

Qualité et sûreté des espaces urbains

plan urbanisme construction architecture **PUCA**



Programme d'expérimentation

Programme d'expérimentation « Qualité et sûreté des espaces urbains »

Cahier n°6 – Atelier de Lille / février 2012

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement
Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
Plan Urbanisme Construction Architecture
Grande Arche de la Défense, Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Directeur de la publication :

Emmanuel Raoul, secrétaire permanent du PUCA

Coordination :

Bertrand Vallet, responsable du programme « Qualité et sûreté des espaces urbains »
bertrand.vallet@developpement-durable.gouv.fr

Christophe Perrocheau, chargé de valorisation
christophe.perrocheau@i-carre.net

Eric Amanou et Fanny Martel, AMO du PUCA pour ce programme
eric.amanou@laconditionurbaine.fr et fanny.martel@laconditionurbaine.fr

Ce cahier a été rédigé par Jacques Frenais, Christophe Perrocheau et Bertrand Vallet.

Photographies :

Romain Gibert

Conception graphique :

Frédéric Martinot

Pour plus d'informations sur le programme « Qualité et sûreté des espaces urbains » :

<http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/>

ISSN : 2114-9364

Février 2012

Sommaire



Lille - quartier Concorde	6
Introduction	6
Un diagnostic « décalé »	8
Préconisations	9
Melun - Quartier des Mézereaux	12
Contexte urbain et foncier	12
Les risques liés à la réouverture du parking souterrain	14
Orientations générales d'aménagement	15
Propositions d'action	17
Strasbourg - Quartier du port du Rhin	18
Introduction	18
Changement d'axe	19
Enquête de terrain	20
L'articulation des aménagements provisoires au phasage de l'opération	22
Une démocratisation de la démarche urbanistique Synthèse de l'atelier du 20 octobre 2011, à Lille	24
La mise en commun des compétences	25
Dialogue local	26
Sécuriser l'espace collectif	28
Assurance contre la fausse route	29
La présence	30
La gestion	31
L'urbanisme en chantier	32
Le programme « Qualité et sûreté des espaces urbains » du Plan Urbanisme Construction Architecture	34



Secteur Concorde, Lille

Synthèse du travail du GIE Réussir l'espace public et de l'atelier Villes et Paysages¹

Introduction

Localisé au nord du Faubourg de Béthune sur les anciennes fortifications de la ville de Lille, le secteur Concorde est un quartier composé de 2 200 logements sociaux, d'équipements et d'un centre commercial de proximité. Le nouveau Faubourg, bien que secteur prioritaire de la politique de la ville, est jusqu'à présent resté en marge des principaux projets et des interventions majeures liées à l'ANRU. Le secteur Concorde fait néanmoins actuellement l'objet d'une étude pour la conception d'un projet urbain



¹ Le travail sur le site de Lille a été réalisé par Anne Wyvekens, Camille Hagège (REP) et Jean-Pierre Mispelon (Villes et Paysages)



confiée par la Ville à l'atelier Ruelle. Dans ce contexte, il ne s'agissait pas pour le groupement REP (Réussir l'espace public) de concevoir un projet de rénovation urbaine alternatif mais bien de veiller à l'intégration des considérations de sûreté, de fonctionnement des espaces et de mode de gestion dans l'élaboration en cours du projet de rénovation urbaine.

Inséré dans la ville intra muros, en contact direct et facile avec la ville historique, l'ensemble Concorde se situe néanmoins aux marges de celle-ci, à l'emplacement des anciennes fortifications. Il appartient au quartier du Faubourg de Béthune, coupé en deux par le boulevard périphérique sud.

Le boulevard de Metz marque la frontière de ce quartier, entre d'un côté une maille de rues et d'îlots, de l'autre, des voies en impasse et des bâtiments isolés ;

d'un côté des murs de clôture et des accès de service, de l'autre des pignons aveugles et des terre-pleins engazonnés surélevés. Difficile dans ces conditions de parler de desserte, d'échanges et de traversées.

Le site n'est pas pour autant dépourvu de qualités. Elles apparaissent d'ailleurs avant ses défauts, lorsqu'on l'aborde pour la première fois. Qualité paysagère : vastes espaces végétalisés ouverts, variété d'ambiances, du boulevard à la colline, en passant par les squares et les aires de jeux. Qualité architecturale, par son patrimoine bâti caractéristique. Qualité urbaine d'un site doté d'un pôle commercial et de nombreux équipements publics. Les habitants soulignent par ailleurs la qualité des liens sociaux.

Aussi faut-il, pour dépasser ces apparences de tranquillité qui vont s'avérer trompeuses, changer de

Lille - quartier Concorde



Secteur Concorde, Lille

focale et détailler l'état des choses, des lieux et des pratiques. Cet autre paradoxe – avec celui de la situation urbaine (relié et enclavé) –, est un des éléments de la complexité des modalités d'intervention sur la gestion et l'évolution de ce territoire.

Un diagnostic « décalé »

Le diagnostic réalisé par le GIE « Réussir l'espace public » a eu pour but de lire les espaces au travers de leurs usages, qu'il s'agisse de ceux des usagers/habitants ou de ceux des différents gestionnaires. Deux types de matériaux ont été rassemblés et analysés : d'une part des observations sur site et des entretiens avec des usagers et des institutionnels ; de l'autre une analyse cartographique des données recueillies par la police municipale et l'observatoire des troubles à la tranquillité mis en place par le bailleur, Lille-Métropole-Habitat (LMH).

→ Représentations

Si le site Concorde est connu pour être un lieu de trafics divers, ce que les usagers lui « reprochent » dépasse largement la délinquance au sens classique du terme. Au rang des faits de délinquance sont évoqués le deal et les nuisances qui en découlent (atroupements, intimidations, agressions), les incendies volontaires de véhicules et de poubelles, les dégradations, quelques agressions. Les personnes interrogées évoquent par ailleurs divers types de comportements intempestifs : rodéos de motos, quads et autres boosters ; rassemblements plus ou moins inquiétants : aux abords du centre commercial, dans les halls d'immeubles ; occupations abusives de l'espace. Un troisième point fréquemment souligné est la faible qualité matérielle de

Localisation du degré d'appréciation des lieux par les usagers

(enquête terrain : mai-juin 2011)

lieu apprécié positivement lieu ambivalent lieu apprécié négativement



l'espace. Il s'agit d'abord de l'espace privé. Les habitants se plaignent avant tout et unanimement de l'exiguïté des logements (un F5 à Concorde ne fait pas plus de 60 m²...), puis du défaut d'entretien des immeubles : ascenseurs et interphones régulièrement en panne, notamment. Quant à l'espace public, on souligne sa saleté – dépôt et jets d'ordures, rats à l'arrière de la rue Léon Blum –, sa qualité médiocre – trottoirs étroits, bordures abîmées, éclairage minimaliste –, puis l'insécurité dans les aires de jeux, le manque de places de parking, des problèmes de circulation dus à la configuration de la voirie (effet de nasse) et la vitesse excessive sur le boulevard de Metz.

En bref, la sécurité prise au sens classique du terme n'est pas l'élément qui affecte le plus les habitants du quartier : la (mauvaise) qualité de l'espace, ses défauts, les préoccupent tout autant.

→ Usages du site

Les types d'occupants se succèdent sur l'espace plus qu'ils ne se rencontrent. A la faible offre d'espaces différenciés de jeux, de détente, de repos s'oppose une « scène » grandiose de spectacle et de défis pour les utilisateurs de quads et de motos qui confinent et dissuadent fortement les autres usages. Le pôle commercial est fréquenté par nombre de personnes mais pas en même temps. On constate globalement une sous-utilisation des espaces publics, des évitements, qui se complètent par un repli sur les espaces privés ou semi-publics. Cette sous-utilisation, ces évitements, ce repli apparaissent, aux dires de plusieurs habitants, comme la seule façon de vivre dans une cité qu'ils souhaiteraient, s'ils le pouvaient, quitter immédiatement.

Les faits de délinquance et les comportements abusifs se combinent avec la mauvaise qualité des espaces pour provoquer la sous-occupation de ces derniers. Celle-ci – en application de la théorie de la vitre brisée – renforce encore les comportements intempestifs et le sentiment de malaise ou d'insécurité.

L'observation des usages montre toutefois une ambivalence des représentations. Ainsi, ces espaces extérieurs sous-investis, peu « publics », sont aussi les supports à certains moments, le week-end, les soirs d'été, de convivialité. De même, il apparaît que les équipements scolaires (lors de la kermesse) et culturels (médiathèque) fonctionnent comme des « troisièmes lieux » entre intérieur et extérieur, à la fois protecteurs, valorisants et porteurs d'échanges.

Préconisations

→ Un projet de gestion

Pour les usagers, la question de la sécurité est étroitement liée à celle de la qualité « matérielle » et



Secteur Concorde, Lille



« humaine » de l'espace, laquelle est conditionnée par sa gestion et conditionne les usages qui en sont faits. Le bailleur tend à « défendre », à traiter d'abord son espace bâti et ses abords immédiats (malgré l'intégration effective d'une dimension sociale dans l'exercice de ses missions). En tout état de cause, il ne peut assumer à lui seul l'entretien, l'animation et la surveillance de l'ensemble de l'espace public. Les dispositifs mis en place (Agents Locaux de Médiation Sociale, aide à l'entretien/insertion, etc.) sont tous jugés positifs par les habitants mais insuffisants. Leur articulation et leur amplification constituent un enjeu important. Le projet d'aménagement ne prend pas réellement en compte cette dimension. Pourtant, comment penser réaménagement sur un espace où ne sont pas restaurées des qualités minimales de gestion/entretien et de sécurisation à l'échelle globale du site ? Il apparaît essentiel de lier l'un et l'autre selon une vision d'ensemble et donc de ré-impliquer prioritairement les partenaires dans cette gestion. Pour les espaces, majoritaires en superficie, pour lesquels le projet de gestion (animation, entretien, présence humaine, régulation des usages, surveillance, etc.) est premier, les pistes de préconisations se déduisent en bonne partie a contrario du diagnostic.

→ Des configurations spatiales à retravailler

Il ne s'agit pas pour autant de nier que certaines configu-

rations spatiales soient vecteurs de malaise et donc « amendables » : vastitude de l'espace contrastant avec le caractère minimal de son occupation ; cheminements étriqués, écrasés à la fois par la configuration spatiale et par la nécessité de se tenir à distance ; espaces domestiques (pieds d'immeuble) en relation directe avec les espaces les plus urbains (boulevard de Metz), faisant ainsi barrage à la pénétration dans le site pour les usagers non résidents, à quoi s'ajoute le traitement en butte destiné à empêcher les intrusions de véhicules ; espaces cachés, arrières, objets de dégradations (côté sud des immeubles de la rue Léon Blum) ; rapport malaisé aux rez-de-chaussée, question à la fois physique et d'orientation des accès, notamment dans les immeubles perpendiculaires au boulevard de Metz (à comparer avec les coursives créées par Partenord, l'autre bailleur social, sur un site analogue, par le bâti, à celui de Concorde).

→ Sécuriser par l'aménagement

L'aménagement peut être vecteur de sécurisation, notamment en rendant les espaces attractifs, favorables à des fréquentations et des usages variés dans les différentes temporalités des usagers d'un territoire donné.

Ainsi, les écoles, la médiathèque présents sur le site sont des équipements de quartier attractifs dont la lisibilité doit être renforcée, de façon à faire bénéficier l'espace public du rôle de « protection » dont ils jouissent : concevoir des dispositifs de « seuils » des espaces liés aux équipements, gérés mais ouverts au public, soit comme des « cours ou préaux urbain(e)s » placés sous le regard du plus grand nombre.

Dans une perspective d'ouverture vers l'extérieur du pôle commercial, on pourrait d'une part créer un stationnement public visible depuis le boulevard et des enseignes et des ouvertures claires ; d'autre part, traiter en parvis confortable l'élargissement du trottoir et proscrire les zones couvertes, sombres et en retrait pour offrir à la clientèle un arrêt agréable, convivial.

La colline, qui abrite un tronçon de la « promenade des remparts », pourrait être imaginée comme un équipement paysager à l'échelle de la ville, à condition que cet espace de respiration unique dans un quartier au bâti très dense soit clairement identifié par tous.

Quant au boulevard de Metz, il pose à la fois la question de son « asymétrie » - clôturé de grilles, donc surveillé d'un côté, totalement ouvert de l'autre – et celle de la rectitude de son tracé, génératrice d'insécurité. Des carrefours peuvent être aménagés en plateau pour affirmer les traversées au niveau des équipements, commerces, arrêts de bus, croisement de rues transversales. Des dispositifs de rupture de la rectitude du tracé peuvent être envisagés, ainsi qu'une réduction de l'emprise de la chaussée (réduction du terre-plein central et du nombre de voies). ■



Secteur Concorde, Lille



Quartier des Mézereaux, Melun

Synthèse du travail de Kallipolis et de l'Agence Vincent Pruvost Paysagistes ²

Contexte urbain et foncier

Situé dans le quartier des Mézereaux à Melun, le site expérimental est composé d'un parking souterrain de deux niveaux connecté à deux tours d'habitat social appartenant au bailleur social I3F et d'une dalle publique en surface. Ce secteur est inséré dans un ensemble plus vaste de quartiers nord concentrant 90% du parc de logement social de la ville. Si ce secteur fait aujourd'hui l'objet d'un Programme de Rénovation Urbaine à l'impact territorial plus large, le projet « Oxygène », la réhabilitation du parking et de la dalle en ont été pour l'instant exclus.

Le parking souterrain des Mézereaux, comprenant initialement 192 places et 169 caves, a été condamné en 1999 à la suite d'importants problèmes d'insécurité, avec pour effet une importante réduction de la disponibilité de places de stationnement dans le secteur environnant. L'offre existante sur le quartier, très insuffisante, ne répond pas à la forte demande de places à certains moments de la semaine (ou même de la journée) ; elle a également engendré un stationnement anarchique en surface, source de nombreux conflits de voisinage et de dépréciation de l'image du quartier. L'étude menée par Kallipolis laisse craindre

² Le travail sur le site expérimental de Melun est mené par Francesca Ansaloni, Rita Cararo (architectes urbanistes, Kallipolis) et June Pietra (paysagiste, Agence Vincent Pruvost).



une diminution globale de l'offre dans le quartier par rapport à la demande et une tension accrue dans le périmètre d'étude. Les difficultés de stationnement risquent donc de s'aggraver, surtout pour la zone nord du quartier qui est aujourd'hui la plus délicate. De plus, la dalle posée sur le parking se présente sous la forme d'un espace vide qui alimente la perception d'abandon.

Géographiquement, le site se situe sur le plateau nord de la ville, en bordure des coteaux de la vallée de l'Almont. Cette situation en balcon sur la ville est pourtant très peu ressentie au sol, depuis les espaces publics, car les bâtiments ou la végétation masquent les perspectives. Les emprises végétales sont généreuses mais, pour autant, ces espaces verts sont peu qualifiés et sous-fréquentés. La trame verte ne structure pas l'espace public (rares alignements) et a tendance à enclaver les immeubles, notamment dans le cœur vert central.

Autre paradoxe souligné par l'agence Vincent Pruvost : les parcours piétonniers sont potentiellement très libres, puisque rien n'est clôturé ou privatisé, mais ils se révèlent très contraints par la configuration des lieux (talus, rampes, escaliers, haies denses, murets...). Ils sont de fait quasi exclus des rues, dont les trottoirs absents ou étroits sont envahis par les voitures, en larges épis ou de manière « sauvage ». Les chemins, en revanche, sont très présents dans les espaces verts, mais leurs entrées sont invisibles, confidentielles, et ils sont par conséquent peu investis. L'espace piéton représente donc un enjeu de premier ordre dans ce quartier, avec des axes à mettre en valeur qui seraient calés sur les grandes fenêtres visuelles autant que sur les parcours vers les futurs pôles attractifs du quartier. Ainsi, la question du stationnement est intimement liée à cette reconquête de l'espace piéton.

L'approche méthodologique

La mission s'est attachée à analyser les problèmes de sûreté et de stationnement à l'échelle du site expérimental proprement dit (le parking souterrain et la dalle en surface) d'une part, à l'échelle plus large du quartier Mézereaux, d'autre part. Pour cela, l'équipe a mobilisé des données quantitatives (chiffres de la police, mesure de l'utilisation des places de stationnement), procédé à des entretiens auprès d'acteurs institutionnels (maîtres d'ouvrages, police, gestionnaires...) et d'observateurs privilégiés (commerçants, acteurs de la société civile...), et réalisé un questionnaire auprès des habitants. Ce questionnaire se composait de cinq approches thématiques (démographie, usages du quartier, perception, déplacements et stationnement, attentes par rapport au projet urbain...) et comprenait en outre une enquête de victimation. Parallèlement, la qualité des espaces publics et des cheminements ainsi que la trame foncière ont été étudiées.

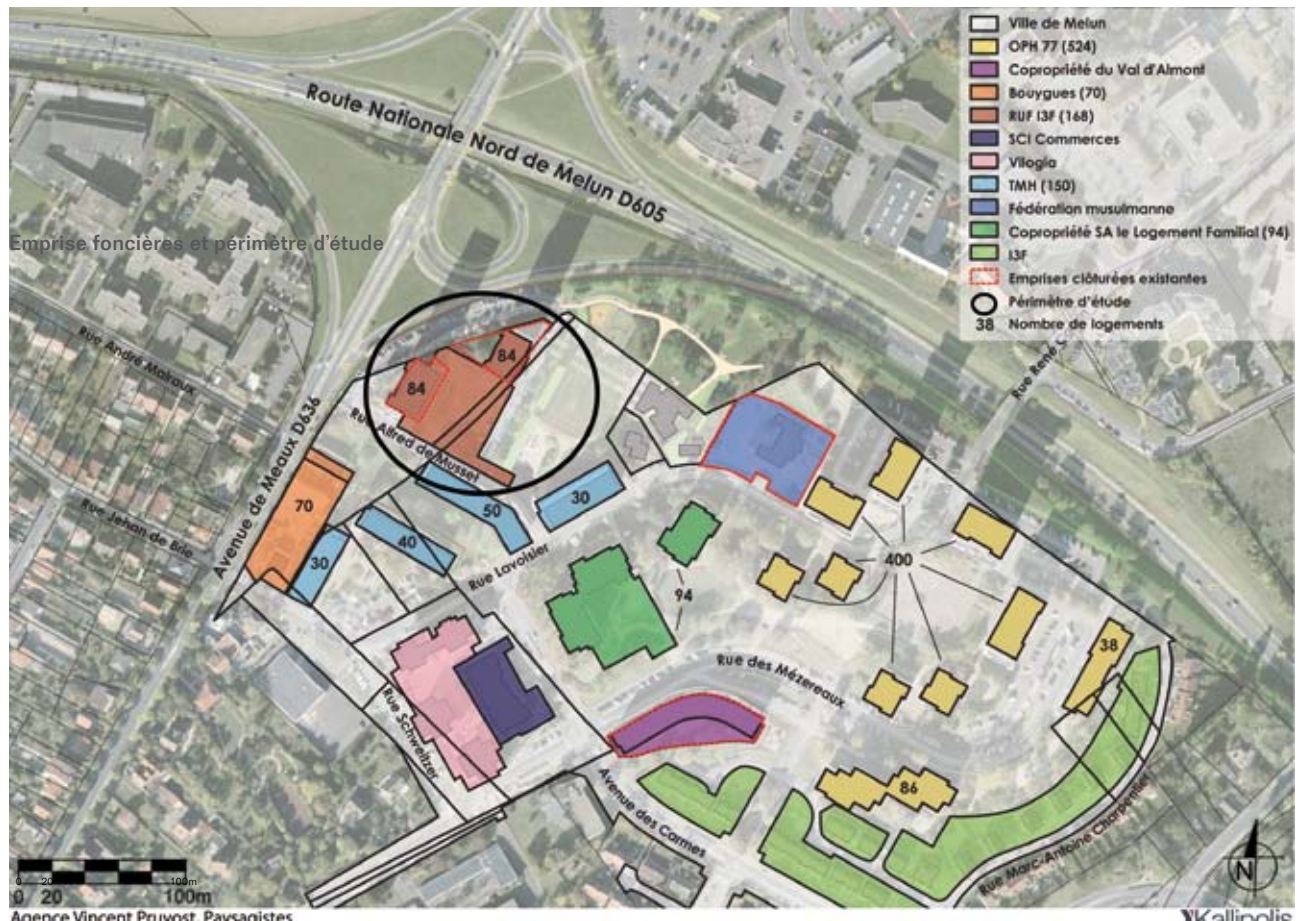
Les risques liés à la réouverture du parking souterrain

Le diagnostic de sécurité révèle un quartier qui a été difficile, mais dont la violence régresse, sauf en ce qui concerne les attaques contre les biens qui ne cessent d'augmenter. De l'avis des acteurs locaux, ce quartier doit être considéré comme fragile et présentant potentiellement des risques.

La rue de Musset est un axe sur lequel se concentre le plus grand nombre de plaintes: les délits violents et les délits contre les biens y sont les plus importants. La Rue de Bellay, où était localisé un des accès piétons du parking, connaît une situation moins grave (avec un nombre de délits assez réduit), mais avec un nombre de délits violents supérieurs à la moyenne lorsqu'on le rapporte à la longueur de l'axe. De plus, la rue derrière les tours a été indiquée par les résidents comme un des lieux où ils se sentent le moins en sécurité. Les espaces communs à l'intérieur des tours, lieu où le deuxième accès au parking souterrain était localisé, sont souvent occupés par des personnes externes aux deux immeubles. Malgré sa résidentialisation, elles n'ont aucune difficulté à accéder à cet espace afin de squatter et le dégrader.

Le site d'expérimentation représente, potentiellement,

Emprises foncières et périmètre d'étude



un point d'accès au quartier (rue de Musset), parce qu'il connecte directement un axe d'importance primaire (avenue de Meaux) avec un point relativement central du quartier (le centre social, rue Lavoisier). La dalle pourrait donc jouer un rôle de lien entre deux pôles importants mais ce potentiel est limité par le caractère routier de l'avenue de Meaux qui est une voie rapide peu adaptée aux piétons et par le fait que la connexion entre l'avenue de Meaux et la rue de Musset est aujourd'hui extrêmement étroite et cachée.

L'étude des signes de dégradations sur le quartier montre leur concentration au nord-ouest, d'une part autour du centre social et des tours, d'autre part sur l'îlot constitué par le centre commercial et l'immeuble Vilogia. Dans le premier cas, on observe une forte corrélation entre faible éclairage, nombre d'infractions, signes d'incivilités et sentiment d'insécurité. Dans le deuxième cas, l'îlot présente une conception architecturale permettant à des personnes malveillantes d'exercer simultanément une position de contrôle visuel des environs et de cache ; d'où des difficultés d'interventions pour la police.

Dans tout le quartier on constate un paradoxe : les espaces aménagés sont, de fait, peu utilisés, alors que ceux qui ne sont pas aménagés sont, au contraire, très exploités par les habitants. La résolution de cette contradiction constitue l'une des conditions de la rénovation du parking d'I3F.

Orientations générales d'aménagement

Le manque systématique de places de stationnement semble rendre nécessaire, pour améliorer les conditions de vie des habitants, la réouverture du parking souterrain I3F. Néanmoins, les incivilités, les actes criminels et les trafics cachés confèrent à ce choix un niveau de risques élevé, qui ne peut être envisagé que si le(s) propriétaire(s) privé(s) et l'autorité publique assument avec force la responsabilité de sécuriser le lieu et d'en garantir une gestion rigoureuse (monitoring régulier, réparations, etc.). En tout état de cause, un parti-pris d'aménagement qui permette d'assurer une bonne surveillance naturelle et la mise en place de dispositifs de sécurisation physique et humaine adaptés semblent être un préalable. Une fois le parking requalifié, les espaces publics devront faire l'objet d'un réaménagement afin d'empêcher le stationnement anarchique, par l'emploi de plots ou de barrières.

Le nombre d'accès au parking devra être réduit au minimum, dans le respect des normes : ce choix favorise la surveillance externe et interne et réduit la possibilité de fuite, en cas d'infraction. La localisation de l'accès piétons devra être subordonnée à l'objectif d'assurer une bonne surveillance naturelle de la part des résidents et des passants (des gardiens dans certains cas) : cet accès doit donc être externe aux bâtiments, sur les cheminements informels de la dalle et visible par la loge aux pieds des tours.



Quartier des Mézereaux, Melun



Quartier des Mézereaux, Melun

In fine, un élément crucial de la prévention des délits consistera en une gestion rigoureuse du parking requalifié afin de garantir un bon niveau de sécurité sur le long terme : cela implique un monitoring régulier, une attention forte aux signes de changement, un entretien de la structure par des réparations fréquentes.

Propositions d'action

Le premier axe de proposition concerne le réaménagement de la voirie publique et le dessin de ces voies. Le projet de la ville prévoit de renforcer la trame viaire orthogonale et de supprimer à terme le stationnement au pied des tours. Dans cette optique, il paraît important de revoir les emprises de ces voies, en particulier la rue de Musset qui serait renforcée en tant que liaison transversale entre deux grosses avenues. La continuité et le confort des trottoirs doivent être retrouvés, tout en offrant du stationnement public. De même, l'amorce d'un chemin transversal récemment aménagé en

bordure du centre social doit être poursuivie, au regard de sa fréquentation et de ses possibilités de connexion avec le quartier voisin.

Le deuxième axe de propositions concerne plus spécifiquement le parking lui-même. Aux différents scénarios d'utilisateurs (parking réservé aux locataires I3F, aux locataires TMH, à un usage public, mixte...), répondent plusieurs organisations possibles :

1. une gestion unique, privée ou publique, avec des accès préférentiels sur la rue de Musset. Cette hypothèse réutilise partiellement les rampes actuelles externes et internes, permettant ainsi d'ouvrir 1 ou 2 étages selon les besoins (capacité maximale de 150 places) ;

2. une double gestion qui pourra être totalement séparée, là encore privée (2 bailleurs) ou privé/public (avec potentiellement un intérêt par exemple de location temporaire par la mosquée voisine les jours d'affluence). Cette hypothèse, plus complexe, sépare l'usage des deux étages avec des accès véhicules distincts sur deux rues, au détriment d'une part des places de stationnement. En revanche, elle donne plus de souplesse pour répondre à la diversité des besoins de ce quartier. Elle permet aussi d'envisager l'introduction d'une nouvelle fonction (service public, commerce...) à l'intérieur du parking, différente mais compatible avec celle du stationnement. La mixité d'utilisateurs permanents et temporaires peut en outre participer à la prévention de l'insécurité.

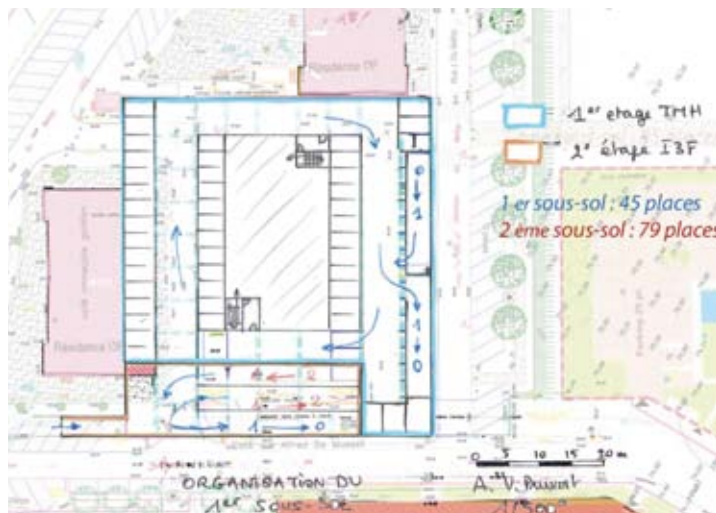
Enfin, la vocation de cette dalle paraît être plus de l'ordre du square de quartier que d'une place minérale publique. Un square au service de l'environnement bâti immédiat, sans être privatif, qui serait un lieu de repos et de loisirs, une halte sur le chemin pour rentrer chez soi en même temps qu'un espace de détente pour petits et grands. L'esquisse proposée par l'agence Vincent Pruvost intègre les accès piétons dans des coulisses végétales qui encadrent, sans enfermer visuellement, un espace de jeux central. Quelques plantations d'arbres sont envisageables, à condition d'un renforcement des dalles en sous-sol et de sondages sur la partie central du parking. Les circulations en diagonales sont conservées tout en marquant clairement les entrées et sorties dans cet espace privilégié.

Ainsi la réouverture du parking est possible et sera bénéfique pour le quartier à condition de l'accompagner d'une réflexion globale sur les espaces attenants. Cela ne pourra néanmoins se faire sans un investissement important, tant humain que financier. ■

Scénario gestion unique



Scénario gestion double



Quartier du port du Rhin

Strasbourg



Quartier du Port du Rhin, Strasbourg

Synthèse du travail de l'atelier Landauer et du GIE Réussir l'Espace Public³

Introduction

Situé sur la rive du fleuve, face à la ville allemande de Kehl, le Port du Rhin se présente aujourd'hui comme un site enclavé à quatre kilomètres de la cathédrale et à 1,7 kilomètre de la station de tramway la plus proche. Il comprend 520 logements, essentiellement des logements sociaux construits dans les années 1920. Les indicateurs concernant les 1500 habitants de ce quartier sont inquiétants : 38% de taux de chômage et les plus faibles revenus moyens par ménage de la Communauté urbaine. Mis à part le jardin des Deux

Rives, vaste parc d'agglomération réalisé au sud du site il y a une dizaine d'années, le Port du Rhin souffre aujourd'hui d'un manque évident d'animation. Autrefois dédié au poste de frontière et au logement des douaniers, le site constituait une véritable porte d'entrée pour la France et la ville de Strasbourg. Les commerces et les activités liés à cette fonction douanière ont laissé place à des délaissés. Le quartier est considéré aujourd'hui comme un lieu particulièrement relégué et insécure. De nombreux incidents s'y sont déroulés lors des événements faisant suite à la réunion de l'OTAN en 2005.

³ Le travail sur le site expérimental de Strasbourg est mené par Paul Landauer (architecte urbaniste, Atelier Landauer) et Anne Wyvekens (sociologue et juriste, REP).



Changement d'axe

Ce site est aujourd'hui inscrit dans un projet de grande envergure, « Les Deux Rives », consistant à aménager les quartiers industriels de l'est de la Ville de Strasbourg – 195 hectares – et à établir une continuité urbaine le long de la nouvelle ligne de tramway reliant le centre de Strasbourg à la ville allemande de Kehl. Il appartient à une des sept « bulles » identifiées dans le schéma directeur (élaboré par les architectes-urbanistes Reichen & Robert et le paysagiste Alfred Peter) ; une « bulle » d'autant plus déterminante dans le devenir de la ville qu'il s'agit de celle qui est située à cheval sur les deux rives du Rhin. Le projet concernant cette bulle est structuré par une longue esplanade – conçue par la paysagiste Marion Talagrand – reliant les logements existants avec le parc des Deux Rives. Les îlots placés de part et d'autre de cette esplanade

accueilleront un important programme immobilier : 1500 logements neufs que complètent 3000 m² de locaux commerciaux, de bureaux et d'activités ainsi que la création ou la rénovation de cinq équipements publics et privés.

Outre une densification très importante du secteur, ce projet instaure un changement radical dans l'organisation du site. La mise en lien des îlots existants avec le parc des Deux Rives induit en effet le développement d'un axe nord-sud (la future esplanade) qui contredit l'orientation actuelle des îlots et du parvis de l'école qui leur font face. Un axe qui se révèle également contradictoire avec la future ligne de tramway censée traverser le site conformément à l'axe est-ouest qui relie d'ores et déjà Strasbourg à Kehl. Ce changement d'axe fait de l'urbanisation du quartier bien plus qu'une extension ou une

Strasbourg - Quartier du port du Rhin



censés l'animer ? Autant de questions qui concernent directement les questions de sécurité et pour lesquelles l'équipe a élaboré une stratégie fondée sur un accompagnement du chantier permettant d'atténuer la brutalité du changement d'axe. Le phasage proposé dans le cadre du projet s'étalait en effet sur une durée d'environ quinze ans mais ne prévoyait pas d'autres mesures transitoires que des dispositifs techniques destinés à faire fonctionner le quartier dans ses différentes étapes. L'objectif peut dès lors consister à proposer quelques micro-aménagements sur le site qui viennent en complément de ceux prévus dans le cadre du projet urbain. Des aménagements qui soient de telle nature qu'ils paraissent destinés en priorité aux résidents actuels et à ceux qui les rejoindront petit à petit tout au long du déroulement du chantier.

densification de quelques îlots existants. Il induit un changement d'usage, de pratique et de perception qui s'avère tout à fait déterminant dans le devenir du site.

Comment éviter que les habitants ne se sentent exclus des aménagements à venir ? Comment accompagner ces changements radicaux et éviter que les pratiques positives du site ne soient irrévocablement bouleversées dès les premiers travaux ? Comment prévenir une appropriation délictueuse de l'Esplanade sachant que les aménagements publics vont précéder la mise en œuvre des logements et des activités

Enquête de terrain

Cette enquête de terrain a reposé sur l'observation des pratiques du site et sur la réalisation d'entretiens avec les acteurs et les habitants. Son objet était d'envisager le site dans le contexte plus large du quartier tel qu'il (se) vit aujourd'hui (notamment en termes de mobilité des habitants, de rapport à l'Allemagne), et tel qu'on se représente son avenir, avec l'arrivée annoncée d'une nouvelle population.

Superposition entre l'axe nord-sud de l'esplanade projetée et l'axe est-ouest du futur tramway traversant les îlots existants



■ îlots existants du Port-du-Rhin → axe de fonctionnement identifié ● polarité ■ emprise esplanade projetée

Un quartier isolé

Au-delà des scissions – comme celle établie entre les locataires de CUS Habitat et de La Strasbourgeoise – cette enquête a fait ressortir l'ambiance de village qui règne dans ce quartier. « Tout le monde se connaît... ce qui ne veut pas dire que tout le monde s'aime. » Solidarité et convivialité caractérisent ainsi ce quartier dont l'image est, par ailleurs, très dégradée : quartier le plus pauvre de Strasbourg, lieu de tous les trafics avec les représentations négatives qui y sont associées. Il n'y a pourtant, à ce jour, aucune place centrale : c'est le parvis de l'école qui en tient lieu. Ce parvis tient une importance d'autant plus grande dans la vie du quartier que celui-ci est enclavé, éloigné de la plupart des lieux de centralité de Strasbourg ou de Kehl. « Pour sortir du quartier il faut nécessairement traverser un pont. » Et les habitants se sentent plus enfermés encore depuis le détournement de la route nationale.

Le parc des Deux Rives n'est pas un parc du quartier. C'est un parc communal fréquenté essentiellement par des gens venus du centre-ville, qui s'y rendent le dimanche, comme ils iraient à l'Orangerie, à laquelle ils le comparent souvent. Les habitants du Port du Rhin, eux, le fréquentent peu. Bien que proche, ils le jugent peu accessible, surtout depuis que la voirie a été réaménagée, fermant le chemin qu'ils utilisaient auparavant. Trop éloigné pour les personnes âgées, rien dans ce qu'il offre n'intéresse les adolescents. Certains habitants le voient, en outre, d'un œil négatif : ils n'ont pas été associés, en termes d'emploi, à sa création, et sa splendeur contraste de façon choquante avec le délabrement du quartier. « Mettre autant d'argent dans l'aménagement du parc, avec à côté un quartier si pauvre... »

La mobilité : Kehl ou Strasbourg ?

Le quartier est davantage tourné vers Kehl que vers Strasbourg et ses aménités, mêmes proches. C'est ainsi que la rive du Rhin côté français est plutôt dépréciée au regard de la rive allemande, aménagée et où se trouvent de nombreux équipements (terrasses, jeux). De même, compte tenu de l'enclavement du quartier et de la quasi-absence de commerces et de services de proximité, les habitants vont plus volontiers dans le centre de Kehl, plus près et plus accessible que dans le centre de Strasbourg. Kehl est, d'abord, le nœud urbain le plus proche du quartier. Il est possible de s'y rendre à pied ou en bus. Les habitants du quartier y trouvent différents commerces bon marché (Lidl, Aldi) et certains produits (droguerie notamment) sont sensiblement moins chers en Allemagne qu'en France. Kehl attire également pour sa vie urbaine : une « vraie » place centrale, des restaurants, des boutiques, des discothèques.

Le côté français reste toutefois indispensable, avec deux principales destinations, l'Esplanade et le Neudorf.



Quartier du Port du Rhin, Strasbourg

Strasbourg - Quartier du port du Rhin

Les gens se rendent à l'Esplanade pour tous les prestataires médicaux et paramédicaux. C'est là que se trouvent également le collège et le lycée de secteur. Les habitants fréquentent en outre un centre commercial, le marché du boulevard de la Marne et un MacDonald's. Le Neudorf est quant à lui le quartier de rattachement administratif du Port du Rhin. Moins accessible – la ligne de bus 21 est « bondée et régulièrement en grève », il est le lieu où s'accomplissent diverses démarches. Bien qu'il y ait dans le quartier « des gens qui n'en sortent à peu près jamais » – pour l'essentiel des femmes seules avec de petits enfants – ces parcours renforcent l'organisation est-ouest de quartier.

Différentes formes d'insécurité

Au chapitre des insécurités, on observe une activité de deal, bien visible à plusieurs coins de rue. Si elle ne s'accompagne généralement pas d'agressions, elle induit, selon certains, « une certaine tension ». L'économie souterraine apparaît comme faisant en quelque sorte partie de la vie du quartier. Le quartier semble s'en accommoder : entre loi du silence par peur de représailles et priorité donnée à la survie quotidienne, les habitants déplorent néanmoins l'inaction de la police, redoutant que leurs enfants plus jeunes ne « tombent » à leur tour dans les activités illégales. D'autres « nuisances » consistent dans différents types d'occupations abusives ou dangereuses de l'espace public : rodéos de scooters et de quads, sur la route du Rhin ; barbecues et autres festivités, l'été, au milieu de la route également, engendrant bruit, détritus, et s'accompagnant de trafics ; caravanes s'installant devant l'école et branchements électriques sauvages plongeant le quartier dans l'obscurité.

Un enjeu important porte sur le parvis de l'école. Son

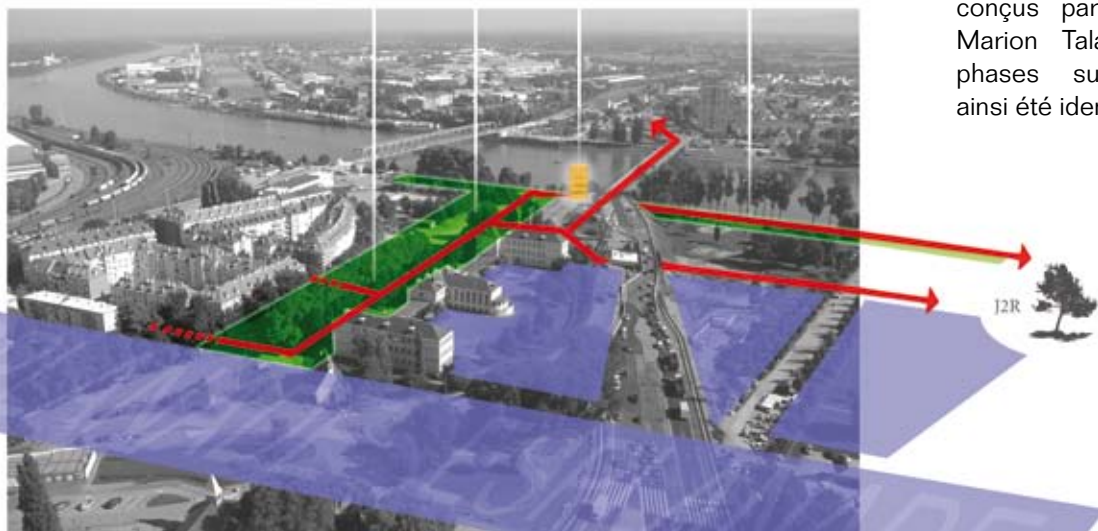
occupation par quelques « dealers » est compensée par son appropriation par les enfants et les mères de famille aussi bien que par les habitants qui vont et viennent de l'autre rive du Rhin. Ces pratiques ne se déploient toutefois pas sur une place ou un aménagement approprié, les lieux de rencontre aussi bien que les trajets entre le Port du Rhin et Kehl étant peu propices à un arrêt et à un partage des lieux. Ce manque de véritable espace public empêche aujourd'hui les pratiques positives de compenser l'appropriation intempestive – voire délictueuse – de certaines personnes habitantes ou extérieures au quartier.

Ces difficultés génèrent beaucoup d'inquiétudes quant à la capacité du site à accueillir un espace public de qualité. Il en ressort une difficulté à se projeter dans l'avenir. Place ? Esplanade ? Les deux termes sont utilisés. Lieu de passage ? Grand espace vert ? Place de village ? Malgré les efforts de communication, de concertation déployés par la ville, la plupart des habitants ont du mal à imaginer le site, sa forme, sa fonction et même sa localisation précise. Les habitants voient surtout le projet urbain – esplanade comprise – d'un œil inquiet, ou envieux. Ils craignent « qu'on fasse tout pour les nouveaux » et considèrent que le projet ne leur apporte rien à eux. « Comment rassembler tout ça ? » se demandent alors les intervenants.

L'articulation des aménagements provisoires au phasage de l'opération

Notre approche qui consiste à ne pas se situer directement dans une logique de sécurité mais à accompagner la conduite du chantier – sur 15 ans – pourra-t-elle être le gage d'une suffisante appropriation des lieux par les résidents, actuels et futurs ? Il convient, pour cela, d'articuler avec finesse les aménagements provisoires proposés aux aménagements plus définitifs conçus par la paysagiste Marion Talagrand. Quatre phases successives ont ainsi été identifiées.

Programme proposé dans la zone de friche



1. Première phase : le centre de l'esplanade (2012).

L'action d'accompagnement consisterait en un aménagement du parvis de l'école qui constitue aujourd'hui le seul lieu de rassemblement du quartier.

2. Deuxième phase : le sud de l'esplanade (2012-2014).

Deux actions sont proposées, en accompagnement de la seconde phase de réalisation de l'esplanade. Il s'agit de quelques animations et quelques aménagements pour conforter les jardins familiaux situés aujourd'hui en bord du Rhin et de la construction d'un objet signal au niveau du pont de l'Europe. Disposé à l'emplacement des anciens postes de douanes, ce signal peut tout à la fois servir de repère, de lieu d'exposition pour présenter le projet d'ensemble et son

avancement et de rampe d'accès pour permettre aux habitants d'accéder dans de bonnes conditions au pont menant à Kehl, l'escalier existant étant peu praticable.

3. Troisième phase : le nord de l'esplanade (2014-2015).

Nous proposons d'accompagner la dernière étape de la réalisation de l'esplanade pour ménager des accès au parc des Deux Rives et améliorer les cheminements existants.

4. Quatrième phase : le lotissement des îlots du quartier (2015-2025).

A partir de 2014 (arrivée du tramway), ces aménagements provisoires disparaissent au fur et à mesure que le projet d'ensemble s'achève. ■



Quartier du Port du Rhin, Strasbourg



Synthèse de l'atelier du 20 octobre 2011, à Lille

Le cinquième atelier du programme « Qualité et sûreté des espaces urbains » reposait sur trois projets expérimentaux :

- sur le site Concorde, à Lille-Faubourg de Béthune, la restauration de la qualité de vie urbaine malmenée par des incivilités et des violences croissantes ;
- à Melun Mézereaux, la reconquête de parkings souterrains désaffectés, rendue indispensable par la pression du stationnement sauvage sur l'espace collectif ;
- à Strasbourg Port du Rhin, un programme d'urbani-

sation nouvelle greffé sur un petit quartier en déclin.

A l'issue des débats, il est apparu que deux problématiques très distinctes conditionnaient les trois actions expérimentales. La première problématique, commune à Lille et à Melun, tendait à concevoir les conditions de l'harmonisation sur le terrain des initiatives de la collectivité locale et des bailleurs sociaux. A Strasbourg, la seconde voie d'expérimentation proposait, au moyen d'opérations marginales phasées, de passer d'un projet urbain exogène à l'appropriation collective du futur cadre de vie.



La mise en commun des compétences

La pertinence et l'efficacité des interventions dans certains quartiers d'habitat social, qui réclament la restauration du sentiment de sécurité dans des espaces communs requalifiés, exige que le couple potentiel collectivité territoriale/bailleur social acquière une réalité manifeste. Ce qui semble une évidence est, en fait, très difficile à mettre en œuvre. C'est ce qu'indiquent les témoignages des équipes en charge des projets expérimentaux de Lille (Faubourg de Béthune) et de Melun (Quartier Mézereaux). C'est ce qu'inspire à son tour la visite du site Concorde, effectuée ce 20 octobre dans des conditions idéales de température et de pression, mais au lendemain d'échauffourées inquiétantes et sous protection policière discrète. C'est, enfin, ce qu'affirme Paul

Landauer, architecte-urbaniste : « Le couple ville-bailleur est fondamental. C'est de lui que dépend la qualité de la gestion du site. » Les deux domaines de ce tandem ont des lignes de partages, heureusement sans cesse transgressées : la propriété foncière, d'une part ; de l'autre la mission d'entretien de l'espace urbain. Le « chacun son domaine », en l'occurrence, conduit à la résidentialisation, encore souvent considérée comme une voie simple vers le fonctionnement mutuel. Il est clair, à considérer les deux sites en question, que la gestion du projet peut être l'occasion de mettre au point une collaboration entre ville et bailleur qui ne passe pas forcément par la résidentialisation.

Jean-Pierre Rodriguez, conseiller municipal de Melun en charge de la cohésion sociale, souligne qu'il s'agit là d'une sorte de gageure car la collaboration est moins naturelle, moins spontanée qu'on pourrait le penser. Il

Une démocratisation de la démarche urbanistique

09h30 Introduction et visite commentée du site Concorde

Mélanie DAVID, directrice du Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance, ville de Lille

Patrick MAILLOT et Armelle MARRIERE, direction de l'urbanisme, Ville de Lille

11h00 Perspectives d'évolution du site Concorde

Camille HAGEGE, architecte urbaniste, Réussir l'Espace Public

Jean-Pierre MISPELON, architecte urbaniste, atelier Villes et Paysages

Anne WYVEKENS, juriste, Réussir l'Espace Public

11h45 Débat

Roger VICOT, adjoint au maire de Lille, en charge de la sécurité

13h30 Le quartier des Mézereaux à Melun

Paul-Emile LEZEAN, chargé de mission urbanisme, Ville de Melun

Francesca ANSALONI, architecte, association Kallipolis

June PIETRA, paysagiste, Agence Vincent Pruvost

14h15 Discussion avec la salle

14h45 Le quartier du port du Rhin à Strasbourg

Lassad ESSADI, chef de projet, ville de Strasbourg

Paul LANDAUER, architecte urbaniste

Anne WYVEKENS, juriste, Réussir l'Espace Public

15h30 Echange avec les autres collectivités

16h45 - 17h00 Clôture de la journée

Latifa KECEMIR, adjointe au maire de Lille, présidente du conseil de quartier Faubourg de Béthune

attend du programme expérimental du PUCA une impulsion qui contribue à la mise en commun de ces compétences. Melun réagit à la présentation de l'expérience lilloise : « Nous n'employons pas les mêmes mots, pas les mêmes sigles, mais nous vivons les mêmes expériences. » Dans le cas de Melun, une partie de l'expérience consiste en le refus a priori des deux bailleurs présents sur le site de mutualiser leurs efforts pour la reconquête des parkings. Chacun se renvoie la balle : est-ce la compétence du bailleur de gérer le stationnement ? est-ce celle de la municipalité de prendre en charge le domaine privé des parkings sous dalle ? La réflexion architecturale (des boxes ou des aires ouvertes ?) peut offrir une amorce au dialogue des différentes parties. Mais il faut franchir des étapes difficiles pour parvenir à une véritable coopération.

« Je plaide depuis longtemps pour que la prévention situationnelle se développe. J'ai souhaité que cela soit un axe majeur fort du Contrat Local de Sécurité (CLS), au travers du thème « Sécurité et urbanisme ». Les résultats n'ont pas été probants : il y a une culture de travail à mettre en place, des réflexes à adopter. Chez les urbanistes, les architectes ou les professionnels de la sécurité, il n'y a pas de manière systématique ou naturelle l'idée que quand on parle de sécurité, il ne faut pas uniquement prendre en compte le nombre de policiers, c'est aussi une réflexion sur ce qu'est l'espace urbain. Quand on a la chance d'imaginer la ville à vivre, il faut impérativement y intégrer la question de la sécurité. Comment travailler ensemble pour imaginer un espace à vivre ? Comment concevoir les lieux de regroupements et les flux ? »

Roger Vicot, adjoint au maire de Lille, en charge de la sécurité

Dialogue local

Le programme du PUCA présente une dominante des villes. Les bailleurs y sont minoritaires, aussi peu représentés que d'autres partenaires sociaux ou économiques, pourtant indispensables pour constituer l'édifice opérant. Les méthodes de l'ouverture sont cependant au cœur des problématiques et des questions posées. On l'a vu lors de l'atelier du Kremlin Bicêtre (cf. cahier n°3), entre autres. C'est en cela que consiste la démarche expérimentale.

Quels sont les outils aux mains des partenaires pour parvenir à ce travail mutuel ? Le site de Lille-Concorde en offre un bon exemple. Le premier des outils concrets

dont dispose la collectivité territoriale est le Contrat local de sécurité (CLS). Approuvé en 1999, celui de Lille est réactualisé. Pour mettre en œuvre sa dernière version, celle de 2009, la communauté a proposé la participation de nouveaux acteurs : Transpol, le gestionnaire des transports, et les principaux bailleurs sociaux. Le contrat est articulé sur quatre thèmes :

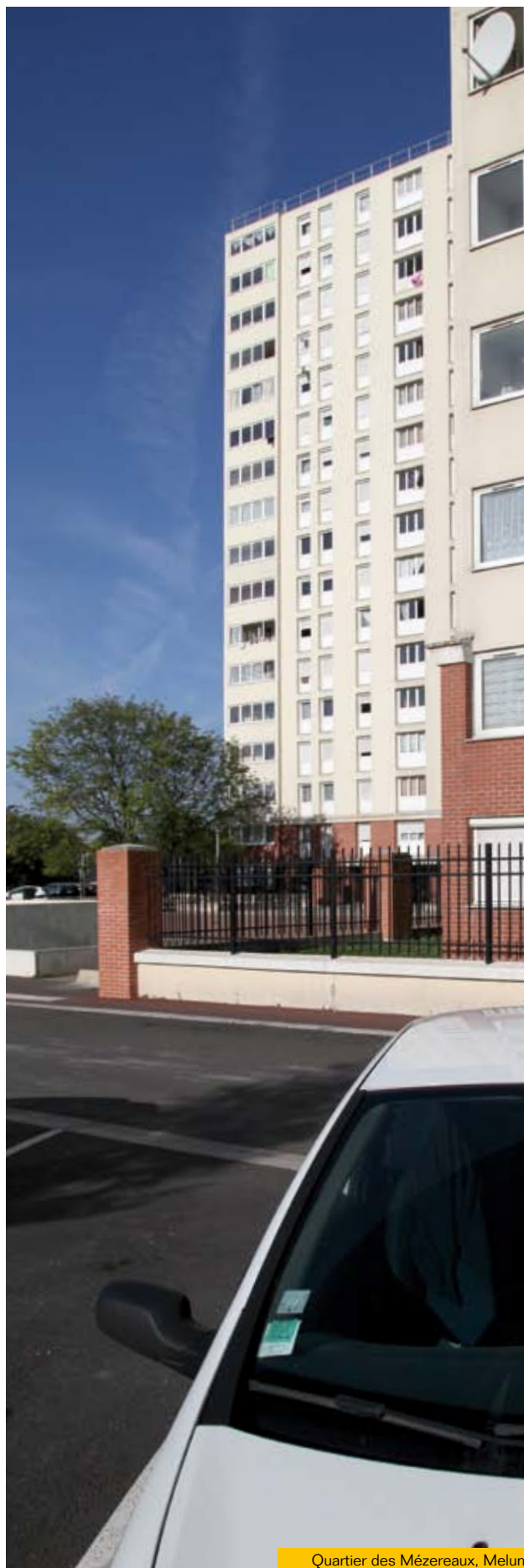
- la prévention de la délinquance des mineurs ;
- l'accompagnement des populations fragilisées (SDF, prostitués etc.) ;
- le complément aux réponses judiciaires (l'aide aux victimes) ;
- la sécurisation des espaces publics, le thème qui concerne directement l'expérimentation en cours.

Un groupe de mise en œuvre (GMO) du CLS travaille en permanence sur les volets les plus concrets (la médiation sociale, le soutien aux sortants de prison...). Mélanie David, directrice du Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), affirme que l'un de ses grands enjeux est l'ouverture dans l'esprit d'un partenariat efficace et, qu'en l'occurrence, le programme du PUCA a été une opportunité de dialogue entre les différentes compétences. Ce qui est, à ses yeux, fondamental.

Pour sa part, Roger Vicot, adjoint au maire de Lille chargé de la sécurité, déplore que la prévention situationnelle n'en soit qu'à ses débuts. Elle met plus de temps que prévu à se développer et, en ce sens, il ressent un relatif échec du CLS sur le plan de l'urbanisme.

Pour compenser, la collectivité dispose des projets urbains à différentes échelles. Sur le site Concorde, elle a confié au cabinet Ruelle une étude urbaine dont certaines conclusions sont déjà formulées: organiser de micro-ambiances, bien identifiables, sur les différents points du territoire ; renforcer le lien avec le centre de la ville, pourtant très proche. Les travaux menés, dans le cadre du programme du PUCA, avec les équipes de REP et de Villes et Paysages, devront permettre, en outre, d'accélérer l'ouverture vers les professionnels de la sécurité.

« Sur la question urbanisme et sécurité, on essaie de travailler de manière transversale et également de manière plus précise et territorialisée. Par exemple, pour l'approche transversale, on a organisé il y a quelques mois une séance de sensibilisation sur la prévention situationnelle à destination de tous les élus. La volonté était d'avoir une culture commune. Pour l'instant, on n'a pas encore pu le faire avec les collègues du service urbanisme, mais c'est en projet. Et pour l'approche territorialisée, ■■■



Quartier des Mézereaux, Melun

Une démocratisation de la démarche urbanistique

■ ■ ■ on essaie dans les cellules de veille de se poser cette question de l'aménagement sur les situations évoquées dans ces instances, on essaie par exemple de faire appel au référent de la Direction Départementale de la Sécurité Publique, d'évoquer des problèmes micro-locaux de largeur de trottoirs... Mais on n'en est qu'au tout début, on manque d'outils de dialogue, et on reste sur des métiers très cloisonnés. Le programme PUCA a été une opportunité pour travailler sur ces questions là mais on n'est pas tous bien identifiés et on manque d'habitudes de travail. »»

Mélanie DAVID, Directrice du CLSPD et de la Maison de la médiation et du citoyen, Ville de Lille

On l'a dit, les bailleurs étaient sous représentés dans les débats de l'atelier. Pourtant ce sont des intervenants majeurs qui disposent de leviers spécifiques, différents de ceux de la collectivité territoriale. En outre, ils sont les interlocuteurs des résidents et leur responsabilité dans le bien-être est donc très identifiée, voire surévaluée. Leur maîtrise foncière les entraîne à maîtriser une grande part de la politique de peuplement et ils disposent du couple loyers+charges pour, en particulier, intervenir sur le confort des logements.

On ressent donc nettement à quel point le projet local est fondé sur la cohérence absolue des actions de la collectivité et des bailleurs. Il dépend donc de leur capacité à mettre au point une forme de mutualisation. Cette homogénéité des intentions et cette communauté d'objectifs peut être illustrée ainsi :

- A Lille-Concorde : assurer l'harmonie entre la qualité des espaces publics et celle de l'habitat
- A Melun-Mézereaux : associer les aménagements de surface et la reconquête des parkings souterrains.

« [Sur le secteur Concorde], une étude urbaine a été lancée il y a 2 ans par la ville, la communauté urbaine et le bailleur. L'étude a largement évolué depuis 2 ans. Au départ, on était sur l'idée de créer des unités résidentielles et de recomposer l'espace public. Puis les questions d'habitat, de logement et de population ont émergé et sont devenues premières : les priorités se sont inversées, la commande a été réorganisée. »»

Patrick MAILLOT, direction de l'urbanisme, Ville de Lille

Sécuriser l'espace collectif

L'un des thèmes centraux du CLS de Lille correspond donc à celui du présent programme du PUCA : créer les conditions de l'usage paisible de l'espace commun. Un panneau, le long d'un sentier qui serpente devant les immeubles du groupe Concorde annonce : « vous êtes ici sur le trajet des remparts ». Cette information, qui a encore trop peu d'écho au sens des autorités locales, inscrit le site – au paysage d'ailleurs remarquable – dans l'histoire de la ville. Roger Vicot surenchérit : « La contribution de chacun à la sécurité, c'est une culture à mettre en place. Cela impose de réfléchir à ce qu'est l'espace urbain, à ce que sera un espace urbain d'un genre nouveau. Imaginer ce que sera un lieu à vivre. La voie pour y parvenir n'est pas vraiment la prévention. Ce n'est pas la répression, bien sûr ». Pour lui, un espace à vivre, c'est un espace où la conception des jeux, des regroupements, des loisirs, des plages horaires, la conception des jardins, le mode de fréquentation des commerces sont justes. C'est-à-dire un espace où l'on a su éviter ou, au moins, contenir les problèmes de frictions.



La visite des lieux dit beaucoup de choses, sur ces points. A première vue, les espaces, abondamment végétalisés, sont séduisants. Le paysage est rassurant ; les petits talus, réalisés pour éviter les accès et le stationnement sauvages, et les grands arbres qui constituent le front du boulevard de Metz ont une bonne fonction d'armature. Les pelouses et les vallonnements semblent bien entretenus. Mais au contact des bâtiments, la sensation est modifiée. Les entrées des escaliers ressemblent à des portes de cellules ; les pieds d'immeubles sont négligés. Il semble que les logements soient en majorité trop exigus et mal insonorisés. L'ensemble de l'opération, espaces publics compris, souffre de cette inadéquation.

Les actes de délinquance se sont, récemment, considérablement aggravés. Pourtant, ce qui préoccupe les résidents, selon leurs propos, c'est la qualité (sécurité, pauvreté visible...) des espaces qui bordent les immeubles, plus que la sécurité elle-même. Faire émerger des solutions pour répondre à ces doléances, c'est en partie le travail de la cellule de veille (mise en place dans le cadre du CLS).

Le même constat, un peu amer, est formulé par June Pietra, paysagiste chez Vincent Pruvost et qui travaille pour la Ville de Melun dans le cadre de l'expérimentation. La trame verte est importante, au quartier Mézereaux. Mais elle est inefficace. En fin de compte, le sentiment de verdure reste très faible et l'impression dominante est celle de la dureté qui contribue à donner au quartier l'image du moins sûr de Melun. Une mauvaise disposition des végétaux conduit à une contre-performance. Elle bloque les vues potentielles et prive de la transparence qui rassurerait. Le remède immédiat prescrit par le projet urbain est la résidentialisation. Il est question de transformer un espace ouvert en plusieurs espaces identifiés et où seront clairement délimités les domaines privé et public.

Dans un cas comme dans l'autre, deux phénomènes sont évidents. D'une part, la sensibilité des résidents à la qualité de l'aménagement ; de l'autre, l'influence de la qualité du logement sur la perception des espaces extérieurs et réciproquement. Deux arguments en faveur de la structuration de l'action commune de la collectivité et des bailleurs.

Assurance contre la fausse route

Francesca Ansaloni, pour Kallipolis, a réalisé une enquête minutieuse sur les conditions de la reconquête des parkings souterrains du quartier Mézereaux. Elle en a conclu, entre autres éléments du contexte, que « en matière de stationnement, aujourd'hui, la demande est égale à l'offre mais, à l'issue des aménagements prévus, l'offre va diminuer. » Cela suffit à mettre en lumière les conséquences en chaîne, positives ou négatives, des interventions de l'un ou l'autre des partenaires de l'aménagement et



Quartier du Port du Rhin, Strasbourg

la nécessité d'harmoniser les actions pour anticiper ces effets. Restauration des espaces de surface avec reconquête des emplacements sous la dalle. Cela dessine les risques de fausse route que fait courir l'absence de concertation, ou de coopération permanente des uns avec les autres. C'est que la fragilité des équilibres locaux tient à des paradoxes apparents. Ainsi, aux Mézereaux, Francesca Ansaloni remarque, sur plusieurs plans, que les espaces aménagés sont, de fait, peu utilisés, alors que ceux qui ne sont pas aménagés sont, au contraire, très exploités par les habitants. Cette contradiction constitue l'une des conditions de la rénovation du parking d'I3F. Dans le même ordre d'idée, Lassad Essadi, chef de projet de la ville de Strasbourg, réagit à la présentation du projet des Mézereaux en faisant remarquer le risque que fait toujours courir une absence de coordination des interventions et de concertation des populations : aujourd'hui les gens se garent sur l'espace public, gratuitement. Comment va-t-on leur expliquer qu'à l'issue du projet ils vont « devoir » aller se garer dans le parking souterrain et payer leur place de stationnement ? Pour Jean-Pierre Rodriguez, conseiller municipal de Melun, la sécurité des véhicules est un argument qui plaide en faveur



Quartier des Mézereaux, Melun

de l'utilisation du parking rénové, à la condition que celle-ci soit effective et continue, assurée sur le long terme. Marion Aubin, confrontée à la question de la réouverture d'un parking semi-enterré à Sevran, confirme que la question des moyens de sa sécurisation est vite apparue comme la condition sine qua non permettant la réouverture. Jacques Frenais souligne qu'un aménagement de qualité de l'espace public en surface dissuade de son utilisation pour le stationnement sauvage. Jean-Pierre Rodriguez évoque l'argument du confort des piétons qui retrouvent l'usage des trottoirs libérés des véhicules stationnant actuellement de manière sauvage, argument du confort auquel sont sensibles les habitants. Autrement dit, cette question de concer-

tation - bien au-delà des dispositifs « traditionnels » favorisant les relations entre les habitants et la collectivité locale - doit être un moyen d'examiner comment le projet de rénovation urbaine répond aux difficultés concrètes des habitants. Le travail, présenté plus loin, de Paul Landauer et d'Anne Wyvekens à Strasbourg, vient confirmer magistralement ce postulat.

Même menace, à Lille-Faubourg de Béthune. Un projet de centre commercial important, prévu à proximité par le GPU, risque de modifier la fréquentation et, peut-être, le caractère du pôle de commerces du quartier. Plutôt peu ethnicisé, celui-ci fonctionne encore comme un équipement commercial de proximité, regroupant les commerces de base. Or, il sera d'autant plus sensible à la concurrence d'une grosse structure que les revenus moyens des résidents de Concorde sont très faibles, que 55% sont inactifs, que 72% bénéficient de l'APL. La mixité sociale y est presque inexistante. La chalandise pour le petit commerce est précaire.

Ces conditions font dire à François Dreux, représentant le bailleur Lille Métropole Habitat, que, dans de nombreux domaines, le risque est de mettre en place des solutions artificielles. Que la résidentialisation peut, elle-même, en être une. De ce moment de la discussion ont émergé deux préconisations. La première est la présence et la veille (observation) permanentes. La seconde est la structuration d'équipes d'animation et de gestion partenariales.

« Un des objectifs du projet de rénovation urbaine, dans le contexte melunais où la ville est très majoritairement propriétaire du foncier, c'est d'intervenir sur quelque chose de plus équitable en terme de domanialité. Mais on veut absolument faire passer le projet avant la domanialité. »

Paul-Emile Lezean,
chargé de mission urbanisme, Ville de Melun

La présence

On se souvient que, lors de l'atelier consacré au quartier de la Bottière, à Nantes (cf. cahier n°2) la présence sur le terrain du bailleur et des équipes de Nantes Métropole avait été longuement commentée. A Lille, le 20 octobre, après avoir rappelé à quel point les responsables de l'aménagement urbain sont réticents à être associés aux questions de sécurité proprement dite, Jean-Michel Jaouen de Nantes Métropole insiste sur l'importance, et la difficulté, d'assurer la permanence sur place et un contact suivi avec les résidents. « Quels sont les personnels qui sont prêts à s'engager

dans une telle présence ? » Pour lui, le constat est plutôt négatif malgré les témoignages spectaculaires enregistrés lors de la journée de travail à Nantes. « Les résidents nous ressentent comme absents. »

La difficulté consiste en la mesure de la satisfaction des locataires. La présence engendre le besoin de présence encore accrue. C'est un puits sans fond mais c'est aussi une condition sine qua non de l'efficacité des mesures prises pour le bien-être dans l'espace collectif. Ce facteur humain est évoqué en écho par les représentants de Melun pour lesquels le statut des gardiens chez chacun des bailleurs présents sur le site de Mézereaux mérite d'être examiné.

L'un des meilleurs exemples de mutualisation entre différents bailleurs et la collectivité locale est alors évoqué. Il est déjà ancien. C'est l'expérience de la Caravelle, à Villeneuve la Garenne. L'un des objets de cette mutualisation est la gestion des parkings sur et sous la dalle. Il se trouve que les promoteurs de l'opération ont souvent mis l'accent sur les exigences de leur présence dans les halls, sur les espaces communs, au poste de vidéosurveillance cogéré avec une enseigne du centre commercial. En précisant que cette présence absorbait l'essentiel de leur énergie.

« Les faits de délinquance et les comportements abusifs se combinent avec la mauvaise qualité des espaces pour provoquer une sous-occupation des espaces. On est alors dans une spirale : moins un espace est occupé, moins il est vécu comme sûr et agréable et moins il est occupé en retour. »

**Anne Wyvekens, sociologue,
Réussir l'Espace Public**

La gestion

Selon Eric Amanou, socio-urbaniste, qui résume de fait une grande partie des débats : « Un projet de gestion du territoire est au moins aussi important qu'un projet d'aménagement. ». Et aussi lourd. Lille et Melun ont établi, sur les deux secteurs expérimentaux de Concorde-Faubourg de Béthune et Mézereaux, des projets d'urbanisme dont le principal volet est d'inscrire plus étroitement dans leurs agglomérations respectives des quartiers d'habitat social relégués et mal réputés. La gestion est ce qui reste à accomplir, quotidiennement, quand les questions de désenclavement, de design de l'espace ou de restauration de l'image urbaine ont été traitées. C'est alors que s'impose la coopération étroite, jusqu'à la mutualisation, entre des partenaires qui répondent ensemble du confort de la vie des quartiers. Eric Amanou assigne pour mission au programme d'expérimentations en cours d'amorcer la structuration et l'animation de ce travail commun qui fera le

« Certains bailleurs ont développé des projets de gestion urbaine. Il faut bien voir que la gestion n'est pas uniquement au service de l'aménagement, pas seulement un moyen de pérenniser les investissements. Dans le travail de REP à Lille, on voit que parfois la gestion doit être la locomotive, et l'aménagement vient appuyer ce travail là. C'est ce qui s'est développé récemment à Grenoble, avec les différents services de la collectivité locale. »

Eric Amanou, socio-urbaniste

lien permanent entre les objectifs de l'aménagement et les impératifs de la gestion quotidienne de l'espace. En effet, le besoin de tester des solutions nouvelles est né du constat que cette coopération est encore sporadique, conjoncturelle, faiblement structurée.

Exprimant à son tour l'urgence d'une structure identifiée, Melun s'interroge : qui est capable d'assurer la gestion ? Eric Amanou témoigne de ce que certains bailleurs ont l'intention de définir des projets spécifiques au sein desquels la gestion ne serait plus limitée, comme elle l'est si souvent, à pérenniser le projet urbain au sens que lui donne l'ANRU, jusqu'à son éventuel accomplissement. La gestion à laquelle ils s'apprêtent est beaucoup plus orientée vers l'accompagnement d'évolutions quotidiennes.

« La très faible utilisation des espaces publics et leur déqualification nous amène à dire qu'il est difficile de faire porter à un projet d'aménagement la « magie » de transformer les usages et les manières d'occuper les espaces sur le site Concorde. Il y a certainement, dans la conduite du projet, nécessité de distinguer deux modes d'entrée : le premier dans lequel on dit qu'en effet il y a des lieux de dysfonctionnements où l'aménagement peut changer les choses, avoir un effet de transformation. Et il y a des espaces, majoritaires sur le site Concorde, où c'est le projet de gestion qui va faire des prescriptions sur l'aménagement. Est-ce que l'on cherche à faire porter au dessin de transformation de Concorde la gestion qui va avec ou est-ce qu'on pense en même temps les deux ? Dans ce cas, le programme de gestion des espaces publics détermine certaines options d'aménagement »

**Camille Hagège,
urbaniste, Réussir l'Espace Public**

Une démocratisation de la démarche urbanistique

L'urbanisme en chantier

Sans le préméditer, l'exemple de Strasbourg reprend la question formulée plus tôt par Roger Vicot : « Qu'est-ce qu'un espace urbain nouveau ? » Le second thème abordé lors de l'atelier du 20 octobre est donc celui-ci : comment s'y prendre pour expérimenter une nouvelle forme de relation entre les résidents et la ville qui se fait ?

La Ville de Strasbourg a mis à l'étude un très vaste programme de développement vers Kehl et l'Allemagne, baptisé « Projet des deux rives » et dont le plan d'ensemble a été confié à l'agence Reichen et Robert et au paysagiste Alfred Peter. Ce programme est articulé en sept pôles dont l'un, le « Quartier du port du Rhin », correspond au périmètre expérimental inscrit dans le programme du PUCA.

Ce pôle sera essentiellement consacré au logement associé à quelques équipements. Il doit être traversé par le tramway dont la station sera le noyau d'un grand espace public conçu comme une nouvelle esplanade. Sur le site de ce que sera le futur quartier habitent, aujourd'hui, 1 500 habitants. A terme de 2025, ils doivent être 11 000, ce qui signifie un total bouleversement de l'équilibre actuel.

« On voit bien que l'on passe, avec ce projet urbain, d'un mode de fonctionnement à un autre, complètement différent. Je ne parle pas seulement du passage de la structuration est/ouest à la structuration nord/sud, mais également du changement profond des habitudes et des usages qui s'y rattache. Une des pistes est de voir comment accompagner ce processus de transformation qui va durer 15 ans par des interventions, des micro-aménagements provisoires qui fassent en sorte que les habitants voient que le projet est pour eux, en s'appuyant sur les usages positifs existants. [...] Dans cette stratégie d'accompagnement, on a travaillé avec la ville pour voir à quels moments ces aménagements provisoires pouvaient s'articuler aux différentes actions et au phasage du chantier. L'idée est de trouver, dans le phasage, un levier pour ces questions de sécurité et d'usages. Le phasage est souvent une résolution technique déterminée par un ensemble de contraintes, il n'y a pas de stratégie en termes de transformation d'usages. On propose de considérer le chantier comme un levier pour valoriser les pratiques positives ou à l'inverse lutter contre les pratiques de délinquance qu'on a pu observer. »

Paul Landauer, architecte urbaniste



Paul Landauer, qui a été chargé par le PUCA de proposer l'action expérimentale en association avec le cabinet « Réussir l'Espace Public » (REP), a choisi de ne pas la situer directement dans une logique de sécurité. Son principe est que la conduite du chantier – sur 15 ans – sera le gage d'une suffisante appropriation des lieux par les résidents, actuels et futurs.

A l'issue d'une enquête de terrain, Anne Wyvekens, membre de REP, constate d'abord que l'axe de l'esplanade programmée correspond à un changement fondamental de l'orientation du site. L'alignement est actuellement ouest-est. L'esplanade est dessinée du nord (station du tram) au sud (au contact avec le parc des Rives du Rhin). Il lui semble possible, non seulement d'éviter la brutalité du changement d'axe sous l'emprise d'une urbanisation nouvelle mais surtout d'en tirer parti

« [Le projet des 2 rives], c'est un projet dont on parle aux habitants depuis presque 15 ans. Un de mes soucis, c'est que les habitants puissent mesurer la réalité de nos intentions. Et donc les aménagements provisoires sont extrêmement importants, cela donne des signes à la population, ça permet aux gens de vivre mieux pendant quelques années et, in fine, de s'investir dans la concertation. »

Latifa Kechemir,
adjointe au maire de Lille, présidente du
conseil de quartier Faubourg de Béthune

pour changer l'image du quartier, pauvre aujourd'hui à tous points de vue (économique, culturel...). Pour cela, Paul Landauer propose un projet doux et progressif au sein du projet lourd.

Il s'agirait, tout au long du déroulement du chantier, de compléter le programme par quelques micro-aménagements sur le site et que ces aménagements soient de telle nature qu'ils paraissent destinés en priorité aux résidents actuels et à ceux qui les rejoindront petit à petit. Dans le même temps, ces micro-aménagements répondraient à une question éludée pour l'instant : que faire de la large zone de friches qui sépare le quartier des bords du Rhin ?

Paul Landauer suggère d'articuler ces petits aménagements avec la phasage des travaux, qu'il divise en trois temps :

1. Première phase : le centre de l'esplanade. L'action d'accompagnement consisterait en un aménagement de la place de l'école qui constitue aujourd'hui le seul lieu de rassemblement

2. Deuxième phase : le sud de l'esplanade. Trois actions en trois lieux

› Quelques animations et quelques aménagements pour conforter les jardins familiaux

› A la place des anciens postes de douanes, l'installation d'un signal qui, à la fois, oriente, présente le projet d'ensemble et son avancement

› Le paysagement de l'accès au parc des Deux Rives, aujourd'hui coupé du quartier

3. Troisième phase : le nord de l'esplanade. Les aménagements disparaissent par intégration au projet d'ensemble en voie d'achèvement

Ces propositions, faites par Paul Landauer à la Ville de Strasbourg, doivent encore être débattues, éventuellement adaptées, complétées...

Mais le esprit convient à l'une des facettes essentielles de l'expérimentation telle que le programme du PUCA la souhaitait. En effet, elle aborde les questions de la sûreté des espaces urbains sous l'angle de l'appropriation du projet par les populations résidentes ou potentiellement concernées, rompant la fatalité du sentiment de relégation, donc de fragilité, donc d'insécurité. En cela, cette proposition correspond à une sorte de démocratisation de la démarche urbanistique, non plus conçue sous la forme de la concertation traditionnelle mais comme l'exploitation du temps du projet dont on souhaite qu'il devienne celui d'une mutation collectivement assumée.

Ce second volet strasbourgeois des échanges lors de l'atelier du 20 octobre, à Lille semblait, a priori, très distinct du premier évoqué à partir des exemples de Lille et de Melun. Il s'agit pourtant, là aussi, d'une modalité de mise en commun des compétences. ■



Quartier des Mézereaux, Melun

Le programme « Qualité et sûreté des espaces urbains » du Plan Urbanisme Construction Architecture

Lancé en 2010 par le Plan Urbanisme Construction Architecture, le programme « Qualité et sûreté des espaces urbains » a pour but d'expérimenter de nouvelles réponses de maîtrises d'œuvre urbaine permettant d'intégrer la sûreté dans la réalisation des projets d'aménagement. La recherche et la mise en œuvre de solutions programmatiques et conceptuelles innovantes doit permettre de constituer une alternative aux solutions techniques et uniquement défensives. L'enjeu de ce programme réside également dans la constitution d'un vivier de professionnels, en particulier de maîtres d'œuvre, intégrant dans la conception de leurs projets ces préoccupations de sûreté, sans compromettre les vertus de la vie urbaine.

Dans cette optique, dix collectivités locales et un maître d'ouvrage privé proposant treize sites d'études ont été retenus à la suite d'un appel national à candidatures. Sur une durée d'un an, un atelier de réflexion rassemblant collectivités locales, chercheurs et experts étudie collectivement les problématiques posées par chacun des sites afin de permettre à chaque collectivité de concevoir un projet urbain singulier et innovant. Cet atelier permet de restituer et de mettre en débat le travail des experts mais également d'instaurer un échange transversal entre collectivités par le biais de quatre approches thématiques :

- › articulation d'espace public et privé et coproduction de la sûreté
- › espaces commerciaux, détournements d'usage et sûreté
- › le paysage support de sécurisation et de qualité des espaces
- › espaces publics de centralité, animation urbaine et sûreté

Chaque rencontre donne lieu à la publication d'un cahier édité par le PUCA. Le cahier d'Aubervilliers publié en janvier 2011 a inauguré cette collection : il présentait les objectifs du programme « Qualité et sûreté des espaces urbains », la problématique associée à chaque site expérimental et proposait des premiers éléments d'analyse sur celui d'Aubervilliers dans laquelle s'est tenue la première rencontre. Le cahier de Nantes portait sur la résidenti-alisation, celui du Kremlin-Bicetre sur la restructuration des espaces commerciaux et celui de Chelles sur les espaces verts. Le cinquième cahier analysait un projet de centre commercial à Angers, l'Atoll.

Ce programme est mené en partenariat avec le Forum Français pour la Sécurité Urbaine et l'Institut National des Hautes Etudes de Sécurité et de Justice. ■



Quartier des Mézereaux, Melun

Demande d'envoi gratuit des cahiers du programme « Qualité et sûreté des espaces urbains »

Pour recevoir la version papier des prochains cahiers du programme
« Qualité et sûreté des espaces urbains », merci d'envoyer une demande par e-mail à :
christophe.perrocheau@i-carre.net

En indiquant votre nom, prénom, organisme, adresse postale et adresse e-mail.



Quartier du Port du Rhin, Strasbourg



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du
Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Direction Générale
de l'Aménagement,
du Logement
et de la Nature

Le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentations et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Il est organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Société urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment. Le PUCA développe une recherche incitative sur le **futur des villes à l'impératif du développement durable**.

Ce plan 2007-2012 se décline selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain. Ces programmes sont accompagnés d'ateliers thématiques, de bilans de connaissances et de savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne, avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche et d'expérimentation sur l'énergie dans le bâtiment (PREBAT).

plan urbanisme construction architecture

► Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun

Planification sociale de l'urbain et des services publics
Citoyenneté et décision urbaine
Intercommunalité et métropolisation
Normes et fabrique du bien commun

► Le renouveau urbain

Rénovation urbaine et mixité sociale
Renouvellement et recomposition des quartiers
Créativité et attractivité des villes

► L'avenir des périphéries urbaines

Qualité et sûreté des espaces urbains
Architecture de la grande échelle
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation
Dynamiques et pratiques résidentielles

► Comportements résidentiels et défis démographiques

Vieillesse de la population et choix résidentiels
Habitat et services aux personnes âgées
Évolutions démographiques et inégalités territoriales

► Accès au logement

Trajectoires résidentielles
Recompositions institutionnelles de l'offre de logement
Modes et formes de l'hébergement
Économie foncière et immobilière

► L'innovation dans l'architecture et la construction

Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, délai
Concept qualité, habitat, énergie
Logement design pour tous
Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)
Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)
REHA (PREBAT)

► Territoires et acteurs économiques

Espaces urbains et dynamiques économiques
Lieux, flux, réseaux dans la ville des services
Développement économique local et mondialisation
Économie de l'aménagement
Attractivité des territoires

► Vers des villes viables et acceptables

Politiques territoriales et développement durable
Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux
Villa urbaine durable
Quartiers durables
Aménagement et démarches HQE
Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)
Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

PUCA
Plan Urbanisme Construction Architecture

Grande Arche de la Défense
Paroi Sud
92055 La Défense cedex
tél. 01 40 81 24 30
fax 01 40 81 63 78
www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca