

MASTER de Sciences et Technologies, mention  
Aménagement, Urbanisme, et Développement des Territoires  
*Spécialité Ville et Projet, Option RESAD*



Vers une approche sensible de l'espace public  
Une méthode d'évaluation sur la promenade urbaine de Lille

Tutrice universitaire : Elodie CASTEX  
Tuteur professionnel : Vincent BASSEZ  
Organisme : CAUE du Nord

CURIE Arnaud  
Année 2014-2015

# Remerciements

---

Je souhaiterais remercier :

Vincent Bassez, pour ses conseils, orientations, et son soutien

Benoît Poncelet, directeur du CAUE, pour m'avoir accueilli au sein de sa structure et de m'avoir fait confiance

Madame Castex, pour ses conseils avertis

Clément Terrier pour son aide dans la production cartographique et les longues discussions qui m'ont éclairé

les personnes qui m'ont reçu :

Mathieu Goetzke, directeur de l'urbanisme et de l'aménagement à la Mairie de Lille

Edouard Cailliau, architecte chez Béal & Blanckaert

Pierre Lebrun, architecte et historien de l'architecture

Merci à Vianney Haeuwe, pour son aide dans la recherche documentaire

Merci à Quentin, Sophie, Delphine, Claire pour leurs remarques avisées

Merci à mes amis

"L'unique moyen de savoir jusqu'où l'on peut aller, c'est de se mettre en route et de marcher".

Henri Bergson, L'énergie spirituelle (1919)

# Sommaire

---

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>1</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ESPACE PUBLIC AU CŒUR DES VILLES CONTEMPORAINES</b>	<b>5</b>
1. L'ESPACE PUBLIC, UNE NOTION LARGE ET RÉCENTE	5
2. UNE VILLE, C'EST D'ABORD LA RUE	9
3. MOBILITÉS DANS L'ESPACE PUBLIC	13
<b>DEUXIÈME PARTIE : UNE APPROCHE SENSIBLE DE L'ESPACE PUBLIC À LILLE</b>	<b>19</b>
1. CRÉER UNE PROMENADE URBAINE AU CŒUR DE LILLE	19
2. BARCELONE ET LA RAMBLA	33
3. RESTITUER L'OBSERVATION SENSIBLE POUR ÉVALUER	37
<b>TROISIÈME PARTIE : VERS UNE REPRÉSENTATION DE L'ESPACE PUBLIC</b>	<b>45</b>
1. ANALYSE DES INTENSITÉS "DÉAMBULATOIRES"	45
2. DEUX REPRÉSENTATIONS SENSIBLES DE L'ESPACE PUBLIC	47
3. CONCEVOIR UNE PROMENADE OU UNE RUE ?	50
<b>CONCLUSION</b>	<b>58</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>59</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>61</b>
<b>TABLE DES FIGURES</b>	<b>64</b>

# Avant-propos

---

*Je suis né et j'ai grandi à Dijon. Ancienne Capitale des Ducs de Bourgogne, la ville est marquée par son passé et la gastronomie, avec un centre historique et de grands boulevards de type haussmannien. Dijon est une ville large et verte, en pierre blanche. J'ai ensuite décidé de m'envoler pour Montréal pendant un an, dans le cadre de mes études. Là-bas, j'ai pu découvrir la ville américaine, où les dimensions ne sont pas les mêmes. J'ai pu remarquer que les usages ainsi que la pratique de l'espace public étaient totalement différents. Par les circonvolutions de la vie, je suis arrivé à Lille, ne sachant pas sur quoi j'allais tomber. J'y ai découvert une ville minérale et dense, où l'espace public prend encore un sens différent de celui de Dijon ou de Montréal.*

*Je me suis toujours demandé pourquoi j'appréciais tel endroit et pas un autre, pourquoi je me sentais bien dans une rue, sur une place et dans les villes que j'ai eu la chance de visiter. J'ai toujours parti d'une intuition et d'un ressenti. Mes études d'urbanisme m'ont permis de mieux comprendre la ville et d'essayer d'analyser mes ressentis. C'est cela que j'essaie de transmettre ici.*

*Tout au long de ce mémoire, le cheminement intellectuel sera détaillé en italique, sous la forme de petits paragraphes ou transitions, sous la forme d'un fil rouge.*

# Introduction

---

L'espace public est au cœur des enjeux de la ville et de l'urbanité. Il est l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement à l'usage de tous, qui n'appartient à personne, ou à tout le monde. Jean-Jacques Terrin en parle selon ces termes : un lieu structuré par les flux et les courants de marchandises, de moyens de déplacements, d'informations, de risques. L'espace public est donc le lieu même des mobilités (TERRIN, 2011)

François Asher ajoute que « C'est la rue qui fait la ville » (ASHER, 2011). La rue est ainsi le reflet de la complexité urbaine, à la fois espace technique, social, culturel; espace vécu et espace rêvé. L'espace public permet aussi de vivre la ville : il l'embellit, assure son confort, la sécurise, accueille des événements permanents ou éphémères. Il est porteur d'enjeux économiques, (participe à l'attractivité des villes), d'enjeux sociaux culturels, les espaces publics sont des lieux de services publics. La rue et l'espace public cristallisent donc tous les conflits, les luttes de pouvoir et les intérêts de la ville et de ses acteurs.

Mais la mobilité dans cet espace public amène aujourd'hui des freins : les enjeux sécuritaires sont souvent contraires aux principes de mobilité, avec des interdictions, des protections, des barrières, des limites qu'il est plus ou moins facile de franchir pour entrer et sortir d'un espace urbain, quartier ou bâtiment. La réglementation est parfois, et de plus en plus, une limite à la réappropriation de l'espace public par les habitants. Nicolas Soulier parle même de « stérilisation qui conduit à l'inaction » (SOULIER, 2012).

L'espace public, largement pensé, conçu pour l'automobile depuis les transformations haussmanniennes, peut être mieux repensé et réparti entre les différents modes de déplacements. Il est possible d'envisager une meilleure interaction, de faciliter l'émergence d'un nouvel équilibre entre automobile, transports en commun et mobilités douces.

Cette nouvelle conception de solutions partagées dans l'espace public, avec l'accessibilité des lieux, des idées, des informations, et de la mobilité émerge peu à peu à travers certains auteurs qui tentent de mettre en avant ce nouveau courant de pensée. Nicolas Soulier parle de « reconquérir les rues » comme si elles avaient été abandonnées et conquises par la voiture.

Comment utilise-t-on l'espace public aujourd'hui ? Comment s'y tient-on ? Comment l'espace public répond-il aux évolutions ?

Comment les gens pratiquent-ils l'espace public aujourd'hui, un instant ou toujours, en passant ou quotidiennement, qu'ils y aient leurs habitudes ou qu'ils le découvrent pour la première fois ? Comment se l'approprient-ils ? Peut-on observer des constantes, des manières particulières d'être dans cet espace, des familles de lieux où les usages sont semblables ? L'aménagement d'un espace a-t-il une incidence sur son usage et lequel ? Comment les gens s'approprient-ils leur environnement, et comment celui-ci contribue-t-il ou influence-t-il leur qualité de vie et leur mode de vie ?

L'objectif de ce travail est de proposer une méthode d'évaluation, une analyse de l'espace public, en partant d'une approche sensible. Une approche qui met en valeur le ressenti des usagers et des habitants, plus apte à montrer les véritables usages de l'espace public et ce que sa conception entraîne réellement comme conséquences.

# Première partie : L'espace public au cœur des villes contemporaines

---

Pour trouver quelques réponses à ces questionnements, nous devons au préalable nous interroger sur certaines notions essentielles que nous développons. L'entrée par le bas et par la rue nous amène à nous interroger sur celle-ci. Le sujet d'étude concerne l'espace public, notion qu'il convient de définir.

## 1. L'espace public, une notion large et récente

### 1.1 Essai de définition

L'espace public se situe au carrefour de nombreuses disciplines, telles que la géographie, l'urbanisme, la sociologie, la politique, ou l'économie. Cette pluralité est la raison de sa richesse mais aussi de sa complexité.

L'espace public est donc un terme ambigu : il est souvent employé au pluriel : on parle des espaces publics. La notion signifie parfois « un espace citadin support de pratiques multiples, le médiateur des différences et des tensions, tantôt l'espace de vitrine de la ville, tantôt un espace de réseau. Pour les aménageurs, les architectes, les urbanistes, le terme désigne "des espaces ouverts, extérieurs au logement mais complémentaires du bâti » (LOUISY, 1988)

Il est ainsi possible de partir du principe que l'espace public est un lieu commun et ouvert à tous. Les citoyens sont invités à l'occuper, à le traverser, à s'y ressourcer, se reposer, y faire des rencontres. L'espace public c'est l'espace extérieur de la ville, de la voie publique, des jardins et des parcs urbains... On retrouve les rues, les avenues, les marchés, les squares, les boulevards, les jardins...(GHORRA GOBIN, 2001)

L'expression date de la fin des années 70 et s'est banalisée au cours des années 1990, selon Thierry Paquot. D'un point de vue très pratique, il rassemble dans nos sociétés l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement à l'usage de tous, ou à l'inverse qui n'appartient à personne (PAQUOT, 2009). La notion est assez récente et reste, en termes juridiques, instable et soumise à de nombreux changements. L'espace public est la rue, le boulevard, le parc, le jardin, la place, l'impasse mais aussi la gare, le parking, le marché. Dans ces lieux, tout se mélange : circulation, transit, commerce, repos ; on retrouve différentes vitesses, différentes échelles. Il est ainsi le lieu des conflits, des luttes d'intérêt dont la ville est le siège (TERRIN, 2011). On retrouve des aménagements représentatifs de ces tensions, tel les

potelets, les glissières de sécurité, la vidéosurveillance, plutôt que « des connecteurs, des traits d'union, ou des facilitateurs» (LAVANDINHO, 2008)

Selon Simon Texier, « la notion d'espace public a, depuis 30 ans, fait l'objet d'analyses pluridisciplinaires qui lui ont conféré une telle diversité de sens qu'il est désormais impossible d'en faire un usage unique <sup>1</sup>»

## 1.2 Le lieu de l'urbanité

L'espace public est le lieu même de l'urbanité, là où se fait la ville. C'est le principal support de l'identité d'une ville. Ignasi de Solà-Morales dit qu'il est interstitiel. Il est le reflet de cette complexité urbaine où tout s'entremêle, c'est un espace vécu et rêvé<sup>2</sup> L'espace public permet de vivre véritablement la ville : on s'y promène, on s'y sent en sécurité, on s'y repose...

Dès 1961, Jane Jacobs, affirme que pour les passants, le bon fonctionnement de la rue était lié à l'existence d'un certain sentiment de solidarité. Alberto Magnaghi propose ainsi le terme de « globalisation par le bas » qui se définit par « un processus de diversification qui, en instaurant des relations non hiérarchiques mais solidaires entre les villes, régions et nations, peut promouvoir un système de relations globales, construites « à partir du bas » et fondées sur des valeurs socialement partagées» (MAGNAGHI, 2003).

« L'espace public interpelle donc la relation entre la matérialité et le caractère symbolique des environnements urbains» (GRENON, 2007).

Cynthia Ghorra Gobin affirme « Il est un espace auquel tout individu a accès et que chacun est en mesure de s'approprier à condition de reconnaître l'autre dans ses différences et ses ressemblances» (GHORRA GOBIN, 2001). L'espace public a donc une forte dimension sociologique voire anthropologique d'interaction entre les hommes. C'est un lieu d'apprentissage, qui se fait par des interactions entre les uns et les autres.

*Le passant considérable d'Isaac Joseph : « L'espace public n'attribue aucune place ; s'il est appropriable ou approprié, ne serait-ce que partiellement, il est déjà dénaturé, il devient site, haut lieu, expression symbolique d'un rapport à l'espace ou territoire privatisé/ La seule qualité que les pratiques de l'espace public considèrent comme pertinente c'est l'accessibilité. Celle-ci qualifie des usages et subit des effets de discrimination mais elle ne peut pas être nommée au point de devenir exclusive et se transformer en appropriation. Un espace public est donc un espace où l'intrus est accepté, bien qu'il n'ait pas encore trouvé sa place et bien qu'il n'ait pas « abandonné sa liberté d'aller et venir<sup>3</sup> » (JOSEPH, 1984). On retrouve ici les valeurs*

---

<sup>1</sup> in " Voies publiques : Histoires et pratiques de l'espace public à Paris " à l'occasion de l'exposition crée au Pavillon de l'Arsenal en mars 2006

<sup>2</sup> in TERRIN, 2011

<sup>3</sup> JOSEPH, 1984

fondamentales de l'espace public : chacun y a sa place, chacun doit s'y sentir bien tout en se gardant bien d'en venir à s'appropriier le lieu.

Olivier Mongin voit dans l'espace public une autre dimension que celle d'un simple espace ouvert à tous, celle d'un espace de rencontre qui participe à la cohésion sociale. Sans y voir une caractéristique incompatible avec son potentiel de mise en relation, on retrouve l'exigence d'anonymat accordée à l'espace public. C'est la mobilité qui permet de vivre la ville dans un certain anonymat. L'analyse de Colette Pétonnet sur les espaces publics de circulation fait varier le degré d'anonymat à la vitesse de circulation : « L'anonymat est fonction de la circulation, c'est-à-dire de la vitesse de rotation des individus. Il est parfait ou absolu dans les lieux de passage, au peuplement constamment renouvelé. Il est imparfait ou relatif dans des lieux à rotation plus lente quand il y a un arrêt momentané » (PETONNET, 1994). L'anonymat des villes permettrait aux citoyens de jouir du confort de l'incognito.

### 1.3 Evolution et juridiction

Thierry Paquot, dans son livre "L'espace Public", nous parle de la relation de celui-ci avec l'urbanisme et de son évolution. L'expression se popularise donc à la fin des années 80, où de plus en plus de professionnels emploient le terme "comme synonyme de réseau viaire ou de voirie"(PAQUOT, 2011). A l'époque, Michel Saillard, ingénieur des ponts et chaussées, en parle selon ces termes: "Nous appellerons "espaces libres" tout ce qui n'est pas construit ou clôturé à des fins purement privées, c'est à dire, en fait, tout ce qui n'est pas bâtiments et jardins ou cours clôturées des habitations individuelles. Ils comprennent donc essentiellement : les voiries : voies, parking, places, etc. les espaces verts et les autres espaces libres, cours et jardins d'écoles et de lycées, stades terrains de sport etc...<sup>4</sup>" (SAILLARD, 1962)

Michel de Sablet, affirme que les aménageurs ont eu différentes priorités d'aménagement selon les époques. Dans l'après-guerre, l'objectif est de réaménager les villes dans un temps très court, la mise en place d'un zonage pour isoler les usages fonctionnels de l'époque, c'est à dire emploi, logement, et espaces commerciaux. Le système de circulation va donc mettre la ville au service de la voiture. L'espace public est totalement dédié à la voiture et ses infrastructures nécessaires. De Sablet affirme que les aménageurs ont peu à peu adoptés une entrée plus humaine et une recherche de mixité. Mais derrière cette prise de conscience, "l'espace public n'a toujours pas de personnalité propre, il se contente des miettes d'un espace figé par la voirie et les volumes bâtis et des restes de budgets"(DE SABLET, 1991). Il prône ensuite pour la génération de la "métamorphose urbaine", ou l'espace public deviendrait l'objectif n°1 des responsables politiques et des aménageurs. Le but est de faire de l'espace public un vecteur de socialisation et de réappropriation par les habitants.

---

<sup>4</sup> In PAQUOT, 2011

Le volet juridique de l'espace public est souvent mis de côté, mais la rue impose des droits et des devoirs aux utilisateurs et propriétaires. Si la rue est du domaine public, la ville doit la nettoyer et veiller à ce que chaque propriétaire balaye devant chez lui. S'exprimer et manifester son mécontentement dans l'espace public est autorisé mais encadré, afin d'éviter des débordements violents. Toutefois, les autorités disposent d'outils pour restreindre les libertés dans l'espace public : couvre-feu, interdiction de mendicité, limitation du stationnement automobile...

La rue est soumise à divers règlements et nul n'est censé les ignorer. La Belgique par exemple, a complété son code de la route, en 2004, par un code de la rue, "qui vise à faciliter la cohabitation pacifique des usagers, en particulier des plus vulnérables (enfants et personnes âgées à mobilité réduite ou ralentie)"(PAQUOT, 2011).

De nombreuses villes européennes mettent en place la notion d'"espace partagé". Le but est de responsabiliser les citadins, en supprimant les marquages de voirie traditionnels. Les résultats sont probants dans la plupart des cas, et on assiste à des baisses de vitesse, à une meilleure fluidité et surtout à moins d'accidents.

A l'échelle européenne, une législation spéciale est appliquée depuis 2010, et prévoit une mise aux normes "handicapé" des bâtiments publics, la construction de rampes et d'ascenseurs, ainsi que de la signalétique pour les malvoyants.

Pierre Merlin et Françoise Choay, dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* concluent leur article par : "Quels que soient les solutions adoptées et les efforts tentés pour rétablir une polyfonctionnalité des espaces publics, il n'en demeure pas moins que la notion même d'espace public - en admettant qu'elle ait encore un sens - demande, avec la notion corrélative de pratique sociale collective, à être repensée dans le contexte historique actuel des sociétés occidentales et appelle, de la part des urbanistes, une grande circonspection" (MERLIN & CHOAY, 1988)

## 2. Une ville, c'est d'abord la rue

Selon François Asher, une rue est « une voie à l'intérieur d'une agglomération qui sert, spécifiquement ou simultanément, à traverser une zone de cette agglomération, à accéder à des lieux situés le long ou à immédiate proximité de cette voie, et à produire un espace collectif utilisable pour divers types d'activités » (ASHER, 2011). La rue peut être monofonctionnelle, comme une voie rapide, ou une impasse, mais elle peut être aussi multifonctionnelle, avec des commerces et marchands, des terrasses, des larges trottoirs et lieux de loisirs. En introduction de *La ville à vue d'œil*, l'auteur Richard Sennett précise que « la rue n'est pas à prendre comme un élément passif du décor construit, mais le révélateur des rencontres, des échanges et des circulations. Il est convaincu que c'est parce qu'elle n'est pas neutre que certains s'évertuent à la neutraliser justement, en la géométrisant ou en lui attribuant une seule fonction, au détriment des autres » (SENETT, 1992).

### 2.1 Histoire de la rue

La coexistence des fonctions entraîne la mise en place, au long de l'histoire, de nombreuses solutions techniques, organisationnelles et sociales. Les Romains inventèrent les trottoirs, pour séparer les charrettes des piétons et des commerces situés dans la rue. Au Moyen Âge, selon le statut social, « on tient le haut du pavé » pour ne pas se salir lorsqu'on croise quelqu'un. La coexistence des fonctions et des acteurs dans la rue est un problème depuis toujours, et encore aujourd'hui. À partir du XVIII<sup>ème</sup> siècle, les rues s'élargissent de plus en plus, ainsi que les trottoirs, pour permettre aux piétons de s'arrêter devant les vitrines des commerçants. Les premiers transports collectifs apparaissent à la même époque avec des rails et des moteurs électriques au XIX<sup>ème</sup>. Les voitures arrivent ensuite, ce qui modifie en profondeur l'espace public.

La fonction de circulation va de plus en plus primer sur les autres. (ASHER, 2011) La largeur des trottoirs diminue, les voies deviennent difficiles à traverser. La cohabitation entre les différents modes de transport devient de plus en plus tendue, car ils se diversifient, et leur vitesse augmente de plus en plus, les accidents aussi. Les grandes percées haussmanniennes ou le plan Cerdà à Barcelone au XIX<sup>ème</sup> siècle témoignent d'un besoin de réguler et d'aménager cette coexistence des fonctions. De nouveaux espaces de mobilité apparaissent : au-dessus ou au-dessous, métro enterrés et aériens. À cette époque et même après, les urbanistes tentent d'imaginer la ville de demain dans un contexte de changement d'échelle des agglomérations et de croissance des mobilités. L'esprit du temps, conforme au taylorisme et au principe de la division du travail, pour accroître les performances, conduit au zonage. Chaque secteur de la ville possède un usage particulier. Le Corbusier et la charte d'Athènes considèrent que les rues sont dédiées à la circulation et que les voies seront hiérarchisées en fonction des vitesses. La ville a donc été marquée par « des logiques d'organisation des transports et plus particulièrement par l'organisation des trafics » (ASHER,

2011). Les villes se sont donc construites selon des grands axes, assurant des hauts débits, puis sur des axes secondaires permettant une répartition des personnes jusqu'à leur destination.

Le commerce a fait de même : il s'est installé dans des lieux de plus en plus monofonctionnels. Dans un premier temps, des grands magasins, puis dans des galeries et des centres commerciaux, puis dans les rues piétonnes des grandes villes. Les lieux d'habitation sont devenus aussi de plus en plus monofonctionnels.

Cette dynamique a très vite opéré sur les villes existantes : Notre-Dame de la Treille a failli accueillir une autoroute qui aurait percé le Vieux-Lille, mais les contestations locales ont fini par avoir raison du projet. Selon ASHER, « l'automobile a, en effet, apporté un tel gain de performance pour la vitesse, la flexibilité et l'autonomie des transports, qu'elle s'est imposée très vite et qu'il est apparu normal d'organiser très largement la ville autour d'elle » (ASHER, 2007).

## 2.2 Un constat édifiant

Dans son livre "Reconquérir les rues", procède à un constat frappant des conséquences du règlement sur nos villes. Les règlements de copropriétés et lotissements interdisent tout : de poser sur les murs des pots de fleurs car ils pourraient tomber, et blesser quelqu'un, ou encore de changer les boîtes aux lettres, de faire des barbecues dans le jardin commun, d'éclairer son balcon, et d'étendre son linge par la fenêtre... La liste est longue.

Aujourd'hui, une rue est obligée d'avoir des commerces et des cafés pour être animée. Selon Nicolas Soulier, ce sont une multitude de petites actions, telles qu'un bac de fleur sur le trottoir, des fleurs au balcon, un vélo devant chez soi, un objet posé sur le rebord de la fenêtre... "Tout un petit barda que les gens mettent dehors".

Soulier déplore des rues aseptisées, sans vie, qui se ressemblent toutes. "Cette vie sociale informelle" a été bridée et interdite, à coup de règlements. L'auteur déplore des rues "stérilisées".

L'expérience relatée par Soulier sur le réaménagement d'un boulevard urbain à Nîmes est édifiante : la confrontation entre l'idée dominante de l'époque (nous sommes dans les années 1990), c'est à dire les urbanistes et « routiers » (adeptes du tout voiture selon Soulier) de la DDE, partisans de transformer le boulevard en sécurisant au maximum les abords de la route, avec des ronds-points, des parkings, une desserte des commerces routière, avec un zoning fonctionnel. A l'époque dans l'agence d'urbanisme Nîmes, il propose a contrario de supprimer les parking et de mettre du stationnement de bord de voie, des contre-allées, de supprimer les giratoires et mettre des carrefours à feux.

Les propositions de Soulier se retrouvent mises de coté dès le départ par la DDE, qui le considère comme « un abruti », qui selon eux va mettre en danger de mort les piétons et les voitures. Il fini par persuader le maire de mener des consultations sur le sujet et prouve par

A+B, à l'aide d'exemples, d'évaluations et de tableau participatifs, que ses propositions n'augmentent pas le danger du à la route.

Mais rien n'y fait. Petit à petit, la DDE modifie les détails, et le projet initial réapparaît, au nom de la sécurité. Le résultat est édifiant, en comparant les deux photos du boulevard à vingt ans d'intervalle, rien n'a changé, à part de l'argent public gaspillé.

L'auteur utilise un nouvel exemple d'échec, tout aussi révélateur. A Aulnay-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis, Dans des grands ensembles séparés par des parkings et espaces verts, la rue n'existe pas. Soulier imagine des "frontages" devant chaque immeuble, avec quelques places de stationnement, des plates-bandes, un garage à vélo... L'objectif est de prolonger la rue, d'apaiser la rupture entre espace public et espace privé. Divers retouches conduisent à la mise en place par le bailleur, quatre ans plus tard, de simples barrières derrière lesquelles on range les poubelles avec un peu de végétation. Les pouvoirs publics suspectent la population de dégrader la rue en interdisant toute action possible.

Selon Soulier, la somme des bonnes volontés donne un résultat qui est très insatisfaisant. Les rues sont donc stériles, vides, sans vie.

« Est-ce la faute des voitures ? Non, c'est dû à l'usage que l'on nous en fait faire, et à l'espace qu'on construit méthodiquement pour cela » (SOULIER, 2008).

## 2.3 Vers un nouvel urbanisme ?

François Asher avance trois principales raisons qui, selon lui, ont conduit à un progressif changement de vision sur la rue et l'urbanisme en général.

Tout d'abord, à force de vouloir bâtir des rues dédiées à la voiture dans les centres urbains, les urbanistes et ingénieurs des transports se sont heurtés de plus en plus à des contraintes économiques mais surtout sociales. Les citoyens se sont élevés contre les nuisances qu'entraîne la voiture, et contre les destructions du patrimoine urbain. L'augmentation des différents types de transport, entre le vélo, le roller, le piéton, le scooter, la moto, le bus le tramway, ne permet plus de différencier les voies pour chaque moyen de transport dans la ville dense.

La deuxième raison tient beaucoup à des raisons économiques et aux commerçants. Pour amener les gens à consommer sans intention préalable, des rues hiérarchisées, à trop grandes vitesses, ne sont pas adaptées. Les commerces les plus rentables sont souvent situés dans des zones piétonnes. Les associations de commerçants exercent souvent des pressions fortes sur les villes pour arriver à leurs fins.

La troisième raison est « le retour d'un imaginaire urbain dans lequel l'urbanité, c'est à dire l'adéquation d'un lieu et de ses usages, tient précisément au mélange, à la variété, à

l'inattendu, au spectacle d'un espace composite » (ASHER, 2011). Les gens ne veulent plus avoir le sentiment d'être dans la rue mais « d'être » la rue. La ville offre cette opportunité de découvrir ce qu'on ne cherche pas à travers le mélange et la mixité, ce que l'urbanisme fonctionnaliste n'offre pas. C'est ce potentiel d'échanges non programmés, de transferts non programmés qui peut avoir lieu dans des rues multifonctionnelles, car elles sont lieu de frottements et de confrontations avec l'autre.

Cela ne veut pas dire que la solution fonctionnelle est à totalement abandonner. Elle semble nécessaire et inévitable dans certains cas. Elle apporte des solutions dans d'autres. « Ni la voie exclusivement piétonne ni l'autoroute ne sont appelées à disparaître. Mais elles sont réservées à des situations précises et tendent à se combiner aujourd'hui avec d'autres formes de rues, voire rendent possibles l'existence parallèle de voies multifonctionnelles et multimodales » (ASHER, 2011).

Jan Gehl affirme que la planification urbaine a fait des progrès appréciables, tant en ce qui a trait à ses principes qu'à ce qui touche la circulation. Selon lui, beaucoup de villes ont fait d'importants efforts ces dernières décennies pour améliorer le déplacement des piétons dans la ville. La planification de la circulation n'est plus tant hiérarchisée et cloisonnée qu'avant, et s'est apaisée par endroits (GEHL, 2012).

### 3. Mobilités dans l'espace public

Selon Michel Lussault, « la première caractéristique de l'espace public est l'accessibilité ». On peut ainsi définir, en partant de ce postulat, l'espace public comme un lieu de passage, de mouvements, « structuré par les flux et les courants qui le parcourent, qu'il s'agisse de gens, de marchandises, de moyens de déplacement, d'informations, de risques » (TERRIN, 2011). Espace public et mobilités sont donc intimement liés.

#### 3.1 Vitesse versus lenteur

Jean-Jacques Terrin, dans son livre « Le piéton dans la ville », affirme que la relation entre vitesse et lenteur est essentielle pour aborder aujourd'hui la mobilité dans l'espace public. Dans nos sociétés actuelles, la vitesse est le but de toute innovation, il faut toujours aller plus vite, dans chaque déplacement, dans chaque geste du quotidien, et cela se ressent fortement dans l'espace public. Bruno Marzloff affirme qu'il est toujours difficile « de faire prévaloir la priorité du lent sur le rapide, du faible sur le fort, de l'humain sur le mécanique ». C'est dans cette relation entre vitesse et lenteur, qu'il faut tenter de comprendre la mobilité dans l'espace public aujourd'hui. Jean-Jacques Terrin explique que « la circulation dans l'espace public a fait l'objet d'un glissement sémantique : on a d'abord parlé de déplacement, puis de mobilité et enfin d'accessibilité (TERRIN, 2011) » Cette phrase reflète bien la vision et la conception de cette notion à travers les époques.

La déclaration universelle des droits de l'homme affirme que la mobilité est un droit, et des économistes comme Eric Le Breton affirment que « la capacité de déplacement des individus restreint ou élargit l'horizon des possibles<sup>5</sup> » (LE BRETON, 2005).

Le terme d'accessibilité montre bien la notion à la fois d'espace et en même temps de temporalité, « d'espaces qui se développent entre une logique de flux techniques et une d'appropriation sociale » (GODART, 2007).

La mobilité est considérée comme une source de profit, de progrès de la société. Les grandes étapes d'évolution des systèmes de déplacement, voiture, train ou avion sont des événements qui ont marqué l'histoire et sur lesquels se basent les sociétés d'aujourd'hui. La lenteur et l'immobilisme sont eux plutôt considérés comme un recul et une régression. Dans notre société, c'est la mobilité qui permet un accès au travail, au logement, à l'éducation, à la culture, aux loisirs et à la santé (TERRIN, 2011). L'immobilité est plus plutôt signe d'exclusion. Asher affirme même que « pouvoir bouger est plus que jamais une liberté profondément associée au développement du monde moderne » (ASHER, 2007). Dans nos sociétés, le mouvement, est un progrès, un moyen d'avancer car les échanges, sociaux, culturels,

---

<sup>5</sup> In TERRIN, 2011

économiques, sont la base des valeurs contemporaines que sont la globalisation, de la vie urbaine, de l'individualité et du partage (TERRIN, 2011).

## 3.2 La mobilité, une source de contradictions

Les modes motorisés consomment énormément d'espace public. Cette espace n'est ainsi pas réparti équitablement entre les différents modes de déplacement, qui sont trop souvent mis en opposition.

Jean-Jacques Terrin met en avant la difficulté de concilier les différentes échelles, celle du quartier, de l'agglomération ou du territoire plus large. La croissance des villes dans un contexte de métropolisation et de mondialisation doit entraîner des adaptations à des phénomènes qui modifient les mobilités. Il prend un exemple simple et récent qui a changé les systèmes de circulation dans les grandes villes européennes. Avec le développement d'internet et des sites d'achat en ligne, les livraisons se sont massivement développées dans les centres-villes, et la part des véhicules utilitaires a augmenté. Ces véhicules ont besoin d'espaces particuliers pour s'arrêter, et la plupart des villes étaient insuffisamment équipées. La part de ces véhicules aurait augmenté de 20 à 25% dans Paris (TERRIN, 2011). Ces nouvelles technologies ont donc eu un impact que personne n'avait prévu, celui d'augmenter les circulations de ce type de véhicules polluants et de réduire les déplacements vers les commerces dans la ville, bien qu'il soit difficile de l'évaluer.

La mobilité engendre ainsi des contradictions : Les sociétés urbaines doivent garantir un droit à la mobilité et développer les réseaux. C'est une obligation pour l'économie et pour le fonctionnement d'une ville. D'un autre côté, la lutte contre l'étalement urbain passe par une « limitation » des mobilités urbaines. De plus, les villes doivent lutter contre la pollution causée par les transports motorisés, les consommations d'énergie fortes que requièrent ceux-ci et la réduction du bruit. Toutes ces considérations contradictoires imposent donc la conception de nouvelles solutions partagées de l'espace public, « mettant en valeur la notion d'accessibilité (des lieux, des idées et des informations), autant que la mobilité" (TERRIN, 2011).

## 3.3 Le piéton, créateur de la ville

« Acteur par essence universel de l'espace public, polymorphe par définition, tour à tour multimodal, multiethnique, multiculturel, le piéton est aussi multiculturel » (TERRIN, 2011).

Certains auteurs, comme Sonia Lavadinho, s'intéressent particulièrement aux sensations du piéton et à la rhétorique du corps. Selon elle « marcher est le moyen de faire un geste, un

signe qu'on assimile à des formes symboliques». Davila parle lui de l'importance de se « mouvoir ensemble » ainsi que de corporalité urbaine.

Pour Jan Gehl, la marche est au cœur des enjeux des villes à échelle humaine. « La « vie entre les immeubles » comprend l'ensemble des activités exercées dans l'espace urbain commun : déplacements à pied d'un endroit à l'autre, lèche-vitrine, conversations, rassemblements, séances d'exercice, danse, activités récréatives, magasinage, jeux d'enfants, mendicités, animation de rue » (GEHL, 2012). La marche serait le point de départ de tout, Gehl rappelle que l'humain est fait pour marcher, et que la plupart des événements de sa vie ont lieu lorsqu'il est debout parmi les siens. Une vie urbaine digne de ce nom est basée sur un cadre propice à la marche.

« A l'époque où l'urbanisme considérait la marche comme un simple moyen de transport, la riche palette de nuances et de possibilités propres à la vie urbaine était négligée, voire ignorée. On parlait alors de circulation piétonnière, de flux de piétons et d'intersections qu'il fallait pouvoir traverser en toute sécurité » (DAVILA, 2002).

La marche est beaucoup plus qu'un simple mode de déplacement. « La marche est une forme particulière de communion entre les personnes qui partagent l'espace public comme tribune et comme milieu de vie » (GEHL, 2012). Dans son livre *Cities for people*, Gehl tente de décrire et comprendre le comportement des piétons. Quatre grands critères ressortent de son analyse : une ville doit être : "Lively, safe, sustainable and healthy" (Agréable à vivre, sécurisante, durable et propice à une vie saine).

Pour le rythme de marche et la vitesse de déplacement, les facteurs ayant une influence sur celui-ci sont nombreux : la qualité du trottoir (racines, état du sol), l'âge et la facilité du piéton, ainsi que le sentiment de sécurité. Plus étonnant, selon Jan Gehl, le facteur le plus important est celui de « l'identité » de l'espace. Par exemple, de « grandes lignes ouvertes » qui projettent le regard à l'horizon faciliteraient une pratique de marche urbaine.

D'après R. Thomas, la marche s'adapterait et évoluerait avec la perception du lieu. « Il en va ici de notre capacité à décrire dans un même mouvement l'imbrication étroite entre les pratiques de la marche de la ville et l'expérience des ambiances urbaines » (THOMAS, 2010).

Jean-Luc Lannoy : « Marcher n'est pas anodin ». Le piéton ne se contente pas de parcourir une trajectoire mais est influencé par une ambiance qu'il perçoit et sa marche s'adapte à ce qu'il perçoit. Selon sa découverte, un lieu – les commerces de la rue Faidherbe par exemple - peut entrainer un pas plus leste car l'œil est attiré par ceux-ci. Le pas sera plus rapide rue Nationale. Chaque piéton à sa propre perception et ressent les choses différemment. « La marche est une mise en jeu constante de l'expérience individuelle<sup>6</sup> » (LE BRETON, 2000)

---

<sup>6</sup> In GRENON, 2007

« Les jeux de pas sont façonnages d'espaces. Ils trament les lieux <sup>7</sup>» (DE CERTEAU, 1980)

La place du piéton dans la construction et le façonnage de la ville est important : De Certeau et Terrin rappellent l'importance du piéton : « La marche urbaine comme un ensemble de pratiques qui transforment la ville, qui l'évanouissent en certaines de ses régions, l'exagèrent en d'autres, la distordent, fragmentent et détournent de son ordre. (DE CERTEAU, 1980). Chaque jour, en faisant l'acte de marcher, les milliers de citoyens que nous sommes, subvertit « la ville instaurée par le discours utopiste et urbanistique » (TERRIN, 2011).

« La puissance des usages, les capacités de résistance et d'inventivité des usagers, et en particulier des marcheurs, qui par leur mouvement, leur présence corporelle et leur liberté d'action, réalisent les lieux » (TERRIN, 2011). On a donc bien ici le piéton comme créateur de la ville, qui par l'acte de marcher, fait la ville, et réalise les lieux.

Selon De Certeau, le marcheur actualise les possibilités et les interactions organisées par l'ordre spatial. « Par là, il les fait être autant que paraître. Mais aussi il les déplace et il en invente d'autres, puisque les traverses, dérives ou improvisations de la marche privilégient, muent ou délaissent certains éléments spatiaux. [...] Et si, d'un côté, il ne rend effectives que quelques-unes des possibilités fixées par l'ordre bâti, (il va seulement ici, mais pas là), de l'autre il accroît le nombre des possibles (par exemple en créant des raccourcis ou des détours) et celui des interdits (par exemple il s'interdit des chemins tenus pour licites ou obligatoires) » (DE CERTEAU, 1980). Le piéton « compose des tournures spatiales rares, accidentelles ou illégitimes ». Ainsi, il « parle la ville », crée des parcours « comme on tourne des phrases » et élabore des « récits bricolés » qui rendent la ville « habitable ».

Bien des auteurs ont cherchés à montrer que le piéton est l'acteur central de la vie urbaine. Walter Benjamin le définit comme « le prêtre du *genius loci*, qui vit, éprouve, découvre, et invente autant entre les murs et les maisons que l'individu à l'abri de quatre murs<sup>8</sup> ». Richard Sennett décrit, lui, la 14<sup>ème</sup> rue de New-York comme le lieu d'une « foule interactive » où la vie sociale ne peut pas être planifiée car les passants sont eux mêmes les architectes de cet espace.

Ulf Hannerz, en 1980, estime que le développement des moyens de communication pourrait entraîner « la mort de la ville » en diminuant les occasions de rencontres imprévues que favorisent les déplacements à pied. Isaac Joseph décrit, lui, la marche en milieu urbain comme une « activité concertée, pétrie d'interactions, aussi bien avec d'autres piétons qu'avec le paysage (JOSEPH, 1998) ». On voit donc bien, et déjà depuis longtemps, l'importance de la marche dans les occasions de rencontres inopinées et imprévues qu'elle peut offrir.

En tramant l'espace urbain de leurs pratiques, les hommes donnent du sens aux lieux, mais « leurs présences conditionnent le développement de la vie publique, ce type de sociabilité propre à la grande ville, fondé sur le savoir-vivre ensemble entre inconnus, dans laquelle la liberté, l'anonymat et la mobilité sont des valeurs centrales" (FORET, 2011).

<sup>7</sup> Michel de Certeau, *L'invention du quotidien, 1 arts de faire*, Paris, Editions 10/18, 1980.

<sup>8</sup> In « le retour du flâneur », revue *Urbi*, mars 1980

Jan Gehl s'est intéressé de près à la dimension sociale de l'espace public dans l'aménagement des lieux. Dans son livre "Pour des villes à l'échelle Humaine", Il détaille 12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons. Ce tableau est particulièrement riche et intéressant. Jan Gehl a passé une grande partie de sa vie à étudier la vie urbaine et l'espace public. Toutes ses recherches sont récapitulées dans ce tableau.

Jan Gehl affirme que " Les espaces urbains les mieux réussis au monde répondent à tous ces critères de qualité. Rien n'y a été laissé au hasard". Attrait, confort et protection sont les trois grands axes majeurs pour qu'un espace soit de qualité.

12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons

Protection	<p><b>PROTECTION CONTRE LA CIRCULATION ET LES ACCIDENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Protection des piétons</li> <li>Élimination de la crainte de la circulation automobile</li> </ul> 	<p><b>PROTECTION CONTRE LA VIOLENCE ET LA CRIMINALITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espace public animé</li> <li>« Yeux en action »</li> <li>Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes</li> <li>Éclairage adéquat</li> </ul> 	<p><b>PROTECTION CONTRE LES PERCEPTIONS SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vent</li> <li>Pluie et neige</li> <li>Froid et chaleur intenses</li> <li>Pollution</li> <li>Poussière, bruit et lumière éblouissante</li> </ul> 
	<p><b>POSSIBILITÉ DE MARCHER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Espace suffisant</li> <li>Absence d'obstacles</li> <li>Surfaces adéquates</li> <li>Accessibilité pour tous</li> <li>Façades intéressantes</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITÉ DE SE TENIR DEBOUT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Effet de bordure et zones où se tenir debout</li> <li>Présence d'appuis</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITÉ DE S'ASSEOIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zones où s'asseoir</li> <li>Mettre à profit les avantages des lieux : vues, soleil, gens</li> <li>Endroits agréables où s'asseoir</li> <li>Bancs publics où se reposer</li> </ul> 
	<p><b>POSSIBILITÉ D'OBSERVER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Distances d'observation raisonnables</li> <li>Champs de vision dégagés</li> <li>Vues intéressantes</li> <li>Éclairage nocturne</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITÉ DE PARLER ET D'ÉCOUTER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Faibles niveaux de bruit</li> <li>Mobilier urbain offrant des espaces de conversation</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITÉ DE JOUER ET DE FAIRE DE L'EXERCICE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cadre propice à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et aux jeux</li> <li>Conditions réunies à toute heure du jour et de la nuit</li> <li>Conditions réunies en toutes saisons</li> </ul> 
Attrait	<p><b>ÉCHELLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Immeubles et espaces urbains à échelle humaine</li> </ul> 	<p><b>POSSIBILITÉ DE PROFITER DES BONS CÔTÉS DU CLIMAT RÉGIONAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soleil et ombre</li> <li>Chaleur et fraîcheur</li> <li>Brise</li> </ul> 	<p><b>EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Qualité du design et des détails</li> <li>Qualité des matériaux</li> <li>Vues agréables</li> <li>Arbres, plantes, eau</li> </ul> 

Source : Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs et Britt Sternhagen, *New City Life*, Copenhague, Arkitektens Forlag, 2006. Approfondi par Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

\_Fig 02 : 12 critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons

## Deuxième partie : Une approche sensible de l'espace public à Lille

---

*Arrivant avec une volonté de découvrir la ville, de la comprendre et de l'appréhender, j'ai pu profiter de l'expérience du CAUE dans la lecture du territoire de la ville de Lille avec l'outil de "marqueur". Ce sont des éléments architecturaux, urbains, paysagers, environnementaux, indicateurs d'une logique d'installation de l'homme dans un territoire et qui dégagent un potentiel de valorisation. J'ai ainsi commencé à arpenter la ville, à vélo ou à pied, en essayant de l'appréhender avec un regard différent, en me souvenant des différentes lectures que j'avais pu faire. J'avais déjà en tête quelques endroits particuliers qui me marquaient, et je me rendais compte que ceux-ci présentaient un aspect singulier. J'ai essayé le plus possible d'avoir ce regard d'usager, d'habitant adoptant des mobilités douces, à vélo ou à pied, se déplaçant dans la rue et l'espace public.*

*J'ai ainsi collecté des photos et les ai rassemblées sur une carte. J'ai complété mes intuitions et observations par les recommandations de mes tuteurs universitaires et professionnels. Ces nouveaux lieux et observations m'ont permis d'affiner et de compléter mon travail de terrain pour le rendre plus cohérent. J'ai ensuite essayé d'obtenir des informations sur ces lieux, de les comprendre, et de savoir pourquoi ils me semblaient particuliers. J'ai tenté de les mettre en relation avec d'autres éléments, notamment historiques, pour créer des liens. Ces lieux ont été rassemblés sur une carte pour les localiser et comprendre quelles relations il pouvait y avoir entre eux.*

### 1. Créer une promenade urbaine au cœur de Lille

#### 1.1 Marqueurs et histoire de la ville

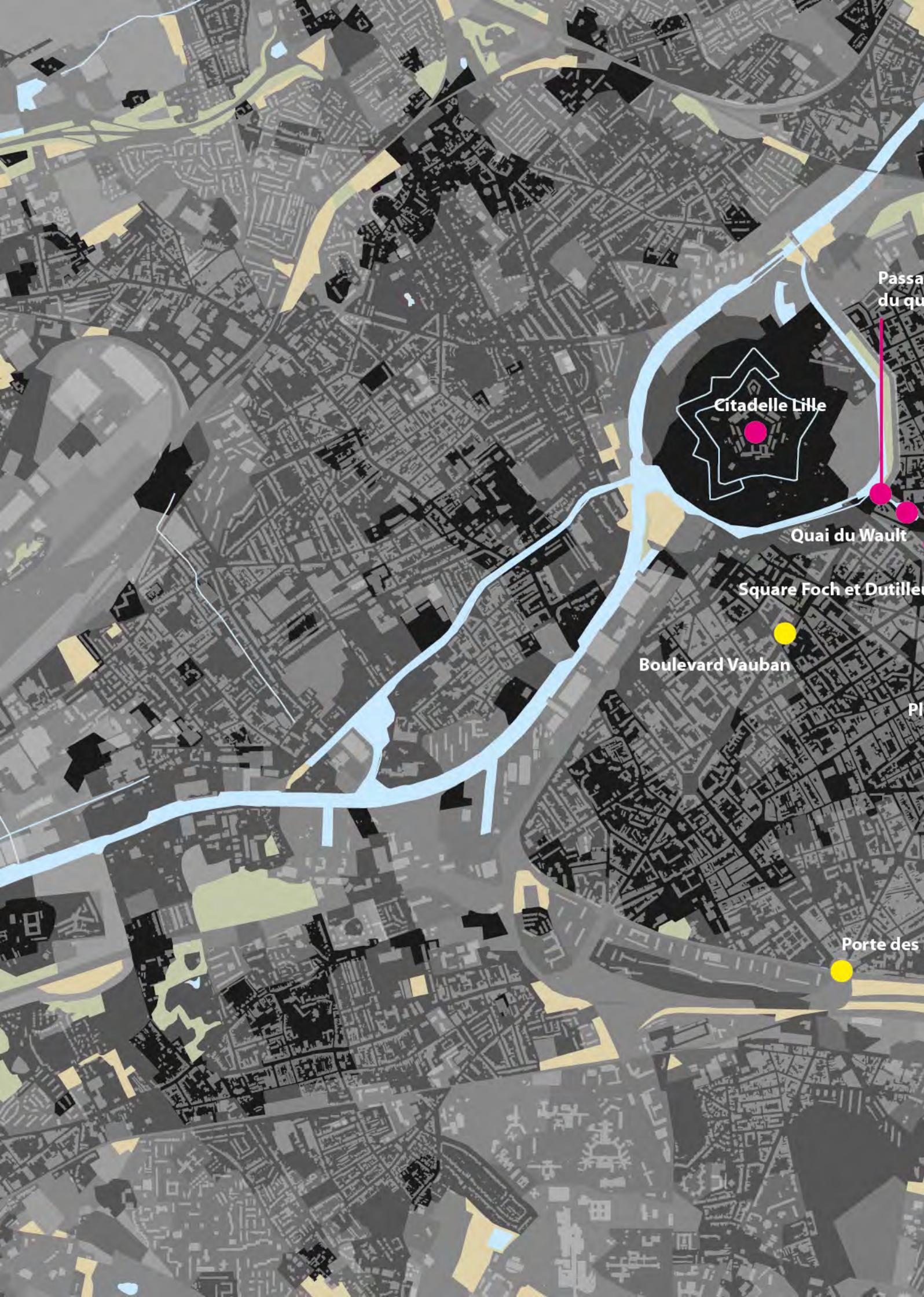
L'ensemble des marqueurs relevés sur le terrain sont rassemblés sur cette carte.

Les marqueurs se répartissent sur 7 strates de constructions successives de la ville qu'on identifie ici. Le choix est fait ici d'adapter ces périodes non pas à la ville de Lille, mais à toute une ville ayant un processus semblable de développement. <sup>9</sup>

Page suivante : \_Fig 03 : Situation des Marqueurs dans la ville

---

<sup>9</sup> Les textes suivants proviennent du Livre Pop-up sur l'histoire des villes, produit par le CAUE du Nord ©



Citadelle Lille

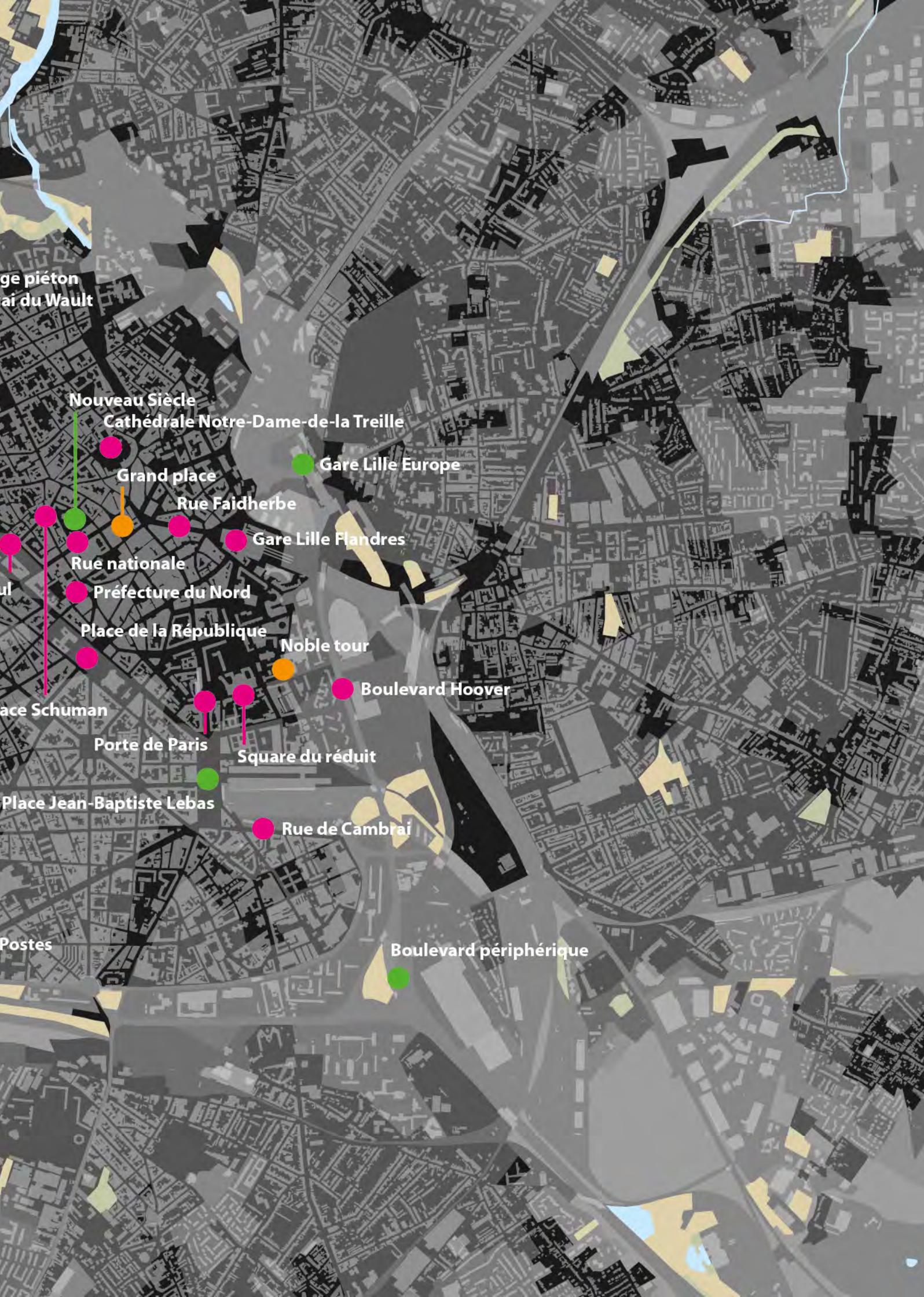
Passa  
du qu

Quai du Wault

Square Foch et Dutilleul

Boulevard Vauban

Porte des



Passage piéton  
de la rue du Wault

Nouveau Siècle

Cathédrale Notre-Dame-de-la Treille

Grand place

Rue Faidherbe

Gare Lille Europe

Gare Lille Flandres

Rue nationale

Préfecture du Nord

Place de la République

Noble tour

Boulevard Hoover

Place Schuman

Porte de Paris

Square du réduit

Place Jean-Baptiste Lebas

Rue de Cambrai

Postes

Boulevard périphérique

## \_ Du Vème au XVème siècle: la ville médiévale.

A cette époque, la ville est petite et dense. Elle est très minérale. Les trois pouvoirs sont représentés par l'église (ecclésiastique), le château (seigneurial) et le beffroi (commercial). La ville est ceinturée par des fortifications pour se protéger des guerres. La cité médiévale est un espace de conversations, d'échanges, de dialogues et de rassemblements. Au centre, on retrouve les halles du marché, sur la place centrale, le beffroi et l'hôtel de ville. C'est autour de cette centralité que se fait progressivement l'urbanisation.

## \_au XVIIème et XVIIIème siècles, la ville classique fortifiée.

A cette époque, la mise en scène du pouvoir est très forte. Les premiers plans d'urbanisme apparaissent, et on trace de nouveaux quartiers avec avenues, places, rues droites qui tranchent fortement avec l'entremêlement des ruelles de la vie médiévale. Les façades deviennent le décor des nouveaux vides géométriques. Le mur d'enceinte est remplacé par une fortification, à cause de l'apparition du canon, qu'il faut éloigner au vu de sa portée de tir plus grande. La ville s'agrandit, avec l'épaississement des enceintes, la création d'esplanades et de la citadelle. L'eau est utilisée comme système de défense et comme voie de communication pour transporter les marchandises et les matières premières.

## \_De 1840 à 1914 : la ville industrielle.

La révolution industrielle génère une poussée démographique et donc une croissance spatiale accélérée. La ville s'adapte aux exigences de la production, de la consommation et de l'échange marchand. Les remparts sont démantelés pour faciliter à la fois les mobilités entre ville ancienne et travail, et à la fois pour l'expansion de la ville. Le faubourg industriel apparaît à coté de la ville (métallurgie, textile...), à proximité d'un cours d'eau et de voies de chemin de fer, pour emporter les matières premières. L'organisation se crée autour de l'usine avec les logements, l'école, la place, les maisons ouvrières (corons, maisons de rang), la salle des fêtes...

## \_De 1914 à 1939 : La ville de l'Entre-deux-Guerres

On tente de maîtriser le monstre urbain qui est né de la révolution industrielle. Les destructions liées à la guerre donnent "l'occasion" de repenser la ville. La loi Cornudet impose un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. On en profite pour assainir la ville en élargissant les rues et les carrefours. Cette politique d'assainissement va jusque dans le logement avec la création des HBM (Habitation à Bon Marché), des cités jardins et des maisons de la loi Loucheur (construction de la maison individuelle à taux réduits). Les remparts sont totalement démantelés, la guerre a prouvé leur inutilité. Les équipements destinés à tous se développent notamment le long des nouveaux boulevards et des nouvelles avenues: établissements scolaires, hôpitaux et dispensaires, nouvelles mairies avec d'importants services sociaux, bains-douches et piscines, parcs et stades. Les villes profitent souvent, pour ces réalisations, de terrains libérés par le démantèlement des fortifications.

### \_De 1945 à 1953 : La ville reconstruite.

Les destructions sont telles que la ville peut être totalement repensée, la tentation de la "tabula rasa" est forte. L'influence du mouvement moderne prend toute son importance. Le logement collectif en hauteur remplace la maison de ville. Le confort moderne du logement est le point de départ (une architecture pensée de l'intérieur), c'est le début de la standardisation de certains éléments (encadrements de fenêtres, portes...) Le bâti se détache de la rue et on peut désormais circuler à travers les îlots. L'adaptation de la ville à la voiture est encore assez douce.

### \_De 1951 à 1975 : La ville des Trentes Glorieuses.

La ville grossit. On comptabilise plus de constructions en 30 ans qu'en 1000 ans. De nombreux plans d'aménagement et reconstruction de la ville se succèdent. Le mode de construction devient industrialisé, on assiste à une standardisation massive avec les grands ensembles (loin de la ville) ou avec les ZUP (Zones à urbaniser en priorité) qui, à part le logement et le commerce, n'ont pas d'activités et donc dépendent de la ville ancienne. Les constructions en centre-ville sont réservées aux bureaux. Des lois vont soutenir l'extension du pavillon en lotissement. Une vague pavillonnaire a lieu, cette fois pour les plus riches, qui se retrouvent en banlieue. Les occupants des pavillons plus anciens et vétustes, qui seront pour la plupart démolis, eux, sont dirigés vers les grands ensembles. La ville s'adapte à la voiture en lui consacrant beaucoup d'espaces, notamment avec la création d'autoroutes et de routes.

### \_De 1973 à aujourd'hui : la ville contemporaine et renouvelée.

Les maîtres mots de cette époque sont crise et reconversion. Les fermetures des usines vont entraîner un changement radical du paysage urbain : friches, logements, fermetures de commerces... Le centre se spécialise de plus en plus dans les tâches de gestion, d'information et de décision (l'informatique permet la concentration des données). La ville s'étale en plusieurs couronnes. Il y a de nouvelles zones industrielles, des zones commerciales très étendues et une multiplication des lotissements, notamment vers des zones rurales. Le réseau de transports se développe aussi fortement (autoroute, TGV, aéroport). C'est dans les années 80 qu'apparaît l'idée de la ville renouvelée, en réaction à cet étalement. On réinvestit les espaces délaissés de la ville, en démolissant et en reconstruisant, en réhabilitant les bâtiments désaffectés. Cette nouvelle façon de faire la ville est renforcée avec les préoccupations environnementales. On parle de ville durable. On réintroduit la nature en ville. On privilégie les modes de transports doux (pistes cyclables, tramway...)

## 1.2 Un projet politique de promenade urbaine

*Après avoir parcouru et mieux appréhendé la ville, je m'intéresse aux grands projets de la ville de Lille, notamment à travers l'ouvrage « Le Projet Urbain de Lille ». La brève lecture du territoire me permet de mieux comprendre la logique et l'objectif des projets. Je ne suis pas familier avec beaucoup de ces grands projets ; pour la plupart, je n'avais pas connaissance de leur existence et je n'y étais jamais allé. Un, en particulier, attire mon attention : la promenade urbaine entre la Gare Lille Flandres et la Citadelle de Lille. Etant tout juste arrivé dans la ville, je me suis beaucoup promené dans cette partie du centre. Je suis arrivé par la gare le premier jour, puis j'ai découvert la Grand Place, la citadelle ensuite, pour se promener. Un jour, sous le soleil, je tombe par hasard sur le Quai du Wault, je trouve l'endroit très agréable.*

Les informations suivantes proviennent du livre *Le grand Projet Urbain de Lille*. Toutes les citations en sont tirées.

### Tisser un itinéraire piétonnier continu

La « Promenade urbaine du centre-ville à l'Esplanade » est créée dans le cadre de Lille 2004, Capitale européenne de la culture. Elle « tisse un itinéraire piétonnier continu du centre-ville à l'esplanade. De la rue Faidherbe au Quai du Wault, l'espace public bénéficie d'un traitement généreux, qui préfigure les principes généralisés, progressivement, dans l'ensemble des lieux réaménagés à travers la ville de Lille ».

Le trajet démarre au niveau des gares de Lille Flandres et Lille Europe, puis se dirige vers la place du théâtre et la Grand Place en empruntant la rue Faidherbe. La promenade se poursuit ensuite sur la rue nationale, puis bifurque au niveau des Squares Foch et Dutilleul, pour rejoindre le Quai du Wault, et enfin traverse le boulevard Vauban pour arriver dans le parc de la citadelle.

### Favoriser la promenade

"L'organisation des continuités des parcours vise à favoriser la promenade et à donner une lisibilité aux trajets piétonniers. A l'image de la promenade urbaine créée à l'occasion de « Lille 2004 capitale européenne de la culture », qui dessine un parcours permettant de relier les gares à la citadelle, via la rue Faidherbe, l'aménagement des continuités de l'espace public pour le piéton est préconisé lors des travaux menés dans tous les quartiers, et plus particulièrement pour mieux accéder aux itinéraires commerçants ».

Page suivante : \_Fig 04 : carte des Grands Projets urbains de Lille & \_Fig 05 : Les différentes sections de la Promenade urbaine

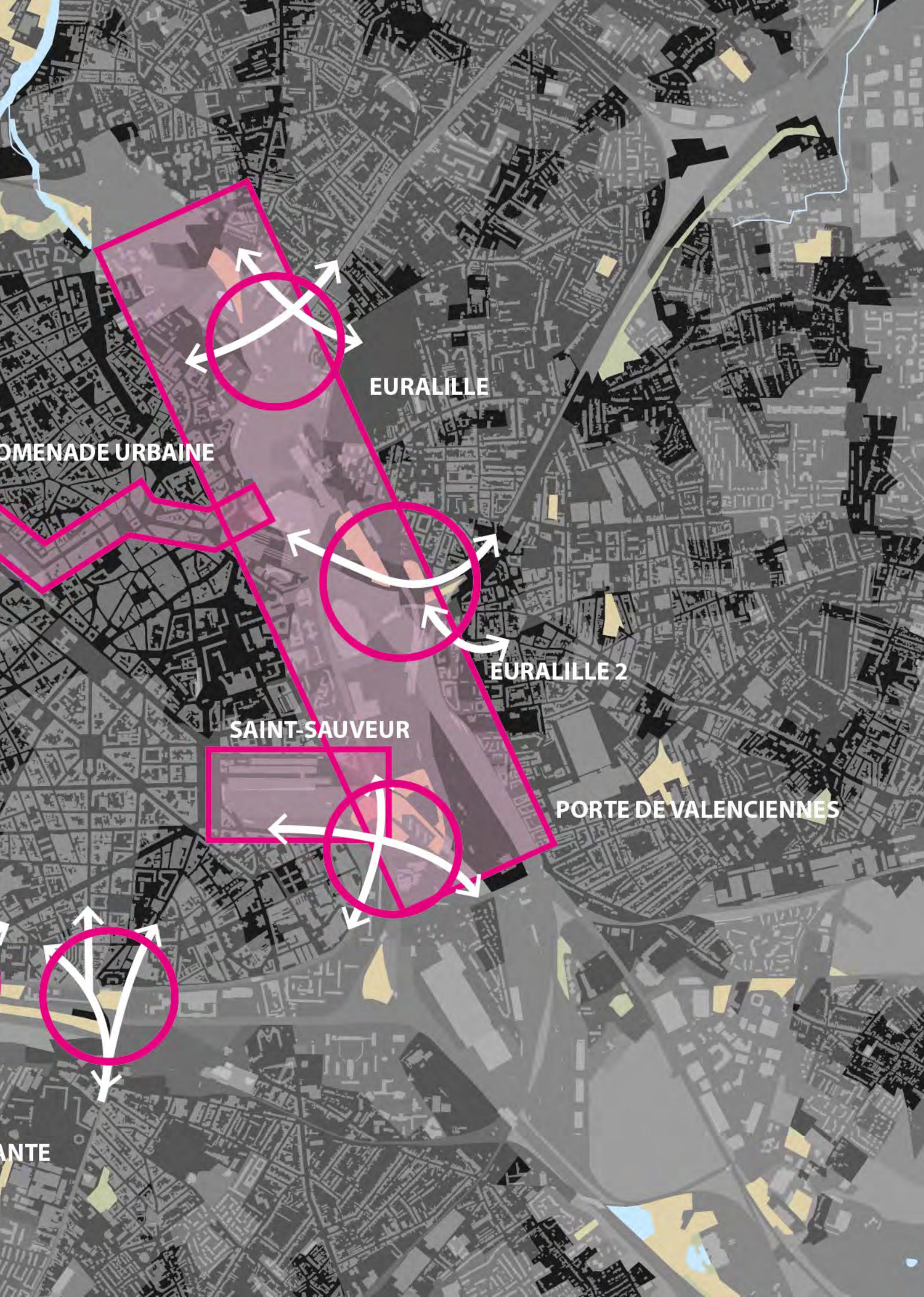
La promenade semble ainsi connecter et relier des centralités fortes et des points névralgiques de la Ville de Lille : Citadelle, Grand Place, Place des Buissons.

RIVES DE LA HAUTE DEÛLE

PRO



PARC EURASA



DOMENADE URBAINE

EURALILLE

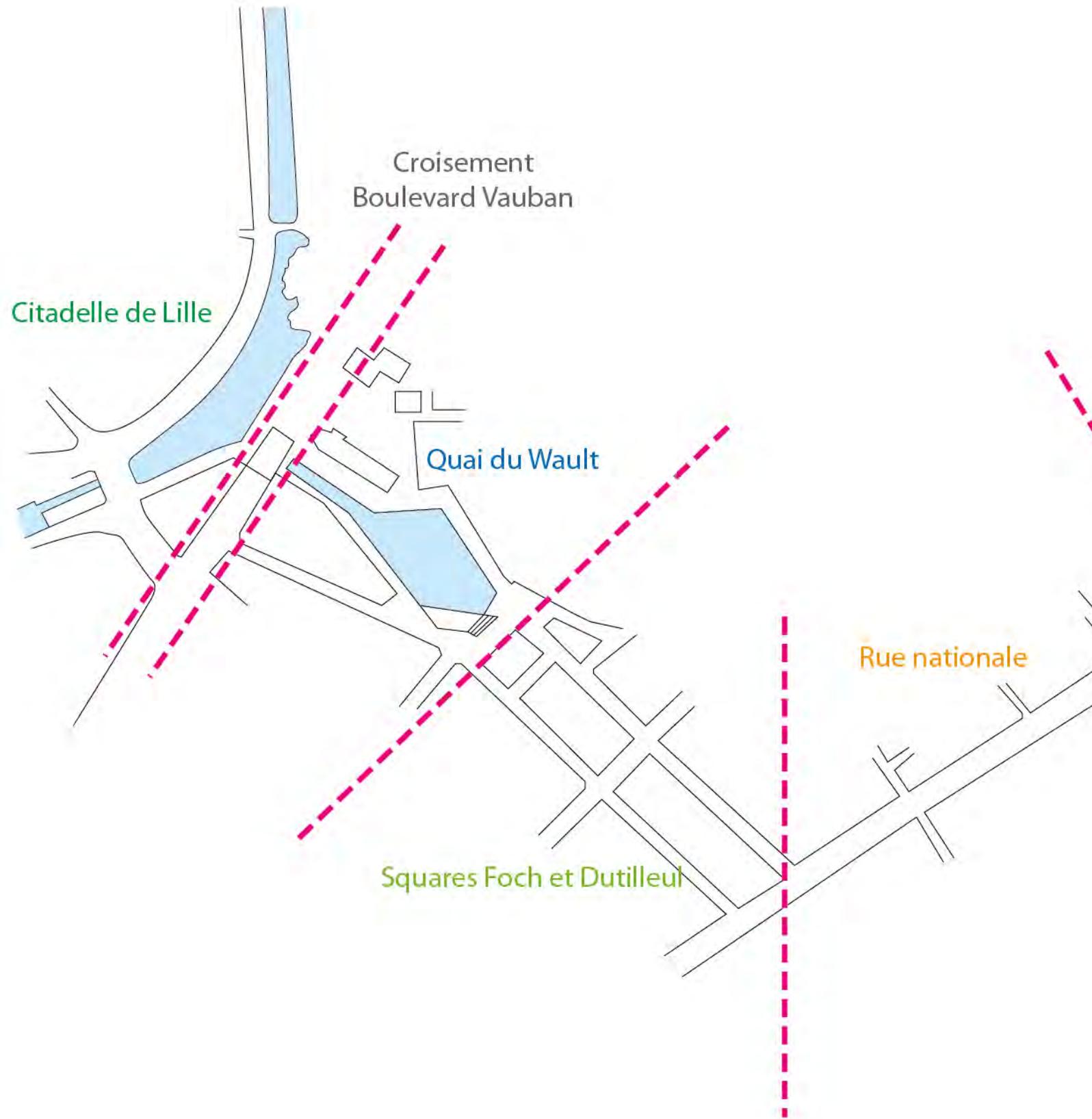
EURALILLE 2

SAINT-SAUVEUR

PORTE DE VALENCIENNES

ANTE

# LES SECTIONS



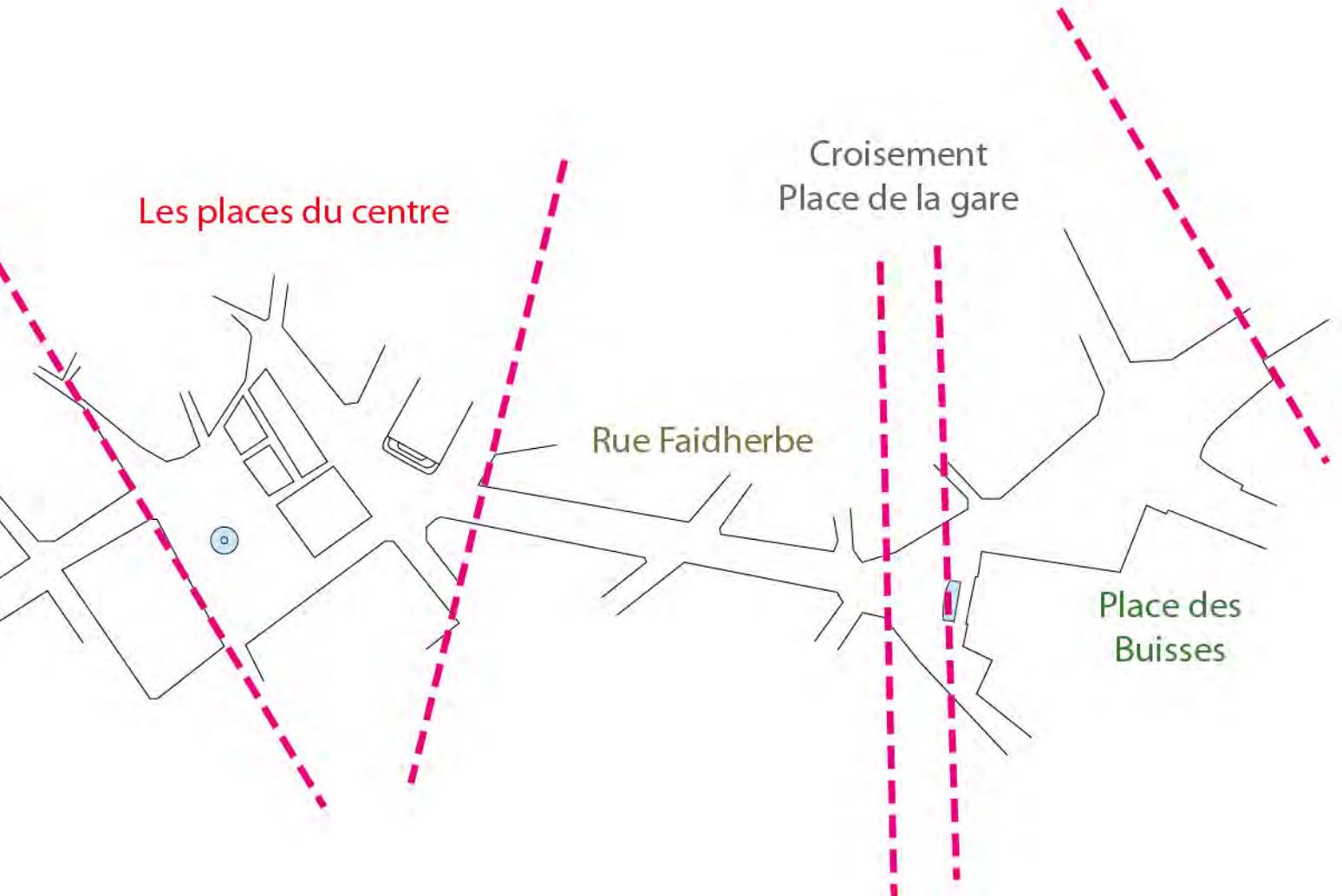
Citadelle

Croisement

Quai du Wault

Squares

Rue nationale



Les places du centre

Croisement  
Place de la gare

Rue Faidherbe

Place des  
Buisseries

Les places

Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisseries

## Favoriser la lecture de la ville

« Les aménagements de la rue Faidherbe répondent à un principe de lisibilité. La réalisation de la promenade urbaine répond en effet à la volonté de créer un cheminement destiné à favoriser la lecture de la ville depuis la gare Lille Flandres. Aidé par l'architecture haussmannienne qui guide les visiteurs vers la Grand-Place, le parti d'aménagement contribue à mettre en valeur ce paysage urbain en donnant à l'espace public de nouvelles proportions. Les trottoirs élargis sont destinés à accueillir confortablement les flux de piétons très importants, mais aussi à créer une atmosphère contemporaine à ce parcours majeur du centre-ville de Lille ».

On retrouve ici des notions et des termes faisant référence à une place des espaces publics retrouvée au cœur de la ville. La volonté d'offrir « une lecture de la ville » montre bien que l'utilisateur doit pouvoir comprendre la ville en empruntant cette promenade, et voir les différents témoins de son histoire et de sa construction. On retrouve dans le projet plusieurs termes évocateurs : "reconquête des espaces publics du centre-ville" "créent un cadre digne du cœur vivant d'une grande métropole européenne".

Le projet affiche trois objectifs clairement établis :

- "Créer un parcours agréable et continu à travers l'hypercentre" On note ici particulièrement la volonté de parcours continu.
- "Offrir un cadre adapté à la densité des flux piétonniers du centre-ville, par des espaces publics de large dimension créant à la fois une boucle marchande confortable et itinéraire favorisant la promenade"
- "Proposer des séquences variées et attractives confortant la découverte du centre ville, par une écriture paysagère simple et soignée garantissant la lisibilité du trajet"

## Réduire l'espace dédié à la circulation

De plus, il est ajouté : "S'il maintient la possibilité pour l'automobile d'évoluer à vitesse lente pour rejoindre les parcs et les espaces de stationnement, il réduit l'espace dédié à la circulation pour rendre l'hypercentre à la majorité des usagers qui le fréquentent : les piétons. Enfin, le soin apporté à l'espace public marque la volonté de créer un environnement attractif appelé à se diffuser tant vers le secteur piétonnier commerçant de la rue Béthune que vers le Vieux-Lille."

## Une mise en valeur comme les ramblas des villes espagnoles

Un dernier extrait attire notre attention: "Au fil de la balade, des ambiances et des paysages urbains variés se révèlent, la continuité étant assurée par une mise en valeur des espaces publics imaginés, dans leur fonctionnement, comme les "ramblas" des villes espagnoles".

*Le projet m'interpelle car jamais une seule fois je n'ai emprunté ce trajet dans sa totalité et naturellement. Je m'interroge alors sur cette volonté politique et sa réalisation. Je trouve intéressant d'analyser plus en profondeur ce parcours. Il faut d'abord en faire un diagnostic plus précis.*

### 1.3 Diagnostic de la promenade, 10 ans après

Les marqueurs relevés précédemment et qui se trouvent sur cette promenade sont ici plus détaillés pour une meilleure compréhension de la promenade et faire un diagnostic.

Détaillons les marqueurs suivants relevés sur le terrain :

- Place des Buisseries
- Rue Faidherbe
- Place de l'opéra
- Grand Place
- Rue Nationale
- Squares
- Quai du Wault
- Passage piéton
- Citadelle de Lille

#### Place des Buisseries et Gares

La place des Buisseries est réaménagée dans le cadre de Lille 2004 par Jean Nouvel et la paysagiste Florence Bougnoux. Elle doit articuler les deux gares de Lille Flandres et Lille Europe. Les matériaux aux sols sont traités de façon à favoriser l'espace piétonnier avec un revêtement sobre mais différent, avec de petits éclats brillants. Son rôle est le suivant (projet urbain de Lille) : être une station de bus et de taxis. La place est un lieu de passage et non d'arrêt, un hub entre métros, trains, tramways, bus, taxis, voitures, piétons et vélos. C'est un lieu de conflits entre les différents systèmes de transport.



\_Fig 06 : la place des Buisses

La gare Lille Flandres est construite en 1848, lors de la percée des remparts, pour relier la ville au chemin de fer français. Elle est un des lieux d'arrivée historiques majeurs de la ville.



\_Fig 07 : la gare Lille Flandres

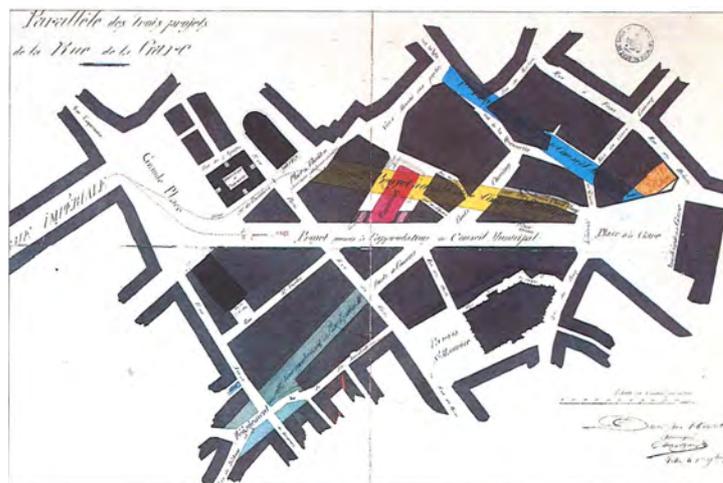
## Rue Faidherbe



\_Fig 08 : La rue Faidherbe

Les voyageurs arrivant dans la ville devaient traverser bon nombre de rues sinueuses et vétustes pour arriver jusqu'à la Grand Place, cœur de la ville et centre d'affaires.

L'image de la ville donnée n'est pas avantageuse. En 1869, le projet de percement pour offrir un lien majeur entre la gare et la Grand Place est déclaré d'utilité publique. La décision fut finalement prise de percer la rue non pas directement mais légèrement désaxée par rapport à la Grand Place et arrivant sur la place du théâtre.



\_Fig 09 : tracé prévisionnel de la rue Faidherbe

De part et d'autre de la rue, de nouveaux immeubles sont édifiés : hauteur et décors sont imposés, selon les codes de l'urbanisme haussmannien. La rue y voit d'abord passer le tramway, puis l'automobile, d'une façon proche de celle de la rue du Molinel.

A l'occasion de Lille 2004, de grands travaux sont effectués, afin de réaménager la rue qui se veut être le lieu principal des grandes manifestations culturelles.

Le travail des matériaux au sol amène une homogénéité entre la voirie et le trottoir. Celui-ci est au même niveau que la voirie, l'espace public est très lissé. Le trottoir n'est délimité que par des potelets. Du mobilier urbain, des bancs ont été installés sur les trottoirs très larges. La voirie au centre est double sens, le marquage au sol est inexistant. C'est une zone de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km/h et les piétons sont prioritaires. Tout le mobilier urbain est démontable pour s'adapter aux besoins d'une éventuelle manifestation culturelle.



\_Fig 10 et \_Fig 11 Vues de la rue Faidherbe en 1870

## Les grandes places



\_Fig 12 : Vue de la Grande Place

La "Grand Place", "Place du Général de Gaule" ou "Place de la Déesse" est la principale place historique de la ville. Longtemps, on a pensé que son existence remontait à 1066, sous le nom de « forum » dans plusieurs documents, mais des fouilles archéologiques ont montré que le site était occupé par les eaux de la Deûle jusqu'au XIII<sup>ème</sup> siècle. En 1271, les travaux de canalisation de la Haute-Deûle sont lancés, ce qui libère un espace correspondant à la place actuelle. L'espace est vite utilisé pour les activités du marché de Lille situé non loin. Une couche de calcaire damée est installée au milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle, et la place devient définitivement un marché dont elle prend même le nom. L'endroit devient un lieu important et symbolique : le premier magistrat de la ville s'y installe et des fêtes y sont régulièrement organisées. Au XV<sup>ème</sup> siècle, un pavage irrégulier est installé sur toute la place. En 1651, le magistrat ordonne la construction de la Bourse qui sépare la place en deux, donnant la Grand Place et la Petite Place, aujourd'hui Place du Théâtre. Les temps suivant la révolution amènent beaucoup de destructions. En 1785, sur la "Petite Place" est construit un théâtre. En 1792, les Lillois résistent à l'assaut des Autrichiens et en 1845, la colonne de la Déesse est érigée en leur honneur. En 1903, le théâtre brûle et sera remplacé par un opéra. En 1936, le bâtiment qu'occupe la Voix du Nord actuellement est construit et la place prend le nom de « Place du Général de Gaule » à la Libération.

Avec la place du Théâtre, ce sont des places de rassemblements, de fêtes, de culture et de commerce. La minéralité est forte, caractéristique des places des grandes villes du Nord.



\_Fig 13 : Vue de la Grand Place aujourd'hui

La Grand place est une zone de rencontre limitée à 20 km/h, et les piétons sont prioritaires. Dans les faits, malgré la réglementation, la priorité aux piétons n'est pas toujours respectée, ainsi que les 20 km/h maximum autorisés. Le chemin emprunté par la route est tel qu'il coupe tous les axes piétonniers possibles traversant la place. La voirie est uniquement délimitée par des potelets. Sur ce sujet, Pierre Lebrun, ancien responsable de la qualité de espaces publics à la MEL (Métropole Européenne de Lille) nous apprend que beaucoup de monde a fait pression dans le jeu politique pour que la place soit rendue piétonne mais cela ne s'est finalement pas fait. Il a même été envisagé, un moment, de faire passer les voitures sous la place, mais le projet a été abandonné. De plus, il existe un parking souterrain sous la place, et la signature d'un bail d'une durée de 50 ans avec le concessionnaire empêche aujourd'hui toute modification possible.

## Rue nationale



\_Fig 14 : la Rue Nationale

La rue Nationale est une artère majeure de la ville. Partant de la Grand Place, elle traverse ainsi Lille-Centre pour rejoindre le sud de Wazemmes. Elle est longue de 2,8 km. En 1862, à la suite de l'absorption des communes de Wazemmes, Esquermes, Moulins et Fives en 1858, la décision est prise de percer une artère structurante dans la ville. La rue Impériale change de nom en 1870 pour prendre le nom qu'on lui connaît aujourd'hui.

La rue Nationale ressemble réellement à une rue : deux trottoirs avec bordure, deux lignes de stationnement, piste cyclable et une voie à double sens limitée à 50 km/h. La rue est en asphalté, tandis que les trottoirs sont en pierre. Elle conserve la forme classique d'une rue importante de Lille.

## Quai du Wault et Squares



\_Fig 15 : Le Quai du Wault

L'activité économique et portuaire de Lille se déroule historiquement sur deux sites : le Petit Rivage, qui deviendra le Quai du Wault, en amont de la ville, et le Grand Rivage, qui deviendra le Quai de la basse Deûle.

Au 17<sup>ème</sup> siècle, les Squares Foch et Dutilleul, sont en fait des bassins, qui, avec le Quai du Wault, qui alimentaient directement les canaux intra-urbains. Le creusement du canal de la moyenne Deûle en 1751, ainsi que l'agrandissement progressif de la ville, entraîneront peu à peu la non utilisation du bassin, mais celui-ci restera longtemps ouvert. Finalement, le bassin est définitivement fermé en 1965 et tombe peu à peu en désuétude. C'est en 1992 qu'il commence à être rénové, puis dans le cadre "Lille 2004" que lieu retrouve un sens. Le Quai se veut d'être une liaison entre le vieux-Lille et le parc de la Citadelle<sup>10</sup>.

Les squares Foch et Dutilleul sont donc d'anciens canaux dans la continuité du Quai du Wault, reconvertis en parcs. Le long de ceux-ci, d'anciennes maisons de maître ont été détruites et remplacées par des immeubles plus récents dans une logique de densification.

Le Quai du Wault, lorsque le temps s'y prête, est un lieu de rencontre, notamment au niveau de la petite pelouse et sur les bancs du pourtour du quai. Autour du Quai, l'espace public se départage en deux. Du côté de l'eau, un espace réservé aux piétons, agrémenté de bancs, de l'autre un espace réservé aux voitures. Les chainettes pour séparer les voies proviennent des modèles qui étaient utilisées de l'autre côté du Quai.

---

<sup>10</sup> adapté du Circuit Bleu : l'eau source de ville, Lille, produit par le CAUE du Nord

D'après Benoît Poncelet, directeur du CAUE du Nord, le travail effectué sur le quai du Wault est révolutionnaire pour l'époque, dans la démarche de projet. Historiquement, ces espaces publics sont gérés par des ingénieurs de la communauté urbaine, avec une approche très technique et fonctionnaliste. Le choix se fait rarement en fonction du contexte et du passé du site. La loi MOP va marquer un tournant. Les grands événements du début des années 2000, Lille 2004 et Euralille marquent un véritable changement dans la démarche de projet. Un début de dialogue de l'espace public avec son environnement s'installe.



\_Fig 16 : Le long du Quai du Wault

Au bout du quai du Wault, on retrouve un passage piéton très large avec un travail des matériaux pour « lisser » la frontière entre les deux espaces. L'absence de marquage au sol accentue cette impression. On peut noter que les pavés ne sont pas tous disposés de la même manière, probablement pour des contraintes de portage.

Le passage permet de rejoindre le parc de la citadelle en traversant un boulevard urbain large et rapide qui se rétrécit à cet endroit. Celui-ci fonctionne de manière efficace, la rue ne marque pas de frontière majeure dans le tissu urbain qui est facilement franchissable pour rejoindre la Citadelle ou inversement.



\_Fig 17 : Le passage piéton du Quai du Wault

*Nous avons ici, selon le projet, une promenade urbaine. Pourtant, je ne la ressens pas comme telle. Ceci ressemble plus à un ensemble de différents secteurs, tous avec leur histoire et leurs fonctions différentes. Je ne ressens pas l'envie naturelle de suivre ce trajet. Je tente de faire des liens avec des promenades urbaines connues dans le monde. La rambla s'impose comme la plus célèbre et la plus reconnue.*

## 2. Barcelone et la rambla

### 2.1 Barcelone

Référence mondiale en termes d'espaces publics, Barcelone est souvent l'exemple couramment utilisé comme une réussite. Les grandes métropoles mondiales se sont largement inspirées de la capitale catalane, dont Lille, pour la gestion et la structuration de leurs espaces publics. L'originalité de l'urbanisme barcelonais provient sans doute de la place centrale qu'occupent les espaces publics dans l'aménagement de la ville.

## 2.2 La rambla

« L'espace public est utilisé comme déclencheur de régénération urbaine, porteur d'identité et de confort urbain » (MASBOUNGI, 2010).

Selon Masboungi, ce choix d'agir sur l'espace public est certainement d'avantage né de la nécessité (choix plus aisé et moins coûteux pour la collectivité) que de la théorisation du lien entre espace public financé par les pouvoirs publics et intervention des privés sur leur bâti. Une des particularités était de se confronter directement aux infrastructures lourdes, en transformant les voies rapides en boulevards. Initialement, la rambla doit renouer des liens entre les quartiers de la ville et requalifier les quartiers dégradés.

Les autorités procèdent avec de petites interventions dans toute la ville, dans les espaces publics délaissés, dégradés, ou même absents. Ces revalorisations sont conçues pour une amélioration du cadre de vie pour les populations mais appuient également une identité barcelonaise forte. Les espaces sont conçus pour être appropriés et vécus par les habitants. « Cette fabrique des espaces publics barcelonais permet, à travers l'usage du symbole, de dépasser la fragmentation du tissu urbain, de tisser du lien entre les lieux et les places » (VLES et al., 2010). En plus de ces micro-interventions, s'ajoutent de grands aménagements de grands axes urbains à une échelle plus large.

En remontant dans le temps, on s'aperçoit qu'il existe à Barcelone une véritable culture de l'espace public. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, le plan d'extension de la ville (l'Eixample) conçu par Cerdà accorde une grande place aux piétons et aux espaces de promenade et déambulation.

Vles compare Haussmann et Cerdà : à Paris, Haussmann consacre plus de 60% de la voirie aux véhicules, alors que la Gran Via barcelonaise est large de plus de 50, avec deux trottoirs de 12,5 mètres de large, agrémentés de rangées d'arbres, qui délimitent l'espace dévolu à l'un et l'autre. Cerdà cultive la culture du *passeig* (la promenade en catalan) où la place du piéton est primordiale. La ville est moins minérale, « rendue aux piétons », devient plus agréable à vivre.

La rambla « est à la fois un des lieux primordiaux d'activités et l'espace public par excellence des villes<sup>11</sup> » (BORJA et al., 2003)

« Barcelone est une ville de rues. Les rues ont une importance fondamentale qui dépasse leur fonction de connexion et qui les placent comme des lieux complexes de relations citadines » (*Ibidem.*)

Les plans d'aménagement ne se cantonnent pas au cœur de l'agglomération : « une conception visant à créer des séquences significatives d'espaces urbains est élaborée actuellement de manière systématique<sup>12</sup> » (SOKOLOFF, 1999, 68)

---

<sup>11</sup> in VLES V., CLARIMONT S, 2010

La rambla et son réaménagement ont différentes formes. On relève ici des marqueurs de la rambla : par exemple, les ramblas de San Andreu, Catalunya et Poblenou sont modulées pour accentuer l'usage piétonnier. Un travail est fait sur les revêtements au sol, ainsi que sur le mobilier urbain, afin de respecter une certaine continuité et unité des surfaces piétonnes. Selon VLES, une partie importante du travail est aussi réalisé sur l'esplanade centrale, qui est parfois surélevée, plaçant le piéton au centre de la circulation. Les voitures circulant sur des voies latérales sont délibérément placées au niveau inférieur. L'autonomie de la promenade est accentuée, et « en fait une activité de découverte et de rencontre dans un espace protégé » (VLES et al., 2010).

« A Barcelone, la voie publique est donc traitée comme un lieu mixte d'équilibre entre les pratiques traditionnelles et les activités contemporaines » (VLES et al., 2010)

VLES souligne l'idée de réseau de ramblas, celles-ci ne se limitent pas à une zone, mais ces dernières s'organisent en axes faisant lien entre différents nœuds de la ville. « L'idée d'itinéraire urbain, avancé par les urbanistes barcelonais, favorise le lien entre les diverses parties de la ville en un tout articulé et expressif » (VLES et al., 2010).

Cet ensemble de promenades concilie « de façon audacieuse » des usages nombreux et a priori antinomiques (« autoroute de ceinture, grille de voie urbaine, espaces de promenade ») <sup>13</sup>(SOKOLOFF, 1999 )

La rambla constitue une forme urbaine spécifique et singulière étroitement associée à la ville. Pour les habitants, l'espace public est le prolongement du logement.



\_Fig 18 : La rambla de Barcelone

<sup>12</sup> In VLES V., CLARIMONT S, 2010

<sup>13</sup> In VLES V., CLARIMONT S, 2010

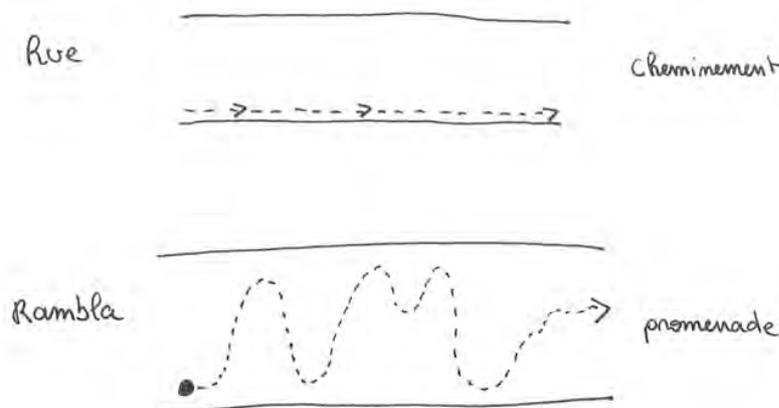
## 2.3 Les Valeurs de la Rambla

Je tente de dégager plusieurs valeurs fortes qui ressortent de la rambla. Celle-ci est sans doute l'exemple le plus abouti de promenade urbaine. L'analyse et les infos permettent de tirer des valeurs de la rambla, réunies ici dans un nuage de mots.

\_Les valeurs de la Rambla



\_Fig 19 : Les Valeurs de la rambla



\_Fig 20 : Des déplacements différents entre la rambla et la rue

### 3. Restituer l'observation sensible pour évaluer

#### 3.1 De l'étude à l'icône, en passant par la coupe.

*L'idée me vient d'analyser la promenade urbaine avec mon ressenti, en adoptant une approche sensible. A partir de critères simples, voir primaires, d'en tirer des informations et des conclusions simples pour obtenir une autre vision de l'espace public en termes d'usages réels. Le choix des thématiques provient d'intuitions. Il s'agit de comprendre pourquoi je ne ressens pas une promenade urbaine.*

L'objectif est de proposer une analyse de cette promenade, qui peut éventuellement être étendue à d'autres espaces et d'autres villes, en partant d'une approche sensible, humaniste, avec une entrée par la rue ; ceci avec une attention accordée aux espaces favorables aux piétons.

Toute l'analyse qui suit est ainsi basée sur l'observation. Celle-ci est elle une méthode fiable sur laquelle on peut s'appuyer ?

L'observation comme méthode d'analyse va entraîner des difficultés car la compréhension d'un phénomène ne peut pas se faire de manière objective. Mais cette difficulté est en elle-même le meilleur élément de compréhension de la vie urbaine, des usages de l'espace et de l'influence de l'aménagement sur les gens.

Une simple observation subjective propre à chacun peut-elle constituer une donnée exploitable ? Il y aurait alors autant d'analyses que d'usagers. Chaque piéton percevrait l'espace public de manière différente, dans sa propre individualité. Le domaine public perd de son sens au fur et à mesure que chaque personne en possède une vision intime, au cœur de la foule anonyme<sup>14</sup>

Chacune de mes observations n'est en aucun cas objective, mon point de vue, ainsi que des a priori entrent en jeu. Mais ce sont ceux-ci, qui sont eux même constitutifs de l'espace public et de l'urbanité. C'est chaque individualité qui en est constitutif. Je prends conscience de l'espace en me situant par rapport aux autres piétons.

"L'observation en sciences humaines est une observation de l'homme par l'homme<sup>15</sup>". Quelle légitimité acquiert donc un étudiant en observant la ville ? Chaque observation a autant de valeur qu'une autre mais la question doit être posée. C'est la problématique de la position subjective de l'observateur. Comprendre les usages des piétons est l'objet d'une démarche personnelle, d'une observation et d'une retranscription, pour en tirer des éléments de compréhension et pouvoir l'analyser.

---

<sup>14</sup> (SENNETT R., les tyrannies de l'intimité, la couleur des idées, Seuil, 1979, 277 p.)

<sup>15</sup> KOHN R.-C., NEGRE P., préface d'Yves Barel, Les voies de l'observation, repères pour les pratiques de recherche en sciences humaines, l'Harmattan, les Classiques de la Collection, 2003, 256 p.

Cette analyse est purement subjective : elle ne se base pas sur des chiffres précis ni vérifiés.

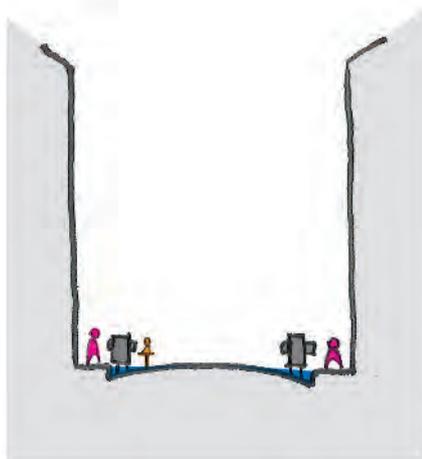
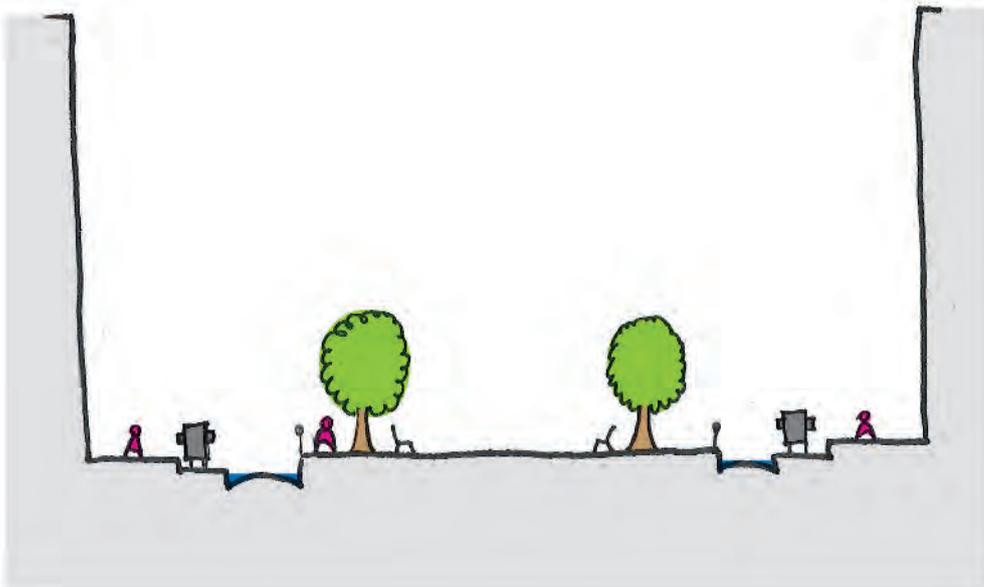
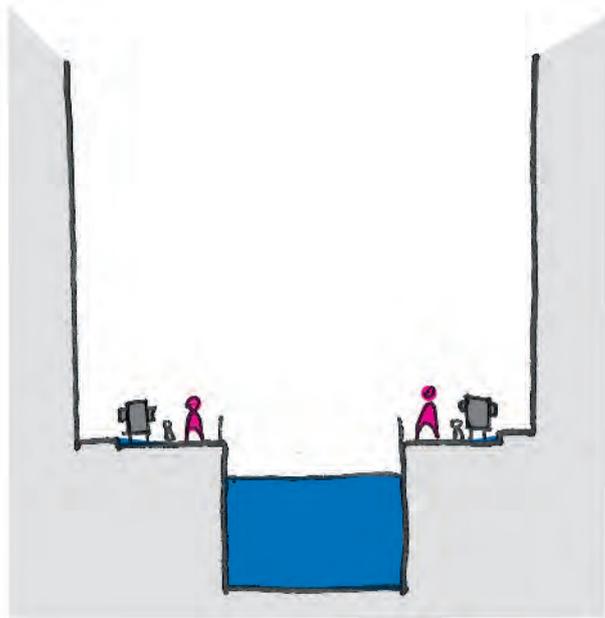
"Est subjectif ce qui se rapporte au sujet de la connaissance. Un jugement est subjectif s'il appartient à la conscience. Est subjectif ce qui dépend de moi ou d'un point de vue particulier. Un jugement est subjectif s'il reflète les passions, les préjugés et les choix personnels d'un sujet".

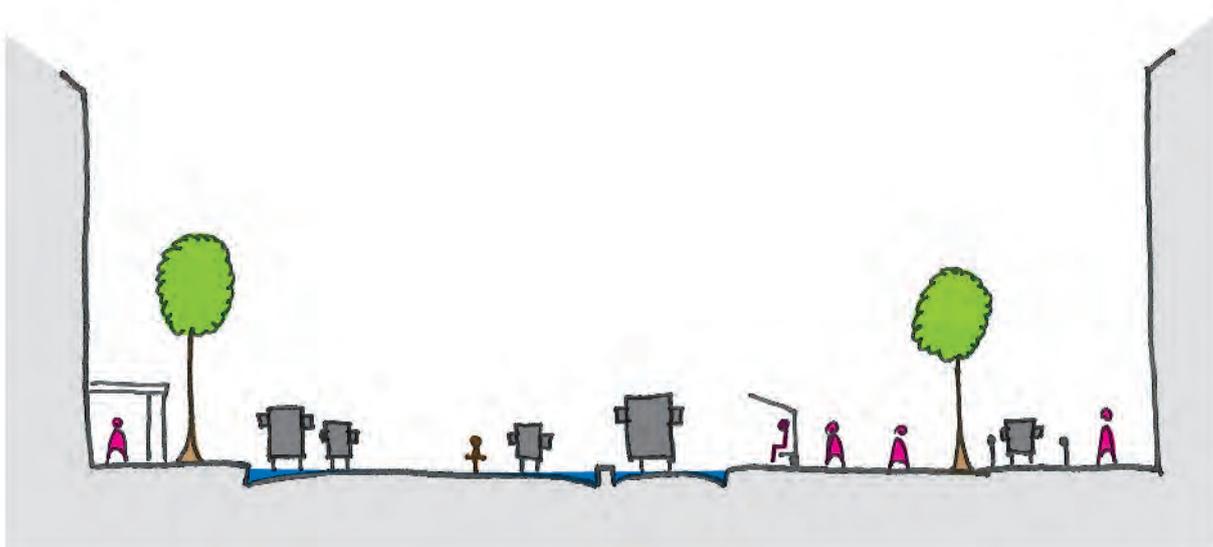
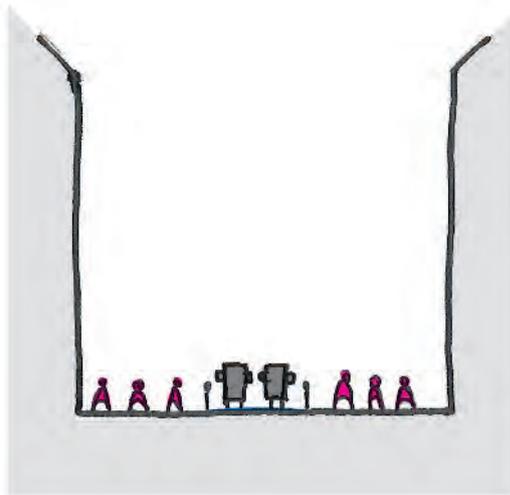
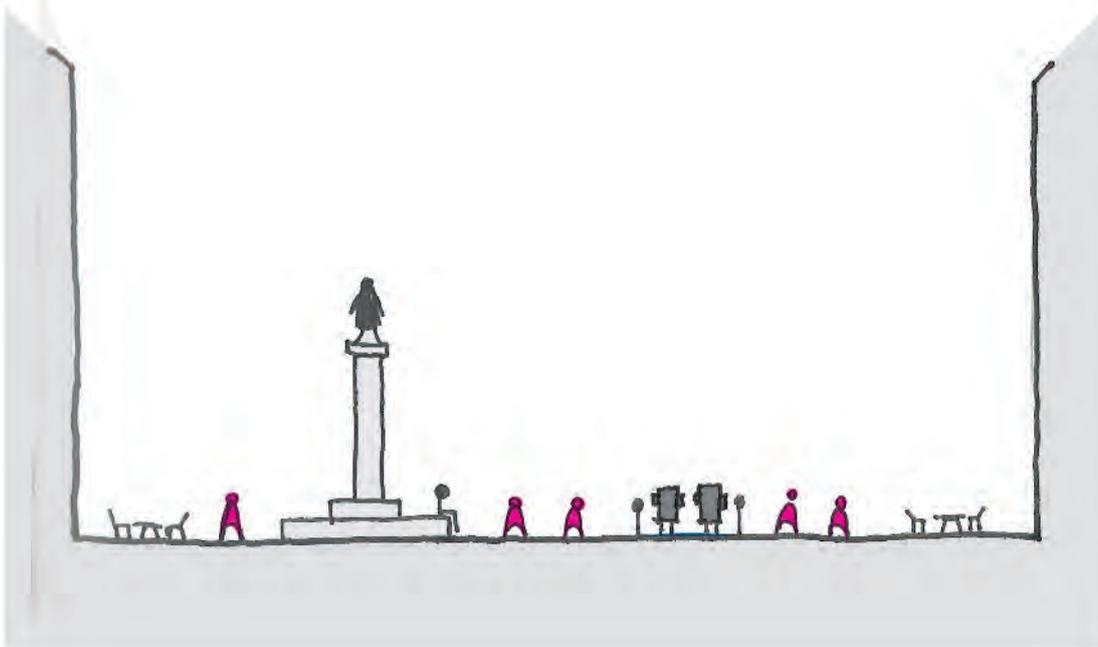
C'est ici le cas : cette analyse ne relève que d'un point de vue personnel ou de celui de personnes côtoyées, et ne se veut en aucun cas neutre. Cette citation reflète bien la relation entre la rue et la subjectivité.

"Ce qui importe à l'homme de la rue n'est pas tant la réalité elle-même que l'attrait ou la répulsion qu'elle provoque, le souvenir qu'il en garde, l'attachement ou l'indifférence qu'elle lui cause. Seul l'environnement subjectif et affectif le frappe<sup>16</sup>".

---

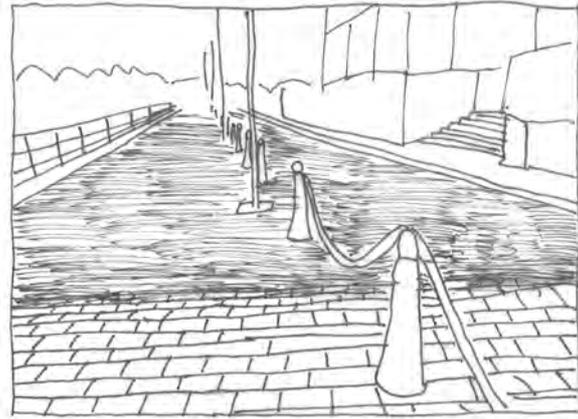
<sup>16</sup>RIMBERT S. , Les paysages Urbains, Paris, Armand Colin, 1973, 236 p.



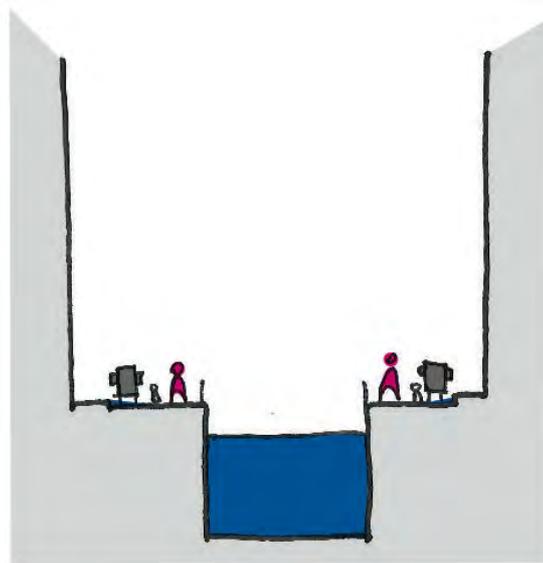




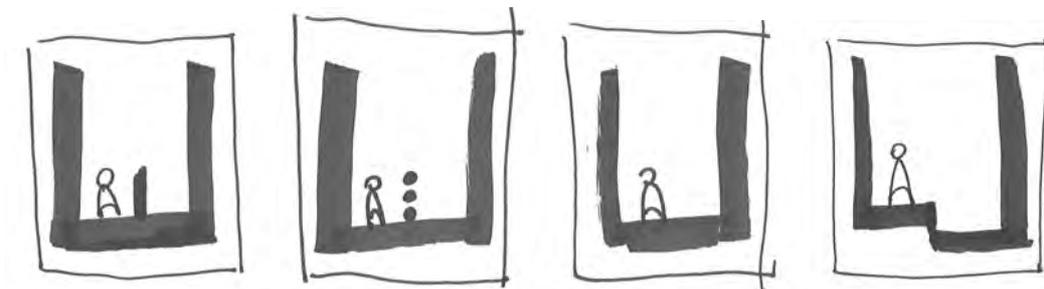
\_Fig 21 : Photo du Quai du Wault



\_Fig 22 : Dessin au calque du Quai du Wault



\_Fig 23 : Coupe du Quai du Wault



\_Fig 24 : Les différents types de limites

La méthodologie est la suivante : pour chaque section étudiée, à partir de la photo, on relève les marqueurs du sujet étudié : dans ce cas, ce sont les limites, sur le Quai du Wault. A partir de ces informations, on peut réaliser une coupe pour une vision d'ensemble. Ensuite, on peut représenter chaque limite conceptuellement dans une icône. Ce travail peut être refait pour l'ensemble des sujets, sur chaque section.

## 3.2 Les cartes des indicateurs d'observation

*Pour l'analyse, il semble pertinent de déterminer des sections le long du tracé de la promenade pour une analyse plus précise. Chaque carte est disposée de la même manière de façon à mieux pouvoir les comparer et les analyser. Sous chaque carte, à l'échelle, a été réalisée l'"intensité". Plus l'amplitude est forte, plus l'espace est favorable au piéton, selon le critère analysé. Au contraire si l'amplitude est nulle (une ligne), alors l'espace n'est pas favorable au piéton. Attention aux confusions ! L'amplitude sera parfois nulle alors que la vitesse est très élevée car non favorable au piéton.*

### Vitesses

L'idée de la carte des vitesses s'est imposée assez vite car les vitesses de déplacement sont un bon moyen de mesurer ce à quoi l'espace public est dédié.

5 catégories ont été arbitrairement fixées :

- Une catégorie «nulle » pour les places où il n'y a que des piétons. Même si certains usagers traversent ces places, la vitesse est extrêmement faible à une échelle globale.
- Une catégorie faible : (autour de 5 km/h) où les gens se déplacent à pied.
- Une catégorie moyenne : autour de 20 km/h. Les vélos, ainsi que les voitures en zone de rencontre (limitée à 20 km/h) rentrent dans cette catégorie.
- Une catégorie « moyen + » : les voitures circulent aux alentours de 30 km/h contraintes soit par le règlement (zone 30) soit par la morphologie et les matériaux (Quai du Wault par exemple)
- Une catégorie élevée : les voitures roulent à 50km/h (voir parfois plus en ne respectant pas la loi, la morphologie jouant un rôle important.)

La carte des vitesses propose un autre regard sur la promenade : trois zones sautent aux yeux : l'avenue le Corbusier venant de Euralille et son prolongement place de la Gare, la rue Nationale et enfin le boulevard Vauban.

Page suivante : \_Fig 25 Carte des vitesses

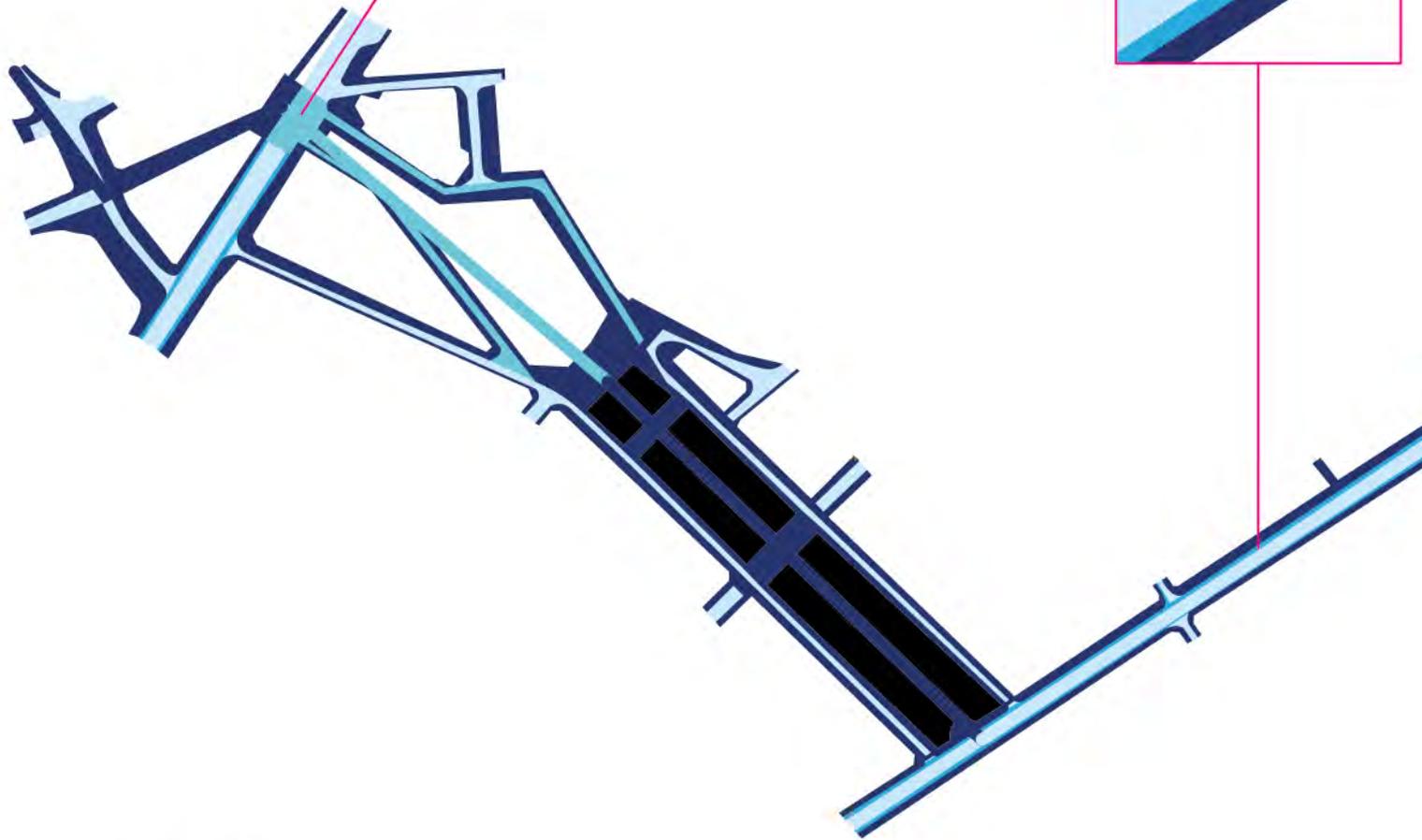
# LA VITESSE FAVORABLE AU PIETON

- élevée (0 km/h)
- moyenne + (5 km/h)
- moyenne (20 km/h)
- faible (30 km/h)
- très faible (50 km/h)

Boulevard Vauban



Rue nationale



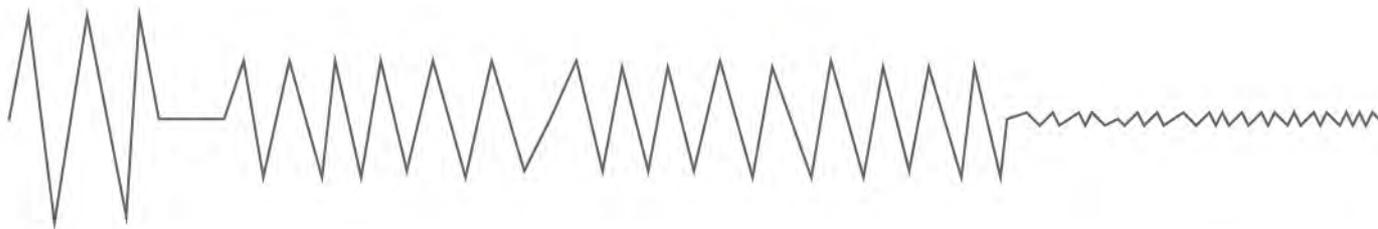
Citadelle

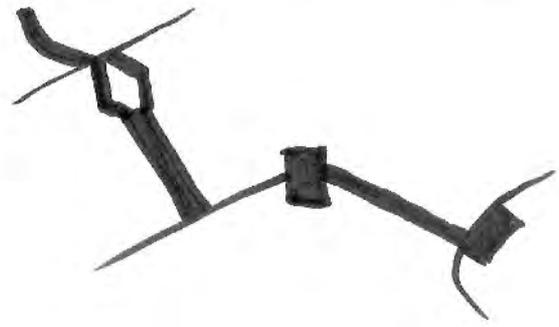
Croisement

Quai du Wault

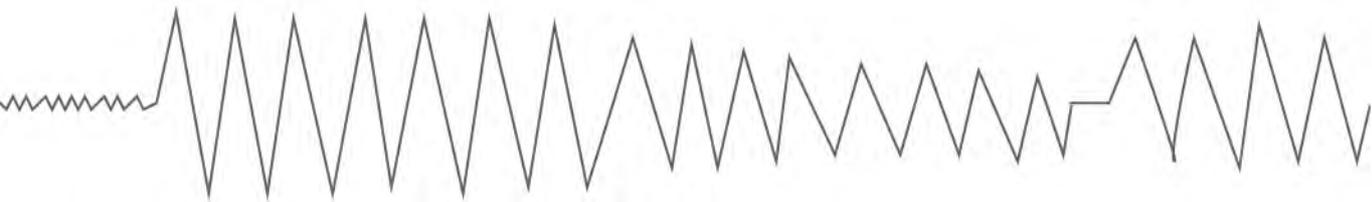
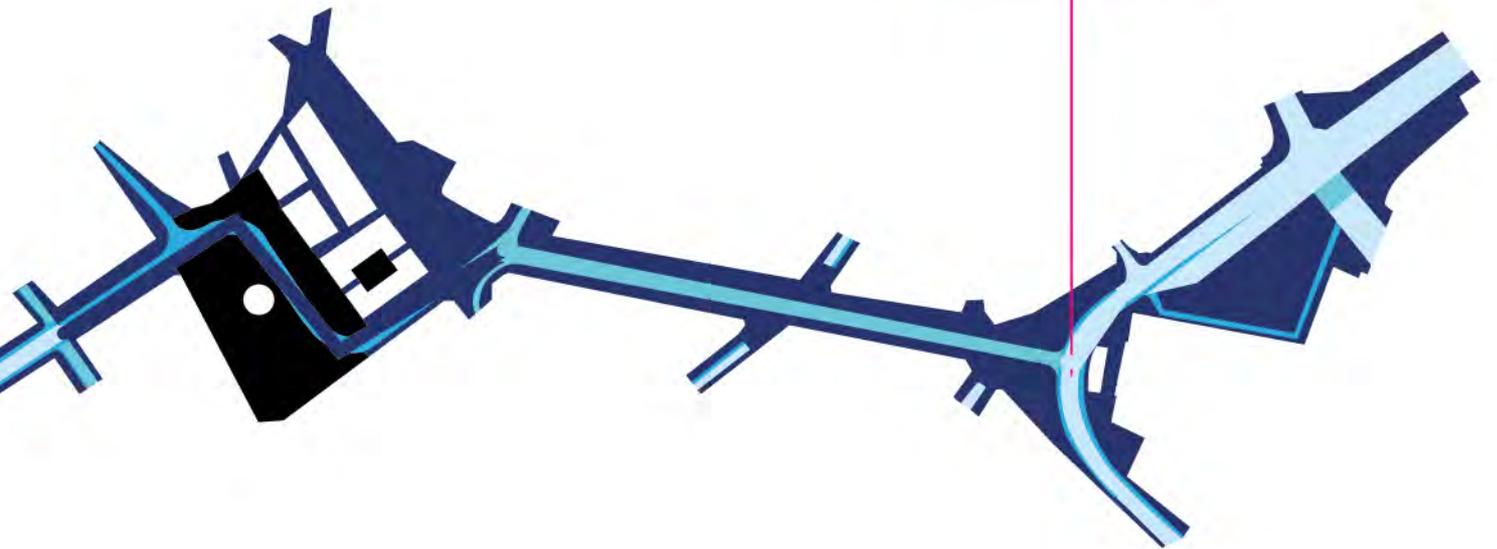
Squares

Rue nationale





Place de la Gare



Les places

Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisées

Elles se situent aux deux extrémités et au milieu du trajet de la promenade. Ce sont des zones de confrontation fortes avec les autres vitesses plus faibles. Deux sont verticales et forment des ruptures fortes : L'avenue le Corbusier et le boulevard Vauban. La rue Nationale est une rupture horizontale : la cohabitation des fonctions diverses entraîne une confrontation forte.

Le reste de la carte permet d'observer deux zones où les vitesses sont plus faibles qu'ailleurs : La Grand Place et le Quai du Wault. La Grand Place, « malgré » une cohabitation voitures et piétons sur le même espace, apparaît comme un lieu de vitesse faible : la réglementation (zone de rencontre 20 km/h et priorité aux piétons) ainsi que le nombre très important d'usagers traversant oblige les automobilistes à fortement ralentir. La carte des vitesses permet donc d'observer des sections aux vitesses plutôt faibles et homogènes, d'autres fortes et hétérogènes.

### Espaces verts

La carte des espaces verts sur la promenade révèle très clairement deux pôles qui sont situés aux extrémités. D'un côté, le parc de la Citadelle, « poumon vert » de la ville, et de l'autre, situé entre les gares Lille Europe et Lille Flandres, le parc Matisse, réaménagé en même temps qu'Euralille. Tout deux sont les principaux espaces verts situés dans la ville de Lille. Entre ces deux pôles, on retrouve les squares Foch et Dutilleul. A partir de là, on peut remarquer l'absence totale d'espaces verts de la rue Nationale jusqu'au parvis de la Gare où on retrouve quelques arbres. Il faut ici tenir compte du contexte culturel et historique de la ville : historiquement, les grandes places des villes du Nord, très minérales, comme Arras par exemple, n'ont jamais comporté d'arbres ou de plantes. A contrario, les places du sud de la France sont plantées de nombreux arbres pour protéger les piétons du soleil.

### Matériaux

La carte des matériaux fait apparaître des zones où les matériaux sont plus unifiés qu'à d'autres endroits. On distingue trois types : la pierre, le bitume ainsi qu'un matériau hybride, sur l'esplanade Euralille, une sorte de bitume avec du quartz.

Certaines zones comme la rue Faidherbe, la Grand Place et le quai du Wault sont uniquement en pierre. La rue Nationale, elle, rassemble les deux matériaux.

# LA NATURE

- arbre
- herbe
- eau



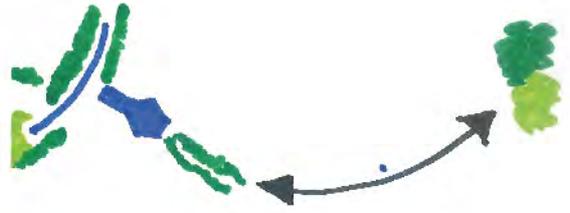
Citadelle

Croisement

Quai du Wault

Squares

Rue nationale



Les places

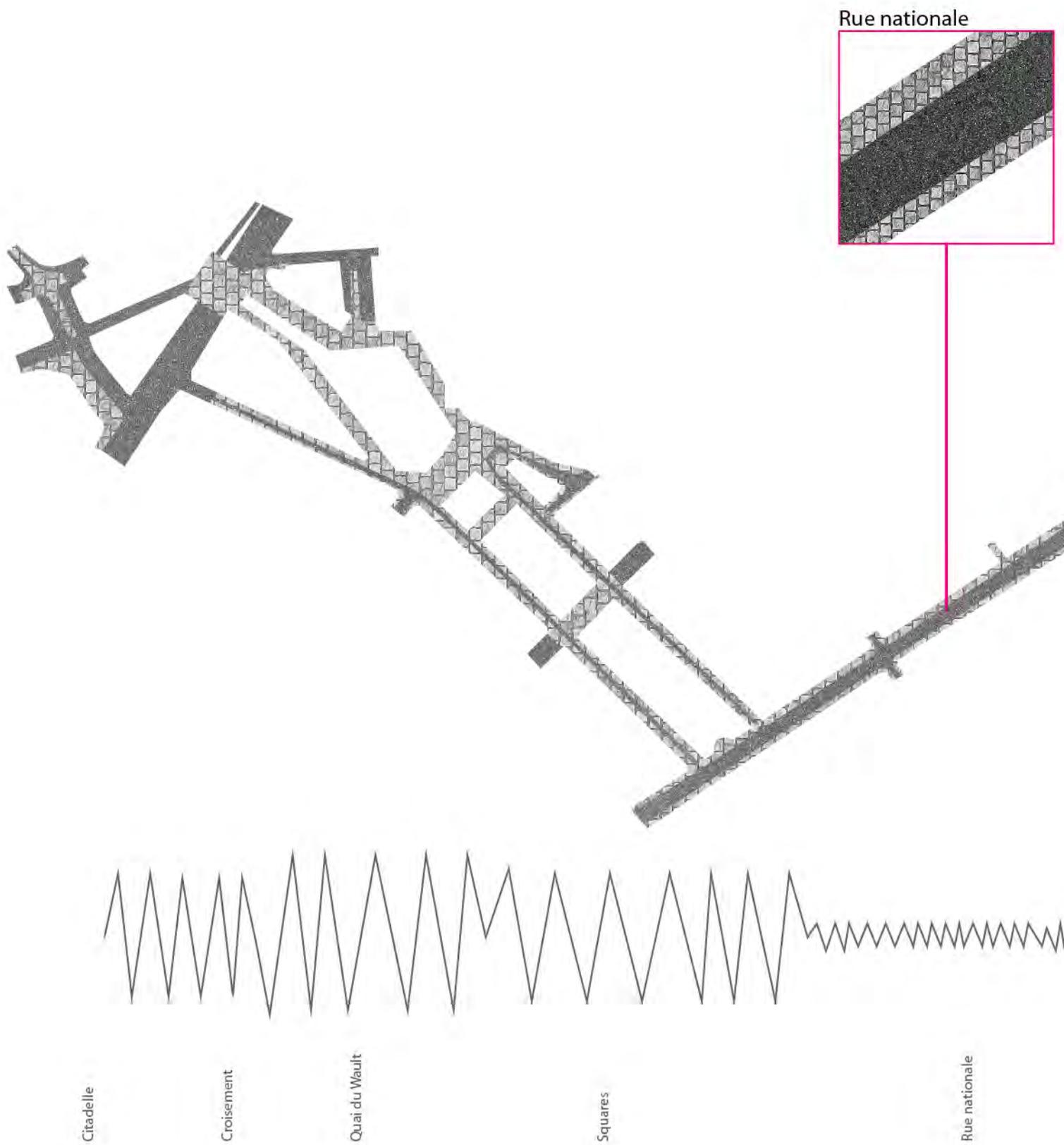
Rue Faidherbe

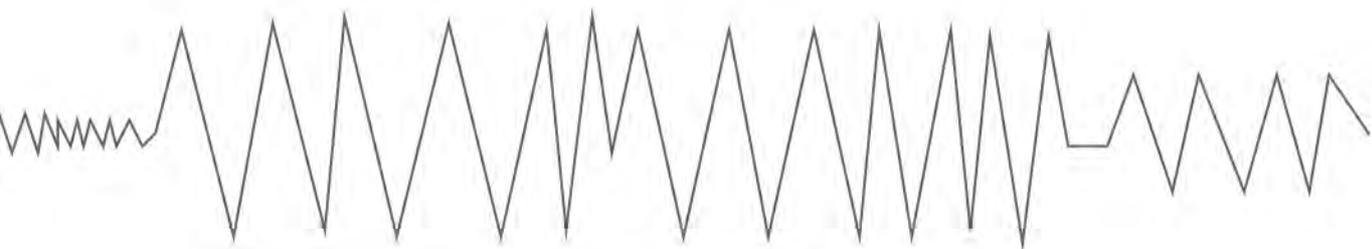
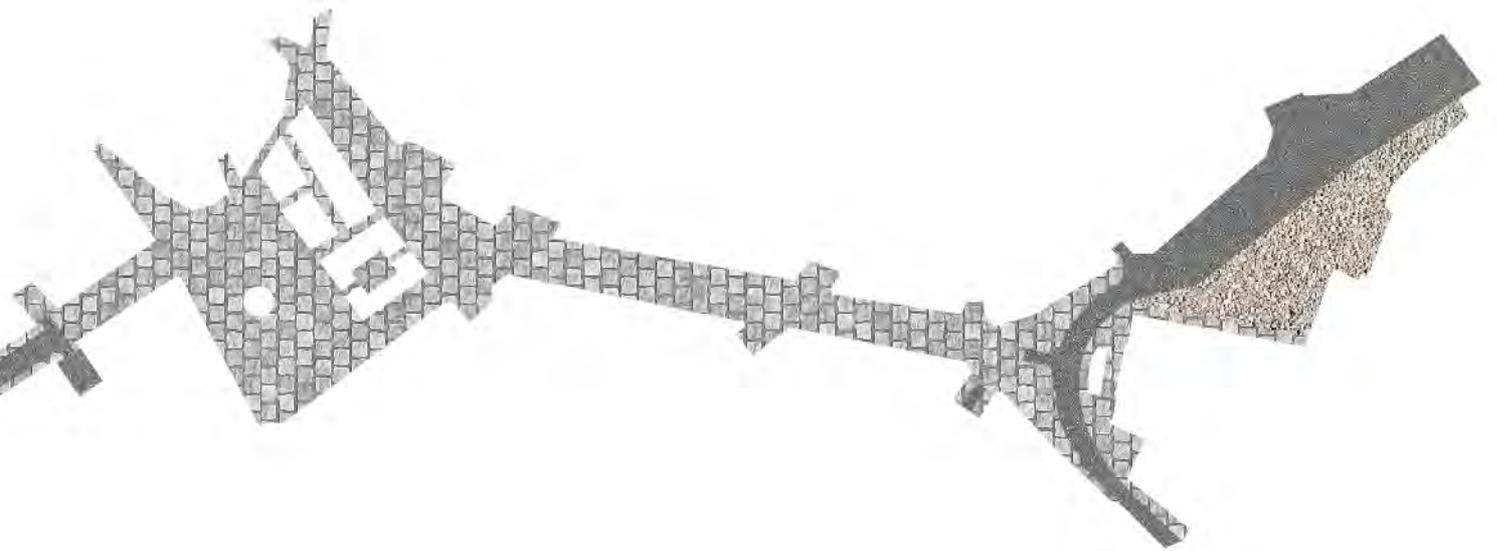
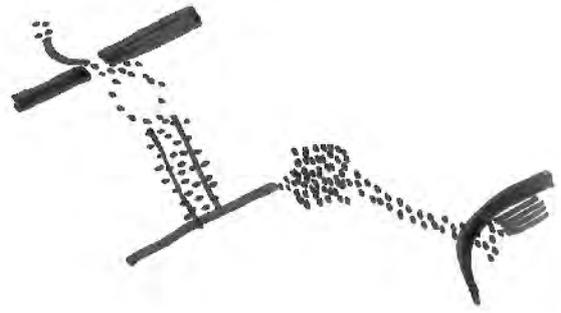
Croisement

Place des Buisées

# LES MATERIAUX FAVORABLE AU PIETONS

-  élevés (pierre)
-  moyens (bitume et quartz)
-  faibles (bitume)





Les places

Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisseries

Analyser les matériaux est particulièrement intéressant : chaque matériau "correspond" à son usager : pour les piétons, sur les trottoirs, on retrouve de la pierre. Pour les voitures, c'est l'asphalte. Les matériaux relèvent bien symboliquement pour qui "est prévu" l'espace public.

## Limites

La carte des limites a pour objectif de recenser les différentes limites et obstacles qui jalonnent le parcours de la promenade. On retrouve des lignes, des potelets, des murets, des chaînes, des bordures de trottoir... On voit que les limites sont nombreuses et surtout de différents types. On remarque trois zones particulières. Tout d'abord, au niveau de la place des Buisses. La voirie est très large et les limites sont particulièrement nombreuses. Bordure, lignes et même un muret de faible hauteur pour séparer les bus des voitures. La voie est totalement infranchissable pour les piétons. Sur des espaces comme la rue Faidherbe ou la Grand Place, on ne distingue que des potelets. En revanche, sur la rue Nationale, le nombre de limites augmente et le type change. On retrouve une formation typique de rue, avec bordure de trottoir, et de nombreuses lignes pour séparer les fonctions. La troisième zone concerne le Quai du Wault. On retrouve une limite très forte autour de celui-ci. Pour séparer voitures et piétons, des petits plots avec chainettes ont été installés. Esthétiquement, ils rappellent les plots qui étaient installés autre fois le long de la Deûle, mais ils empêchent tout passage d'un côté à l'autre. La séparation est infranchissable pour les enfants, poussettes, personnes âgées ou en fauteuil roulant. Cet aménagement est contraignant, c'est une limite forte.

Cette carte présente une autre vision de la rue et de l'espace public, à la place de l'utilisateur qui se déplace et qui va modifier son trajet en fonction des obstacles qu'il va pouvoir rencontrer.

## L'interaction Espace public / Espace privé

Cette carte révèle dans quelle mesure l'espace public interfère avec l'espace privé. En rouge, on retrouve l'espace public et la rue. En noir, est représenté l'espace privé. Le long de la promenade, au rez-de-chaussée, on ne retrouve de l'habitat privé seulement au niveau du Quai du Wault, et un peu au niveau des squares Foch et Dutilleul. Dans le reste de la promenade, au rez-de-chaussée, on retrouve des commerces, des services, des cafés, des entrées... Les fonctions de ces bâtiments vont ainsi parfois amener une transition entre le bâti et l'espace public.

L'interaction a été divisée en quatre catégories :

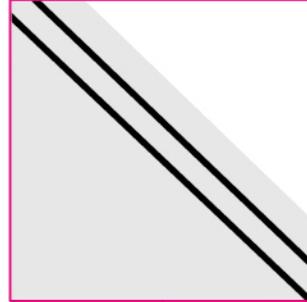
# LES LIMITES DE LA RUE

- élevé (potelet avec chaîne, barrière)
- moyen (potelet)
- faible (bordure)
- - - - - très faible (peinture au sol)

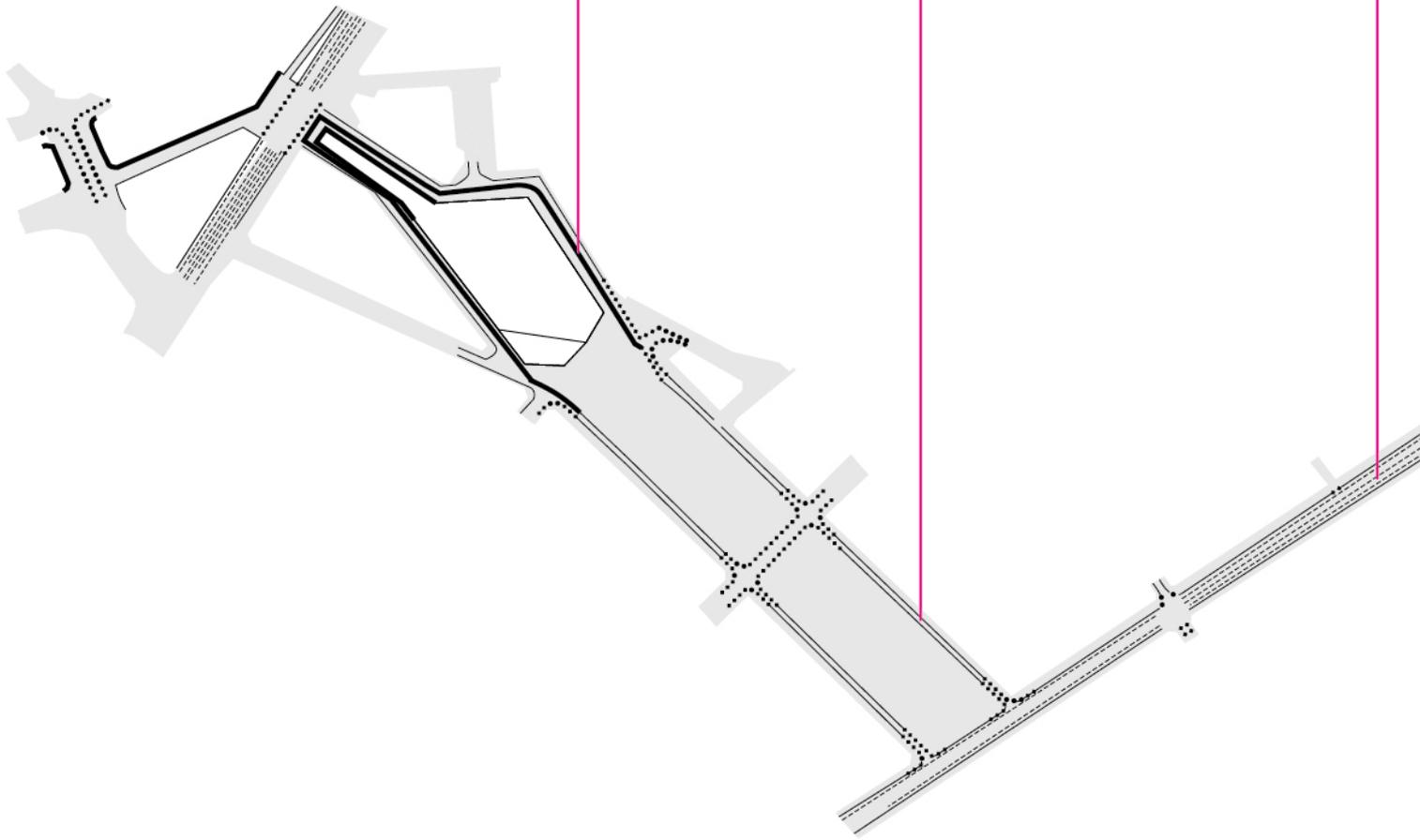
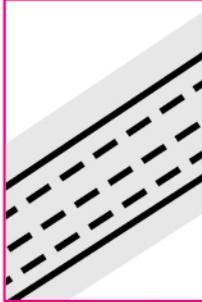
Quai du Wault



Avenue Foch



Rue nationale



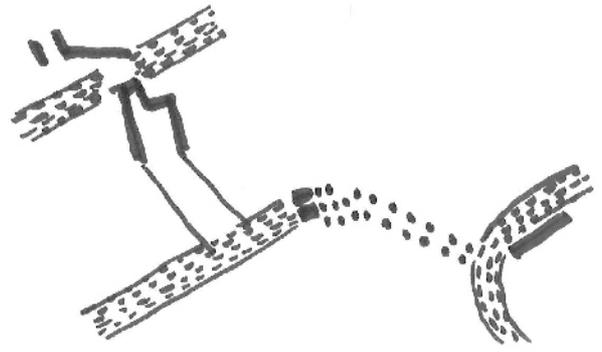
Citadelle

Croisement

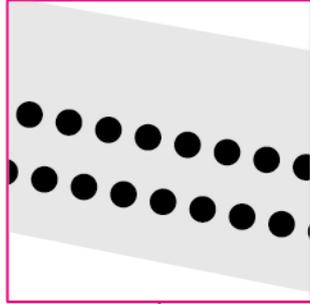
Quai du Wault

Squares

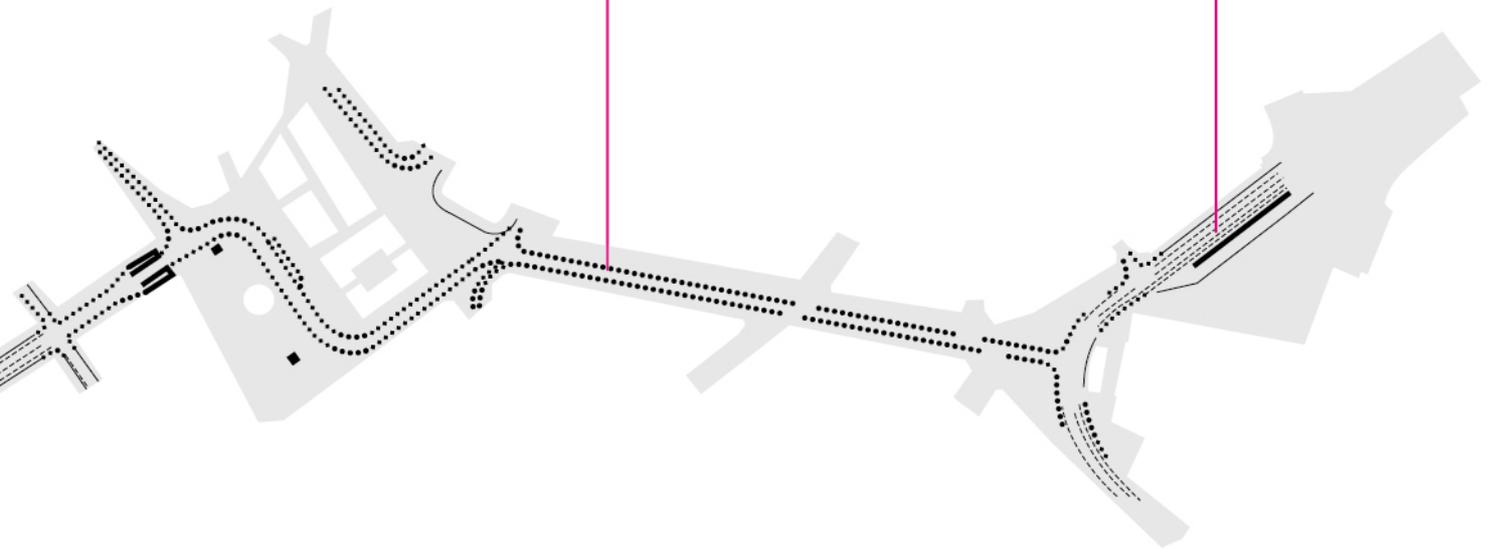
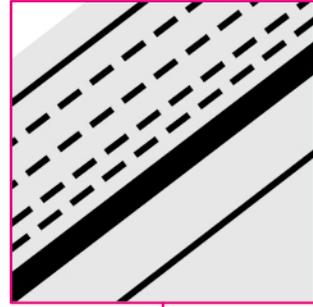
Rue nationale



Rue Faidherbe



Avenue Le Corbusier



Les places

Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisseries

-faible : (services) exemple : Banques, assurances, l'interaction est plus importante.

-moyenne : (commerces) type : vêtements, nourriture. Les gens passent la porte de nombreuses fois dans la journée.

-forte : Les commerces de type café ou restaurant, avec un terrasse, qui crée un lien fort entre le bâti et la rue.

On remarque plusieurs tendances en observant cette carte : la place de la gare et ses alentours amène une forte interaction entre le bâti et la rue : de très nombreuses personnes franchissent les portes de la gare chaque jour et, à proximité, des restaurants et cafés avec terrasse sont installés. Il y a ici une centralité forte. La promenade continue rue Nationale, où on observe une interaction moins forte mais qui reste importante : la rue est bordée de commerces et est très passante. Au niveau de la place du Théâtre et de la Grand Place, l'interaction est plus forte : de nombreux cafés sont présents, sur la place, des enseignes comme le Furet du Nord ou l'entrée du passage de la Fnac voient de très nombreuses personnes passer chaque jour. Il y a ici une deuxième centralité forte en terme d'interaction entre la rue et le bâti.

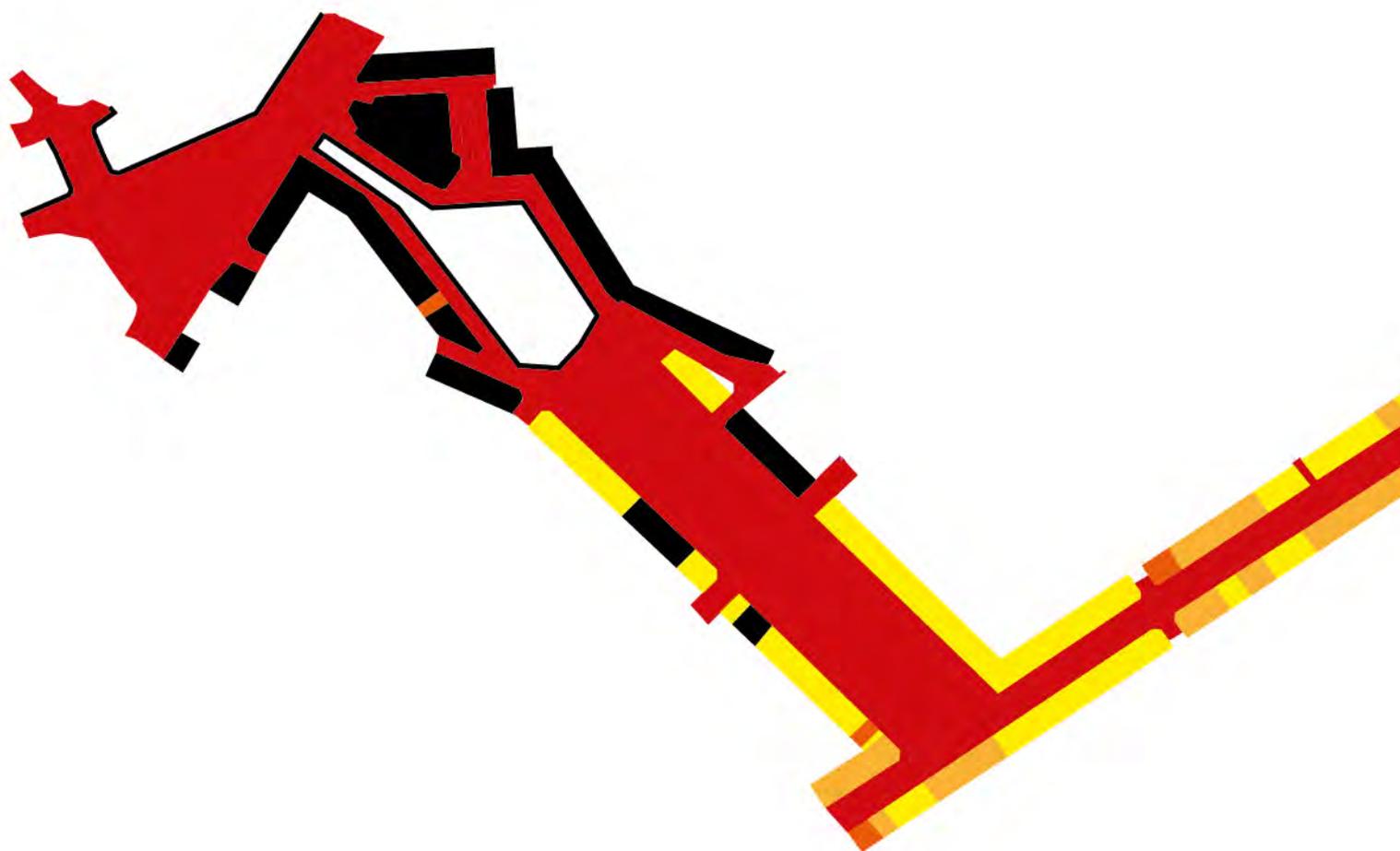
La section de la rue Nationale est assez particulière. Elle commence par de fortes interactions au départ, avec quelques cafés et des commerces, mais va peu à peu baisser en intensité ; au niveau des squares Foch et Dutilleul, on est en présence quasi-exclusive de banques et assurances.

A la fin de la rue Nationale, juste avant le croisement avec le Boulevard de la Liberté, l'interaction remonte soudainement. Un supermarché, une salle de sport et quelques cafés rendent cette partie de la rue plus vivante. Le long des squares Foch et Dutilleul, l'interaction est faible : au départ, on retrouve quelques commerces de services, puis uniquement des habitations, aux interactions faibles. Il en va de même pour le Quai du Wault, à part la présence d'un unique café.

Cette carte marque encore une fois l'hétérogénéité du parcours : des sections, de part leur fonctions commerciales, entraînent une forte interaction entre la rue et le bâti, (Gares – Grand Place) d'autres plus hétérogènes (rue Nationale) et enfin d'autres faibles (squares, Quai du Wault).

# L'INTERACTION ESPACE PUBLIC / ESPACE PRIVE

- espace public
- forte
- moyenne
- faible
- espace privé



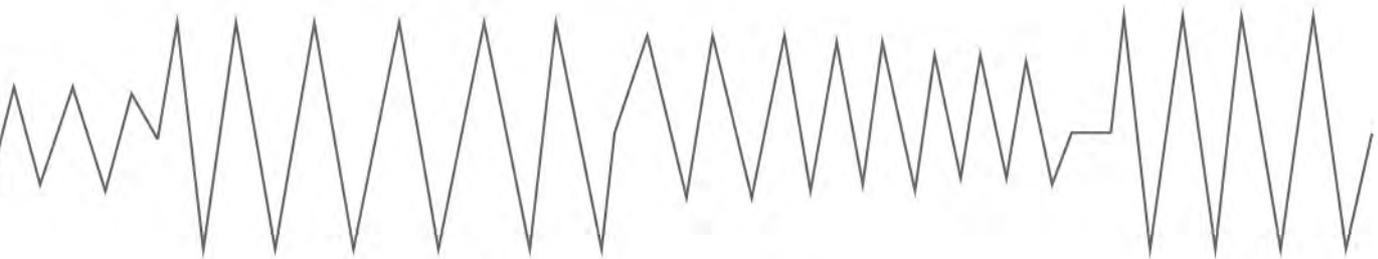
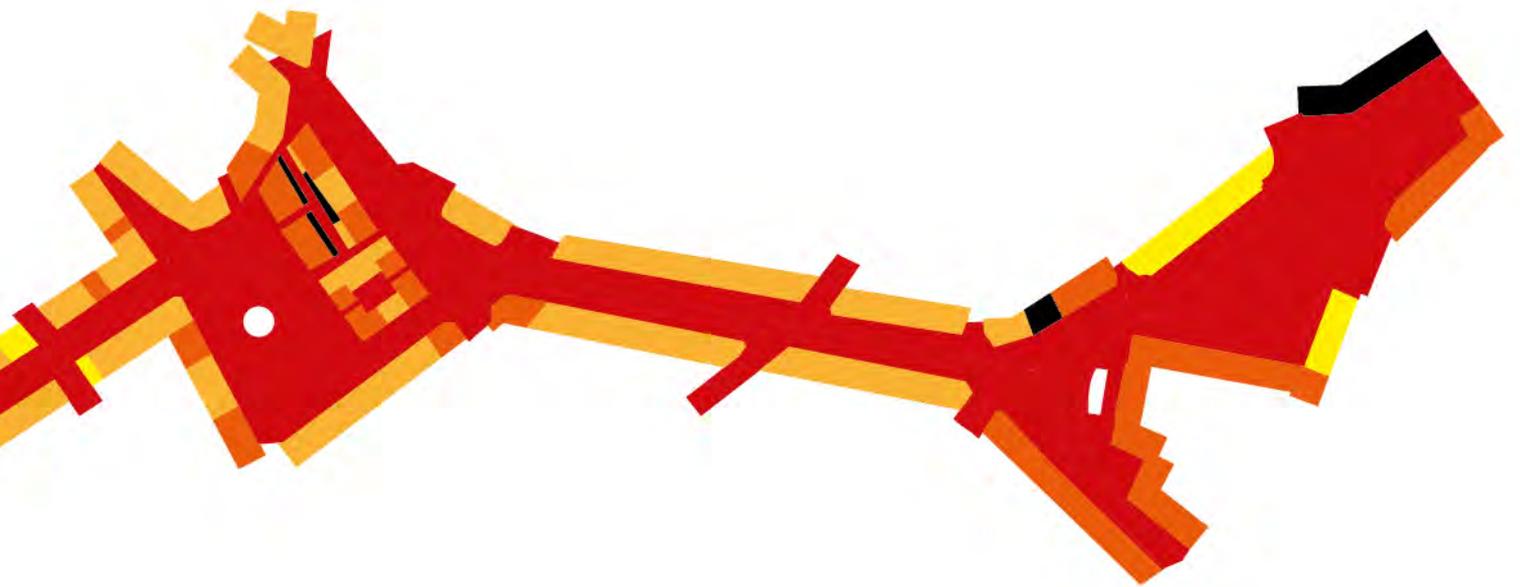
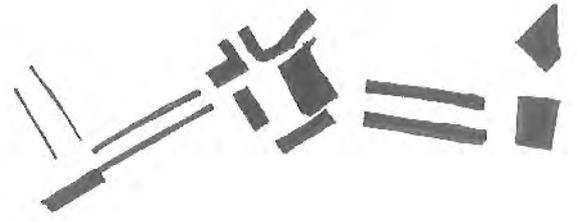
Citadelle

Croisement

Quai du Wault

Squares

Rue nationale



Les places

Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisées

# Troisième partie : Vers une représentation de l'espace public

---

*Les cartes rassemblent les observations terrain. La cartographie permet de représenter en 2D des "impressions" intuitives, sensibles, pour les confronter à des analyses objectives : matériaux, vitesses limites...*

## 1. Analyse des intensités "déambulatoires"

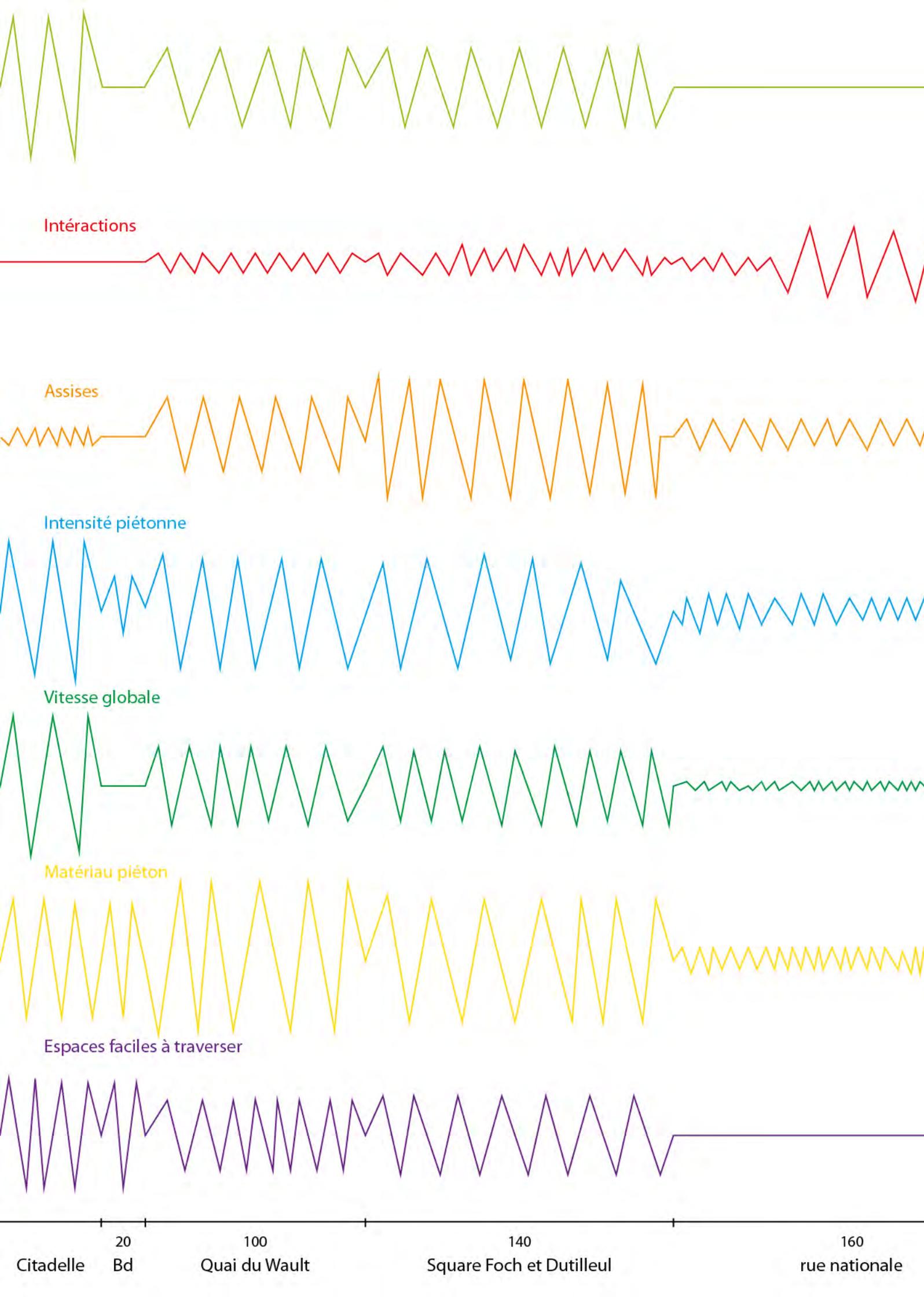
Toutes les intensités relevées ont été rassemblées dans un même document, à une même échelle pour pouvoir les comparer et ressortir des tendances générales sur l'ensemble de la promenade. Plus l'amplitude est grande, plus l'espace est favorable au piéton selon le critère étudié. Deux sections ressortent de manière flagrante :

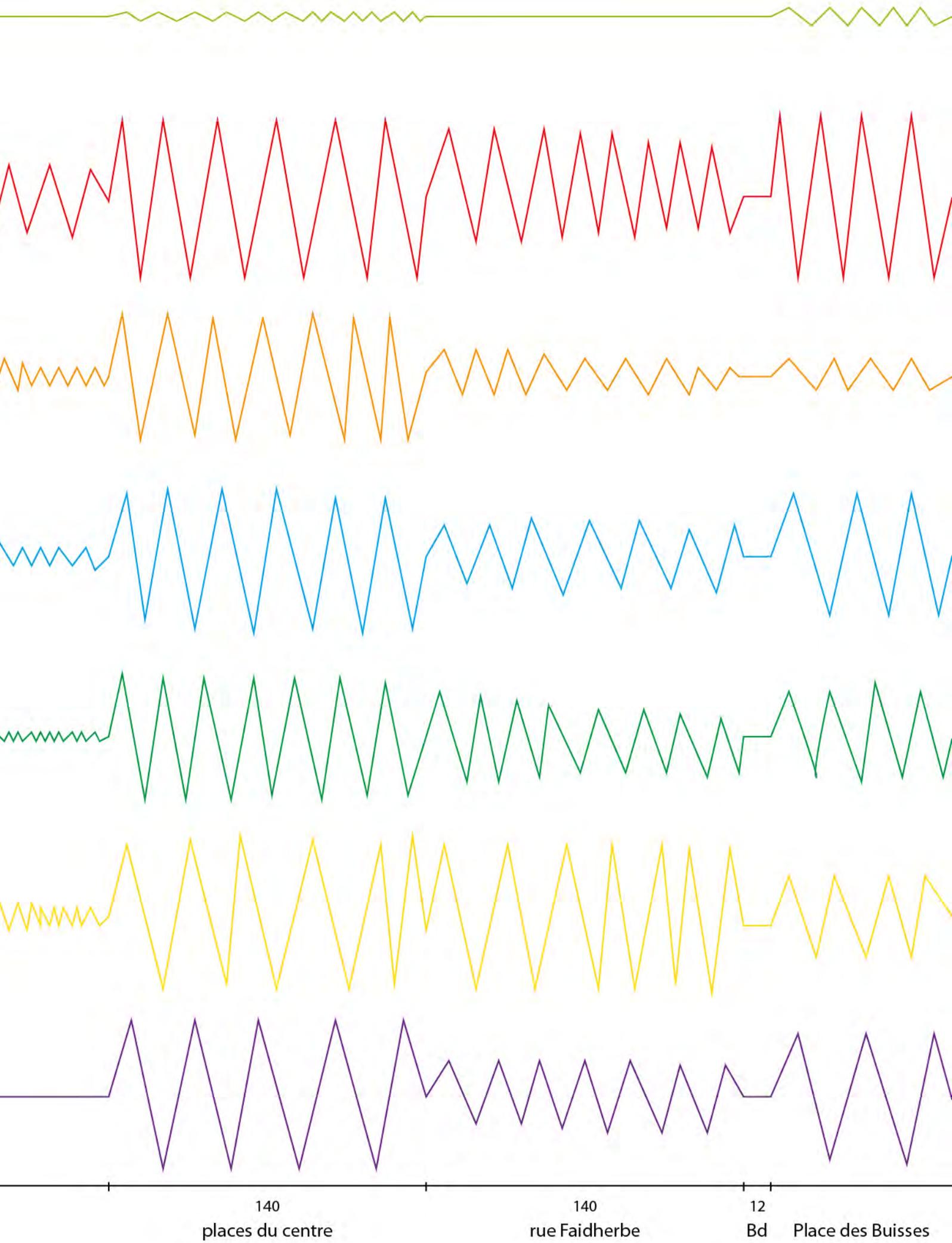
- La Grand Place et la Place du Théâtre ont les amplitudes maximum où presque, pour tous les critères: interaction, assises, intensité piétonne, vitesse globale, matériau piéton et espaces faciles à traverser. Espace central de la ville de Lille, les deux places sont un espace public de grande qualité.

- La Rue Nationale, au contraire, montre des intensités très faibles dans quasiment tous les domaines explorés. Seules les interactions entre le bâti et la rue, proches de la Grand Place, sont importantes.

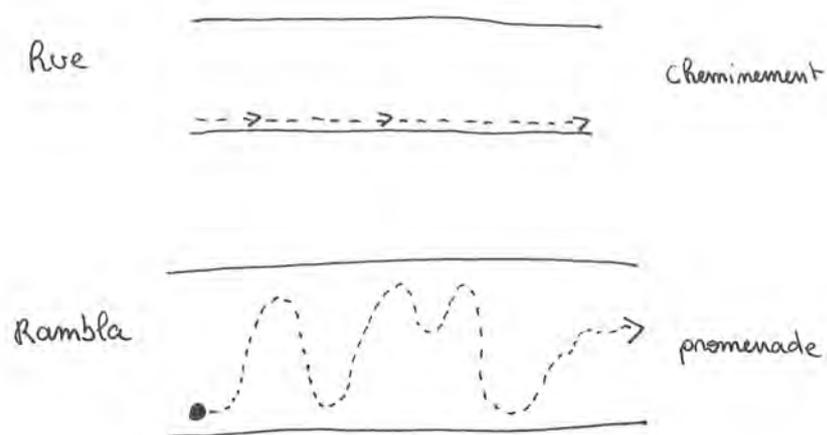
Le Quai du Wault et les squares Foch et Dutilleul ont un profil particulier. Ils présentent des qualités fortes que possèdent les autres centralités, comme la Grand Place ou la place des Buisses, à une différence près : l'interaction entre le bâti et la rue. Elle est à cet endroit très faible, on ne retrouve que des banques le long des squares, puis des habitations. Le long du Quai du Wault, seulement des habitations et un café. Ceci a pour conséquence une occupation non constante des lieux : lorsque le soleil est absent, le lieu est seulement un lieu de passage, très faiblement occupé. Le lieu ne présente plus une attractivité importante. En revanche, par beau temps, il devient très difficile de trouver une place pour s'asseoir sur la pelouse au niveau de l'eau ou d'occuper un banc autour du Quai. La notion de centralité est donc floue.

Les intensités mesurent donc la qualité des espaces publics. Comme nous l'avons vu, trois grandes tendances ressortent : un espace fonctionnant très bien, un autre plus mal, et des espaces hybrides, avec des points forts et faibles.



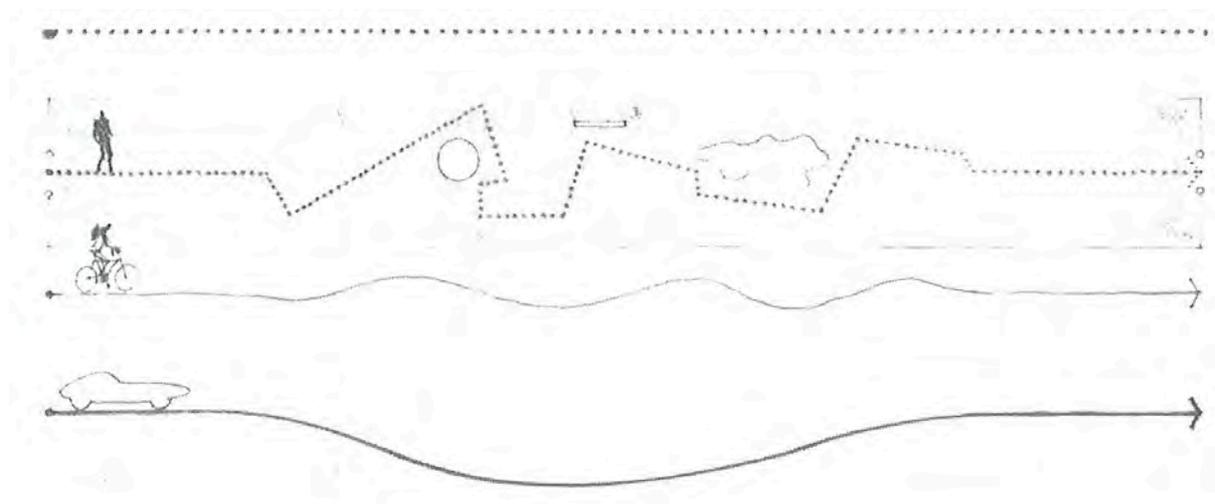


Ici, nous pouvons remarquer un élément frappant : le graphique des espaces favorables aux piétons présente une analogie, dans sa forme, avec le schéma comparatif de la rambla et de la rue.



\_Fig 32 : Le cheminement piétonnier dans la rambla et la rue

On pourrait ici parler d'"intensité déambulatoire". La promenade urbaine, ou la rambla, permet au piéton de déambuler, de se déplacer selon des cheminements bien moins préétablis que les autres mobilités. BAKER représente universellement les 3 mobilités dans la figure ... On voit que le piéton possède la capacité de cheminer bien plus que de se déplacer. Sur une rambla, le piéton rentre dans un commerce, s'assoit sur un banc, achète une glace à un marchand en face, observe le paysage... C'est cela qui permet la rencontre hasardeuse, et c'est dans ce sens que le piéton devient le créateur de la ville. La rambla permet deux choses : la mobilité piétonne ainsi que la promenade.



\_Fig 33 : les cheminements à pied, à vélo et en voiture

## 2. Deux représentations sensibles de l'espace public

*Ces deux modes de représentation suivants sont particuliers : ils représentent une vision sensible de l'espace public, déformée des cartes traditionnelles.*

### 2.1 Les espaces favorables au piétons

La carte des espaces qui sont favorables au piéton rassemble toutes les cartes produites précédemment. Elle met en valeur les endroits les plus agréables, où le piéton est en mesure de traverser l'espace public, s'il est contraint par des obstacles physiques ou psychologiques, si le piéton se sent en toute sécurité, si les matériaux lui sont favorables, si les lieux sont animés, s'il peut s'asseoir pour se reposer, s'il y a des espaces verts...

Le mode de représentation adopté ici est celui de l'anamorphose. Il permet ainsi d'exprimer un ressenti, avec une approche sensible, de l'espace public. Plus la sensation de pouvoir et l'envie d'occuper les lieux sont grandes, plus le volume est important. Plus la sensation et l'envie sont faibles, moins le volume est important sur la section.

En commençant au niveau de la place des Buisses, les volumes sont importants : la zone est piétonne et unifiée, le piéton n'a aucune difficulté à se déplacer dans l'espace. En revanche, à l'approche de l'Avenue le Corbusier, la rue devient difficile à traverser : la vitesse augmente, les matériaux changent, les limites sont fortes. Le passage piéton n'est pas spécialement avenant et la visibilité est réduite. Sur la section de la Rue Faidherbe, les volumes sont moyens : les voitures circulent à double sens, mais la zone est limitée à 30 km/h, les matériaux sont lissés et la rue est vivante. Les limites (potelets, pas de bordure de trottoir) sont assez faibles. Au niveau de la place du Théâtre et de la Grand Place, les volumes sont les plus importants du parcours. Le piéton est à son aise, les matériaux sont lissés et agréables et la vitesse y est la plus réduite du parcours (zone de rencontre limitée à 20 km/h). C'est l'un des lieux les plus animés de Lille. Les limites sont assez faibles : seulement des potelets pour délimiter la route. C'est donc cette section qui est la plus favorable au piéton.

En revanche, la rue Nationale est sans doute un des endroits les moins agréables pour le piéton. Les limites sont nombreuses et fortes : bordure de trottoir, voitures garées, piste cyclable, double voie de voitures. La vitesse est élevée et les matériaux bien distincts. Les volumes sont donc faibles.

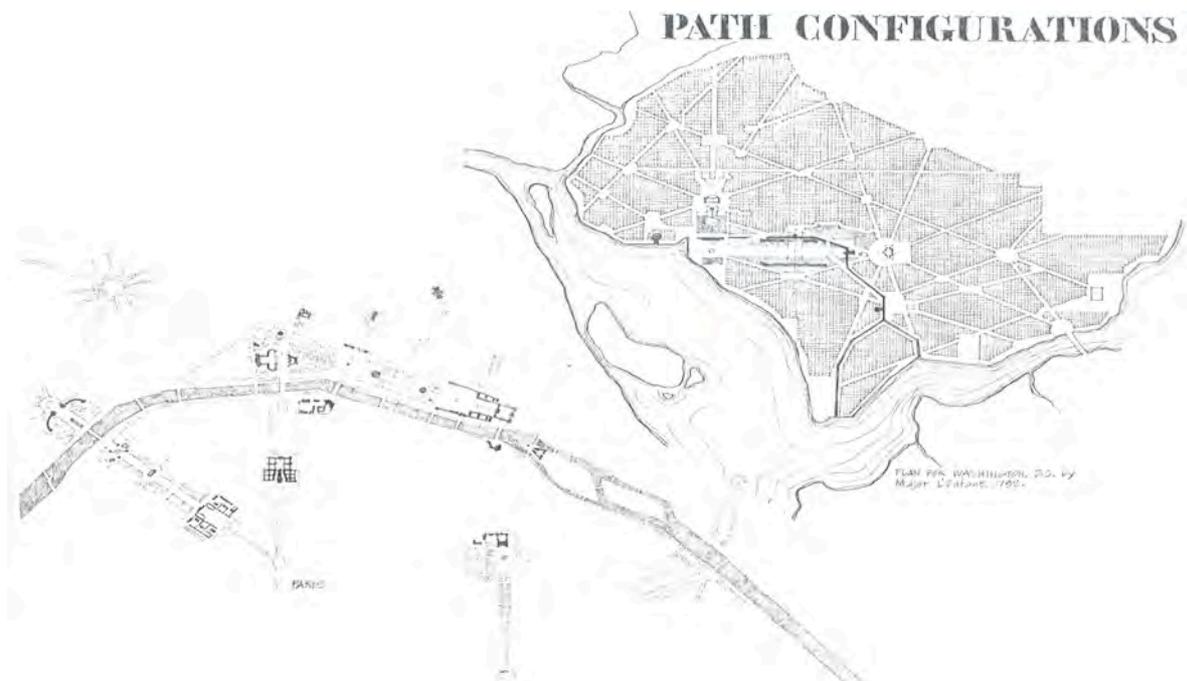
La section des squares Foch et Dutilleul est assez particulière. Au centre, dans les squares, le cheminement est uniquement piétonnier. Sur les cotés, la rue est à sens unique, bordée de trottoirs assez larges. La présence de potelets, de bordures, la différence de

matériaux ainsi que la vitesse moyenne (en théorie 50 km/h, mais les automobilistes roulent souvent moins vite) viennent contraster avec le parc situé au centre.

Le Quai du Wault, rénové en 2004, laisse maintenant une large place aux piétons, et la pierre au sol crée un environnement agréable. Le stationnement est supprimé pour partager l'espace entre un trottoir et la route pour les voitures. Le parking a été supprimé pour laisser place à une pelouse située au niveau de l'eau. De plus, le lieu est attirant et esthétique avec la présence de l'eau. Tous ces partis pris contribuent à améliorer le confort du piéton dans cette zone.

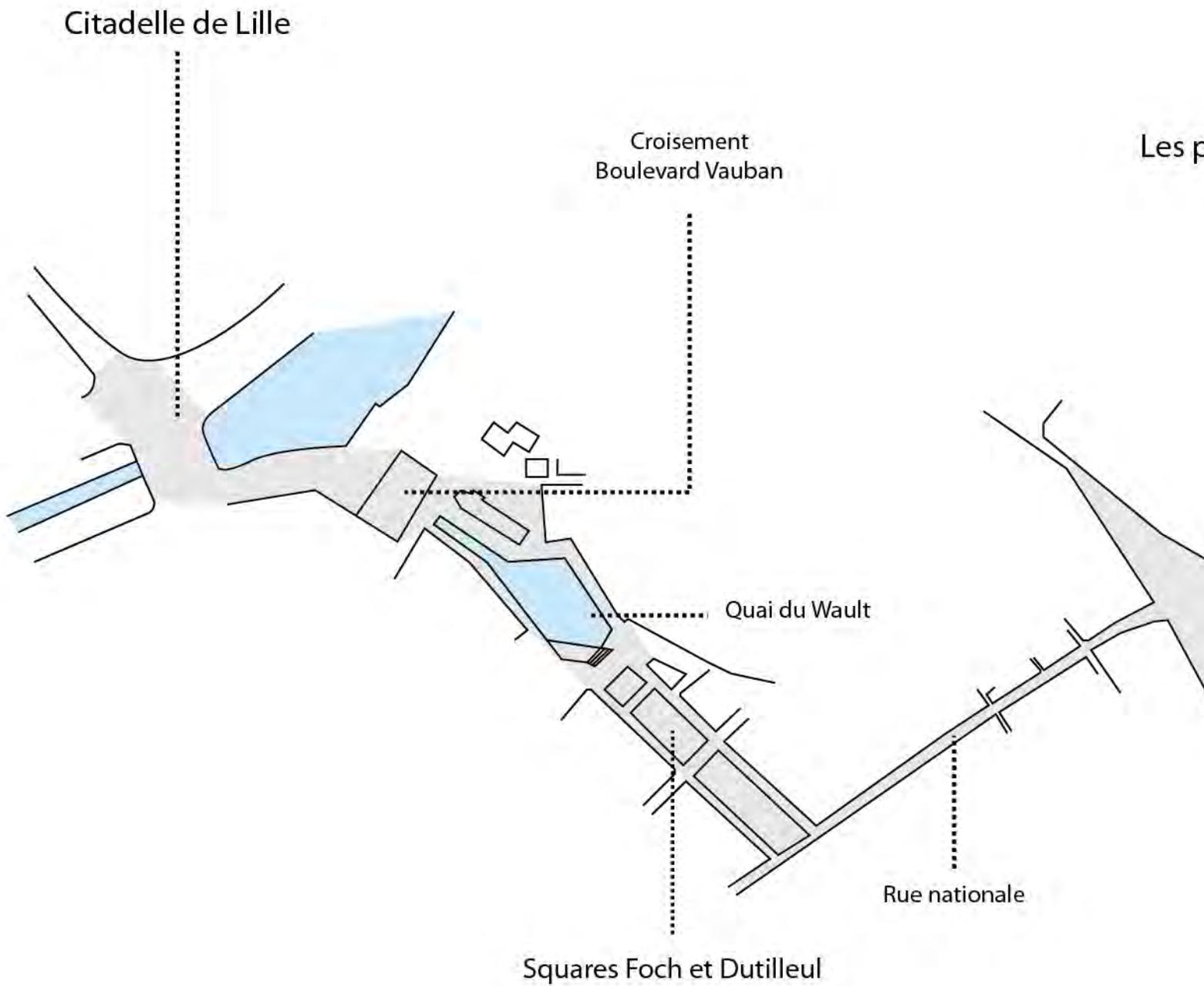
La promenade traverse ensuite le Boulevard Vauban où la vitesse est élevée (50 km/h). Un travail important a été effectué sur le passage piéton qui est très large (environ 20m). Le sol est en pierre alors que le boulevard est normalement en bitume et les traditionnelles bandes blanches sont absentes. La largeur du passage est importante, permettant de traverser confortablement le boulevard. Malgré une fracture importante, le lieu est bien adapté. La promenade continue vers la citadelle, espace vert où le piéton est à son aise.

On peut citer brièvement CHING, qui en 1979, dans *Architecture : Form - Space & Order*, représente cherche à représenter une approche sensible de la ville sur Paris. Pour cela, il ne garde que les éléments qui composent l'essence même de la ville : les espaces verts, l'eau, ainsi que les bâtiments remarquables. Il choisit de ne pas représenter tous les autres bâtiments, faisant ressortir une toute autre vision de l'espace.



\_Fig 35 : Une représentation sensible de l'espace public

# LES ESPACES FAVORABLES AU PIETON



Citadelle

Croiement

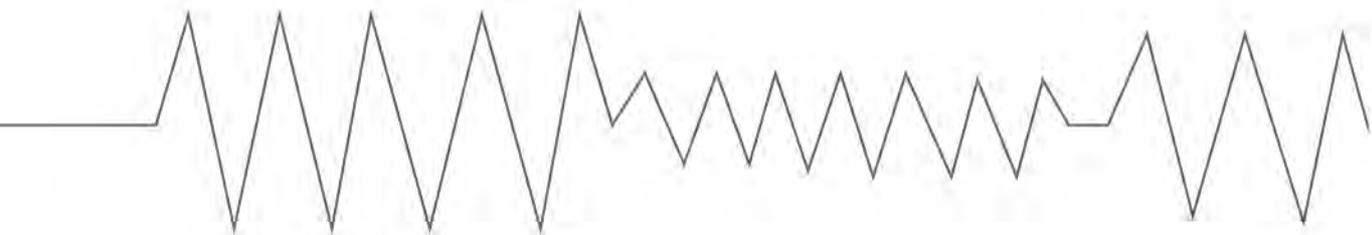
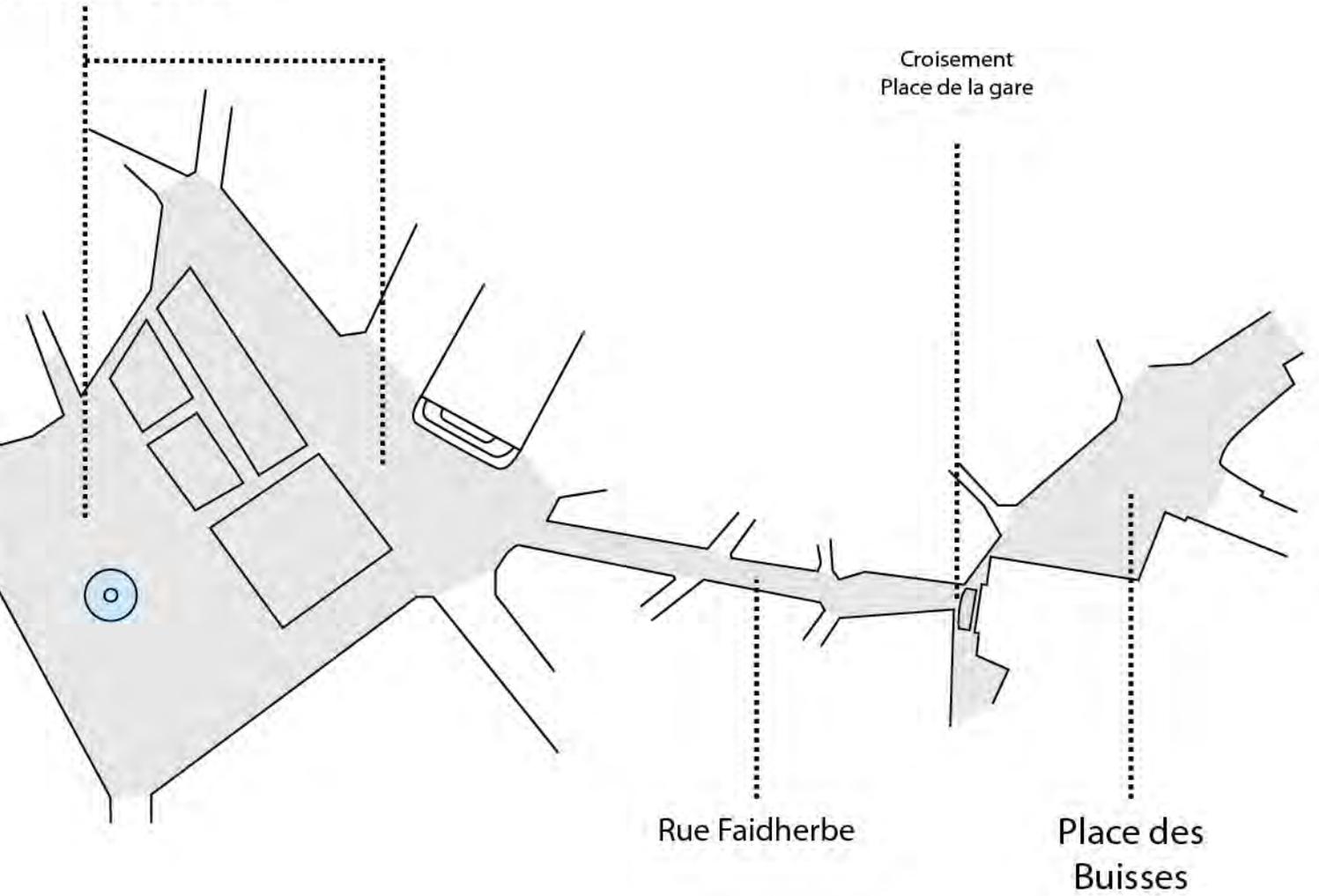
Quai du Wault

Squares

Rue nationale



## places du centre



Les places

Rue Faidherbe

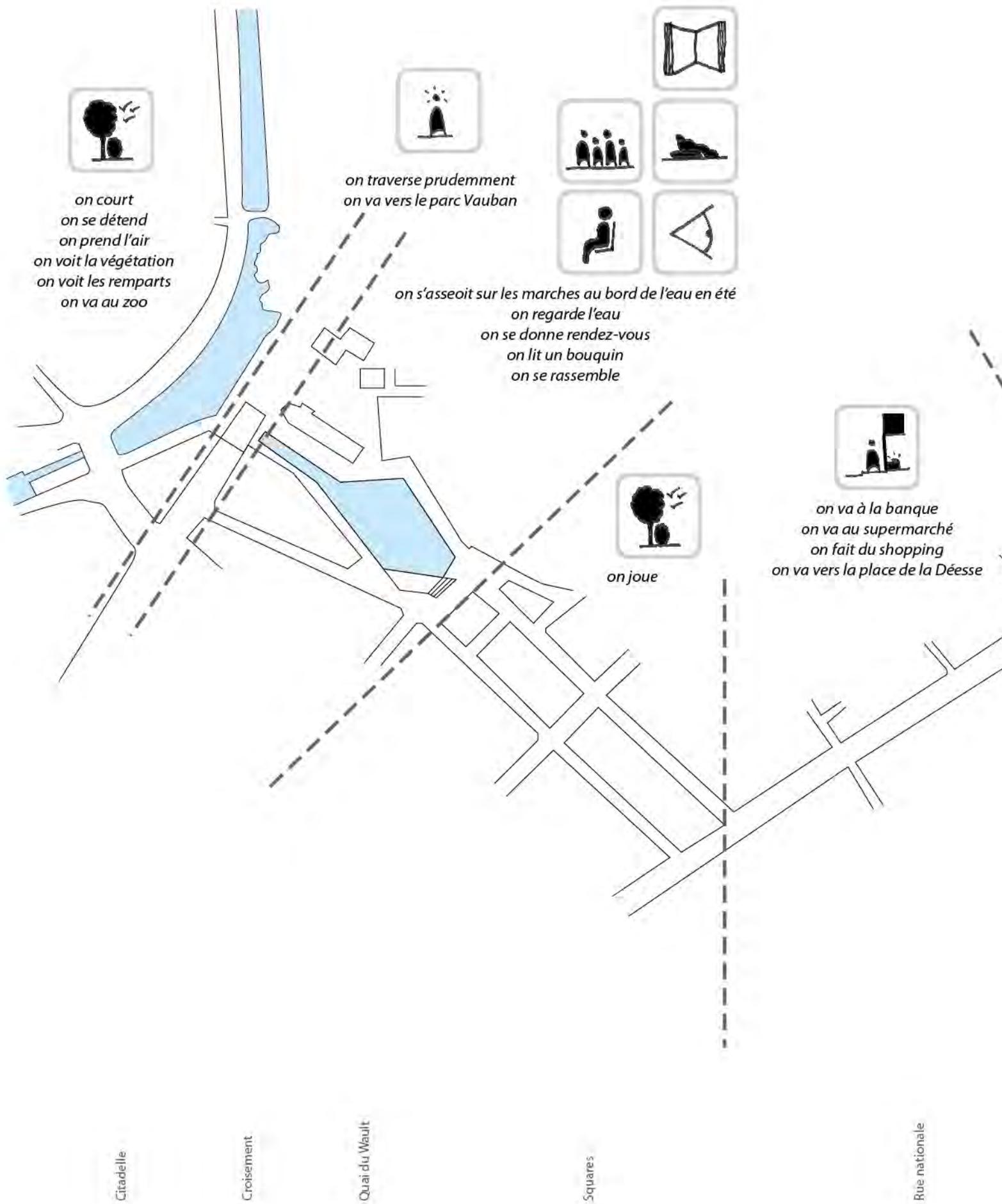
Croisement

Place des Buisseries

## 2.2 La typologie des lieux

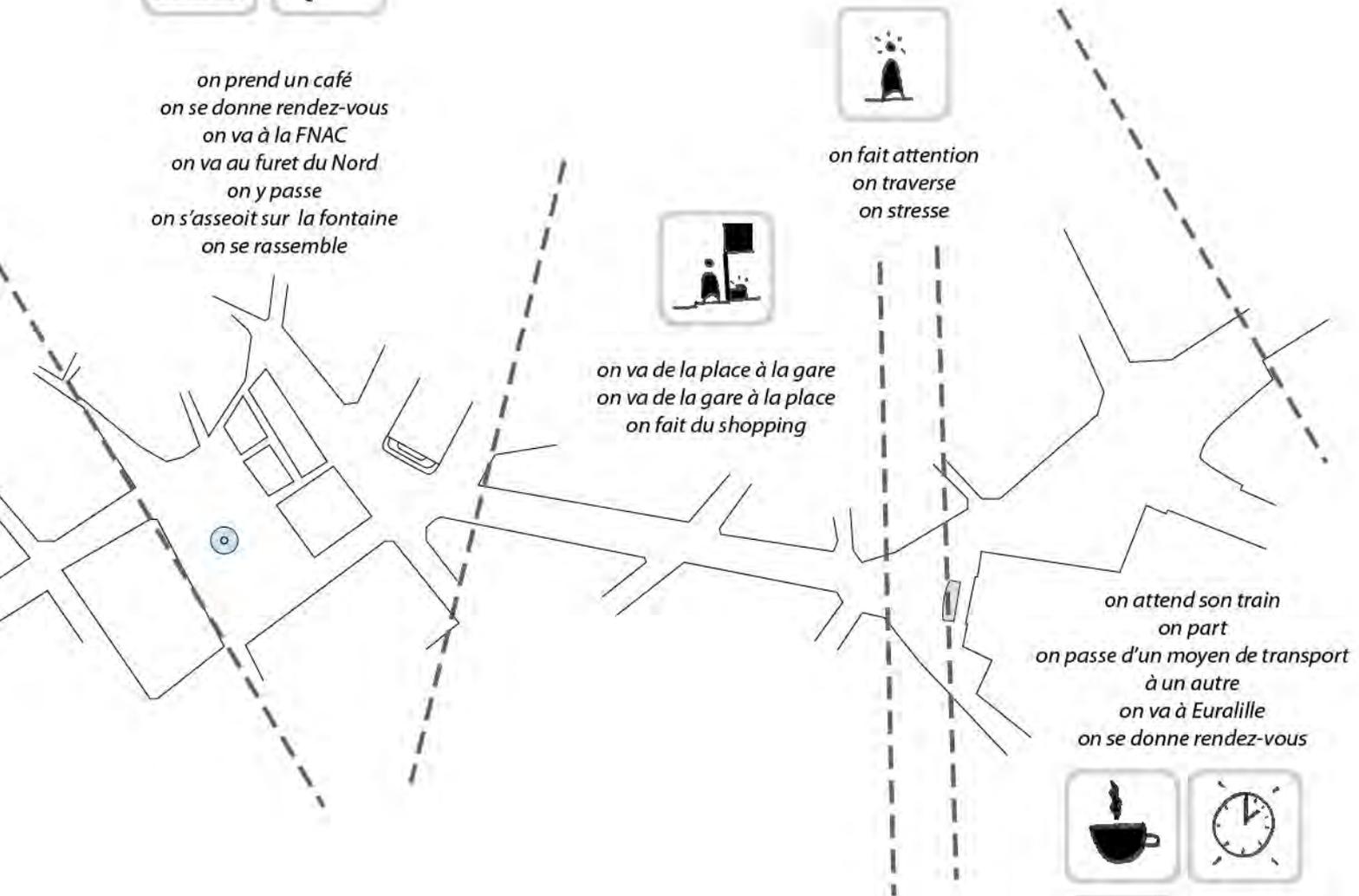
L'objectif est de recenser ce qu'on y fait le plus dans chaque section de la promenade, pourquoi y passe-t-on ? Où s'arrête-t-on dans cet endroit ? Dans quel but ? Ici, on met des mots sur ce qu'on y fait le plus, à travers une liste qui ne se veut pas exhaustive. Il en ressort encore des lieux de connexion, tandis que d'autres sont des centralités. D'une section à l'autre, les types d'actions sont très différents.

# LES TYPOLOGIES DES LIEUX





*on prend un café  
 on se donne rendez-vous  
 on va à la FNAC  
 on va au furet du Nord  
 on y passe  
 on s'assoit sur la fontaine  
 on se rassemble*



*on va de la place à la gare  
 on va de la gare à la place  
 on fait du shopping*

*on fait attention  
 on traverse  
 on stresse*

*on attend son train  
 on part  
 on passe d'un moyen de transport  
 à un autre  
 on va à Euralille  
 on se donne rendez-vous*



Les places

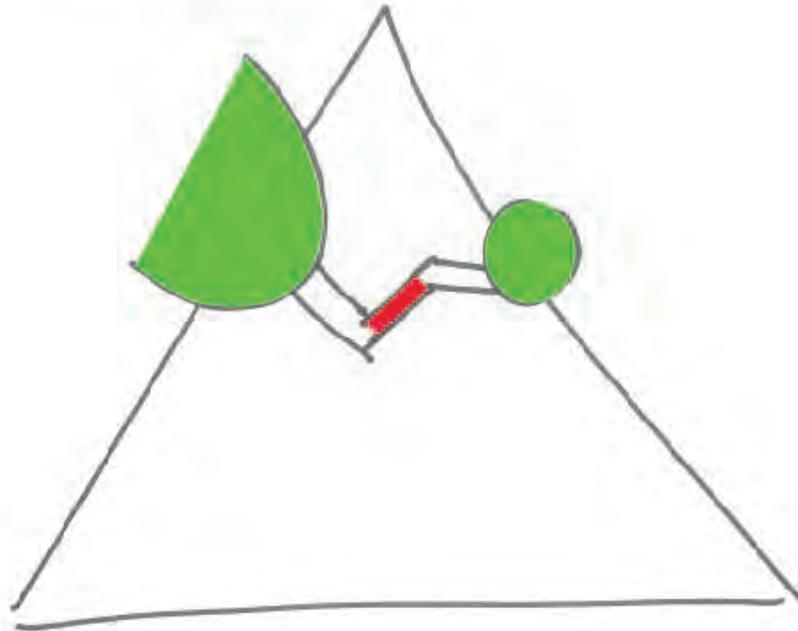
Rue Faidherbe

Croisement

Place des Buisseries

### 3. Concevoir une Promenade ou une rue ?

#### La Promenade Urbaine de Lille



\_Fig 37 : La promenade urbaine de Lille

Après avoir analysé la promenade à une échelle fine, en regardant l'ensemble et en utilisant les valeurs tirées de la Rambla, je sens apparaître 3 sections majeures. Deux parmi elles remplissent leur rôle de "promenade urbaine" malgré des irrégularités à une échelle plus fine : ce sont les sections Citadelle - Squares Foch & Dutilleul et Grand Place - Place des Buisseries. En revanche, la section de la rue Nationale ne répond à quasiment aucune des valeurs. Elle reste une rue et non une promenade, comme son nom l'indique. De plus elle est géographiquement située entre les deux autres sections, ne remplissant donc pas sa fonction de lien et de connexion.

#### 3.1 Une Valeur d'exemple : La Piazza del Campo de Sienne

*Après l'analyse, et avec les critères présentés par Jan Gehl, je tente de chercher des lieux qui rassemblent le plus de critères possibles, de dégager des valeurs d'exemples d'espaces publics de qualité pour les piétons.*

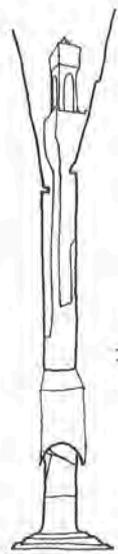
Selon Jan Gehl, l'espace urbain le mieux conçu au monde est la Piazza del Campo à Sienne, en Italie. J'ai eu la chance de visiter cette ville dans mon enfance et cet endroit m'avait

réellement marqué. L'endroit est conçu en forme incurvée, à la manière d'une coquille Saint Jacques. Le sol est pavé et, tel un amphithéâtre, légèrement en pente. Nombreux sont les gens en été qui s'assoient ou s'allongent sur la place, pour regarder le ciel, discuter avec des amis, boire un coup ou manger une part de Pizza achetée dans les commerces bordant la place. Le regard se pose naturellement sur le Palazzo Pubblico, érigé en "bas" de la place et flanqué de sa tour.

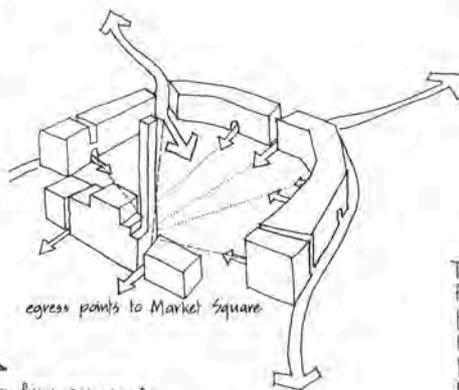
Geoffrey H. Baker, dans son livre *Design Strategies in Architecture, An approach to the analysis of form* s'intéresse à la représentation de l'espace, et utilise l'exemple de la Piazza del Campo.

## PALAZZO PUBBLICO

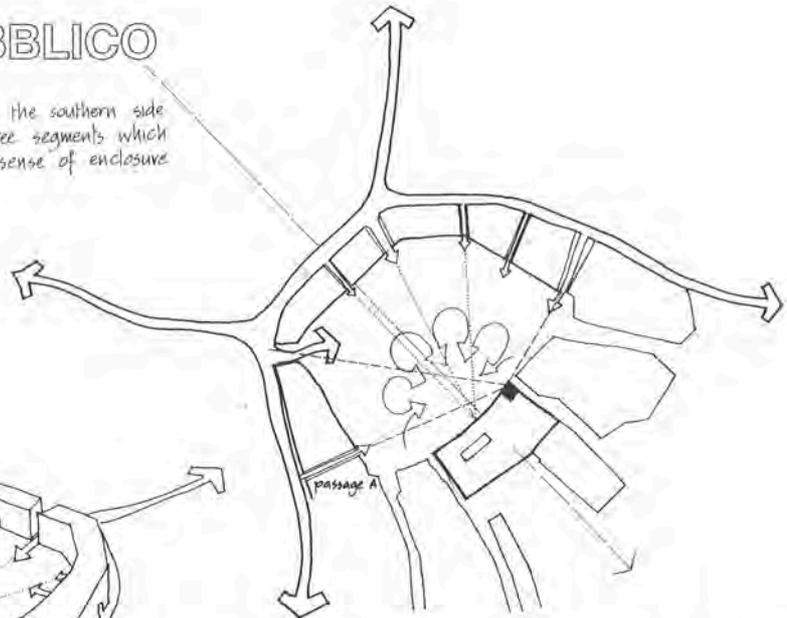
The Town Hall, or Palazzo Pubblico closes the southern side of the piazza, being formed of three segments which bend round to echo the shell-like sense of enclosure within the Campo.



view of tower from passage A



egress points to Market Square



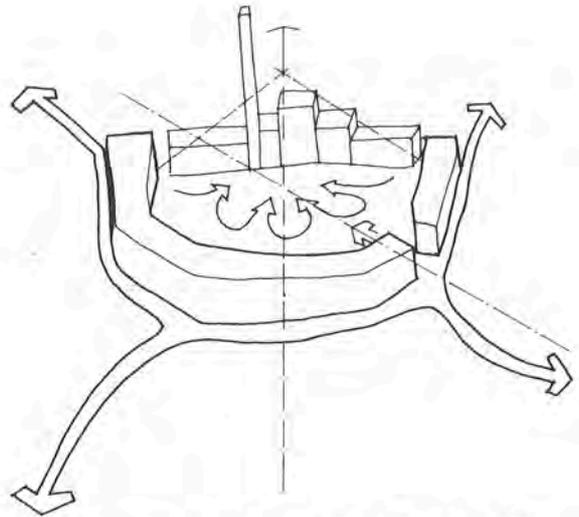
The Torre del Mangia is placed on the eastern side of the Palazzo, forming a visual stop for the oblique axis across the square. Of six secondary points of access to the space, the two open to the sky give views onto the tower whilst three others look towards the central section of the Palazzo Pubblico.

\_Fig 38 : Le palazzo publico à Sienne



The Torre del Mangia, as the only vertical element in the square, acts as a powerful signal, with its most elaborate treatment reserved for the top, which can be seen for miles. The clock is pulled down to relate to the piazza, of which it forms a part.

## TORRE DEL MANGIA



The containment on the south side of the piazza retains the focal effect and represents the importance of civic life by the pyramidal build-up and bi-lateral symmetry of the Town Hall.

\_Fig 39 : La Torre del Mangia de Sienne

Les représentations de l'espace sont particulièrement intéressantes, sur des critères tels que l'ensoleillement, ou encore la forme des bâtiments qui reflètent "l'importance de la vie urbaine de la place" ( \_Fig 37). Un jeu de regards est établi avec les champs de vision depuis les rues arrivant sur la place. Depuis certains, on voit parfaitement la tour, tandis que depuis d'autres, on voit le centre du Palazzo Pubblico. Les représentations de l'espace public sont donc infinies



\_Fig 40 : Vue de Sienne

### 3.2 Une nouvelle exploration : Saint-Sauveur

*L'analyse de la promenade permet de relever l'inadéquation ou l'adéquation entre ce qui fonctionne aujourd'hui et les intentions du projet. Nous nous intéressons maintenant ici aux intentions du projet et à la volonté politique qui va pousser celui-ci. Nous reprenons la carte des Grands Projets urbains de Lille, pour se concentrer sur un projet en particulier, la friche Saint Sauveur. J'ai pu rencontrer deux personnages clés du projet, Mathieu Goetzke, directeur de l'urbanisme à la ville de Lille, et Edouard Cailliau, chef de projet sur Saint-Sauveur à l'Agence Béal & Blankaert. Tous deux ont pu m'éclaircir sur les volontés et attentes du projet.*

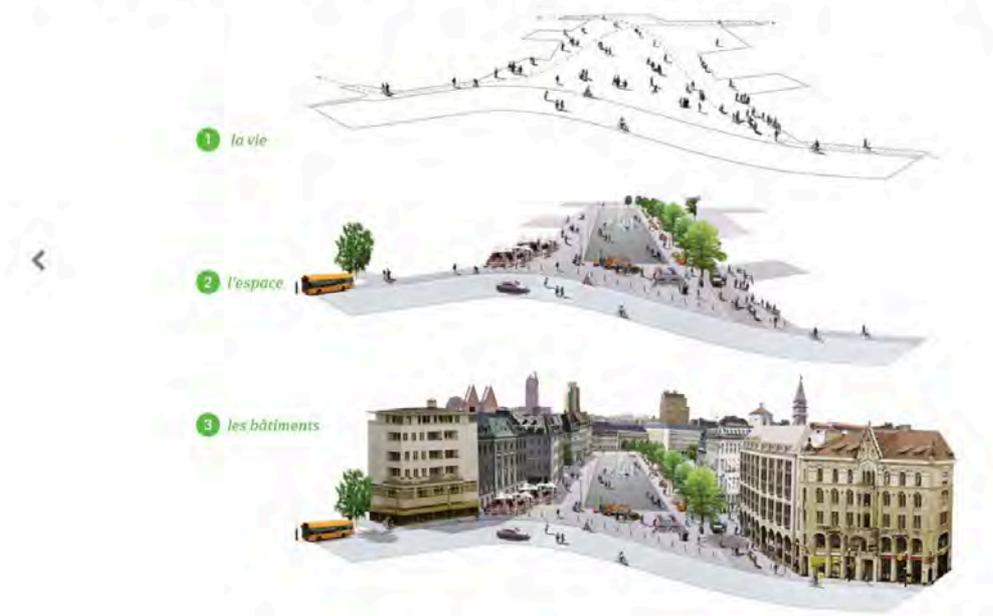
La Gare Saint-Sauveur est une ancienne gare de marchandises fermée en 2003. Juste à coté de la porte de Valenciennes, dans le prolongement d'Euralille et à coté du parc Jean-Baptiste Lebas, la friche abandonnée de 23 hectares possède un énorme potentiel de reconversion. Depuis 2012, les études préalables et la concertation ont été lancées et une équipe pluridisciplinaire d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes menée par L'Agence Gehl et Béal & Blankaert, a été retenue pour mener à bien le projet.

La volonté politique du projet est poussée par la ville de Lille, qui voit un potentiel évident dans l'aménagement de la friche. La volonté est de créer un espace favorable au partage des savoirs. Le lieu concentre autour de lui nombre d'institutions et d'écoles telle que l'Institut Pasteur, l'IEP, l'ESJ, et voudrait ainsi avoir cette vocation. Mathieu Goetzke pointe un manque flagrant d'équipement de type médiathèque digne de ce nom à l'échelle métropolitaine.

L'autre volonté forte de la ville est celle de tisser du lien social à travers l'espace public. Il faut à tout prix éviter la résidentialisation et le cloisonnement des espaces. Sur ce point, le travail sur les différentes échelles de Jan Gehl à beaucoup joué dans le choix du jury.

L'Equipe Gehl s'est donc appuyée sur un postulat fort : D'abord la vie, puis l'espace public, et enfin les bâtiments.

## **Un principe de base : d'abord la vie, puis l'espace, et enfin les bâtiments**



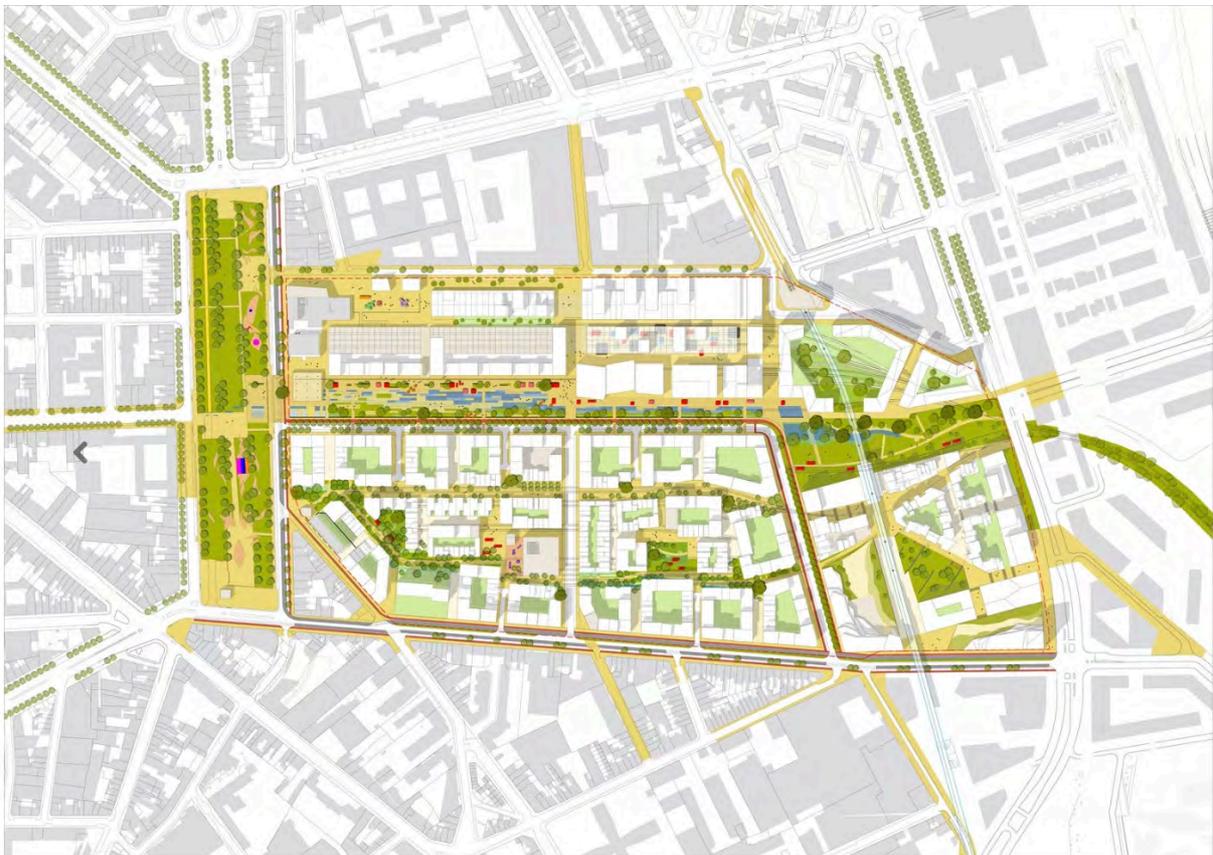
\_Fig 41 : La vision de l'équipe Gehl

Le Plan Guide de l'aménagement de la friche Saint-Sauveur prévoit l'articulation du lieu autour d'un axe structurant, qui traverse la friche d'Est en Ouest, faisant ainsi le lien avec le parc Jean-Baptiste Lebas. Edouard Cailliau nous apprend que plusieurs équipes avaient

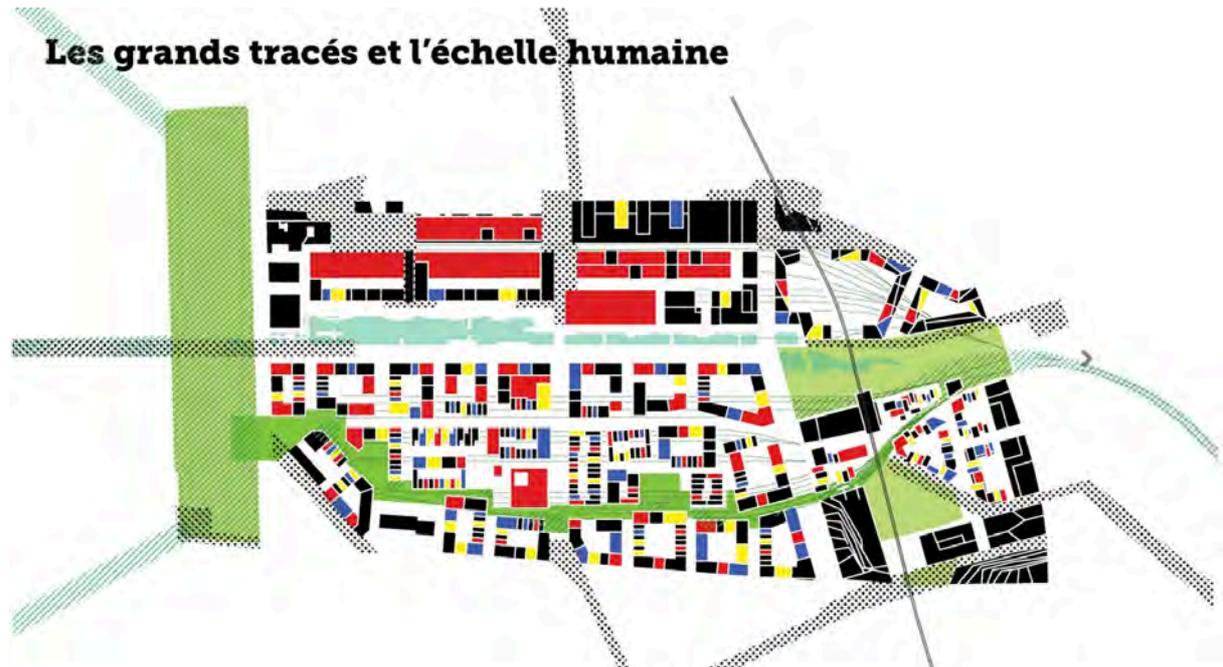
proposé des places, comme centralités, mais l'idée d'une promenade urbaine a finalement été retenue.

"Une grande allée centrale, véritable colonne vertébrale, traversera le quartier d'est en ouest. Elle créera le lien et permettra de reconnecter les quartiers de Wazemmes et du Bois Habité<sup>17</sup>"

La connexion du quartier avec le reste de la ville est un des enjeux forts développés par Mathieu Goetzke. Trois axes forts seront travaillés : le boulevard de la Liberté, pour en faire un axe fort entre le parc de la citadelle et Saint Sauveur ; une connexion vers le marché de Wazemmes, et enfin la rue de Paris, pour créer un axe fort entre la gare Lille Flandres et le quartier.



\_Fig 42 : Le plan guide de Saint-Sauveur



\_Fig 43 : Les grands tracés à l'échelle humaine

Les images de synthèse proposées par le plan guide montrent un aperçu de ce à quoi pourrait ressembler l'axe central. Ceci est évidemment à prendre au conditionnel. Edouard Cailliau a confirmé plusieurs informations. Tout d'abord, une volonté forte de créer de l'animation, notamment à travers l'implantation de commerces au rez-de-chaussée. Nature et bancs seront installés un peu partout le long du parcours. L'objectif de promenade urbaine est donc bien réel. Sur les 23 hectares de projet, 8 seront consacrés aux espaces publics.



\_Fig 44: image de synthèse de l'axe structurant

Sur la question des matériaux, l'équipe a opté pour le choix d'un matériau peu coûteux, plutôt minéral, qui peut s'adapter aux différentes manifestations qui auront lieu sur cet axe central.

# Conclusion

---

La ville est un environnement complexe et fascinant. La décrire et l'analyser l'est encore plus. L'espace public et la rue sont des notions connexes dont l'interprétation peu varier. L'espace public est un lieu d'étude privilégié par les auteurs, urbanistes, sociologues, architectes car sa portée est immense. Entre accroissement démographique et volonté de limiter l'étalement urbain, l'espace public est à la fois un lieu de contradictions, de confrontations, mais aussi un lieu d'apprentissage et d'appropriation. Enfin, et surtout, il est lieu de l'urbanité.

Le piéton est relevé par de nombreux auteurs comme l'acteur essentiel de la ville. Il est au cœur des enjeux de celle-ci et de l'espace public, car c'est lui le créateur de la ville. Marcher, c'est créer la ville et son urbanité.

Ce principe a trop longtemps été oublié par l'aménagement urbain, qui a fini par créer une ville qui ne lui était plus favorable, en aménageant une ville dédiée à la voiture. Depuis quelques années, on assiste à un retour de l'urbanisme plus concerté, plus modéré, à une plus faible échelle, remettant le piéton au cœur de ses préoccupations. Le retour dans les centres-ville d'aménagements favorables aux piétons, tel que le projet de promenade urbaine, en est la preuve.

L'environnement bâti influe sur les usages, les déplacements et les comportements de l'être humain. C'est cette facette de l'urbanisme que nous nous sommes attachés à analyser ici, sur la promenade urbaine de Lille. Il était donc nécessaire d'adopter une approche sensible, par le bas, pour mieux comprendre comment sont influencés les déplacements piétonniers.

Il est ainsi impossible de prévoir les usages d'un espace, de savoir s'il va « marcher ». On ne peut pas anticiper le temps nécessaire à son appropriation et à sa domestication pour ses usagers potentiels. Au stade de la programmation, il est seulement possible de définir les pratiques que l'on veut permettre ou interdire, susciter ou décourager mais en sachant qu'il ne peut s'agir que de souhait car les usages ne se décrètent pas. Nous avons vu que dans bon nombre de cas, l'aménagement entraînait des usages non voulus, des situations parfois non favorables au piéton sur cette promenade urbaine.

Cette courte étude de la vie urbaine, sur une infime partie de l'espace public lillois, s'inscrit dans une optique plus large. L'espace public ainsi que la ville sont infinis et la méthode pourrait être non seulement étendue à d'autres endroits mais aussi réalisée de manière différente. La formidable complexité de l'être humain est sans doute pour beaucoup dans la recherche constante de créer un environnement favorable pour tous les usagers de la ville.

# Table des matières

---

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>1</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : L'ESPACE PUBLIC AU CŒUR DES VILLES CONTEMPORAINES</b>	<b>5</b>
1. L'ESPACE PUBLIC, UNE NOTION LARGE ET RÉCENTE	5
1.1 ESSAI DE DÉFINITION	5
1.2 LE LIEU DE L'URBANITÉ	6
1.3 ÉVOLUTION ET JURIDICTION	7
2. UNE VILLE, C'EST D'ABORD LA RUE	9
2.1 HISTOIRE DE LA RUE	9
2.2 UN CONSTAT ÉDIFIANT	10
2.3 VERS UN NOUVEL URBANISME ?	11
3. MOBILITÉS DANS L'ESPACE PUBLIC	13
3.1 VITESSE VERSUS LENTEUR	13
3.2 LA MOBILITÉ, UNE SOURCE DE CONTRADICTIONS	14
3.3 LE PIÉTON, CRÉATEUR DE LA VILLE	14
<b>DEUXIÈME PARTIE : UNE APPROCHE SENSIBLE DE L'ESPACE PUBLIC À LILLE</b>	<b>19</b>
1. CRÉER UNE PROMENADE URBAINE AU CŒUR DE LILLE	19
1.1 MARQUEURS ET HISTOIRE DE LA VILLE	19
1.2 UN PROJET POLITIQUE DE PROMENADE URBAINE	22
1.3 DIAGNOSTIC DE LA PROMENADE, 10 ANS APRÈS	24
2. BARCELONE ET LA RAMBLA	33
2.1 BARCELONE	33
2.2 LA RAMBLA	34
2.3 LES VALEURS DE LA RAMBLA	36
3. RESTITUER L'OBSERVATION SENSIBLE POUR ÉVALUER	37
3.1 DE L'ÉTUDE À L'ICÔNE, EN PASSANT PAR LA COUPE.	37
3.2 LES CARTES DES INDICATEURS D'OBSERVATION	40

<b>TROISIÈME PARTIE : VERS UNE REPRÉSENTATION DE L'ESPACE PUBLIC</b>	<b>45</b>
1. ANALYSE DES INTENSITÉS "DÉAMBULATOIRES"	45
2. DEUX REPRÉSENTATIONS SENSIBLES DE L'ESPACE PUBLIC	47
2.1 LES ESPACES FAVORABLES AU PIÉTONS	47
2.2 LA TYPOLOGIE DES LIEUX	49
3. CONCEVOIR UNE PROMENADE OU UNE RUE ?	50
3.1 UNE VALEUR D'EXEMPLE : LA PIAZZA DEL CAMPO DE SIENNE	50
3.2 UNE NOUVELLE EXPLORATION : SAINT-SAUVEUR	53
<b>CONCLUSION</b>	<b>58</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>59</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>61</b>
<b>TABLE DES FIGURES</b>	<b>64</b>

# Bibliographie

---

## OUVRAGES :

- \_ASHER F., 2009, *Organiser la ville hypermoderne*, Marseille : Editions Parenthèses, 159 p.
- \_ASHER F., APPEL-MULLER M., 2007, *La rue est à nous... tous !*, Vauvert : Editions Au Diable Vauvert, 308 p.
- \_BAKER G.H, 1989, *Design strategies in architecture, an approach to the analysis of form*, New York : Van Nostrand Reinhold, 283 p.
- \_BARTHOLOMEW K., EWING R., 2013, *Pedestrian and Transit- Oriented Design*. Washington, D.C. : Urban Land Institute and American Planning Association, 118 p.
- \_CHING F.D.K., 1979, *Architecture : Form - Space & Order*, New York : Van Nostrand Reinhold, 394 p.
- \_DAVILA T., 2002, *Marcher, créer, déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXème siècle*, Paris : Editions du regard, p.173
- \_DE CERTEAU M., 1980, *l'invention du quotidien, 1 arts de faire*, Paris, Editions 10/18, 416p.
- \_DE SABLET M., 1991, *Des espaces urbains agréables à vivre, places, rues, squares et jardins*, Paris : Edition du Moniteur, 285p.
- \_DONZELOT J., 2009, *La ville à trois vitesses*, Paris : éditions de la Villette, 111 p
- \_DUBOIS-TAINE G., 1990, *Les boulevards urbains, contribution à une politique de la ville*, Paris : Presse nationale de l'école des ponts et chaussées, 175 p.
- \_DUTHILLEUL J.-M., 2012, *Circuler, Quand nos mouvements façonnent la ville... (Catalogue d'exposition)*
- \_GEHL J., 2012, *Pour des villes à l'échelle humaine*, Montréal: Ecosociété, 274 p.
- \_GODARD F., 2007, *La chaussée et le trottoir, des usages de la rue à la régulation urbaine* in Asher, F., Appel-Muller, M. , *la rue est à nous*, Vauvert, Au diable Vauvert, 2007, p.101
- GHORRA GOBIN C., 2001, *Réinventer la dimension symbolique des espaces publics dans Réinventer le sens de la ville, Les espaces publics à l'heure globale*, p°6-19
- \_HANNERZ U., 1983, *Explorer la ville*, Paris : Editions de Minuit, 432 p.
- \_I.A.U.R.P., *les cahiers de l'I.A.U.R.P.*, Juillet 1971, vol. 24
- \_JOSEPH I., 1984, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris: Librairie des méridiens, 146 p.

- \_JOSEPH I., 1998, *La ville sans qualités*, Paris : Editions de l'Aube, 211 p.
- \_MAGNAGHI A., 2003, *Le projet local*, Sprimont, Mardaga, p.47
- \_MANGIN D., 2004, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Editions de la Villette, 298p
- \_MASBOUNGI A., 2010, *Barcelone la ville innovante*, Paris : Editions du Moniteur, 175p.
- \_MERLIN P. & CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris: PUF 1024 p.
- \_ORFEUIL J.-P., 2008, *Mobilités Urbaines, l'âge des possibles*, Paris : Les Carnets de l'Info, 254 p.
- \_PAQUOT T., 2010, *Les faiseurs de ville*, Gollion : éditions Infolio, 509 p.
- \_PAQUOT T., 2001, *Le quotidien urbain, essais sur les temps des villes*, Paris : éditions la découverte, 192 p.
- \_SENNETT G, 1992, *La ville à vue d'oeil*, Plon, 1992, 314 p.
- \_SOULIER N., 2012, *Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Paris : Editions Ulmer, 285 p.
- \_TERRIN J-J, 2011, *Le piéton dans la ville, l'espace public partagé*, Marseille : Editions Parenthèses, 279 p.
- \_THOMAS R., 2010, *Marcher en ville, Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : éditions des archives contemporaines, 194 p.

## REVUES et ARTICLES :

- \_APUR, 2011, *L'espace public parisien au XXI<sup>ème</sup> siècle, Etude des évolutions au travers de nouvelles pratiques*, 66 p.
- \_ESPACES PUBLICS, 1988, Groupe de travail, plan urbain, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, délégation à la recherche et à l'innovation, sous la présidence de M.-A. Louisy, p.35
- \_GRENON, E ; *Un nouvel espace public fonctionnel au cœur des villes : les berges de Seine dans le 92*, IEP paris, 2007
- \_LAVADINHO S., 2008, « Le piéton de Genève », *Revue Urbanisme*, N°359, p.50-52
- \_LAVADINHO S., WINKIN Y. 2008, « Du marcheur Urbain » *Revue Urbanisme*, N°359, p.44-49

\_LEVY J., 2008, « Ville pédestre, ville rapide », Revue Urbanisme, N°359, p.57-59

\_LOUVET N., KAUFMANN V., MORETTO S., 2009, « Le vélo en banlieue dense : un faiseur de mobilité ? », Revue Urbanisme, N°366, p.51-53

\_MARZLOFF B., RIEG J., 2009, « Le vélo chez lui en ville-Enquête », Revue Urbanisme, N°366, p.59-68

\_PAQUOT T., 2008, « Marcher », Revue Urbanisme, N°359, p.41-42

- PAQUOT T., 2009, « A bicyclette », Revue Urbanisme, N°366, p.42-44

- PAQUOT T., 2009, « La bicyclette urbaine : histoire et représentations », Revue Urbanisme, n°366, p.45-50

\_PETTONNET C., *L'anonymat urbain*. Cynthia Ghorra-Gobin. Penser la ville de demain : qu'est-ce qui institue la ville ? L'Harmattan, pp.17-21, 1994

- VATOV M-C., 2013, « Comment partager l'espace public ? Réduire la place de l'automobile ; rendre l'espace public confortable pour les piétons ; faire cohabiter les fonctions nécessaires à la vie urbaine ; tous objectifs qui supposent une stratégie à différentes échelles, du territoire au mobilier urbain. », Revue Traits Urbains, N°625, p.6-12

\_VLES V., CLARIMONT S., 2010, Espaces publics touristiques urbains et développement durable: principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne). URBI.A. Les cahiers du développement urbain durable, observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, pp. 11-28

# Table des Figures

---

\_Fig 01 : Couverture : La grand Place de Lille, cliché pris par l'auteur

\_Fig 02 : **12 critères** de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons par *Jan Gehl, Lars Gemzoe, Sia Kirknaes et Britt Sternhagen in New City life, Copenhagen, Arkitektens Forlag, 2006. Approfondi par Gehl Architects - Urban Quality Consultants, 2009.*

\_Fig 03 : Situation des Marqueurs dans la ville. Carte réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie

\_Fig 04 : Carte des Grands Projets urbains de Lille réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie

\_Fig 05 : Carte : Les différentes sections de la Promenade urbaine, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie

\_Fig 06 : La place des Buisses, cliché pris par l'auteur

\_Fig 07 : La gare Lille Flandres, cliché pris par l'auteur

\_Fig 08 : La rue Faidherbe, cliché pris par l'auteur

\_Fig 09 : tracé prévisionnel de la rue Faidherbe, tiré de "L'Aventure des villes 1850-1950, Archives départementales du Nord, Claude Fouret, et Michel Vangheluwe , 1997, 128 p."

\_Fig 10 : Vue de la Rue Faidherbe en 1870, ibidem

\_Fig 11 : Vue de la Rue Faidherbe en 1870, ibidem

\_Fig 12 : Vue de la Grand Place en , tiré de l'atlas historique des villes de France, Hachette, sous la direction de Jean-Luc Pinol 1996, 318 p.

\_Fig 13 : Vue de la Grand Place aujourd'hui, cliché pris par l'auteur

\_Fig 14 : la Rue Nationale, cliché pris par l'auteur

\_Fig 15 : Le Quai du Wault, cliché pris par l'auteur

\_Fig 16 : Le long du Quai du Wault, cliché pris par l'auteur

\_Fig 17 : Le passage piéton du Quai du Wault, cliché pris par l'auteur

\_Fig 18 : La Rambla de Barcelone, cliché pris sur le site internet "[www.Rambla96.com](http://www.Rambla96.com)"

\_Fig 19 : Les valeurs de la rambla, réalisé par l'auteur

\_Fig 20 : Des déplacements différents entre la rambla et la rue, dessin réalisé par l'auteur

- \_Fig 21 : Photo du Quai du Wault, réalisé par l'auteur
- \_Fig 22 : Dessin au calque du Quai du Wault, réalisé par l'auteur
- \_Fig 23 : Coupe du Quai du Wault, réalisé par l'auteur
- \_Fig 24 : Les différents types de limites, réalisé par l'auteur
- \_Fig 25 : Carte des Vitesses, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 26 : Carte des Espaces Verts, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 27 : Carte des matériaux, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 28 : Carte des limites, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 39 : Carte des interactions Espaces Publics / Espaces Privés, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 30 : Carte des assises, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 31 : Intensités comparées, réalisé par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 32 : Le cheminement piétonnier dans la rambla et la rue, dessin réalisé par l'auteur
- \_Fig 33 : Les cheminements piétonniers, à vélo et en voiture, par BAKER, 1989
- \_Fig 34 : Une représentation sensible de l'espace public, par CHING, 1979
- \_Fig 35 : Carte des espaces favorables aux piétons, par clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 36 : Carte des typologies de lieux, réalisée par Clément Terrier et Arnaud Curie
- \_Fig 37 : La promenade Urbaine de Lille, carte réalisée par Arnaud Curie
- \_Fig 38 : Le palazzo publico à Sienne, dessin réalisé par BAKER, 1989
- \_Fig 39 : La Torre del Mangia de Sienne, dessin réalisé par BAKER, 1989
- \_Fig 40 : Vue de Sienne, dessin réalisé par BAKER, 1989
- \_Fig 41 : La vision de l'équipe Gehl, tiré du plan guide pour Saint-Sauveur, tiré de <http://beal-blanckaert.com>
- \_Fig 42 : Le plan guide de Saint-Sauveur, tiré de <http://beal-blanckaert.com>
- \_Fig 43 : Les grands tracés à l'échelle humaine, tiré de <http://beal-blanckaert.com>
- \_Fig 44 : mage de synthèse de l'axe structurant, tiré de <http://beal-blanckaert.com>

**CURIE Arnaud, 2015, Vers une approche sensible de l'espace public, une méthode d'évaluation sur la promenade urbaine de Lille**

Institut d'Aménagement et Urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de stage de première année du Master Aménagement, Urbanisme, Développement du Territoire (AUDT), Spécialité Ville et Projet, 69 p.

Tutrice universitaire : Elodie CASTEX

Tuteur professionnel : Vincent BASSEZ

Lieu de stage : CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) du Nord

**Mots clefs:**

Marche urbaine ; Lille ; Promenade urbaine ; Espace public ; Rue ; Piéton ; Approche sensible

**Keywords**

Urban walking ; Lille; Urban Walk, Public space, Street, Pedestrian, Sensitive approach

**Résumé :**

Après avoir systématiquement aménagé la ville autour du système automobile depuis son apparition, de plus en plus de voix s'élèvent pour un retour des préoccupations humaines au cœur de l'aménagement urbain. Plusieurs auteurs publient des livres manifestes qui placent le piéton au cœur de la vie urbaine, comme créateur de la ville. Mais viens se poser la question des usages des lieux et de l'espace public. Comment les gens pratiquent 'ils l'espace public? Se l'approprient 'ils un instant ou toujours? Quelles sont les conséquences des aménagements dans les usages des lieux et dans le comportement des usagers ?

Ce mémoire reprend les notions autour de l'espace public, l'influence des mobilités dans la rue et propose une évaluation de "la promenade urbaine de Lille", mise en projet pour Lille 2004 Capitale Européenne de la culture. Par le biais de critères simples, selon une approche sensible, à l'échelle du piéton, la promenade est analysée par sections et comparée avec les volontés politiques à l'origine du projet. Cette comparaison révèle le décalage entre les usages réels et les attentes initiales. Les éléments de méthode sont ensuite confrontés au nouveau grand projet de la ville de Lille, sur l'ancienne gare marchande de Saint-Sauveur.

**Abstract :**

Since the car system appeared, our cities have been planned exclusively around it. More and More people claims for putting human concerns at the centre of urban planning. Many authors publish books putting pedestrians at the heart of the city. The question arises of uses of places and public space. How people practice public space, do they appropriate it themselves? What consequences have into uses and people's behaviour?

This study first brings to mind essential information avec public space and mobility, then offers an evaluation method for pedestrian spaces, applied to Lille urban walk. With simple criteria, with a sensitive approach, different sections of the walk are analysed and compared with the original political desires. We see there a strong difference between uses and the political will. The method is tested on Saint-Sauveur, a new big urban project for the city.