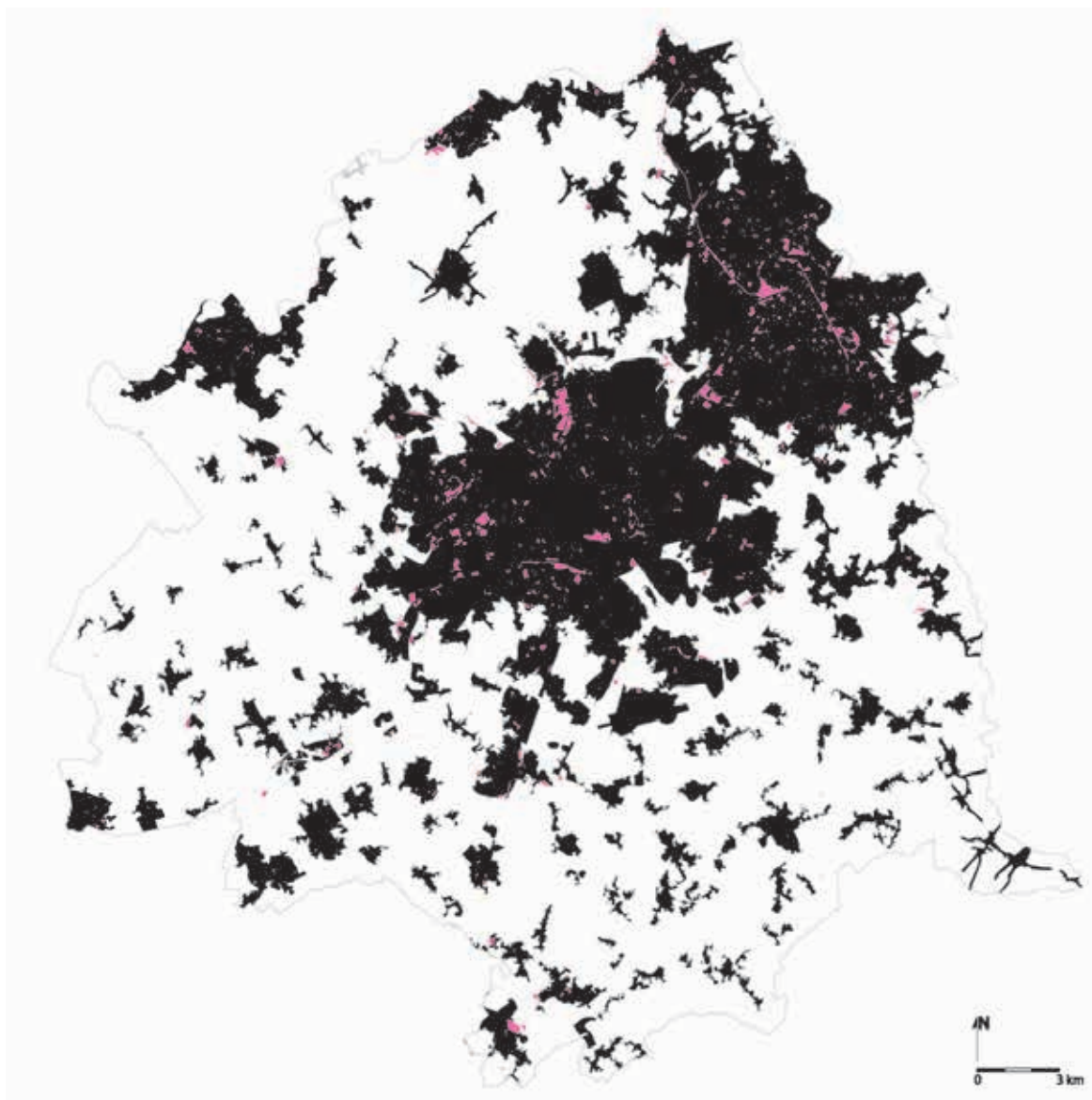
**L'espace public à réhabiliter : la trame viaire urbaine de la métropole**





---

**Le potentiel d'extension de l'espace public : friches et délaissés urbains**



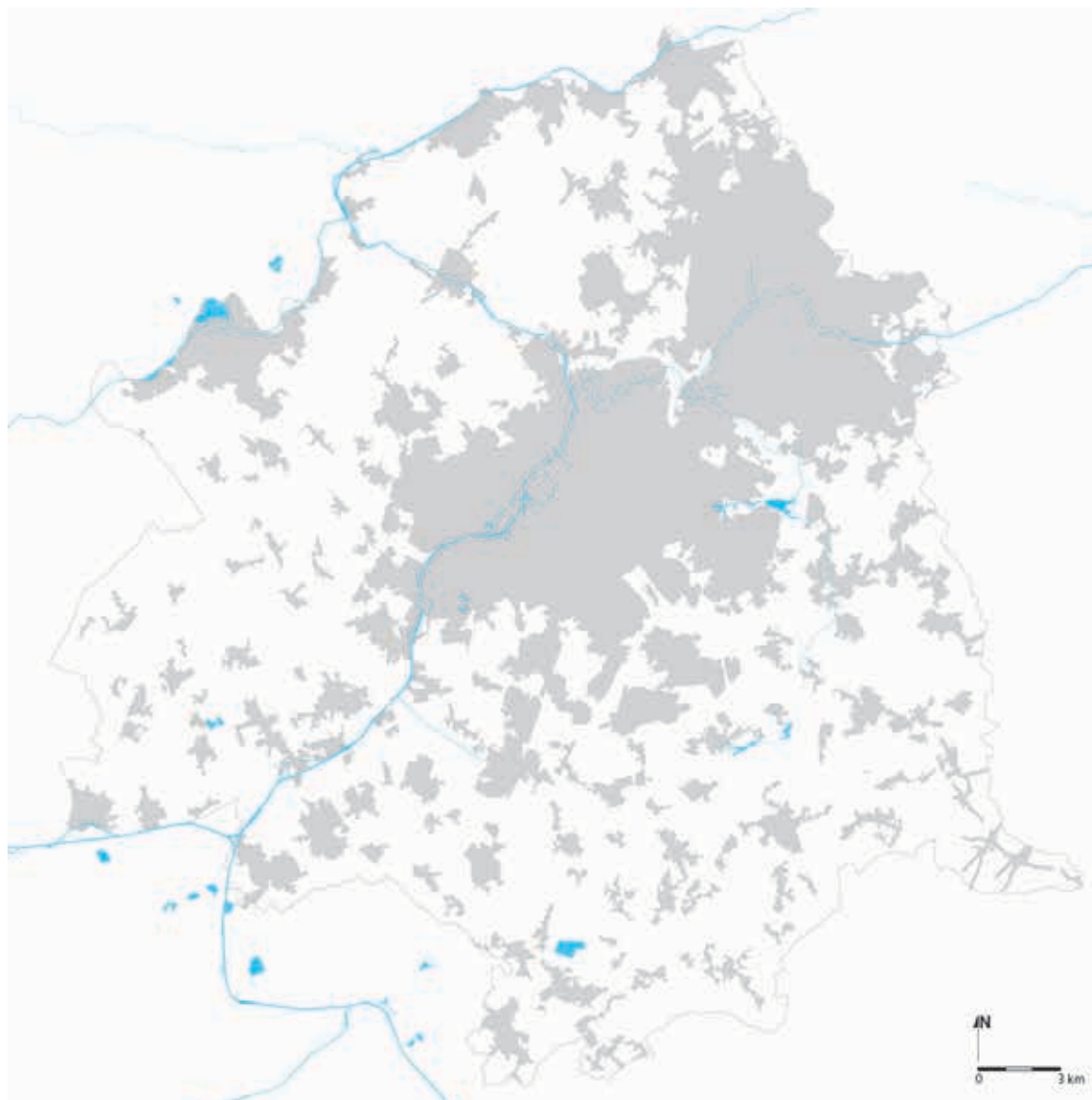
---

**Les transports en commun métropolitains : gares TER, stations de métro et de tram**



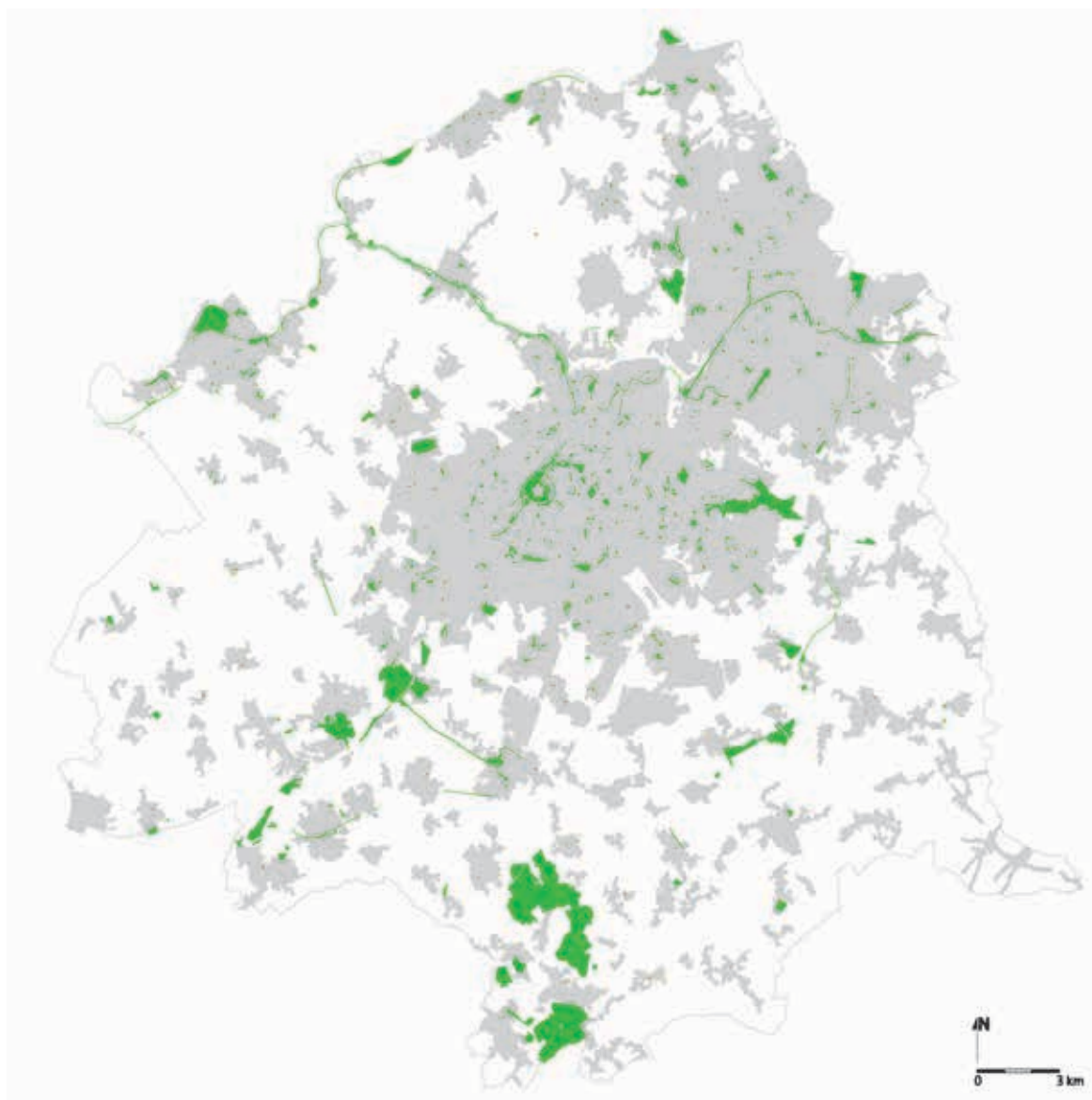
---

**Grand paysage : la trame bleue, support du dessin de la trame de l'espace public**



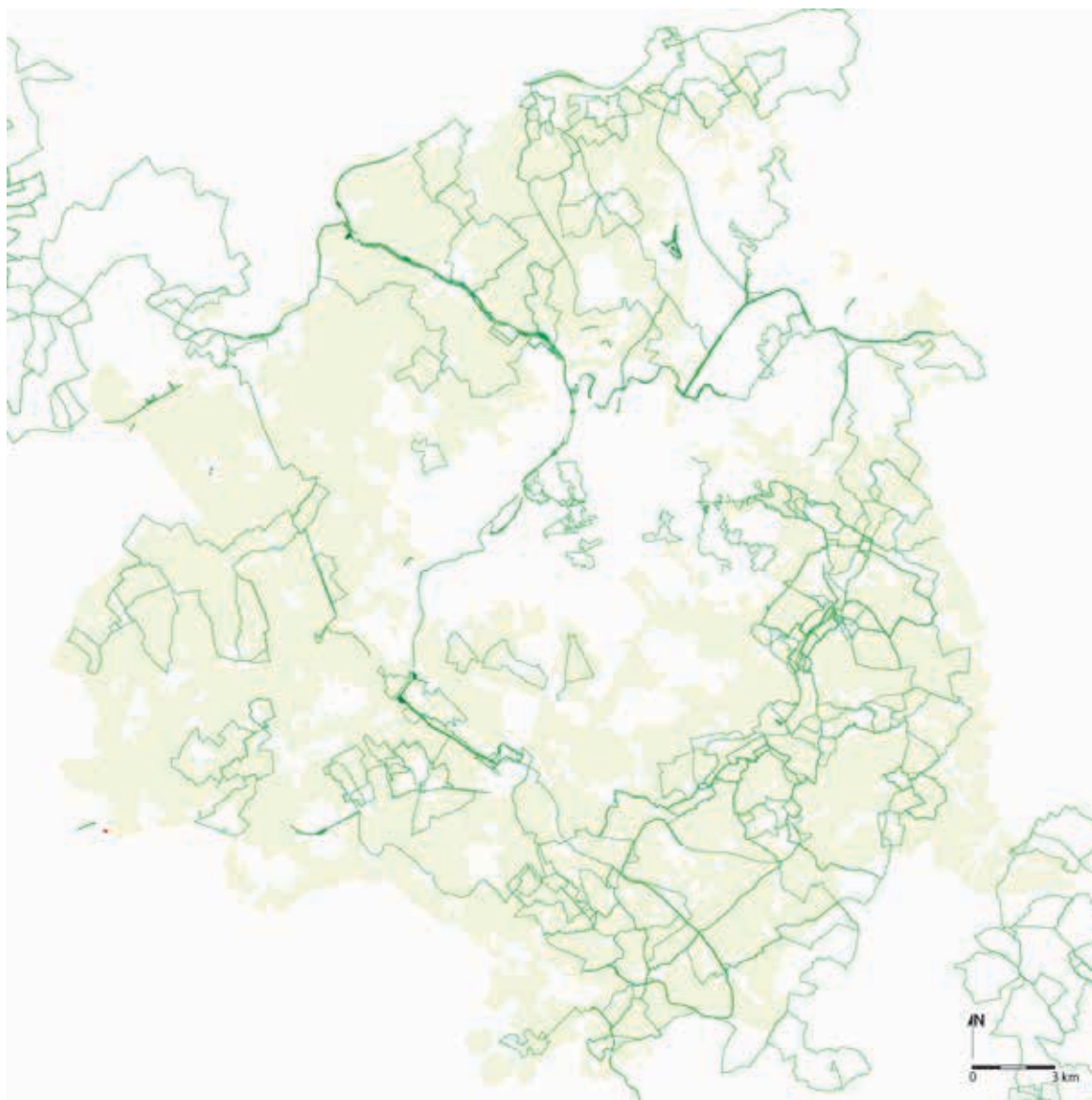
---

**Grand paysage : 2 780 hectares d'espaces verts accessibles au public**



---

## L'espace public des chemins de randonnée et voies vertes



---

## L'échelle métropolitaine de l'espace public

La question de l'espace public peut être appréhendée à l'échelle métropolitaine, et ceci pour des raisons à la fois d'ordre administratif, géographique, culturel et symbolique :

- › à l'échelle administrative car les espaces publics sont produits à la fois au niveau communal (mobilier et plantations sont des compétences communales) et dans le cadre d'une intercommunalité (la MEL) qui, de par sa compétence en matière de voirie et réseaux, constitue une maîtrise d'ouvrage supra-communale ;
- › à l'échelle géographique et paysagère parce que chaque espace public s'inscrit dans une série d'échelles successives et de « pays » qualifiés par leur géographie propre et composant l'échelle du grand paysage (la présence de la voie d'eau ou encore la nature du sous-sol de ces différents « pays » induisent, par exemple, la présence d'espèces végétales spécifiques) ;
- › l'échelle événementielle avec des espaces publics supportant pratiques et expressions culturelles qui, par leur nombre, leur dimension et leur typicité, caractérisent la métropole ; à ce titre les braderies, ducasses et autres événements, périodiques ou singuliers, constituent autant de composants de l'identité et de la spécificité métropolitaine ;
- › enfin, l'échelle symbolique ; tout comme les 23 beffrois du Nord - Pas de Calais (sous-ensemble des 33 beffrois classés au patrimoine mondial de l'UNESCO) contribuent à la construction d'une identité, certaines typologies d'espaces publics métropolitains (les grand'places par exemple), prises comme composantes d'un ensemble plus vaste, contribuent à la construction d'une unité métropolitaine.



*Lorsqu'ils sont appréhendés à grande échelle, les espaces publics de la métropole lilloise présentent une identité particulière. On peut en effet constater que, lorsque l'on montre une image d'un espace public prise au hasard dans la métropole, cette image est généralement facilement reconnue comme métropolitaine même si sa localisation exacte reste le plus souvent impossible. Il existe, en effet, une homogénéité des tissus métropolitains liée à leurs structures linéaires, à la permanence de l'habitat de maisons de ville et à la relative uniformité des lotissements. Le patchwork ainsi produit fait naître une représentation globale et abrégée de l'espace public métropolitain.*

---

## De l'espace public à l'espace collectif

Afin de mieux rendre compte de la complexité de la réalité de l'espace public, cette notion doit être étendue à celle d'« espace collectif ». Ce dernier comprend à la fois le domaine public mais également, pour partie, des éléments du domaine privé. Bien que la limite entre les deux domaines soit précise juridiquement, cette zone de contact est poreuse quant aux usages, pratiques et perceptions qu'elle autorise.

On peut ainsi constater aujourd'hui des limites parfois incertaines entre espace public et espace privé, et dont les illustrations les plus courantes sont les galeries commerciales mais également les gares ou certains équipements publics perçus et vécus comme des prolongements évidents de l'espace public. Cette conception de l'espace collectif en tant qu'imbrication des différentes mailles publiques et privées, n'est que l'actualisation de ce qu'illustrait Nolli au XVIII<sup>e</sup> siècle. Son plan de Rome montre clairement la perméabilité du tissu urbain comprenant des îlots traversés de part en part et des édifices publics et religieux dont les rez-de-chaussée sont intégrés dans la trame de l'espace collectif. De la complexité de cette graduation (espace public/espace privé ouvert au public/espace privé commun/espace privé) liée à des types d'accessibilité caractérisés (libre, partagée, réservée, autorisée, contrôlée...) naît la richesse de l'espace collectif.

L'architecture du bâti délimitant l'espace collectif, par le dessin des ouvertures et percements, par l'occupation des rez-de-chaussée, génère des qualités de transitions, notamment entre habitat et espace public. Cette notion d'interface entre privé et public, remise à l'ordre du jour avec le terme de « frontage », contribue également à la qualité et à l'identité de l'espace collectif.



Plan de Rome par Giambattista Nolli (1748)



Les espaces publics couverts de la gare de Lille Flandres (1) et de Fives Cail (2) : équipement public et/ou galerie commerciale, espace collectif et/ou domaine public...





# 02.

# Préconisations

- › Le développement des modes doux
- › Loisirs et santé : les trames végétales
- › L'Espace Public Ordinaire
- › Les usages métropolitains
- › Les constituants de l'espace public



## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

### Concevoir une trame métropolitaine marchable

# Saint-Sauveur, Cahier des charges urbain (SPL Euralille, 2013)

Pour améliorer les possibilités de déplacements par les modes doux et notamment celui de la marche à pied, les éléments de confort, de nature du sol, de sécurité sont essentiels. Toutefois, à l'échelle urbaine, la capacité de marchabilité d'une ville ou d'un quartier peut être nettement confortée par les qualités géométriques de la trame de l'espace public. Ainsi le dimensionnement des îlots, l'absence de desserte en impasses, le maillage viaire peuvent augmenter ou réduire les possibilités de déplacements pour le piéton. Une trame en impasses réduira fortement l'accessibilité du piéton à la ville et à ses services. De grands îlots n'inviteront pas à la marche.

Les réalisations et projets métropolitains intègrent pour partie ces notions :

- › dans les projets de nouveaux quartiers, avec, par exemple, les îlots du projet Saint-Sauveur à Lille qui ont été dimensionnés notamment afin d'en faire un quartier marchable ;
- › dans les quartiers existants, avec la résorption de grandes emprises liées à la présence de friches industrielles, pour permettre un désenclavement et un remaillage facilitant les modes de déplacements doux.

Le déploiement de moyens répondant à cet objectif de marchabilité peut s'appliquer à toute nouvelle opération, qu'il s'agisse de projets d'extension urbaine ou de renouvellement urbain.



Effizienz de la forme de la trame viaire au regard de la marchabilité



Saint-Sauveur



Fives Cail

## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

---

### Sécurité et route apaisée

# SCOT de Lille Métropole (Syndicat Mixte du Scot de Lille Métropole, 2016)

Parmi les objectifs d'accessibilité du territoire et de fluidité des déplacements, le Scot de Lille Métropole souligne qu'il faut « rendre le réseau routier à tous les utilisateurs », « repenser l'espace publics au service des modes doux » et « faire des infrastructures, des supports d'urbanité ».

Garantir et améliorer l'accessibilité du territoire, rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes, concilier et sécuriser les différents flux sont des volontés fortes qui contribuent à l'attractivité économique et résidentielle. L'objectif est de réconcilier ville et voirie où l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité est important afin d'améliorer les relations inter-quartiers, les déplacements de courtes distances au bénéfice d'un meilleur cadre de vie.

Cette perspective implique d'adapter les infrastructures existantes en passant d'une vision ancrée sur la vitesse à une approche basée sur la fiabilité et la régularité des flux, et de renforcer la sécurité notamment pour les déplacements de proximité, avec des vitesses des déplacements routiers adaptées aux contextes urbains et un meilleur partage de l'espace public.

Pour cela, il convient de réadapter le réseau structurant métropolitain dans l'espace urbain dense, de passer « de la route à la rue », par la réduction des vitesses, l'intégration des infrastructures aux paysages urbains et par l'évolution des caractéristiques autoroutières de certaines voies à des caractéristiques de boulevard urbain (ce réseau structurant continuant à assumer néanmoins sa fonction de support d'un trafic d'irrigation du territoire).

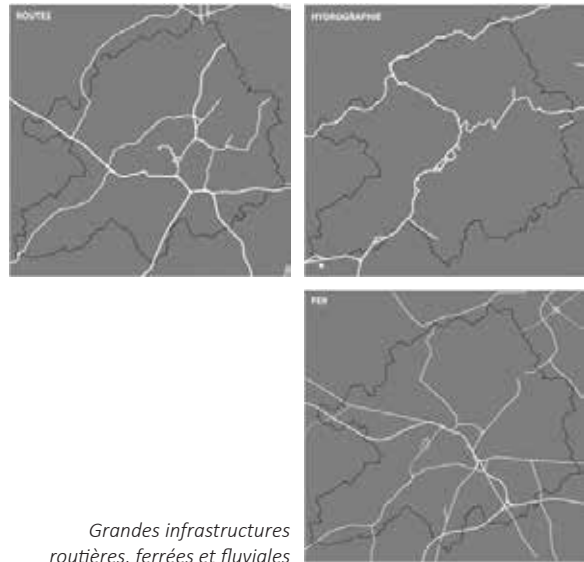


Des axes linéaires accueillant les modes doux (Rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq)

## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

### Les franchissements, obstacle au développement des modes doux

Le paysage métropolitain est fortement marqué par des coupures liées à la présence d'infrastructures (viaires, fluviales, ferroviaires) nécessaires à son développement. Ces coupures génèrent cependant des discontinuités dans le territoire et constituent souvent de véritables obstacles à la mobilité par les modes doux. La réduction de ces coupures passe par un traitement adapté des franchissements afin de les rendre plus faciles, de créer des continuités visuelles et, in fine, de faire basculer leur image vers une identité positive. Ces franchissements génèrent souvent une pente inconfortable pour les modes doux. Ils nécessitent donc un nivellement adapté (rampe, emmarchements) mais également un traitement suffisamment accueillant (luminosité et éclairage, largeur de passage généreuse) de la sous-face des infrastructures pour les piétons et vélos. Le franchissement, accompagné de ces aménités, peut alors « faire événement » dans les parcours du quotidien.



Grandes infrastructures routières, ferrées et fluviales



Franchir agréablement les grandes infrastructures dans les espaces quotidiens



## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

### Le banc, un outil pour développer les déplacements piétons

# Atelier des espaces publics n°1 : le banc-relais (ADULM, 2014)

Le banc public, objet banal et ordinaire, apporte une plus-value à l'espace public qu'il occupe en termes d'urbanité (favorisation des contacts sociaux), de qualité (comme élément de composition) ou de mobilité. En tant qu'équipement lié à la mobilité, ses principales fonctions peuvent être de trois natures :

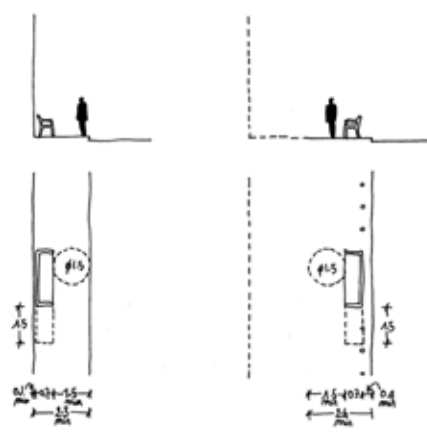
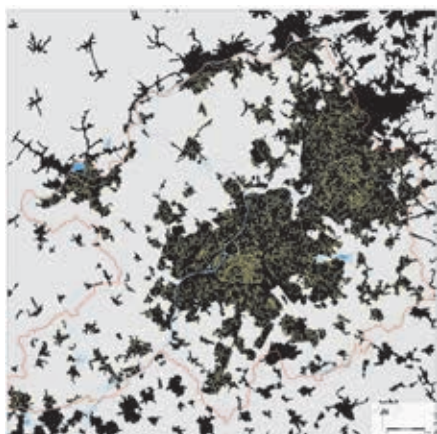
- › banc-attente dans des lieux où l'on est susceptible de patienter (arrêts de bus, équipements publics...), il est le plus souvent étroitement lié aux réseaux de transports en commun ;
- › banc-relais, placé directement le long des cheminements piétons, il permet de faire une pause au cours d'un cheminement, son rôle est alors essentiel au maintien de l'autonomie du piéton ;
- › banc-plaisir pour se détendre dans un environnement caractérisé par des qualités esthétiques et sensorielles, il est alors implanté dans des lieux de « destination » (places, squares, parcs et jardins).

La présence de bancs dans une ville signifie son accueil, son accessibilité et donc son désir d'attractivité. Toutefois les supports de l'assise sont multiples dans l'espace public : le mobilier urbain (le banc mais aussi ceux qui sont détournés), les escaliers, les monuments, les murets, le sol, les pelouses et les terrasses (assises privées) répondent aux différents besoins et attentes des piétons. A l'échelle métropolitaine, la question du banc relève à la fois de la programmation (quels types de lieux privilégier ?), du design (faut-il se restreindre à une gamme limitée de modèles ?) et de son implantation (quels principes, règles et préconisations ?).

Le PDU 2010>2020 qui ambitionne de faire de la marche le premier mode de déplacement implique la mise en place de bancs publics sur les principaux axes de cheminements métropolitains. Répondant à la loi sur l'accessibilité, le banc facilite les déplacements des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des parents accompagnant des enfants, des touristes avec leurs bagages... Le potentiel d'implantation de ces bancs-relais dans la métropole est évalué à plus de 5 000 unités (à raison d'un banc tous les 200 mètres sur les voies qui possèdent des trottoirs de plus de 2.30 mètres de largeur), chiffre à mettre en relation avec les 1 400 abribus de la métropole équipés de banquettes.

Concernant le design des bancs, la diversité peut se justifier pour des lieux tels que les parcs, squares, jardins ainsi que pour tous les espaces d'exception où il est nécessaire de définir cet objet par le projet (choix des maîtres d'ouvrages et des concepteurs). Cependant une logique de catalogue et des préconisations d'implantation à l'échelle métropolitaine pour les bancs ordinaires dans les lieux ordinaires est très souhaitable, l'utilisation d'une gamme limitée de modèles permettant de rationaliser la maintenance, d'optimiser les coûts, mais aussi de construire une marque locale.

Enfin les principes d'implantation sont essentiels (peut-être plus que le design des bancs) car on observe couramment qu'une implantation et une orientation correcte perdurent. Si le modèle de banc peut être modifié, l'emprise du banc s'inscrit le plus souvent dans le temps long.



Les bancs publics : évaluation de la capacité de la trame viaire de la MEL (1) et principes d'implantation (2 & 3)



## LOISIRS ET SANTÉ : LES TRAMES VÉGÉTALES

---

Afin d'être plus agréable, plus attractive mais aussi attachante, la ville doit disposer d'espaces verts publics de qualité et de façon plus générale, la nature doit y être plus présente. La place du végétal et de l'arbre en ville doit être repensée, les espaces verts publics existants et futurs, doivent être mis en réseau, leurs accès sécurisés, facilités et plus lisibles.

La végétation assure l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air, le maintien de la biodiversité et la lutte contre le changement climatique. Parcs, jardins y compris privés, murs et toitures végétalisés, délaissés, arbres d'alignement et espaces au bord de l'eau doivent être envisagés pour répondre aux enjeux écologiques et d'urbanité. Tous ces espaces de nature en ville peuvent favoriser l'adaptation au changement climatique (réduction des îlots de chaleur, gestion hygrométrique, etc.).

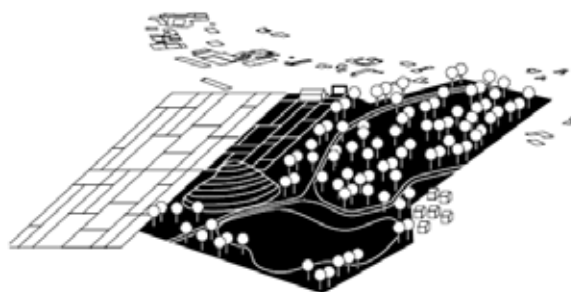


### Les « grands vides » : des grands lieux publics et paysagers à construire

# Consultation Lille Métropole 2030 (ADULM, 2013)

En l'absence de situations géographiques exceptionnelles (relief, hydrographie...), les « grands vides » (de 50 à 300 hectares chacun) sont déterminants pour la qualité d'un territoire urbanisé. De grands lieux publics peuvent être créés à partir de différentes situations : friches existantes ou à venir (comme certaines zones commerciales), espaces et délaissés naturels, tissus urbains à dé-densifier... Ces lieux sont les laboratoires potentiels de nouvelles urbanités créant des contextes attractifs pour les urbanisations qui les accompagnent. Ces « grands vides » organisent et structurent la métropole.

Ils sont pensés sur l'ensemble du territoire et peuvent donc être localisés aussi bien dans la ville mosaïque qu'en dehors. Une partie de ces espaces pourrait faire l'objet d'une réglementation afin que la pression foncière ne les compromette pas. Leur positionnement se fera à partir des qualités pré existantes et sans avoir à empiéter excessivement sur les terres agricoles.



## LOISIRS ET SANTÉ : LES TRAMES VÉGÉTALES

### L'arbre

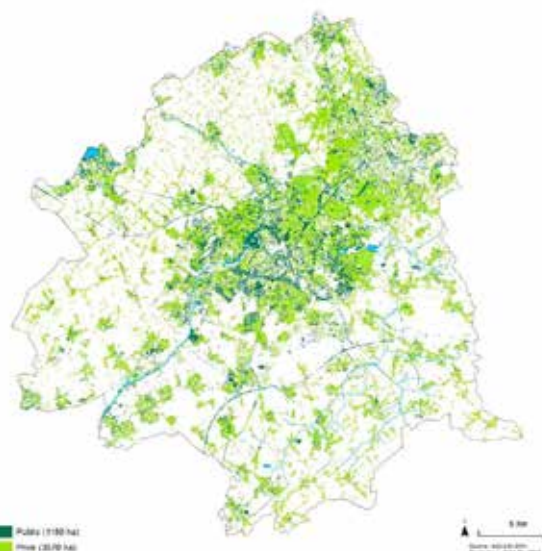
# Ateliers des espaces publics n°6 et n°7 : l'arbre dans l'espace public (ADULM, 2015)

L'arbre est un élément important des tissus urbains. C'est un organisme vivant qui ne peut être réduit à une simple expression ornementale. Il est une composante essentielle du cadre de vie et procure divers bénéfices contribuant à l'attractivité de la métropole :

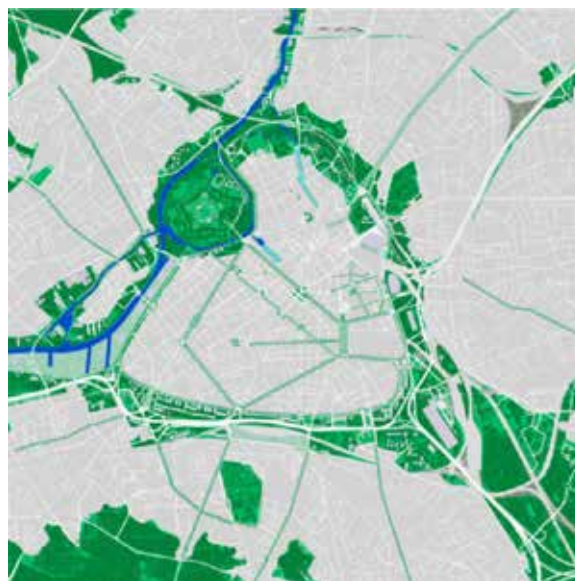
- › un bénéfice écologique : l'arbre produit de l'oxygène et capte le CO<sub>2</sub>, son feuillage retient une partie des polluants de l'air, il améliore la qualité de l'eau et régule les écarts de température, c'est un habitat pour la faune ;
- › un bénéfice esthétique : en contribuant au dessin de la ville, il met en valeur le paysage urbain, ordonne et structure les espaces publics, son implantation en alignement produit de la continuité, il focalise le regard et ponctue les promenades lorsqu'il est isolé, il permet d'articuler et de hiérarchiser la trame de l'espace public pour lui conférer une meilleure lisibilité ;
- › un bénéfice social : il est source de bien-être physique et psychologique, il humanise la ville car il est à la fois mémoire du quartier ou de la ville comme témoin temporel et source de découvertes et d'observations privilégiées de la nature en ville.

L'ADULM a diagnostiqué et évalué la présence de l'arbre dans les espaces publics métropolitains :

- › ceux-ci sont à dominante minérale et s'expliquent par un paysage issu de l'urbanisation rapide lors de l'ère industrielle du XIX<sup>e</sup> ;
- › la métropole présente des situations contrastées où se côtoient les tissus urbains denses de l'industrialisation accueillant peu de plantations et les quartiers plus récents de la Ville nouvelle et de la périurbanisation ;
- › la couverture végétale arborée de la métropole représente 4 050 hectares dans les zones urbaines, cette présence étant plus importante dans le domaine privé (2 950 hectares contre 1 100 hectares dans le domaine public) ;
- › l'arbre situé dans le domaine public accompagne et souligne généralement les trames du grand paysage que sont les infrastructures viaires (boulevards par exemple), les cours d'eau et le réseau ferroviaire ;
- › le piéton bénéficie très peu de la présence du végétal dans la trame viaire, les espaces publics de proximité restant très minéraux, les spécialistes (écologues, ingénieurs arboricoles) s'accordant sur le constat d'un espace public métropolitain carencé en arbre.



L'arbre dans la métropole



Les plantations d'alignement de la Ville de Lille

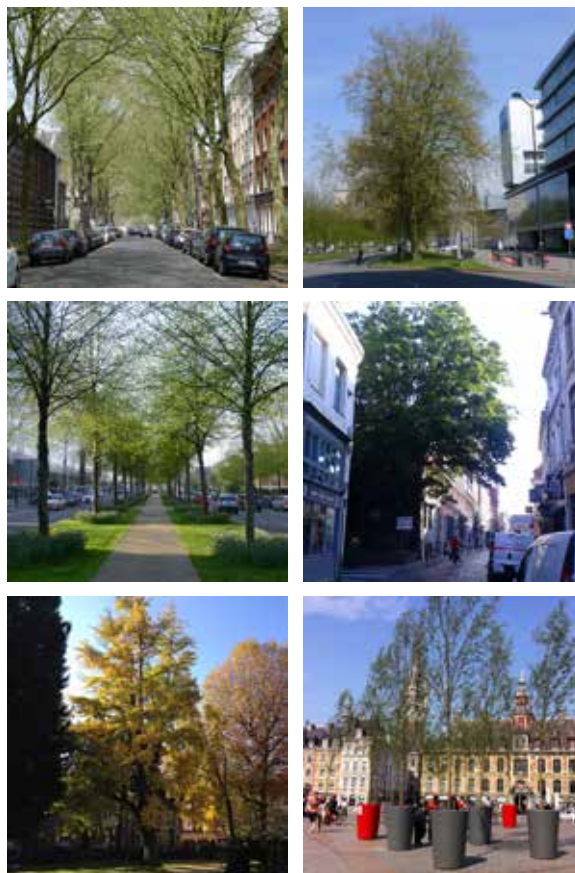
Plusieurs métropoles françaises ont engagé des politiques ambitieuses de développement de la présence de l'arbre en milieu urbain. Lyon, par exemple, a été pionnière, en élaborant dès les années 2000 une Charte de l'Arbre. Cette démarche a permis de développer la culture du paysage dans les projets du Grand Lyon mais aussi de doubler le nombre d'arbres. Forte de ce résultat, une deuxième version de cette Charte

## LOISIRS ET SANTÉ : LES TRAMES VÉGÉTALES

est en préparation. Aujourd'hui, dans la métropole lilloise, la ville de Roubaix a développé une charte de l'arbre qui fait figure d'exemple et pourrait servir de base pour développer à l'échelle métropolitaine une politique de l'arbre.

La métropole lilloise, caractérisée par ses fragments urbains différenciés mais paradoxalement en contact direct les uns avec les autres, appelle une stratégie du boisement qui aurait pour effet de relier les territoires entre eux et d'apporter en partie une réponse à la « ville mosaïque ». Une attention particulière aux liaisons végétales permettrait ainsi de (re)créer des continuités et d'atténuer les contrastes et les antagonismes entre les pièces du « puzzle ». Les mails plantés, les linéaires arborés, les aménagements paysagers le long des voies rapides urbaines sont des axes verts assurant des liaisons entre les communes mais aussi des connexions avec les espaces naturels et ruraux périurbains.

L'arbre participe pleinement à l'identification d'un territoire. Afin d'affirmer les spécificités des paysages du Nord - Pas de Calais, le Centre régional des ressources génétiques promeut et accompagne la plantation de végétaux d'essences locales auprès des collectivités.

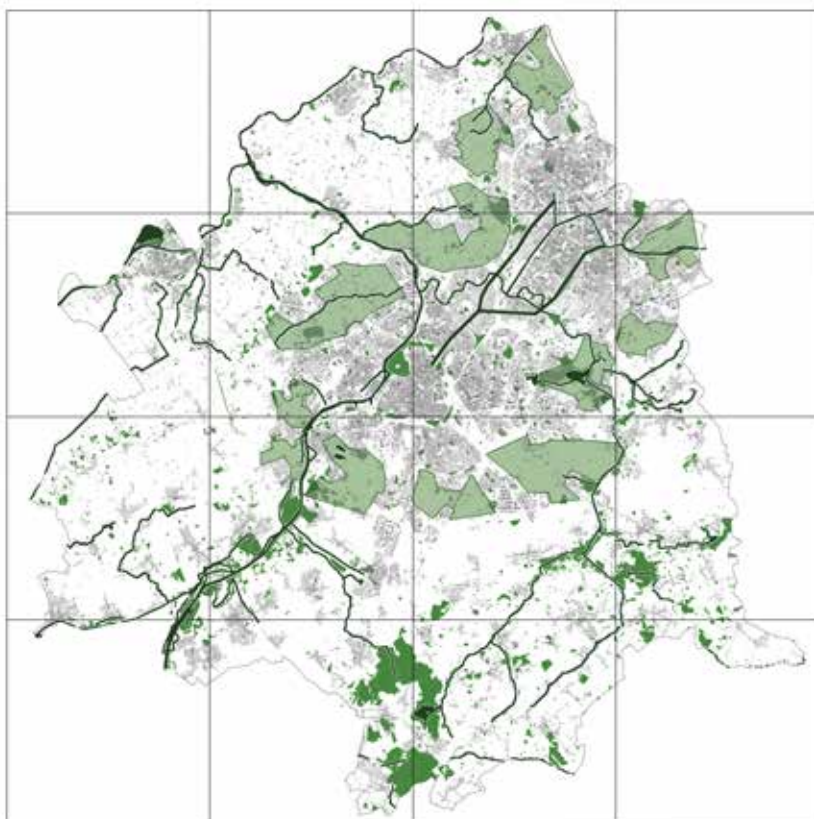


*L'arbre comme élément de composition urbaine : arbres d'alignements, arbres isolés, arbres d'ornement...*

## LOISIRS ET SANTÉ : LES TRAMES VÉGÉTALES

### Les hémicycles

# Consultation Lille Métropole 2030 (ADULM, 2013)



Localisation des hémicycles

Projetés dans le cadre des réflexions liées à la révision du SCOT de Lille Métropole, les hémicycles sont des structures paysagères qui permettent de qualifier l'articulation entre grand paysage agricole et ville. Tout en confortant une véritable agriculture « *dans les murs* », les hémicycles sont un système de parcs agricoles diffus qui dessinent la lisière épaisse de la zone urbaine centrale. Cette lisière devient la grande rive agricole et paysagère de l'éco-métropole. Ces lieux qui ne sont pas des créations ex-nihilo, mettent en valeur un système de paysage préexistant marqué par l'activité agricole. Ils créent une ouverture sur le territoire à travers un paysage intermédiaire, permettant de réaliser, depuis la ville, une véritable transition topographique vers les espaces publics et naturels de grande ampleur situés en point bas (la Deûle, la Marque, les canaux), ce qui suppose une conservation de la quasi-intégralité des terres agricoles actuelles. Les hémicycles ne sont pas un système isolé mais une réelle complémentarité avec les autres grands espaces de

nature de l'éco-métropole (Parc de la Deûle, de la Lys, Grands bois). La réalisation des hémicycles combine le maintien de l'agriculture en place, le renforcement et l'enrichissement de la structure végétale existante, le renforcement et le développement du système de cheminement existant, la multiplication des usages (à la marge) et la gestion de l'eau (système de fossés).

Les hémicycles permettront ainsi de :

- › caractériser et qualifier la limite de l'espace urbain avec un linéaire de façade urbaine de plus de 100 km ;
- › renouveler le rapport au grand territoire, notamment en termes d'espace public, par la création de systèmes de chemins et de plantations reliant la ville aux grands espaces naturels ;
- › enrichir les usages en retournant la ville vers son paysage agricole à travers de nouveaux usages liés par exemple à de petits équipements ou de petits espaces publics.

### Un nouveau défi métropolitain



L'Espace Public Ordinaire de la Métropole lilloise

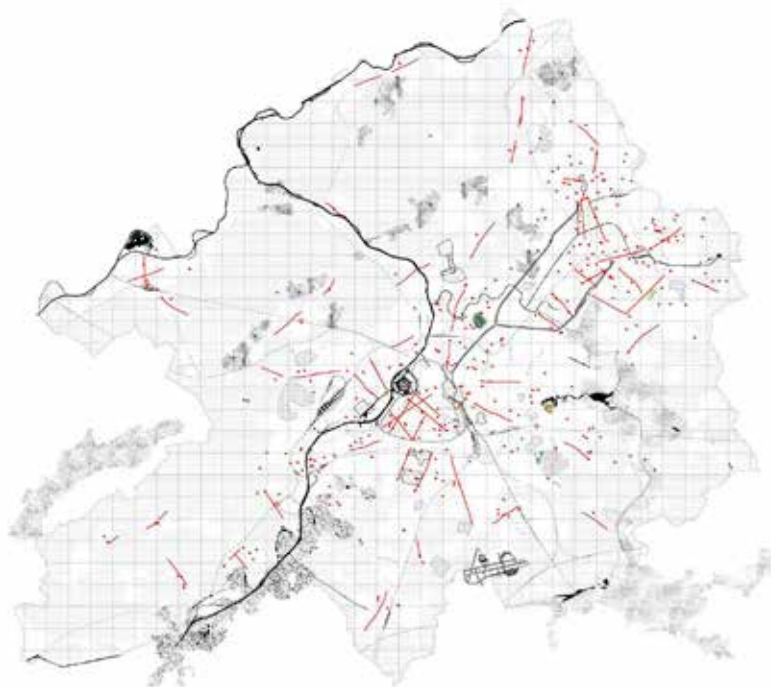
A côté des espaces publics majeurs ou « extraordinaires », une grande partie de l'espace public métropolitain reste à requalifier. Il s'agit des espaces publics dit « ordinaires » (par opposition aux précédents) : espaces du quotidien et de la proximité, ces espaces non exceptionnels ne sont pas pour autant banals, c'est-à-dire dénués de caractère. Parfois, ils sont perçus comme banals, alors qu'ils sont pourtant structurants et porteurs de singularité. L'exploitation de ces potentialités nécessite de les inscrire dans la durée d'un projet sur le long terme.

*« Et ainsi l'ordinaire n'est pas le banal, le standard, le plus économique, l'ordinaire n'est pas « moyen », l'ordinaire retrouve le sens originel du latin *ordinarius* dont il dérive, et désigne « ce qui est conforme à l'ordre, à l'usage ». L'ordinaire s'apparente alors au commun, à ce qui est du domaine du commun. Ce commun n'appartient à personne en particulier et conséquemment appartient à chacun et à tous. (...) Ce commun n'est ni collectif, ni privé, ni public, il constitue l'héritier lointain des « communaux » de l'époque médiévale. Il participe parfois à la cohérence des territoires et à la cohésion de la communauté humaine rassemblée. De nombreuses villes – et leurs extensions urbaines – ont perdu leur cohérence territoriale, elles se sont laissées déborder. Elles adoptent alors les équipements passe-partout.*

*D'autres, au contraire, cultivent leur singularité en jouant subtilement des échelles et en pratiquant le cas par cas. L'esprit du commun s'en trouve conforté. Les aménagements urbains ordinaires, si ordinaires qu'ils sont inaperçus, s'inscrivent dans cette catégorie du « commun ». » (Thierry Paquot)*

L'étendue métropolitaine (600 km<sup>2</sup>, un patrimoine de 2 700 km de voies communautaires) peut être rendue perceptible par la récurrence d'éléments de mobiliers, de composants de l'espace public, de typologies d'espaces publics caractérisant la métropole, récurrence susceptible de produire des constellations d'objets urbains. Ces répétitions d'éléments similaires ou identiques (les arrêts de transports en commun par exemple) tout comme la systématisation d'interventions, adaptées à la diversité, sur certaines typologies d'espaces publics (le traitement contextualisé des nombreux carrefours en Y de la métropole, par exemple) peuvent répondre à cet objectif. Ces éléments, en entretenant des relations organisées en réseaux (c'est le cas des arrêts de bus qui rythment les lignes de transports en commun) composent un semis de points suffisamment nombreux pour engendrer une prégnance et une forme de continuité par la répétition de l'attention apportée à ces lieux.

## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE



Le « semis » des espaces publics ordinaires de la Métropole

Certains détails (des modèles de grilles d'arbres ou de bateaux, par exemple) composant l'espace public, peuvent produire, par leur nombre, un saut qualitatif. La qualité du projet des espaces ordinaires renvoie ici à la question de la quantité (et donc à celle du projet dans la durée), comme le souligne Leonardo Benevolo à propos des romains qui mettaient en œuvre des « interventions sur le territoire, remarquables moins par la nouveauté des techniques que par leur mise en œuvre régulière et uniforme sur une très vaste échelle. »

Constatant que les réalisations d'espaces publics majeurs sont aujourd'hui largement avancées dans la métropole, que le travail sur la qualité est engagé (notamment par le biais des travaux sur les espaces publics majeurs), l'enjeu des espaces publics métropolitains est aujourd'hui celui d'un espace public « renouvelé » s'appuyant plus particulièrement sur la trame de l'espace public quotidien. A côté des grands projets urbains (Euralille, Euratechnologies, Union, etc.) combinant création de nouveaux lieux et réhabilitation de tissus urbains existants, la question des



Les Espaces publics ordinaires, une question à l'ordre du jour dans les métropoles françaises et dans les agences d'urbanisme (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme)

Un espace public ordinaire de la métropole lilloise : la Rue du Faubourg d'Arras à Lille

## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE

espaces publics relève aujourd'hui, pour une grande part, d'espaces existants et pour lesquels l'intervention se situe dans le registre de la maintenance (parfois lourde).

Cette hypothèse relative au rôle décisif de l'espace public quotidien (que sont les rues, trottoirs, placettes, jardins, pistes cyclables, etc.) est confortée par les stratégies mises en œuvre par les métropoles reconnues pour leur politique en matière d'espaces publics (Bordeaux, Nantes, Rennes). Celles-ci considèrent les espaces publics ordinaires comme étant « *au cœur du renouveau des villes françaises* » car « *ces espaces sont porteurs de divers enjeux parmi lesquels la cohésion du territoire, la qualité de la vie locale, la fluidité des échanges intercommunaux, la connexion aux réseaux de transports, l'optimisation spatiale des usages ou encore la valorisation du paysage.* » (FNAU – Pour des espaces publics ordinaires de qualité).

Le projet de trame de l'espace public ordinaire métropolitain, en agrégeant une multitude de petits projets

pour en faire un grand, compléterait les « grands » projets d'espaces publics existants. A côté des espaces majeurs qui sont un facteur de développement exogène, les espaces publics ordinaires sont potentiellement facteur endogène de développement : les premiers attirent des populations, des touristes... les seconds les « retiennent » par les qualités qu'ils offrent au quotidien (tout en pouvant également devenir attractifs par leur nombre et la pertinence de leur traitement).

Le nombre, important, de ces lieux ordinaires, et l'idée qui lui est lié d'intervenir « partout » (à Lyon, 600 sites retenus), appelle à la modestie et à une recherche d'efficience : les projets de requalification de ces lieux sont le plus souvent réalisés par une maîtrise d'œuvre communautaire et, dans les cas d'une maîtrise d'œuvre externalisée (auprès d'architectes et/ou paysagistes), doivent combiner des éléments de projets pérennes, à faible coût, en s'appuyant parfois sur des évolutions de gestion des espaces publics (mutations temporaires d'usages et d'occupations du domaine public, par exemple).



Une journée ordinaire

## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE

### Les axes linéaires, lieux exemplaires de l'espace public ordinaire

# *Espaces publics du quotidien, Vers une identité métropolitaine (ADULM, DSA Marne-la-Vallée, 2014)*

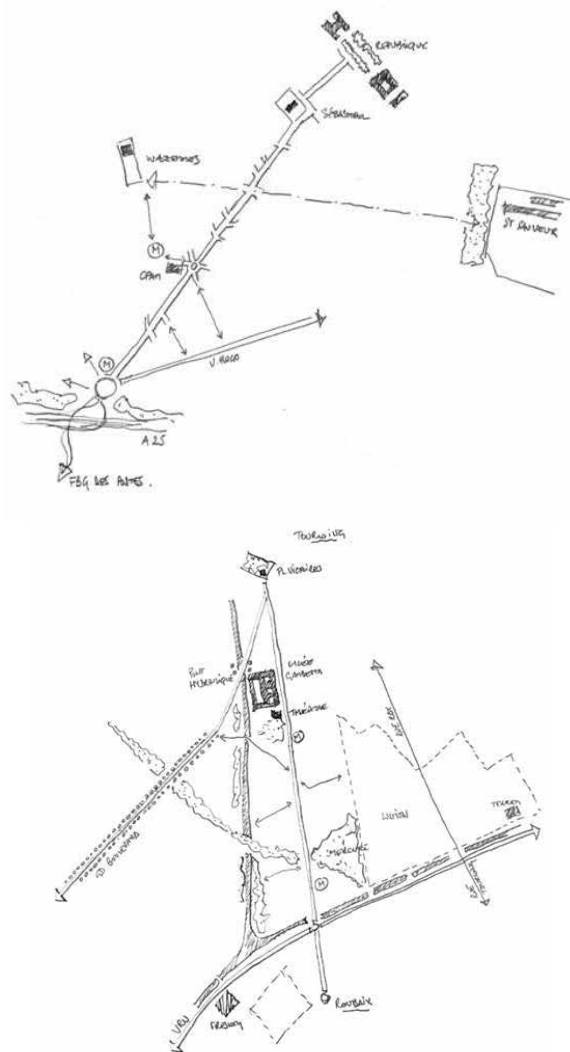
Les axes linéaires peuvent être définis comme des espaces publics linéaires structurés par une voie centrale, localisés à l'intérieur de l'aire urbaine et de dimensions suffisantes pour se prévaloir d'échelle métropolitaine. Ils contribuent à la métropolisation parce qu'ils structurent des liaisons, sont des figures métropolitaines et accueillent différents modes de déplacements.

Parmi ces axes linéaires, se distingue la catégorie particulière de ceux qui ont une vocation d'entrée d'agglomération. Les accès à l'aire urbaine centrale de la métropole sont nombreux. Pour partie des « voies historiques » de la métropole, aujourd'hui routes départementales, ces espaces doivent retrouver leur rôle majeur et répondre aux nouveaux enjeux d'un espace urbain du XXI<sup>e</sup> siècle : stationnement, modes actifs, image urbaine.

Ces espaces publics répondent tous à différents critères :

- › ce sont des lieux simples, rues pour se déplacer, places pour se rencontrer, qui structurent et fabriquent la métropole, de par leur capacité à « relier » des pôles ou des quartiers ;
- › ils peuvent également organiser et fédérer des équipements, des parcs et espaces naturels et des opérations de transformation de la ville récentes ou en cours de développement ;
- › ils doivent permettre d'investir une certaine forme de banalité de traitement de l'espace public, et ne sont pas nécessairement des espaces publics centraux.

Le « déplacement » caractérise fortement ces espaces identitaires de la métropole avec, autour de cette notion, d'autres fonctions et caractéristiques urbaines : linéaires commerciaux, insertion de transports collectifs, relation intercommunale, franchissement d'infrastructures, valeur patrimoniale des axes historiques, discontinuité morphologique, déséquilibre en faveur de la voiture, environnement socio-économique divers, potentiel de structuration spatiale de tissus et équipements... et, au-delà de ces sujets, la capacité de produire des images urbaines fortes et lisibles pour appuyer la perception de la dimension métropolitaine.



Deux axes linéaires métropolitains : la Rue des Postes à Lille (1) et le Boulevard Gambetta à Tourcoing (2)



## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE

Par ailleurs, les sites capables de composer ce projet métropolitain sont des lieux qui ne demandent pas un investissement exceptionnel. Ils s'inscrivent dans des coûts maximum de 150 à 180 €/m<sup>2</sup>, établis à partir du guide des ratios de la MEL. Ces coûts permettent un relatif niveau de requalification et établissent un budget entre 3 et 9 M€ pour chaque opération d'aménagement sur des linéaires, les opérations ponctuelles (places, croisements) étant inférieures à 500 k€.

Au titre des axes linéaires, ont été étudiés cinq sites :

- › la rue du Faubourg de Béthune à Lille et la rue du Maréchal Foch à Loos (RD 94) ;
- › la rue des 3 Ballots et la rue de Wervicq à Comines (RD 2945) ;
- › la rue Isaac Holden Crothers et la rue de la Gare à Croix (RD 64) ;
- › le boulevard Gambetta à Tourcoing et le boulevard de la République à Roubaix (RD 775) ;
- › la rue des Postes (Lille).

Pour les entrées d'agglomérations qui constituent une sous-catégorie d'axes linéaires, cinq autres sites ont été plus particulièrement regardés :

- › la route Nationale de La Chapelle d'Armentières (RD 933) ;
- › l'avenue de l'Hippodrome à Lambersart (RD 751) ;
- › la rue de Menin et la rue nationale à Marcq-en-Barœul (RD 617) ;
- › la rue du Fbg d'Arras à Lille et Faches-Thumesnil et la rue Clémenceau à Wattignies (RD 549) ;
- › la rue des Fusillés à Villeneuve d'Ascq (RD 941).

Caractérisés par des formes urbaines très variées en termes d'homogénéité ou d'hétérogénéité, par des tissus urbains continus ou discontinus, ces espaces publics linéaires peuvent être réinvestis selon différentes logiques et les réflexions pilotées par l'ADULM sur une sélection d'axes linéaires et d'entrées d'agglomérations ont permis de préciser des stratégies d'interventions pour ces catégories.



Une transformation « linéaire » : Rue des Fusillés à Villeneuve-d'Ascq (1)

Une intervention par « séquence » : Rue du faubourg de Béthune à Lille et Loos (2)

Une intervention « ponctuelle » : Rue des Postes à Lille (3)

## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE

---

Ces stratégies sont donc construites dans un objectif d'efficacité et cherchent à réduire l'intervention tout en produisant un saut qualitatif réel :

- › par des projets intégrant l'ensemble des linéaires, les lignes des transports en commun, les pistes cyclables, les alignements d'arbres devenant les outils premiers de ces interventions ;
- › par le traitement spécifique de séquences qui viendront conforter des polarités existantes, en s'appuyant par exemple sur des centralités commerciales ou de services ;
- › par des traitements localisés aux extrémités de certains axes ou ponctuant ces axes, grâce à des interventions qui créeront de nouveaux points de repères dans les parcours de ces lieux.

Enfin, certains de ces axes linéaires ne doivent pas être traités dans leur simple « linéarité », mais c'est toute l'épaisseur des tissus urbains traversés (avec leurs potentiels de mutations) ou encore les franchissements d'éléments de grand paysage (les canaux par exemple) qui seront les sujets du projet, le traitement de l'axe linéaire devenant alors sujet « second ».

La requalification des axes linéaires comme lieux exemplaires de l'espace public ordinaire sera ainsi à la fois objet de cohérence (une démarche d'ensemble pour des sites présentant des caractéristiques communes) et de diversité (par le travail de contextualisation lié à chacun des projets).



Rue de Menin et Rue Nationale à Marcq-en-Barœul

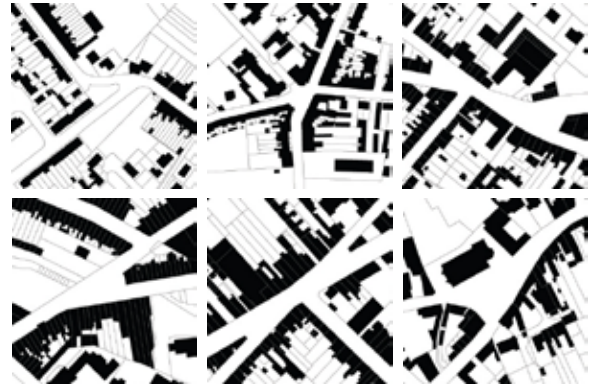
### Les triviums, espaces d'échelle locale, figures de l'espace public global

# *Espaces publics du quotidien, Vers une identité métropolitaine (ADULM, DSA Marne-la-Vallée, 2014)*

Les particularités du maillage viaire de la métropole (système non orthogonal, persistance de tracés ruraux...) ont généré des situations d'intersections de voirie caractérisées par une géométrie de formes triangulaires qui constituent le plus élémentaire des croisements basé sur la rencontre/séparation de deux parcours. Ces carrefours en Y, ou triviums, sont potentiellement contributeurs de la spécificité de l'espace public métropolitain, à la fois par leur récurrence et par leur échelle de proximité (échelle riveraine ou du quartier, et plus rarement au-delà).

Ces placettes ou terre-pleins révèlent et signifient la dynamique des flux métropolitains : les angles de rues constituent en effet par essence des lieux de choix directionnels et, lorsqu'ils se font aigus, ces configurations produisent alors des effets de dramatisation, marqueurs de l'espace public métropolitain. Dans certains quartiers, ils constituent une petite constellation qui caractérise le tissu urbain. Dans d'autres, on les retrouve plus isolés, donc singuliers et catalyseurs de fonctions urbaines de proximité. Ces lieux (voirie et trottoirs), avec des superficies moyennes de 1 500 m<sup>2</sup>, auraient des coûts de requalification inférieurs à 300 000 euros. Exceptionnellement, leur superficie peut atteindre 2 500 m<sup>2</sup>, portant les coûts d'aménagement à environ 450 000 euros.

Une nouvelle image pourrait se faire jour à partir de ces espaces, supports pour accueillir des arbres, des terrasses, des jeux d'enfants, de l'art, de l'eau, de nouveaux usages... L'utilisation de l'arbre isolé (ou en faible nombre) peut s'avérer particulièrement efficace par son rapport « effet produit/coût » élevé. Par leur nombre, et avec des modes de traitements contextualisés, ces lieux peuvent marquer concrètement la trame de l'espace public métropolitain.



*Les triviums (carrefours en Y) : une typologie prégnante de l'espace public métropolitain*



*Esquisse de requalification d'un trivium : Rue du Ballon à Lille*

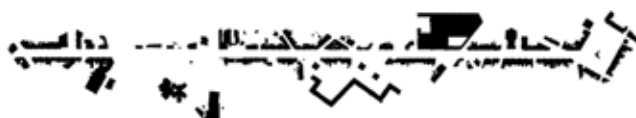
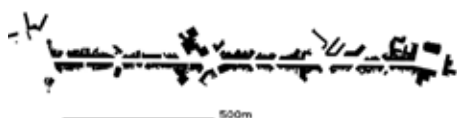
## L'ESPACE PUBLIC ORDINAIRE

### Le rangement du mobilier urbain ordinaire

# Analyse du mobilier urbain : Rue des Postes à Lille, Bd Gambetta à Tourcoing (ADULM, 2013)

« La perfection est atteinte, non pas lorsqu'il n'y a plus rien à ajouter, mais lorsqu'il n'y a plus rien à retirer. »

Saint-Exupéry



Rue des Postes à Lille et Boulevard Gambetta à Tourcoing

L'examen du mobilier urbain de quelques axes linéaires métropolitains significatifs permet de souligner les problématiques spécifiques aux espaces « ordinaires ».

Les mobiliers inventoriés sur ces axes répondent à des fonctions très diverses : sécurité, confort, communication, transports, éclairage, végétation (système de protection), services publics, commerces ou événements. Leur nombre (600 éléments repérés Rue des Postes à Lille, 1 000 éléments Boulevard Gambetta à Tourcoing) combiné à la multiplicité des responsabilités (MEL, villes, gestionnaires de réseaux, commerçants...) et aux approches normatives de la sécurité routière (signalisation, visibilité) complexifient la question de leur implantation.

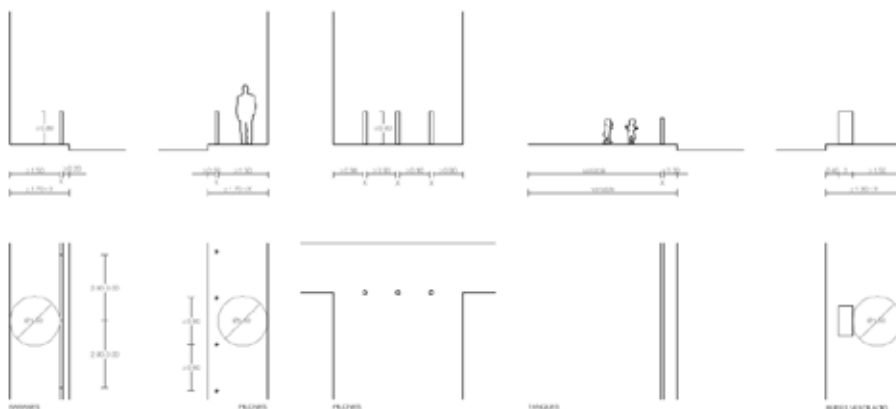
De simples relevés photographiques dévoilent la nécessité de limiter le nombre et la diversité de ces mobiliers mais surtout de mieux organiser leur « rangement » à partir de règles simples. Sans nécessairement chercher des éléments de mobilier « hors catalogue », démarche coûteuse qui peut se justifier pour des espaces d'exception, la régulation de l'implantation du mobilier urbain permettrait de désencombrer l'espace public à la fois visuellement et physiquement pour redonner confort et aménité au piéton en optimisant à moindre coût le trottoir existant.



L'espace encombré par un mobilier souvent utile mais parfois « mal rangé » (Rue des Postes à Lille)

La régulation du mobilier urbain est un procès qui permet, en reformulant les règles existantes chez les différentes maîtrises d'ouvrage, d'écrire une règle commune afin de mieux gérer l'implantation du mobilier dans la durée (implantations successives par des maîtrises d'ouvrage multiples). Cette amélioration de l'espace piéton disponible sur le trottoir peut également dans certains cas être renforcée par une redéfinition plus conséquente en faveur de la marche et impliquant une modification globale du profil de voirie.

Dans cette perspective de mise en cohérence du mobilier, plusieurs grandes métropoles ont élaboré, sous forme de chartes ou de documents plus normatifs, des catalogues de règles d'implantation de leurs mobiliers urbains. Ces règles se pérennisent car elles s'attachent principalement à l'implantation et non à un choix restrictif de modèle de mobilier. Ainsi, de nouveaux modèles de mobiliers peuvent trouver leur place sous réserve de respecter la syntaxe préétablie de l'espace public de ces métropoles.



(1) L'exemple de Barcelone : des principes d'implantation simples pour chaque type de mobilier

(2) A Grenoble-Alpes Métropole, les panneaux d'information du public utilisent des termes explicites : netteté des espaces, harmonisation du mobilier urbain, désencombrement...

## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

### Les espaces publics majeurs, figures de l'espace public métropolitain



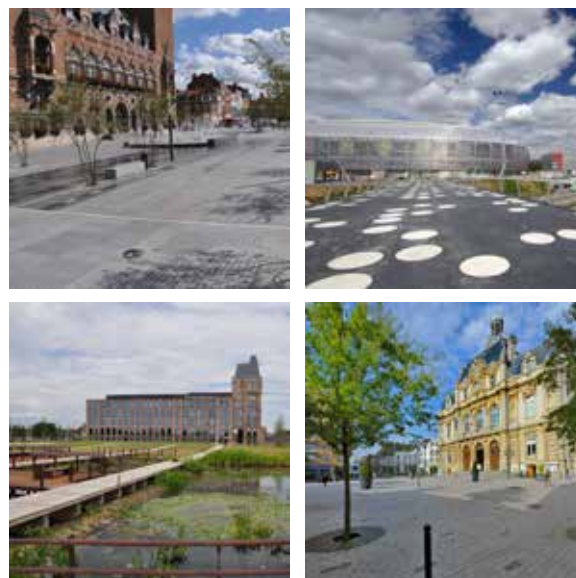
Les espaces publics de vocation métropolitaine sont des lieux qui, par leur dimensionnement, l'intensité de leur fréquentation, leur capacité à supporter des usages à fort rayonnement, leur localisation symboliquement importante, construisent l'image métropolitaine tant pour ces habitants que pour les observateurs (visiteurs).

Les espaces publics métropolitains d'exception (grand'places, places de mairies, parvis de grands équipements comme Euratechnologie ou le Grand Stade, espaces publics liés à Lille 2004 Capitale européenne de la culture) ont été l'occasion de projets d'espaces publics reconnus pour leurs qualités et ces espaces publics majeurs ont donc pour la plupart fait à ce jour l'objet de nombreuses réalisations significatives.

Parmi les espaces majeurs, figurent aussi les espaces de la grande échelle et correspondant à la notion de figures métropolitaines telle qu'elle a été définie par B. Secchi & P. Vigano dans le cadre de la consultation Lille 2030. « *Ce sont des entités spatiales identifiables par un nom associé à une forme ou une image et/ou une densité d'usages (attractivité). Il s'agit de représentation(s) mentale(s). Ces objets peuvent être : ponctuels / constituer un ensemble, spécifiques / non spécifiques, existants / potentiels. Ces espaces de la grande échelle sont par essence métropolitains.* »

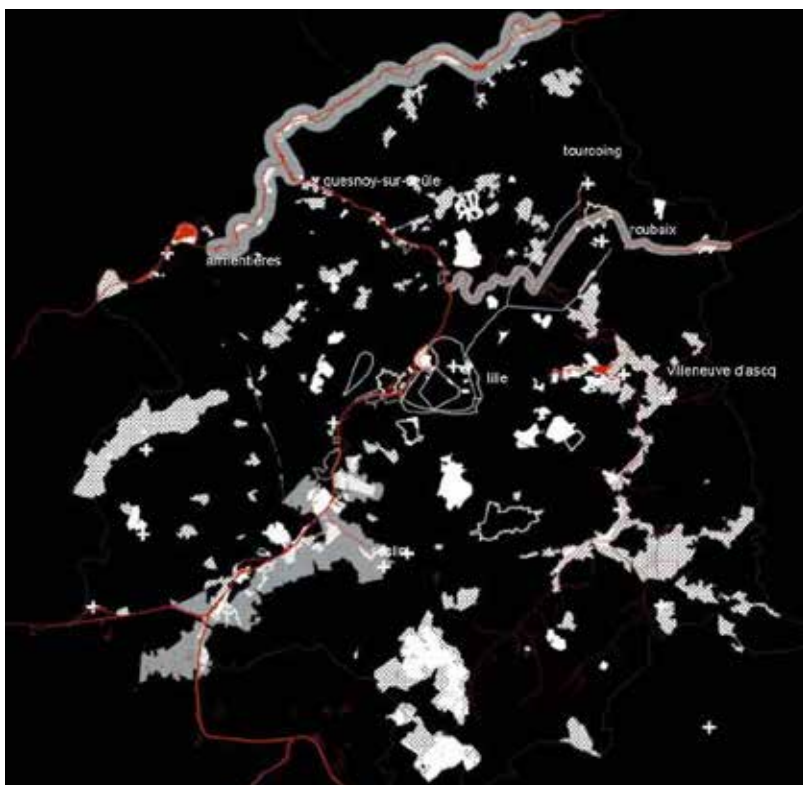
A cette définition, correspondent notamment les territoires de projets du SCOT qui peuvent être des

espaces d'enjeux métropolitains ou des territoires structurés par des éléments de grand paysage existants (le parc de la Deûle, par exemple) et/ou à projeter (comme le territoire de projet du Canal). Ces territoires, souvent marqués par la problématique des « grandes liaisons » entre des quartiers (Euralille et Vieux Lille, Citadelle et Euratechnologies...) subissent couramment la prégnance de grandes infrastructures génératrices de discontinuité.

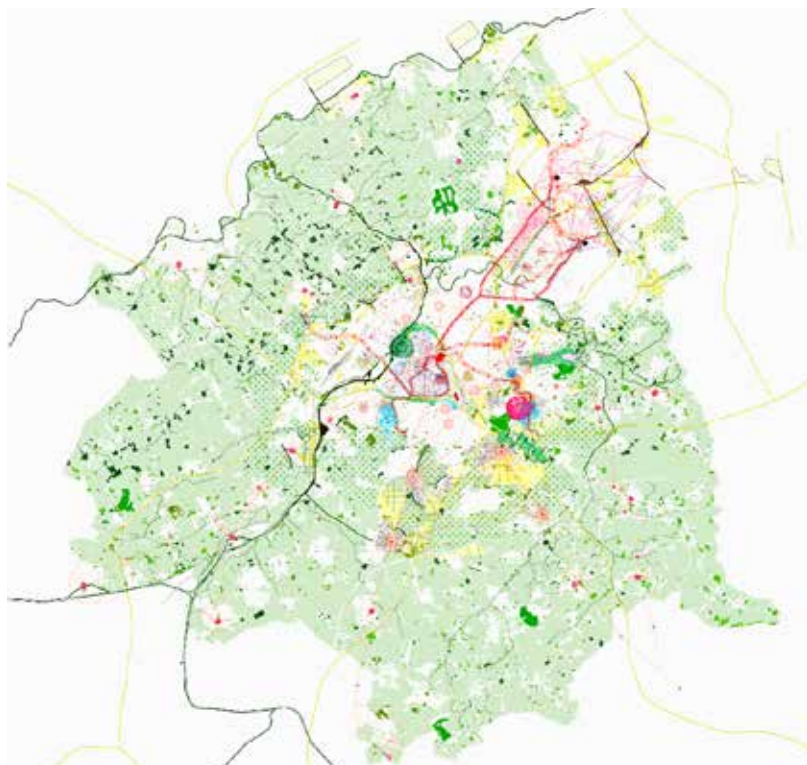


## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

---



Les « figures » identifiées par B. Secchi et P. Vigano



Les lieux de projets du « Non plan » métropolitain selon l'AUC

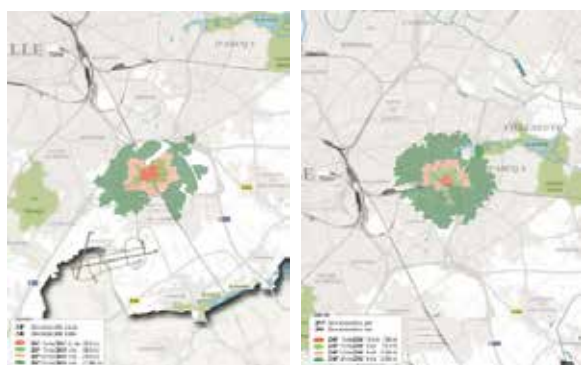
## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

### L'espace public support de flux : les abords de gares TER

# L'espace public des gares TER (ADULM, 2015)



La desserte métropolitaine par les TCSP



Aire d'influence des gares : les zones accessibles à pied (ZAP) et à vélo (ZAV)

La mobilité, facteur de métropolisation, produit des lieux que sont les gares et leurs abords. Ces lieux sont des composants significatifs de la trame de l'espace public métropolitain. La définition de zones d'accessibilité piétonne (ZAP) et vélo (ZAV) autour de ces gares souligne leur rôle stratégique pour le développement urbain et la mobilité métropolitaine.

Les abords de gares TER présentent cependant un déficit qualitatif lié à plusieurs facteurs, et plus particulièrement à leur développement historique en marge des centralités communales d'une part, et, d'autre part, à la croissance des besoins en stationnement.

En effet, les petites gares (comparativement aux gares du cœur de métropole) TER, localisées initialement aux franges de l'urbanisation, sont aujourd'hui

absorbées à l'intérieur de la tache urbaine avec un foncier potentiellement attractif comprenant de grandes emprises foncières, publiques ou privées, qui constituent parfois des verrous dans le maillage des déplacements piétons et cyclistes. Dans les grandes villes, les espaces publics et les gares métropolitaines sont liés par un dessin urbain d'ensemble (le parvis de Lille Europe à Euralille, la rue Faidherbe à Lille, l'avenue Dron à Tourcoing, l'avenue Lebas à Roubaix). Ce constat est beaucoup moins vrai pour les autres gares dont les abords devront être « réconciliés » avec la trame de l'espace public grâce à des projets de places, placettes ou parvis de gares.

Par ailleurs, les abords de gares ont vu également leur occupation évoluer et, aujourd'hui, ces espaces publics sont souvent soumis à la pression d'un stationnement automobile plus ou moins organisé avec des espaces calibrés pour le stationnement mais dont l'échelle est rarement adaptée à son contexte.

L'ADULM a esquissé les possibilités d'évolution des abords de quelques gares TER, afin de tester l'hypothèse d'une évolution de l'espace public métropolitain qui s'appuierait sur cette catégorie d'espaces publics.

Malgré des typologies et des contextes diversifiés, il est possible de définir des catégories d'objectifs programmatiques à mettre en œuvre pour les abords des gares :

- › mieux organiser le stationnement, notamment en optimisant l'espace public disponible aux abords des gares, en vue d'une meilleure cohabitation modale et pour faciliter l'intermodalité ;
- › valoriser le patrimoine architectural que constitue la gare comme élément du patrimoine local ; comme point de repère, le bâtiment-voyageurs (ou certains bâtiments de services) peuvent être rendus plus visibles, plus accessibles grâce au dessin de l'espace public ;
- › insérer les abords de la gare dans le réseau des espaces publics existant afin d'améliorer l'accessibilité de la gare et de réconcilier l'infrastructure avec la ville ;
- › regrouper les services liés à l'intermodalité dans un souci d'économie de moyens, de lisibilité et de praticité ;



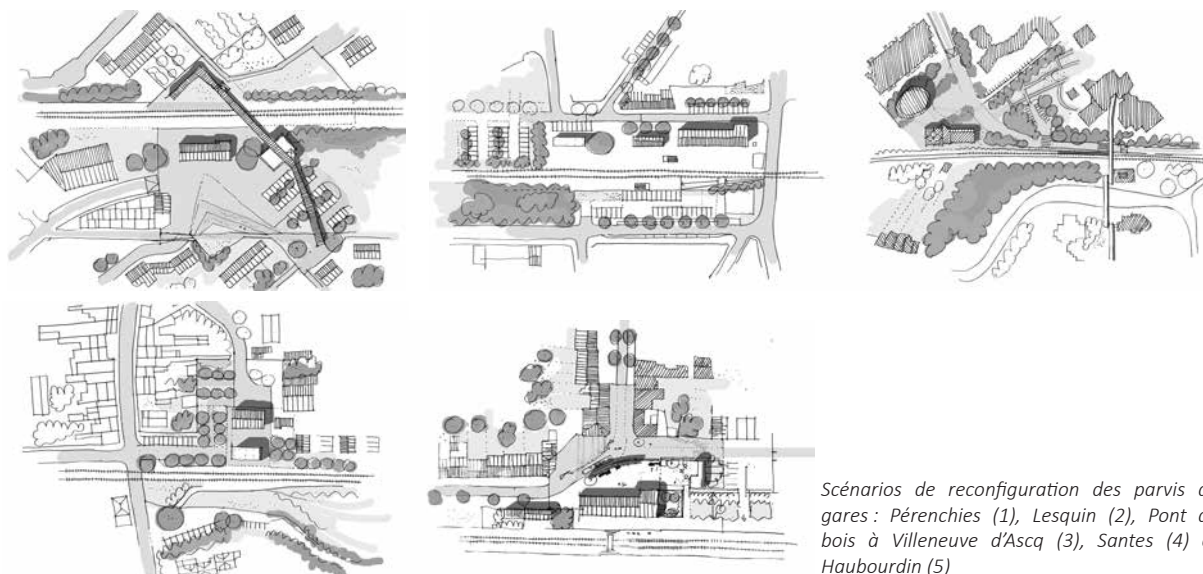
## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

- › favoriser l'accès par les modes doux pour renforcer l'attractivité du train, piétons et vélos devant bénéficier d'une continuité d'aménagement tout au long de leur parcours, malgré la mosaïque foncière et domaniale parfois complexe ;
- › redonner une échelle adaptée à la fréquentation de ces espaces trop souvent surdimensionnés ;
- › recomposer l'accès principal afin de rendre la gare et son parvis plus visibles depuis l'espace public.

La mise en œuvre de ces objectifs pourrait s'appuyer sur l'utilisation de moyens tels que :

- › le velum, toiture qui permet à la fois d'abriter et de regrouper des usages (stationnement vélo, automates, bancs...) et qui contribue à la composition de l'ensemble ;

- › le seuil, nivellement qui dessine et sépare clairement le parvis (espace piéton) de l'espace dédié à la circulation ;
- › les passerelles, dispositif de franchissement qui permet de compléter le maillage viarie existant et qui peut être conçu comme un « évènement urbain » dans le paysage ordinaire ;
- › l'arbre qui, sous ses différentes formes (alignement, bosquet, isolé, etc.), contribue à la lisibilité de l'espace public, redonne leur juste échelle aux abords des gares. Marqueur des saisons, il est facteur d'aménités et, utilisé en faible nombre et au bon emplacement, c'est un moyen efficace de qualification de l'espace public.



Redessiner les parvis : des velums abritant des services, des seuils accueillants, des franchissements améliorés, des espaces publics arborés

## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

### La fonction commerciale

La fonction commerciale, utilisatrice des rez-de-chaussée, contribue à l'animation des lieux publics. Ceci est encore plus vrai pour les terrasses commerciales et, plus rarement, les étalages qui, littéralement, habitent l'espace public. L'organisation et la bonne gestion de cette occupation de l'espace public relève de la compétence des communes qui ont le pouvoir de délivrer les autorisations de voirie. Certaines villes, lorsqu'elles ont une offre commerciale conséquente, ont mis en place, sous la forme de chartes, des systèmes de règles d'implantation des terrasses commerciales. Ces chartes permettent ainsi de garantir la fluidité des circulations piétonnes (par la limitation de la profondeur des emprises des terrasses) et d'harmoniser les éléments de mobiliers (parasols et auvents) afin de mieux qualifier l'unité de certains ensembles urbains. Grâce à l'offre d'assise (payante) que proposent ces terrasses, l'attractivité des polarités touristiques et la qualité d'accueil de l'espace public métropolitain en est ainsi amélioré.

La fonction commerciale et sa localisation dans l'espace public constituent un enjeu pour la proximité des usages de la ville. La perspective de la mise en œuvre d'une ville des courtes distances diminuant les trajets que les habitants ont à parcourir pour leurs besoins et activités courants, suppose la réduction des espaces monofonctionnels afin de créer des « centralités de proximité », projet qui appelle comme préalable des options de régulation de l'appareil commercial métropolitain.



Les chartes communales de la métropole



Un archétype : la terrasse parisienne

### L'usage, comme valeur patrimoniale

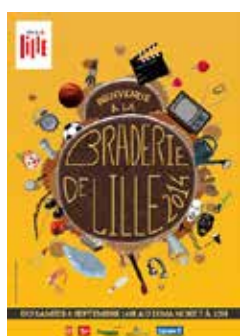
L'espace public de la métropole connaît des usages intenses, qu'il s'agisse d'usages festifs ou plus quotidiens. Ces us et pratiques que sont les braderies, ducasses et marchés fabriquent des lieux et construisent l'identité de ces espaces.

La Braderie de Lille, manifestation populaire qui se déroule chaque année le premier week-end de septembre est à la fois le plus ancien et le plus grand marché aux puces d'Europe. Sa fréquentation est estimée entre deux et trois millions de visiteurs. Parallèlement la métropole connaît un calendrier des braderies relativement fourni. Le seul week-end du 1<sup>er</sup> mai compte une quinzaine de braderies. De fréquentation moindre, ces braderies d'échelle plus locale, sont des marqueurs de la vie de l'espace public métropolitain.

Moins régulières dans le temps, mais tout aussi prégnantes, les festivités culturelles marquent, singularisent et révèlent parfois l'espace public grâce à des installations (éphémères ou non) jouant le rôle d'attracteurs urbains. La programmation de Lille Capitale culturelle en 2004 a ainsi investi la trame de l'espace public lillois et métropolitain. Les parades, reprenant la tradition des fêtes des géants, ont ainsi marqué des lieux majeurs de la métropole comme la rue Faidherbe pour Lille 2004, ou plus récemment pour Lille Renaissance. Avec le cyclisme (Paris-Roubaix, passage du Tour de France) et le foot (Euro 2016), les grands événements sportifs activent également l'espace public métropolitain.



Empreinte de la braderie de Lille dans l'espace public



Quelques événements rythmant la vie de l'espace public métropolitain

## LES USAGES MÉTROPOLITAINS

Enfin, les marchés, même si leur nombre tend à baisser, sont toujours une centaine à habiter et à solliciter l'espace public. Un peu plus de la moitié sont de petite taille (moins de 25 emplacements), un cinquième ont plus de 60 emplacements. Les marchés de l'Epeule à Roubaix, du centre-ville d'Armentières et du centre-ville de Tourcoing constituent des marchés forains importants (d'une centaine à plus de cent cinquante emplacements). Enfin le marché de Wazemmes, à Lille, qui peut compter jusqu'à 400 commerces et 50 000 personnes certains dimanches, est l'un des plus grands marchés de France et constitue désormais un point d'attraction à part entière pour les touristes.

Ces espaces publics, initialement peu prédéterminés, sont les supports d'intensités de la vie collective locale. Leurs usages sont, dans une certaine mesure, plus prégnants que leurs caractéristiques physiques (parfois de faible qualité). Ce sont ces usages qui « font » l'espace public. Les comprendre et les analyser est donc essentiel avant de programmer toute évolution des caractéristiques physiques de ces lieux.



*Les usages festifs de l'espace public métropolitain*

## LES CONSTITUANTS DE L'ESPACE PUBLIC

### L'espace public, support du stationnement

# Atelier des espaces publics n°2, 3 et 4 : le stationnement (ADULM, 2014-15)

Aujourd'hui dans la métropole lilloise, les déplacements en voiture diminuent alors que parallèlement le nombre de véhicules par personnes est en augmentation. Le stationnement de ces véhicules se reporte dans l'espace public métropolitain qui se retrouve de plus en plus saturé par des véhicules qui passent en moyenne 95% du temps à l'arrêt. De fait, la voiture est d'abord un objet immobile et la question du stationnement est un préalable à celle de l'espace public et de sa requalification. C'est pourquoi cette thématique qui relève à la fois de la compétence de la MEL mais aussi du pouvoir de police des maires, a été inscrit au cœur de la politique des déplacements définie par le PDU 2010-2020 dans une « logique commune de maîtrise de l'usage de la voiture et de reconquête de l'espace public » (PDU). Si la place de la voiture est en partie réglée dans le cas des espaces récemment créés (centralités métropolitaines), elle l'est moins dans le cas des espaces publics linéaires que sont les rues.

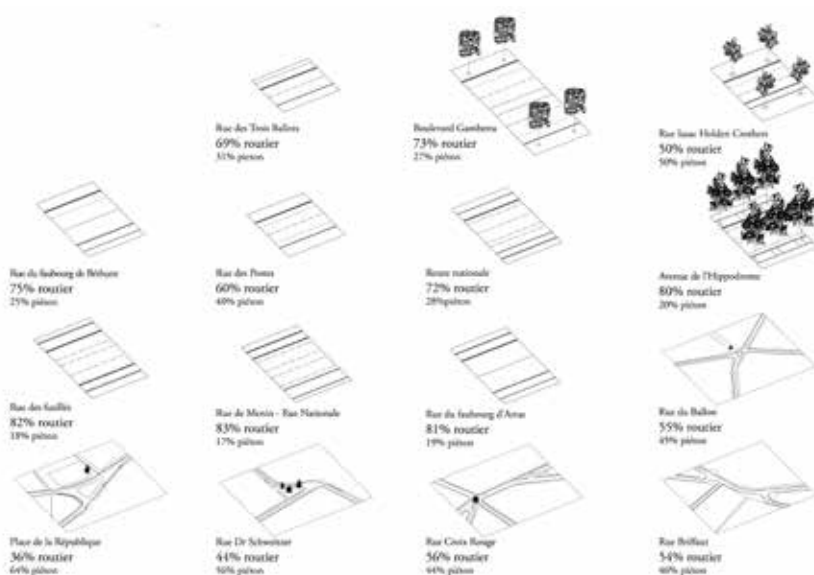
Parmi tous les espaces publics, l'espace de la rue constitue, avec le stationnement longitudinal, un segment significatif de l'offre de stationnement pour les véhicules et cette contribution n'a cessé de croître ces vingt dernières années puisqu'elle a absorbé la quasi-totalité de l'augmentation du parc automobile entre 1987 et 2006 (soit 124 000 véhicules), soit environ 130 hectares supplémentaires dédiés à cette fonction,

ce qui génère des conflits d'usages et un encombrement de l'espace.

La gouvernance mise en place par la MEL (Comité stationnement regroupant les représentants communautaires et ceux des communes volontaires) afin d'harmoniser les politiques de stationnement à l'échelle métropolitaine apporte une réponse programmatique (combien de places, gratuites/payantes, localisation...), la question de leur forme dessinée restant ouverte.

Dans la perspective du maintien d'une offre de service de stationnement longitudinal, des améliorations sont possibles pour un certain nombre de voies métropolitaines. C'est pourquoi l'ADULM propose, sur la base des travaux de l'Atelier des espaces publics qu'elle anime, une série de préconisations pour le stationnement longitudinal. Ces principes d'aménagement peuvent s'appliquer plus spécialement aux voies de 14,50 à 16,50 mètres de largeur, ce qui représente un linéaire de plus 300 kilomètres dans la partie urbanisée de la métropole lilloise :

» aménager le stationnement dans une « bande de services », d'une largeur de 2 mètres, interface entre circulation des véhicules et circulation piétonne, accueillant à la fois le stationnement des véhicules et des vélos mais aussi potentiellement terrasses,



Evaluation du partage modal de la voirie métropolitaine



## LES CONSTITUANTS DE L'ESPACE PUBLIC

### Le mobilier urbain et le design

# Concours de design urbain : Conception d'une signalétique métropolitaine piétonne (Lille Métropole, 2013)

« Un détail peut devenir le symbole d'un territoire. »  
Oriol Clos



Le pavé de Barcelone



Le banc public parisien

L'espace public est le réceptacle de nombreux et divers éléments de mobilier urbain. Ces derniers, même lorsque leurs caractéristiques peuvent avoir l'apparence d'une certaine banalité, contribuent à marquer l'espace public et par extension le territoire qu'ils équipent : celui d'une opération isolée, d'un quartier, d'une ville, d'une agglomération ou même dans certains cas d'un pays entier. C'est le cas, par exemple, du banc à assise double et dossier droit, dessiné par Aphant, et qui ponctue les boulevards et promenades de Paris. En Grande-Bretagne, ce sont les célèbres bancs de bois et les cabines téléphoniques qui symbolisent le pays. A Barcelone, c'est la permanence de l'utilisation d'un modèle de pavé décliné dans l'espace ordinaire qui permet de « faire signe ». Dans la métropole, les éléments liés aux déplacements balisent le territoire : éléments existants (stations de métro, arrêts de tramway, abribus, stations V'lille...) ou envisagés (projet de signalétique métropolitaine piétonne).



Le V'Lille, marqueur métropolitain

Par ailleurs, de nouvelles pratiques urbaines peuvent induire de nouveaux usages de l'espace public en nécessitant la conception de nouveaux éléments de mobilier urbain, voire d'aménagements particuliers des lieux publics. Les nouveaux services tels que les vélos en libre-service, les bornes de rechargement des véhicules électriques ou encore les dispositifs communicants et informatifs de la « ville intelligente » seront également des marqueurs d'identité territoriale.

La contribution du design pour ce mobilier urbain à inventer permettra de :

- › constituer une image positive et innovante de la métropole ;
- › valoriser les maîtrises d'ouvrage qui montreront leurs capacités de réponses aux attentes contemporaines ;
- › révéler et développer des savoir-faire locaux concernant à la fois concepteurs et fabricants (comme l'a fait particulièrement Saint-Etienne dans une logique de projet de Pôle Design intégrant formation des concepteurs, reconversion économique et intention culturelle).



Concours de design urbain pour la conception d'une signalétique métropolitaine piétonne : réponse de l'équipe Explorations Architecture-ENT Design-RFR

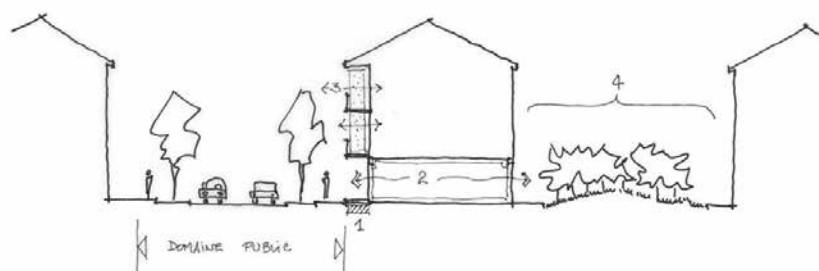
## LES CONSTITUANTS DE L'ESPACE PUBLIC

### Le bâti, composant de l'espace public

# Guide Qualité de l'habitat (ADULM, MEL, 2015)

« En tant que telles, les écritures architecturales m'importent peu, mais je suis absolument passionné par le soin qu'il sera apporté à leur mise en œuvre et aux contacts qu'elles permettront avec le piéton. »

Gérard Pénot- Grand prix de l'urbanisme 2015



L'habitat, facteur de qualité de l'espace public : le seuil, « filtre » entre domaines public et privé (1) ; l'affectation du rez-de-chaussée (2) ; les percements, balcons et terrasses, lieux de transparence et de prolongement des logements vers l'espace public (3) ; les espaces communs à l'accessibilité maîtrisée (4).

Bien qu'ils ne soient pas partie intégrante du Domaine public, les abords des bâtiments, les pieds d'immeubles, les halls d'accueil, les rez-de-chaussée (et leur affectation) concourent à l'animation et à la qualification de l'espace public. Le dessin des façades et plus particulièrement celui des ouvertures (balcons, loggias, bow-windows, baies vitrées...) contribue également, par le double caractère public et de proximité généré, à la création d'un espace public vivant et habité.

Le « frontage », c'est-à-dire l'espace privé situé entre limite bâtie et domaine public, constitue une zone de transition entre espace public et logement privé. Cette limite, plus ou moins épaisse et plus ou moins poreuse, participe à la qualification de l'espace public. Large de quelques mètres, ce prolongement du logement qui n'est ni totalement public ni totalement privé dans ses usages, contribue à la qualité d'accueil

des lieux. En rez-de chaussée, ce frontage se matérialise par un seuil alors qu'aux étages, les balcons et autres ouvertures doivent répondre à des règlements d'urbanisme et/ou de copropriété. Le frontage, porteur d'accueil, peut aussi être investi par la végétation. Ce qui nécessite des processus de facilitation des initiatives particulières (conseils, aides) et des incitations à partir de politiques volontaristes (opérations nouvelles, règlements d'urbanisme). Le PLU morphologique peut constituer, concernant cette question, l'un des outils pour appuyer la qualité de l'espace public à partir de sa composante privée.



Le frontage : interface entre le bâti et le domaine public, support d'usages pour un espace public habité



## LES CONSTITUANTS DE L'ESPACE PUBLIC

### La végétalisation des façades

# Atelier des espaces publics n°5 : les façades végétalisées (ADULM, 2015)

« Une belle glycine ou du lierre qui envahit la façade d'un immeuble, c'est extraordinaire. Il faut favoriser une esthétique de la simplicité. »

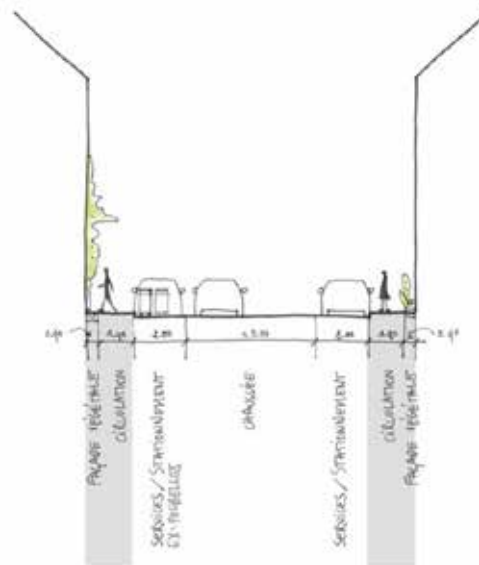
Alexandre Chemetoff- Grand prix de l'urbanisme 2000

La configuration de beaucoup de rues, formées sous l'ère industrielle au XIX<sup>e</sup> siècle, et la densité urbaine de nombreuses villes de la métropole lilloise, ne permettent pas toujours d'aménager des espaces verts, de détente ou même de planter des arbres, faute de place. La végétalisation des façades est, dans ces cas, une des solutions possibles permettant la plantation de végétaux ou le semis de bandes étroites sur les trottoirs aux pieds des façades. La végétalisation des pieds de bâtiments permet de composer avec la nature en ville. En agissant sur les façades et les murs, la présence du végétal apporte des avantages aux usagers, elle est une réponse aux enjeux de développement durable et de biodiversité à l'échelle du quartier et de la ville.

En contexte urbain dense contraint, la multiplication des façades et des murs végétalisés permet de :

- › contribuer à la qualité du cadre de vie ;
- › compenser la dominante minérale ;
- › accompagner et favoriser les déplacements doux ;
- › assurer le retour de la nature en ville ;
- › favoriser la biodiversité en milieu urbain ;
- › limiter l'imperméabilité des sols ;
- › améliorer la qualité de l'air ;
- › réguler les échanges thermiques ;
- › impliquer l'habitant dans l'embellissement du cadre de vie.

Plusieurs villes se sont déjà engagées dans cette démarche à travers diverses opérations : « *Verdissons nos murs* » à Lille qui consacre 20 000 € par an à la réalisation d'une centaine de fosses ; « *Totems Verts* »



à Roubaix avec un budget annuel de 18 000 € pour la création d'une centaine de fosses également. Aujourd'hui, la MEL facilite le développement de ces démarches par des conventions, concernant les interventions de voirie nécessaires, avec les villes. Dans la métropole, les voiries adaptées à ce type d'interventions (largeur de trottoirs suffisante, secteurs résidentiels de maisons de ville, rue à faible présence végétale) représentent un peu plus de 300 km. Les façades déjà végétalisées ou à végétaliser constituent potentiellement un composant non négligeable de la Trame Verte et Bleue. Afin d'atteindre l'effet de seuil nécessaire, un schéma de végétalisation devrait permettre d'identifier les rues dont les façades doivent être végétalisées prioritairement.





# 03.

# Principes d'actions

- › Améliorer la qualité par le projet
- › Mettre en cohérence les espaces publics de la Métropole
- › Pistes d'études et projets



---

## AMÉLIORER LA QUALITÉ PAR LE PROJET

# *La qualité des espaces publics : vers une identité métropolitaine (ADULM, 2013)*

Appliquant le principe que « la qualité ne décrète pas, elle se construit », l'amélioration de l'espace public métropolitain suppose une démarche itérative qui, partant de quelques principes simples tels que ceux établis dans le cadre de l'Atelier des espaces publics, teste, confirme ou réécrit progressivement, au regard de l'expérience concrète des projets métropolitains, ce qui, à terme, peut devenir un corpus de règles. L'écriture de cette norme s'appuie sur l'expertise et le savoir-faire local des maîtrises d'ouvrage. Ce n'est pas une règle produite à priori, mais bien plutôt un processus d'écriture permanente, similaire à celui de l'invention d'un langage.

Dans ce sens, l'Agence a initié, en 2014, une réflexion portant sur « *La qualité des espaces publics quotidiens : vers une identité métropolitaine* », travail qui portait sur les typologies caractérisant le paysage de l'espace public métropolitain : les axes linéaires, les entrées d'agglomérations, les carrefours en Y et les places de gares. Ce travail soulignait l'intérêt d'une évolution qualitative obtenue à partir d'une démarche de projet, le projet étant dans cette démarche utilisé comme méthode d'analyse des caractéristiques et de l'identité de l'espace public métropolitain.

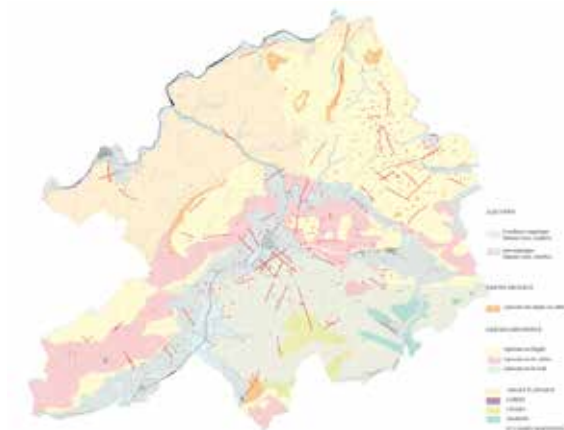
## METTRE EN COHÉRENCE LES ESPACES PUBLICS DE LA MÉTROPOLE

# *Atelier des espaces publics (ADULM, 2014-2016)*

Le projet de l'espace public métropolitain préconise l'articulation entre parti pris global et diversité locale. Ce parti ne tend donc pas vers une uniformisation des espaces publics métropolitains qui ne serait sans doute ni réaliste ni souhaitable mais plutôt vers leur harmonisation. Cette dernière résultera de l'attention systématique portée à certaines typologies d'espaces publics. Cette démarche suppose de privilégier la standardisation de la méthode plutôt que la standardisation des réponses. Le contexte sera alors le garant de la diversité, avec la topographie qui, par exemple, conditionne fortement le système végétal (les essences utilisées dans les projets d'espaces publics doivent être adaptées à la diversité des sous-sols de la métropole).

Le parti de « mise en cohérence » peut trouver différentes formes : le rangement du mobilier, défini plus-haut, est une expression possible de cette stratégie métropolitaine de l'espace public qui privilégie

l'écriture d'une grammaire (comprenant des règles d'implantation et d'accord entre les mobiliers) de l'espace public plutôt qu'une limitation du champ lexical (ce que produirait un « catalogue » réduisant les possibilités de choix des éléments de mobilier).



*La pédologie métropolitaine, source de diversité des paysages*

---

## PISTES D'ÉTUDES ET PROJETS

### Planifier : établir un état des lieux prospectif

L'écriture d'une stratégie métropolitaine peut prendre la forme d'une analyse prospective des espaces publics identifiant et cartographiant les lieux d'interventions prioritaires afin de mieux adapter la trame de l'espace public métropolitain aux nouvelles attentes telles que l'évolution des services, des modes de communication et déplacements.

Ce travail de hiérarchisation des espaces et lieux de projets s'appuierait sur différents types de critères, et plus particulièrement concernant :

- › leur rôle et positionnement dans les stratégies métropolitaines (Territoires de projets, grands projets, Plan de Déplacements Urbains...);
- › leur valeur patrimoniale et morphologique;
- › leur niveau de sollicitation pour les divers usages et pratiques;
- › leur état technique (revêtement de chaussée et trottoirs, réseaux).

### Expérimenter : la qualité par le projet

Identifiées comme une spécificité du paysage lillois, les coupures liées aux grandes infrastructures génèrent des franchissements qui pénalisent les modes de déplacements doux. Dénivelées importantes, faibles largeurs des trottoirs sont autant d'obstacles pour les piétons et vélos que l'Agence propose d'inventorier afin de les adapter et améliorer. Ce travail compléterait l'étude des typologies caractérisant le paysage de l'espace public métropolitain.

### Capitaliser & diffuser : construire un référentiel

Mis en œuvre à la demande de la MEL afin de « dépasser » la Charte des espaces publics existante, réunissant régulièrement un groupe d'experts (MEL, Villes, SEM, SPL) et organisé par l'ADU, l'Atelier des espaces publics formule des préconisations concrètes pour l'amélioration des espaces publics métropolitains. Il a également pour objectif de produire des réflexions systémiques sur des sujets tels que la place du stationnement dans l'espace public, la réduction de la vitesse en ville, la place de l'arbre dans l'espace public, l'amélioration de la marchabilité, etc.

Parallèlement, la connaissance de l'espace public métropolitain doit s'adosser à une analyse du territoire. Celle-ci prendra la forme d'un Atlas des typologies de l'espace public en s'appuyant plus particulièrement sur leurs caractéristiques morphologiques, et en identifiant les spécificités des éléments de l'espace public :

- › le sous-sol (espace des réseaux et assise de la végétalisation);
- › le sol (support de flux et de stationnement, lieu de répartition modale, socle de l'ordonnancement du mobilier);
- › les limites verticales (matérialisée par le frontage et les façades);
- › la canopée (délimitée par le plafond végétal ou lumineux et par la découpe de la ligne de ciel).

A chacun de ces types de lieux (boulevard, avenue, rue, place...) pourra s'appliquer un système de préconisations et prescriptions (dont certaines ont déjà fait l'objet des réflexions de l'Atelier des espaces publics), constituant ainsi un référentiel utile à l'écriture des cahiers des charges préalablement à la réalisation de projets.

# Annexes





## RÉFÉRENCES



- › *La qualité des espaces publics : vers une identité métropolitaine* (ADULM, 2013)
- › *Espaces publics du quotidien à Lille, Vers une identité métropolitaine* (ADULM, Cahiers du DSA Marne-la-Vallée, 2014)
- › *L'espace public des gares TER* (ADULM, 2015)
- › *Guide Qualité de l'habitat* (ADULM, MEL, 2015)



- › *Cahier de l'Atelier des espaces publics :*
- › *n°1 : le banc-relais* (ADULM, 2014)
- › *n°2 : le stationnement longitudinal* (ADULM, 2014)
- › *n°3 : les parcs au sol* (ADULM, 2014)
- › *n°4 : le stationnement dans les espaces contraints* (ADULM, 2014)
- › *n°5 : le verdissement des pieds de façades* (ADULM, 2015)
- › *n°6 : l'arbre en ville* (ADULM, à paraître)
- › *n°7 : l'éclairage public* (ADULM, à paraître)
- › *n°8 : les sanitaires publics* (ADULM, à paraître)



- › *Saint-Sauveur, Cahier des charges urbain* (SPL Euralille, 2013)



- › *Charte des espaces publics Lille Métropole* (MEL, 2013)
- › *Guide de programmation* (MEL, 2013)
- › *Le végétal dans l'espace public* (MEL, 2013)

---

## CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES ET DOCUMENTAIRES

A'URBA : p.36 (bas centre)

AUC : p.45 (bas)

COLLECTIF ETC. : p.12 (centre, droite)

DE GEYTER Xaveer, ALKEMADE Floris, DESVIGNE Michel : pp.19 (bas), 31, 34

DSA Marne-la-Vallée : pp.26, 27 (bas droite), 35, 36 (haut, bas droite), 37, 39, 40, 41 (bas), 51, 59

EMPREINTE : p.27 (bas gauche)

EXPLORATIONS ARCHITECTURE, ENT DESIGN, RFR : p.53 (bas droite)

FISCHER Eric : p.44 (haut)

FNAU : p.36 (bas gauche)

LILLE 3000 : p.49 (bas droite)

MAV : p.49 (centre bas)

MEL : p.46

- CHOMBART Pascaline : p.50 (haut gauche, centre gauche)

- LECIGNE Vincent : p.44 (bas droite)

- LEROUGE Max : p.44 (haut droite)

- REPESSE Antoine : p.50 (haut droite)

RAMBAUD Patrice : p.20

SIGHTLINE INSTITUTE : p.25 (haut)

SNCF GARES & CONNEXIONS : p.21 (centre)

SORELI : pp.21 (bas), 25 (bas)

STUDIO 011 : pp.14 (bas), 15 (bas), 17 (bas), 18 (bas), 45 (haut)

VAXELAIRE Alexandre, VERDIER Marc : p.32 (bas)

VERMEER Johannes : p.54 (bas centre)

VILLE DE BARCELONE : p.43 (gauche)

VILLE DE LILLE : p.48 (haut gauche), p.49 (bas gauche)

VILLE DE ROUBAIX : p.48 (haut centre)

VILLE DE TOURCOING : p.48 (haut droite)

WWW.BRADERIE-DE-LILLE.FR : p.49 (haut)





Centre Europe Azur  
323 Avenue du Président Hoover  
59000 LILLE