



## Charte de l'espace public

—→ Une ambition partagée

## Édito

La métropole compte 3 800 km de voirie que la MEL et les 95 communes entretiennent et aménagent au quotidien.

La MEL a décidé fin 2021 d'engager un effort sans précédent pour l'entretien et l'aménagement de ce patrimoine de voies et d'espaces publics : près de 600 millions d'euros d'investissement y seront consacrés sur la période 2022-2026. S'y ajoutent les efforts des communes sur leurs domaines de compétence (les espaces verts, l'éclairage public, le mobilier urbain), mais aussi les futures lignes de tramway et de bus à haut niveau de service ou encore la politique de rénovation urbaine.

Ces engagements se concrétiseront par la réalisation de grands et beaux projets d'espace public, mais également par un grand nombre de réalisations de plus petite envergure, qui sont l'occasion d'améliorer et parfois de transformer le cadre de vie des habitants, d'encourager un changement des comportements en faveur d'une mobilité dé-carbonnée et de concrétiser les ambitions du Plan Climat Air-Énergies Territorial.

Pour se donner toutes les chances de réussir ces interventions sur l'espace public, la MEL et ses communes membres ont souhaité se doter de cette charte de qualité de l'espace public. Elle fixe des ambitions claires et partagées, qui ont fait l'objet de nombreux échanges avec l'ensemble des communes. Elle donne également une méthode de travail pour aider au diagnostic d'un espace public existant, déterminer les enjeux auxquels devra répondre l'intervention prévue par la MEL et la commune, et enfin évaluer la pertinence du projet par rapport à ces enjeux.

Parce que les principes guidant cette charte et les outils qu'elle propose ont été testés depuis près de 2 ans maintenant, je sais qu'elle sera utile à la qualité du dialogue entre la MEL, les communes et l'ensemble des acteurs qui interviennent sur l'espace public, en faveur de la qualité des projets.

Cette charte est d'ailleurs illustrée par des projets réalisés ces dernières années sur le territoire de la MEL, témoignage que cette charte porte une ambition grandissante, mais déjà à l'œuvre dans l'action de la MEL et des communes au quotidien.



**Damien Castelain**  
Président de la Métropole  
Européenne de Lille



**Bernard Gérard**  
Vice-Président de la  
Métropole Européenne  
de Lille en charge de  
la voirie - qualité  
des espaces publics

## Sommaire

P.13	<b>FAVORISER UNE MOBILITÉ BAS-CARBONE</b>
P.15	Des espaces publics favorables aux piétons
P.19	Des espaces publics favorables aux cyclistes
P.25	Des aménagements en faveur des transports collectifs
P.28	La ville apaisée
P.33	<b>AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS A VIVRE ET CONFORTER LES PÔLES DE VIE</b>
P.35	Des espaces publics à vivre et à partager
P.40	La participation des usagers
P.47	<b>CONTRIBUER À LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE</b>
P.48	La présence du végétal dans l'espace public
P.55	La gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel
P.58	Encourager et organiser une construction plus performante sur le plan environnemental

## CHIFFRES CLÉS



ESPACES PUBLICS ET VOIRIE  
SUR LE TERRITOIRE DE LA MEL

**6 170 ha** de domaine public non cadastré



**4 950 km** de voies routières,  
dont 3 800km sont gérés par la MEL



**653 ponts et passerelles** qui supportent  
les voies routières ou piétonnes



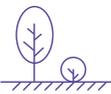
**7 800 km** de trottoirs



**620 km** d'aménagements cyclables



**22,8 km** d'aires piétonnes

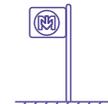


ARBRES ET VÉGÉTATION  
SUR L'ESPACE PUBLIC

**605 ha** de végétation arborée dans l'espace  
public (espace non cadastré)



**1 118 ha** de végétation rase dans l'espace  
public (espace non cadastré)



INTERMODALITÉ

**60 stations** de métro



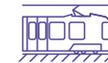
**36 stations** de tramway



**223 stations** V'Lille implantées  
sur la Métropole lilloise



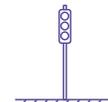
**39 places** de gares TER



**2 lignes** de tramway en projet

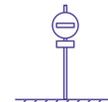


**2 lignes** de BHNS en projet



ÉQUIPEMENTS ET MOBILIER

**920** carrefours à feux



**135 000** panneaux de signalisation



**10 000** ensembles de jalonnement  
(signalisation directionnelle)



**89 000** potelets et 34 000 barrières  
anti-stationnement



**5 300** bancs publics



**5 000** corbeilles à papier

## POURQUOI UNE CHARTE DE QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC ?

### Compétences de la MEL et des communes s'agissant de l'espace public

La qualité d'un espace public ou d'un projet d'espace public relève à la fois du domaine de compétence de la MEL et de celui de la commune.

Elle dépend même sans doute en premier lieu de la qualité des échanges entre la MEL et la commune lors de la conception et de la mise au point du projet, tant les domaines de compétence de la MEL et des communes sont imbriqués s'agissant de l'espace public, comme l'illustre le schéma ci-après. La MEL et la commune doivent prendre leurs décisions de façon conjointe sur un projet d'aménagement d'espace public :

- répartition des espaces (MEL) et définition des règles en matière de police de la circulation et du stationnement (commune) ;
- modalités de gestion des eaux pluviales (MEL) et choix quant à la présence du végétal (commune) ;
- confort donné aux piétons par le dimensionnement des trottoirs et les matériaux mis en œuvre (MEL) et implantation des émergences : signalisation verticale (MEL), éclairage public et mobilier urbain (commune).



## Les ambitions portées par la charte

La métropole compte 95 communes mais aussi une multitude de contextes urbanistiques et paysagers très différents. Les pays (les Weppes, le Ferrain, le Mélantois, le Carembault, la Pévèle) mais aussi les ensembles paysagers liés au réseau hydrographique (la plaine de la Lys et les vallées de la Deûle et de la Marque) ou encore la « tache urbaine », dont la morphologie présente là-aussi des disparités fortes : tissu urbain ancien, urbanisation issue de la période industrielle, habitat pavillonnaire, ensembles collectifs...

Le réseau d'espaces publics qui sillonne le territoire métropolitain est marqué par cette diversité des paysages. La charte de l'espace public ne peut donc pas être un catalogue de matériaux, de mobilier ou d'aménagements types à décliner sur l'ensemble du territoire métropolitain.

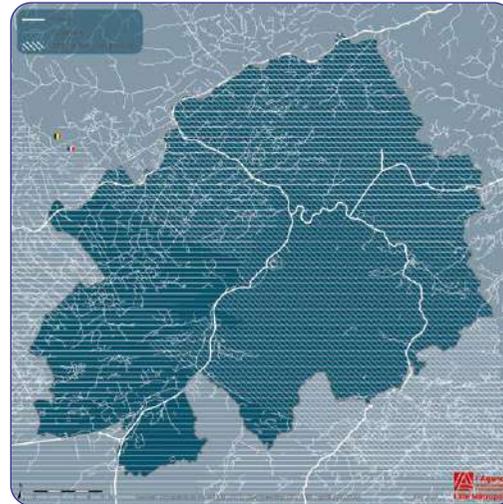
La charte définit les ambitions de la MEL et des communes en faveur d'espaces publics de qualité, et constitue un outil de dialogue durant le processus de conception des projets.

La charte pose 3 ambitions principales, qui sont ensuite déclinées en 9 enjeux, pour des espaces publics de qualité :

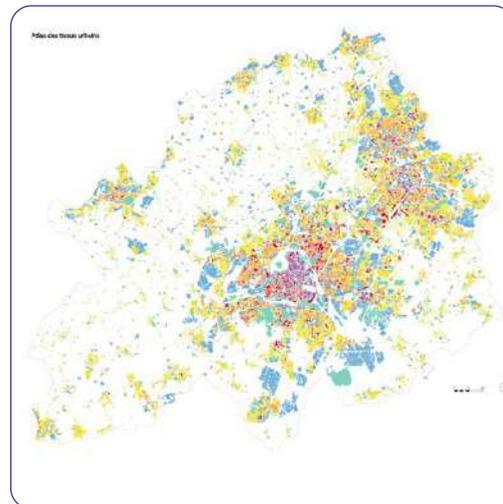
- favoriser une mobilité bas-carbone ;
- aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie ;
- contribuer à la résilience du territoire.

L'espace public est le support multimodal de déplacements et la charte porte l'ambition d'une réorganisation de l'espace public en faveur d'une mobilité bas-carbone. Cette ambition se décline à travers des objectifs d'un meilleur partage de l'espace public en faveur des mobilités actives (circulation des piétons, y compris les personnes en situation de handicap, et des cyclistes), d'une intégration des transports en commun dans l'espace public et d'une ville apaisée.

L'espace public peut et doit être aussi un lieu de rencontre, de partage et de mixité ; la charte veut aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie. Pour y parvenir, l'espace public doit d'abord être lisible et sécuritaire, en prenant en compte notamment les attentes des enfants (la ville à hauteur d'enfants), des femmes, des personnes qui découvrent des lieux pour la première fois (besoin de trouver des repères). Il doit aussi



Réseau hydrographique ▲



Atlas des tissus urbains ▲



Pays métropolitains ▲

être agréable et parfois plus spacieux pour permettre les rassemblements, les discussions, la flânerie ou la détente. La qualité des matériaux est à adapter aux usages que l'on attend sur l'espace public.

Le meilleur moyen de parvenir à répondre aux besoins des utilisateurs de l'espace public reste de s'appuyer sur la participation des usagers eux-mêmes, sur leur expertise d'usage (habitants ou passants), afin de construire ou co-construire des lieux utiles et accueillants pour tous et propices à la sociabilité.

## Utilisation de la charte

Pour chacun des 9 enjeux, la charte décline une fiche, qui vise à permettre aux acteurs intervenant dans un projet d'espace public de poser un diagnostic sur la situation existante, de déterminer au cas par cas l'importance à accorder à l'enjeu considéré, et de vérifier si le projet imaginé y répond de façon satisfaisante.

Ainsi, la charte décline pour chaque enjeu une même méthodologie :

1/ elle indique les engagements que la MEL et les communes prennent pour l'ensemble des projets d'aménagement de l'espace public ; elle indique également des objectifs renforcés dans les secteurs où les enjeux sont plus forts. Il n'est pas possible de déroger à ces engagements, qui garantissent un niveau minimal de qualité et de transformation de l'espace public.

Enfin, en réponse à la situation environnementale, la charte vise à permettre des réponses locales afin de garantir la résilience du territoire. Cette ambition se traduit par la volonté de renforcer la biodiversité et la présence du végétal qui contribue à limiter le phénomène des îlots de chaleur. La gestion de l'eau au plus proche de son cycle naturel, qui se traduit par la réduction de l'imperméabilisation des sols et le recours à l'infiltration, participe également de cette ambition. La charte pose enfin l'ambition que l'acte de construire devienne plus performant sur le plan environnemental.

2/ elle décline ces engagements de façon plus opérationnelle avec :

- des indicateurs de qualité ;
- les éléments permettant de déterminer l'importance de chaque enjeu pour un espace public donné ;
- une grille d'évaluation, qui permet de déterminer le niveau de performance apportée par le projet.

La méthode, qui permet de garantir pour tout projet un niveau de qualité minimale sur chacun des 9 enjeux portés par la charte, invite cependant à avoir des ambitions plus fortes lorsque la situation le permet, et tout particulièrement sur les enjeux les plus forts. En particulier, la MEL et ses communes membres rechercheront à atteindre un niveau de performance plus élevé sur au moins 4 enjeux, dans les conditions suivantes :

Ambition	Niveau de performance recherché
Favoriser une mobilité bas-carbone	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 2 enjeux
Aménager des espaces publics à vivre et conforter les pôles de vie	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu
Garantir la résilience du territoire	Performance du projet de niveau avancé ou plus sur au moins 1 enjeu

AMBITION

**FAVORISER UNE MOBILITÉ  
BAS-CARBONE**



# DES ESPACES PUBLICS FAVORABLES AUX PIÉTONS



Place Louise de Bettignies à Lille ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

La marche est un mode de déplacement universel, économique, résilient, bénéfique pour la santé des ménages et est particulièrement adaptée aux déplacements courts. La géographie et l'urbanisation de la métropole lilloise en font un territoire propice à la marche. Avec près de 30 % de part modale, la marche est le 2ème mode de déplacement le plus utilisé après la voiture et représente 1,2 millions de déplacements quotidiens sur le territoire métropolitain.

Alors que dans la plupart des métropoles la part de la marche progresse dans les déplacements, le constat est différent dans la métropole lilloise : l'Enquête Déplacements de 2016 a montré une baisse de cette pratique et en particulier chez les jeunes et les séniors.

L'objectif du Plan de Mobilité est donc de faire évoluer la part modale des déplacements à pied pour atteindre un minimum de 32 % à l'échelle métropolitaine.

Pour favoriser la pratique de la marche, il y a lieu de fabriquer un territoire adapté, la ville marchable, organisée de manière à rapprocher les habitants de leurs lieux de destination (commerces, emplois, loisirs, etc.) et aménagée de façon à rendre la marche pratique, sûre et agréable pour tous. Le premier baromètre sur la marchabilité des villes françaises organisé en 2021 l'a montré : 41 % des usagers demandent des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacle.

Cette préoccupation inclut les personnes en situation de handicap et plus globalement tous les usagers gênés dans leur mobilité : les personnes âgées, les personnes avec de jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes empêchées temporairement, etc. Il faut noter que la part de personnes âgées dans la population de la métropole augmente fortement : +25 % entre 1999 et 2017 pour les plus de 65 ans et encore +36 % d'ici 2030 si les tendances restent les mêmes.

Il y a lieu également de mieux prendre en compte également les besoins spécifiques des plus jeunes, des séniors ou des femmes pour que les efforts faits pour inciter à la marche profitent réellement à tous.

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

La MEL et ses communes membres conviennent du besoin de construire, au sein du PPI Espaces Publics et Voirie, un programme dédié à la mise en accessibilité de l'espace public et au confortement des itinéraires piétons stratégiques.

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

- Garantir le bon état des cheminements piétons, en consacrant à leur entretien le budget nécessaire et en priorisant ces interventions au sein du PPI Espaces publics et Voirie.
- Chercher à rendre les cheminements piétons confortables pour les personnes à mobilité réduite : cheminement continu d'une largeur de 1,4 mètres minimum (sans émergence ni stationnement), dévers faible, revêtement de sol confortable, etc.
- Privilégier sur les cheminements piétons des matériaux confortables, y compris lorsqu'ils sont réalisés en matériaux modulaires : pavés de pierre naturelle sciés ou pavés béton.
- Ne pas supprimer d'assise sur un espace public existant sans le reconstituer sur le projet ou à proximité immédiate.
- Veiller à la sécurité des cheminements piétons, en assurant la co-visibilité entre les usagers et par la mise en œuvre si besoin d'un éclairage public limitant la pollution lumineuse et économe en énergie.
- Faciliter les traversées piétonnes en cherchant à y limiter la largeur de chaussée et en y garantissant la co-visibilité entre les usagers, notamment par l'interdiction de stationner 5 mètres en amont de chaque passage piéton.
- Assurer la continuité des trottoirs le long de l'axe principal au droit des intersections avec des voies d'un niveau hiérarchique inférieur ; exemple : trottoirs traversants le long d'une voie à 50km/h à l'intersection avec une voie en zone 30.
- Chercher à donner aux piétons des espaces plus larges et confortables au niveau des aires d'attente : feux tricolores, proximité d'écoles ou d'établissements recevant du public, etc.
- Minimiser les encombrements des trottoirs, notamment par la suppression du mobilier superflu et la réduction du nombre d'émergences (anti-stationnement, mâts de

signalisation et de jalonnement ...) et en veillant à leur implantation en suivant une logique de bande de rangement.

- Examiner l'opportunité d'intégrer des bornes d'apport volontaire des déchets, qui permettent d'éviter l'encombrement des trottoirs par les poubelles.
- Le cas échéant, intégrer au projet des aménagements permettant de réduire les temps de parcours pour les piétons (cheminement plus court ou confortable, résorption de discontinuité, etc.).

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité piétonne pour tous les projets localisés dans un secteur de centre-ville ou un secteur de centralité à l'échelle d'un quartier.

- Chercher à aménager un cheminement piétons de 2 mètres minimum préservé de toute obstacle et de toute occupation entravant la largeur dédiée aux piétons (stationnement illécite, poubelles, terrasses et étals, etc.).
- Éviter la cohabitation des piétons et des vélos au niveau du trottoir, sauf si l'emprise qui leur est dédiée est de 5 mètres en cas de circulation cyclable à double sens, et de 4 mètres en cas de circulation cyclable dans un seul sens.
- Faciliter les traversées piétonnes selon une interdistance de 100 à 200 mètres et chercher à limiter le temps d'attente aux feux dans les carrefours régulés par des feux tricolores.
- À proximité des écoles, examiner la possibilité d'interrompre la circulation routière aux horaires d'entrée et de sortie des écoles (rues scolaires).
- Si le trafic est inférieur à 500 véhicules / jour, examiner la possibilité d'instaurer une zone de rencontre.
- Prévoir des assises à intervalles réguliers, et les aménager de telle sorte qu'elles soient confortables et suffisantes en nombre.
- Encourager le déploiement de bornes-fontaines.
- Pour les projets qui représentent un investissement de plus de 2M€ HT, consulter, en phase de conception du projet, le groupe de travail émanant de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité dont l'avis est consultatif.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS

### COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	En milieu urbain, absence de tout cheminement respectant les critères d'accessibilité (ou cheminement en mauvais état).	<b>OU</b> Zone de rencontre avec trafic supérieur à 1000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU ACCEPTABLE	Au moins un cheminement en bon état respectant les critères d'accessibilité (sans prendre en compte les usages non autorisés : poubelles, stationnement illécite).	<b>OU</b> Zone de rencontre avec trafic entre 500 et 1.000 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU AVANCÉ	Au moins un trottoir éclairé d'une largeur supérieure à 2 mètres en toutes circonstances (pas de stationnement illécite, pas d'empiètement des poubelles) <b>ET</b> Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 15 %.	<b>OU</b> Zone de rencontre éclairée avec trafic inférieur à 500 véhicules par jour, à l'exception des zones de rencontre ponctuelles : parvis d'équipement ou place.
NIVEAU EXEMPLAIRE	Tous les cheminements piétons sont accessibles aux PMR en toutes circonstances (pas de stationnement illécite, pas d'empiètement des poubelles), sans problématique de cohabitation entre cyclistes et piétons <b>ET</b> Part d'espace public dédiée aux piétons supérieure ou égale à 25 %.	<b>ET</b> Présence de lieux d'assise confortables et en nombre suffisant au regard de la pratique.

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	En agglomération, en dehors des secteurs de centre-ville et des secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) <b>ET</b> sur le réseau routier de niveau 3 et 4 (si trafic inférieur à 4.000 véhicules par jour).
TRÈS FORT	Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services) <b>OU</b> À moins de 400 mètres à vol d'oiseau des écoles ou groupes scolaires ou d'arrêts en transports collectifs importants (ligne de bus forte).

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas d'incidence pour les piétons.
MAINTENANCE	Remise en état de l'existant sans modification de la géométrie des cheminements piétons.
PERFORMANT	Projet dépassant la maintenance à l'identique. Gain d'un niveau d'état.
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état.

# DES ESPACES PUBLICS FAVORABLES AUX CYCLISTES



Piste cyclable à Sainghin-en-Weppes ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

La pratique cyclable sur le territoire métropolitain est de plus en plus visible dans l'espace public mais l'usage reste globalement modeste (1,5 à 2 % de part modale) et profite essentiellement à Lille et sa couronne.

Le potentiel et les ambitions pour développer l'usage du vélo sont d'envergure : plus de 50 % des trajets actuels des métropolitains font moins de 3 km, soit environ 10 minutes à vélo et des objectifs de 6 à 8 % de part modale dans les années à venir sont affichés dans les documents de planification (SCoT, PCAET, PDU-PDM).

Pour parvenir à atteindre ces objectifs de part modale, les actions se répartissent autour de trois piliers majeurs :

1. la création d'un écosystème vélo impliquant tous les acteurs du territoire, traitant notamment de la répartition des compétences entre la MEL et les communes en matière de politique cyclable ;
2. les adaptations du service V'Lille ;
3. le réseau cyclable métropolitain : réalisation d'aménagements cyclables, jalonnement et signalétique à destination des cyclistes.



## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

La MEL et ses communes membres s'engagent à consacrer 75 M€ d'investissement pour l'aménagement ou le confortement des infrastructures cyclables sur le mandat 2020 - 2026.

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Chercher à mettre en œuvre des aménagements cyclables adaptés au niveau de trafic routier et au potentiel d'usage cyclable, en s'appuyant sur l'abaque d'aide au choix de la typologie d'aménagements cyclables délibéré en juin 2021.
2. Ajuster le périmètre du projet initialement prévu si des aménagements ponctuels complémentaires permettent d'améliorer significativement l'attractivité cyclable du projet.
3. Lorsque l'aménagement envisagé à terme nécessite de mener des procédures longues ou que le montant des investissements associés rend impossible une réalisation à court terme, examiner la possibilité de réaliser un aménagement léger préfigurant celui prévu à terme.
4. Colorer en rouge les aménagements cyclables, afin d'en assurer la visibilité et la lisibilité, avec des dérogations possibles notamment dans les secteurs sauvegardés au titre de la préservation du patrimoine ; y compris en matérialisant en rouge les trajectoires en carrefour, dans la continuité des aménagements cyclables existants.
5. Réduire en particulier la vitesse à 30 km/h en agglomération quand le trafic est supérieur à 4.000 véhicules/jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.
6. Sur le réseau cyclable (structurant ou secondaire) et le réseau de points nœuds, réduire la vitesse à 70 voire à 50 km/h hors agglomération quand le trafic est supérieur à 4.000 véhicules/jour et qu'il est impossible d'avoir des aménagements cyclables dédiés.

7. Favoriser les continuités du réseau cyclable, en encourageant la mise en place de doubles sens cyclables dans les rues à sens unique et en évitant les impasses strictes ou les voies privées fermées à la circulation des piétons et des cyclistes.
8. Lorsque c'est pertinent, intégrer au projet une mise à jour du jalonnement des itinéraires cyclables.
9. Hors agglomération, développer une signalétique adaptée aux voies étroites sur le réseau cyclable et un réseau de points nœuds.
10. Renforcer l'offre de stationnement vélo aux abords des lignes de transports collectifs performantes afin de favoriser les logiques de rabattement et d'intermodalité.
11. Prévoir le balayage des aménagements nouveaux dans le programme des interventions de la MEL ou des communes, selon le partage des compétences.

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité cyclable, en veillant à :

1. Réinterroger la présence des dispositifs en faveur de la fluidité du trafic routier (voies de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite aux carrefours, feux tricolores) s'ils conduisent à interrompre un aménagement cyclable ou empêchent de matérialiser l'accès à un SAS vélo, tout en veillant à la sécurité des piétons.
2. Systématiser la priorité aux carrefours : la priorité aux cyclistes devient la règle et l'absence de priorité l'exception.
3. Chercher à aménager un espace public exemplaire pour ce qui concerne les aménagements cyclables.
4. Implanter des dispositifs permanents de comptage de la circulation cycliste.
5. Favoriser la construction d'un réseau vélo+.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX CYCLISTES

### COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	<b>OU</b>	
	En agglomération : Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 30 km/h.	Hors agglomération : Mixité si enjeu fort et trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire supérieure à 50 km/h.
Niveau insuffisant également si l'aménagement cyclable est en mauvais état ou s'il est partiel (moins de 80 % du linéaire).		
NIVEAU ACCEPTABLE	<b>OU</b>	
	En agglomération : - Mixité si trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 30 km/h ; - bandes suggérées ; - Chaucidou ; - Voies vertes urbaines.	Hors agglomération : - mixité ou chaucidou, avec trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour et vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h ; - bandes colorées multifonctionnelles, avec vitesse réglementaire inférieure ou égale à 70 km/h.
NIVEAU AVANCÉ	<b>ET</b>	
	Aménagement offrant une bonne cyclabilité : - Vélorues ; - Double sens cyclable et niveau satisfaisant dans le sens de la circulation routière ; - Bandes cyclables de largeur comprise entre 1,5 et 1,8 mètres ; - Pistes cyclables positionnées au même niveau que le niveau du trottoir, avec largeur de trottoir inférieure à 2,2 mètres ; - Mixité en agglomération et trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour ; - Chemin piéton/vélo séparé de la chaussée hors agglomération, y compris pistes cyclables dérogatoires à la norme (au moins 80 % de la largeur recommandée).	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public) Stationnement vélo à proximité immédiate, qui n'entrave pas la largeur des trottoirs et est accessible depuis la chaussée.
NIVEAU EXEMPLAIRE	<b>ET</b>	
	Aménagement offrant une très bonne cyclabilité : - bandes cyclables de largeur supérieure à 1,8 mètres.	(si présence de commerces, de lieux de service et d'équipements recevant du public).

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	Situé sur le schéma cyclable <b>OU</b> En agglomération, avec un trafic VL entre 4 000 et 10 000 véhicule/jr <b>OU</b> Avec un trafic vélo actuel supérieur à 100 cyclistes/jour (2 sens confondus)
TRÈS FORT	Situé sur le réseau Vélo+ <b>OU</b> En agglomération, avec un trafic VL > 10 000 véhicule/jr <b>OU</b> Avec un trafic vélo actuel supérieur à 200 cyclistes/jour (2 sens confondus)

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état
MAINTENANCE	Remise en état de l'existant sans modification de la géométrie des chemins cyclables
PERFORMANT	Projet dépassant la maintenance à l'identique ET gain d'un niveau d'état <b>OU</b> Le projet permet de diminuer les volumes de trafic routier de 20 % sans réussir toutefois à aménager les équipements prévus par le référentiel MEL des équipements cyclables <b>OU</b> Un jalonnement est mis en place vers un itinéraire équipé selon le référentiel technique MEL des aménagements cyclables
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état

Aménager un espace public de qualité ne consiste pas à être performant ou très performant sur chaque enjeu.

Dans le cas présent, le développement d'équipements cyclables en site propre induit une diminution de l'espace disponible pour d'autres usages, fonctions ou utilisations (végétalisation, fossés, stationnement, activité agricole, etc.). Il convient donc de définir le bon niveau de performance à atteindre en fonction de l'ensemble des enjeux du site.



# DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Voie de bus, rue du Faubourg d'Arras à Faches-Thumesnil ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

85 % de la population métropolitaine se trouve à proximité d'un arrêt de transport collectif urbain : à moins de 300 m d'un arrêt de bus, à moins de 400 m d'une station tramway et les LIANes, ou à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de métro.

Quatre types de transports collectifs complémentaires sont présents sur le territoire de la MEL avec une tarification intégrée sur le territoire métropolitain :

- le réseau ferré national et régional (34 gares et arrêts) ;
- le métro (2 lignes, 45 km, 60 stations traversant la métropole d'Est en Ouest avec une fréquence à la minute en heure de pointe) ;
- le tramway (2 lignes, 22 km, 36 stations) ;
- le réseau bus (140 lignes dont 12 Lianes).

Deux nouvelles lignes de tramway et deux lignes de bus à Haut Niveau de Services sont prévues dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport.

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

- Garantir la visibilité des accès aux arrêts de transports collectifs et mettre aux normes PMR les quais localisés dans le projet ainsi que les cheminements piétons qui en permettent l'accès.
- Ne pas dégrader la vitesse commerciale des transports collectifs réguliers, sauf en cas de besoin avéré d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).
- Éviter le recours aux dispositifs ralentisseurs de type plateaux surélevés ou coussins sur les voies supportant un trafic bus supérieur à 100 bus par jour (2 sens confondus).
- Chercher à supprimer les arrêts en enclave lors d'un projet d'aménagement d'ensemble, sauf s'il s'agit d'un arrêt de régulation ou en présence d'un couloir bus.
- Dès lors que le périmètre du projet inclut un ou plusieurs arrêts de transports collectifs, veiller à rendre accessibles aux personnes en situation de handicap les accès aux quais et l'ensemble de la chaîne de déplacement mobilisée pour la correspondance entre les différents modes de transport public.

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de mobilité en transports collectifs pour tous les projets situés sur des lignes fortes du réseau (fréquentation supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus), sur un tracé prévu au SDIT pour une ligne de transport collectif en site propre ou sur un secteur générant une perte de vitesse commerciale pour les bus. Ceci se traduira par des engagements visant à :

- Examiner toutes les possibilités d'améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs réguliers dans les secteurs où elle est dégradée, en ayant recours à des aménagements dédiés aux bus ou en agissant en carrefour sur la régulation des feux tricolores, afin de donner la priorité aux transports collectifs par rapport aux véhicules particuliers.
- Sur les axes susceptibles d'accueillir de futures lignes de TC importantes (tramway et BHNS), chercher à préfigurer au travers de l'aménagement une évolution future vers ces modes de transport en sites propres.
- Privilégier lorsque c'est possible des aménagements cyclables en dehors des couloirs réservés aux bus et, en cas de couloir bus+vélos, chercher à atteindre une largeur de minimum 4,30 m pour faciliter les manœuvres de dépassement des bus.
- En cas de zone 30, autoriser une vitesse supérieure dans les sites propres dédiés au BHNS et au tramway lorsqu'il n'y a pas de problèmes de sécurité avec les autres usagers.

En complément, sur les espaces publics situés à des nœuds de jonction entre plusieurs lignes de transports collectifs, chercher à favoriser l'intermodalité au travers de l'aménagement : confort des déplacements à pied, proximité et co-visibilité entre les arrêts, services favorisant l'intermodalité (bancs, abris, aides à l'orientation...).

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

### COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NON CONCERNÉ	Aménagement non concerné par un passage de bus (axe non circulé par des lignes de bus régulières) ou de tout autre mode de transport collectif.	
NIVEAU INSUFFISANT		<b>OU</b>
	Voies avec plus de 100 passages de bus/jour/2 sens confondus mais présence d'éléments ralentisseurs en nombre.	Arrêt de TC non accessible aux PMR.
NIVEAU ACCEPTABLE		<b>ET</b>
	Pas d'aménagement spécifique, sur une voie avec moins de 100 passages de bus/jour/2 sens confondus.	Ensemble des arrêts accessibles aux PMR.
NIVEAU AVANCÉ		<b>ET</b>
	Présence de dispositifs permettant de donner la priorité aux bus de manière performante (exemple : sas bus aux feux), permettant d'escompter une vitesse commerciale moyenne des bus > 15 km/h.	Ensemble des arrêts accessibles aux PMR.
NIVEAU EXEMPLAIRE		<b>OU</b>
	Les bus sont majoritairement en site propre (couloirs bus ou bus+vélos) avec l'ensemble des arrêts accessibles aux PMR.	Ligne de tramway.

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Fréquentation de bus supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus.
TRÈS FORT	Fréquentation de bus supérieure à 200 bus/jour/2 sens confondus
	<b>OU</b> Fréquentation de bus supérieure à 100 bus/jour/2 sens confondus, avec une vitesse commerciale <15 km/h.

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas d'incidence.
MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS	Mise en accessibilité des arrêts TC.
PERFORMANT	Gain d'un niveau d'état et niveau avancé ou exemplaire.
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état et niveau avancé ou exemplaire.

Aménager un espace public de qualité ne consiste pas à être performant ou très performant sur chaque enjeu.

La volonté d'apaiser la ville peut conduire à choisir des aménagements qui ne favorisent pas la vitesse commerciale des bus : priorités à droite, équipements ralentisseurs, chaussées étroites, etc. Il est essentiel de recourir à ces équipements de façon raisonnée lorsque l'espace public considéré est circulé par des lignes de bus régulière.

De la même manière, l'amélioration de la performance des transports collectifs doit être réfléchie en considérant les autres objectifs prioritaires : sécurité et confort des piétons et des cyclistes, végétalisation, etc.

# LA VILLE APAISÉE



Amélioration des déplacements doux rue Delory à Croix ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

A l'échelle du territoire métropolitain, 93 % du linéaire des voies métropolitaines est constitué de voies de desserte locale, qui ont vocation à accueillir essentiellement ou exclusivement une circulation locale. Et c'est le long de ces espaces publics que résident la plupart des habitants de la métropole.

La réduction de la circulation routière constitue sur ces voies un enjeu très fort pour la MEL et les communes membres ; à la fois pour y favoriser les modes de déplacement décarbonés, et pour y améliorer le cadre de vie des riverains :

- réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants liés au trafic routier dans les secteurs résidentiels ;
- rééquilibrage de l'espace public au profit de la qualité de vie : espaces verts, aires de jeux, etc ;
- amélioration de la sécurité des déplacements doux.



## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Poursuivre un objectif de diminution et/ou de ralentissement de la circulation routière dans les secteurs urbanisés, au travers prioritairement d'actions sur le plan de circulation (mise à sens unique, hiérarchisation du réseau à l'échelle du quartier ou de la commune) et par une réduction de la largeur de chaussée.
2. Chercher à instaurer le régime des priorités à droite dans les zones 30, à l'exception des axes supports d'une ligne de transports collectifs forte ou des axes cyclables de type Vélo+.
3. Harmoniser l'identité des zones de circulation apaisée (entrées, sorties, éléments de rappel) par des dispositifs de signalisation horizontale et verticale, afin d'améliorer leur lisibilité.
4. Si la voie représente une artère de desserte forte pour les poids lourds (accessibilité à des zones d'activités etc.), adapter le dimensionnement des voies et chercher à préserver les secteurs résidentiels proches d'un trafic poids-lourds parasite par des interdictions de circulation de poids-lourds et un jalonnement adapté.

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière d'apaisement de la circulation dans les situations suivantes :

1. Sur les axes qui constituent des zones à enjeux en matière de bruit, la MEL et la commune examineront l'intérêt de réduire la vitesse réglementaire ou, sur les voies destinées à rester à 50 km/h, l'opportunité de mettre en œuvre un enrobé acoustique à l'occasion du renouvellement du revêtement de chaussée .
2. Sur les axes qui ne constituent pas une liaison inter-quartier ou intercommunale, et qui supportent un trafic routier trop important qui se traduit par des plaintes des riverains, à engager une réflexion voire une concertation quant au plan de circulation, avec l'objectif d'apaiser et diminuer la circulation routière.
3. Dans les secteurs où est constatée une forte demande de stationnement à destination, à examiner l'opportunité de réglementer davantage le stationnement sur l'espace public.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE ET VOLUME DE TRAFIC ROUTIER

### COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

NIVEAU INSUFFISANT	Vitesse moyenne constatée supérieure à la vitesse maximale autorisée.	<b>OU</b> Vitesse autorisée à 50 km/h si plus de 4 000 véhicules / jour et absence d'équipements cyclables.
NIVEAU ACCEPTABLE	Vitesse autorisée à 50 km/h avec un trafic inférieur à 4 000 véhicules/jour et, si le trafic est supérieur, en présence d'équipements cyclables.	<b>OU</b> Voies 30 ou zones 30 avec un trafic supérieur à 4 000 véhicules / jour.
NIVEAU AVANCÉ	Zones 30 avec un trafic inférieur à 4000 véhicules / jour.	<b>OU</b> Trafic inférieur à 500 véhicules / jour.
NIVEAU EXEMPLAIRE	Aires piétonnes.	<b>OU</b> Zones de rencontre avec un trafic inférieur à 500 véhicules / jour.

En l'absence de mesures de vitesse, l'absence de plainte des riverains et usagers, confirmée par une visite de terrain qui ne met pas en évidence de problématique de vitesse, peut permettre de juger du niveau acceptable d'un espace public sur cet enjeu.

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Trafic routier supérieur à 4 000 véhicules / jour.
TRÈS FORT	Accidentalité avérée

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état
PERFORMANT	Diminution de la vitesse réglementaire <b>OU</b> Réduction de la largeur de la chaussée automobile <b>OU</b> Mise en place d'effets de paroi végétal <b>OU</b> Mise en place de dispositifs ralentissant la vitesse : régime de priorité, écluses, ralentisseurs, etc.
TRÈS PERFORMANT	Création de zones de rencontres ou d'aires piétonnes, <b>OU</b> Diminution de la capacité routière : suppression de voies de circulation, diminution de la capacité des carrefours, mise en place d'itinéraire de déviation, etc.

Les attentes des métropolitains s'agissant de l'apaisement de la circulation sont très fortes, particulièrement en agglomération. Ainsi, les espaces de circulation apaisés (zones 30 et zones de rencontre) ont sans doute vocation à devenir de plus en plus courants et non réservés aux secteurs de centralité.

A wide-angle photograph of a lively street scene in a European city. The street is paved with cobblestones and is filled with people walking and cycling. On the left, there are historic buildings with ornate facades and arched windows. A shop named 'SÉZANE' is visible. In the center, a woman with long blonde hair is riding a bicycle towards the camera. To her right, a man is riding a bicycle away from the camera. In the background, more people are walking and cycling, and a large tree provides shade. The sky is blue with some clouds. The overall atmosphere is one of a vibrant, pedestrian-friendly urban environment.

AMBITION

**AMÉNAGER DES ESPACES  
PUBLICS À VIVRE ET  
CONFORTER LES PÔLES DE VIE**

# DES ESPACES PUBLICS À VIVRE ET À PARTAGER



Aménagements place Louise de Bettignies à Lille ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

L'espace public est le support des déplacements mais il est aussi un lieu de partage et de rencontres. Il a d'ailleurs, historiquement, d'abord été aménagé pour être un lieu d'échange et de troc avant d'être un support de déplacements.

Si l'ambition de développer une mobilité bas-carbone amène très naturellement à rationaliser les surfaces consacrées à la circulation automobile au profit des autres modes de déplacement, l'ambition de conforter les pôles de vie invite par ailleurs à faciliter les usages de l'espace public que ne sont pas liés aux déplacements.

Il convient ici de rappeler que la largeur moyenne d'une rue en agglomération dans la métropole est de l'ordre de 12 mètres ; dans des rues étroites où il n'est pas possible de réserver de la place à chaque mode de déplacement tout en réservant de l'espace aux autres usages de l'espace public, une mixité d'usages pourra être recherchée : espaces de circulation mixtes (circulation routière et cycliste), zones de rencontre (qui permettent aux piétons de marcher sur la chaussée, voire de se l'approprier), etc.

Dans les espaces moins contraints (rues plus larges mais aussi places et placettes, parvis d'équipements, etc.) une part de l'espace public peut plus facilement être consacrée à la vie locale, avec des équipements ou des dispositifs à même de l'encourager : assises, tables de pique-nique, bornes-fontaines, œuvres d'art, terrasses de cafés et restaurants, etc.

Il s'agit de donner envie aux piétons de s'arrêter et aux riverains d'animer l'espace public. Le confort de l'espace dévolu aux piétons est dès lors primordial.

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Pour rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et en faveur de la vie locale, chercher à réduire la part de l'espace public dédiée à la circulation et au stationnement automobile : rétrécissement de la chaussée, suppression d'îlots séparateurs et autres équipements strictement routiers, suppression de files de circulation qui ne seraient pas nécessaires, mise à sens unique de circulation, etc.
2. Identifier, lors de la conception du projet, les usages de l'espace public qui ne sont pas directement liés à des déplacements utilitaires, et examiner les possibilités de les maintenir et de les renforcer au travers de l'aménagement.
3. Identifier, lors de la conception du projet, les établissements localisés à proximité (moins de 5 minutes à pied, soit environ 400m) et dont les usagers peuvent avoir des besoins vis-à-vis de l'espace public (pique-nique à proximité de pôles d'emploi ou d'enseignement, aire de jeux à proximité d'écoles, étals de commerces et terrasses de cafés et restaurants, etc.) et chercher à répondre à ces besoins au travers de l'aménagement.
4. Dans les zones de rencontres, encourager l'appropriation de l'espace public par les habitants riverains, en les autorisant notamment à réaliser des marquages d'animation ou en facilitant les activités de jeux et de jardinage (en pleine terre ou dans des pots ou des bacs).

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en faveur de l'appropriation de l'espace public par la vie locale dans tous les projets localisés dans un secteur de centre-ville ou un secteur de centralité à l'échelle d'un quartier :

1. Éviter le recours à des équipements routiers (îlots directionnels en enrobé, glissières de sécurité) et à des éléments de modération de la vitesse (coussins ou plateaux isolés, hors carrefours et traversées piétonnes), etc.
2. Sur les places de centralité sur lesquelles une offre de stationnement doit être conservée pour les véhicules légers, aménager celle-ci de façon à ce que le stationnement puisse être interdit de façon occasionnelle, pour le déroulement d'activités spécifiques (marché, fête locale, etc.), ou de façon plus libre (pendant la période estivale par exemple, lorsque la demande en matière de circulation routière et de stationnement est moins forte et la météo plus propice à d'autres usages de l'espace public).
3. Instaurer une démarche spécifique de dialogue vis-à-vis des commerces, des générateurs d'emplois, des établissements scolaires et des équipements publics localisés à proximité du projet, pour mettre au point le projet en intégrant les besoins de leurs usagers et organiser le déroulement des travaux en minimisant la gêne pour les activités riveraines.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

**INDICATEUR** : PART DE L'ESPACE PUBLIC DÉDIÉE AUX PIÉTONS ET AU VÉGÉTAL

### COMMENT QUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

<b>NON CONCERNE</b>	Localisation hors agglomération	
<b>NIVEAU INSUFFISANT</b>		<b>OU</b>
	En agglomération et pour une emprise publique inférieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux modes doux et au végétal inférieure à 25 % de l'espace public Ou, pour une emprise publique supérieure à 12 mètres, part de l'espace public dédiée aux modes doux et au végétal inférieure à 35 % de l'espace public.	Espaces publics aménagés avec des matériaux insuffisamment qualitatifs au regard de l'enjeu alors que, par ailleurs, le niveau de partage de l'espace public est au moins avancé.
<b>NIVEAU ACCEPTABLE</b>	Espace public qui n'est ni insuffisant, ni avancé ni exemplaire.	
<b>NIVEAU AVANCE</b>	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 35 % de l'espace public.	
		<b>ET</b>
<b>NIVEAU EXEMPLAIRE</b>	En agglomération, part de l'espace public dédiée aux piétons et au végétal supérieure ou égale à 50 % de l'espace public.	Présence de services sur l'espace public, qui permettent la pratique d'activités qui ne sont pas strictement liées à des déplacements utilitaires : jeux, pique-nique, borne-fontaine, place de marché, terrasses de cafés ou restaurants, fête locale, etc.

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

<b>COURANT</b>	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
<b>FORT</b>	À moins de 400 mètres à vol d'oiseau des écoles ou groupes scolaires ou d'arrêts en transports collectifs importants (ligne de bus forte) ou de pôles d'emploi importants.
<b>TRÈS FORT</b>	Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services).

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

<b>NEUTRE</b>	Pas de gain de niveau d'état.
<b>PERFORMANT</b>	Gain d'un niveau d'état.
<b>TRÈS PERFORMANT</b>	Gain de deux niveaux d'état.

En complément, dans une logique de choix raisonné des matériaux, la MEL et ses communes membres chercheront à mettre le niveau de qualité de matériaux en cohérence avec l'enjeu du site, en se référant à la grille reprise ci-après, tout particulièrement pour les projets de plus de 300m<sup>2</sup> dont le niveau de performance est au moins avancé (qui attribuent aux piétons et au végétal une part d'espace public d'au moins 35 %). Il s'agit de favoriser l'utilisation de matériaux nobles sur les espaces susceptibles d'accueillir une forte fréquentation piétonne.

## NIVEAU DE QUALITÉ DES MATÉRIAUX

SECTEUR À ENJEU COURANT	<p><b>Où ?</b> Si l'enjeu n'est ni fort, ni très fort.</p> <p><b>Quels matériaux ?</b> Matériaux courants (enrobé et borduration béton).</p>
SECTEUR À ENJEU FORT	<p><b>Où ?</b> Dans les secteurs de centre-ville et secteurs de centralité à l'échelle du quartier (présence de commerces, d'équipements publics ou de services).</p> <p><b>OU</b> Dans les zones de rencontre dont les usages sont réellement pacifiés et multifonctionnels, sans besoin d'équipement de sécurité routière.</p> <p><b>Quels matériaux ?</b> Borduration qualitative (pierre naturelle ou modules béton spécifiques). Revêtement de sol en enrobé à l'exception des espaces dévolus aux piétons et lorsque la part d'espace public non dédiée à la circulation et au stationnement est supérieure ou égale à 35 %.</p>
SECTEUR À ENJEU TRÈS FORT	<p><b>Où ?</b> Aux abords des bâtiments remarquables (inscrits à l'inventaire des monuments historiques et ayant un intérêt touristique, établissement de renommée régionale ou nationale).</p> <p><b>OU</b> Sur les places et aires piétonnes de centre-ville peu occupées par la circulation routière et le stationnement (au moins 50 % de la surface interdite à la circulation et au stationnement).</p> <p><b>Quels matériaux ?</b> Matériaux modulaires, y compris en chaussée (sous réserve de contraintes techniques : bruit lié à la circulation notamment).</p>



# LA PARTICIPATION DES USAGERS



Réunion publique à Hem ▲



Concertation sur la voirie à Marcq-en-Barœul ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

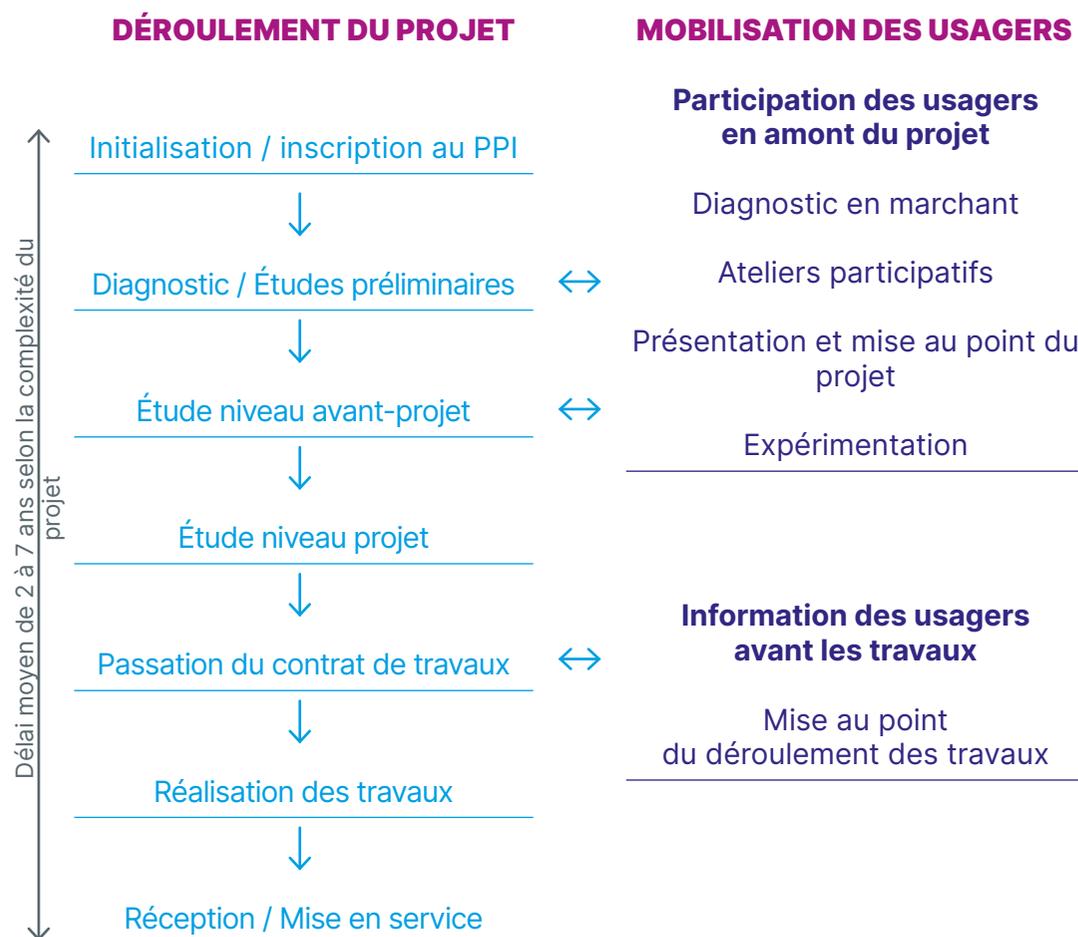
La MEL a adopté dès 2017 une charte de la participation citoyenne, qu'elle a mise à jour en juillet 2021. La pratique de la participation citoyenne est réelle sur le territoire de la MEL, qu'elle soit à l'initiative de la commune ou d'une initiative conjointe MEL/communes.

La programmation et la réalisation d'espaces publics doivent s'appuyer sur de nouvelles expertises, celles du citoyen-citadin-usager et de la maîtrise d'usage (MUE) qui complètent et appuient celles de la maîtrise d'ouvrage (MOA) et de la maîtrise d'œuvre (MOE).

Pour que la mobilisation de cette expertise citoyenne soit utile à la mise au point de projets de qualité et ne remette pas en cause le planning de réalisation des projets, plusieurs conditions semblent indispensables (cf schéma ci-après) :

- définir dès le démarrage du projet des modalités de participation du public qui soient proportionnées avec l'importance du projet et des changements de pratiques qu'il suppose, et les planifier dans le calendrier de réalisation des études ;
- mobiliser cette expertise citoyenne suffisamment tôt dans l'élaboration du projet, pour pouvoir en intégrer les résultats avant la finalisation des études ;
- définir le champ de la participation citoyenne mise en place : éventuels invariants et objectifs minimums de transformation de l'espace public.

## LA PARTICIPATION DES USAGERS ET LES ÉTAPES DE CONCEPTION D'UN PROJET



## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Engagements pour tous projets

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent :

1. À organiser une présentation publique du projet lors de la conception du projet, et au plus tard avant la passation du contrat de travaux (lancement de la procédure d'appel d'offre ou émission du bon de commande à l'entreprise), pour tout projet d'adaptation de l'espace public supérieur à 500 K€ HT.
2. À s'appuyer sur les instances locales de démocratie participative lorsqu'elles existent (conseils de quartiers notamment), pour expliquer et mettre au point le projet.
3. En mobilisant une expertise d'usages citoyenne, en réalisant un diagnostic d'usagers (type diagnostic en marchant) associant représentants de la MEL et des communes, des usagers et, le cas échéant, du milieu associatif, pour tout projet d'adaptation de l'espace public supérieur à 1M€ HT.

### Engagements dans les projets à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de prise en compte des usages et de participation citoyenne pour les projets de requalification de places de centre-ville, et pour les projets dont le montant d'investissement est supérieur à 5 millions d'euros HT ou qui impliquent une transformation forte de l'espace public :

1. En recourant à des équipes formées aux démarches de participation du public, et qui ne portent pas la maîtrise d'œuvre du projet.
2. En appliquant les principes de la charte de la participation citoyenne adoptée par la MEL en juillet 2021.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

**INDICATEUR** : DÉMARCHE DE CONCERTATION CITOYENNE MISE EN PLACE

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort.
FORT	Travaux dont le montant est supérieur à 5 M€ HT en agglomération <b>OU</b> Travaux localisés dans un secteur avec une pratique de la participation forte : conseil de quartier (ou équivalent) très actif.
TRÈS FORT	Travaux localisés dans un secteur de centralité <b>OU</b> Travaux qui transforment le partage de l'espace public (plan de circulation, capacité de stationnement, etc.).

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

INSUFFISANT	Non-respect de l'engagement minimal
PERFORMANT	Présentation au public du projet avant la passation du contrat de travaux et au moins 6 mois avant leur mise en œuvre
TRÈS PERFORMANT	Niveau performant et organisation d'un ou plusieurs ateliers de co-construction en amont de la conception de l'avant-projet, et formalisation d'un bilan de la démarche de participation citoyenne, avec mise à disposition du public de ce bilan <b>OU</b> Organisation d'une phase d'expérimentation, dont le bilan comprend une enquête de satisfaction auprès des usagers.

La MEL encourage le recours à de nouvelles méthodes de recueil des avis des usagers : plutôt qu'une réunion publique au cours de laquelle les plans du projet sont projetés sur écran, une rencontre des usagers sur le site même du projet peut faciliter le dialogue et la bonne compréhension des attentes de chacun et des contraintes de l'aménagement.



AMBITION

CONTRIBUER À LA RÉSILIENCE  
DU TERRITOIRE



# LA PRÉSENCE DU VÉGÉTAL DANS L'ESPACE PUBLIC



Allée des herbes folles à Tourcoing ▲



Carrefour du Fer à Cheval à Croix ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Le paysage de la métropole est marqué par des situations contrastées avec, d'une part, des tissus relativement végétalisés dans les quartiers plus récents de la ville nouvelle et les ensembles pavillonnaires de la périurbanisation et, d'autre part, des tissus urbains denses à dominante minérale, produits du patrimoine flamand et issus de l'urbanisation de l'ère industrielle.

Le tissu urbain à dominante minérale constitué des maisons de ville est contraint pour la présence arborée et est particulièrement exposé aux phénomènes d'îlots de chaleur. Il présente cependant un potentiel en matière de végétalisation, avec 200 km de linéaires capables d'accueillir des plantes le long des habitations.

Les grandes infrastructures viaires permettent le déploiement d'une armature arborée conséquente et utile à la biodiversité. En complément, la présence du végétal dans le domaine privé contribue à la trame arborée : dans la zone urbaine, 30 % de la couverture végétale arborée est dans le domaine public et 70 % dans le domaine privé.

Le piéton bénéficie peu de la présence du végétal dans la trame viaire. L'espace public métropolitain est en effet carencé en arbres : à peine 10 % de l'espace public est occupé par la végétation arborée. Cette présence végétale est complétée par des surfaces de pleine terre, qui occupent un peu moins de 20 % de l'espace public métropolitain.

La couverture végétale arborée de la tache urbaine de la métropole (indice de canopée) est de 13 % alors qu'elle est, par exemple, de 20 % à Montréal et de 27 % pour le Grand Lyon.

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

En cohérence avec l'OAP Climat, Air, Energie, Risques et Santé, et pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à :

1. Saisir toutes les opportunités pour augmenter la présence et la qualité paysagère et environnementale du végétal dans l'espace public, en tenant compte du contexte dans lequel le projet s'inscrit (gabarit de la voie, encombrement du sous-sol, exposition, intensité de la fréquentation), en privilégiant des espèces adaptées au changement climatique (cf. l'outil Arboclimat mis en place par l'ADEME).
2. Réinterroger la pertinence des surfaces artificialisées (i.e. qui ne sont pas des surfaces de pleine terre) : largeur de chaussée trop importante, présence de deux trottoirs dans des rues très apaisées, etc. dans l'optique de limiter l'imperméabilisation des sols, augmenter la présence du végétal et viser la transparence hydraulique.
3. Permettre le bon développement des arbres plantés sur l'espace public, en cherchant à concevoir des fosses de plantation dont la surface est dés-imperméabilisée et végétalisée sur une superficie d'au moins 10 m<sup>2</sup> par fosse.
4. Chercher à préserver les arbres existants sur l'espace public avant travaux (à l'exception des arbres sénescents et des arbres dont l'état phytosanitaire rend l'abattage nécessaire) et à améliorer leurs conditions de développement, notamment en cherchant à diminuer l'imperméabilisation autour des arbres.
5. Ne pas abattre d'arbres sans compensation, et procéder aux abattages d'arbres en dehors des périodes de nidification (sauf en cas d'intervention d'urgence pour des raisons de sécurité).
6. En cas de compensation, prévoir celle-ci de façon à ce qu'elle soit de qualité paysagère et écologique au moins équivalente aux arbres existants, et la localiser dans l'opération concernée ou à proximité, en privilégiant dans ce cas les sites où les enjeux sont plus forts.
7. Maintenir ou augmenter la part d'espace vert (surfaces végétalisées) dans l'espace public, en prenant en compte le facteur majorant des arbres (voir ci-après).
8. Chercher à améliorer la diversité des espèces plantées dans l'espace public, en variant les essences et les strates végétales, et en privilégiant des espèces locales ou qui ont un intérêt pour la biodiversité.
9. Dès lors que le projet comporte une création de places de stationnement (y compris longitudinal), planter 1 arbre pour 4 places de stationnement nouvellement créées ou, en cas d'impossibilité techniques avérée, prévoir des surfaces éco aménageables à hauteur de 20 % de la superficie des surfaces supplémentaires dévolues au stationnement.

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de végétalisation dans les îlots de chaleur et les secteurs en déficit d'espaces verts :

1. En cherchant à porter la présence du végétal à plus de 15 % de la surface d'espace public, en prenant en compte le facteur majorant des arbres (voir ci-après).
2. En cherchant à végétaliser les places de stationnement existantes et à leur faire jouer un rôle en matière de gestion de l'eau.
3. En intensifiant les efforts pour la création de fosses de végétalisation de façades.
4. Dans les îlots de chaleur urbains, en implantant les arbres de façon à ce qu'ils procurent de l'ombre au profit des trottoirs.
5. Dans les secteurs de corridors écologiques, en accentuant les efforts pour la création de milieux diversifiés (haies, mares, etc.), en cherchant à créer des zones d'obscurité (peu ou pas éclairées la nuit) et en veillant à minimiser les incidences de la phase chantier sur la biodiversité.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

**INDICATEUR** : PART D'ESPACE VERT DANS L'ESPACE PUBLIC (VOIES PUBLIQUES)

### COMMENT RÉALISER LE DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT ?

#### Le coefficient majorant pour les arbres

- Un arbre de grand développement (+20m taille adulte) et de taille adulte, est considéré équivalent à 30m<sup>2</sup> d'espaces verts.
- Un arbre de grand développement de plantation récente est considéré équivalent à 15m<sup>2</sup> d'espaces verts.
- Un arbre de petit développement (arbres et arbustes de taille adulte comprise entre 2 et 20m) est considéré équivalent à 6m<sup>2</sup> d'espaces verts.
- Un mètre linéaire de haie est considéré comme équivalent à 3m<sup>2</sup> d'espaces verts.

	<b>OU</b>	
NIVEAU INSUFFISANT	Aire de stationnement avec moins d'1 arbre / 4 places	Surface d'espaces verts < 5 % de la surface d'espace public
NIVEAU ACCEPTABLE	Surface d'espaces verts entre 5 % et 15 % de la surface d'espace public	
NIVEAU AVANCE	Surface d'espaces verts entre 15 % et 40 % de la surface d'espace public	
NIVEAU EXEMPLAIRE	Surface d'espaces verts supérieure à 40 % de la surface d'espace public	

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

NON CONCERNE	Présence de végétal interdite par une prescription énoncée au titre de la préservation d'un patrimoine historique (ABF, règlement ZPPAUP, etc.).
COURANT	Présence de nature (jardins privés ou publics) et hors îlot de chaleur urbain.
FORT	Faible présence d'espaces verts (arbres, arbustes, herbacées) sur les parcelles riveraines du projet et hors îlot de chaleur urbain.
TRÈS FORT	Pas de végétal visible depuis l'espace public et forts enjeux environnementaux (îlot de chaleur urbain, continuité écologique).

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain de niveau d'état <b>ET</b> Projet ni performant, ni très performant.
PERFORMANT	Le projet permet d'augmenter la part d'espaces verts d'au moins 10 % de la superficie de l'espace public et permet d'atteindre au minimum 15 % de l'espace public. <b>OU</b> à défaut Le projet prévoit d'augmenter le linéaire de façades végétalisées de 10 % du linéaire total de façades de la rue et permet d'atteindre au minimum 15 % de façades végétalisables effectivement végétalisées.
TRÈS PERFORMANT	Le projet permet d'augmenter la part d'espaces verts d'au moins 20 % de la superficie de l'espace public.

En cas d'impossibilité de conserver les arbres existants, la compensation minimale pour un abattage d'arbres est la suivante :

- Pour un abattage d'arbre malade ou sénéscent : pour un arbre abattu, un arbre de développement similaire replanté.
- Dans les autres cas : pour un arbre abattu, deux arbres de développement similaire replantés ou un arbre de développement similaire replanté et l'équivalent de 15m<sup>2</sup> supplémentaire d'équivalent espace vert.

# LA GESTION DE L'EAU AU PLUS PROCHE DE SON CYCLE NATUREL

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

En milieu urbain, la gestion des eaux pluviales par le système d'assainissement, majoritaire sur notre territoire, accompagnée d'une forte imperméabilisation a atteint ses limites.

Si ce système a démontré son efficacité sur les enjeux de salubrité publique, il est aujourd'hui la source d'impacts significatifs sur le cycle de l'eau : saturation et débordement des systèmes d'assainissement, augmentation du volume ruisselé et accentuation du risque d'inondations, dégradation des milieux naturels par les rejets de pollution non traitée, diminution de la recharge de la ressource en eau.

La prise en compte de la gestion des eaux pluviales dans l'espace public est un enjeu majeur pour diminuer ces impacts et s'inscrire dans les ambitions d'adaptation au changement climatique, de retour de la nature et de la biodiversité en ville ainsi que celles liées à l'amélioration du cadre de vie.

Pour réussir à atteindre ces objectifs, la gestion des eaux pluviales doit s'inscrire dans une gestion durable et intégrée aussi bien dans l'aménagement que dans le réaménagement de l'espace public. En effet, les interventions sur l'existant, lorsqu'elles sont structurantes (hors entretien), sont de véritables opportunités de déconnecter des eaux pluviales du système d'assainissement.



Espace végétalisé rue Bayart à Lille ▲

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

Le Plan Local d'Urbanisme de la MEL est très prescriptif s'agissant de la création d'espaces publics ; en complément la présente charte porte des engagements sur les projets de requalification d'espace public.

### Actions obligatoires

Pour tous projets de réaménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent à étudier toutes les opportunités de déconnecter les eaux pluviales du réseau d'assainissement :

1. En cherchant à limiter l'imperméabilisation des sols et à augmenter la part d'espace public déconnectée du réseau unitaire d'assainissement par l'emploi de revêtements poreux et/ou l'utilisation des espaces verts pour recueillir, stocker et infiltrer les eaux pluviales « à la source ».
2. En concevant les espaces végétalisés sur l'espace public de façon à les alimenter naturellement par les eaux de ruissellement.
3. Pour tout projet impliquant une reconstruction de la structure de chaussée, à tamponner les eaux pluviales et à privilégier l'infiltration soit dans le corps de chaussée (chaussée réservoir) soit dans des espaces plurifonctionnels (espaces végétalisés, revêtements perméables...) ou dans une combinaison des deux si le projet le permet.
4. Pour tout projet impliquant la reconstruction de la structure sous les zones de stationnement et les aménagements cyclables, à constituer sous ces aménagements une structure réservoir avec recours à un revêtement de sol perméable, avec l'objectif de gestion d'une pluie d'occurrence annuelle ou supérieure
5. Pour tout projet sur un espace public longé de fossés, à chercher à les préserver en réduisant prioritairement les largeurs de chaussée et des aménagements cyclables, à reprofiler ou déplacer les fossés lorsque c'est nécessaire, et en dernier recours, à réduire les longueurs de fossés à buser lorsque le busage ne peut être évité.

### Engagements dans les secteurs à enjeux forts à très forts

La MEL et ses communes membres chercheront à accentuer leur effort en matière de gestion de l'eau sur l'espace public dans les secteurs où des enjeux forts ou très forts sont identifiés. Ainsi, elles s'engagent en complément des engagements écrits ci-dessus :

1. Dans les secteurs de non-conformité : maximiser l'infiltration et le tamponnement, notamment en cherchant à augmenter prioritairement la part de végétal dans l'espace public ; avec l'objectif minimal de gestion d'une pluie d'occurrence mensuelle dans tous les projets de modernisation de l'espace public, lorsque les caractéristiques du sol ne permettent pas de gérer une pluie plus importante.
2. En complément, dans les secteurs soumis au risque inondation et en amont de ceux-ci : étudier l'opportunité d'un surcoût d'investissement pour assurer le tamponnement des eaux de ruissellement pour une pluie d'occurrence trentennale voire centennale en fonction du risque.

## TRADUCTION OPÉRATIONNELLE DE CES ENGAGEMENTS

INDICATEUR : PART D'ESPACE PUBLIC DÉCONNECTÉE DU RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT

### COMMENT RÉALISER LE DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT ?

NIVEAU INSUFFISANT	<5 % de la surface perméable	
NIVEAU ACCEPTABLE	Part d'espace perméable dans l'espace public >5 %	
NIVEAU AVANCÉ	<b>OU</b>	
	Tamponnement ou infiltration de la pluie mensuelle pour 100 % de la surface active de l'espace public	Tamponnement ou infiltration de la pluie trentennale pour 50 % de la surface active de l'espace public
NIVEAU EXEMPLAIRE	Tamponnement ou infiltration de la pluie trentennale pour 100 % de la surface active de l'espace public	

Nota : étude obligatoire au-delà de 500 K€ HT, sinon l'état des lieux n'est pas évalué et l'existant est considéré comme passable si déconnexion partielle.

### COMMENT QUALIFIER L'ENJEU ?

COURANT	Si l'enjeu n'est ni fort ni très fort
FORT	En secteur de non-conformité du système d'assainissement
TRÈS FORT	En secteur de champs captants <b>OU</b> à l'intérieur des zones soumises au risque inondation ou en amont de celles-ci

### COMMENT ÉVALUER LE PROJET ?

NEUTRE	Pas de gain d'état
PERFORMANT	Gain d'un niveau d'état et espace public de niveau au moins satisfaisant
TRÈS PERFORMANT	Gain de deux niveaux d'état et espace public de niveau au moins très satisfaisant

# ENCOURAGER ET ORGANISER UNE CONSTRUCTION PLUS PERFORMANTE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL



Aménagement du parvis de l'église de Bouvines ▲

## CONSTAT À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Le territoire de la métropole offre peu de ressources en matériaux permettant la construction d'espaces publics : il n'existe pas ou très peu de carrières d'extraction de pierres ou granulats encore en activités sur le territoire de la métropole ou à proximité immédiate.

A l'inverse, dans une métropole avec des ambitions en renouvellement urbain aussi fortes, les ressources en matériaux à recycler sont considérables. Le recyclage des matériaux issus de chantiers de travaux publics et de bâtiments constitue une activité industrielle forte dans la métropole. Et la préservation ou la réutilisation sur le site même du chantier des matériaux existants constitue une réelle opportunité.

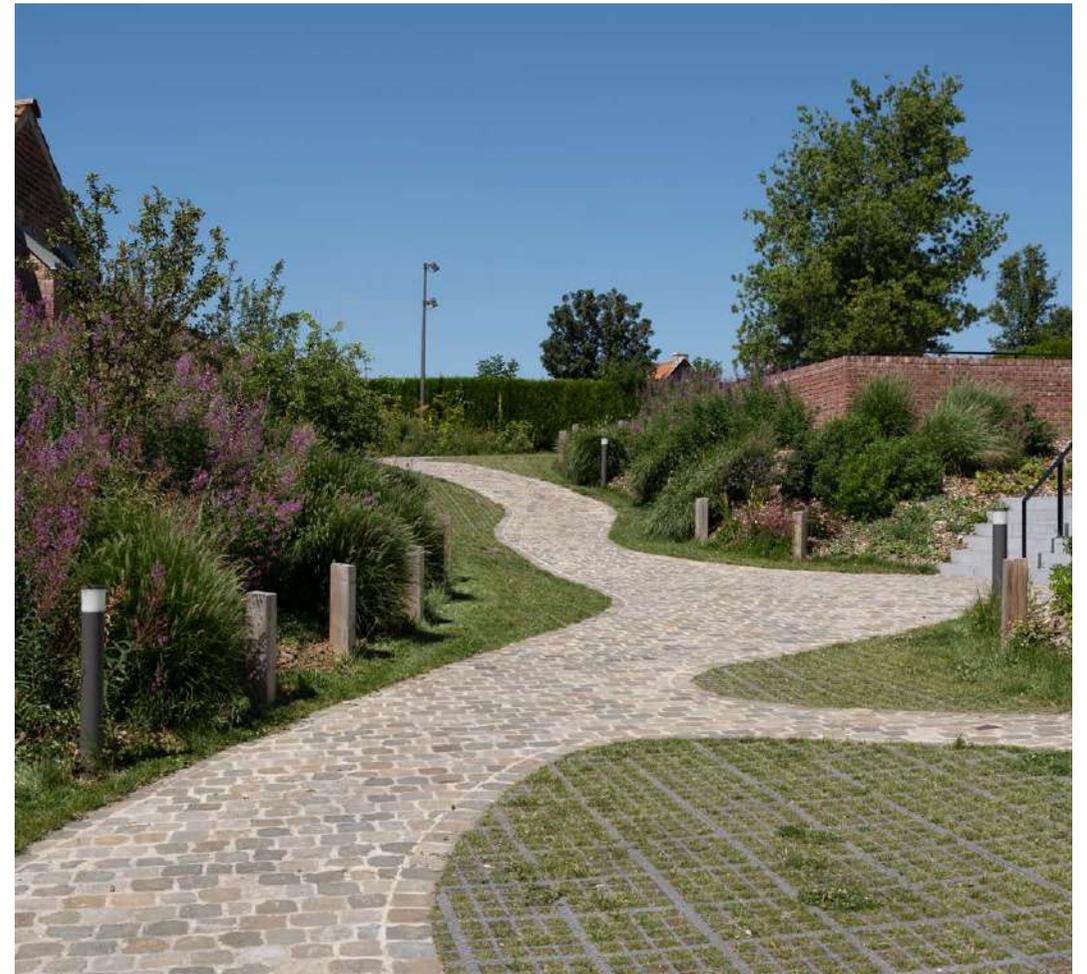
En la matière, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), publiée en août 2015, a fixé des objectifs très ambitieux en matière de recyclage pour les chantiers de travaux publics.

## ENGAGEMENTS DE LA MEL ET DE SES COMMUNES MEMBRES

### Actions obligatoires

Pour tout projet d'aménagement de l'espace public (hors opération d'entretien très localisée), la MEL et ses communes membres s'engagent :

1. À concevoir les projets de façon à minimiser les travaux de terrassement, en évitant les reconstructions de structure de chaussée dès lors que celles-ci sont en bon état structurel.
2. À chercher à préserver ou récupérer les pavés en pierre naturelle existants avant travaux, et les valoriser, que ce soit sur le chantier lui-même ou sur un autre chantier de la MEL ou d'une commune membre.
3. Pour tout projet impliquant une reconstruction de la structure de chaussée, à inciter les entreprises à proposer des solutions techniques favorisant la réutilisation des matériaux existants et/ou le recours à des matériaux issus de filières de recyclage.
4. À être pro-actifs en matière de choix de matériaux respectueux de l'environnement : limitation de l'effet Albedo, matériaux peu énergivores, matériaux issus de filières de recyclage.
5. À chercher à améliorer ses outils de suivi des objectifs d'utilisation de matériaux issus de filières de recyclage, y compris en nouant des partenariats avec des entreprises ou organismes partenaires.
6. À inciter les entreprises adjudicataires des marchés de travaux à recourir à des modes de transport peu énergivores.
7. À construire une méthode de prise en compte de la valeur environnementale des variantes des entreprises de construction (éco-comparateur, valorisation de la tonne de CO<sup>2</sup> économisée, etc.).



Parvis de l'église à Bouvines ▲



LES ÉDITIONS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE  
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex

**Coordination de l'édition:** MEL - Direction de la Communication

**Direction artistique:** MEL - Yann Parigot, Grégory Rolland/Direction de la Communication

**Mise en page et graphisme:** Grégory Rolland/Direction de la Communication

**Photographies:** MEL - Light Motiv

**Photothèque:** MEL - Nicolas Fernandez/Direction de la Communication

**Impression:** MEL - Ressources partagées

Achévé d'imprimer en septembre 2022



**MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE**

2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex  
T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ [lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)

