

COMMUNE DE BERGUES

Conseil Général du Nord - Direction de l'Environnement et du Développement des Territoires
Fonds d'Aménagement du Nord

ETUDE CADRE DE VIE



Cahier de recommandation pour l'espace public

Juin 2005

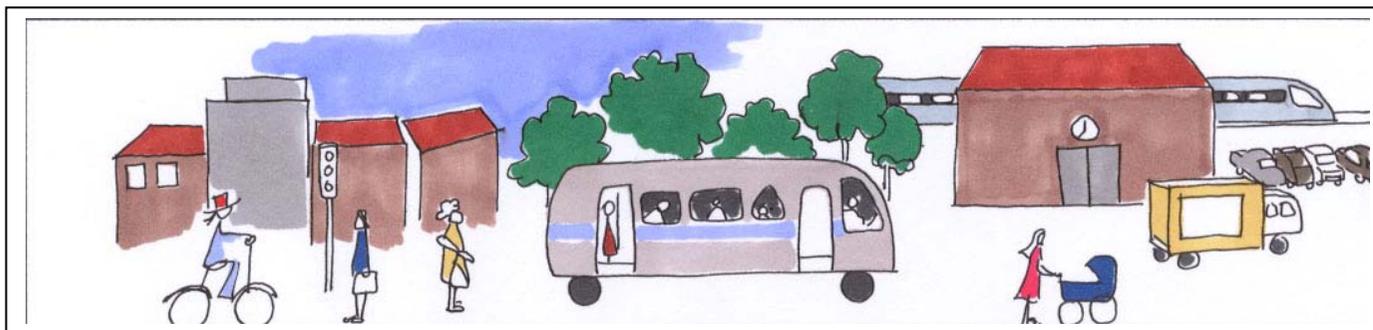
Bergues - Juin 2005

Cahier de recommandation pour l'espace public

- **L'espace public, ses USAGERS**
- **Qu'est ce qu'un ESPACE PUBLIC ?**
- **Qu'est ce qu'une PLACE ?**
- **La rue dans le MAILLAGE de la commune**
- **La CIRCULATION et le STATIONNEMENT**
- **Les ELEMENTS qui constituent l'espace public**
- **La CHAUSSEE PARTAGEE**
- **Les TROTTOIRS**
- **Les TERRASSES et les ENSEIGNES**
- **Les MATERIAUX**
- **L'ARBRE**

L'espace public, ses USAGERS

Outre les **véhicules motorisés** (voitures, camions, véhicules de livraisons, bus scolaires, cars de tourisme, bus de transport, deux roues motorisés..), les **cyclistes** et les **piétons** se **PARTAGENT** l'espace public.



Des usagers et des usages variés qu'il faut satisfaire.

La politique urbaine et les différents aménagements qui en découlent doivent **inciter les automobilistes à recourir à d'autres modes de déplacements** pour redonner sa place à chacun des usagers.

Plus des aménagements seront faits en faveur du piéton ou du cycliste, plus les habitants seront enclins à prendre leur vélo ou à marcher pour de courtes distances.

En accordant moins de place à la voiture et en repensant le stationnement, on réhabilitera dans la foulée les espaces publics au profit de la qualité de vie, de l'animation et du séjour des piétons.

Qu'est ce qu'un ESPACE PUBLIC ?

- une partie d'un maillage qui constitue le "réseau viaire" de la commune (rues, avenues, boulevards, places, espaces de verdure, bords de canal, ceinture des fortifications à Bergues)
- un espace délimité par l'espace privé (un cadre, un gabarit, une catégorie de rue, de place...)
- des éléments qui la constituent (trottoirs, chaussée, mobilier urbain, végétaux...)
- des usages pour des usagers

Qu'est ce qu'une PLACE ?

C'est avant tout un espace public de convivialité où l'on peut se retrouver et se donner rendez-vous. C'est un lieu fédérateur pour la ville. La commune de Bergues, par son histoire, comprend de nombreuses places qui servaient à rassembler les différents marchés de la ville. C'est aussi un lieu multifonctionnel où ont lieu des fêtes, des rassemblements. Aujourd'hui les places ont tendance à être envahies par la voiture, ne devenant que des espaces de stationnement au dépend de la qualité de vie des piétons et de la diversité de ses fonctions.

Il s'agit alors de :

- **Révéler l'identité du lieu**, endroit de convergence de la vie de la commune, espace de communication avant d'être un lieu fonctionnel
- **Révéler les potentialités du site**
 - o grand espace bordé de maisons
 - o le dialogue avec les monuments
 - o ses pentes, l'écoulement des eaux
 - o son ensoleillement
- **Permettre la multiplicité des fonctions, selon le rôle de chaque place**
 - o manifestations, marché, parking, circulation, lieu convivial, sans générer de compartimentage trop réducteur
- **Favoriser la circulation piétonne et cycliste**
 - o élargir les trottoirs pour permettre l'accueil des piétons et les terrasses de café, les parcours piétons sécurisés
 - o créer des parvis aux monuments ou architectures fédératrices
 - o permettre une circulation vélo sécurisée, par la réduction des vitesses des voitures
- **Réduire l'impact de la voiture :**
 - o réduire le nombre des stationnements, quand c'est possible
 - o mieux gérer la géométrie des stationnements dans l'espace
 - o réduire l'impact de la circulation
- **Apprécier le vide et ne pas trop combler l'espace**, afin de continuer de percevoir et ressentir l'espace
- **Disposer des éléments d'accompagnement (mobiliers, éclairage, œuvre d'art, kiosque)** comme des éléments de composition à part entière
- **Agrémenter l'espace par du végétal** qui ne viendrait pas nuire à la perception globale
- **Favoriser les transports en commun**, permettre le passage des lignes régulières de bus,



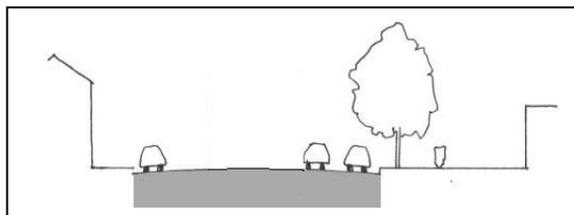
La rue dans le MAILLAGE de la commune

Avant d'intervenir sur l'aménagement d'une rue, il faut replacer celle-ci à l'échelle de la commune et l'intégrer dans une **réflexion globale sur les différents modes de déplacements** utilisés sur la commune et au delà, ainsi que sur les stationnements.

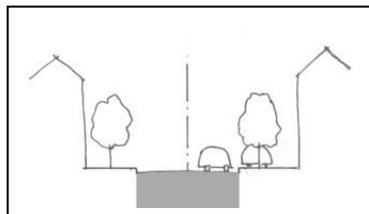
Avant d'intervenir sur la rue il faut se demander :

Quelle est la situation de la rue? Quel est son rôle à l'échelle de la commune? Dans quelle catégorie entre-t-elle?

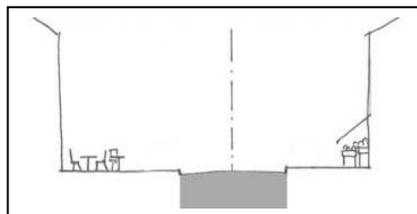
1. entrée de ville



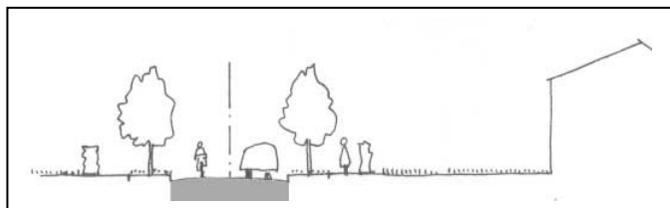
2. rues résidentielles proches du centre



3. rues du centre ville, rue commerçante



4. desserte de quartier résidentiel



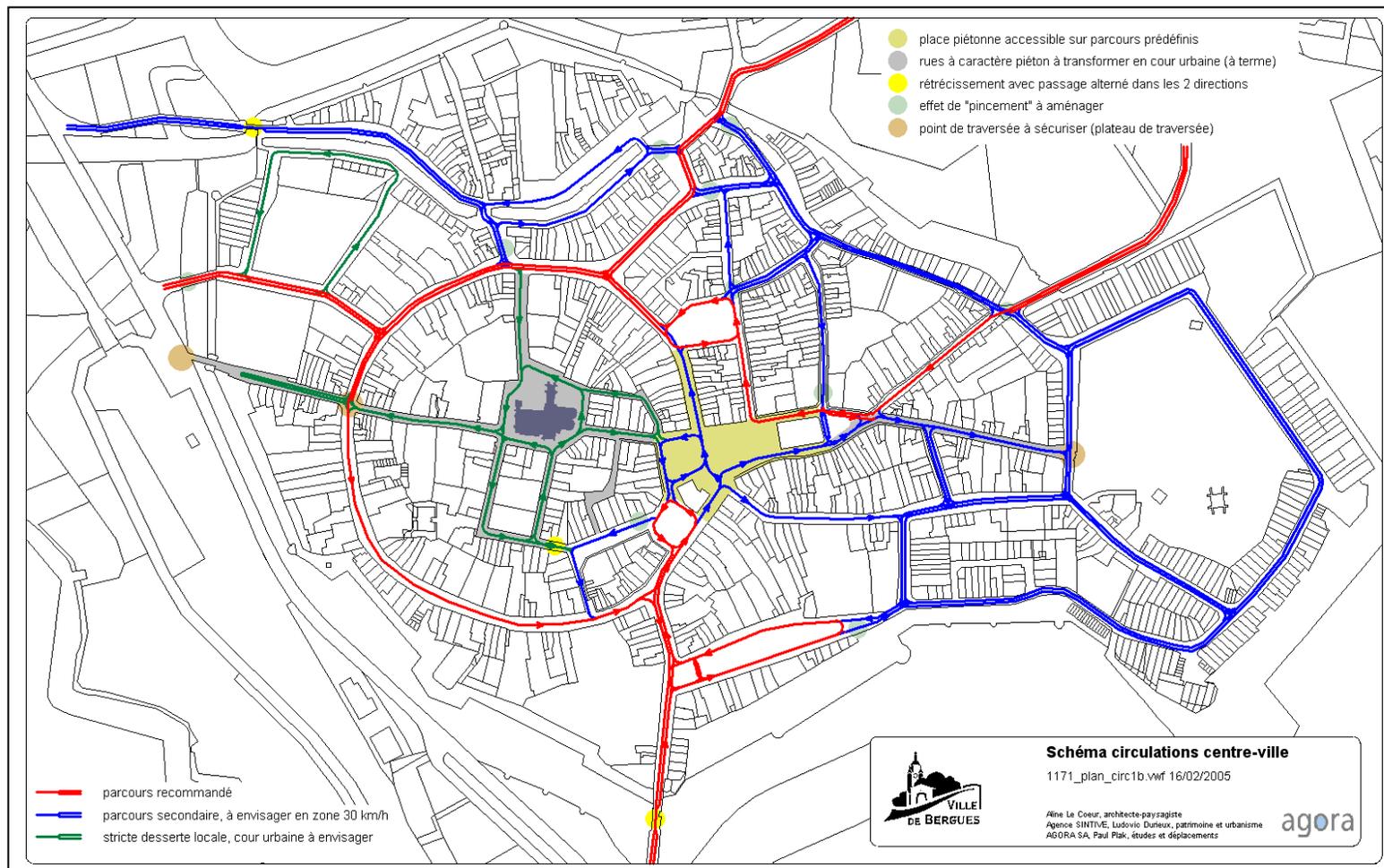
5. venelle, traverse...

Il convient d'établir un diagnostic précis des dysfonctionnements et potentialités des lieux.

On ne traitera pas de la même façon un grand boulevard, où le trafic est dense, qui devient vitrine de la ville et doit renvoyer une image positive et une desserte locale où le souci majeur est plus proche des attentes des riverains.

Chaque lieu a son caractère, et aucune recette ne peut être appliquée en tous points.

La circulation et le stationnement



Une hiérarchie routière à trois niveaux est proposée :

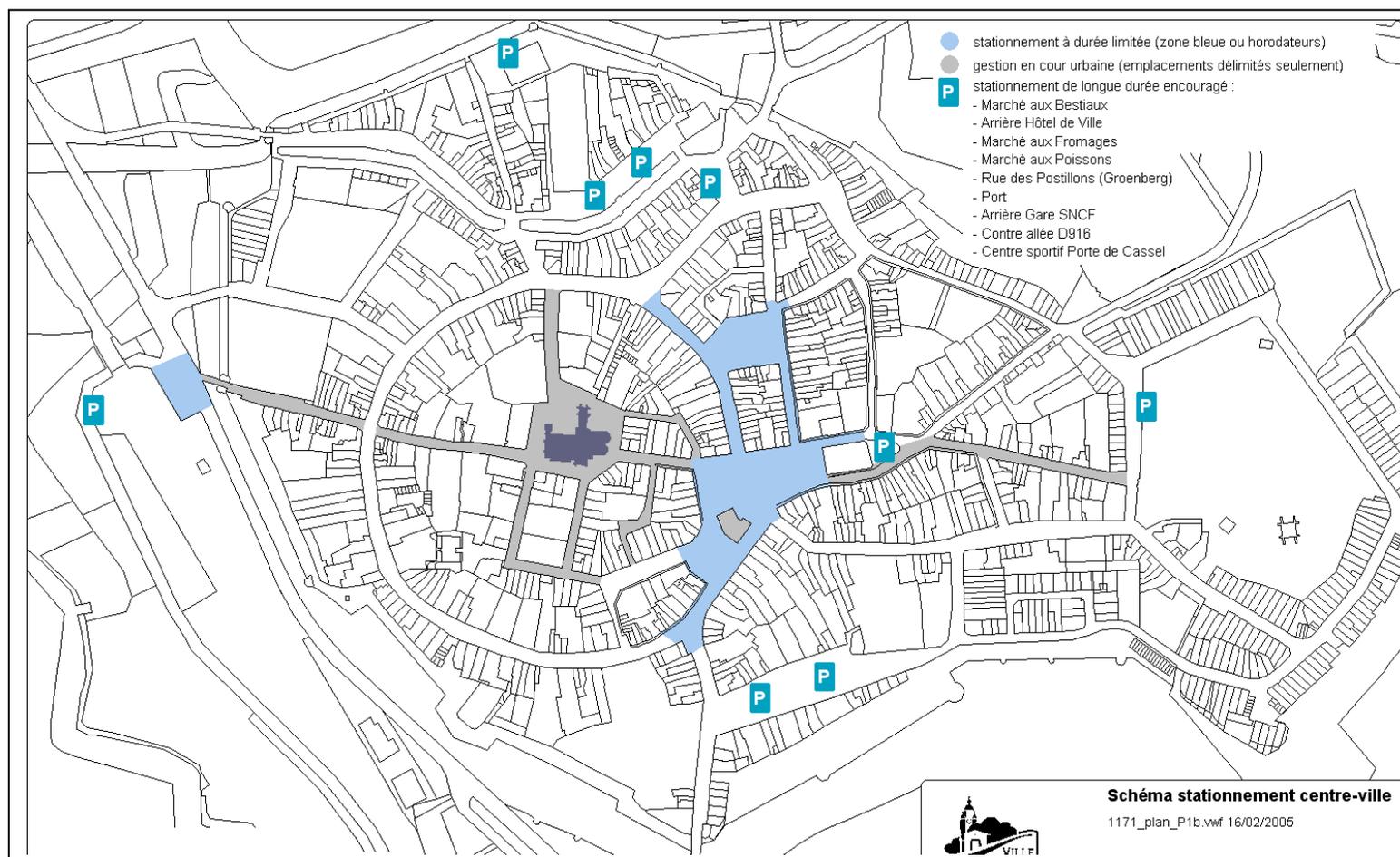
- **parcours recommandés (rouge)**, conduisant depuis les voiries les plus aptes à prendre en charge le trafic local vers les lieux d'activités dynamiques du centre-ville ;¹

- **parcours secondaires (bleu)**, desservant les quartiers d'habitat et reliant les différents secteurs du centre entre eux, sans accueillir de transit en provenance des secteurs extra-muros ;

- **parcours de stricte desserte locale (vert)**, où la desserte des parcelles riveraines et le séjour des piétons sont l'objet premier. Ces parcours gagneraient sans doute à être aménagés à terme sous la forme de « cours urbaines » ou aménagement équivalent.

Les sens de circulation proposés reprennent essentiellement les sens de circulation en place actuellement. La disparition du sens de circulation nord → sud sur la rue Nationale et la Grand'Place implique que l'accès au sud de celle-ci s'effectue dorénavant par les rues Faidherbe et Carnot.

Organisation du stationnement



Une politique de stationnement réussie doit avant tout répondre aux objectifs souhaités par la population et ses élus. Dans le cas de Bergues et de sa Grand'Place, la volonté a été exprimée de libérer de l'espace pour d'autres activités, au détriment du nombre de places de stationnement.

Le diagnostic du stationnement a montré qu'une part appréciable des places est utilisée par des usagers stationnant de longues durées.

Projet :

- Le cœur de la ville bénéficie d'une limitation de durée du stationnement (zone bleue) avec limitation à 2h par exemple
- Un certain nombre d'emplacements accueillant les besoins de plus longue durée sont explicitement signalés
- Protéger quelques rues sensibles voisines du cœur d'un éventuel report : réserver le stationnement aux riverains, et y limiter le nombre de places publiquement accessibles ; l'aménagement de ces rues sous forme de cour urbaine permet d'y réserver l'espace pour le séjour et la circulation des piétons

Synthèse des décisions



Options de circulation

Parmi les éléments variables influant sur le futur aménagement de la place, les options de circulation sont l'un des plus importants à maîtriser. En effet, les choix en faveur :

- d'une plus grande qualité de séjour,
 - de meilleurs déplacements à pied,
 - d'une plus grande sécurité routière,
- vont tous en direction d'un certain retrait de la circulation et du stationnement automobile. Néanmoins, la Grand'Place est un lieu vital de Bergues, qui doit rester accessible. Elle se situe aussi au cœur de la boucle intra-muros qui assure la desserte du centre-ville (rues Faidherbe, Carnot, Lamartine, Nationale).

Divers scénarios ont été évoqués. Entre le maintien d'une accessibilité automobile complète, à l'image de la situation actuelle, et la coupure complète au trafic motorisé, la Commission Centre-ville a finalement opté en date du 18 décembre 2004 pour un accès à sens unique, dans le sens sud → nord, dans le prolongement du parcours à sens unique de la rue Carnot.

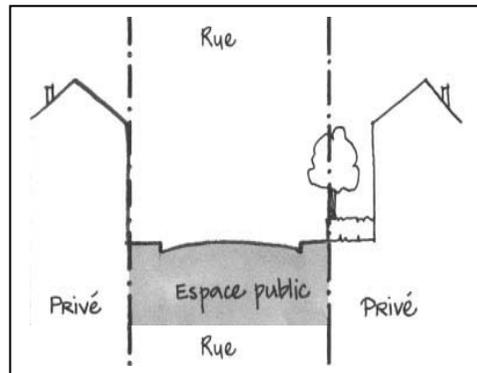
Ce choix a naturellement des conséquences pour l'organisation des circulations au centre-ville. Le schéma des circulations proposé ci-après reprend une série de propositions en vue de permettre le fonctionnement global du centre-ville, tenant compte de ces nouveaux éléments et des objectifs globaux définis précédemment dans le Schéma Directeur.

Les grands principes retenus sont les suivants :

- la Grand'Place devient une place à prédominance piétonne, où certains cheminements délimités sur des parcours prédéfinis restent accessibles à la circulation automobile, et donnent accès à quelques poches de stationnement ;
- la Grand'Place devient l'articulation centrale d'un axe piéton de la gare SNCF au Groenberg, qui suit le parcours de « l'axe noble » ;
- cet axe piéton est à renforcer par des dispositifs de traversée (plateaux surélevés par exemple) face à la gare SNCF (RD 916), à la traversée de la rue Carnot / rue Faidherbe, et dans une moindre mesure, à l'accès du parc du Groenberg ;
- toutes les rues sises sur le parcours suivi sont à transformer à terme en voiries à prédominance piétonne de type « cour urbaine », il est envisageable d'étendre ce type de traitement à l'ensemble des voiries du cœur de la ville, en particulier autour de l'Église Saint-Martin et à la rue des Annonciades ;
- une hiérarchie routière à trois niveaux est mise en place ;
- des effets de « pincement » (rétrécissements ou autre dispositif ralentisseur) sont appliqués lorsque l'on quitte un supérieur vers un réseau inférieur.

Les ELEMENTS qui constituent l'espace public

Ses limites

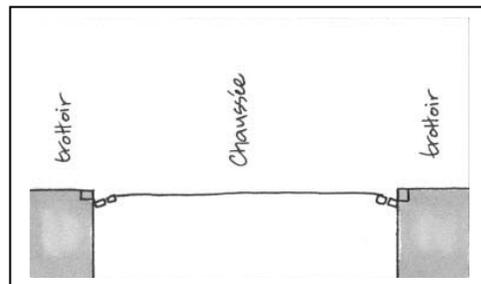


Il est constitué de :

l'espace collectif extérieur, cependant, **l'espace privé** contribue à la matérialisation de ses limites visuelles et définit un gabarit (boulevard, avenue, rue commerçante du centre-ville, rue dans un quartier résidentiel, traverse, place)

► **importance du traitement des façades privées, du choix des clôtures, végétales ou non...**

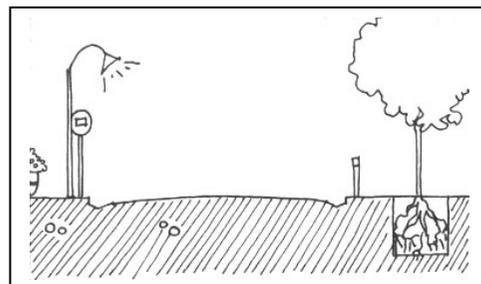
Le sol



- trottoirs
- bordures
- caniveaux
- chaussée

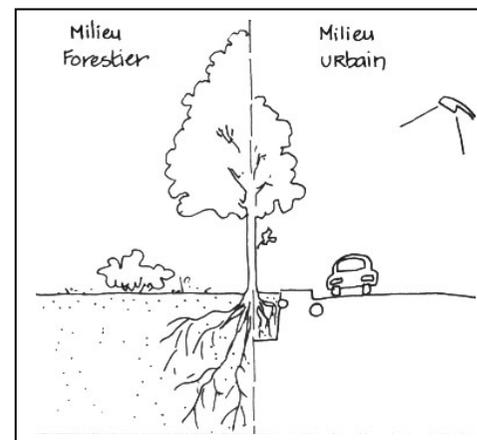
► **chacun a son rôle**
 ► **un matériau de qualité pour un cadre de vie de qualité**

Le mobilier urbain



- luminaire (mât ou applique)
- bornes, barrières, banc, corbeille
- signalétique et signalisation routière, affiches publicitaires
- abribus, range-vélos, rampe vélos
- mobilier lié au végétal : jardinières, suspensions...

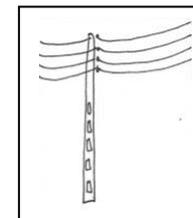
L'arbre



L'arbre

- une essence, une forme, un gabarit, une taille, un entretien...
- la fosse de plantation : volume minimum
- des protections contre les voitures
- un tuteurage à la plantation
- un système d'arrosage

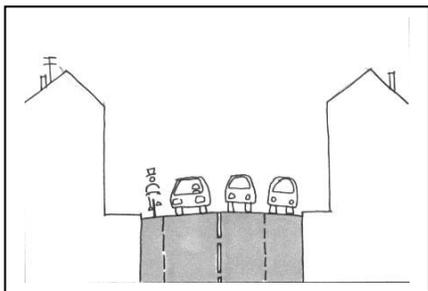
Les réseaux aériens et souterrains



- mât PTT et d'électricité
- plaques d'égouts, armoires électriques...

► **autant d'éléments qui contribuent à organiser ou encombrer l'espace public...**

La CHAUSSEE PARTAGEE



En règle général, on préférera des aménagements en "site propre" (réservés uniquement à un usage) là où la place le permet, soit vers la campagne.

En centre-ville, on optera pour un "partage de la chaussée", en limitant la vitesse des utilisateurs. Cette mesure de réduction de la vitesse permet la cohabitation entre tous les modes de déplacements (voiture, vélos, bus...), la diminution des problèmes de sécurité, des nuisances sonores et des émissions polluantes. On circule dans une "zone 30" (zone de circulation limitée à 30km/h).

Pour la voiture :

Actuellement la suprématie de la voiture sur la chaussée est indéniable. Les interventions destinées à réduire la vitesse ont provoqué la mise en place de systèmes dissuasifs : bordures, chicanes, barrières de sécurité, dos d'âne, bornes, ronds-points, qui s'attachent à protéger le piéton. Ces outils préservent pourtant encore trop exclusivement le confort de l'automobiliste et rendent l'espace public pas toujours lisible.

Aussi, on s'attachera à diminuer la largeur de la chaussée allouée à la voiture dans les limites de sécurité afin de redonner plus de places aux autres usages.

Pour le vélo :

Dès que la place le permet, on réalisera des aménagements spécifiques au confort des cyclistes : "Voie partagée en zone 30", "contre-sens cyclables", "piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle", "bande cyclable", "voie verte". A chaque lieu sa solution.

Cela sous-entend :

- d'établir **un réseau de circulation cohérent à l'échelle de la commune et de ses environs**
- des aménagements aux carrefours pour établir **une continuité**
- des **parkings-vélos** pour se garer (dans le centre, devant les écoles, devant les gares de bus et de trains)

Pour le stationnement :

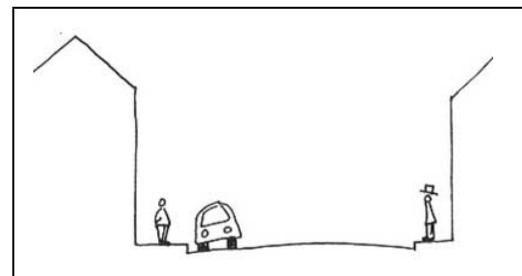
Celui-ci doit être repensé à l'échelle de la ville

► **planification globale du stationnement** (notion d'espace et de durée du stationnement).

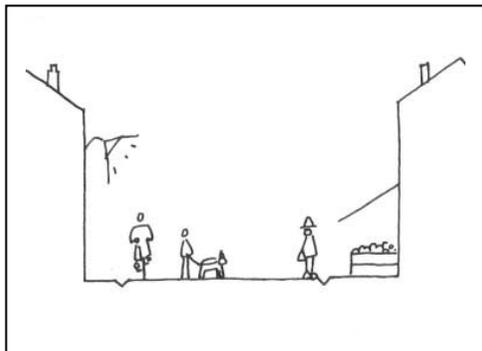
La gestion du stationnement établira des **priorités d'usages** et des localisations privilégiées pour certains usages (les riverains, les commerçants (zone de livraison...), les visiteurs des commerces, les personnes travaillant en centre-ville toute la journée...

► **Une politique de sensibilisation des usagers sera nécessaire pour convaincre les habitants**, les parents d'élèves, les commerçants du bien fondé de certains changements proposés. **L'acceptation de la voiture dans un centre-ville est sujette à certaines limites.**

► **En terme d'aménagement** on donnera à la voiture sa place, sur la chaussée de manière à laisser au piéton un trottoir confortable et sécurisé



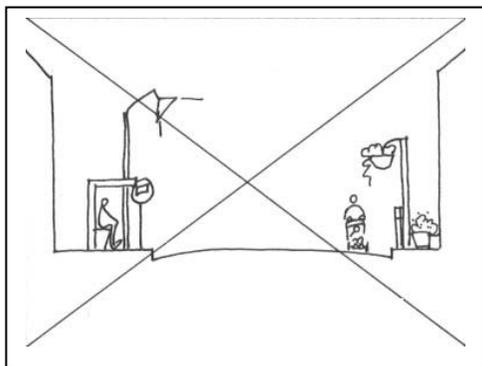
Les TROTTOIRS



Pour le piéton

Les trottoirs doivent permettre confort et sécurité :

- largeur confortable (largeur minimum 1,40m)
- hauteur adéquate / chaussée et adaptée au niveau des franchissements pour les personnes à mobilité réduite
- revêtement : matériau adapté et de qualité durable
- éclairage adapté
- mobilier de sécurité si nécessaire



Le mobilier urbain et réseaux

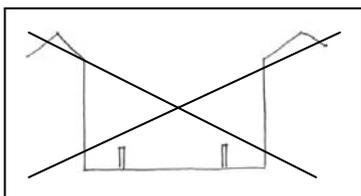
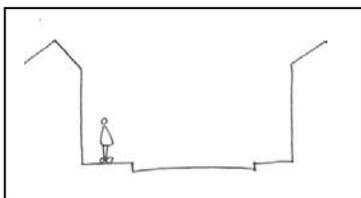
C'est sur le trottoir qu'on implante tout le mobilier souvent nécessaire pour le confort et la sécurité.

Le mobilier urbain aura une certaine unité à l'échelle de la commune et placé avec justesse et parcimonie. La municipalité choisira par exemple un type de banc pour le centre ville et un autre pour les parties moins urbaine. Ce choix, appliqué sur l'ensemble de la commune permettra d'**instaurer une unité et une identité.**

Les réseaux seront effacés progressivement.

► **Matérialiser le trottoir par une bordure,** plutôt qu'un trottoir et une chaussée au même niveau, ce qui nécessite des bornes qui encombrant l'espace.

► **Attention aux trottoirs trop encombrés qui mettent en danger le piéton !**



L'arbre

On veillera

- à l'implantation et au choix de l'essence adaptée au gabarit de la rue et à une longévité sans trop d'entretien
- à la fosse de plantation
- à la protection du pied de l'arbre

Les chemins de traverse

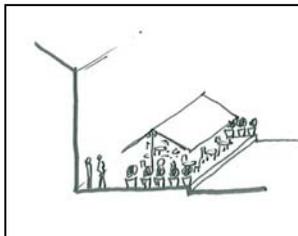
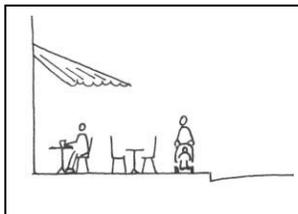
Les chemins de traverse constituent.

Ils participent au confort des piétons et sont de véritables liaisons inter-quartiers.

Il s'agit de les valoriser et les sécuriser pour augmenter leur pratique. Les opportunités de création de nouveaux sentiers sont à développer.

- réfection des façades adjacentes à voir avec le propriétaire
- réfection des matériaux de sol
- réfection de l'éclairage pour mise en sécurité
- plantations et fleurissement si possible

Les terrasses de café



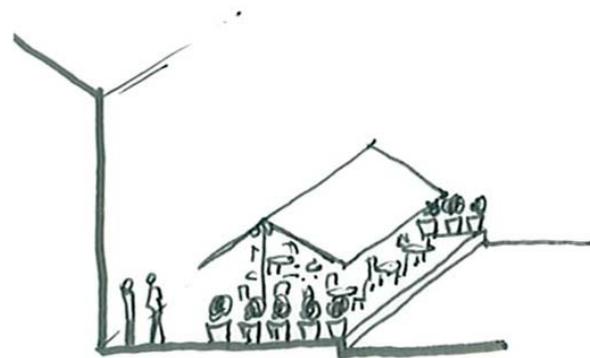
- Permettre l'installation des **terrasses des cafés** et des restaurants, ainsi que des étals de marchandises pour **participer à l'animation de la ville sans empêcher le passage des piétons**

- les auvents seront décollés des façades bâties
- les stores auront un débord maximum de 2 m
- les terrasses ne comporteront aucune palissade ; seules un décor de protection de vent végétal pourra être disposé perpendiculairement aux façades bâties
- aucune publicité ne sera apposée sur les éléments de terrasse

Les terrasses de café et les enseignes

Les terrasses

- Permettre l'installation des **terrasses des cafés** et des restaurants, ainsi que des étals de marchandises pour **participer à l'animation de la ville sans empêcher le passage des piétons**
- les auvents seront décollés des façades bâties
- les stores auront un débord maximum de 2 m
- les couleurs des toiles devront s'harmoniser avec celles des commerces voisins
- les terrasses ne comporteront aucune palissade ; seul un décor de protection de vent végétal pourra être disposé perpendiculairement aux façades bâties
- aucune publicité ne sera apposée sur les éléments de terrasse



Les enseignes

- Les enseignes ne dépasseront pas de plus de 0,80m de la façade
- Elles devront s'harmoniser avec l'architecture du bâtiment sur laquelle elles sont installées, ne masquant aucune modénature
- Aucune publicité n'y sera apposée



Les MATERIAUX

Dans le centre intra-muros, les matériaux constitutifs des trottoirs seront faits de **matériaux naturel modulaires traditionnels** :

- **bordure pierre (granit ou grès)**
- **caniveau pavé de pierre (granit ou grès)**
- **trottoir pavé de pierre (grès, granit ou pierre bleue)**

Lors de travaux de réfection, le premier acte de qualification sera de disposer d'une **bordure et d'un caniveau pierre naturelle**, l'amélioration du matériau de surface des trottoirs pouvant faire suite.

Dès que possible, les **pavés existants sous le macadam actuel seront récupérés** et mise en œuvre dans un esprit cohérent dans l'aménagement.

Les surfaces circulées resteront en macadam, matériau coulé.



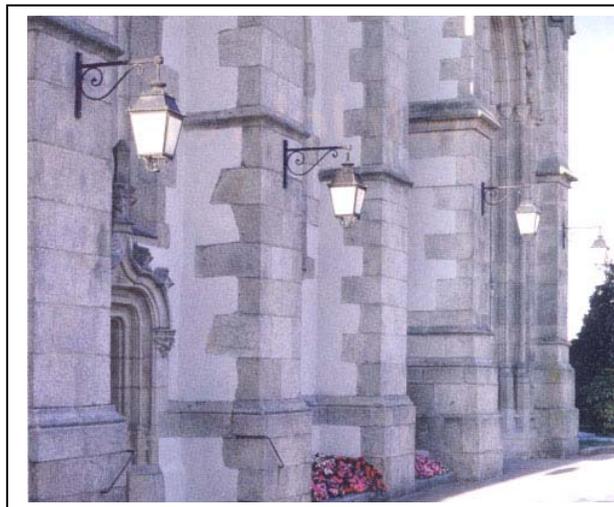
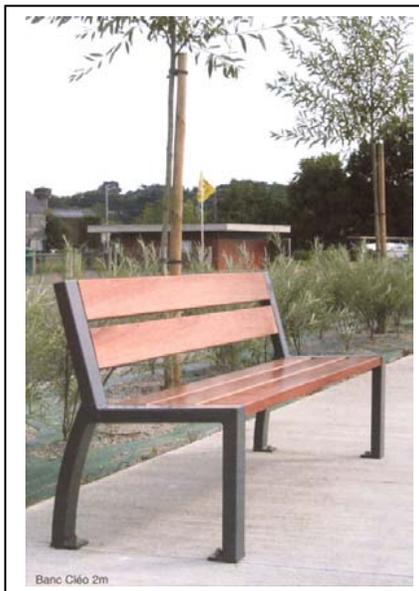
Plus on s'éloigne du centre, plus on optera pour des matériaux de sol minéraux poreux pour l'espace dévolu au piéton et plus on diminuera la surface minérale au profit de bandes enherbées.

Le MOBILIER

Il respectera le caractère identitaire de la ville



La nouvelle ligne de mobilier urbain aura une certaine unité à l'échelle de la commune et placée avec justesse et parcimonie.



L'ARBRE

Le choix des arbres à planter

Choisir des arbres par rapport au volume disponible

tant pour le houppier que pour les racines de manière à ne pas les tailler à outrance au détriment de l'arbre et en tenant compte des réseaux souterrains existants

Choisir la simplicité et l'effet d'ensemble homogène

Choisir la biodiversité

- sélectionner des essences différentes selon les rues
- adopter des essences régionales, mais aussi oser quelques autres
- opter pour des essences favorisant un équilibre écologique

Choisir des essences pour leurs attraits selon les saisons

- couleur des fleurs
- couleur des feuillages, des fruits à l'automne
- odeurs
- persistance, précocité et échelonnement des feuilles

Choisir des essences robustes

- adaptées au climat de la région
- peu sensibles aux maladies
- résistantes aux pollutions atmosphériques de la ville
- ne faisant pas de dégât sur les voitures et les piétons

Choisir des essences dont le système racinaire est adapté et ne défonce pas les revêtement de surface des trottoirs, ne nuisant pas aux réseaux souterrains adjacents

Choisir par rapport à sa vitesse de croissance.

Quelles essences planter à Bergues ?

Petits arbres pour rues étroites (hauteur 5 à 8 m) :

- . acer campestris nanum (érable champêtre)
- . acer ginnala (érable ginnala)
- . cornus mas (cornouillier mâle)
- . crataegus prunifolia ou laevigata (aubépines)
- . malus evereste (pommier à fleur)
- . prunus cerasifera vert (prunier à fleur)

Permettre de bonnes conditions de vie

La fosse de plantation

- volume minimum de 3m³ soit (1,5 x 1,5 x 1,5m) et se ra alimentée par un drain à la plantation.
- terre végétale de qualité, garante de la bonne reprise de la jeune plantation

La protection du pied de l'arbre

- grille, graviers ou plantes tapissantes, permettant l'infiltration de l'eau
- tuteurage pendant les deux 1ères années suivant la plantation
- protections constituées de pieux par exemple pour éviter le choc des voitures
- protection éventuelle des réseaux existants par la pose d'une protection racinaire

