

# LES ESPACES PUBLICS DANS LA MEL

MARS 2021



**Construire une identité métropolitaine  
par la qualité**



Conseil de Développement  
MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

## p.3 Introduction

## p.4 La démarche de l'atelier « Espaces Publics »

p.4 La première étape de la réflexion : Proximité et réseau : 2017 et 2018

p.5 La deuxième étape de réflexion : Les Parcours : 2019 et 2020

## p.7 Synthèse des constats et recommandations

### p.7 1. Définir et prioriser les usages en matière de mobilité

p.7 L'espace considéré comme un espace de mobilité et non un espace de vie

p.8 Un espace public organisé autour de la voiture

p.9 Dans les centres villes

p.14 Au près des grands équipements

p.14 Dans les zones périurbaines

### p.15 2. Opter pour la cohérence

p.15 La cohérence dans le temps

p.18 La cohérence dans l'espace

### p.19 3. Soigner le choix des matériaux et l'entretien des espaces publics

p.20 Le choix des matériaux

p.21 L'entretien et la maintenance

### p.23 4. Mieux prendre en compte l'environnement

p.28 5. Mettre en place une véritable gouvernance métropolitaine, une approche plus qualitative et plus concertée des espaces publics.

## p.30 Propositions



# Introduction

La réflexion sur les espaces publics s'inscrit pleinement dans le travail prospectif sur la ville 2050 engagé depuis plusieurs années par le Conseil de développement.

Les travaux précédents se sont concentrés sur les projets qui pouvaient à la fois dynamiser le développement de la métropole, mais aussi sur l'identification des menaces pour l'avenir compte tenu des caractéristiques très particulières de cette métropole :

- le changement climatique
- l'enjeu environnemental
- l'enjeu social et économique

L'atelier « Espaces Publics, proximité et ville réseau » s'est fixé comme objectif de proposer à la MEL des améliorations dans la conception, la réalisation et l'entretien des espaces publics.

Les observations s'inscrivent dans une métropole lilloise aux caractéristiques urbaines particulières :

- Une conurbation autour des pôles de Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq, entourée de villes moyennes et petites, satellites et rurales
- Des zones de développement d'une économie de pointe et des zones de relégation
- Un habitat empreint de l'histoire économique de la région : maisons ouvrières - îlots de chaleurs et passoires thermiques maisons de maître et maisons bourgeoises dans les centres, étalement urbain pavillonnaire en périphérie, habitat rural

La métropole lilloise est aussi très émiétée et la réflexion sur les espaces publics de la MEL induit celle sur les déplacements, entre grands pôles mais aussi au cœur des villes et quartiers, de la cohabitation des modes de déplacement, privés et publics, collectifs ou doux.

Ces espaces sont aussi ceux de la sociabilité, de rencontres, de détente ou de loisir, d'attractivité et de partage.

L'atelier mis en place au sein du Conseil de développement a travaillé à partir de l'expérience quotidienne de ses membres qui ont apporté le résultat de leurs observations et de leurs ressentis. Ceci explique l'approche empirique de la démarche qui s'est surtout centrée sur la description des lieux et sur un ressenti sensoriel de ces espaces.

# La démarche, en 2 temps, de l'atelier « Espaces publics »

Le travail de l'Atelier « Espaces Publics » s'est déroulé en 2 étapes, correspondant à 2 groupes de travail successifs qui ont fonctionné entre septembre 2017 et mars 2020 en fonction des départs et arrivées des membres du Conseil de développement.

Ces groupes ont mobilisé une moyenne de 15 personnes à chaque session de travail.

## La première étape de la réflexion : Proximité et réseau : 2017 et 2018

La première partie du travail de l'atelier a permis, à partir des expériences de chacun et des nombreuses photos récoltées pendant cette période, de procéder à un certain nombre de constats et de formuler un certain nombre de critiques et suggestions concernant les espaces publics de la MEL. Elle s'est déroulée de septembre 2017 à octobre 2018.

Le groupe a d'abord réfléchi sur le vécu de l'espace par ses membres et sur la pratique des réseaux de proximité (travail, loisirs, services...)

Un travail a ensuite été réalisé sur la base de photos apportées par chacun des membres, prises dans le périmètre de la MEL ou ailleurs.

Le groupe a ensuite auditionné plusieurs professionnels, comme Éric Gagnaire de l'ADULM et les responsables de la Direction des Espaces publics Métropolitains.

Quelques représentants du groupe, dont les animateurs, sont allés à Louvain la Neuve, étudier le cas d'une ville qui a conçu ses espaces ex nihilo, exemple intéressant à comparer avec Villeneuve d'Ascq.

La démarche a permis de mieux cerner les concepts de ville réseau (une spécificité de la métropole lilloise) et de proximité.

**Bien vivre la ville réseau renvoie donc à une offre suffisante d'équipements permettant de satisfaire ses besoins et à une bonne accessibilité des différents espaces, territoires de la Métropole** c'est-à-dire à la facilité des déplacements et donc à la qualité des réseaux de transports, voitures, modes doux ou TC.

**La proximité en revanche n'est pas vécue de manière identique selon l'endroit où l'on habite.** D'une proximité relativement restreinte en périurbain où très vite, on doit prendre sa voiture ou des transports en commun pour pratiquer la ville, à une proximité élargie plus on se rapproche des espaces centraux et en particulier du centre-ville de Lille.

Cependant dans tous les cas, **bien vivre sa proximité exige un environnement public de qualité.**

**Or, le niveau des espaces publics de la Métropole est très variable en fonction de leurs modes de fabrication et de la maîtrise d'ouvrage qui en a la charge :** espaces publics conçus par des SEM, Grands Projets, espaces de centre-ville, de centre-bourg, en zone périphérique, réalisés par les services de la MEL.

Plus alarmant : la qualité urbaine aurait tendance à baisser ces dernières années, **faute d'un entretien suffisant et d'une attention moins forte en termes d'identité (matériaux et mobilier différent sur la même rue).**

**A partir du vécu, du ressenti, des aspirations des membres de l'atelier** dans l'usage quotidien des espaces publics de la Métropole, des travaux de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la MEL sur ce sujet, des pratiques, des modes de faire, des difficultés que nous ont exposées les professionnels de la Direction des Espaces Publics et de la Voirie de la MEL, de ce que l'on a pu retenir des exemples de Louvain la Neuve et de Courtrai, **il a été possible de dégager un certain nombre de conclusions et de recommandations, enrichies par la deuxième étape du travail.**

## La deuxième étape de réflexion : Les Parcours : 2019 et 2020

La deuxième étape du travail, qui s'est déroulée de février 2019 à mars 2020, a permis, à partir de **3 parcours**, de procéder à une immersion dans des environnements très différents, mais très représentatifs des différentes typologies d'espaces de la MEL.

**Ils font l'objet de 3 livrets. Une sortie à Courtrai a donné lieu à un livret spécifique.**

Cette approche plus spécifique, basée sur l'« observation sur le terrain » confirme les observations formulées en première partie et renforce l'intérêt d'effectuer, concrètement, des propositions précises et de définir une méthode transposable pour traiter les problématiques qui se posent.

Le choix des parcours a fait l'objet d'une large concertation entre les participants, sans une quelconque volonté de faire prévaloir un secteur déterminé, mais avec le seul souci de réaliser un équilibre et une complémentarité dans les approches sur des territoires différenciés au sein de la MEL.

Le **Centre Hospitalier Régional**, tout d'abord, représente tout un secteur essentiel de la métropole lilloise tant par le nombre de salariés occupés dans les établissements de santé que celui de patients et de visiteurs amenés à fréquenter ces lieux. Les accès et l'organisation de ce C.H.R. constituent également une « vitrine » et quelquefois la première visite dans la Métropole Lilloise. La qualité de vie et d'environnement y constitue un enjeu majeur ainsi que la relation avec son contexte environnant.

Le choix des centres des Villes de **Roubaix et Tourcoing** est représentatif des villes industrielles de la métropole avec un passé prestigieux et une période de déclin, qui tendent à revivre grâce à une politique d'aménagement ambitieuse même si de nombreuses questions restent à traiter encore aujourd'hui.

En troisième lieu, il était intéressant de tourner notre attention vers **Pérenchies**, pour évaluer différents aspects d'une **commune de la périphérie lilloise**, de taille moyenne, intéressante du point de vue de son habitat et de sa desserte.

Le Groupe a identifié et ainsi repris, dans ce contexte, les principaux thèmes qui sous-tendent des **problématiques communes**.

Ceux-ci constituent, en grande partie une **déclinaison des constats et propositions** repris dans la synthèse générale mais surtout donnent à cet ensemble de considérations une focale particulière.

Il apparaît en particulier

- une prédominance de la voiture au détriment des modes doux (piétons et cyclistes)
- un grand déséquilibre dans le traitement des secteurs, ainsi qu'une grande disparité des modes de traitement, ce qui aboutit à un non-respect de l'identité des secteurs
- une approche environnementale insuffisante et une trop grande minéralisation
- une mauvaise gestion et un manque d'entretien de certains espaces
- un manque de vision globale à l'échelle métropolitaine au regard du souhait de « construire une véritable identité métropolitaine »
- une implication insuffisante des habitants et usagers

Enfin, il nous a semblé pertinent, en illustration, d'apporter un éclairage sur l'expérience de la Ville de Courtrai, ce que le groupe a pu apprécier à l'occasion de sa visite riche d'enseignements chez nos amis belges en mars 2020.

**À l'issue de ces 2 phases de travail, il a été possible de rassembler les constats et surtout de se situer en termes de propositions pour constituer une contribution positive pour le développement de la Métropole Européenne de Lille.**

Il est important de préciser que, pendant l'élaboration de ce travail les réflexions des membres de l'Atelier ont en permanence enrichi les autres productions du Conseil de développement et notamment :

- Contribution du Plan climat air énergie territorial - mai 2018
- L'attractivité de la MEL, ensemble construisons une métropole désirable - juin 2018
- Contribution au PLH, mieux habiter la métropole - novembre 2019
- Des incontournables pour un projet métropolitain - juin 2020

Enfin, la rédaction définitive de cette contribution a été retardée par la crise sanitaire.

Durant cette période, des expériences d'aménagements et de transformations de l'espace public, très souvent non pérennes, ont été menées : vélo-route, "corona-pistes" vélo, piétonisation d'espaces centraux, limitation de circulation à proximité des écoles... Leur pertinence, leur efficacité et leur cohérence avec un schéma global de l'espace public devront être évaluées.

# Synthèse des constats et recommandations

## 1. Définir et prioriser les usages en matière de mobilité

**Quelle place pour les différents usages de la voirie ?** selon leur fonction (desserte locale, grande avenue...) ou leur localisation ? des espaces publics urbains (places, parvis des gares, des monuments...) ou péri-urbains ? et quelles visions globales des espaces publics de la métropole ? Écriture et identité doivent guider la pensée globale de la fabrication urbaine. Le vécu du citadin, son envie de se déplacer à pied ou à vélo (modes doux) n'est pas le même selon la conception de ces espaces, leur qualité, leur attractivité.

Certains espaces publics récemment réalisés ont fait l'objet d'une réflexion préalable approfondie qui a permis de tenir compte de tous ces éléments pour aboutir à une proposition claire et lisible de leur conception. Pour exemple, on peut citer l'espace de rencontre, liaison entre la station de métro des 4 cantons et le Grand Stade. Une voirie traditionnelle de desserte locale a été transformée en espace à priorité piéton dans la perspective de l'accès au stade les jours de match. La qualité de sa conception et réalisation en fait une espace très agréable à traverser.

Cependant, d'un point de vue général, la culture de l'aménagement des espaces publics est insuffisante car trop résolument tournée vers l'automobile.

### L'espace considéré comme un espace de mobilité et non un espace de vie

L'espace public est appréhendé de manière générale comme un espace de circulation et non un espace de vie.

Il est traité comme un espace de transition, à pied, à vélo ou en auto, où l'on ne s'arrête pas. L'approche « réseau automobile » prédomine, au détriment des autres modes et aussi de l'approche « proximité », c'est-à-dire des habitants des quartiers qui bordent ces voies de circulation.

Cette approche est le plus souvent fonctionnelle et tient peu compte du volet qualitatif, ce qui donne une image terne et peu accueillante de la métropole.

Ces aménagements d'abord routiers pénalisent l'image pourtant souvent positive du patrimoine bâti sur les grands axes et carrefours.

Les espaces de rencontre sont rares, les bancs ont pratiquement disparu des trottoirs, et les personnes rencontrant des difficultés à la marche n'ont plus d'espace de pause, de repos.

Les parcs et espaces verts sont globalement insuffisants ou délaissés (voir le parc de la rue Gambetta à Tourcoing).

## Un espace public organisé autour de la voiture

La répartition du « territoire public » entre piétons, cyclistes et automobilistes constitue un vrai sujet pour lequel, in fine, l'automobile reste reine : C'est un non-choix ou le choix de l'auto.

- les **cyclistes** sont laissés pour compte : absence de voies réservées alterne avec des zones aux tracés et aménagements discontinus, mal sécurisés. Un ensemble de pointillés ne constitue pas une limite sûre entre la circulation automobile et la circulation cycliste !

Ces espaces sont souvent occupés par des véhicules en stationnement, et les cyclistes sont à la merci des portières de voiture.



Tourcoing : un espace restreint et dangereux pour le cycliste

Il est d'autre part important, pour les cyclistes, de disposer de parkings sécurisés aux principaux points d'arrêt : des efforts ont été faits mais encore insuffisants.

Un effort plus important a été fait sur le vélo-loisir. Il existe des exemples intéressants, en particulier les itinéraires le long de la Deûle, mais il n'y a pas vraiment de réseau cycliste à l'échelle de la métropole.

- les **piétons** doivent souvent se contenter d'un espace étroit entre les habitations et la rue. Ils sont confrontés au problème du stationnement irrégulier de véhicules sur les trottoirs, à l'encombrement créé par la gestion inaboutie des poubelles.



Les revêtements défoncés et mal entretenus réduisent encore l'espace de marche en sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite (handicapés, poussettes, personnes âgées).

## et le piéton ?



Tourcoing : Boulevard Gambetta



Lille : Rue Combemale aux abords du Centre Oscar Lambret

Le traitement des espaces publics peut également participer à la promotion des transports en commun, d'abord en aménageant les espaces de circulation des véhicules, mais aussi en favorisant le confort des usagers. Et sur ce point l'évolution récente concernant la réalisation des arrêts de bus n'est pas très favorable. Non seulement l'utilisateur du TC n'est plus à l'abri, mais la qualité de l'aménagement a fortement régressé.

Les personnes handicapées ont aussi globalement un accès difficile aux véhicules TC à cause des marches à franchir.

## Dans les centres villes

Les centres importants de notre métropole ont fait le choix de la place prédominante de la voiture.

**À Lille**, c'est le cas de la Grand Place où persiste toujours une voie voiture.

Et pour la Place de la Gare où, bien que le flux dominant soit celui des piétons qui sortent de la Gare ou vont prendre leur train, on a conservé un dessin de voirie très traditionnelle - même si elle a été réduite - avec une circulation à double sens quasiment autour de la gare.



Lille : Place de la gare Lille Flandres

À cet égard, le traitement du parvis de la gare d'Amiens est particulièrement intéressant : la place du piéton et du cycliste y est prédominante.

Le Vieux-Lille, quartier historique, mériterait comme la plupart des grandes villes françaises maintenant une piétonnisation totale. Un premier exemple prometteur est celui de la place Louise de Bettignies. Mais quid de la rue de la Monnaie, la rue Esquermoise, la rue de Gand, la rue de la Grande Chaussée ?



Lille : Place Maurice Schumann, un espace public dont les usages ne sont pas identifiés et mal entretenus

Enfin, dans certains projets récents ou en cours, on n'a pas toujours su vraiment choisir à qui donner la priorité. C'est le cas de l'Esplanade du Champ de mars et des deux parkings adjacents : vides et totalement minéraux, s'ils restent adaptés à une Foire aux manèges deux fois dans l'année, ils consacrent une véritable rupture hostile au piéton entre la ville et le parc de la Citadelle pendant les 10 mois restants !





Lille : Esplanade du Champs de Mars

**Dans les centres de Tourcoing et de Roubaix**, la place de la voiture reste aussi prépondérante.



Roubaix : Place de l'Hôtel de ville, coupée par les voitures



Roubaix : Grande rue, omniprésence de la voiture

Le centre de Tourcoing dispose d'un large plateau piéton, mais les voitures en stationnement y sont très présentes.

Quant à Roubaix, la Grand Place est coupée par une voie voiture et par un parc de stationnement qui reste important. Aucune rue n'y est piétonne.

Dans ces deux villes, l'auto reste au centre de l'aménagement de l'espace public auquel sont sacrifiés les piétons et les cyclistes : le boulevard Gambetta, les accès à la VRU, la rue de l'Alma et également les différentes séquences de la Grande Rue jusqu'au cimetière de Roubaix.

Cette prédominance est d'autant plus regrettable que l'accès à ces deux villes par les deux Grands Boulevards (Lille - Roubaix / Lille-Tourcoing) est pourvu d'une piste cyclable continue remarquable par sa longueur, son ancienneté et la sécurité qu'elle garantit à ses usagers.

Des exemples réussis existent pourtant dans les plus petites communes : c'est le cas de la rénovation du centre-ville de **Seclin** où une nouvelle répartition d'usage de l'espace a été mise en place avec une bonne séparation des flux.

Le centre de **Mons-en-Barœul** a fait une large place aux piétons (mais pas aux cyclistes).



▶ Mons-en-Barœul : des espaces publics dont les usages sont clairement définis

Avec le développement des modes doux de déplacement en ville, une volonté annoncée de sortir la voiture des centres villes, c'est le moment de redéfinir les usages de l'espace public - en particulier sur les voies de circulation, carrefours, places - en articulation avec les autres modes de transport. On change les modalités de déplacement, mais on ne redessine pas vraiment l'espace de circulation en fonction des nouvelles idées adoptées. Il faut changer de culture à cet égard.



**Des exemples aboutis existent à Strasbourg, Bordeaux ou Gand où la piétonnisation est totale.**



Strasbourg



Bordeaux



Le centre de Gand où le cycliste est roi



Stockholm : des avenues pour cyclistes, piétons et TC

Quelques exemples intéressants d'itinéraires cyclistes sécurisés pour les cyclistes et les piétons existent à Courtrai et aussi dans les territoires centraux de la MEL, mais ils sont encore trop dispersés pour donner confiance. On peut citer à Lille l'avenue Kennedy ou encore le pont de Fives, certaines séquences à Roubaix ou Villeneuve d'Ascq, mais pas d'itinéraire continu.



Roubaix : Boulevard d'Alsace



Lille : l'avenue Kennedy

## Auprès de grands équipements

Mais d'autres constats ont également été dressés sur les espaces dédiés à certaines grandes institutions, comme le CHR ou le campus scientifique. Les cheminements sont très difficilement lisibles et la place du piéton ou du cycliste est très peu prise en compte. Il s'agit d'espaces voués à la voiture et à une population en mouvement. Il n'y a pas beaucoup d'espaces où se poser sur des bancs, par exemple.

Dans le cas du CHR, la liaison piétonne entre la gare SNCF et la station de métro est très peu lisible. D'autre part la desserte complète du CHR en transport en commun implique une prolongation de la ligne de métro. Enfin la rue Combemale, qui mène au Centre Oscar Lambret est un vrai parcours d'obstacle pour le piéton.

## Dans les zones périurbaines

Il s'agit de zones où la voiture est nettement dominante, et hormis quelques exemples limités sur des centres de bourgades ou de villages, il n'existe pas d'itinéraires continus entre bourgs ou le long des boulevards d'accès aux grandes communes. L'exemple du Grand Boulevard n'a pas fait école. C'est pourtant le prototype parfait d'une liaison multimodale entre grands pôles.

C'est également le cas de la rue de Lomme à Pérenchies, sur l'accès à la base de loisirs vers Verlinghem et sur le pont de chemin de fer.

Le vélo-loisir dispose de plusieurs itinéraires le long des voies d'eau ou d'anciennes voies-ferrées, mais les accès aux grands espaces verts métropolitains restent essentiellement voués à la voiture. C'est également le cas des zones rurales où les cyclistes aiment pourtant se promener, en particulier dans le Mélançois ou les Weppes.

## Un certain nombre de réalisations existent pourtant, mais elles sont encore trop rares ou trop dispersées.

Ces différents types d'exemples montrent des solutions possibles le long de grandes voies de circulation, en séparant matériellement les flux de voitures des pistes cyclables, et en protégeant les cyclistes de la portière des conducteurs.



Boulevard extérieur à Strasbourg



Lezennes : route métropolitaine 146





Voie de liaison en Flandre occidentale



Boulevard d'accès à Courtrai

## 2. Opter pour la cohérence

La Métropole dispose dans ses quartiers et secteurs d'une forte identité qu'il convient de préserver. Or, la disparité des matériaux utilisés dans l'aménagement des espaces publics est trop souvent constatée et vient entamer cette notion.

Le manque de continuité et de cohérence dans les aménagements d'espaces publics est une donnée constante qu'il nous semble utile de pointer.

### La cohérence dans l'espace

Il est bien sûr compréhensible de hiérarchiser les opérations pour tenir compte de l'importance fonctionnelle ou symbolique d'un espace, et de ce fait il est compréhensible que certains espaces soient traités de façon plus qualitative que d'autres.

Mais sur le territoire de la MEL, les traitements n'obéissent pas à cette logique.

D'une part, on constate que des voies peu importantes sont mieux traitées que d'autres plus visibles et plus stratégiques.

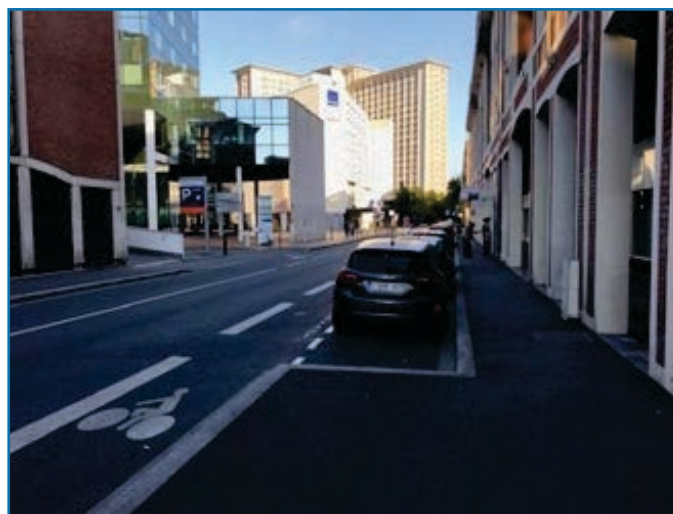
Comment expliquer que l'avenue Kennedy, à Lille, soit mieux traitée que la rue de Tournai ou la rue du Molinel, toutes deux voies importantes du centre de Lille, et pourtant traitées exclusivement en enrobé noir ?



Lille : avenue Kennedy



Lille : rue du Molinel



Lille : rue de Tournai

**Comment expliquer que le parvis de Lille 3, à Roubaix, soit moins bien traité que celui de l'ENSAIT ?**



Roubaix : avenue Lebas près de l'ENSAIT



Roubaix : parvis de l'université, rue de l'Alma



Les différences de traitement de la Grande Rue à Roubaix ne s'expliquent pas clairement.

Les aménagements d'espaces publics du CHR sont faits de juxtaposition sans homogénéité et vue d'ensemble.

Certains espaces importants en termes de visibilité, sont exclus de cette approche plus qualitative. C'est le cas des entrées de ville, des carrefours importants, ou de certains ponts. L'exemple du pont de Fives ou du pont du Lion d'or à Lille est à cet égard très significatif : l'aménagement y est fonctionnel mais malheureusement pas qualitatif... que de l'enrobé noir.

On peut également citer l'espace Gambetta-Boulevard d'Alsace près du centre Mercure, ou encore la rue du Grand but à Pérenchies, traitée de façon banale.



Roubaix : extrémité de la rue de Lille

Ces incohérences ne contribuent pas à exprimer l'identité de la métropole. Celle-ci mériterait d'être affirmée dans le traitement des espaces publics, par le traitement des lieux stratégiques (entrées de ville, espaces centraux, grandes artères) et par le choix du mobilier urbain.

D'autre part, on peut constater qu'un effort qualitatif est réalisé sur certains espaces symboliques (grands places, parvis de gare, certaines stations de métro...) mais souvent avec **une approche très restrictive en surface**.

Sur un même secteur, le groupe a fait le constat de :

- zones délaissées (« dents creuses », voiries « oubliées », etc ...) : comme par exemple la rue du Grand But (entrée de Pérenchies) et du Boulevard Gambetta (Tourcoing) au Boulevard d'Alsace (Roubaix),
- aménagements de qualité concentrés sur une seule partie de secteur, en contraste avec la superficie de la ville à considérer et les secteurs habités : par exemple à Roubaix : l'aménagement partiel de la Grande Rue (uniquement dans sa partie centrale), ainsi qu'entre le boulevard d'Alsace et l'avenue Jean-Baptiste Lebas,

- Les transitions entre quartiers ne sont pas prises en compte, se traduisant par une absence de vision d'ensemble dans les programmes immobiliers (ex : IUT de Roubaix, isolé par rapport à la gare de Roubaix et de la rue de l'Alma).

## La cohérence dans le temps

Le constat a également été fait d'une absence de continuité dans le temps.

Il est entendu que les conceptions évoluent en fonction de nouveaux contextes (meilleure prise en compte de l'environnement, de la place des modes doux...). Mais il apparaît que sur plusieurs espaces, sans changement de contexte, les approches techniques ont évolué, en remettant en cause l'identité et la perception qualitative de ces lieux.

Ce manque de continuité s'accompagne, depuis quelques années, d'une baisse de la qualité et de la prédominance d'une approche technique et peu qualitative.

Ce sont des **revêtements différents qui sont mis en œuvre**, sans respect de l'existant et quelquefois en contradiction avec les intentions d'aménagement initiales.

D'un point de vue général l'enrobé noir constitue la solution « facile » à laquelle recourent les services de la MEL et des communes, et ensuite tous les corps de métier qui interviennent pour travailler sur les réseaux.



Lille : rue Delesalle côté gauche



Lille : rue Delesalle côté droit



Roubaix : rue de Lille (traitement ancien)



Roubaix : rue de Lille (traitement récent)



Lille : rue Max Dormoy



Lille : prolongement plus récent de la rue M. Dormoy

### 3. Soigner le choix des matériaux et l'entretien des espaces publics

**Le dessin des espaces publics**, mais aussi de la voirie en ville, est souvent très « basique », très technique, sans grande finesse que seule peut apporter une vision plus « artistique » de l'espace à traiter.

Il faut davantage faire appel à des professionnels au-delà de la conception technique : urbanistes, architectes, paysagistes, designers pour concevoir les espaces publics. La disparité des matériaux utilisés dans l'aménagement des espaces publics est trop souvent constatée et vient entamer cette notion. De plus la gestion et l'entretien de ces espaces sont rarement pris en compte lors de la conception.



## Le choix des matériaux

**Le choix des matériaux** et du mobilier urbain est également déterminant dans la qualité des espaces publics. L'utilisation de plus en plus répandue d'enrobé noir pour leur traitement et l'achat de mobilier urbain sur catalogue, toujours différent et parfois peu adapté à l'espace à traiter, ne conduit pas au même résultat que l'emploi de matériaux nobles.

Au-delà des compétences municipales, l'atelier considère que les choix disparates du mobilier urbain, différent d'une commune l'autre, entraînent une disparité malheureuse qui ne contribue pas à l'émergence d'une identité métropolitaine.

La MEL doit offrir une signalétique continue - fléchage, matériaux, conception - qui respecte l'histoire et la géographie locale tout en esquissant un cadre assurant une forme d'homogénéité.



Quelques exemples de choix de matériaux en milieu urbain : en Belgique (Courtrai et La panne), dans le Bassin Minier (Dourges) et à La Baule.



Sur ce point, la visite de la ville de Courtrai est édifiante : les projets s'inscrivent dans le très long terme, et l'ampleur de la rénovation permet d'assurer la cohérence de l'ensemble avec un mobilier urbain harmonisé. La qualité des matériaux choisis, destinés à durer et pas toujours plus chers, quand on inclut l'entretien (pierre, dalles ou pavés béton, stabilisé dans les espaces verts..) leurs couleurs claires illuminent des villes du nord qui en ont bien besoin.

Cette amélioration qualitative de l'espace public est aussi une des conditions du changement de la pratique de la ville par ses habitants, en particulier de l'abandon de la voiture pour d'autres moyens de transports pour les trajets courts. L'usager sera, même inconsciemment, plus enclin à parcourir la ville à pied ou à vélo, si l'espace public est plus agréable et plus beau.

## L'entretien et la maintenance

Une des principales critiques porte sur le manque d'entretien des espaces publics, notamment en cas de travaux ponctuels. L'effet **rustine** est mal compris par la population. Le bouchage des trous par de petites pastilles d'enrobé noir, même sur les espaces les plus prestigieux, n'est pas acceptable au regard de la qualité urbaine, mais aussi des investissements portés par la collectivité (cf. la rue Nationale à Lille). Il dévalorise également les métiers qui réalisent ces travaux. Cette culture du « provisoire », s'est installée petit à petit et est devenue dans certaines communes, l'ordinaire de l'entretien ; de même, s'est mise en place une pratique de la **simplification** : pavés remplacés par de l'enrobé rouge, puis enrobé rouge remplacé par du noir ; haies séparatives entre la voirie voiture et la piste cyclable non remplacée à Villeneuve d'Ascq ; multiples revêtements de sol sur un même trottoir, matériaux et mobilier urbain différents d'un côté à l'autre de la rue (rue Edouard Delesalle à Lille).

Cette dégradation de l'espace public se traduit pour les habitants par un **sentiment de dévalorisation** de leur espace de proximité alors qu'ils avaient pour la plupart regardé ce paramètre environnemental lorsqu'ils ont choisi leur logement.

Inversement, à titre d'exemple, la réfection soignée de certaines rues du Vieux-Lille après travaux pour réseaux montre tout l'intérêt d'investir dans des espaces de qualité. La population résidente et les commerçants sont très satisfaits et fiers du regain d'intérêt de leur quartier ainsi que probablement les touristes qui viennent visiter Lille.

Il apparaît que l'**entretien des espaces publics** (au même titre que la propreté) est tout aussi important que les travaux neufs, c'est le garant pour l'usager de vivre en permanence dans des espaces de qualité. On pourrait même concevoir que l'on profite de l'entretien des espaces publics pour les améliorer. Est-ce que ce serait plus coûteux que d'attendre qu'ils soient complètement dégradés pour tout refaire ? Ce n'est pas certain.



Lille : Place Rihour



Tourcoing : Boulevard Gambetta



Croix : Place de la République



Lille : Rue Delesalle



Rue de la grande chaussée à Lille

## 4. Mieux prendre en compte l'environnement

Ce thème recouvre des aspects très différents qui concernent l'adaptation au contexte climatique, sanitaire, social et culturel.

Les déclinaisons sont nombreuses et concernent le patrimoine paysager et architectural, en passant par la **végétalisation des espaces**, et le soin à apporter aux choix et emplacements du **mobilier urbain**. Le développement des espaces verts nécessaires à la qualité de vie en ville est également bénéfique pour le climat, la qualité de l'air, pour la lutte contre les îlots de chaleur et pour la gestion des eaux pluviales.

Une plus grande place faite aux transports en commun et aux modes doux contribue aussi à une amélioration de l'environnement et a un impact évident sur la santé des habitants.

La crise du COVID a fait ressortir l'importance des espaces de détente et de respiration, en prolongement du logement. Et cet objectif a également une fonction sociale car il est actuellement source de grandes disparités qui contribuent à élargir la fracture sociale.

Cette action implique aussi un respect de l'identité de notre territoire et sur ce point les actions sur l'espace public doivent être en adéquation avec le traitement du bâti. Ceci n'empêche pas d'encourager des évolutions pour mieux adapter notre métropole aux enjeux actuels.

L'identité flamande d'une partie du centre de Lille explique le **caractère minéral** de certains espaces (les places et parvis en particulier). La question est donc posée pour l'avenir.

Mais dans tous les cas la nature des matériaux doit évoluer **pour atténuer les îlots de chaleur**.

Un effort massif de végétalisation doit être entrepris sur les secteurs moins « historiques », sur les centres ville et les grands boulevards.

La Métropole manque d'espaces verts et se classe dans la métropole les moins vertes d'Europe. Ce constat est déjà ressorti dans la plupart des travaux menés par le Conseil de développement sur l'aménagement ou l'attractivité.

Cette situation pouvait s'expliquer par la structure résidentielle historique de la capitale du Nord, composée en grande partie de maisons accolées comprenant souvent un petit jardin.

Mais les choses changent, surtout dans la ville de Lille qui concentre 25% de la construction neuve de la Métropole, presque en totalité en **collectifs**. Or, vivre en appartement exige de disposer dans la ville d'espaces verts de détente de différents niveaux, de qualité et en nombres suffisants, comme c'est la pratique à Paris depuis la reconstruction Haussmannienne.





Mons-en-Barœul :  
Traitement en pied d'immeuble



Mons-en-Barœul : Traitement d'un boulevard



Pecquencourt dans le Douaisis : Espace central



Belgique : voie centrale - végétalisation et art



Dourges : cité Bruno (avec noues pour recevoir les eaux pluviales)



Belgique : voie résidentielle - plantations et choix des matériaux

La Ville de Lille s'est engagée en 2019 dans un défi, celui d'être retenue comme Capitale Verte de l'Europe !

Il y a là un beau projet à développer aussi au niveau de l'agglomération avec :

- La création de parcs et jardins de taille suffisante pour satisfaire les besoins d'une population très nombreuse qui en est aujourd'hui dépourvu (la surpopulation du parc Lebas, de la Citadelle, du parc du Héron, les jours de grand beau temps montre bien cette insuffisance). Peut-être pourrait-on également réhabiliter certains grands jardins à l'abandon comme celui de la serre équatoriale
- La plantation des grandes avenues ou rues importantes qui ne le sont pas, les grands parkings, les espaces du CHR...
- La création de jardins, en terrasse comme le montre l'exemple du Biotope
- Le développement de l'agriculture urbaine et les jardins collectifs comme par exemple à la Résidence Alvarado à Villeneuve d'Ascq où les habitants cultivent un jardin potager ou à Mons en Barœul dans le cadre de la rénovation ANRU
- La mise en œuvre de la trame verte et bleue inscrite dans le nouveau SCOT au sein de la Métropole



Des jardins au pied des immeubles



Ou comme cela est plus longuement détaillé dans les « **Livrets de parcours** » :

- **Le Canal de Roubaix**, au croisement du boulevard Gambetta, à la limite de Tourcoing et Roubaix, mais aussi au croisement de la grande rue, en limite de Roubaix et Wattrelos : nos voisins belges nous montrent de beaux exemples de mise en valeur des canaux au cœur des villes ;



Courtrai en bord de Lys

- **À Tourcoing**, le parc situé, avenue Gambetta, près du théâtre de la virgule, actuellement sans visibilité.
- **La valorisation des accès et espaces intérieurs du CHR**, en favorisant la végétalisation et une plus grande perméabilité, ce qui implique une approche coordonnée sur les espaces publics et privés.
- **En exemple positif, on notera la rue du Général Leclercq, à Pérenchies**, ainsi que les alentours de l'église et de la mairie.



## 5. Mettre en place une véritable gouvernance métropolitaine, une approche plus qualitative et plus concertée des espaces publics.

Cette approche doit contribuer à **affirmer une identité métropolitaine** tout en respectant la spécificité et le contexte local.

### ■ Une approche coordonnée à l'échelle métropolitaine

Dans ce nouveau contexte, on voit bien que pour la conception des espaces publics, il faudrait une gouvernance plus claire. Qui décide vraiment ? Il faudrait aussi une gouvernance qui s'inscrive dans une vision globale de l'espace Métropolitain afin d'éviter l'éparpillement et le choix de modèles hétérogènes d'un lieu à l'autre, qu'il y ait un cahier des charges plus précis qui respecte une charte des espaces publics de la Métropole, objet d'un débat abouti entre les différents acteurs et concerté avec la population concernée, et enfin, que l'on fasse appel à des concepteurs ayant une vision plus ludique de l'espace.

### ■ Une plus grande concertation avec les habitants :

Il faudrait que les usagers soient plus présents dans le processus d'élaboration des espaces publics afin de mieux prendre en compte leurs pratiques et les différents usages qu'ils doivent satisfaire. Dans cette perspective, les appels à projets lancés par certaines communes vont dans le bon sens.

Une concertation plus développée devrait permettre de s'intéresser non seulement aux espaces qui doivent faire l'objet d'une lourde rénovation, mais aussi aux espaces en voie de déshérence qui inquiètent la population, et qui peuvent faire l'objet d'un traitement éphémère (Street Art) et/ou d'une occupation temporaire moins coûteux, dans l'attente d'une intervention définitive.

Enfin, la gestion des espaces publics, en particulier dans les quartiers, pourrait beaucoup plus qu'aujourd'hui impliquer les habitants. La végétalisation des façades, les plantations dans la ville, autour des arbres, sont à encourager. La gestion pourrait en être confiée à des associations de quartier (plus constantes que des individus) qui en assureraient le développement et l'entretien.



Des espaces pour les habitants



Les habitants, jardiniers de l'espace public

■ **Faire des espaces publics plus qualitatifs, pensés, de façon pluridisciplinaire, par des professionnels.**

Le dessin des espaces publics, mais aussi de la voirie en ville, est souvent très « basique », très technique, sans grande finesse que seule peut apporter une vision plus « artistique » de l'espace à traiter. Cette amélioration qualitative de l'espace public est aussi une des conditions du changement de la pratique de la ville par ses habitants, en particulier de l'abandon de la voiture pour d'autres moyens de transports pour les trajets courts.

■ **Il faut davantage faire appel à des professionnels** au-delà de la conception technique : urbanistes, architectes, paysagistes, designers pour concevoir les espaces publics. La suppression de la virgule lumineuse du parc Matisse à Lille, réalisé par Gille Clément pour la remplacer par un parcours balisé par des lampadaires situés le long du bâti dénote une incompréhension des intentions du concepteur. Toujours à Lille, inversement quelle serait l'originalité, aujourd'hui, du Parc Lebas sans ses hautes grilles rouges et son mobilier particulier ?

■ **Cette préconisation est importante, car l'espace public n'est pas une entité indépendante du reste de la ville.** Il est souvent bordé par les façades des maisons qu'il dessert, par des équipements parfois à grande valeur architecturale dont il faut tenir compte. Sa conception demande donc de multiples compétences que seule une équipe pluridisciplinaire peut apporter. Inversement, investir de manière importante sur l'espace public sans se préoccuper du bon état de l'espace bâti qui l'entoure ne peut conduire à un résultat satisfaisant car l'usager à une perception globale de l'espace et non une vision partielle correspondant à l'intervention segmentée des services.

Dans cette perspective, l'abandon des concours par la MEL pour concevoir les espaces majeurs ne nous semble pas aller dans le bon sens. Ceci implique certainement de revoir la chaîne de décision dans les services de la MEL, une meilleure coordination entre MEL et communes, entre services centraux et unités territoriales et l'intégration de spécialistes adaptés dans les services de la MEL et des villes.

■ **Le choix des matériaux et du mobilier urbain est également déterminant dans la qualité des espaces publics.** L'utilisation de plus en plus répandue d'enrobé noir pour leur traitement et l'achat de mobilier urbain sur catalogue, toujours différent et parfois peu adapté à l'espace à traiter, ne conduit pas au même résultat que l'emploi de matériaux nobles. L'usager sera, même inconsciemment, plus enclin à parcourir la ville à pied ou à vélo, si l'espace public est plus agréable, plus beau.

# Une nouvelle démarche s'avère incontournable !

L'espace public change profondément de rôle et de « place » dans le nouvel « espace du vivre ensemble ». Non seulement sa production va concerner des populations différentes dans le temps ou l'espace, mais aussi plusieurs fonctions peuvent pouvoir se l'approprier simultanément ou successivement.

On touche donc des questions très sensibles de gouvernance, de primat du global sur le sectoriel, de l'importance du concepteur artistique face au technicien spécialiste. De nouveaux conflits d'usage imposent un investissement intégrant mieux la gestion du futur ; au-delà des compétences municipales, la MEL doit offrir une signalétique continue (fléchage, matériaux, conception) qui respecte l'histoire et la géographie locale. Et, de plus les constats réalisés ont fait apparaître l'importance de la cohérence dans les aménagements. Enfin, le problème de la gestion et plus particulièrement de l'entretien de ces espaces est fortement posé.

Mobilité, qualité environnementale, attractivité résidentielle, centralités tant des quartiers que des villes, sécurité, quotidienneté doivent participer de cette approche au même titre que les démarches du mieux vivre ou faire ensemble.

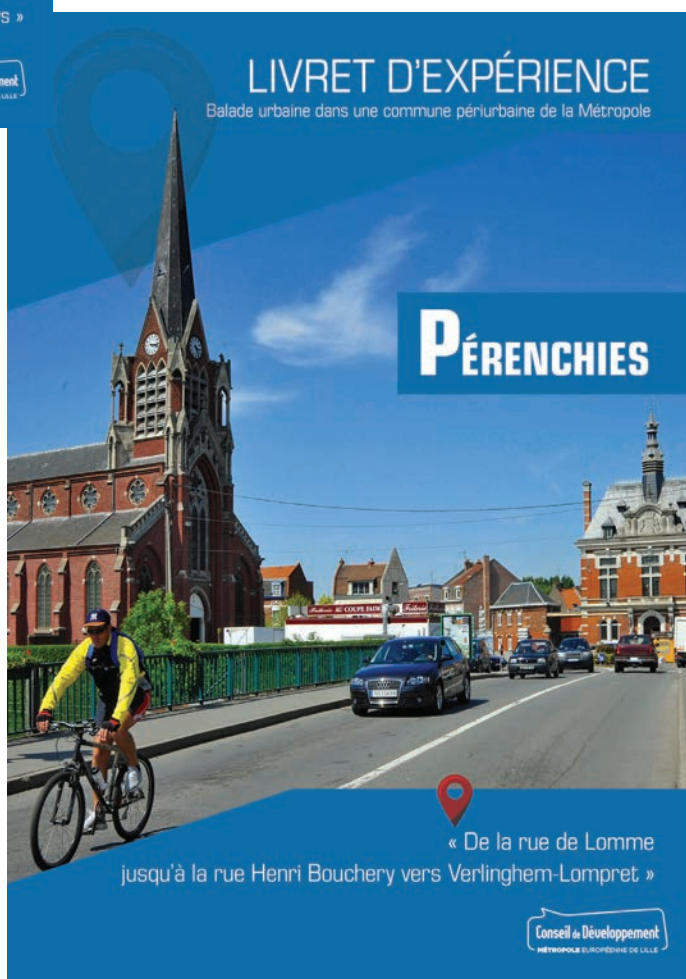
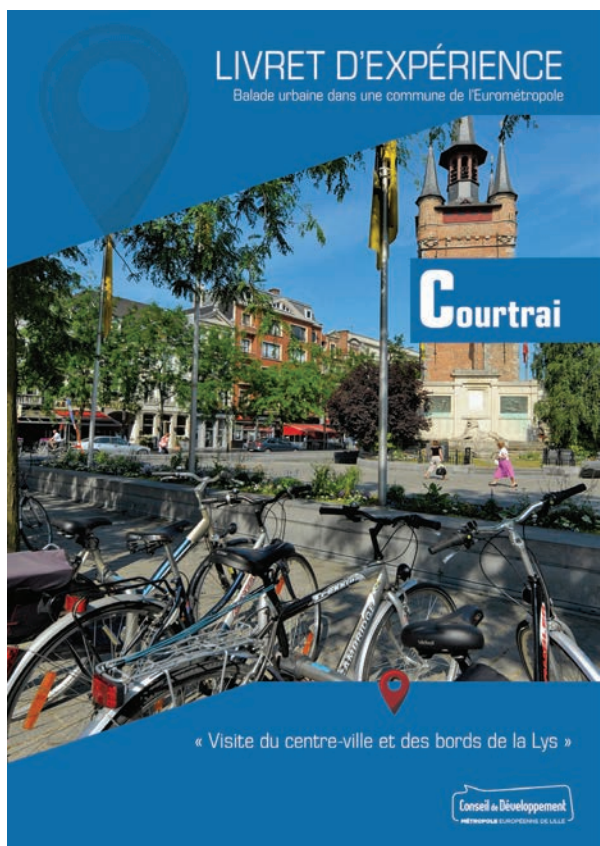
## Propositions

### Le Conseil de développement propose :

- **L'élaboration d'une « Charte de l'espace public de la MEL »**, coconstruite avec les communes et les habitants, qui soit un référentiel apte à définir une identité métropolitaine dans le respect des spécificités de chaque espace.
- Une véritable concertation au sein de la MEL, entre les villes, pour assurer la continuité des réalisations et la cohérence des parcours.
- L'instauration d'une véritable concertation préalable à tout projet d'envergure en s'appuyant à la fois sur la démocratie directe et les groupements représentatifs des habitants.
- Un rééquilibrage des espaces réservés à chaque mode de déplacement, mobilités douces - voitures - transports en commun.
- Une prise en compte véritable des facteurs climatiques et environnementaux sur tous les espaces publics.
- La mise en place d'une politique d'entretien et de gestion des espaces qui concernent non seulement l'existant mais qui soit prise en compte dans les nouvelles opérations.

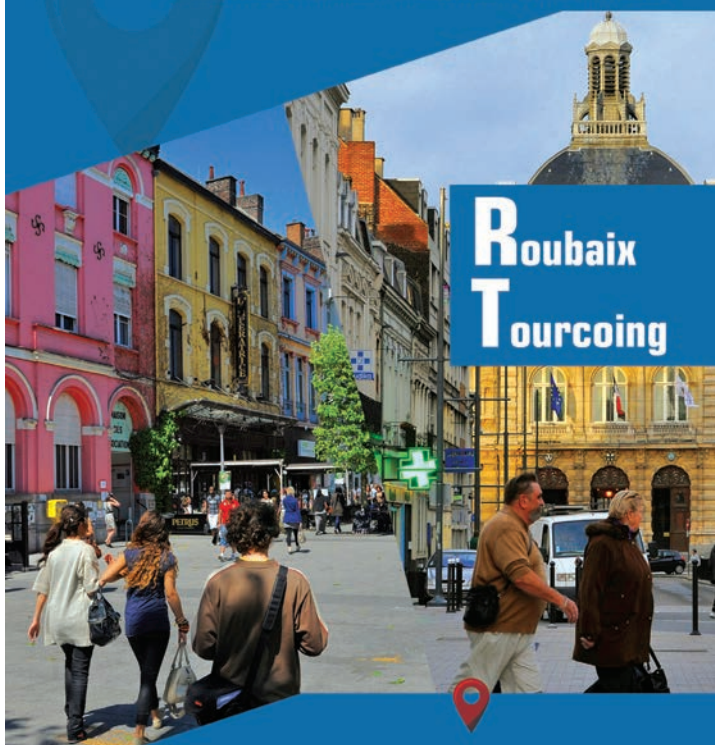


# Les parcours...



# LIVRET D'EXPÉRIENCE

Balade urbaine dans deux communes du cœur urbain de la Métropole



## Roubaix Tourcoing

« Du centre-ville de Tourcoing à la Place Chaptal de Roubaix »

Conseil de Développement  
MÉTROPOLIS EUROPÉENNE DE LILLE

# LIVRET D'EXPÉRIENCE

Balade urbaine dans un quartier urbain à vocation métropolitaine et régionale



## CHR

Centre hospitalier régional

« Le quartier du centre hospitalier de Lille »

Conseil de Développement  
MÉTROPOLIS EUROPÉENNE DE LILLE



Conseil de développement  
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043  
59040 Lille Cedex

Tél. : +33 (0)3 20 21 25 52  
Email : [conseildev@lillemetropole.fr](mailto:conseildev@lillemetropole.fr)  
Site : [www.conseildeveloppement-lillemetropole.fr](http://www.conseildeveloppement-lillemetropole.fr)