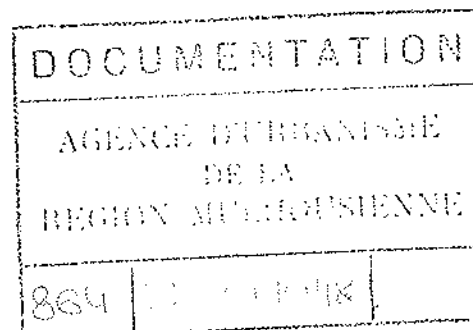


**AGENCE D'URBANISME
DE LA REGION MULHOUSIENNE**

2014-2015
2016-2017
2018-2019
2020-2021

SCHÉMA D'ÉVOLUTION URBAINE DU QUARTIER DES COTEAUX — S.É. —



— Tome 1 —

MÉMOIRE de SYNTHÈSE :

PROCESSUS D'ÉLABORATION et CONTENU du S.É.

à L'ÉTAPE DES TROIS SCÉNARIOS — JUIN 1997

Matthieu DOLLFUS, JUIN 1997

" Il advint en ce cas comme de ceux qui ont les fièvres étiques, desquels, au dire des physiciens, au commencement le mal est aisé à guérir mais difficile à connaître...devient, avec le progrès du temps, facile à connaître et difficile à curer. "

Machiavel, Le Prince, à propos des "*Principautés mixtes*".

SOMMAIRE

Introduction : p.2

Partie I : SYNTHÈSES DES DONNÉES p.6

• Rappel des objectifs de la maîtrise d'ouvrage : p.6

A- LOGEMENTS ET HABITAT SOCIAL : p.8

1- Caractère et morphologie spatiale : p.8

1.1- La question de la densité : p.8

1.2- Les immeubles et les logements : p.10

1.3- les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" : p.13

2. Population et morphologie sociale : p.15

2.1- Chiffres et éléments de structure sociale : p.15

2.2- À propos de la jeunesse aux Coteaux : p.17

3- les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" : p.19

B- ESPACES PUBLICS : p.20

1- Le diagnostic des habitants : p.20

2- Les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" : p.22

C- COMMERCES : p.24

1- Situation existante : p.24

2- Diagnostic et perspectives d'évolution : p.24

3- Environnement concurrentiel : p.26

D- ACTIVITÉS : p.27

1- Rappel des objectifs de la ZFU et du PIC URBAN : p.27

2- Évolution de l'activité dans l'environnement des Coteaux p.29

3- Évolution de l'activité dans les Coteaux p.30

E- TRANSPORTS ET FLUX DE CIRCULATION : p.32

1- Circulation automobile : p.32

2- Transport en commun par les bus : p.32

3- Transport en commun en Site Propre (TCSP) : p.33

4- Le système de voiries dans les Coteaux : p.33

F- ÉQUIPEMENTS : p.34

1- Approches de l'Agence d'Urbanisme et question de fond : p.34

2- Équipements associatifs : p.35

3- Équipements scolaires : p.37

Partie II : DÉMARCHES MÉTHODOLOGIQUES p.41

A- APPROCHE D'ANALYSE URBAINE DES COTEAUX DANS LA VILLE : p.41

- 1- Les liaisons avec le centre-ville : p.41
- 2- Caractéristiques historiques comparées de ces liaisons — à l'époque de la ZUP : p.41
- 3- Flux et commerces : p.41
- 4- Trames urbaines : p.42
- 5- L'évolution urbaine autour des Coteaux : p.42

B- ÉLÉMENTS D'ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES COTEAUX : p.43

- 1- Les portes : p.43
- 2- Les espace publics et leurs définitions : p.44
- 3- Les espaces collectifs résidentiels : p.44

C- Approche analytique Structurale : p.45

- 1- La décomposition des évolutions par fonctions : p.45
- 2- Analyse de la "valeur logement" : p.49

D- PREMIERS SCÉNARIOS DE SYNTHÈSE : p.50

- 1- Les éléments invariants du S.E. : p.50
- 2- Les éléments variants du S.E. : p.52

Conclusion : P.54

Annexe :

- Synthèse de travaux d'enquête dans des grands ensembles (Étude commandée par le Ministère de l'Équipement)
- Tableaux d'analyse de la valeur de l'habitat aux Coteaux (Proposition méthodologique de l'Agence, cf. Partie II / C / 2.)

Introduction :

(Le Schéma d'Évolution du Quartier des Coteaux est désigné dans la suite du mémoire par l'abréviation " S.É.", l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) est désignée par le terme "Agence" dans la suite du mémoire)

Le nom des Coteaux désignent un "grand ensemble", excentré au sud-ouest de Mulhouse, à 3,5 km de la ville-centre, aux frontières des communes de Didenheim et Morschwiller-le-Bas. Il a été construit entre les années 1961 et 1975, dans le cadre d'une ZUP, décidée en 1958. Elle comprenait la zone des équipements sportifs de la plaine de l'Ill, au delà de la ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle ; la zone universitaire (7 000 étudiants env. en 1997) et "Techno-professionnelle" ; enfin le quartier d'habitation (3 400 logements environ).

Comme beaucoup de "grands-ensembles" du territoire national, les Coteaux vivent depuis plusieurs années, une dégradation de son image de "quartier à la pointe du progrès social", en matière d'habitat et de forme urbaine.

Cette dégradation, aux aspects différents et identifiables, a justifié depuis plusieurs années la mise en place d'une politique urbaine spécifique qui doit trouver sa logique spatiale et opérationnelle dans le S.É..

Cette politique urbaine a, entre autres démarches locales, permit d'inscrire les Coteaux dans deux cadres administratifs publics importants :

- Une ZONE FRANCHE URBAINE, correspondant à une zone urbaine sensible, ou ZUS, incluant dans son périmètre le quartier et un territoire de développement économique qui a pris le nom de "Parc Intercommunal des Collines", sur les frontières des communes de Didenheim et de Morschwiller-le-Bas et Mulhouse. Ce parc d'activités prend forme par la mise en œuvre de deux ZAC successives dont la première commencera à l'Ouest du quartier, au coin des rues P. Cézanne et J. Verne.

- Un "Programme d'Initiative Communautaire URBAN", ou PIC URBAN, engageant un programme opérationnel complexe et constituant l'étendue possible des aides financières des cinq prochaines années.

- Il faut rappeler que Mulhouse bénéficie également des fonds européens "Objectif II", en faveur du développement industriel. Ils soutiennent, entre autre, le Parc des Collines.

• Rappel de la mission et de la commande de la maîtrise d'ouvrage :

C'est en octobre 1996 que la mission d'élaboration du S.É. a été confiée à l'Agence par la ville de Mulhouse.

Le S.É. (cf convention Ville-Agence, annexe 1) "*doit fournir le cadre de référence des actions qui, à court, moyen et long terme, transformeront le territoire du quartier et de ses abords.*

{Il doit exprimer, dans une réflexion à long terme :}

- *la structure globale et les principes d'organisation future du site...*
- *la vocation, le statut et les principes d'aménagement des différents lieux...*
- *le schéma de déplacement et de stationnement*
- *les orientations et recommandations en matière de transformation architecturale et de traitement paysager*
- *l'approfondissement des projets à réaliser dès 1997.*

{ Il se complétera par : }

- un recensement des solutions envisageables pour le traitement des lieux spécifiques (dalles, pied d'immeubles, parking...)
- une préprogrammation des opérations : répartition des maîtrises d'ouvrage, échéances de réalisation, mesures préparatoires...
- l'évaluation sommaire des coûts des aménagements préconisés."

Le travail de l'Agence s'est engagé à partir d'un *substratum* d'études, constitué par les partenaires (Ville de Mulhouse, Service d'Urbanisme, l'OPAC municipal Mulhouse Habitat...) depuis plusieurs années (1993 au minimum).

Ces études, traitant de l'état et de l'évolution sociale et urbaine des Coteaux, doivent être scindées en deux parties :

d'une part **les études générales** (cf en particulier les dossiers de candidature pour la Zone Franche Urbaine — Z.F.U.—, et le PIC URBAN) qui correspondent à la mise en place de la politique de la ville pour le quartier — doivent être ajoutées les études d'ordre général, à la échelle du territoire national, traitant d'un thème particulier (immobilier d'entreprise etc...).

d'autre part **les études particulières** ou diagnostics qui donnent dans le détail les moyens de nourrir le S.É..

La démarche analytique, adoptée par l'Agence et son conseil, commencée avant "la mission S.É." par les partenaires, a comporté trois phases principales :

- 1°, une synthèse linéaire des données disponibles et des objectifs de la maîtrise d'ouvrage — Octobre-Décembre 1996.
- 2°, une analyse générale graphique des enjeux urbains du S.É. suivi d'une "analyse structurale" des évolutions par fonction des Coteaux (habitat, commerces, transports etc...) — Janvier-Avril 1997.
- 3°, une "grille d'analyse de la valeur" de l'habitat aux Coteaux qui sert de cadre à une première évaluation des différents scénarios de référence produits au terme de cette troisième phase — Mai-Juin 1997.

Toute la démarche étant ponctuée d'un suivi de réunion et de groupe de travail ayant constitué un engagement important dans l'articulation des différents partenaires (particulièrement dans les deux premières phases) autour de l'élaboration du S.É. et des recommandations en matière d'interventions urgentes.

Le mémoire est constitué :

- d'une présentation synthétique des données sur "l'aire géographique des Coteaux".¹, mises à jour progressivement (avec les partenaires et "sur le terrain") jusqu'à aujourd'hui. Cette synthèse tente d'anticiper les enjeux stratégiques du S.É. et donne des éléments de "la carte des différents territoires" des Coteaux.
- de la présentation de ce qui a été exprimé en séances de travail avec les partenaires de "l'Atelier S.É.", piloté par le Service d'Urbanisme, et en "Cellule Projet Coteaux", dirigée par Monsieur le Député-Maire de Mulhouse.
- des premiers scénarios de référence.

¹ Terme qu'il faudrait préférer à celui de "quartier", les seuls éléments communs de ce que les jeunes appellent encore "La ZUP" étant : les cinq rues périphériques, les cinq rues pénétrantes en impasse, la morphologie de grandes hauteur et l'image véhiculée par les média et les habitants extérieurs.

Partie I : SYNTHÈSES DES DONNÉES.

• Rappel des objectifs de la maîtrise d'ouvrage :

En préambule nous rappellerons l'expression des objectifs de la maîtrise d'ouvrage, issus du travail préalable à la mission de l'Agence entre les différents partenaires de la ville, et dont la synthèse a été un des tous premiers objets de "l'Atelier S.É."² :

1- Stationnement :

Objectifs quantitatifs, qualifier les usages, les liaisons au schéma de voiries, les objectifs qualitatifs.

2- Accueil des activités :

Objectifs quantitatifs (cf programme URBAN et parc des Collines), définition du foncier disponible (pieds et reconversion d'immeubles, école Camus...), des types de programme adaptables aux différentes situations.

3- Qualité des aménagements :

Étude de l'existant (plein-vide), statuts et usages, réflexion sur les micro-territoires et le "découpage" par îlots, traitements (sol, matière...)

4- Centralité et polarité :

CF analyse sur les services publics et sur les commerces, diagnostic des usages et des nécessités, recherche de synergie entre les deux domaines.

5- Le ou les liens Coteaux/Collines :

Économique, physique (espace public) et social (rapport entre travailleurs et habitants). Typologie et localisation des lieux de sociabilité partagés (sport...), des implantations de services aux entreprises ; intégrer réflexion autour des Parcs d'activité Mer Rouge et Collines, confronter sites Coteaux et Collines...

6- Les liens avec quartiers voisins :

Réduire la coupure des boulevards et chercher si une autre organisation viaire réduirait l'isolement du quartier — circulation externe et flux des voies périphériques et circulation interne et scénarii en impasse, boucle ou traversée — ; éventualité d'un transport en commun en site propre ; équipements et services inter-quartiers — liés au point 4.

7- Hiérarchisation des espaces :

Public/collectif/privé, définir des poches, au rythme propre, avec des logiques d'usage à l'échelle de l'îlot, faire apparaître une forme de parcellaire.

8- Lieux clés d'intervention :

Les points stratégiques (négatifs et positifs, la frontière, les entrées, l'intérieur), propositions d'usages et de traitements pour ces lieux.

9- Rendre lisible et hiérarchiser l'organisation spatiale :

Accès et cheminements, hiérarchisation, signalétique, traitements des surfaces, plan d'éclairage.

² Intitulé qui désigne l'équipe des "partenaires techniques" qui ont suivi l'élaboration du S.É. : Service d'Urbanisme, Service de l'Habitat, le Chef de projet des Coteaux et la Mission Contrat de Ville, le B.E. d'Aménagement, le direc. du PIC URBAN (SERM), l'OPAC Mulhouse Habitat, l'AURM.

10- Diversifier l'offre de logements :

Localiser où cet objectif serait le plus pertinent. Apparaît comme un appel à l'extension de la réhabilitation et à la question des "démolitions/reconstructions".

11- Valorisation du paysage :

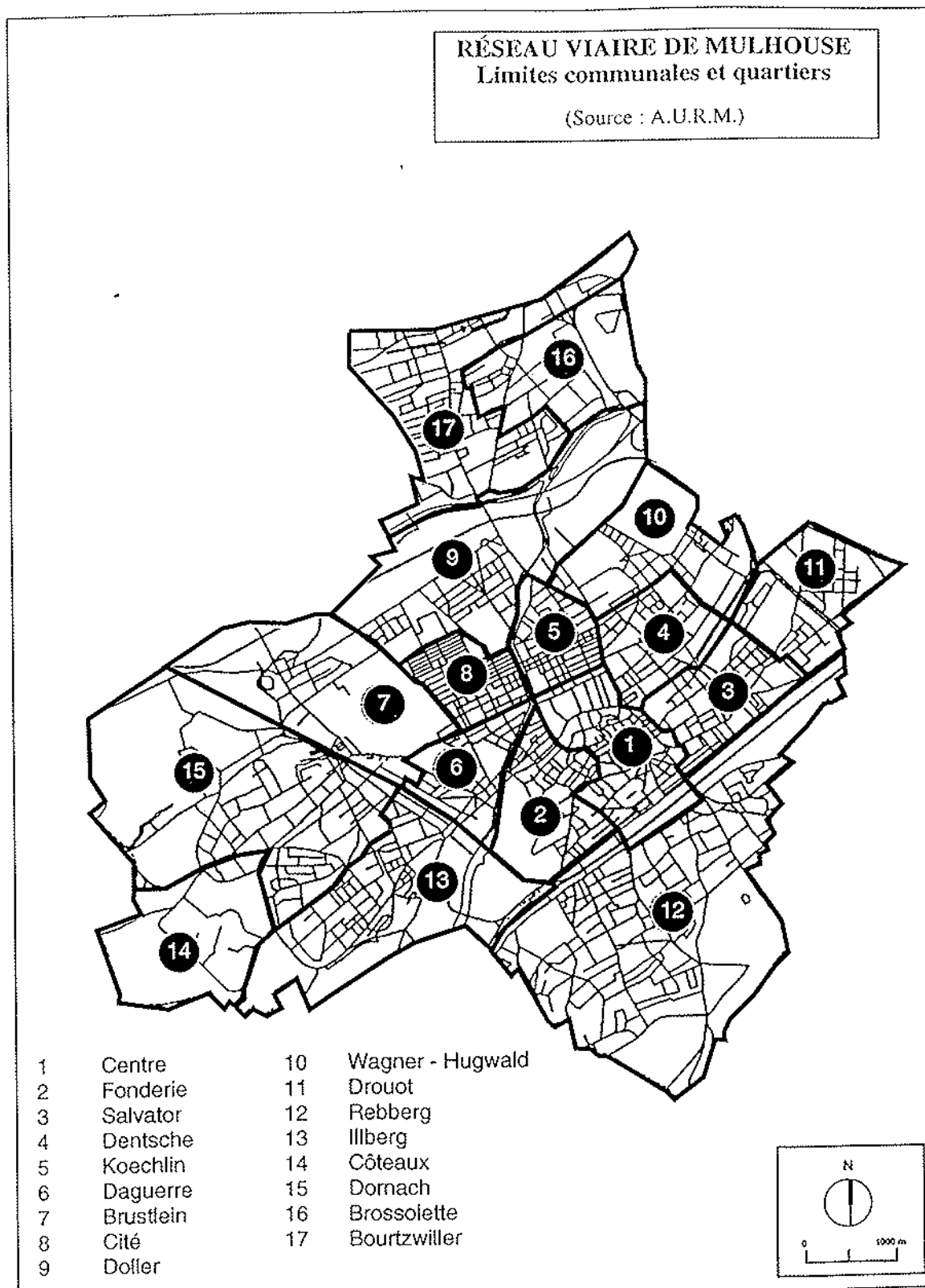
Horizons depuis la ville et la campagne, horizons depuis les Coteaux.

Dans la suite du développement, les données sur les Coteaux seront abordées par grandes fonctions et unité territoriale à l'échelle du groupe d'immeubles ou même du bâtiment lui-même, suivant en cela une logique de décomposition des éléments qui seront "rassemblés et transformés" dans les scénarios de référence.

A- LOGEMENTS ET HABITAT SOCIAL :

1- Caractère et morphologie spatiale.

1.1- La question de la densité :



**Données comparées des DENSITES d'habitants par hectare
des Quartiers (INSEE) de Mulhouse**

MULHOUSE	Population (Q5000 1990)	Surfaces (en ha)	Densité (hab./ha)
1-Centre	5207	91,4	57,0
2-Fonderie	5119	78,7	65,0
3-Salvator	6787	69,5	97,65
4-Dentsche	7852	65,8	119,3
5-Koechlin	5708	46,5	122,75
6-Daguerre	6073	58,1	104,5
7-Brustlein	5061	159,4	31,75
8-Cité	5819	46,6	124,9
9-Doller	4736	207,7	22,8
10-Wagner - Hugwald	6563	105,1	62,4
11-Drouot	5234	83,1	63,1
12-Rebberg	8645	379,1	22,8
13-Illberg	5326	184,2	28,9
14-Coteaux	10435	115,1	90,7
15-Dornach	5483	297,7	18,4
16-Brossolette	6793	98,0	69,3
17-Bourzwiller	7480	165,9	45,1
Total :	108 321	2 251,9	48,1

Comparée aux autres quartiers denses de Mulhouse (3-Salvator, 4-Dentsche, 5-Koechlin, 6-Daguerre et 8-Cité), la densité des Coteaux apparaît moyenne. Comparée aux autres quartiers sociaux comme Bourzwiller ou Drouot (11 et 16), la comparaison ne souffre pas d'ambiguïté.

Or le découpage de l'INSEE comprend dans le quartier Coteaux, la zone du Parc des Collines et l'îlot Grünwald-Belfort. Si donc on calcule la densité des Coteaux, ramenée aux rues périphériques qui les bordent, la densité passe à : $10\ 040/49 = 204 \text{ hab./ha}$. Ce calcul étant plus juste si on veut comparer le résultat aux autres quartiers précités où la proportion de l'espace habité est du même ordre. Si on enlevait l'aire occupée par les équipements (11,4 ha) ou bien encore si on ramenait la densité à l'habitat vertical, le calcul devient exponentiel.

Pour mémoire la densité de la France est de l'ordre 1,4 hab./ha, celle de Paris et de Strasbourg est de l'ordre de 20 hab./ha, la densité relativement forte de Mulhouse tient à l'étroitesse de son banc communal.

L'emprise du bâti aux Coteaux est de 5,2 ha, plus les 11,4 ha des équipements (qui comprennent aussi de "l'espace public"), on arrive au chiffre de **32,4 ha d'espace public** (au sens large, parc, rues, stationnement), soit 66% de l'espace total.

1.2- Les immeubles et les logements :

Les remarques qui suivent ont trait à cette question du "micro-territoire" ou de "l'infra-quartier".

Dans le "*Recueil de données sur les Coteaux*" du Service d'Urbanisme d'Avril 94, une série de cartes décrit la "morphologie architecturale" du parc bâti :

• Occupation du sol (p.Aa2 et suivantes) :

Cette carte rassemble beaucoup d'informations et fait apparaître des ensembles territoriaux distincts. Les caractéristiques communes de ces ensembles sont les dalles-parkings et les formes de stationnements extérieurs. Ces éléments seront abordés plus loin.

Il semble se dégager :

Un quartier-nord, compris entre les rues H. Matisse, P. Loti, M. Grünwald et le bd des Nations où l'espace public, allant jusqu'aux abords des équipements, est désigné comme satisfaisant.

Un quartier-sud, compris entre les rues E. Delacroix, A. Camus et J. Verne, est désigné satisfaisant mais semble "souffrir" de l'emprise foncière des groupes scolaires. Cette partie des Coteaux est une des plus "enclavée".

Un quartier-ouest, compris entre les rues J. Verne, J-F. Millet, H. Matisse et P. Cézanne qui conjugue espace végétal satisfaisant et contraintes d'emprises scolaires — i.e. CES J. Macé, écoles J. Verne, Matisse et Plein Ciel.

Un quartier-centre, compris entre les rues P. Loti, A. Dumas, H. Matisse et J-F. Millet (parc de la SAEM) qui rassemble : aspects négatifs d'occupation du sol — des aires végétales aux qualités inégales, des espaces résiduels importants, des dalles de garages et des contraintes de cheminements particuliers ; des problèmes d'ordre social importants.

• Statuts de propriété :

Sans entrer dans le détail, l'OPAC, principal bailleur, occupe la périphérie des Coteaux, exception faite des "copropriétés des Peupliers" à l'est au carrefour Talvas et des deux tours de l'extrême nord-ouest du bailleur Logis-Est, SAHLM de Metz.

Le second bailleur en nombre de logement est la SAEM Habitat 2000 dans le "quartier centre".

Le reste est fait de trois copropriétés, à l'est celle des Peupliers, au sud celle de la rue E. Delacroix, au centre celles Plein-Ciel (Sasik syndic.).

• Hauteur d'immeubles et nombre de logements :

Cette carte aide à visualiser un caractère morphologique essentiel des Coteaux : l'opposition, ou au mieux la déclinaison, de deux types d'architecture et d'urbanisme de ces années 1960-75.

En périphérie, plus deux éléments au centre, suivant en cela le plan original de M. Lods, sont construits une série de 16 immeubles, "barres ou tours", orientés nord-sud, de grande hauteur — jusqu'à 22 niveaux, moyenne 12,9 niv. —, constituant chacun des entités séparées dont les prospects (espace entre deux fronts bâtis) sont dans l'ensemble généreux. Les éléments de liaison sont les dalles-parkings, mettant en relation les immeubles deux par deux au maximum.

Au centre et sud du quartier, deuxième tranche de construction, nous avons comme susdit une déclinaison de l'architecture précédente avec une série de 18 bâtiments-tours agglutinés dont la hauteur moyenne est de 12,1 niveaux et la hauteur maximale de 18 niveaux. Les prospects y sont plus serrés que dans le cas précédent. L'orientation n'est pas marquée de la même façon. Les logements étant organisés comme dans une tour (occupation des angles).

Ces immeubles sont le fruit des théories urbaines et architecturales des années 1913-1933 qui voulaient une forme de ville et d'habitat nouvelle où la nature envahirait la ville. L'habitat serait transformé en cellules autonomes agissant comme réceptacle et miroir de cette nature. Fondée sur un esprit rationaliste qui peut apparaître d'une froideur incomparable, ce mouvement d'idée a donné les moyens aux rationalistes constructeurs de l'après-guerre de bâtir des ensembles dans une conjoncture de reprise économique axée sur la production de masse.

Les barres et tours du premier type forment un ensemble présentant des caractères spatiaux appréhendables par l'homme au sol : formant écran dans le sens perpendiculaire, filants et traversants dans le sens longitudinal. Quand on aborde le quartier dans le sens nord-sud la traversée visuelle est évidente, le sentiment qu'on peut parcourir ce quartier est fort. La largeur des prospects laisse régner un vrai ciel. Il y a dispersion des immeubles sur le territoire.

Les bâtiments du second type, provoquent un effet visuel et spatial d'écran omniprésent (architecture de littoral ?). Le plan "en croix" de l'ensemble annihile "l'effet des barres" et rend l'espace au pied oppressant (particulièrement entre les bâtiments B et C de la SAEM). Il y a concentration sur le territoire.

• Les logements :

En annexe du mémoire se trouvent les tableaux de synthèses d'une analyse de la valeur des logements à l'heure d'aujourd'hui.

D'une manière générale et en valeur absolue, on peut dire que les logements aux Coteaux, sont plutôt de bonne qualité (organisation intérieure, double orientation pour les barres, exceptée partiellement la barre "Matisse impair"). Les logements de la SAEM étant les plus généreux en terme d'espace.

Seules les tours, dont les immeubles de la SAEM, sont un peu contraintes en matière d'orientation et les espaces collectifs (entrées, cages d'escalier, papiers) des immeubles de Lods sont petits et mal, ou pas éclairés. Les problèmes d'isolation phonique sont inhérents à ces constructions en béton banché sans dalles flottantes mais ne semblent pas particulièrement aigus.

Ceux d'isolation thermiques sont résorbés petit à petit par les réhabilitations. La différence de flux thermiques entre les façades Est et Ouest est forte. Le système de chauffage par le sol est peu ou pas régulé d'une façade à l'autre, ce qui est source de charges locatives importantes.

• Le tableau de synthèse des données sur les logements : (en fin de chapitre)

Il met en exergue plusieurs faits:

- 1- Une très forte proportion de logements en location (80%).
- 2- Un taux d'occupation par logement beaucoup plus important dans le parc de la SAEM et les barres de l'OPAC, dont les "barres Verne et Camus", premier caractère de spécialisation du "quartier-sud".

Les chiffres actuels de l'occupation ne sont pas disponibles à l'échelle des Coteaux mais le travail d'enquête, lancée fin 1996 par l'OPAC sur la "barre Camus",³ a montré qu'il y a une certaine sous-occupation de celle-ci, en partie due au vieillissement de la population.

Phénomène tout à fait illustré dans les "Coteaux III" (barres Matisse) qui restent, malgré l'absence de réhabilitation et jusqu'à un avenir plus ou moins proche, les "résidences" les plus attractives. Celles où la population des "origines" a pu, jusqu'à présent, profiter d'un rapport qualité / prix / cadre de vie, exceptionnel (cf revenus dans tableau des données, chap. "population").

Enfin, les "copropriétés Peupliers", dont le taux d'occupation est probablement plus important aujourd'hui, est l'expression d'un phénomène comparable (rapport prix / possibilité d'accession en centre ville) : en effet, ces dernières années, une partie de la communauté turque de Mulhouse a vu la possibilité de devenir propriétaire dans des conditions avantageuses et qui vont dans le sens de leur comportement communautaire : regroupement et cooptation ; volonté de prendre place de manière durable dans la société par l'accession à la propriété et la fondation d'entreprise.

Le premier phénomène entraînant des difficultés importantes de relation avec la copropriété dans son ensemble et des positions de rejet de la population en place (française et étrangère). Le deuxième donnant de bons espoirs que la situation s'améliore. C'est l'objectif de la Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) mise en place cette année qui devrait améliorer les relations entre les copropriétaires⁴.

- 3- Un taux de vacance important dans le parc de la SAEM. Particulièrement dans les bâtiments B, C et F (en mai 97). Le B étant en phase de repeuplement, comme le F qui, étonnamment au vu de sa morphologie "a priori meilleure", est celui où la vacance est la plus forte. Le C se repeuplerait un peu dans la partie basse (n° 19-21 rue Delacroix) alors que la partie haute (n°23-25) est actuellement fermée à tout peuplement nouveau.

³ Réalisée par le Groupe de Recherche d'Urbanisme, d'Environnement et de Style de vie (GRUES) de l'université de Strasbourg dans le cadre de la concertation avec les habitants pour la réhabilitation de l'immeuble.

⁴ ... mais n'augmentera pas les possibilités financières de chacun d'entre eux vis-à-vis des nécessaires travaux de réhabilitation. La participation publique dans le cadre d'une OPAH sur les Peupliers irait de 25 à 35 KF/igt, aide proportionnelle à la difficulté financière des habitants. Le reste des travaux serait à leur charge et devrait, si on en a les moyens, être comparable aux travaux de base effectués par Mulhouse Habitat (isolation thermique, changements de fenêtre, mise au norme électricité, campagne de peinture...) Sur un tel bâtiment, ces travaux sont difficiles au-dessous de 80 KF/igt... à suivre.

4- Le taux de rotation (dans le parc de l'OPAC) :

Il faut noter les "immeubles Dumas, Camus et Verne" où la rotation est la plus forte (autre spécialisation du quartier-sud) ainsi que les "barres Grünewald" (phénomène certainement passager dans la mesure où ces immeubles viennent d'être réhabilités).

5- La répartition des types :

Les très petits logements (T1) sont quasiment inexistantes, ainsi que les très grands logements — 10 T6 existent dans les bâtiments de fonction R+1 des enceintes scolaires.

Les T4 et T5 représentent 67% de l'offre. Les bailleurs signalent, d'une manière générale, une facilité à louer les T4 et T5 et, en conséquence une difficulté à s'en séparer. Ceci est conforté par la rareté grandissante des grands logements sociaux, pas chers, à Mulhouse et augmente la spécialisation grandissante, en ce sens, des Coteaux.

6- Les loyers :

Les plus chers sont ceux de la SAEM (30 à 50%). Le réaligement de ceux-ci sur les loyers moyens pratiqués aux Coteaux est un des leviers pour lutter contre la vacance du parc. La S.A. (HLM) de Franche Comté (SAFC), nouveau gestionnaire à compter de Juillet 97, dira si cela est possible de manière durable, en particulier devant les nécessaires réhabilitations du parc de logements (avant 10 ans). Ceux-ci souffrant, pour ne citer que le plus urgent, d'une dégradation de l'isolation thermique et de dysfonctionnement dans le système d'eau chaude sanitaire (pour les grands immeubles surtout).

Aux dires du gestionnaire actuel, la dette résiduelle n'est pas insurmontable. Les remboursements des prêts "Crédit Foncier" de construction et "Palullos" de réhabilitation arrive à échéance vers 2005. En revanche, la question de la démolition partielle doit être posée et approfondie quant à ses répercussions sur la gestion générale et planifiée du parc social.

1.3- les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" :

Pour le bailleur principal (l'OPAC), la cartographie "schématique" de son patrimoine serait la suivante :

Pour "Coteaux I" (immeubles Grünewald-Nations), les travaux de réhabilitation déjà effectués ou en cours devraient apporter une stabilité du peuplement pour les dix ans à venir, voire 15.

Pour "Coteaux II" (immeubles Camus, Dumas, Verne), la situation est moins évidente :

La concertation de la "barre Camus" se passe bien et le bailleur est confiant sur les retombées à moyen terme.

Les "Tours Dumas" présentent des signes de plus en plus visibles de dévalorisation et de difficultés à la location (12% de taux de rotation en Mai 97). Il est probable que leur situation, enclavée rue Dumas et proche du parc de la SAEM et de ses difficultés, n'arrangent pas les choses.

La "barre Verne" est peuplée par une population vraisemblablement plus difficile et peu encline à l'enquête menée par le GRUES (fort taux de non réponses).

Ce secteur est source d'impondérables plus grands à 5/10 ans.

Pour "Coteaux III" (barres Matisse pair et impair) la situation est également plus incertaine : le vieillissement de la population (taux d'occupation de 2,03 et 2,97 en 1990) et les risques de dégradation générale du quartier font penser au bailleur que les habitants les plus nantis de ces immeubles renoncent aux conditions exceptionnelles, évoquées plus haut, qui les ont poussés jusqu'à présent à rester aux Coteaux.

La comparaison des chiffres de densité est peu utile en soi-même mais le fait est là que les Coteaux est le territoire le plus dense de Mulhouse.

À la question de fond qui est d'établir une relation entre la forme urbaine de l'habitat, la vie et les (dys)fonctionnements d'un quartier, ces comparaisons peuvent apporter des pistes de travail. De nombreux autres paramètres (démographiques, sociaux, emplois etc...) ont une importance comparable pour mettre à jour ces phénomènes.⁵

Au moins trois questions se posent quant à l'évolution de l'habitat aux Coteaux :

◊ La forte densité entraîne-t-elle un besoin de transformation (démolitions partielles) de la morphologie architecturale d'une partie du patrimoine bâti ?

En corollaire, quels sont les autres paramètres qui conforteraient une réponse à la question précédente ?

◊ Si la densité apparaît comme un faux problème mais que se sont justifiées des démolitions partielles, dans quelles mesures et où reconstruit-on les logements détruits — dans une forme moins oppressante et plus à l'échelle humaine ?

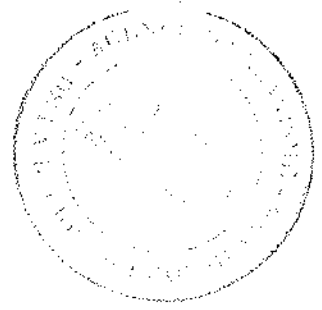
◊ Les 32,4 ha d'espace public constituent une vraie valeur de contrepartie à cet habitat dense. Lui donner des qualités de forme et d'usages significatives est une contribution nécessaire (pas suffisante, certes) pour améliorer l'attractivité des Coteaux.

C'est en terme également de population qu'on peut donner des éléments distinctifs de chaque territoire des Coteaux déjà ébauché.

⁵ Le quartier de Bourtzwiler, beaucoup moins dense, n'en est pas moins un territoire isolé.

Données comparées des LOGEMENTS aux Coteaux												
	Statut Location Copropri.	Nombre de logts	Nombre d'étages	Surface plancher	Taux d'occup. 1990	Tx de rotation mai-97	Tx de vacance mai-97	Types				
								F1	F2	F3	F4	F5
OPAC		1571		12255 m2		9%			292	356	630	293
Surface moy.									18%	23%	40%	19%
Loyer 95 moy.									50m2	65M2	80M2	90M2
									1 320 F	1 595 F	1 861 F	2 251 F
COTEAUX I		614				8%			142	72	250	150
									23%	12%	41%	25%
1 Dumas	L	107	18	600 m2	2,37	12%			71			
3 Dumas	L	107	18	600 m2					71			72
2-12 Verne	L	150	12	1350 m2	3,6	3,3%				24	100	26
48-66 Camus	L	250	12	2280 m2		7,2%				48	150	52
COTEAUX II		541				14,5%			72	180	172	117
									13%	33%	32%	22%
27 Nations	L	108	18	600 m2	2,38	4,6%			36	36	36	
3 Grünewald	L	108	18	600 m2		6%			36	36	36	
15-27 Grüne.	L	175	12	1600 m2	3,54	15%				84		91
29-39 Grüne.	L	150	12	1350 m2						24	100	26
COTEAUX III		416				6%			78	104	208	26
									19%	25%	50%	6%
3-13 Matisse	L	234	13	1625 m2	2,03	6%			78	78	78	
4-16 Matisse	L	182	13	1650 m2	2,97					26	130	26
SAEM		821		7360 m2			15%		209	59	360	193
									25%	7%	44%	24%
Surface moy.									58M2	71M2	88M2	110M2
Loyer 95 moy.									1 884 F	2 680 F	3 192 F	3 779 F
Bât. A	L	70	6 à 10	920 m2	3,66	4%			18		35	17
Bât. B	L	226	7 à 18	1840 m2		14%			58	30	88	50
Bât. C	L	228	10 à 18	1840 m2		15%			58	29	92	49
Bât. E	L	219	6 à 18	1840 m2		10%			55		106	58
Bât. F	L	78	7 à 11	920 m2	3,63	22%			20		39	19
DELACROIX	C	100		920 m2					25		49	25
									26%		49%	25%
Bât. G			10 à 14		3,66							
Px 95 du m2					3 072 F							
LOGI EST	L	270		1680 m2				10	64	89	82	25
								4%	24%	33%	30%	9%
45Grû/17Mat			16		2,73							
Surface moy.									56M2	73M2	85M2	97M2
Loyer 95 moy.									1 668 F	2 028 F	2 370 F	2 655 F
PLEIN CIEL	C	284		1640 m2						2	96	186
7-9 P. Loti			22		2,74					0,01%	34%	66%
Px 95 du m2					3 188 F							
PEUPLIERS	C	325		3000 m2							325	
											100%	
Peup. Camus		150	12	1375 m2	3,14						150	
Peup. Nations		175	12	1625 m2							175	
Px 95 du m2					2 565 F							
COTEAUX	L=79%	3 371		26855 m2	2,98			10	590	506	1542	722
								< 1%	18%	15%	46%	21%
MULHOUSE	L=66,5%	44 001			2,38							
AGGLO.	L=50%	85 442			2,56							

Source : "Recueil de données sur les Coteaux", Service d'Urbanisme ; Mulhouse Habitat ; SAEM.



2. Population et morphologie sociale :

2.1 Chiffres et éléments de structure sociale :

Nous nous appuyerons sur le Recueil de données sur les Coteaux du Service d'Urbanisme et sur le Tome I, rapport préliminaire du bureau d'étude "Ville et Commerce" à qui nous emprunterons un certain nombre de conclusions dans ce chapitre (et dans celui du commerce).

Quelques chiffres clés des Coteaux et de Mulhouse :

	COTEAUX	MULHOUSE
Nombre d'habitants (RGP90-îlot INSEE)	10 435	108 358
Proportion des - de 25 ans (RGP90-îlot INSEE)	43,9%	35,2%
Population Étrangère (RGP90-îlot INSEE)	21%	17%
Potentiel fiscal par Hab. (1995, source, préfec. 68)		2 966 F
Impôt sur le revenu		50% des ménages non imposable
Taux de chômage (94)	13,9%	(04/95) 14,2%
Demandeurs d'Emploi	94 = 754 05/97 = 823	
Bénéficiaires de l'aide sociale légale (1995)	37,5%	
Population + 15 ans sans diplôme (RGP90)	757 (24% de Mulhouse)	3 199 (48% du Haut-Rhin)
Évaluation scolaire (CE2, moyenne math./français)	51,5%	55,4% (France=61,3%)
Taux de vacances logements :	OPAC (1995) SAEM (1995)	4% 14%
Taux de rotation logements :	OPAC (Mai 97) SAEM (Mai 97)	8% 15%
Impayés de loyers :	OPAC (1994-95-96) SAEM (1995-96)	+18% +21%
Nombre de personne par ménage (1990)	3,5	2,38
% de locataires	83%	66%
% de logements sociaux	80%	28%

Source "Dossier de candidature ZFU", Ville de Mulhouse, Avril 1996 et enquête AURM, Mai 97

Ces chiffres mettent en évidence les difficultés relatives (par rapport à la Ville de Mulhouse) des Coteaux et correspondent à un large dépassement des critères demandés dans les dossiers de candidature à la ZFU et au PIC URBAN par le Pacte de Relance pour la Ville.

La population des Coteaux entre les deux recensement de 1982 et 1990 a légèrement augmenté (+ 5,9%), contrairement à celle de Mulhouse (- 2,5%), mais six années ont passé et il est probable que la population du quartier n'a pas augmenté depuis.

L'étude de "Ville et Commerce" suppose une diminution de la population avec pour corollaire : (p.14)

" - L'augmentation du nombre de retraités et la diminution corrélative des actifs,
- L'augmentation de la population étrangère,
- L'augmentation du pourcentage des ménages d'une ou deux personnes et la réduction du pourcentage des ménages de 5 personnes et plus, ce qui se traduit par la diminution générale du nombre de personnes par ménage, qui a dû passer en dessous de la barre des 2,9."

Ces assertions devraient pouvoir être vérifiées par les bailleurs dès que les tableaux de l'occupation sociale seront constitués.

(p.4 et suiv.) :

La structure socioprofessionnelle des Coteaux est marquée par une forte proportion d'ouvriers (40,7% en 90) et d'employés (16,5%), presque deux fois plus importante que celle du quartier Bel Air alors que celle des inactifs (24,8% en 90) est presque deux fois moins importante et celle des professions intermédiaires (12,0%) équivalentes. Ces catégories constituant les corps professionnels les plus importants aux Coteaux.

(En corrélation avec l'occupation des logements), plus de 60% des ménages ont plus de trois personnes, alors que pour le quartier Bel Air la proportion est de 40%. Le nombre de ménage avec enfants atteignait 57% (en 90) contre 35% environ à Bel Air et Mulhouse.

" De ce fait, les ménages aux Coteaux ont à faire face à des dépenses familiales plus lourdes, ce qui oblige nombre d'entre elles à veiller étroitement à leur budget en orientant leurs achats vers les produits de base.

Le pourcentage d'enfants de 17 à 24 ans vivant au foyer parental est élevé.⁶ Il s'explique par l'allongement des études, par les difficultés des jeunes vivant en secteurs d'habitat social à trouver un travail et par l'insuffisance (à Mulhouse et aux Coteaux) de petits logements permettant la décohabitation." (p.7)

" Le pourcentage des familles monoparentales s'est considérablement accru au cours de la dernière période intercensitaire, pour atteindre 17% aux Coteaux, ce qui explique en partie le pourcentage élevé des femmes qui travaillent." (54,1% en 82, 58,6% en 90). (p. 7)

" Comme c'est le cas au niveau national, Mulhouse enregistre une augmentation du travail des femmes et un recul de l'emploi masculin.

Par contre, aux Coteaux, le travail masculin s'est maintenu autour de 2 500 actifs ayant un emploi (attention à l'évolution actuelle) tandis que l'emploi féminin progressait lentement de 1 600 à 1 660 actives." (p. 8)

" Le taux de motorisation des ménages des Coteaux est légèrement supérieur à la moyenne communale avec un taux d'équipement en seconde voiture moins élevé que cette dernière.

Ces chiffres ont certainement connu des modifications importantes depuis 1990 avec l'arrivée à l'âge adulte d'une partie de la jeunesse relativement motorisée..." (p. 13)

⁶ La source n'est pas citée mais c'est une idée admise et connue de notre société contemporaine...

2.2- À propos de la jeunesse aux Coteaux :

La forte proportion, en 1990, des moins de 40 ans (7 180 personnes), des moins de 25 ans (4 470 pers.) et des moins de 20 ans (3 720 pers.) est à l'évidence un atout si on arrive à faire participer cette population jeune à la vie générale du quartier et du Projet Coteaux mais comporte des handicaps :

• Population jeunes et taux de scolarisation :

Tranches d'âges :	{2-5 ans}	{6-10 ans}	{11-16 ans}	{17-20 ans}	{21-24 ans}
	1 070	990	980	745	630

Population scolaire et taux de scolarisation			
	1990/91	1995/96	Taux (90) de scolarisation
Ecoles maternelles	521 (enfants)	600	40,7% (plus scolarisés hors Coteaux)
Ecoles primaires	1 052 (élèves)	1 055	+100% (dont redoublants)
Collège J. Macé	814 (collégiens)	912	80% (dont 15 redoub. et - 60 com. limit.)
Total	2 387	2566	64% (-20 ans)

Source : RGP90, Dossiers par quartier du Service d'Urbanisme et de l'Habitat, Atlas de la Ville de Mulhouse 1991 et 1996, enquête AURM.

Les taux de scolarisation obtenus s'approche de la vérité jusqu'au collège⁷ :

- Maternelle : il faudrait pour être exact déterminer le nombre d'enfants en maternelles "hors Coteaux". Le taux de scolarisation moyen national est de 74%. En 96 les enfants en maternelle étaient 600, ce qui rapprocherait le taux des Coteaux de celui de la France.

- Primaire : le taux est bon et conforte l'idée que dans cette tranche d'âge, les enfants sont plutôt encadrés.

- Secondaire (jusqu'à la 3ème) : le chiffre de 80% est approximatif pour les mêmes raisons que celui des maternelles. Il laisserait apparaître 20% de la tranche d'âges {11-16 ans}, plus une quinzaine de redoublants, soit 200 personnes hors scolarité. En révisant ce chiffre à la baisse en raison du nombre de collégiens hors Coteaux et des adolescents en formation, on pourrait estimer que 50 à 100 adolescents sont hors cadre d'enseignement ou de formation.

- Pour le cycle d'enseignement supérieur, le parcours scolaire est encore plus difficile à établir. Le Ministère de l'Éducation Nationale, pour la Région Alsace, indique que : pour les plus de 15 ans de la population, 10% environ poursuit des études,

(27% ont terminé sans diplôme, 18% ont atteint le BEPC, 25% ont atteint le niveau CAP/BEP, 10% ont atteint le Bac, 10% ont atteint le niveau BAC +2).

⁷ Il faut noter la difficulté de recherche d'une information qui ne semble pas intéresser les recensements, quel qu'ils soient.

Sur cette base de calcul, on aurait pour la population des Coteaux de plus de 15 ans (10 040 au total moins 2 700 {0-14 ans} = 7 340 personnes), 740 personnes environ qui poursuivent des études. Ce chiffre, ôté aux 1 350 personnes environ de {17-24 ans}, nous donnerait un chiffre de 610 personnes hors cadre d'enseignement ou de formation.

Le chiffre total des personnes hors cadre d'enseignement ou de formation serait alors compris entre 600 et 700 personnes.

L'approximation du calcul a été rappelée mais, même si ce chiffre est surestimé, il illustre le décalage induit entre une frange importante de la population active et les possibilités que la société peut offrir en matière de travail et d'intégration à la vie de la cité.

Il est corroboré par le taux de fréquentation du Clud de Prévention.

D'après un regard rapide sur les statistiques 1992-96, les éducateurs de Club de Prévention pensent avoir des rapports (au moins nominatifs) avec 400 jeunes dont la moyenne d'âge se situerait autour de 20 ans. 200 d'entre-eux environ font l'objet de suivis réguliers. En ajoutant les rapports occasionnels, cela représente environ 2 000 visites par an. Jusqu'en 1996, la population suivie se renouvelait chaque année de 50%. Il y aurait un certain tassement depuis, avec en particulier le fait que des jeunes soient partis quelques années du quartier et y reviennent. À propos des questions d'incivilités... l'évocation d'un noyau dur — d'une trentaine à une cinquantaine de personnes — suffit à créer le climat de tension qui a fait la réputation des Coteaux.

La population des très jeunes (10/12 ans) a un territoire de fréquentation de l'ordre de l'îlot.

Le point de vue est partagé par ailleurs par une stagiaire au Club de Prévention (printemps 1994 et 1995) qui, dans son rapport écrit "*que seule une part du quartier présente les signes inquiétants de dégradation des situations sociales, des handicaps sociaux.*"

Ce rapport a de multiples intérêts. Entre autre de rappeler :

- Que, si l'on veut s'en donner les moyens, les habitants sont prêts à travailler en groupe sur l'évolution de leur quartier.

- Qu'un des atouts mais aussi des difficultés de l'action de Prévention Spécialisée est d'établir un lien réel entre les cadres et dispositifs institutionnels et ceux du terrain.

- Que la fracture entre les îlots du quartier n'est pas réhibitoire et porte en elle un potentiel de développement social.

Actuellement, depuis le mois le mois d'Octobre en tout cas, les Coteaux sont plutôt calmes.

• La jeunesse et le chômage :

Parmi les plus de 820 demandeurs d'emplois, en Mai 1997, 28,3% (230 personnes environ) ont moins de 26 ans. Le formation des demandeurs d'emploi (nombre total) étant, à plus de 51%, du niveau CAP/BEP au maximum, les métiers demandés concernant, à plus de 50%, des niveaux de qualification élémentaires.

Il est clair qu'on touche, dans ce paragraphe, à une des raisons majeures du malaise le plus visible et le plus marquant des Coteaux. Le vrai visage de la population, beaucoup plus ordinaire et tranquille pâtit de cette image.

2.3- les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" : (cf tableau en fin de chapitre)

On retrouve le parc de la SAEM, marqué par :

- Un taux de chômage plus important (suivi de l'îlot Camus, Dumas, Verne et des barres Grünewald). Ce sont les immeubles où les ouvriers sont les plus nombreux.
- Un net pourcentage plus important de moins de 40 ans.
- Un taux de migration plus important. Les habitants sont arrivés il y a moins longtemps, avec des pics d'installation entre 1989 et 1995.⁸
- D'une plus forte concentration de l'immigration (suivi des copropriétés Peupliers).

À l'évocation (faite par "l'enquêteur" aux animateurs du Club de prévention) d'une ligne virtuelle de partage des Coteaux, entre des espaces sociaux relativement équilibrés et d'autres où la concentration des difficultés est forte, la réponse serait : une ligne partant du COSEC (gymnase) à l'ex-Mutant, en passant par le CCL. Il est remarquable que cette ligne suive une certaine cote topographique.

Il n'y a pas de remèdes miracles pour enrayer les phénomènes de spécialisation des territoires mais les faits sont là et aux enjeux posés dans cette première partie s'ajoute celui de la politique du peuplement qui ramène, bien au-delà des préférences politiques, à la question de la gestion du patrimoine et de ses moyens.

◇ Comment gérer une cage d'escalier où vivent 200 enfants qui ne s'entretient pas de la même façon qu'une autre où 50 seulement y vivent ?

Cela implique de prendre en compte, en premier lieu, les paramètres qui relèvent de la gestion et ensuite ceux qui relèvent des spécialisations de l'habitat qui peuvent comporter des aspects négatifs et par là même ingérables.

La concentration des phénomènes communautaires et des difficultés économiques et sociales trouvent leurs pics dans des lieux du quartier qui correspondent (comme par hasard) à une forme architecturale ou une situation urbaine particulières :

- L'architecture la plus introvertie des Coteaux, les "tours agglutinées" de la SAEM où le bâtiment C, le plus au cœur de l'introversion du quartier est précisément celui qui combine un certain nombre de paramètres négatifs.

- "Le rempart Est des Coteaux" avec : la copropriété Peuplier rue Camus qui est située sur un lieu clé de "l'accroche urbaine" des Coteaux à la ville ; les barres Camus et Verne ou les tours Dumas. La tour du 3 rue A. Dumas étant particulièrement enclavé et la plus proche du parc social de la SAEM.

Cette énumération ne valant pas pour une condamnation ou un credo théorique sur les démolitions mais plutôt pour l'approfondissement de la réflexion sur des lieux qu'il faudra de toutes façon "surveiller" dans les années à venir.⁹

⁸ Cf. "Étude de peuplement de la SAEM Habitat 2000", P. ZINCK, GRUES, Strasbourg, Octobre 1995.

⁹ Pour information la ville de Belfort est en train de démolir une barre de 250 logements (équivalent de la barre Camus) pour 150 KF / Igs, soit 37,5 MF.

Données comparées de la POPULATION aux Coteaux

	Nombre 1990	Ages 1990				Migr.° / 82		Etrangers		Chôm. 1990	Revenus				
		0-39 ans		40-59 ans		> 60 ans		Tot.	H.U.E.*		<6mF	6-15mF	>15mF		
		0-39 ans	40-59 ans	40-59 ans	> 60 ans	Cotx	Mulh.								
OPAC	4577	3 072	67,1%	974	21,3%	531	11,6%	52,3%	85,9%	15,3%	7,9%	13,8%	41,5%	51%	7,5%
COTEAUX I	1927	1 393	72,3%	362	18,8%	172	8,9%	47,9%	86,1%	17,2%	9,4%	17,5%	46%	49%	5%
1-3 Dumas	495	325	65,7%	93	18,8%	77	15,6%	45,6%	84,4%	12,1%	4,8%	14,2%			
2-12 Verne 48-66 Camus	1432	1068	74,6%	269	18,8%	95	6,6%	49,1%	86,7%	18,7%	10,5%	18,6%			
COTEAUX II	1636	1 106	67,6%	353	21,6%	177	10,8%	53,8%	85,5%	19,4%	10,2%	12,7%	45%	48%	7%
27 Nations 3 Grünewald	496	277	55,8%	127	25,6%	92	18,5%	58,9%	92,1%	17,5%	5,6%	12,5%			
15-27 Grüne. 29-39 Grüne.	1140	829	72,7%	226	19,8%	85	7%	51,6%	83,5%	20,2%	12,2%	12,9%			
COTEAUX III	1014	573	56,5%	259	25,5%	182	17,9%	58,3%	85,5%	5,1%	1,7%	9,0%	30%	59%	11%
3-13 Matisse	459	217	47,3%	122	26,6%	120	26,1%	63,0%	88,5%	3,6%	1,4%	8,0%			
4-16 Matisse	555	356	64,1%	137	24,7%	62	11,2%	54,4%	83,1%	6,3%	1,9%	9,9%			
SAEM	3 042	2 480	81,5%	475	15,6%	87	2,9%	31,1%	63,8%	36,8%	33,4%	16,8%			
Bât. A	2781	2257	81,2%	443	15,9%	81	2,9%	30,5%	63,0%	37,7%	35,3%	16,3%			
Bât. B															
Bât. C															
Bât. E															
Cop. Bât G															
Bât. F	261	223	85,4%	32	12,3%	6	2,3%	39,1%	72,4%	24,1%	16,8%	22,4%			
DELACROIX	bâtiment compris dans les chiffres de la SAEM														
LOGI EST	727	555	76,3%	128	17,6%	44	6,1%	50,0%	77,4%	19,4%	13,2%	14,8%			
PLEIN CIEL	744	417	56,0%	212	28,5%	115	15,5%	54,7%	83,6%	1,9%	1,2%	5,6%			
PEUPLIERS	950	754	79,4%	191	20,1%	105	11,1%	43,9%	77,9%	23,6%	15,6%	11,6%			
COTEAUX	10040	7178	71,5%	1980	19,7%	882	8,8%	45,2%	77,7%	21,8%	16,3%	13,9%			
MULHOUSE	108358	65 453	60,4%	23 002	21,2%	19903	18,4%	46,6%	75,7%	16,9%	12,7%	12,2%			
AGGLO.	223878	133 567	59,7%	50 925	22,7%	49 376	22,1%	50,2%	69,9%	12,7%	9,2%	9,3%			

Source : "Recueil de données sur les Coteaux", Service d'Urbanisme ; Mulhouse Habitat ; SAEM.

B- ESPACES PUBLICS :

1- Le diagnostic des habitants :¹⁰

• Stationnement :

Les dysfonctionnements ont cinq causes majeures :

- 1- L'augmentation du nombre de voiture par ménage,
- 2- La sous occupation des garages, qui est du reste relative et se concentre surtout dans le parc de la SAEM et au pieds des copropriétés Peupliers (garages appartenant à la SAEM).
- 3- La morphologie des immeubles et des espaces extérieurs, particulièrement sensible pour :
 - Les barres, où les accès aux immeubles sont à l'opposé de celui des garages, entraînant une forte utilisation des contre-allées, en particulier à midi.
 - les rues Delacroix et Matisse (SAEM) où les parkings de surface sont insuffisants, mal dessinés et les garages sous occupés.
- 4- Les conflits d'usages entre immeubles ou institution (flot Matisse Logi Est, barre Camus).
- 5- Le système des impasses, négation de la rue.

Pour une vue plus approfondie de la question du stationnement aux Coteaux, voir l'étude diagnostic rendue en juin 97, réalisée par l'EDA qui a fait les comptages des stationnements de surface et en ouvrage en 96 et surtout des propositions de gestion des garages ; la note de l'Agence — "*Éléments de programmation des lieux d'interventions urgentes, à l'Automne 1997*", Février 97 — où un certain nombre de recommandations allant dans le sens du thème de la "résidentialisation", traitée plus loin, sont faites.

• Cheminements et nuisances :

Il y a peu de chemins de "traverses" aux Coteaux (sentiers sauvages), comparativement au Drouot par exemple. En revanche, ils sont pratiquement tous de la dimension d'une petite rue et un semi-remorque pourrait facilement les emprunter. À fortiori le sont-ils pour des "boosters" (cyclomoteur rapide et assez bruyant).

La qualité des trottoirs et bordures est inégale, ce qui est source de gêne, particulièrement sensible pour les personnes âgées, handicapées ou les mères et pères de familles.

• Éclairage et mobilier :

Un diagnostic de l'éclairage est en cours. Un bon éclairage participe autant de la circulation que de l'amélioration de la fréquentation des espaces (cf. commerces) — dans la note de l'Agence précitée, on insistait sur la nécessité d'un plan lumière globale et sur le risque d'intervenir partiellement par ajout sur un réseau d'éclairage existant et ancien.

Quant au mobilier urbain (dont font partie les éclairages), la présence régulière de bancs, élément de confort et de convivialité, est insuffisante aux Coteaux — les habitants demandent à ce qu'on les installe en face à face et non les uns à côté des autres (tous les 50/60 mètres ?).

¹⁰ Cf. "*Diagnostic*" de la "*Commission Habitat et Cadre de Vie*", Novembre 1996.

La question posée pour le mobilier urbain et l'aménagement en général est celui de l'investissement à faire dans la perspective de la gestion de ce matériel.

◇ Comment investir dans la qualité (de solidité et d'esthétique) en se prémunissant d'une gestion facile et efficace ?

Une des réponses se trouve dans la production d'une ligne de mobilier et de matériaux d'aménagements (revêtement de sol, bordures etc...) adaptées et faciles d'entretien (les fournisseurs étant un maillon important de ce genre de dispositif) qui peut représenter, à l'investissement une certaine dépense, mais donner, en terme de gestion de bon résultats.¹¹

• **Gestion et entretien :**

(dénéigement, ramassage des ordures ménagères...)

Au-delà de la remarque faite ci-avant, il faut rappeler ici le dispositif mis en place, dans le cadre de la Charte Partenaire pour la Ville, pour l'amélioration de la Qualité des Services aux Coteaux et le test d'un système de collecte sélective mis en place en Juin 97.

Les quatre Ateliers (Vie Sociale ; Sécurité et Incivilité ; Gestion des Espaces Extérieurs et du Parc Urbain ; Propreté) se sont réunis régulièrement depuis le 11 Février 97 et ont abouti à la définition de fiches d'actions par thème qui permettront de lancer les premières à l'automne.

La mobilisation des Services de la Ville pour mieux s'articuler dans la gestion des Coteaux est importante et sera un des facteurs clé du suivi des orientations stratégiques décidées au travers du S.É.. En particulier, l'articulation entre l'équipe de suivi du S.É., qui reste à définir, et les Services Techniques est essentielle.

• **Répartition et place des aires de jeux :**

Les demandes d'aires de jeux, là où elles manquent ou peuvent être étendues, ont été recensées dans le Diagnostic Habitant. C'est un des points importants du contenu des "Résidences" proposée dans le S.É.. et la note sur les interventions 97 de l'Agence.

• **Attachement au "Parc des Coteaux" (allée des peupliers) :**

Attachement mais manque de qualité et nuisances (milliers de Corneilles, boosters...):

Seul lieu d'histoire commune des habitants, ses usages sont assez clairs — particulièrement aux heures des bonnes saisons —, encore que les opinions sur le taux de fréquentation de ce lieu soient partagées.

En effet, il y a peu de moments dans l'année où un grand nombre d'habitants se rassemble autour d'un événement majeur alors qu'un équipement de quartier, la MJC-CCL, et la plus grosse association des Coteaux, l'AFSCO, se faisant face à 200 mètres l'un de l'autre, donnent dans l'allée centrale où pourraient s'aligner cinq cirques dans l'équivalent de deux fois le parc Salvator du centre ville de Mulhouse.

Les usages apparaissent donc, malgré tout, sporadiques mais quotidiens : les personnes âgées et les retraités et autres promeneurs, accompagnés ou non de leurs chiens, les parents et leurs enfants autour de la fontaine (entourée d'un large espace d'enrobé...), les jeunes, sur les pelouses du CCL et devant l'école Matisse, où les jeux de ballons sont difficiles à cause des pentes.

Les activités de jeu et de promenades de proximité se faisant plutôt aux pieds des immeubles — dans la logique du territoire connu et de l'aire de surveillance et de permission des parents.

¹¹ La ville de Mulhouse pratique déjà ce genre de dispositif dans le centre ville et un certain nombre de villes l'ont fait pour les quartiers périphériques dont la ville de Lyon que des mulhousiens (techniciens et habitants des Coteaux) ont visité en Mai.

Ce diagnostic et le souvenir des théories urbaines sur la nature dans la ville qui ont produit les grands ensembles, ont poussé le groupe "Atelier S.É." à poser la question de ce que pourrait être cette valeur de nature à l'échelle de cet espace, mettant en relief l'attachement des habitants à celui-ci et la volonté d'ouvrir les Coteaux aux quartiers environnants.

• Manque d'identification des immeubles (homogénéité et adresses) :

Expression à la fois symbolique — "reconnaître où on habite et où sont les lieux référents du quartier"¹² — et fonctionnelle. Les habitants souffrent d'une confusion presque généralisable du système des adresses aux Coteaux.

Ces éléments de réflexion ont, là encore, permis de donner de la perspective aux observations faites par les habitants, à propos des qualités et des usages des abords de l'immeuble.

◇ Comment régler le stationnement de manière plus efficace (dont les conflits d'usage d'un bâtiment à l'autre) en attribuant une aire de stationnement propre à chaque immeuble ?

◇ Comment traiter l'accès à chaque entrée d'immeuble de manière claire et facile ?

◇ Comment répartir les aires de jeux en fonction de l'usage de proximité ? — petite enfance près des immeubles, adolescents à l'intersection des groupes d'immeubles.

◇ Comment aménager les dalles, espace collectif de proximité par excellence ? — à quelques exceptions près, où le passage public prédomine ou existe (barres Peupliers, Camus, tours Dumas et bât. C de la SAEM).

◇ Quelle proportion d'espace planté affecter à l'usage collectif du bâtiment ?

2- Les enjeux stratégiques du S.É. et "la carte des territoires" :

La densité de l'habitat, traitée dans le premier chapitre, a permis de poser quatre enjeux. Le troisième était celui des espaces publics qui "*À l'instar de la maison mais en un sens contraire ... signifient à la fois une protection et une potentialité d'alliance. Il rend licite l'ivresse solitaire et offre une promesse de contact en un même territoire...*"¹³

La contrepartie de la densité des logements aux Coteaux est la générosité des espaces libres. Toute personne extérieure est frappée par l'espace disponible et la qualité de l'entretien des espaces plantés. Pourtant les habitants les premiers déplorent les limites de l'aménagement — "Ce sont de beaux et grands espaces mais où tout est permis".

Si l'espace public de la ville est prometteur d'échanges il est aussi le signe d'un marquage de territoire, d'une ligne, au delà de laquelle, les règles changent : la rue, au sens traditionnel, est un lieu de passage et de circulation, de représentation ("on est sous l'œil de l'autre") ; la place publique est faite des mêmes usages, plus celui du rassemblement et de l'immobilité ; le jardin public mêle toutes ces pratiques au désir de tranquillité ; etc...

¹² Cette question du repérage dans la ville est essentielle. En particulier les jeunes des quartiers sociaux, vivant dans un espace public de perméabilité large où les cadres ordinaires de la ville sont absents. Ils montrent souvent des difficultés notoires de mobilité, liées en partie à la capacité de repérage et d'identification des lieux importants de la ville et de leur quartier (un théâtre n'est pas une mairie, et la place qui est devant n'a pas la même signification dans chaque cas). Pour approfondir ce propos, voir plus loin et en annexe la synthèse d'une étude sociologique d'Anne Faure et Lydia Bonanomi *Réhabiliter les grands ensembles : du logement à l'espace public*.

¹³ Philippe Gresset, "De l'agora à l'espace public", dans PARIS PROJET n° 30/31 *Espaces publics*, p. 24, juin 1993.

Très schématiquement, la ville centre traditionnelle comporte 30% d'espace public et 70% d'espace privé, les grands ensembles des années 60-70 contiennent les proportions inverses (les Coteaux 66%). Cette assertion ne justifie pas l'application du modèle traditionnel sur la ville des années 70 mais pose une question :

◇ Comment qualifier tous les espaces libres par des usages clairs et appropriés (ables) ?

Les urbanistes de ce siècle, dans le sens "producteur de la ville" (architectes mais aussi hommes politiques, ingénieurs...), n'ont pas pu mesurer les conditions nouvelles dans lesquelles ils plaçaient l'usager (habitants, commerçants, professionnels...) de cette habitat nouveau (et porteur de progrès à l'époque de l'après-guerre) en terme d'appropriation de cet espace, libre et public dans sa totalité.

Un certain nombre d'usages, à caractère essentiellement fonctionnel, étaient prévus — stationnement, dessertes etc... — et c'est ceux-là qui ont vieilli et dont les dysfonctionnements actuels sont relevés en premier lieu par les usagers.

Toutes les observations précédentes sont l'expression des signes visibles et quotidiens des besoins des usagers, bien avant ceux du marquage du territoire et d'accroche urbaine à la ville. Encore qu'on entend fréquemment dire : "*nous voulons être tranquilles comme dans une résidence en ville*" ou bien, "*La résidence Plein Ciel!*". C'est bien d'un marquage dont il s'agit. De plus, il faut rappeler que pour les habitants des Coteaux, "la ZUP" est un terrain de jeu de 50 ha pour la jeunesse mobile alors que les plus âgés, les parents, disposent d'un territoire connu qui ne va pas plus loin que leur propre immeuble et leur aire de chalandise.

Ce "degré 1" de la demande qui tient autant de la gestion de la ville que de la restructuration urbaine a été le point de départ de la réflexion sur le devenir des espaces publics (cf. Objectifs de la Maîtrise d'Ouvrage et Hypothèses de travail, décembre 1996).

Les deux derniers thèmes — parc et proximité des immeubles, résidence — sont apparus comme les deux éléments essentiels d'une revalorisation de l'habitat, enjeux majeurs du Projet-Coteaux.

C- COMMERCES :

1- Situation existante :

Le prestataire de service "Ville et Commerce" a établi à ce jour son diagnostic général de l'armature commerciale des Coteaux à l'échelle de son environnement concurrentiel large (i.e. Dornach et agglomération) et circonscrit à l'aire de chalandise Coteaux-Bel Air.

Mme Champetier de Ribes, dans son *rapport préliminaire* (p.20), estime ainsi la clientèle potentielle des commerces Grünewald-Nations à 13 500 personnes (dont 3 500 à Bel Air) pour "35 boutiques dont 12 à Bel Air...disséminées sur 9 sites :

- ATAC et TREFF,
- 6 boutiques alimentaires,
- 11 hygiène et soins de la personne dont 6 à Bel Air,
- 6 divers dont 1 sur Bel Air,
- 9 services,
- 3 bars-restaurants,
- 2 garages,
- 1 station service."

L'ensemble des commerces réaliseraient entre 100 et 105 millions de francs (MF) TTC sur les dépenses courantes des ménages, soit une sédentarisation de ces dépenses de l'ordre de 40% d'un marché théorique global, estimé à 250 MF. L'objectif raisonnable étant de passer à 54% de sédentarisation des dépenses courantes,

" Une meilleure organisation des linéaires commerciaux avec un regroupement volontariste de l'offre et l'adjonction des quelques activités manquantes pourraient permettre au commerce du secteur d'atteindre ou de dépasser un sédentarisation des dépenses courantes de 50% au minimum," soit 140 MF environ.

2- Diagnostic et perspectives d'évolution :

• Les commerces Grünewald-Nations :

Ils réalisent des chiffres d'affaires plus qu'honorables. À l'exception du tabac (Burg) et de la boucherie-charcuterie (Tempé) du bd des Nations, ces chiffres d'affaires se construiraient essentiellement sur la clientèle de proximité et non sur celle de passage (flux pendulaire du soir en particulier, plus importants habituellement pour le commerce).

La vérification de ces faits est importante puisque la réalisation de la Rcade Ouest va modifier considérablement, à l'horizon 2002, les flux de circulation du bd des Nations et de la rue M. Grünewald. Les transferts de flux étant estimés à 40% environ.

Au moins le tabac et la boucherie susdites auront à en souffrir.

• Le centre commercial de la rue Fénelon (Bel Air) :

Marqué par une forte spécialisation — aidé par un presque monopole en matière d'analyse-médicale —, son rayonnement sur les Coteaux en découle, alors que ses potentialités de chalandises serait plutôt limitées.

• Le centre commercial J. Verne :

Marqué par un environnement social difficile — entre autre, la vie du Local Jeune J. Verne qui a empoisonné celle des commerces —, il a périclité pour être aujourd'hui au bord de la faillite.

L'étude pense qu'il faut intervenir de manière volontariste si l'on veut le faire repartir. Elle propose en attendant de veiller à des mesures urgentes et peu coûteuses d'éclairage du centre et de déplacement de l'arrêt de bus le proche vers les commerces.

Ce point de vue est à mettre en relief avec l'évolution du Parc des Collines et la façon avec laquelle on mettra en place des liens concrets avec les Coteaux — voir S.É..

En particulier l'évolution du "pôle J. Verne" peut être effectivement de l'ordre du commerce, ou bien de l'ordre de l'équipement associatif ou scolaire — ce qu'il est actuellement principalement : "Club des Mamans", "SOS Chômeurs", "Site CCL J. Verne" à venir prochainement, école maternelle Camus, C.F.A., établissement "Perce-Neige" —, ou bien encore de l'ordre de l'activité si la pépinière d'entreprises à proximité dans la barre Camus et les locaux professionnels en pied d'immeuble de la barre Verne s'enracinent dans ce secteur de manière durable.

• La Poste et la Caisse d'Épargne :

Devraient être déplacées dans l'implantation commerciale nouvelle du bd des Nations. Essentiellement sur la demande de la Poste qui se déplacera ailleurs de toute façon. Son aire "de chalandise" s'étendant sur Bel Air et au-delà. La Caisse d'Épargne suivra le mouvement mais est satisfaite actuellement. C'est un établissement bancaire pratiquement sans concurrence — cf Crédit Lyonnais dans la barrette Nations.

• Les commerces rue Delacroix (boulangerie et épicerie asiatique) :

Ils sont en situation d'enclavement notoire et sans grande perspective d'évolution. L'étude de Ville et Commerce et le S.É. préconisent leur déplacement dans le pôle commercial de l'Ouest des Coteaux qui devrait être valorisé, que ce soit dans les emplacements actuels ou sur "l'Esplanade J. Macé" (voir S.É.).

Le diagnostic Ville et Commerce conclue à :

- La restructuration du pôle Grünewald-Nations, au moyen d'une douzaine de boutiques — les existantes et leurs projets d'extension et des commerces de proximité manquant (fleuriste, cordonnerie, PMU,...). Ce qui représentent 2 000 m² environ de surface commerciale.

- Quelques mesures d'urgences simples et peu coûteuses pour la survie du centre J. Verne.

- Le développement, à moyen terme d'un pôle de commerces à l'Ouest des Coteaux pour la frange de la population (la moitié) qui le plus éloignée des commerces bd des Nations.

3- Environnement concurrentiel :

Autre enjeu d'importance en matière d'évolution commerciale aux Coteaux, les zones commerciales de la Mer Rouge et de Morschwiller.

L'analyse succincte des grands centres commerciaux de l'agglomération, proposée par l'étude de Ville et Commerce, croisée avec la réflexion du S.É., confirme plusieurs points contradictoires en matière d'évolution commerciale de la partie Ouest de Mulhouse.

(Ville et Commerce)

1- La zone de CORA-Dornach (hors ZFU) doit dans un avenir proche se développer dans le cadre d'un schéma commercial cohérent si elle veut profiter pleinement de sa situation et de ses potentialités.

2- La zone de Morschwiller (ZAC Hoffer), telle qu'elle s'est implantée — coupée par la (future) Rodeo Ouest de la zone de la Mer Rouge — avec une "*organisation spatiale pour laquelle on a enfreint toutes les règles du genre*" — les magasins se tournant le dos au lieu de se faire face avec des aires communes de stationnement — "*laisse peu de chances de survie aux commerces -autres que les locomotives*", Castorama et Conforama (p.36). Le diagnostic déconseille en ce sens l'installation d'un Super U dans la zone et conseille de réserver celle-ci dans l'avenir à l'implantation d'activité, seul "produit" possible si elle veut évoluer positivement.

3- L'extension de la Mer Rouge côté jardin familiaux et "Triangle Cézanne-Belfort" (dans ZFU) va se développer, logiquement, comme une zone attractive d'activité commerciale. Toute implantation de commerces ayant rapport avec les dépenses courantes, évoquées plus haut, est un risque sérieux de remise en cause de tout projet de restructuration commerciale aux Coteaux.

(S.É.)

1- La première partie de la Mer Rouge (sur les jardins familiaux existants) se situe dans ce que le S.É., dans les "planches des évolutions par fonction" appelle "la Plaine Active", plate, facile d'accès et déjà implantée (voir tome 2 planche 14).

La seconde partie est un triangle à forte pente, au pied du "Rempart Ouest" des Coteaux, où se situent les immeubles les plus attractifs du parc social locatif de l'OPAC.

L'ensemble, avec la Colline de Dornach (le "Rebberg de Dornach"), constitue la Porte Ouest de la ville de Mulhouse et donc un site sensible et difficile qui nécessite une attention particulière en matière d'implantation économique et d'aménagement urbain et paysagé.

2- Limité le nombre d'opérateurs paraît une priorité, plutôt que de le multiplier¹⁴. L'implantation de nombreux bâtiments d'immobilier d'entreprise risquant de porter un préjudice irréversible (économie et cadre de vie) à cette partie intercommunale de l'agglomération. L'implantation d'un Cinéma-Multiplex irait dans le sens de l'opérateur unique. En revanche, si cette activité ne porterait pas concurrence aux commerces de proximité des Coteaux, les activités connexes (services divers, restaurants...) marqueraient un arrêt presque définitif à toute velléité d'implantation de ce genre de services dans ou vers les Coteaux, côté Mulhouse centre.

¹⁴ Proposition du Service d'Urbanisme.

D- ACTIVITÉS :

1- Rappel des objectifs de la ZFU et du PIC URBAN :

Les Coteaux s'inscrivent dans la priorité de Mulhouse, depuis sept ans, de mener une politique de la ville volontaire, illustrée par :

- Mise en place d'un chef de projet aux Coteaux, fin 1991 ;
- Le projet de ville, décembre 1991 ;
- La charte de "l'Écologie Urbaine et de la Qualité de la Vie", octobre 1992 ;
- Le Projet Urbain, juin 1993 ;
- Les Conseils de Quartiers, 1995 ;
- La Mission Contrat de Ville, février 1994 ;
- Les programmes PALULOS de Mulhouse Habitat, 1996-99,
- Le Plan Local d'Insertion par l'Économie, PLIE, 1993-97 ;
- la charte "Partenaires pour la Ville", 1996-97 ;
- OPAH aux Coteaux (copro. Peupliers) à l'étude en 1996 pour 1997-99 ;
- Le "Parc des Collines", 1996... ;
- Le S.É., octobre 1996 ;
- Le PIC URBAN, novembre 1997-1999 ;
- La ZONE FRANCHE, dans le cadre du "Pacte de Relance pour la Ville", avril 1996, décret d'application au 1er Janvier 1997 pour cinq années (2001) --- chaque entreprise de moins de 50 salariés, dans la ZFU, existante ou s'installant dans la période, bénéficiant pour une durée de cinq ans du dispositif d'exonérations fiscales ;
- etc...

• Le dispositif ZFU (cf Convention de la ZFU p.4, 6 et 8) :

Connu par les personnes extérieures (en particulier les chefs d'entreprise) essentiellement au travers des exonérations fiscales qu'il apporte, le dispositif vise des objectifs plus larges et complémentaires ou similaires au PIC URBAN qui apporte le cadre financier engageable :

" a) En matière d'intégration urbaine et économique du quartier :

- *aménager des liaisons entre le quartier d'habitation et les territoires proches*
- *engager un processus d'évolution à long terme du quartier...*
- *rééquilibrer la répartition d'emplois dans l'agglomération*
- *faire bénéficier les habitants des Coteaux de la dynamique urbaine du Croissant Ouest*
- *éviter la marginalisation du quartier par l'implantation d'activité...entraînant une fréquentation des habitants d'autres quartiers*

b) En matière d'environnement économique du quartier :

- *faciliter le maintien et le développement des activités en place*
- *favoriser l'arrivée rapide de nouvelles entreprises ... et l'accès à l'emploi des habitants du quartier*
- *accueillir 1 000 emplois en cinq ans*

c) En matière de développement social et d'animation pour les habitants du quartier :

- *Poursuivre et intensifier... le cadre du Contrat de Ville...:*
 - ...échec scolaire
 - ...publics en difficulté
 - ...insertion par l'économie
 - ...animation jeune."

• Le PIC URBAN :

Initiative Communautaire URBAN, Guide de mise en œuvre, 1994-1999, quartier des Coteaux à Mulhouse, SERM, novembre 1996.

Ce document constitue une étape supplémentaire dans la mise en forme des objectifs des trois axes de travail évoqués dans l'introduction de la note. Ce sont les "mesures du programme opérationnel d'initiative communautaire URBAN MULHOUSE.

{Le guide} décrit l'organisation de :

- *l'instruction des actions proposées à l'octroi des fonds structurels dont bénéficie le programme,*
- *l'engagement des cofinancements au bénéfice des actions,*
- *du suivi du programme en lien avec les autres programmes d'initiative publique dont bénéficient les Coteaux."*

Axe A, "emploi pour et par les habitants" :

Mesure 1: aide à l'implantation d'activités, création de foncier et de "pépinières d'entreprises" ; objectifs, une surface aménagée de 4 600 m² et **120 emplois** créés ; 19,450 MF.

Mesure 1 bis: développement des commerces et services, dans l'idée de renforcer et développer les commerces et services existants et d'affirmer un espace de centralité au quartier ; objectif, une surface créée ou réaménagée de 2 000 m² ; 12,700 MF.

Mesure 2 : animation d'un dispositif de développement économique, aide à la création et accès à l'emploi des habitants ; objectifs, 120 projets et **50 créateurs** d'entreprises suivis, **250 personnes placées** durablement, 25 entreprises accueillies ; 4,500 MF.

Mesure 3 : formations innovantes, qualifiantes et resocialisantes ; objectifs, 70 000 h. de formation, **200 personnes** en "formation emploi", **100** en "sessions de resocialisation" ; 5,200 MF.

Axe B "amélioration du cadre de vie" :

Mesure 4 : requalification des espaces du quartier ; objectifs, une surface à aménager de 5 ha et **20 emplois** d'insertion créés, stabilisation des mouvements de rotation et de vente des logements ; 19,900 MF.

Mesure 5 : aménagements des liaisons à la ville, intégration à l'espace urbain, liaison avec parc des Collines, améliorer l'image du quartier aux abords ; objectifs, une surface à aménager de 4 ha, 0,7 km de voiries, 4 passerelles et **25 emplois** d'insertion créés ; 21,100 MF.

Axe C "rétablissement de la cohésion sociale" :

Mesure 6 : travaux de sécurisation, caves, garages, parties communes, mission de surveillance ; 38,450 MF.

Mesure 7 : médiation sociale, gestion et prévention des conflits, de la délinquance, amélioration des services de proximité, **60 personnes formées** ; 2,700 MF.

Mesure 8 : aménagement de lieux d'échanges, sport, culture et loisir, 70 jardins familiaux, 2 terrains de sport, 6 locaux associatifs ; 5,550 MF.

Il y a donc de l'ordre de 900 à 1 000 personnes (création d'emplois et formations comprise) qui pourraient bénéficier du dispositif — non compris les sites des Collines et de la Mer Rouge.

2- Évolution de l'activité dans l'environnement des Coteaux

• En ce qui concerne le Parc des Collines:

La capacité totale est "*susceptible d'accueillir au moins 6 000 emplois*" (p.32 du *PIC URBAN, dossier de candidature de la Ville de Mulhouse*, novembre 1995).

Les deux premières tranches de la ZAC en cours (dont une bonne partie est dans la ZFU) a une capacité de 35 ha utiles — 10 ha de grandes entreprises locomotives, 7 ha de grandes et moyennes entreprises, 5 ha d'entreprises "Middle Tech" (tertiaire, petites fabrications, entreposage), 7 ha d'extension de la Mer Rouge comprenant un pôle de service.

Cela peut représenter à l'horizon 2000, quelques 200 emplois. Trois sites de démarrage étaient proposés en début d'année par la SERM, aménageur, de 3 500 à 4 500 m² environ de "surface étanchées de toitures" de locaux artisanaux de 150 m².

En effet, l'activité artisanal, à Mulhouse, est forte, au 01/01/97 d'un nombre de 1 300 entreprises et 7 600 actifs, en progression de 1% par rapport à janvier 1996, de 160 inscriptions/radiations par an. C'est une activité marquée par une forte fluidité et demandeuse de locaux adaptés (petites unités).

La demande spécifique identifiée étant (cf "*Étude préalable à la réalisation de locaux d'activité à loyer modéré*", SERM, novembre 96, p.7) :

" *Une cinquantaine d'entreprises sont d'ores et déjà implantées dans le périmètre du quartier et notamment :*

4 relevant de l'industrie manufacturière

12 relevant de la construction

9 relevant du commerce, de la représentation automobile et d'articles domestiques."

Le nombre de contacts avec la SERM, en Mars 97, sans démarche promotionnelle particulière, était d'une quinzaine d'entreprises (centrale d'achat, prothèse et fournitures, atelier photo etc...)

• En ce qui concerne le Technopole de la Mer Rouge :

Sa capacité totale est estimée à 4 000 emplois (cf *PIC URBAN, dossier de candidature de la Ville de Mulhouse*, novembre 1995).

L'extension et le développement de celle-ci ayant une vocation plus commerciale, ce site a été traité dans le chapitre précédent. L'étude de la SERM précitée en rappelle les inconvénients majeurs (p.11) :

" - *Lien symbolique et physique faible avec le quartier des Coteaux par rapport aux attendus du Programme URBAN,*

- *Valorisation faible du foncier par rapport aux autres pistes d'implantation actuellement recueillies par la SERM.*"

L'étude justifiant par là une implantation préférentielle d'activité dans le Parc des Collines plutôt que dans celui de la Mer Rouge.

3- Évolution de l'activité dans les Coteaux

• Actuellement :

Le projet principal est la création d'une pépinière d'entreprises (cf mesure 2 PIC URBAN) de 500 m² env. dans le pied d'immeuble de la barre Camus (n°58 à 68).

Le schéma commercial de la "place des Nations" doit intégrer les projets d'extension des commerces existants (atelier de fabrication pour la boulangerie par exemple).

◇ Quels sont les sites susceptibles d'entraîner plus loin la politique de la ZFU ?

Le S.É. y répond au travers de deux logiques principales :

- La nécessité d'établir de vraies relations physiques entre les Coteaux et son environnement.

- (corollaire) Établir des signes visibles de ces relations.

• Côté Mulhouse centre ville deux sites constituent des potentialités :

- "La porte des Nations", autour de l'ex-Mutant

- "La porte St-Luc", du nom de la chapelle, seul lieu de porosité (liaison facile) réelle entre les Coteaux et la ville et potentiel foncier important.

• Côté Collines :

"L'Esplanade J. Macé", du nom du collège, où, certes, des pratiques sociales de loisirs et de détente existent (jeux, boules) mais où la disponibilité foncière, la forme du lieu — en triangle orienté vers les Collines —, la présence du collège — 900 personnes excentrées en limite d'urbanisation — et la proximité du Parc des Collines justifient une intervention significative en matière d'implantations d'activité ou de services.

• Dans les Coteaux : (cf. tableau p. suiv.)

L'aire géographique est marquée par les emplois commerciaux, sociaux, et éducatifs.

Les entreprises de BTP ont été considérées comme peu efficaces sur place, concernées par l'emplacement de leur siège social plus que par une activité réelle dans les Coteaux.

Cette carence sera peut-être palliée par l'insertion professionnelle et le développement des services aux personnes. De petites entreprises pourraient voir le jour — type chantier de peinture et services divers auprès des personnes âgées par exemple.

L'activité immobilière est liée à la présence des agences des bailleurs sociaux. L'installation d'un siège social plus important est une idée encore exprimée "au menu des possibles".

Localisation, nombre et types d'activité aux Coteaux																		
Rues / Activités	Nation		Camus		Loti		Dumas		Verne		Delacroix		Matisse		Grünew.		Coteaux	
Commerces et services	72	72	3	2	11	9	1	0	5	5	12	6			5	5	109	99
B. T. P.	2	2	16	0					1	0	3	0	8	0	7	2	37	4
Santé (prof. libérales)			4	4	12	12					2	2	6	6			24	24
Action sociale (CAF, Assoc°...)	2	2			52	52	11	11	20	20	11	11	23	23			139	139
Education (dont pers. admini.)					48	48			32	32			21	21			101	101
Immobilier (bailleur + privé)					2	0							23	23			25	23
Total :	76	76	23	6	125	121	12	11	58	57	28	19	81	73	12	7	435	390

Source : Ch. des Métiers, fichier SIRENE, 01/96 (doc. transmis par SERM), enquête AURM
(La première colonne par rue représente le nombre d'emplois dont l'adresse est aux Coteaux, la deuxième, le nombre d'emplois estimés "actifs" sur place.)

L'activité de santé libérale est le fait de 24 personnes :

10 généralistes, soit un pour mille habitant (= moyenne mulhousienne)
3 dentistes
6 kinésithérapeutes
1 infirmière
5 divers inconnus ?

Le manque des spécialités n'a pas été évoqué à notre connaissance. Il est étonnant qu'aucun psychiatre ne se soit installés au Coteaux lorsqu'on sait l'évolution assez forte de cette spécialité, en particulier dans les domaines de "l'ethno-psychiatrie", liée au phénomène de l'immigration. D'autres pistes sont peut-être possibles ?

◇ Quels sont les autres domaines qui pourraient favoriser l'insertion d'activité aux Coteaux ?

Difficile à évaluer de but en blanc, les services d'insertion pourraient aider à la réflexion.

Si la logique artisanale ou tertiaire du Parc des Collines prend de l'ampleur, pourquoi ne pas imaginer sur le site du bâtiment C de la rue Delacroix où l'infrastructure des garages pourrait constituer une bonne assiette pour la construction de locaux au cœur des Coteaux, le tracé d'une vraie rue, bordée de résidences et d'activité ? Par exemple une voie joignant les rues P. Loti et J-F Millet, trouverait alors une justification supplémentaire, l'autre étant le passage du TCSP (voir S.É.).

• **À propos de la cartographie des territoires il est à noter que les rues des Coteaux les plus "actives" sont :**

D'une part les rues "extérieures" Nations et J. Verne, d'autre part les rues-impasses "intérieures" P. Loti et H. Matisse. Ce qui laisse supposer pour les professionnels des Coteaux (et leurs échanges) une fréquentation des premières relativement importante et, une fréquentation intérieure qui confère aux impasses Loti et Matisse un statut réel de rue, les autres étant, dans l'état actuel, plus des dessertes de résidences qu'autre chose. (voir carte circulation tome 2).

E TRANSPORTS ET FLUX DE CIRCULATION :

1- Circulation automobile :

Dans le tome iconographique sont insérées des études succinctes des flux de circulation, à partir de comptages constituant la "Matrice 1991" du réseau de circulation à Mulhouse. La situation a certainement changé depuis à l'échelle de la ville mais nous utilisons ce travail dans son imperfection en pensant qu'il donne une assez bonne idée des flux dans le quartier des Coteaux à l'heure d'aujourd'hui.

Le "barreau sud" (bds Kennedy/Stoessel/Nations) est de loin le plus fréquenté des axes Est-Ouest du centre ville. Il se divise en trois endroits : au carrefour après le passage du chemin de fer (rue Fénelon), à celui de l'Université (route de Brunstatt) et au carrefour Nations / D8bIII (route de Didenheim). Après celui-ci, le tronçon bd des Nations retrouve une nette augmentation de son trafic, issu de l'apport des rues Fénelon, Camus et en général du réseau de voies du quartier Bel Air.

Au rd-pt Talvas (en bas des copro. Peupliers), une part notable du flux s'en va sur la rue Camus puis P. Loti.

La construction de la Rocade Ouest va transformer considérablement le statut du bd des Nations aux Coteaux en simple barreau transversal (Nord-Sud), comme il en existe partout à Mulhouse.

◇ Comment évaluer cette transformation en terme d'usage?
(cf préjudice sur les commerces Nations)

◇ Comment évaluer le flux entre le Parc des Collines et le réseau des Coteaux?
(cf transfert de circulation sur le carrefour D8bIII/Nations). Décider de l'entrée et de la sortie des entreprises de la ZAC par l'endroit principal est une chose, le chemin quotidien d'un usager du Parc en est une autre.

◇ Comment anticiper ces évolutions pour favoriser en particulier les relations entre les Collines et les Coteaux ?
(réactualiser les comptages et les surveiller à l'achèvement de la Rocade)

2- Transport en commun par les bus :

Les Coteaux sont dans l'esprit général bien desservis par les bus mais il faut signaler au moins deux points :

- Le décalage des horaires d'une ligne à l'autre, dans le centre ville et à la gare, n'est pas toujours optimal.

- En pleine journée — et ces horaires touchent nombre d'enfants et adolescents scolarisés hors Coteaux, de personnes âgées et toutes personnes non motorisées —, on met entre 25 et 35 minutes pour aller, porte à porte, du CCL à la cour des Chaînes, ce qui est une proximité relative en temps pour une distance de 4 km (moyenne 8 km/h. ; la moyenne des bus de Mulhouse étant de 11 km/h.)

- Aux heures de pointes, le temps de trajet est le même sur le "barreau Nord", Briand-Mitterrand.

3- Transport en Commun en Site Propre (TCSP) :

Ce projet de "tram-train" et d'une ligne devant desservir les Coteaux est sans aucun doute un potentiel d'amélioration des liaisons entre les habitants et autres usagers et la ville. Cela devrait participer de manière notable à l'amélioration de l'attractivité des Coteaux.

Le projet étant à l'étude, on peut simplement rappeler les enjeux principaux :

- La ligne des Coteaux passerait par l'axe le plus large et le plus fréquenté, *id est* le "barreau Sud" Stoessel/Nations.

Arrivé au rd-pt Talvas :

◊ Prend-il, vers la droite, la direction de la "porte des Nations" pour atteindre la zone CORA-Dornach (et plus loin, Morschwiller) ?

◊ Part-il à gauche, ou tout droit, en direction du Parc des Collines ?

Là encore les conséquences sur le devenir des commerces Nations-Grünewald sont importantes et l'option prise aura des conséquences aussi lourdes en matière d'évolution de la porosité entre les Coteaux et la ville. Dans la première hypothèse, on passe à côté des Coteaux, en ne desservant qu'une partie des habitants par la frontière — entre les immeubles de la SAEM et le rd-pt Talvas, il y a 750 mètres, soit 5 à 10 minutes de marches suivant les marcheurs. Dans la seconde, on peut traverser les Coteaux et desservir l'ensemble du territoire par le milieu.¹⁵

4- Le réseau de voirie des Coteaux

Le système de voies aux Coteaux est "clair". Cinq rues périphériques qui desservent cinq impasses ayant le nom de rue et une dizaine d'impasses sans nom permettant l'accès aux immeubles ou à des parkings. Le propos ici n'est pas de relancer la notion des usages de l'espace public dont la rue fait partie mais de rappeler que le système de voies aux Coteaux a des répercussions sur l'habitat, les relations inter-professionnelles et d'une manière plus générale sur la connexion des Coteaux, et donc de ses habitants, avec la ville

Comme pour la question des démolitions, il ne s'agit pas d'un credo a priori sur le système de voiries des années soixante mais les faits sont là aujourd'hui, épaulés par de très nombreux exemples et expériences diverses, que la négation de la rue comme axe vital d'échanges et de connexions est une "typologie" de la ville, négative. C'est une sorte de "loi urbaine" de dysfonctionnement au même titre que la sousface d'un escalier est un nid à poussière. Nous renvoyons le lecteur aux études sociologiques présentées en annexes¹⁶.

¹⁵ Les planches par évolution du tome 2 ne mentionnent pas le tracé vers CORA-Dornach mais les scénarios de synthèse le prennent en considération.

¹⁶ Cf. études en annexe de ARCH'URBA, *Les jeunes des quartiers en difficulté : mobilité et sécurité des déplacements*, Ministère de l'Équipement, synthèse décembre 96 et Anne Faure et Lydia Bonanomi *Réhabiliter les grands ensembles : du logement à l'espace public*.

F- ÉQUIPEMENTS :

1- Approches de l'Agence d'Urbanisme et question de fond :

Nous utilisons pour ce chapitre de larges extraits d'une note de synthèse sur les équipements aux Coteaux que l'Agence s'était engagé à rédiger au mois de novembre et qui a été transmise à M. Sauvé (S.G.A., 5è direction, Animation) au moment du début de la démarche "Action Pédagogique auprès du Collège J. Macé". La note restait un document provisoire car non exhaustif sur le sujet et très linéaire.

Le travail a commencé tout d'abord par la lecture des études disponibles. Essentiellement celle qui a été faite par l'EDA, dans le cadre des réflexions sur la qualité des services aux Coteaux.

Dans un deuxième temps, et parallèlement, il s'est poursuivi par la rencontre des personnes travaillant dans les différentes structures, puis, au fur et à mesure, avec les usagers de ces structures, habitants des Coteaux et des quartiers périphériques, au reste peu nombreux. Il relève donc à la fois de relevés de terrain et d'impressions et réflexions issues des entretiens occasionnés par ces visites.

Trois thèmes de questionnement ont formé la trame des entretiens :

- Le peuplement des institutions qui désignent le nombre de gens concernés par elles, le fonctionnement interne (les services offerts, reçus...).
- L'accessibilité, au sens physique du terme (nombre d'entrées, difficultés ou non des accès, type de parking...).
- Le rapport à l'environnement (dans les Coteaux, sur les franges, les échanges entre institutions...)

• Besoins de services ou de lieux ?

C'est la vraie question pour les projets qui se bâtissent sur le terrain. Il semble que les pouvoirs publics pensent que la nécessité de construire de nouveaux lieux et bâtiments est moins forte que celle de développer les services en réseaux et relations — cf plate-forme de services.

Pour tenter de répondre à cette question on peut rappeler de manière synthétique ce qui est apparu à la suite des différents entretiens et relevés sur le terrain :

- Vie scolaire : même type de difficulté dans toutes les institutions (accès, parking, éclairage, rapport de médiation sociale avec enfants et parents) ; certaines concurrences entre elles, en particulier à propos des "classes lectures" qui a emporté, malgré tout, la faveur et l'enthousiasme de tous (parents des enfants compris) dont est attendue la poursuite.
- Vie associative : diversifiée avec son pendant positif d'offres multiples et, négatif, de dispersion et lutte d'influence ; reconnaissance dans certains domaines mais difficultés à fédérer ; manque de participation des jeunes.
- Assistance médicale (centre médico-social et professions libérales) : reconnue suffisante mais dispersée.
- Service de proximité : mal connu par "l'enquêteur" — semble devoir et pouvoir être développé, des projets existent chez jeunes (femmes) vers les personnes âgées en particulier.
- Dispositifs d'insertion : surabondants et confus — opinion reçue de certains jeunes.

- Dispositifs de concertation = trop nombreux et travaillant trop séparément (lutte entre dispositifs villes et dispositifs habitants) — opinion reçue de certains habitants et professionnels.

Besoins de lieux... général, tant au sein :

- Du milieu scolaire (Centre de Ressources et de Documentation, équipement sportif pour le Collège Jean Macé...),
- Du milieu associatif (projet d'Épicerie Sociale, Club des Mamans)
- Des jeunes qui au-delà de la demande de réouverture du local Jules Verne ont besoin de s'identifier à une structure qui pourrait leur offrir un lieu de rencontre entre eux et avec les autres habitants plus âgés du quartier (une Maison des Associations ou de Quartiers pourrait être idée mais elle n'est pas apparue clairement dans les entretiens à part avec certains jeunes...).

Le lieu vient après ce qu'on doit y faire mais il semble important d'interroger, voire de révéler, toutes les potentialités. En particulier dans le milieu associatif dont les acteurs sont toujours des relais primordiaux mais qui considèrent parfois les dispositifs officiels comme un frein, et non comme un tremplin, à l'importance de leur rôle.

2- Équipements associatifs :

Nous reprendrons succinctement la liste des institutions enquêtées afin de dégager celles qui pourrait faire l'objet d'aménagement — sans présager si cela sera possible dans le cadre des financements URBAN —, eu égard aux problèmes qu'elles rencontrent dans leur fonctionnement (interne et externe). Les questions de rapport avec l'environnement (fréquentation des jeunes et autres) n'étant pas abordé ici.

• Association Familiale et Sociale des Coteaux — AFSCO :
(M. Ch. Colin, dir., M. J- C Breton , vice-prés., M. P. Adolphe, agent de développement)

Créée en 1966, c'est l'institution associative qui gère le plus gros budget — 10 Millions de francs par an. Elle est située au 10 rue P. Loti dans un bâtiment dont une partie est occupée par les services de la C.A.F..

Elle "rend" une foule de services à la population (garderie, repas de midi, atelier menuiserie etc...).

Les améliorations essentielles que l'on pourrait apporter à l'AFSCO sont de l'ordre de l'aménagement extérieur et de l'organisation des différents services internes.

Le bâtiment a deux entrées principales d'un côté et de l'autre de la dénivellation (3m env.) sur laquelle il est construit. Côté allées des peupliers, la garderie (après l'école particulièrement) pourrait bénéficier d'un aménagement extérieur plus approprié. Les enfants étant surveillés et jouant en partie dehors, dans un espace , limitrophe au bâtiment, à l'ombre des peupliers, qui un vrai terrain de boue à la moindre pluie.

Le stationnement côté Poste est loin et l'accès voiture à l'entrée pas aménagé (trop étroit).

L'idée d'intégrer au Parc Urbain l'AFSCO devrait donner les moyens d'améliorer les abords de l'institution.

Quant à l'aménagement interne, l'AFSCO a déjà fait travailler un architecte sur un projet d'extension et d'amélioration de la desserte entre service.

Le projet de déménagement/regroupement de la C.A.F. qui est dans le bâtiment et y accède côté allée des peupliers devrait améliorer une partie du problème.

• Le CCL / MJC des Coteaux :
(Mme É. Bonarota, directrice)

Comme le sous-titre l'indique le Centre Culturel et de Loisirs des Coteaux, appelé par tous CCL, est aussi une Maison de la Jeunesse et de la Culture. Ainsi l'action de ce centre est-elle prioritaire envers la jeunesse au travers des projets culturels — qui s'adressent à tous les publics — et l'insertion par l'emploi.

La question de la position du CCL et de l'amélioration de son rapport avec le quartier (situation et abords) est évoquée dans la partie II, chapitre C-1) du mémoire.

En terme d'accessibilité, le fonctionnement de la circulation et de l'accès automobile : remarque communes aux professionnels du quartier, la relation de desserte entre les îlots et les différentes structures associatives n'est pas faite pour faciliter les relations. Les parkings extérieurs sont suffisants sauf lors des manifestations culturelles.

• Association Bel Air Coteaux Dornach — ABCD : Club de Prévention.
(MM. A. Doff, J-P. Collot, Mlle F. Arejda)

Le Club de Prévention existe depuis plus de vingt ans. Géré jusqu'en 1994 par le CJMG (Club des Jeunes de Mathias Grünwald) il a fusionné avec celui du quartier Bel-Air en 1993 pour donner naissance à ABCD.

Son territoire prévu d'intervention est énorme — plus de 300 ha. Actuellement, il vit un déficit de personnel puisqu'il n'y a que trois éducateurs pour cette aire d'intervention (un recrutement est en cours). De plus aucun soutien professionnel complémentaire n'existe — type psychologue...

Aucune observation particulière n'a été exprimée à propos de l'emplacement lui-même du club de prévention. En revanche, il reste situé dans un des endroits les plus enclavés — où le stationnement est quasi impossible dans la journée et les jeunes, même en difficulté, peuvent avoir des voitures. On peut se demander s'il ne pourrait pas prendre place dans un site où les dispositifs de l'insertion et autres puissent se rassembler afin que l'identification des services offerts et du lieu soit plus forte qu'un logement d'habitation, situé au pied d'une tour de dix huit étages ?

• L'Association des Mamans ou Club des Mamans :
(Mme Gentilhomme, présidente)

Né des rapports qu'entretenaient Mme Gentilhomme avec des enfants du quartier dont elle a compris petit à petit les difficultés dans les familles, l'action de cette association atypique dans le quartier se situe envers les familles en grandes difficultés. Sous la forme d'aides alimentaires mais aussi de soutien scolaire aux enfants et d'activités entre mères de familles autour de la poterie, de la couture etc....

De quelques mères intéressées au départ, la population touchée aujourd'hui pourrait atteindre 35 ou 40 familles.

Il y a dans le devenir de cette association l'occasion de confronter et mettre en dialogue les actions de premières nécessités et celles de plus longue haleine, celles en faveur des jeunes et celles qui favorisent leur insertion et leurs contacts avec les populations plus âgées qu'eux :

Le problème essentiel de l'association est celui de disposer d'un lieu définitif et proportionné à ses activités. Le bâtiment occupé actuellement est celui du futur "Site II" du CCL — ex-Local J. Verne des jeunes. Il est facile d'accès du fait qu'il donne sur le parking du centre commercial et du fait qu'il est sur deux niveaux qui communiquent par un escalier mais qui ont chacun un accès direct avec l'extérieur.

Le bâtiment fait environ 360 m² par niveaux. Ne pourrait-on pas penser que cette surface est suffisante pour chacun des deux services, "Site CCL" et "Club des Mamans"?

Il est été évoqué, dans les entretiens et les commissions de concertation, qu'un lieu pour les jeunes se justifie mais qu'ils n'ont pas forcément besoins de près de 800 m².

3- Équipements scolaires

• Service de l'Enseignement et du Culte :

Lors de deux entretiens — avec M HEINZ et Mme NAZON d'une part et Mme NAZON et M Ahmadi AJILI d'autre part — quelques éléments d'ordre général ont été donnés à l'Agence en ce qui concerne la vie scolaire à Mulhouse et aux Coteaux.

L'expérience montre que ce sont les caractéristiques du peuplement et de l'habitat qui produisent celles de l'école. "*À un habitat populaire correspond une école populaire*" (M. Ajili). Cela semble tomber sous le sens mais il faudrait ajouter que le visage de l'école peut donner, à son tour, celui du quartier — "*Une famille peut choisir son lieu d'habitation en fonction de la réputation d'une école*" (Agence).

Pour se donner de meilleurs moyens de décision en matière de réussite scolaire, le Service de l'Enseignement met en place un "observatoire de la réussite scolaire" qui se traduit par la confection d'un ensemble de données, école par école, sur la tranche des classes primaires. Ces données sont confidentielles et ne sont utilisables que par les écoles elles-mêmes et le Service. De plus, les années de collectes sont trop récentes pour pouvoir donner une vision globale. La vision "instantanée" actuelle a conforté l'assertion du premier paragraphe déclinant le visage de l'école sur celui de l'habitat.

Dans la suite de cet observatoire, un Centre de Ressources et de Documentations Pédagogiques est vivement souhaité par la profession.

Les Coteaux comme siège de ce Centre de Ressources pourrait être un bon site. Le lieu, de toutes façons, fonctionnerait en réseau à l'échelle de la ville. Mme Nazon, rencontrée à nouveau en Juin, confirme son sentiment, au vue en particulier du succès des "classes lectures" et de l'exposition actuelle sur le sujet, tenue dans la bibliothèque des Coteaux, que des parents de tout Mulhouse sont venus voir.

• École maternelle A. Camus : (Mlle Vrinat, dir.)

L'accessibilité :

C'est le problème principal. Enclavée dans l'îlot Camus-Verne, souvent inconnue des parents eux-mêmes, l'école souffre du manque de voies d'accès publics pour le personnel, y compris pour les postiers — l'accès se fait par la cour du CFA ou par les pelouses derrière le bâtiment —, de parkings personnalisés ou à mettre en commun avec les équipements ou logements limitrophes.

D'une manière générale c'est tout le complexe éducatif de l'îlot Dumas-Camus qui est propice à des interventions — qui peuvent rentrer dans celles des résidences, voir S.É. : enclavement de l'école Camus, problème d'accessibilité de l'école L. Pergaud sur la rue Delacroix, etc...

• École maternelle J. Verne :
(Mme Wehrle, dir.)

L'accessibilité :

Le problème existe et une demande a été faite de reporter l'entrée et la sortie de l'école du côté du parking de surface de la barre Matisse pair. Le danger que représente la sortie actuelle sur la rue J. Verne est un souci de la direction de l'école mais aucun accident lié à la circulation rapide de cette rue n'est à noter.

• École primaire Matisse :
(M. Bruner, dir.)

L'accessibilité :

Le problème existe, au moment des déposes et reprises des enfants. Les deux parties de l'école ont un accès sur la rue H. Matisse où le parking, côté CCL, est partagé avec les équipements et logements limitrophes. Pour le bâtiment proche de ce parking, envisager une entrée de ce côté-ci est évoqué. Pour l'autre bâtiment, côté, Matisse impair, c'est un peu plus compliqué, mais possible, car on se retrouve sur la voie d'accès des immeubles Matisse impair et Logi-Est.

• Ecole Louis Pergaud :
(Mme Vuillomet, dir. école maternelle - Mme Stritsch, dir. Pergaud 1, M. LAVIE, dir. Pergaud 2)

L'accessibilité :

Deux entrées, côté rue Camus et côté rue Delacroix, devant laquelle des habitants se garent tous les jours.

• Collège Jean Macé :
(Mme Duhme, principale)

Pour ce qui concerne le collège et sa mise en valeur, le S.É. y apporte beaucoup d'importance.

Le demande de lieu pour assurer les cours de gymnastique dans conditions normales a été plusieurs évoquée par M. Duhme.

En terme d'accessibilité proprement dit :

L'entrée principale est devant — rue-impasse J-F. Millet qui ne sert qu'à l'accès au collège ; une autre existe à l'arrière coté barre Matisse pair, uniquement comme accès au COSEC (gymnase). En terme de parking personnalisé pour le collège, il paraît difficile d'en aménager un dans l'enceinte du collège mais la nécessité s'en fait sentir.

• Centre de Formation des Apprentis, rue J. Verne :
(M. J-M Brigand, dir.-adj.)

Aucun problème d'accessibilité particulier n'a été évoqué, si ce n'est les questions d'usage du gymnase attendant au CFA qui ne lui est pas permis actuellement, pour raison de la surcharge du lieu par la fréquentation scolaire.

Le site du CFA est regardé depuis le début travail avec de grandes possibilités d'évolution. Sont rappelés ici les informations sur le devenir du Centre Camus, prises au moment de l'enquête

Le CFA-Camus est rattaché actuellement au Lycée professionnel C. Claudel. À partir de l'année 97-98, il sera rattaché — y compris les apprentis du CDFA de Colmar — au CFA du

lycée professionnel commercial Roosevelt, ce qui, au-delà des problèmes de gestion scolaire, induit un avenir incertain.

En effet, il est prévu des transferts d'institutions. Après la fusion du lycée Claudel et Roosevelt, il est prévu de déménager l'ensemble dans le Lycée Gay-Lussac en centre ville où l'on pourrait envisager la création d'un pôle de formation central où l'alimentaire, parmi les autres formations, retrouverait sa place, manquante dans le Sud-Alsace actuellement.

Avant ce transfert, c'est le lycée Gay-Lussac qui doit lui-même déménager dans une nouvelle structure, rue de Verdun. Les travaux de transformation de la rue de Verdun sont prévus pour aboutir en 2000. Après seulement, les travaux du lycée Gay-Lussac pour l'accueil du lycée Roosevelt pourront débiter et aboutir, s'il n'y a aucun retard, en 2002.

Ainsi, le CFA-Camus va rester aux Coteaux pendant au moins cinq ans, à dater de l'année scolaire 1997/98. De plus, le rattachement au lycée Roosevelt portera l'effectif de ce dernier à plus de 1200 apprentis sur Mulhouse. Il est probable que la structure surchargée réoccupera des locaux au CFA-Camus — est évoqué la possibilité d'emménagement dans le deuxième étage du bâtiment de l'institution Perce-Neige (voir plus loin).

Le CFA est ouvert sur la campagne mais tourne le dos physiquement au quartier.

• **Établissement Perce-Neige, rue J. Verne :**
(M. Stoeckle, dir.)

Pas d'évocation particulière sur l'accessibilité mais plutôt sur le désir d'améliorer le fonctionnement de l'enseignement de l'établissement (nombre de classes), en aménageant, par exemple, tout ou partie du deuxième étage du bâtiment...

Centre de Rééducation de Mulhouse :
(MM. Lefèvre, dir., Kinzlé, chef des services généraux)

Situé à la pointe de la rue Albert Camus et du bd des Nations, rd-pt Talvas, le centre est divisé en deux services principaux : le Centre de Rééducation Médicalisée et le Centre de Formation.

Il comprend : un stade, une piscine plus vestiaire, un bâtiment de rééducation et d'hébergement, un de formation, un d'administration et de service médico-social, une tour d'hébergement, un amphithéâtre, une cuisine, une cafétéria.

Fonctionne 365 jours par an, 24h sur 24h.

Pas de problème d'accessibilité particulier exprimé mais stationnement est de l'ordre de 300 voitures. La demande, bien au-delà. Tout l'espace, hors espaces verts ou sportifs est utilisé, "*plus on mettra de places supplémentaires, plus il y aura de voitures*", souligne M. Kinzlé. La rue Camus est très utilisée...

Le centre vit de manière assez autarcique mais 80% de son personnel habitent les Coteaux ou Bel Air et le CRM a loué jusqu'à 15 appartements à la SAEM ces dernières années pour ces pensionnaires qui séjournent, entre 14 et 22 mois au Centre.

Les équipements sportifs sont prêtés à différentes associations, ainsi que l'amphithéâtre, sur demande — le Séminaire de l'Atelier S.É. du 02/04/97 a été accueilli au CRM.

C'est donc une institution ouverte qui devrait être un bon partenaire dans le suivi du S.É....

L'Institut Universitaire et Technique — I.U.T. :
(MM. Meyer, dir. et Jehl, adj.)

L'IUT se compose de cinq bâtiments dont un en construction, six matières principales (génie élec. et informatique indus. ; génie mécanique ; science des matériaux ; logistique et transport ; gestion)

L'accessibilité est plutôt bonne, les horaires de transport en commun ne coïncident pas toujours avec ceux des cours.

Le parc de stationnement est de l'ordre de 300 places, celui des voitures, du double. Le parking, à cinq cents mètres de l'IUT, devant le collège Jean Macé n'est pas utilisé.

La sortie Sud rue Camus est un peu dangereuse.

Partie II: DÉMARCHES MÉTHODOLOGIQUES.

(La lecture de cette partie peut ou doit se faire à l'aide du tome 2 où sont illustrés les documents graphiques dont on parle.)

A - APPROCHE D'ANALYSE URBAINE DES COTEAUX DANS LA VILLE :

La situation urbaine du quartier des Coteaux a été présentée en Cellule Projet Coteaux le 13/02/97, par M. Claude GUISLAIN, urbaniste-conseil de l'Agence, à l'aide de cinq plans-schémas (éch. : 1 / 5 000 ème).

1- Les liaisons avec le centre-ville :

Les deux axes principaux de liaisons :

- L'axe Briand-Franklin-Mitterand-Belfort, route ancestrale — "Barreau Nord".
- L'axe Stoessel-Illberg-Nations-Grünewald, vraisemblablement le plus usité en terme de flux automobile — "Barreau Sud".

2- Caractéristiques historiques comparées de ces liaisons — à l'époque de la ZUP :

Constituée par la zone universitaire, la zone d'enseignement secondaire et professionnel et le quartier d'habitation des Coteaux, la ZUP, à l'origine, "s'accrochait" à la ville traditionnelle au nord par l'axe Briand-Belfort qui traverse le quartier Dornach. L'axe sud, Stoessel-Nations, viendra plus tard lorsque cette liaison prendra plus d'importance — la jonction centre ville Coteaux, le long de l'université n'existait pas.

Autres liaisons mineures : par les rues Camus et Fénelon. La prédominance de l'accès par le nord explique le caractère hermétique des Coteaux (peupliers) face au rd-pt Talvas.

3- Flux et commerces :

Trois types principaux d'ensembles commerciaux apparaissent aujourd'hui comme les termes d'une loi urbaine :

- Les centres d'agglomération avec leurs commerces de luxes et de loisirs — cf ZAC des Maréchaux.
- Les pôles périphériques qui bénéficient d'espace foncier suffisant pour se diversifier dans le commerce de masse — cf Île Napoléon, Pôle 430 et Mer Rouge.
- Les axes radiaux, souvent ancestraux, qui bénéficient d'un flux important de circulation d'automobiles et de transports en commun — cf rue de Bâle, avenue de Colmar et rue et avenue Briand-Franklin.

4- Trames urbaines :

De trames oscillant, en centre-ville, entre 70 et 100 m, on passe progressivement à des trames de 150 à 250 m dans le quartier de Domach et du Bel-Air pour finir dans une trame de l'ordre du kilomètre et plus au niveau des Coteaux.

Cette constatation illustre les difficultés d'insertion du quartier dans la trame urbaine ordinaire de Mulhouse. La différence d'irrigation urbaine accentue les différences morphologiques et sociales.

5- L'évolution urbaine autour des Coteaux :

Le quartier se trouve interpellé par quatre transformations majeures et exceptionnelles qui, d'un regard extérieur et dans l'état actuel des choses, apparaissent plutôt comme le signe d'une perte pour le quartier :

- La Voie Rapide Ouest, dors et déjà en chantier, devrait, d'après les estimations, entraîner une perte de flux pour l'axe Nations-Grünwald, comprise entre 30 et 50 %. Ce qui, du point de vue des commerces de proximité du quartier, représente une mutation importante en terme de clientèle, même si elle est compensée par un accroissement de sécurité et de quiétude.

- Le "triangle Belfort-Cézanne", située entre le Technopole de la Mer Rouge, le CORA, la bretelle d'autoroute et la rue Paul Cézanne devrait, très logiquement être soumise à un développement commercial important. Cette zone étant la "Porte Ouest" de Mulhouse.

Les Coteaux se trouveraient davantage isolé car tangent par rapport flux Mitterrand-Belfort renforcé.

- Le Parc des Collines, dont l'atout principal, en terme de liaison urbaine, est son entrée ouest sur la voie rapide, reste, du point de vue de l'habitant des Coteaux, un facteur de perte de son cadre de vie. À un paysage de campagne agricole va succéder celui d'une zone de bâtiments d'activité.

Même paysagé, la ZAC supprimera le contact avec la zone agricole.

- Enfin, les hypothèses formulées dans le cadre de la création d'un Transport Commun en Site Propre (TCSP), feront vraisemblablement passer la ligne ouest, aboutissant aux Coteaux par l'axe sud du quartier : axe Stoessel-Nations.

Ainsi, le caractère prédominant — au moins en terme de flux — de cette liaison vers le centre-ville serait accentuée aux dépens de la liaison nord. La zone de "centralité" des Coteaux — désignée actuellement autour des magasins ATAC, ex-MUTANT et allée des peupliers — serait affectée par ce renforcement de flux. De plus l'écran fabriquer par la résidence des Peupliers rue Camus devrait évoluer pour s'adapter à l'évolution urbaine.

B- ÉLÉMENTS D'ANALYSE MORPHOLOGIQUE DES COTEAUX :

Présenté par l'Agence en Cellule Projet Coteaux en janvier 1996, donc avant la présentation de M. Guislain, l'exposé est replacé ici dans le mémoire dans le sens de la logique qui va du général au particulier.

1- Les portes :

Ce thème, à la fois banal et préalable à toute réflexion, a permis de rappeler et de révéler des lieux d'articulations entre les Coteaux et son environnement, et sur lesquelles le S.É. a trouvé ses pistes principales.

Une "porte urbaine" est un lieu de circulation importante, d'accès à des services principaux, une forme physique constituée.

Cinq portes sont présentées, une manque à l'appel et sera évoquée dans ce chapitre, du fait de son importance.

• La "porte des nations" :

Située entre la tour du 27 bd des Nations et la barre Peuplier-Nation, "verrouillée" actuellement par l'ex-Mutant, c'est un des lieux de fréquentation des Coteaux les plus importants du fait des commerces et des équipements qui s'y trouvent. C'est à cet endroit que le "Projet Urbain" de Mulhouse (cf bulletin de la SIM, n° 1993) voyait la centralité principale et le lieu d'accroche à la ville, confirmée pour une bonne part par le S.É., en particulier en ce qui concerne la restructuration commerciale.

• La "Porte St-Luc" :

Du nom de la chapelle, c'est le seul lieu de porosité réelle entre les Coteaux et la ville. Le seul "trou" dans ce qu'on peut appeler le "Rempart Est", constitué par les barre Verne, Camus et Peupliers. C'est un lieu de circulation et de croisement important (cf analyse des flux automobiles). De plus, en terme de flux piétons, le seul passage qui existe entre les commerces Nations et l'îlot Camus-Verne se trouve devant l'école L. Pergaud. Ce passage est donc très fréquenté.

• La "Porte Cézanne" :

La plus étroite de toutes, de l'intérieur des Coteaux, elle offre un cadrage, rappelant le souvenir des horizons lointains, sur la "ligne bleue des Vosges". De l'extérieur, depuis la sortie de l'A36 vers Dornach, sur 2 km, elle appelle le regard sur ce qu'il se passe derrière le "Rempart Ouest" des Coteaux, constitué des barres Matisse et des tours Logi Est.

C'est la encore un lieu de fréquentation et un site en général important (cf analyse de l'emploi aux Coteaux et des osmose avec la Mer Rouge).

• les "Portes des Collines" :

Avait été évoqués les deux accès prévus au Parc des Collines qui sont moins des portes, au sens physique, mais qui seront des lieux de circulation de toutes façon empruntées malgré l'entrée principale prévue sur la Rocade Ouest.

Doit être rajoutée maintenant l'espace qui a été nommé "Esplanade J. Macé" dans le S.É. et dont l'importance trouve ses justifications à propos des "osmose" entre les Coteaux et les territoires limitrophes.

2- Les espaces publics et leurs définitions :

L'exposé mettait l'accent sur l'importance quantitative des espaces publics et tentait de porter le débat sur la question des usages indifférenciés de ceux-ci et donc sur la nécessité de les qualifier de manière significative (thème de l'appropriation et de la différenciation), en accord avec les objectifs de la maîtrise d'ouvrage (cf partie I). Une comparaison faisait référence au Parc Salvator et à la place de la Réunion de Mulhouse afin de montrer quelles sont les échelles d'espaces auxquelles on a à faire aux Coteaux.

Était mis en exergue le dysfonctionnement le plus visible dans les usages des habitants, le stationnement, particulièrement important le long des contre-allées des barres de logement. Ce thème permettant une liaison avec...

3- Les espaces collectifs résidentiels :

Sorte de carte "en négatif" de la précédente, le document permettait de mettre l'accent sur la question des usages et des qualités des espaces limitrophes des immeubles et d'évoquer tous ceux qui se rapportent au caractère public de la rue, collectif du pied d'immeuble et des dalles, privé du logement et des garages en ouvrage.

Le thème de la résidentialisation était lancé.

C- Approche analytique Structurale :

La question du processus méthodologique est essentielle en toute matière mais particulièrement en matière urbaine où les partenaires et les paramètres à prendre en compte sont extrêmement nombreux. Ceci a poussé l'équipe de maîtrise d'œuvre du S.É., sous l'impulsion du conseil de l'Agence et de son expérience et après la journée de séminaire entre les membres de "l'Atelier S.É.", à passer, après la démarche d'analyse générale, par deux phases d'analyse, par le détail, de tous les paramètres et hypothèses qui s'étaient révélés jusqu'à lors :

1- La décomposition des évolutions par fonctions :

(cf planches des évolutions du tome 2)

(Les flèches dessinées au pointillé représentent les axes de circulation routière, les flèches pleines les transferts dans le temps des objets concernés, les cerclages divers (pointillés et pleins) les aires possibles d'intervention, les traits droit gris clairs les axes de composition ou de liaisons (existants ou à mettre en valeur).

Ce procédé méthodologique pourrait être comparé à celui, littéraire, qui consiste à mettre en valeur dans un texte les parties qui le constituent afin d'en comprendre les articulations et la substance principale.

Les planches d'évolution par fonction du S.É., ne sont que des outils qu'il ne faut pas prendre pour des résultats finis. Elles restent perfectibles et les membres de "l'Atelier S.É." l'ont signalé par un certain nombre de remarques, intégrées dans la synthèse des scénarios. Elles ont l'avantage de mettre en exergue, secteur par secteur, les directions possibles et permettent à tout un à chacun de percevoir dans un nombre limité de paramètres, des éléments de scénarios. Ainsi :

• L'évolution des commerces :

Trois hypothèses sont présentées qui, tour à tour sont mises en valeur :

- La Porte des Nations, autour de son dispositif actuel de commerces qui sera vraisemblablement le premier site majeur d'intervention avec une hypothèse sous-jacente de constitution d'une place publique.¹⁷

- La Porte St-Luc qui est l'autre lieu de disponibilité foncière qu'il faut surveiller. La différence stratégique entre les deux portes en matière d'évolution commerciale étant fondée, en grande partie, sur l'arrivée du TCSP aux Coteaux et des hypothèses de destination.

- L'évolution des commerces J. Verne et celle de l'Esplanade J. Macé, liée à l'idée du développement d'un pôle commercial d'équilibre pour la partie Ouest des Coteaux. L'hypothèse de l'Esplanade J. Macé (N°3 sur les planches) étant celle qui s'articule le mieux avec les évolutions de l'activité, les "éléments à valoriser" et surtout "l'osmose avec les Collines".

• L'évolution de l'activité :

¹⁷ Dont le dessin en doit pas être pris pour définitif. Ce schéma de principe donnait de l'importance à l'attention qu'il faut porter à la présence des vents dominants qui sont facteurs d'échec de certains lieux publics — cf La Défense à Paris. Les schémas des scénarios de référence sont différents.

On retrouve les mêmes sites que précédemment et ils seront reportés presque sur chaque planche puisqu'en matière d'évolution, le contenu de ces sites dépendra autant des décisions stratégiques que de la façon dont ceux-ci vont se structurer sur le terrain .

Le site qui apparaît, par rapport aux planches précédentes est le "Triangle Cézanne-Belfort", extension de la Mer Rouge et pôle de développement commercial dont il est question dans le chapitre commerce.

• L'évolution de l'habitat et la résidentialisation :

Les trois planches sur ces thèmes sont les plus denses et les plus dessinées, donc les plus sujettes à controverses :

- Celle de l'habitat est plus descriptive des grands groupes existants et des enjeux qui les concernent.

- Celle de la résidentialisation, malgré son détail, est aussi une proposition de principe qui a poussé le processus vers une résidentialisation par îlot et non par immeuble ou groupe de cages d'escaliers comme il serait souhaitable de le faire pour les bâtiment de la SAEM. On s'aperçoit justement qu'à l'échelle de l'îlot, on arrive, pour le parc de la SAEM, à une situation un peu absurde où les espaces entre bâtiment ont peu de configurations alléchantes et la masse même de l'îlot devient énorme — ce qui ne change pas l'état actuel.

- Celle des interventions 97 (reportées pour partie à 98) était l'illustration du principe de la résidence en tenant compte des évolutions possibles de l'implantation d'activité (barres Camus) ; des espaces de stationnement en conflit d'usages (site Matisse-Logi Est) ; des évolutions du stationnement limitées par la configuration de l'espace aux pieds des d'immeubles et de la nécessité de prévoir alors, dans un premier temps, le paysagement des dalles qui pourra cacher les voitures le jour où les habitants seront devant la nécessité de venir s'y garer (site Grünewald).

• Évolution des équipements :

La planche à le mérite d'être aussi un relevé des espaces occupés (ou disponibles) par les associations et autres équipements publics. On s'aperçoit de l'importance des équipements (locaux associatifs divers) de proximité dans le parc de l'OPAC et de leur nombre restreints dans le parc social de la SAEM — exceptée les "agora" qui sont en fait utilisées comme débarras pour les locataires ou entrepôts de matériel par le bailleur — et inexistantes (ou presque) dans les copropriétés ; de la relative dispersion des associations de quartier et de l'enclavement (géographique) du CCL.

Cette situation a donné à penser aux partenaires, lors du séminaire, qu'il y avait deux stratégies d'égale importance et complémentaires :

- Celle des équipements de proximité, à l'échelle de l'immeuble (et de la résidence), essentielle en matière de convivialité et de services rendus aux personnes (crèches, locaux de résidents...)

- Celle des équipements de quartier où les enjeux sont multiples (cohésion entre les associations, rapprochement entre jeunes et adultes, coopération entre monde associatif et monde scolaire...) et où, une ou deux structures principales pourraient se prémunir d'objectifs visant des actions à une échelle qui dépasserait celle des Coteaux, à partir d'un partenariat ouvert (au sein du quartier et de la ville).

Pour un tel équipement la seule position stratégique possible serait d'être sur les franges du quartier (à la Porte des Nations ou St-Luc), en représentation de son positionnement dans la ville.

Dans ce sens a été posée la question du statut du CCL — 2 000 m² de surface utile, 1 200 m² de surface aménagée environ — Si sa vocation devenait tel un équipement de Ville, sa position au cœur des Coteaux est alors soumise à question. 3,5 millions de franc sont prévus pour la restauration, en particulier de sa salle de spectacle. Un bâtiment neuf de cet ordre de surface pourrait coûter 8 millions (2 000 m² à 4 000 F/m²) :

◇ Peut-on révéler des projets à l'échelle de la ville dont le siège du dispositif serait aux Coteaux et dont les contenus ne serait pas concurrent de ce qui se fait déjà ?

Le mémoire a tenté de donner des éléments de réponse.

◇ Doit-on dépenser une première somme importante sur cet équipement des Coteaux qui, malgré ses 200 personnes hors Coteaux, a eu du mal jusqu'à présent à fédérer véritablement une action d'ouverture de son public vers l'extérieur ?

◇ Peut-on s'engager au contraire sur un projet plus ambitieux financièrement mais aussi porteur de plus de cohésion sociale et de valeur d'exemple ?

• L'évolution des équipements sportifs :

Cette planche existe pour rappeler qu'un équipement sportif prend une place considérable quand il s'agit de terrains de sports.

Les projets existants aux Coteaux concernent des bâtiments couverts avec salles de sport — cf demande du collège et programme à l'étude pour le gymnase Camus.

• L'évolution de l'Esplanade J. Macé :

Là encore le dessin ne doit pas être pris pour un produit fini.

Il met l'accent sur cette Porte des Collines dont le S.É. a mis en valeur l'importance :

- La "réintégration" du collège dans la ville,
- L'osmose avec le Parc des Collines,
- Le pôle de service et de commerce Ouest,
- Le traitement des continuités du "doigt vert", prévu dans le PAZ des Collines.

• L'évolution des éléments à valoriser :

On y retrouve les grands sites majeurs déjà rencontrés, plus le Parc Urbain (N°1) dont l'idée a été présentée dans le chapitre "espaces publics", et la liaison Mitterrand-Nations (n°6) qui restera toujours une zone d'accroche à parfaire, en particulier en liaison avec le schéma commercial des commerces Nations. Faire appel vers ces dits commerces depuis le bd Mitterrand est actuellement pratiquement impossible. Les Coteaux restant visuellement, tout au long du boulevard, dans un "au-delà" des îlots d'habitations qui le bordent. Le tracé du bd des Nations au carrefour Mitterrand-Nations donnant sur les tours de Grünwald et le bouquet d'arbres à leurs pieds.

• L'évolution des transports :

Comme rappelé dans le chapitre transport et circulation, la planche met en évidence les tracés possibles du TCSP en direction des Collines, l'autre alternative, manquante sur cette planche, étant la direction CORA-Dornach.

• **L'évolution des osmose** :

Seuls deux territoires sont évoqués (deux dernières planches) :

- Le Parc des Collines (première ZAC) illustrant des thèmes évoqués à plusieurs reprises dans le mémoire : liaisons routières supplémentaires (les rendre possibles dans le règlement du PAZ même si elles ne se feront pas), projets concrets d'implantations d'activités et de services aux Coteaux (esplanade J. Macé).

Remarque : le bâtiment de services aux entreprises prévu à l'entrée de la ZAC est exactement sur la frontière communale et donc de la ZFU.

- L'extension de la Mer Rouge : les éléments constitutifs de ce site "sensible", entrée Ouest de la ville de Mulhouse, le "rempart ouest" des Coteaux, la "plaine active", la colline de Dornach...

2 - Analyse de la "valeur logement" :

(Les notes des tableaux sont données de 0 à 10, en sachant qu'aucun élément n'atteint la valeur de 0 ou de 10 et que les variations d'un scénario à l'autre ne peuvent ramener un élément à une valeur hors de cette intervalle {<0 ou >10})

Cette démarche a pour objectif de se donner un cadre d'analyse qualitatif des scénarios de référence afin d'aider à la décision du scénario préférentiel.

Sur une base de critères assez large¹⁸ — mais omettant celui de l'occupation sociale des immeubles qui évolue par ses propres modalités — c'est la valeur de l'habitat qui étaient cherchée en premier lieu. C'est donc la valeur des logements en tant que tel et des bâtiments dans leur situation respective aux Coteaux, croisée avec la note de valeur actuelle du quartier lui-même, qui constitue l'élément principal. Ensuite des grilles pour chaque fonction supplémentaire (équipements, commerces...) ont été mise au point avec des critères propres ou similaires.

Le travail de "notation" a été fait pour la valeur actuelle, base de référence. Ces tableaux ont été soumis aux deux bailleurs principaux (Mulhouse Habitat et SAEM), il appartient aux partenaires du S.É. de les réévaluer si nécessaire et surtout, la proposition est que les partenaires, à l'issu ou au cours du processus d'appropriation des contenus des différents scénarios, puissent évaluer ensemble ce que gagne en valeur tel ou tel bâtiment, îlot, équipement etc...

Ce qu'illustre la valeur actuelle de l'habitat, c'est une relative concordance avec le visage de la cartographie des territoires évoquée et recherchée dans le travail du S.É..

¹⁸ Voir en annexe des exemplaires des grilles par bâtiment où sont présentés l'ensemble des critères logement.

D - PREMIERS SCÉNARIOS DE SYNTHÈSE :

1 - Les éléments invariants du S.É. :

Les scénarios de référence, présentés le 10 juin, sont d'une part l'aboutissement d'un travail commun qui a permis de formuler des enjeux importants¹⁹, d'autre part la constatation qu'un certain nombre d'éléments sont des hypothèses de contenu invariant du S.É. sur lesquelles un certain consensus s'est fait entre les partenaires de "l'Atelier S.É.". Ces éléments invariants délimitent le terrain des évolutions possibles qu'il faudra après articuler entre elles dans le temps et par ordre de priorité.

• La résidentialisation :

Nous la retrouvons en gris sur les planches (A, B, C), exprimée de manière schématique et à l'échelle de l'ilot. Le travail dans le détail de hiérarchie à l'échelle des immeubles restant à faire. Chaque résidence devant faire l'objet d'un travail spécifique.

En blanc, nous avons le pendant "service public" des résidences, les aires foncières ou d'influences des grands équipements scolaire, de loisirs et de formation.

• Le Parc des Coteaux :

4 ou 5 ha, au centre Nord-Ouest des Coteaux (en vert sur les planches) qui, tel que dessiné, pourrait avoir six entrées, dans l'hypothèse où l'on transformerait l'actuel parc en véritable parc urbain à l'Ouest de Mulhouse.

• Les commerces Nations-Grünewald :

Première intervention majeure pour laquelle, il faudrait s'engager dans une redéfinition totale de la morphologie existante.

De nombreux schémas d'implantation des commerces — auxquels s'ajouteraient un certain nombre d'activités — et de mise en forme de la place publique qui pourrait l'accompagner ont été dessinés. Deux conclusions ont vu le jour :

- D'une part l'orientation et la dimension de cette place : après avoir longuement cherché à s'articuler avec la géométrie du plan de l'architecte Marcel Lods, c'est sur celle du bd des Nations que la place se développe. Cette géométrie restera sans doute plus logique en matière commerciale et plus à même de trouver des liaisons véritables avec les trames urbaines du quartier Bel Air.

L'objectif de l'armature construite est de s'éloigner des Tours Nations et de travailler le pignon de la barre Peuplier (un écrêtage en espalier serait souhaitable).

Remarque importante : l'implantation même des bâtiments doit faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne les vents dominants, déjà évoqués dans le mémoire.

¹⁹ Porosité et continuité avec la trame urbaine, osmose avec les territoires environnants des Coteaux, revalorisation de l'attractivité de l'habitat, relance des fonctions commerciale et active en général, cartographie des territoires.

- D'autre part la jonction avec la zone du magasin TREFF : penser, comme l'exprimait les planches des évolutions du commerce, que la futur zone commerciale irait du magasin ATAC jusqu'au TREFF était un bon pari mais plusieurs éléments s'y opposent.

Une telle rue commerciale représenterait la longueur de la rue du Sauvage (du bd Kennedy jusqu'à la rue de la Sinne), soit plus des deux tiers de l'appareil commercial de cette rue, en plein centre ville. Quelque soit les perspectives positives d'extension commerciale de la zone des Coteaux, nous sommes loin du compte. De plus, et quelqu'un trouvera peut-être une solution acceptable, la morphologie de la partie à articuler côté Grünewald entre les futures résidences et le vaste parking du TREFF (importance de la rue, stationnement de surface des immeubles, proximité même de ces immeubles) donne à penser qu'il est pratiquement impossible d'établir une liaison efficace à cet endroit — en particulier dans une logique commerciale qui se doit d'éviter au maximum toutes traversées de flux automobiles. Un schéma tente de le faire, dans l'hypothèse A, de manière assez périlleuse.

En ce sens, la circulation existante devant la barrette actuelle des commerces disparaît des schéma proposés (comme l'ex-Mutant) — ce qui redonne par ailleurs un vis à vis avec le Parc à la résidence des tours Nations-Grünewald.

La question, peut-être plus importante, étant de définir des sens de circulation différents autour des îlots adjacents afin de tenter de capter des flux qui vont éviter à l'avenir les Coteaux.

La dernière remarque étant qu'il faut réfléchir, dans un même bâtiment, au mariage du commerces et de l'activité, l'échelle des bâtiments existants place des Nations supporterait largement des bâtiments de deux ou trois niveaux.

• Place et Porte St-Luc :

L'idée essentielle est, puisqu'il est logique de démarrer par la porte des Nations, que l'espace de la Porte St-Luc (au seuil et à l'intérieur, entre les copro. Peupliers et Plein Ciel) est en fait une réserve foncière qu'il faut garder à l'esprit et dont il faut tirer toutes les potentialités dans le futur. Réserve pour du commerce, de l'activité, de l'habitat dispersé à une échelle plus appréhendable, des équipements (cf maison des associations ou lieux de culte œcuménique...).

• Le bâtiment C de la SAEM (19-25 rue Delacroix) :

Dans toutes les hypothèses, et le mémoire a donné des arguments dans ce sens, ce bâtiment est voué à la destruction.

Cela représenterait la disparition de 238 logements (sur les 3 371 des Coteaux) et fait ricochet sur la proposition précédente de prévoir la construction d'immeubles habitation différents sur les sites où se dégagerait, ou existe, des potentiels fonciers (Porte St-Luc, Esplanade J. Macé...).

• Environnement des Coteaux :

- Le carrefour Nations-Mitterrand : requalifier les rues qui y amènent et le carrefour. À la fois pour retrouver le sens de l'histoire (liaison vers le vieux Dornach) et tenter une possibilité "d'appel" vers les Coteaux et son dispositif commercial.

- Le "Triangle belfort-Cézanne" comme entrée de ville :

L'entrée dans Mulhouse se situe au carrefour même de ces deux rues. Le schéma proposé exprime l'idée de cette porte ouest de Mulhouse.

Mettre en scène le petit pont de CORA comme porte au pied du "Rempart Ouest" des Coteaux où il faudrait trouver le moyen — et l'idée du Service d'Urbanisme, d'engager un seul opérateur sur cette zone, irait dans ce sens — de construire un bâtiment avec une direction unique pour signifier le mouvement vers l'entrée de la ville et accompagner celui du relief, avec un espace de plantation généreux devant et derrière, à l'image des villes orientales, où existe toujours un espace public d'échange et de croisement, comparable aux Narthex de nos églises ?

2- Les éléments variants du S.É. :

• Tracé du TCSP :

- Scénario A :

L'hypothèse de direction est celle du CORA-Dornach qui dessert alors la place des Nations. L'armature commerciale et la place publique prennent alors une importance plus grande. Le bd des Nations garde une part de son caractère de frontière.

La Porte St-Luc ainsi que l'Esplanade J. Macé restent des lieux de projets possibles mais plus difficiles à mettre en route. La morphologie générale du réseau viaire des Coteaux n'est pas touchée et les stratégies d'accroche et de transformation des franges trouvent moins de justification et de "moteurs extérieurs".

- Scénario B :

Hypothèse de tracé en direction des Collines par la rue Camus et aboutissant à la troisième vallée (réalisation à un long terme). La desserte est alors celle de la Porte St-Luc (par l'extérieur) et le pôle commercial et d'activité Ouest des Coteaux trouve alors sa justification au bout de la barre Verne. Le site existant étant légèrement déplacé pour être positionné sur le flux routier.

La Porte St-Luc prenant alors de l'importance, une possibilité existe d'établir un lien entre celle-ci et l'Esplanade J. Macé vers la partie centrale des Collines mais l'Esplanade ne trouve plus grande justification. La trame urbaine importante reste de l'ordre de 800 mètres.

- Scénario C (variante C):

L'hypothèse est toujours la direction des Collines mais au travers du quartier.

La Porte St-Luc prend une importance décisive. Le lien entre celle-ci et la Place des Nations devient justifié en terme de rue. Le bd des Nations perd totalement son statut et devient une "promenade" qui permet de réintégrer les copropriétés Peupliers à la trame de la ville.

La logique des liens avec les Collines devient réalité dans un temps plus raisonnable et peut démarrer dans les années à venir sur l'Esplanade J. Macé.

Une continuité existe avec le réseau de voies et la forme de la ville côté Mulhouse. L'ensemble du territoire est constitué de résidences également desservies. En particulier, les copropriétés, Plein Ciel et le parc social de la SAEM sont remis en scène sur le marché immobilier par une valeur ajoutée d'importance.

La variante C' emprunte le Parc pour aboutir aux Collines. C'est une hypothèse possible techniquement mais elle contredit le Parc et met en valeur la partie Nord des Coteaux qui reste la plus tranquille et la plus facilement habitée, aux dépens d'une partie Sud qui est déjà plus lourdement exclue de la ville, à la fois vers la campagne et vers la zone d'enseignement technique, close et sans vie trois ou quatre mois par an.

• Esplanade J. Macé ou pôle J. Verne ? :

Nous avons vu tout au long du mémoire les justifications qui existent de mettre en valeur la première.

Pour le second, de toute évidence l'espace y est étroit et contraint et les liaisons avec la troisième vallée du Parc des Collines —dont les deux premières sont prévues avec un amortissement de l'aménagement à 7 ans — restent complexe et difficile à évaluer, en particulier le statut de la rue Camus qui débouchera (à l'horizon 15 ans ?) sur une des vallées des Collines et non pas sur un axe de sortie de ville.

CONCLUSION :

La première phase de l'élaboration du S.É., la plus abstraite, touche à sa fin. Ces huit derniers mois de travail d'analyse devraient permettre de donner un sens à la fois théorique et pragmatique aux stratégies d'intervention aux Coteaux.

Devant les délais, imposés par les dispositifs de la ZFU et surtout du PIC URBAN²⁰, la maîtrise d'œuvre du S.É. a tenté de faire émerger des propositions concrètes de lieux d'intervention en s'appuyant sur les données existantes et une série régulière de "relevés de terrain"²¹.

À propos de la constitution de ce "savoir" :

Il est indéniable que les données sur les Coteaux — résumées et reformalisées dans ce mémoire —, rassemblées par tous les partenaires depuis de nombreuses années constituent une base solide pour avancer dans le travail de vérification des hypothèses d'intervention.

Il n'en demeure pas moins que ces dites hypothèses relèvent à la fois d'une certaine évidence (offerte par le terrain lui-même) qui invente finalement peu de chose et d'une aptitude intuitive à mettre en valeur un territoire et sa personnalité, fondée sur l'expérience de l'intervention dans les quartiers sociaux à l'échelle nationale.

Les dommages qu'on voit apparaître depuis plus de quinze ans dans les grands ensembles et plus généralement dans les périphéries de nos villes²², que l'on peut résumer à l'expression "du poids de la forme urbaine sur la vie sociale", infléchissent les politiques urbaines dans ces territoires vers des actions plus profondes.

Après avoir entamée la phase de réhabilitations de ces grands ensembles, dès les années 75/80, par le développement social et l'amélioration des logements, l'action publique s'est portée vers les espaces de proximité, dans les années 90 surtout, dans le souci grandissant d'améliorer le cadre de vie des habitants. À l'heure d'aujourd'hui, l'enjeu est "la recomposition globale des quartiers" afin de les réintégrer dans la ville.

Pour étayer cette expression qui semble pécher par son abstraction et sa mégalomanie, un certain nombre de professionnels fouillent sur le terrain les raisons d'un tel enjeu. C'est le sujet des textes en annexes de ce mémoire dont la lecture fera apparaître les limites de notre travail d'analyse mais mettra en exergue la valeur des propositions faites dans le S.É..

Les Coteaux forment un territoire à la fois (attachant) et plein de qualités —logements ; générosité et qualité d'entretien des espaces plantés ; proximité de la ville centre et des dessertes régionales... — mais n'échappe pas aux graves défauts sa forme urbaine — habitat vertical très dense (relativement à Mulhouse en tout cas) ; introversion de la trame viaire, réduite à la fonction de desserte ; difficulté d'appropriation de l'espace libre (à part la jeunesse volatile) discontinuité avec la ville ordinaire.

Afin de faire mentir Machiavel, il faut, à l'heure des mois qui viennent, s'attacher à la fois à assimiler les contenus possibles du S.É. et mettre en place un dispositif de suivi des opérations qui seront décidées. Celles-ci, dans les deux ans et demi qui restent pour les définir, doivent permettre de poser les premiers jalons d'une intervention exemplaire sur une partie de la ville, et de sa population, qui restera encore longtemps dans le paysage mulhousien.

²⁰ Avoir, d'ici à la fin 1999, rendu opérationnelles toutes les interventions décidées — 2001 marquant le terme des réalisations des travaux.

²¹ Enquête, rencontres et participation aux dispositifs de concertation.

²² En Angleterre ou aux États Unis, ce sont souvent les cœurs de ville qui sont touchés par ce type de problèmes.

Nous pensons d'abord aux interventions, en faveur directes des habitants, liées à l'amélioration des usages de proximité du logement (espaces collectifs), de pratiques des espaces publics et d'accès aux services : Les résidences, Le Parc des Coteaux, la restructuration des commerces et, parallèlement, la poursuite de l'installation d'activité aux Coteaux (cf. osmose Collines) et l'évolution de l'habitat (cf. démolitions partielles / reconstruction ou relogement).

Ces axes de travail étant, sans coup férir, une avancée vers l'amélioration de la réintégration des Coteaux dans Mulhouse et par là même de son attractivité en tant que lieux de vie.

Les deux derniers axes de travail appartiennent peut-être à un horizon au-delà des cinq ans, comme très certainement les évolutions du réseau de circulation (dont mode de transport en commun) qui seront des thèmes beaucoup plus lents à faire partager sereinement. Les habitants ayant tendance à attendre de voir des éléments concrets d'amélioration avant de s'engager à réfléchir plus loin.

Les premières phases de travail, si elles sont décidées, (que ce soient les commerces, les résidences ou Le Parc) vont nécessiter un travail approfondi, généreux et détaillé qui va demander aux partenaires patience, disposition de temps et proximité si l'on veut réussir à se faire comprendre, être en adéquation avec les besoins des habitants et inventer.

En effet, si les thèmes de réflexion peuvent apparaître sans originalité par rapport aux propos théoriques des professionnels et aux actions menées dans d'autres villes, il est certain qu'il ne s'agit pas d'emprunter "les recettes" de la Ville de Lyon, par exemple, pour les appliquer aux Coteaux. Chaque territoire, chaque région, a des spécificités qui lui sont propres sur lesquelles il faut s'appuyer.

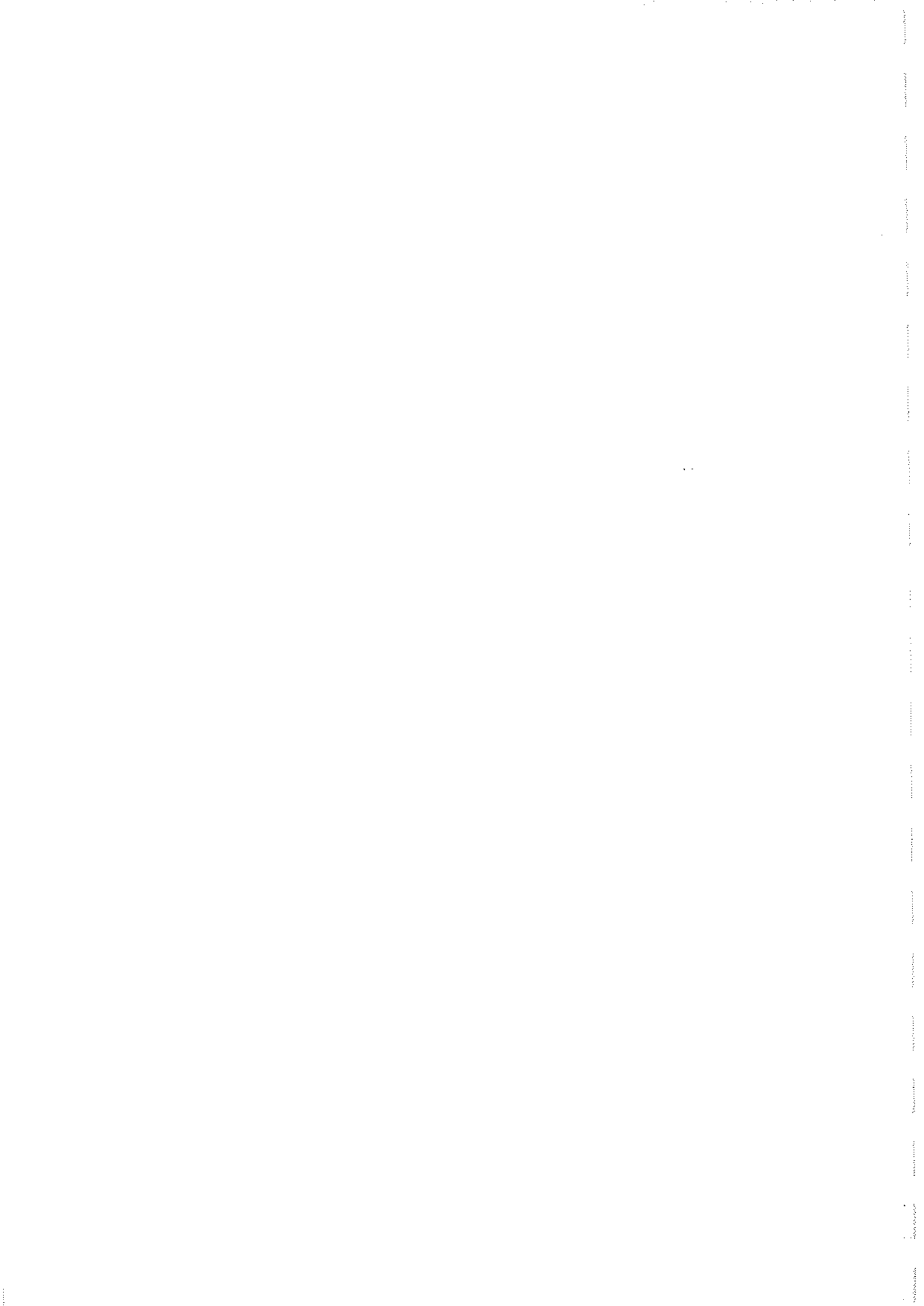
L'élaboration du S.É. est arrivée à une étape importante. La suivante est celle de l'appropriation par la maîtrise d'ouvrage des scénarios de référence. En particulier par le groupe de concertation des élus et de certains techniciens entre le mois de juillet et le mois de septembre pour qu'un choix préférentiel soit fait par la Ville de Mulhouse, à l'issue d'une nécessaire formalisation du S.É. de référence.

Les étapes qui suivront sont :

- La concertation des habitants (lieu d'exposition et action pédagogique au près des collégiens).
- Parallèlement, un nécessaire et long travail de vérification et de mise en conformité opérationnelle (phasage, estimations financières etc...)
- La mise en place d'un dispositif de suivi des stratégies énoncées. Une proposition pourrait être faite d'installer une partie de cette équipe aux Coteaux-même dans un lieu qui serait à la fois un laboratoire de travail et d'échanges avec la population qui, c'est certain, serait ouverte à ce type de participation. Les modalités de ces échanges peuvent être tout à fait codifiées et le coût de cette "antenne", intégré au dispositif en général.

Les enjeux du S.É. sont multiples, nous pouvons en rappeler quelques uns :

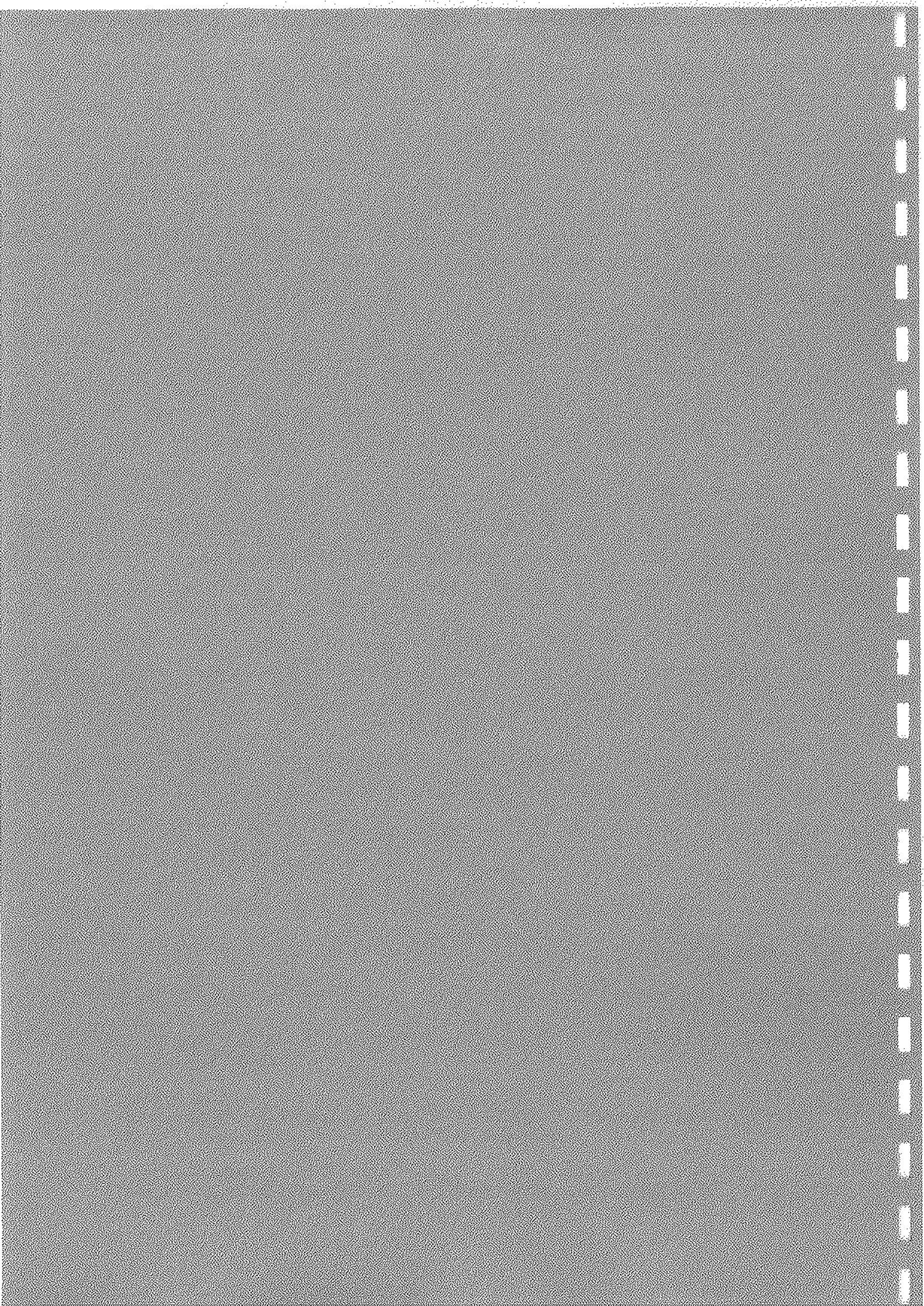
- L'amélioration de la gestion et de l'entretien d'un morceau de ville.
- La restructuration et la réintégration progressive d'une aire géographique marquée actuellement par les stigmates de l'isolement (physique et moral).
- La valeur d'exemple du projet Coteaux à l'échelle de Mulhouse.
- La réussite de la politique globale du développement de la partie Ouest de la Ville de Mulhouse et de son agglomération.



ANNEXES 1 :

ARCH' URBA,
Les jeunes des quartiers en difficulté : mobilité et sécurité des déplacements,
Ministère de l'Équipement, synthèse décembre 96.

Anne Faure et Lydia Bonanomi
Réhabiliter les grands ensembles : du logement à l'espace public.



REHABILITER LES GRANDS ENSEMBLES: DU LOGEMENT A L'ESPACE PUBLIC

Anne Faure, urbaniste, ARCH'URBA 8 rue Primatice, 75013 Paris - France

Lydia Bonanomi, architecte, EPFL/IREC, case postale 555 - CH 1001 Lausanne

Cette communication résume différents travaux concernant les grands ensembles et les quartiers construits en périphérie des villes, en référence aux théories du Mouvement Moderne. Elle s'appuie d'une part sur des enquêtes réalisées auprès des jeunes et concernant leur pratique du quartier et leur comportements de mobilité et de conduite, sur des études bibliographiques portant sur des textes datant de l'époque de la construction des grands ensembles, sur l'évaluation d'opérations de réaménagement de grands ensembles réalisées en France; d'autre part, sur une étude suisse comparant les parcours quotidiens des piétons dans un quartier traditionnel et dans un quartier périphérique. Parmi les nombreux dysfonctionnements observés au plan de la morphologie urbaine, la forte dissociation entre bâti et espace public, la perte de la notion de rue, le caractère autoroutier de la voirie existante, sont les principaux révélateurs de l'inadaptation de ces quartiers aux besoins des populations défavorisées et peu motorisées qu'ils accueillent désormais. La recomposition de ces quartiers, à partir d'une redéfinition de la structure viaire et du réseau des espaces publics, a donné lieu à des opérations intéressantes qui peuvent constituer la base d'un nouveau savoir-faire.

Mots-clés: espace public, voirie, grands ensembles, sécurité, modération de la circulation.

La périphérie des grandes villes européennes est le témoin de ce qui devait constituer l'environnement idéal dans l'esprit des concepteurs des années soixante. Si ces quartiers ont donné une réponse quantitative à la demande en logement, ils sont devenus, trente années après, le symbole du malaise urbain et d'un environnement dégradé. Organisés, selon les théories du Mouvement Moderne, par une voirie largement dimensionnée, leurs nombreux dysfonctionnements sont la preuve que l'espace, l'air et le soleil ne suffisent pas à créer les conditions de la vie urbaine.

Dans de nombreux cas, ces quartiers regroupent des populations défavorisées; leur caractère peu accueillant tient autant au climat social qui y règne qu'aux défauts d'entretien. Cependant, leur localisation, leur mode d'organisation et leur conception architecturale ont un poids assez important sur les modes de vie pour que nombre d'opérations de réhabilitation n'aient pu modifier notablement leur fonctionnement.

Plusieurs recherches et études d'évaluation menées en France et en Suisse montrent que les caractéristiques de la structure viaire des grands ensembles et de nombreux quartiers périphériques constituent un des principaux handicaps de ces quartiers. Leur recomposition et leur intégration dans la continuité urbaine sont fonction de la capacité des maîtres d'ouvrage à faire évoluer l'organisation de l'espace public.

L'héritage du Mouvement Moderne

S'inscrivant délibérément en rupture avec le processus traditionnel de production de la ville, les "modernes" ont défini le cadre conceptuel d'un développement urbain sans précédent, qui a produit en France, entre 1955 et 1975, les grands ensembles. La "tabula rasa" était l'assise d'une nouvelle ville, peu dense, conçue à l'échelle des déplacements automobiles et appréhendée comme un objet. Le renouveau de la cité n'était jugé possible qu'à travers une démarche de rationalisation des fonctions, des formes et des modes de production.

Pris dans le carcan fonctionnaliste, l'habitant n'a plus droit au plaisir de se promener, de flâner, de s'asseoir à une terrasse de café ou de faire ses achats à proximité de son domicile. Les quartiers nouveaux sont monofonctionnels, l'espace public est voué à l'automobile, la rue est rejetée et considérée comme un archaïsme nauséabon. Seuls demeurent, échappant à la pratique automobile au pied des barres et des tours, de vastes espaces destinés à être végétalisés et qui ne seront généralement pas entretenus.

Si l'énorme effort de construction a permis de loger de nombreuses familles dans des conditions de confort satisfaisantes et de rattraper en France le retard de construction, et de reconstruction, accumulé depuis la première guerre mondiale, l'engouement pour les nouveaux logements a été de courte durée. Dès les années 70, le retour à la maison individuelle a vidé les ensembles collectifs de ses habitants les plus aisés et favorisé le regroupement des couches sociales défavorisées dans ces quartiers.

L'éloignement des centres urbains, l'enclavement des quartiers dans deux cas sur trois, la forme urbaine atypique, l'absence de lieux d'animation et d'espaces symboliques, contribuent à leur stigmatisation. La réintégration dans la continuité du tissu urbain des quartiers périphériques n'est pas de nature à résoudre les problèmes sociaux, toutefois, c'est un préalable nécessaire à la cohésion communale et, pour les quartiers en difficulté, à la reconstitution du lien social.

Tous les quartiers périphériques ne sont pas des grands ensembles. Cependant, le développement urbain massif des années soixante a été à l'origine de la formation des milieux professionnels de l'urbanisme, des transports et de l'aménagement. Un savoir-faire s'est constitué et a influencé, à des niveaux divers, la conception de nombreux quartiers moins étendus: priorité à la desserte automobile, perte du principe de la rue, de l'organisation parcellaire et de la complémentarité entre voirie et bâti.

Les standards qui ont été mis à jour à l'époque ont été l'objet de vives critiques (P. Panerai, 1978, "De l'îlot à la barre"), mais certaines pratiques, certaines habitudes de métier, imprègnent encore les techniciens et concepteurs qui sont actuellement confrontés au réaménagement de ces quartiers. Il était donc utile d'analyser finement les dysfonctionnements, leurs causes et leurs effets, par l'observation des pratiques et à la lumière des théories de l'urbain du Mouvement Moderne. Le ralentissement de la croissance des pays développés, la recherche des économies d'énergies, la protection de l'environnement, en effet, donnent à la pratique piétonne et cycliste un regain d'intérêt et de nouveaux arguments pour rejeter et combattre les modèles fonctionnalistes.

Les jeunes des quartiers en difficulté et la pratique de l'espace

Depuis une vingtaine d'années en Europe, les interventions sur l'espace public urbain se multiplient dans un double objectif: améliorer simultanément sécurité des déplacements et cadre de vie. Les aménagements touchent majoritairement les centres des villes et les quartiers résidentiels. Dans les quartiers défavorisés, les actions menées concernent plus généralement l'insertion sociale et la réhabilitation du bâti. Dans le contexte de "la ville à deux vitesses" cependant, l'accès aux transports et à la mobilité est un facteur d'inégalité qui renforce l'enclavement des quartiers et les phénomènes d'exclusion.

Nous avons réalisé deux séries d'enquêtes en région parisienne dans des quartiers sociaux construits dans les années soixante, portant sur les comportements des jeunes, leur type de mobilité et leur pratique du quartier. La méthode utilisée consistait à interroger des groupes de jeunes dans des quartiers différents et à comparer les résultats. Les entretiens, semi-directifs avec trame d'interview, ont été complétés par la réalisation de schémas décrivant le quartier, selon la technique des cartes mentales.

En outre, des cartes préétablies ont été renseignées par les jeunes enquêtés, dans l'esprit des analyses de la perception de l'environnement de Lynch et d'Appleyard. Cet exercice a pour objectif principal de mieux cerner la mobilité des jeunes. Les enquêtes ont montré que, malgré le caractère abstrait de la lecture cartographique, la façon dont elles sont complétées et commentées donne aussi des informations sur la facilité à se repérer dans la ville.

Pour l'ensemble des quartiers, une analyse des sites a été effectuée concernant les implantations des bâtiments et les coupures urbaines (milieu ouvert / milieu fermé), la morphologie du bâti et de l'espace public, la lisibilité, le niveau d'équipement, l'offre de transport, les accidents de la circulation, de façon à évaluer la distance entre le discours des jeunes et les caractéristiques du quartier.

Une première recherche (A. Faure, F. Garnier, 1993, "Les jeunes, les grands ensembles et la sécurité routière") a porté principalement sur l'analyse approfondie de trois sites de grands ensembles, situés dans la même ville de 40 000 habitants, à 40 kilomètres de Paris. Ces trois quartiers accueillent des populations de mêmes caractéristiques socioprofessionnelles et homogènes par rapport au taux de chômage et au pourcentage de population étrangère. Ils sont, par contre, très différents par leur situation par rapport aux centres urbains, la présence de coupures urbaines plus ou moins accentuées, la morphologie de leur bâti.

Les soixante entretiens réalisés auprès de jeunes de douze à seize ans dans les trois quartiers sensibles de la ville mettent en évidence des capacités de représentation de l'espace et des désirs de mobilité relativement homogènes par quartier, mais différents d'un quartier à l'autre. Or, le milieu social des interviewés est globalement semblable, la morphologie des quartiers, par contre, est très contrastée.

Tout se passe comme s'il existait une relation forte entre mobilité, autonomie, et caractéristiques de l'espace environnant qui sont par exemple:

- la situation du quartier par rapport à un centre urbain et présence de coupures urbaines,
- la conception générale en termes de perméabilité, lisibilité de l'espace,
- le type d'aménagement de voirie, hiérarchisation et niveau d'équipement et de traitement,
- le type d'accès au quartier, nombre, traitement, aménagement de transitions,
- l'implantation du bâti et volumes de l'espace extérieur induits...

A ces caractéristiques s'ajoute la nature des opérations de réhabilitation réalisées sur l'espace public en termes:

- de prise en compte des besoins, notamment en fonction des âges,
- d'équilibre entre circulation automobile / liaisons piétonnes, mixité / hiérarchie des voies,
- d'affectation des espaces en fonction des usages et des statuts privés ou publics,
- d'accessibilité aux transports collectifs, lisibilité du réseau, des arrêts...

Il semble que la présence d'un réseau viaire complet et hiérarchisé facilite l'apprentissage de l'espace, et que cette capacité à se situer soit favorable à la mobilité des jeunes pourvu qu'ils soient motivés pour se déplacer. Les quartiers organisés pour que la voiture n'y pénètre pas, dans une recherche de confort et de sécurité, semblent être victimes du résultat inverse: jeunes timorés, accidents nombreux à la périphérie, parents anxieux qui interdisent aux enfants de sortir du quartier.

L'aspect structuré des différents espaces (places, espaces de jeux adaptés aux différents âges, présence de commerces, rue piétonne traitée) semble donner aux jeunes une représentation de la ville qui organise les trajets, fait émerger la notion de repères urbains et réduit la différence avec l'extérieur du quartier. L'organisation du quartier est la clef de lecture de la ville.

Les jeunes naissent et vivent dans des secteurs où la voirie et l'espace public ont fait, à l'époque de leur construction, l'objet d'aménagements extrêmement sommaires et où le trafic automobile est relativement faible. La sortie à l'extérieur du quartier passe par la confrontation au trafic lourd qui borde généralement ces enclaves et relève de l'exploit. Les retraitements de pieds d'immeubles et les aménagements de jardins entre deux barres changent effectivement l'image d'une cité, mais n'ont pas d'effet ni sur la motivation à la mobilité, ni sur les conditions de la prise de risque.

Les animateurs et éducateurs observent un manque général de motivation pour les déplacements. Il semble que le sentiment d'échec et d'exclusion provoque un repli sur le quartier, considéré comme protecteur, et crée un sentiment d'angoisse par rapport à l'extérieur. Par ailleurs, l'implantation récente de nombreux équipements collectifs dans les quartiers sociaux où tous les services sont à proximité immédiate, l'importance du soutien social, renforcent l'immobilité et le manque d'autonomie.

Une seconde recherche (A. Faure, F. Garnier, 1995, "Les jeunes des quartiers en difficulté et le risque automobile") concernait les comportements de conduite de jeunes adultes habitant dans des quartiers en difficulté. La recherche entreprise avait pour but de donner un éclairage nouveau au problème de la perception du risque automobile en mettant en perspective morphologie, desserte des quartiers et comportements de mobilité et de conduite. Les trente entretiens réalisés ont permis de mettre en valeur un certain nombre de mécanismes concernant le système des relations qui s'établissent entre environnement physique et social, formation des représentations et comportements. Une relation entre niveau d'insertion et prise de risque semble s'établir clairement. La notion de projet, personnel ou professionnel, qui caractérise les jeunes bien intégrés est particulièrement déterminante par rapport aux comportements sécuritaires.

L'organisation de la structure viaire des quartiers semble influencer fortement sur la représentation de l'environnement et la compréhension de ses dangers. Cette série d'entretiens confirme les effets pervers des quartiers sans voitures et des circulations dédiées aux piétons. Les quartiers construits sur dalle, en particulier, et comportant des circulations dissociées, induisent de grandes difficultés de repérage et d'orientation. Un schéma trop protecteur et une structure trop complexe contribuent à la difficulté de l'apprentissage de la tâche de conduite et freinent le constitution de l'expérience du déplacement.

Dans les quartiers sur dalle, les axes accidentogènes réels ne sont pas repérés, car les jeunes ne se déplacent pas en voiture, mais à pied et en transports collectifs sur d'autres réseaux. Les conflits entre piétons et automobiles sont évités par les passerelles. L'habitude de se déplacer sur des itinéraires sûrs, la faible mobilité hors de la ville, la pratique exceptionnelle de la voiture, en tant que passager, ne constituent pas une préparation à la conduite. Au manque d'expérience, s'ajoute le caractère illisible du schéma de circulation qui désoriente les jeunes en situation de conduite: lorsqu'ils sont en centre ville, ils ne savent pas dans quelle direction est leur propre quartier. S'il est clair que l'organisation urbaine pénalise l'apprentissage de la conduite, on peut faire l'hypothèse que cette organisation contribue à la faible mobilité des jeunes observée hors de la ville.

Automobilisme et organisation urbaine

Dans le cadre d'une étude bibliographique (A. Faure, 1995, "Voirie et aménagement: les années 1955 à 1995"), nous avons mis en perspective les écrits des théoriciens de l'urbanisme et des représentants de l'Etat de l'époque, concernant les grands ensembles, et la littérature produite par l'ingénierie routière. La morphologie de ces quartiers n'est pas le fruit du hasard, mais relève d'une rationalité liée au contexte économique de l'époque de leur construction.

Une même logique sous-tend l'ensemble des choix arrêtés après la deuxième guerre mondiale en matière de développement: organisation du secteur du Bâtiment et des Travaux Publics à travers l'industrialisation, développement du secteur de l'industrie automobile qui produit en masse, programmation d'un réseau routier couvrant l'ensemble du territoire et dimensionné selon les standards américains.

La politique des modèles, en matière d'architecture, fait écho aux modèles de trafic utilisés (G. Dupuy, 1978 "Urbanisme et techniques") qui surévaluent les besoins. Il s'agit dans les deux secteurs de relancer la production, de réaliser des économies d'échelle, de stimuler la consommation. Le mouvement moderne apporte au dispositif la justification idéologique, (la modernité, le fonctionnalisme, l'architecture de masse) en autorisant une nouvelle forme urbaine adaptée au développement des techniques et à l'ampleur des opérations (Le Corbusier, 1941 "Sur les quatre routes"). La rue et le parcellaire qui limitent les interventions sont bannis au profit des barres, des tours et des espaces verts qui représentent modernisme et pratique automobile.

La fin des années 70, dans un autre contexte économique et démographique, voit la remise en cause non seulement de l'architecture fonctionnaliste, mais aussi de la conception de la voirie. Facteur d'évolution des pratiques professionnelles, les préoccupations de sécurité ont fait apparaître la spécificité de la circulation et de la voirie urbaine.

La prise en compte du principe de la mixité des usages de la voie, après trente années de fonctionnalisme et de séparation des trafics, constitue un moment important de la pensée sur la ville et fait figure de rupture sémantique, plus tardive mais aussi significative que la critique du Mouvement Moderne et la réflexion sur la forme dans le domaine de l'architecture. C'est d'ailleurs autour du même concept de rue, espace physique et espace social, que s'articulent les deux types de réflexions (A. Faure et altrii, 1995 "Entre les tours et les barres, réaménager les grands ensembles").

La réhabilitation des grands ensembles, engagée avant que les dernières opérations d'envergure ne soient terminées, a connu diverses phases. L'action publique s'est d'abord attachée au soutien social des habitants et à l'amélioration des logements, puis a abordé les espaces de proximité. Il s'agit, en fait, de rendre aux quartiers sociaux un environnement convivial et de transformer un schéma destiné à la pratique extensive de l'automobile en un réseau d'espaces adapté aux usages des nouveaux habitants, peu motorisés et peu mobiles. Actuellement, s'engage une troisième période où la recomposition globale des quartiers est en discussion.

Face à la complexité du problème, les praticiens sont partagés entre trois attitudes. Pour les uns, la démolition pure et simple est la seule solution. Dans un contexte récent de paupérisation, les décideurs locaux sont de plus en plus réticents à ce type de réponse. De plus, les nombreux logements vides qui permettaient de telles opérations, il y a seulement cinq ans, ne le sont plus.

Pour d'autres, les grands ensembles sont des projets qui ne sont pas arrivés à maturité. L'objectif est de terminer un travail entrepris il y a vingt ou trente ans et dont la réalisation est encore inachevée. Il s'agit, pour eux, d'un patrimoine existant, auquel les habitants sont attachés, et qui peut être adapté et amélioré.

Un troisième groupe, enfin, privilégie une démarche de reconception à partir de l'existant. C'est un travail de recomposition lourde, qui est jugé nécessaire, prenant en compte non seulement le quartier mais aussi un secteur plus vaste, celui des échanges entre la ville et son quartier. Dans le cadre d'un projet qui engage le long terme, des démolitions indispensables à la qualité de l'ensemble peuvent être envisagées.

Ce troisième type d'attitude a donné lieu à des opérations intéressantes qui se sont appuyées sur une redéfinition de la structure viaire et du réseau des espaces publics. Avant d'esquisser des axes méthodologiques que l'on peut définir en prenant appui sur ces expériences, il n'est pas inutile de revenir sur la notion d'espace public.

Espace public et périphéries urbaines

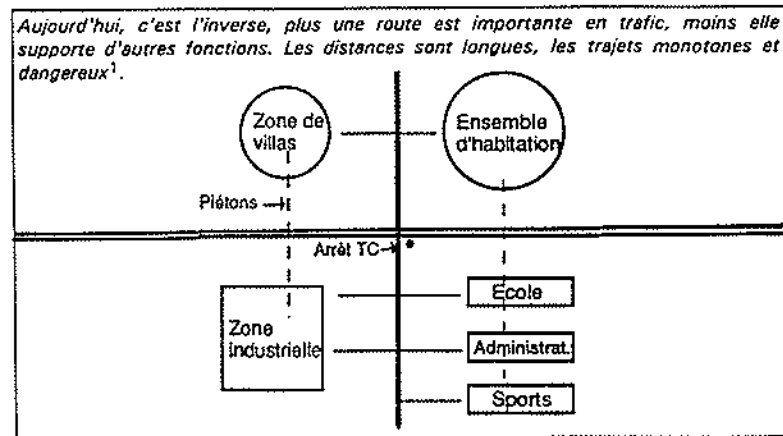
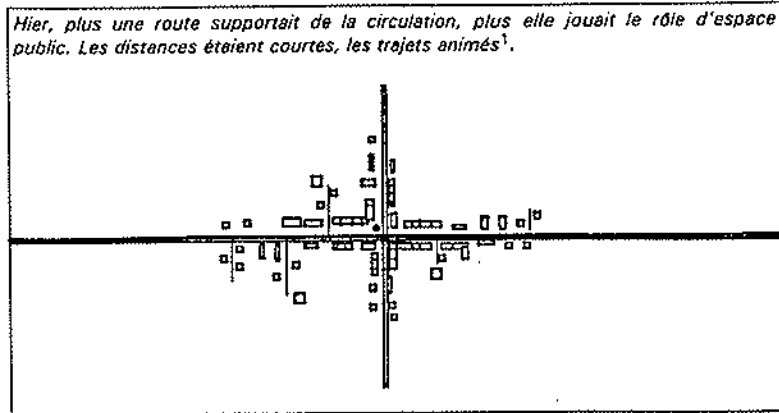
En référence à la ville traditionnelle, on peut citer quelques caractéristiques qui font la qualité de l'espace public (L. Bonanomi, 1995 "Pour un urbanisme de la proximité").

- Proximité physique: cette notion est centrale par rapport à l'espace physique. C'est le piéton, et non pas l'automobiliste, qui en est la mesure.
- Complémentarité entre la rue et le bâti: dans la ville pré-industrielle, la notion d'espace public n'était pas conceptualisée. Elle allait de soi, comme le fait qu'une maison ne pouvait être dissociée de ses compléments extérieurs, espace public et espaces de transition.
- Division parcellaire du sol: sauf exception, chaque parcelle se greffait sur l'espace public. La construction parcelle par parcelle assurait la diversité du bâti comme des affectations. Elle permettait le renouvellement du tissu urbain tout en maintenant la structure d'ensemble.
- Mixité des affectations, présence de pôles de sociabilité: la présence, à côté des logements, d'équipements de proximité (commerces, cafés, écoles, services) permet aux habitants d'accéder à pied à tout ce dont ils ont besoin quotidiennement, et de se rencontrer.
- Organisation d'un réseau hiérarchisé et rythmé des espaces publics: ce réseau allait de la rue de quartier au boulevard et à la place centrale. Cette continuité permet à l'habitant de s'approprier de proche en proche, son quartier puis sa ville.

Le réseau des espaces publics est ponctué de repères visuels, qui facilitent sa lisibilité et, par conséquent, la possibilité pour les habitants d'avoir une bonne représentation de l'ensemble de la ville, voire de l'agglomération. Ces différentes qualités du réseau empêchent l'enclavement du quartier.

En matière de sécurité civile, c'est-à-dire la minimalisation des risques d'agressions diverses, le rôle de l'espace public est important. Les femmes, notamment, craignent, pour elles-mêmes et pour les enfants, les chemins piétonniers séparés et déserts, les passages sous voies ... En assurant la présence des gens dans la rue et dans les immeubles riverains, les éléments constitutifs de l'espace public sont les meilleurs garants de la sécurité civile.

Dans la ville préindustrielle, plus une route était importante du point de vue de la circulation, plus elle jouait le rôle d'espace public. Les distances étaient courtes, les trajets animés. Aujourd'hui, c'est l'inverse: plus une route est importante pour le trafic, moins elle supporte d'autres fonctions. Les distances sont longues, les trajets sont monotones et dangereux.



Puisque la route n'était pas liée aux bâtiments, la planification et la construction routière se sont complètement séparées de celle des bâtiments et les professionnels se sont fortement spécialisés. L'ingénieur conçoit les routes et les réseaux. L'architecte conçoit les îlots: pour lui, la route est une zone grise à laquelle il ne touche pas.

Ce n'est qu'après la deuxième guerre mondiale que les idées des CIAM ont été appliquées systématiquement. Depuis que la voiture est devenue un objet de consommation de masse, le développement de la ville se fait presque exclusivement en fonction de ce moyen de déplacement et le réseau routier forme la structure de base du développement urbain. Le bâti se conçoit sous la forme d'opérations d'ensemble, d'îlots totalement séparés du réseau routier. La typologie de ces ensembles a évolué du modèle "lamellaire" à l'îlot "post-moderne", en passant par les "barres et les tours". Mais concernant l'espace public, rien n'a changé.

Pour une recomposition de l'espace public des grands ensembles

L'observation et l'analyse d'une vingtaine d'opérations de réaménagement de quartiers typiques de l'urbanisme fonctionnaliste en France (A. Faure, 1995, "L'espace public et les réseaux de voirie des quartiers prioritaires de la politique de la ville") ainsi que celle de quartiers périphériques, de villes et de villages en Suisse (L. Bonanomi et M. Buser, 1994, "Les parcours quotidiens des piétons comme mesure de la qualité des espaces publics") apportent de nombreux enseignements.

On trouvera plus loin les principaux axes de travail qui ont organisé la recomposition de ces quartiers.

- Reconception de la structure viaire pour assurer la continuité avec le réseau de voirie préexistant et les liaisons avec le pôle urbain proche (quartier des Chamards à Dreux)
- Hiérarchisation des voies dans un esprit de modération de la circulation, retraitement des accès, des axes de transit, prise en compte des piétons et des cycles (quartier de Chambéry le Haut à Chambéry)
- Réorganisation de l'assiette foncière et reconstitution d'un parcellaire de façon à affecter les différents espaces, clarifier les responsabilités en matière d'entretien et permettre la diversification des fonctions urbaines (quartier de la Darnaise à Vénissieux)
- Création d'un maillage en complétant la trame viaire de façon à éviter les voies en impasse qui sont à l'origine de nombreux dysfonctionnements et qui ne sont pas accessibles aux transports collectifs (quartier des Cinéastes à Epinay sous Sénart)
- Reconstitution du lien entre bâti et espace public en hiérarchisant les différents espaces, en rendant lisible la fonction des espaces de transition et en densifiant les constructions par l'apport des commerces et de services (quartier Nationale à Paris 13^e)
- Attribution des différents espaces en fonction de leur usage et réaménagement concerté avec les habitants dans le but de mieux comprendre les dysfonctionnements et d'arbitrer les demandes contradictoires dans le cadre d'un projet global (quartiers de la Plaine et de la Forge à Oyonnax)
- Confortation des centres par la création d'un point fort à valeur symbolique, qui regroupe équipements, commerces ou services, de façon à créer un point de repère et à concentrer les éléments qui créent l'animation urbaine (quartier du Lac à Torcy/ Communauté urbaine du Creusot)
- Destruction d'une partie de la dalle, pour faire place à une rue piétonne regroupant commerces et équipements, et rattachement des entrées d'immeubles au sol naturel (quartier des Tarterêts à Corbeil-Essonnes)

Les quelques opérations citées ont en commun une démarche basée sur la définition d'un projet global visant le long terme et prenant en compte trois échelles d'analyse et de projet: relations du quartier avec les pôles urbains, travail sur la périphérie immédiate et les accès, aménagement interne du quartier. L'objectif long terme implique de déterminer un ensemble de principes forts, de concevoir des projets souples et susceptibles d'évoluer en fonction du contexte et de considérer que les projets qui ne sont pas destinés à être réalisés à court terme sont à réévaluer en permanence.

Le but général de ces opérations qui consistent, d'une façon générale, à réintégrer les quartiers périphériques, grands ensembles et programmes plus modestes, dans la continuité de la ville, à les "banaliser", rend nécessaire une forte prise en compte de la demande des habitants et l'élaboration de nouvelles méthodes de conception. Ces travaux peuvent contribuer au renouvellement des pratiques d'aménagement et de programmation urbaine.

Références bibliographiques

- Bonanomi Lydia, 1995. "*Pour un urbanisme de la proximité*" ouvrage à paraître.
Lausanne: EPFL/IREC.
- Bonanomi Lydia, M. Buser, 1994. "*Les parcours quotidiens des piétons comme mesure de la qualité des espaces publics*", Lausanne, étude non publiée.
- Dupuy Gabriel, 1978. "*Urbanisme et techniques - Chroniques d'un mariage de raison*".
Paris: Centre de Recherches en Urbanisme.
- Faure Anne et alrii, 1995. "*Entre les tours et les barres, réaménager les grands ensembles*"
200 pages, ouvrage à paraître. Lyon: Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques.
- Faure Anne, F. Garnier, 1993. "*Les jeunes, les grands ensembles et la sécurité routière*".
Paris: Arch'urba/DRAST, recherche non publiée.
- Faure Anne, F. Garnier, 1995. "*Les jeunes des quartiers en difficulté et le risque automobile*". Paris: Arch'urba/PIRVilles/ Fondation MAIF, recherche non publiée.
- Faure Anne, F. Garnier, 1995. "*Voirie et aménagement: les années 1955 à 1975*". Paris:
Arch'urba/Plan Urbain, étude non publiée.
- Faure Anne, 1995, "*L'espace public et le réseau de voirie des quartiers prioritaires de la politique de la ville*". Paris: DIV, étude non publiée.
- Le Corbusier, 1941. "*Sur les quatre routes*" Paris: Editions de Minuit.
- Panerai Philippe et alrii, 1977. "*Formes urbaines - De l'îlot à la barre*". Paris: Dunod.
- Urbanisme, revue française, divers articles, années 1960 à 1970. Paris.

arch'
8 RUE PRIMATICE 75013 PARIS. FAX (1) 43 36 76 32. TEL (1) 47 07 09 72
urba

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

**DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES
SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES**

**LES JEUNES DES QUARTIERS EN DIFFICULTE:
MOBILITE ET SECURITE DES DEPLACEMENTS**

Décision d'aide n° 95 MT 0034

SYNTHESE - DECEMBRE 1996

L'objet de cette recherche consiste à apporter une contribution à la connaissance de la mobilité des jeunes des quartiers en difficulté, par l'observation des pratiques à l'échelle du quartier. La pratique des déplacements, en effet, est considérée comme un des lieux de constitution de l'expérience nécessaire à l'adoption de comportements sécuritaires.

Dans le cas des quartiers sociaux, l'impossibilité des jeunes en difficulté à se projeter dans le temps et dans l'espace, est relevée par l'ensemble des éducateurs et des travailleurs sociaux rencontrés à ce sujet. La relation entre les pratiques de mobilité et la perception du risque peut donc se constituer de façon atypique par rapport aux schémas habituellement acceptés.

Cette recherche fait suite à des travaux menés précédemment dans trois quartiers sensibles d'une même ville de la région parisienne. Quatre nouvelles études de cas ont été réalisées de façon à vérifier les premiers constats et à affiner une typologie qui semblait se dessiner. Les objectifs consistaient à :

- mettre en évidence des indicateurs et leur poids respectifs,
- définir des profils de jeunes en regard de leur mobilité.

Les hypothèses de travail retenues étaient les suivantes :

- Il existe une relation entre le niveau de mobilité et l'aptitude à la conduite chez les jeunes des quartiers en difficulté: acquise à travers la pratique des déplacements, la connaissance de l'environnement semble être un facteur qui atténue les difficultés des jeunes à se projeter dans l'espace, donc favorable à la pratique de la conduite automobile.

- Les pratiques de mobilité des jeunes sont déterminées par de nombreux paramètres qui relèvent à la fois des contraintes économiques, du niveau d'intégration sociale, de l'organisation des quartiers, de l'offre de transport et de nombreux autres facteurs.

- Parmi ces paramètres, l'influence de la structure et de la lisibilité de l'environnement sur les comportements s'exerce à divers titres: capacité à se situer dans l'espace, à comprendre et à respecter les codes, à anticiper. C'est à travers l'image du quartier que se constitue la représentation de la ville et ses clés de lecture.

La méthode utilisée s'appuie sur deux types de travaux :

- des analyses approfondies de quartiers en difficulté:
 - . caractéristiques de la population, emploi, origine,
 - . morphologie urbaine, relations aux centres urbains,
 - . morphologie du bâti et de l'espace public, lisibilité,
 - . niveau d'équipement du quartier,
 - . accidentologie, offre de transport...

- des entretiens semi-directifs avec trame d'interview:
 - . destinations principales, lieux fréquentés, motif des déplacements,
 - . description des trajets effectués, capacité à lire l'espace urbain,
 - . description du quartier, attachement, repères urbains
 - . perception du danger et du risque automobile...

Les entretiens étaient complétés par des photos à commenter et des cartes à renseigner.

Nous avons choisi de travailler dans deux villes hors région parisienne où de nombreux quartiers étaient prioritaires de la politique de la ville:

- deux quartiers dans l'agglomération de Lyon, où les actions de réaménagement interne des quartiers constituent un volet important de la stratégie de la Communauté Urbaine,
- deux quartiers à Nantes, où les lignes de tramway représentent un outil de désenclavement des quartiers qu'elles desservent

Dans chacun des quatre quartiers, vingt jeunes, garçons et filles de 12 à 16 ans, ont été interrogés. L'exploitation des données recueillies a consisté à mettre en relation les réponses au questionnaire avec les variables issues des hypothèses de recherche, à cartographier les éléments concernant les trajets décrits, à mettre en perspective les résultats avec la morphologie des quartiers.

Les sites d'enquête

Quatre quartiers, relevant des procédures "Contrat de Ville", ont été choisis avec les équipes locales de Développement Social Urbain. Il s'agit de:

- deux secteurs de Nantes-Nord, Le Bout des Pavés et Boissière, qui sont éloignés du centre de la ville mais sont desservis par le tramway.
- le Breil-Malville à Nantes, qui est un quartier proche du centre et desservi par des lignes d'autobus.
- un des secteurs du quartier du Bel-Air, à Saint-Priest, qui a été récemment restructuré et réaménagé,
- le quartier des Clochettes, à Saint-Fons, qui comporte un centre de quartier construit il y a une dizaine d'années qui pose de nombreux problèmes de fonctionnement.

Trois des quatre quartiers enquêtés sont typiques de l'urbanisation qui s'est développée dans les années 60/70 en périphérie des grandes villes: juxtaposition d'opérations réalisées au gré des opportunités foncières sur des périodes plus ou moins longues et sans plan d'ensemble lisible. Il s'agit des quartiers de Bel-Air et des Clochettes dans l'agglomération lyonnaise et de Nantes-Nord.

L'ensemble de ces quartiers est caractérisé par un bâti de hauteur moyenne ou domine le modèle de barre. Deux d'entre eux, Clochettes et Nantes-Nord, comprennent des secteurs pavillonnaires homogènes et assez étendus.

Le quatrième quartier, celui du Breil-Malville, à Nantes, comporte des différences notables: au contraire des trois autres il est très structuré et organisé par une voirie orthogonale de type urbain. Il se distingue aussi par la diversité de son bâti, barres, petites tours, maisons individuelles en bande, directement desservies par la voirie structurante.

La structure des deux agglomérations est différente: si leur tache urbaine couvre une surface de même ordre de grandeur, leur organisation et leurs structures administratives sont dissemblables.

L'agglomération de Lyon se compose d'une ville centre peu étendue et de 54 communes périphériques. Les quartiers en difficulté sont situés dans ces communes périphériques, à proximité d'un pôle secondaire et à une grande distance du centre de Lyon. On accède au centre de Lyon par les transports collectifs en trois quarts d'heure environ et avec une rupture de charge.

La ville de Nantes est très étendue en surface: elle est entourée de quelques communes périphériques avec lesquelles elle compose un district urbain. Les quartiers sociaux sont situés majoritairement dans le périmètre communal de la ville de Nantes. Le centre de Nantes est à une demi-heure en tram depuis les quartiers de Nantes-Nord, à un quart d'heure en autobus du Breil-Malville.

Les quatre groupes interrogés.

Les 80 jeunes des quatre quartiers, en accord avec les chefs de projets, ont été interrogés dans la rue, c'est à dire, hors de leur domicile et hors de locaux d'activités encadrées de façon à ne pas introduire le biais d'un contrôle parental ou éducatif.

Ce mode d'interrogation a produit des échantillons qui ne respectaient pas fidèlement la distribution optimale souhaitée:

- au Breil-Malville, les garçons représentent plus de la moitié de l'échantillon (15 sur 20) et la moyenne d'âge est légèrement moins élevée,
- les jeunes de Nantes-Nord sont un peu plus âgés.

Les retards scolaires sont relativement peu nombreux (23%) et sont relevés essentiellement à Nantes-Nord et aux Clochettes. A l'exception de l'échantillon des Clochettes, les jeunes habitent dans leur quartier depuis plus de cinq ans (67%). La population enquêtée compte 56% de français de souche (mais 16 sur 20 à Bel-Air) et 44% de jeunes d'origine étrangère dont 35% de maghrébins (mais 12 jeunes maghrébins sur 20 aux Clochettes).

A la lumière d'enquêtes semblables réalisées précédemment, nous avons utilisé certaines variables qui décrivent généralement des difficultés d'insertion. Des questions ont été posées au sujet de l'existence d'un projet professionnel, sans préjuger de son réalisme, et concernant la pratique d'un sport. La pratique sportive est réputée, en effet, intégratrice et témoigne de l'acceptation de certaines règles.

On trouvera ci-dessous un tableau de synthèse qui regroupe ces deux éléments ainsi que les critères de retard scolaire et d'ancienneté dans le quartier. Ce rapprochement fait apparaître un cumul de problèmes aux Clochettes et une grande capacité d'intégration au Breil-Malville.

Les origines ethniques, dans cet échantillon de population, sont faiblement corrélées avec la capacité d'intégration: le groupe du Breil-Malville, qui semble le mieux intégré, compte 30 % de maghrebins, le groupe de Bel-Air 1, avec ses 80% de français de souche n'est pas le mieux intégré.

INDICES DE DIFFICULTE D'INTEGRATION	PAS DE PROJET PROFES.	PAS DE PRATIQUE SPORTIVE	RETARD SCOLAIRE	N'EST PAS NE DANS LE QUARTIER
Nantes-Nord	9	6	7	10
Breil-Malville	2	3	2	10
Bel-Air 1	9	5	5	10
Clochettes	9	7	5	16
Ensemble	29 - 38 %	21 - 26 %	19 - 23 %	46 - 57,5 %

PRINCIPAUX RESULTATS

- *Pratique du quartier*

Le nombre des déplacements de proximité varie en proportion inverse avec le niveau d'équipement du quartier: les jeunes les plus mobiles sont ceux qui ne bénéficient pas sur place d'un grand nombre d'équipements collectifs (le Breil-Malville qui dispose des équipements du quartier voisin des Dervallières).

A l'exception de ceux des Clochettes qui font état d'un grand nombre de lieux dangereux, les jeunes apprécient généralement leur quartier: ils le connaissent bien et ont beaucoup de copains.

La capacité à se situer dans l'espace du quartier est fortement corrélée avec le niveau d'intégration: les jeunes du Breil-Malville décrivent facilement leurs trajets, ils se déplacent seuls et à pied; les jeunes des Clochettes ne se déplacent qu'en bande et en autobus.

- *Mobilité hors du quartier*

En fonction de la différence de structure des deux agglomération, deux échelles ont été considérées:

- . les déplacements de proximité, qui concernent dans le cas de Nantes les quartiers limitrophes, et dans le cas de la banlieue lyonnaise les centres des communes ou sont situés les quartiers étudiés,
- . les déplacements vers les centres des villes de Nantes et Lyon.

D'une façon générale, l'ensemble des jeunes interrogés est mobile dans son environnement proche, à l'exception de ceux des Clochettes qui ne fréquentent pas le centre ville de Saint Fons. Les jeunes de Bel-Air 1 fréquentent le nouveau centre de Saint-Priest, bien équipé, mais ne citent pratiquement pas le vieux bourg. Les jeunes nantais utilisent largement les équipements des quartiers limitrophes, par obligation au Breil-Malville, mais tout autant à Nantes-Nord.

Concernant la fréquentation des centres urbains, la proportion s'inverse: les jeunes des Clochettes déclarent à 80 % fréquenter les lieux qui attirent les jeunes à Lyon (Place Bellecour, Mc Do Bellecour, rue de la République, quartier de la Part-Dieu) et généralement en bande, ceux de Saint-Priest sont 55 % à déclarer fréquenter le centre de Lyon et habituellement avec leurs parents.

Les jeunes nantais fréquentent moins assiduellement le centre ville, mais sont cependant 7 (35 %) à Nantes-Nord et 10 (50 %) au Breil-Malville à citer 3 lieux fréquentés. La présence du tram, pour les uns, et la proximité du centre, pour les autres, favorisent les déplacements. Ils sont plus nombreux à se déplacer seuls vers le centre de Nantes.

- *Modes de déplacement*

De façon logique, le choix des modes de déplacements diffère en fonction des distances à atteindre: la marche à pied domine en ce qui concerne les déplacements dans le quartier et les quartiers limitrophes, les transports collectifs sont plus utilisés pour se rendre à la ville centre.

D'une façon générale, c'est la marche à pied qui est de loin le moyen le plus utilisé (37% de l'ensemble des situations citées), loin devant les transports collectifs (26%) et la voiture en tant que passager (23%). Le vélo ne représente que 8% des modes utilisés.

Toutes destinations confondues, ce sont les jeunes du Breil-Malville qui marchent le plus à pied. Les plus grands utilisateurs de transports collectifs sont les jeunes de Nantes-Nord (présence du tram) et ceux des Clochettes qui se rendent au centre de Lyon malgré la longueur du trajet.

Concernant le mode de déplacement idéal, la voiture particulière est plébiscitée (citée 45 fois sur 97 réponses), mais la moto et le scooter sont appréciés (cités 33 fois sur 97). Les transports collectifs ne sont jamais cités, alors que leur succès est évident à Nantes-Nord: non seulement le tram est très utilisé par les jeunes mais aussi par leurs parents. Les jeunes, en effet déclarent qu'ils sont rarement passagers de voitures.

- *Perception du risque*

Les réponses aux questions de mise en situation, qui étaient posées en fin d'entretien, ont été difficiles à obtenir, particulièrement dans la banlieue lyonnaise où les jeunes se prêtaient de mauvaise grâce à l'entretien et où la capacité de concentration était faible. A ce titre, la non réponse est un résultat en soi. Les résultats, par ailleurs sont relativement corrélés avec le niveau d'intégration des groupes.

Les réponses obtenues relèvent, pour plus de la moitié, d'une catégorie intermédiaire entre comportement déclaré à risque et comportement sécuritaire déclaré. C'est à Nantes qu'on relève des déclarations qui laissent supposer des comportements à risque. Il faut toutefois relativiser les déclarations des jeunes du Breil Malville qui sont en majorité des garçons, légèrement plus jeunes que la moyenne de l'ensemble.

Les déclarations prudentes des jeunes lyonnais, qui sont fréquemment des passagers de voitures, peuvent indiquer que la pratique automobile apprend à mesurer et à calculer les risques de la conduite. Toutefois, la faiblesse de l'échantillon (67 réponses sur 80) donne aux résultats une valeur de tendances, en particulier en ce qui concerne les 10% de profils à risque.

- *Destinations des déplacements*

Le désintérêt général des jeunes des Clochettes pour le centre de Saint-Fons et la bonne fréquentation du centre de Saint-Priest, en revanche, par les jeunes de Bel-Air conduit à chercher à évaluer ce qui rend un lieu attractif pour un pré-adolescent.

Les commentaires relevés par les enquêteurs montrent que les jeunes sont sensibles aux efforts d'aménagement, d'amélioration de l'espace public, de réhabilitation des bâtiments, aux constructions neuves. Ils aiment les lieux colorés, animés, éclairés. Ils sont très attirés par les centres commerciaux, où, même s'ils n'ont pas la possibilité d'acheter, ils se rendent comme on va au spectacle.

Le cinéma, la vidéothèque sont des lieux fréquemment cités à propos des loisirs et viennent juste après les activités sportives, destination principale. Les Maisons de Jeunes sont diversement appréciées en fonction de l'aspect (architecture, couleurs et matériaux), de la programmation des activités et de la qualité de l'accueil.

- *Aire de mobilité*

La différence de l'aire de mobilité, surface décrite par les déplacements de proximité, des deux quartiers nantais par rapport aux deux quartiers lyonnais est frappante: les jeunes nantais se déplacent à pied et en tram dans un secteur très vaste autour de leur quartier, ils se déplacent facilement seuls.

Les jeunes lyonnais limitent leurs trajets à la proximité immédiate et fréquentent beaucoup plus le centre métropolitain. Le quartier des Clochettes est des quatre sites celui qui est d'une part le plus en difficulté et le seul qui est enclavé. La faible solvabilité des jeunes, la longueur des trajets, ne les empêche pas d'emprunter les transports collectifs pour se rendre à Lyon, bien qu'ils n'aient pas les moyens de consommer. Le centre de Saint-Fons, en effet, n'a aucun caractère attractif et de plus n'est accessible que par la RN7, bruyante et dangereuse.

- *Éléments structurant la mobilité des jeunes interrogés*

L'observation des trajets déclarés par les jeunes, leurs commentaires et l'ensemble des constats effectués montrent le rôle joué par certains critères dans les formes de mobilité des pré-adolescents interrogés.

- L'attractivité des centres urbains est plus importante que la longueur des trajets. Les pôles de quartiers restructurés, réhabilités et offrant des activités adaptées sont fréquentés; dans le cas inverse, c'est le ville centre qui est privilégiée comme destination principale pour les loisirs.

- La notion de quartier ouvert (bien relié et irrigué) et de quartier fermé (enclavé ou morcellé) est un fort discriminant par rapport à la mobilité de proximité. Les lieux fermés induisent de nombreux dysfonctionnements et en particulier l'appropriation abusive par certains groupes de l'espace public et même de secteurs entiers. En revanche, les continuités visuelles, l'affectation de l'espace public à des usages clarifiés et lisibles dans l'aménagement contribuent à créer un sentiment d'appartenance au quartier et à favoriser la mobilité de proximité.

- Le très haut niveau d'équipements collectifs de certains quartiers a aussi des effets pervers sur les comportements. L'obligation d'aller à l'école, au collège ou au stade dans le quartier voisin, développe la compréhension de l'environnement et dédramatise les autres déplacements pour les jeunes les plus en difficulté qui ont tendance au repli sur le quartier.

- L'offre de transport est une condition nécessaire, mais n'est pas une condition suffisante: le transport n'est utilisé que pour atteindre un lieu considéré comme attractif, des copains ou une activité sportive.

L'effet tram de Nantes réside tout autant dans les opérations d'aménagement que l'arrivée du rail a rendu nécessaire. Le quartier de Boissière a été restructuré, son entrée a été retraitée, le point d'arrêt a été intégré dans le quartier qui est d'autant plus perméable. La ligne de transport, pourvu qu'elle soit adaptée aux besoins des loisirs des jeunes favorise la mobilité et peut aussi transformer un quartier fermé en quartier ouvert.

- Finalement, la mobilité est essentiellement un problème de motivation. Ce sont les sollicitations du milieu qui suscitent les déplacements. C'est la capacité de projet, la curiosité, le niveau d'information, le niveau d'autonomie, plus que la solvabilité, qui créent la mobilité.

La mobilité n'est pas une valeur en soi, mais dans le cas des jeunes des quartiers en difficulté, elle est nécessaire en raison de son caractère formateur et valorisant. Apprendre à se déplacer implique l'acquisition de nombreux mécanismes pour organiser son projet, choisir son mode de déplacement, se situer dans le quartier qu'on ne connaît pas...

- En matière d'acquisition de l'autonomie, la mobilité de proximité des nantais s'accompagne d'un fait important: de nombreux jeunes de ces deux groupes déclarent se déplacer seuls dans leurs quartiers, mais aussi dans les quartiers limitrophes et même au centre de Nantes.

Il semble donc que la mobilité de proximité constitue un apprentissage du déplacement et soit un facteur d'autonomie. Dans ce sens, la mobilité est formatrice: l'autonomie est prédictive de comportements raisonnés et, vraisemblablement, d'une meilleure compréhension des comportements sécuritaires.

BILAN ET PERSPECTIVES

L'analyse des réponses aux 80 questionnaires administrés à des jeunes de 12/16 ans de quatre quartiers en difficulté apporte des éléments concernant la connaissance de leurs comportements de mobilité, en particulier:

- la chaîne des relations entretenues entre déplacements de proximité/ mobilité/ autonomie,
- l'influence de la forme urbaine, au sens le plus étendu du terme, et de la forme construite, sur les comportements,
- des tendances concernant les relations entre pratique des déplacements et comportements sécuritaires à travers la notion d'autonomie.

Concernant ce dernier point, les réponses obtenues sont moins nombreuses, moins faciles à exploiter, et des observations complémentaires seraient utiles pour vérifier la pertinence des relations mises à jour.

Deux types de résultats qui confirment les résultats des recherches précédentes retiendront notre attention:

- d'une part, le parallélisme entre intégration sociale et comportements,
- d'autre part, les relations entre environnement et comportements.

- *Intégration sociale et comportements*

Lors d'une recherche concernant la perception du risque (PIRVilles/Fondation MAIF), il apparaissait clairement que les jeunes qui étaient suffisamment structurés pour formuler des projets personnels ou professionnels, ou un fort intérêt pour une activité de loisir, avaient un discours qui laissait supposer des capacités d'intégration.

Ces jeunes, plus âgés et en situation d'apprentissage de la conduite automobile, étaient conscients des risques et déclaraient des comportements prudents par rapport à l'alcool, au port de la ceinture, par exemple. Les jeunes en situation d'échec, qui n'avaient pas de notion de futur, tenaient de propos imprudents, voire suicidaires.

Nous avons retrouvé des corrélations fortes entre critères d'intégration sociale et nombre de comportements: autonomie, motivation, mobilité hors du quartier, attachement au quartier, discours sécuritaire... Il est vraisemblable que les jeunes interrogés à l'occasion de la présente recherche, qui sont actuellement trop jeunes pour apprendre à conduire, aborderont la pratique automobile dans cette même relation.

A la chaîne des relations entretenues entre déplacements de proximité/ mobilité/ autonomie, il est probable que l'on puisse ajouter les comportements sécuritaires. Les tendances observées vont dans ce sens, la mobilité étant essentiellement affaire de motivation. Le problème posé est donc de susciter la motivation et de rendre accessibles les lieux considérés comme attractifs.

- *L'influence de l'environnement sur les comportements*

Nos hypothèses concernant le rôle de la forme urbaine (structure et lisibilité de l'environnement, image du quartier comme représentation de ville) semblent trouver ici de larges échos. En particulier, la mise en perspective de l'analyse de la structure viaire des quatre quartiers avec les comportements de mobilité des jeunes est éclairante.

Le quartier le plus pénalisé, celui des Clochettes qui est enclavé, morcellé, dont la structure viaire n'est pas hiérarchisée et illisible, accueille les jeunes dont la mobilité est la plus pauvre: aire de mobilité de proximité réduite, faible autonomie.

Le quartier le plus urbain, celui du Breil-Malville, structuré par sa voirie maillée et en continuité par rapport au réseau urbain, caractérisé par ses types d'habitat diversifiés et un niveau d'équipement moyen, accueille les jeunes les plus intégrés et les plus mobiles de façon autonome.

Les quartiers de Nantes-Nord, peu structurés mais lisibles et d'une accessibilité facile grâce au tramway, accueillent aussi des jeunes dont la mobilité de proximité est forte et autonome.

Dans le secteur 1 du quartier de Bel-Air, où la voirie vient d'être restructurée, maillée et réaménagée, où de nouveaux équipements ont été construits, l'ambiance a changé: les jeunes ont toujours une faible mobilité autonome mais la pratique du quartier augmente.

Concernant la forme construite, l'analyse du quartier des Clochettes fait apparaître d'autres dysfonctionnements qui, comme l'absence de hiérarchie viaire, sont liés au processus non contrôlé de développement du quartier.

La juxtaposition d'opérations construites à des époques très diverses, selon des modes de financement différents, produisant à chaque époque un autre type d'habitat et accueillant des groupes de population homogènes et spécifiques à chaque opération, aggrave l'aspect illisible et impénétrable du secteur. Chaque programme est un blocage, soigneusement contourné par les trajets à pied.

A Nantes-Nord, la présence de secteurs pavillonnaires importants en surface constitue aussi des secteurs mal irrigués et mal intégrés dans la trame générale du tissu. La mixité recherchée améliore le fonctionnement du quartier lorsque la diversité de l'habitat est programmée à l'échelle de la parcelle ou d'un groupe de quelques parcelles. Dans le cas inverse, on assiste à une pratique de zonage qui fragmente le secteur au même titre que l'éparpillement des équipements structurants.

Seul parmi les quatre quartiers observés, celui du Breil-Malville a échappé au manque de plan d'ensemble et à la segmentation interne au secteur. Il bénéficie, de plus, d'un système viaire parfaitement raccordé au réseau général dont il est le prolongement. Ce dispositif permet l'intégration du quartier dans la ville, assure de bonnes liaisons avec le centre et une transparence de l'ensemble.

Les enquêtes réalisées à Corbeil-Essonnes par notre équipe, dans trois quartiers sociaux présentant des différences morphologiques importantes, semblaient déjà montrer l'influence de la structure des quartiers sur les comportements. Les travaux actuels confirment cette hypothèse.

L'intégration physique du quartier à la ville et l'intégration sociale des jeunes qui y vivent présentent un parallélisme sur les quatre quartiers. Tout se passe comme si la chaîne des relations précédemment établie pouvait se compléter d'un nouvel élément: forme urbaine/ déplacements de proximité/ mobilité/ autonomie/ comportements sécuritaires.

- *Perspectives*

Notre équipe a réalisé des travaux de recherche concernant la mobilité des jeunes dans neuf quartiers: trois à Corbeil-Essonnes, deux à Nantes, deux dans l'agglomération lyonnaise, un à Fontenay aux Roses et à Evry. Les résultats convergent fortement.

Toutefois, les organismes responsables de la Politique de la Ville dénombrent 500 quartiers en difficulté et l'échantillon des neuf quartiers observés ne peut couvrir toutes les situations urbaines rencontrées.

Par ailleurs, il n'a pas toujours été possible d'analyser finement les mécanismes qui lient mobilité et comportements sécuritaires. En ce qui concerne la mobilité motorisée, et en particulier les modes de déplacements qui échappent à l'apprentissage de la conduite, un approfondissement de la recherche semble utile. En effet, dans tous les sites d'enquête, les jeunes parlent souvent du scooter comme mode de déplacement idéal; or les statistiques d'accident concernant ce mode sont assez alarmantes.

En ce qui concerne le réaménagement des quartiers, les quelques éléments mis à jour concernant le rôle de la structure viaire représentent un appui possible aux démarches entreprises pour le réaménagement de certains ensembles. Notre contribution cherche à conforter les équipes qui souhaitent engager des interventions globales visant à réinsérer le quartier dans la ville. L'analyse de nouveaux sites permettrait, là aussi, d'enrichir la réflexion.

ANNEXE 2 :

- **Tableaux d'analyse de la valeur de l'habitat aux Coteaux**
(Proposition méthodologique de l'Agence, cf. Partie II / C / 2.)

La première des grilles est un exemplaire détaillée de la valeur de chaque bâtiment, les suivantes sont des synthèse

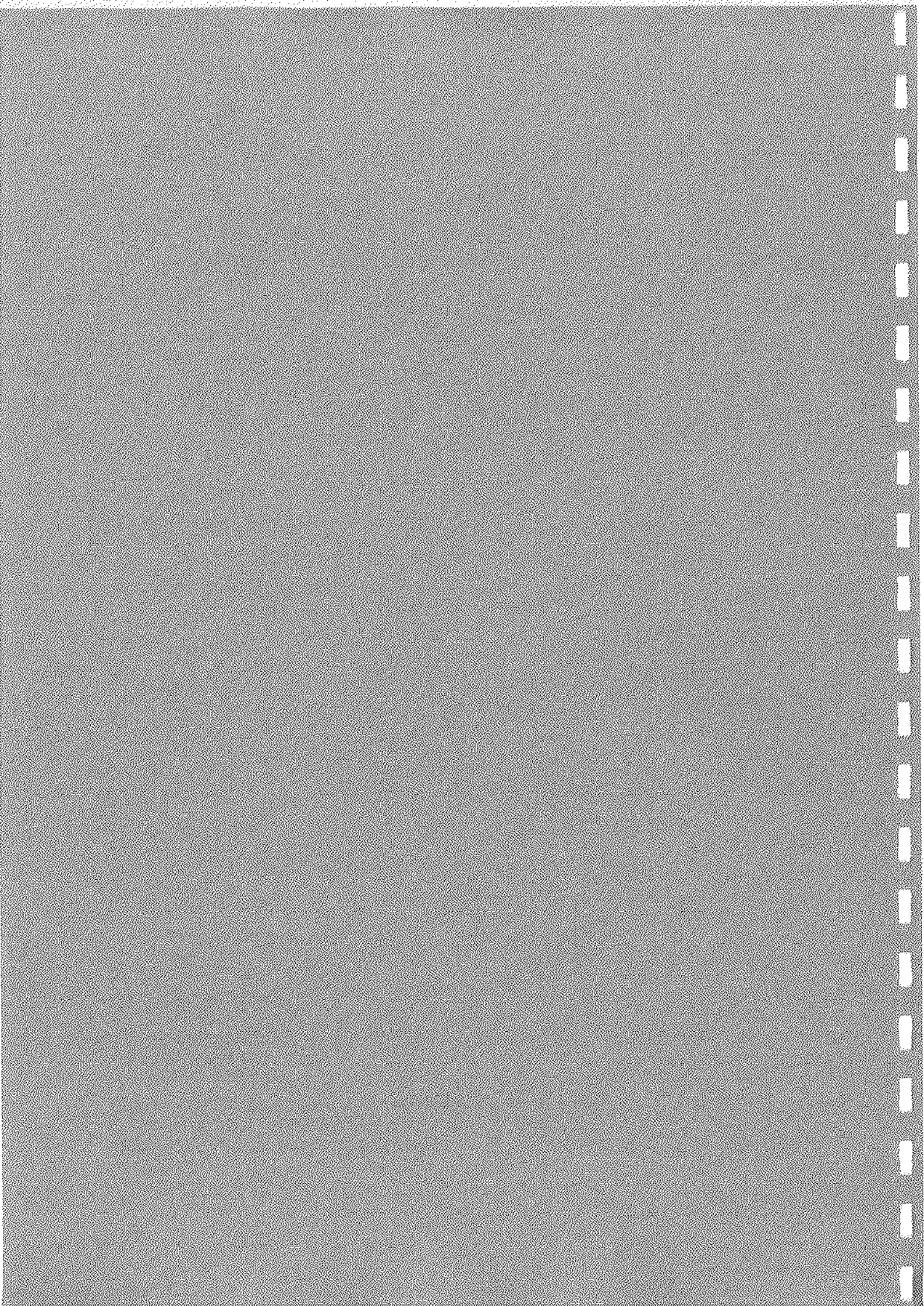




SCHÉMA D'ÉVOLUTION URBAINE : GRILLE D'ANALYSE DE LA VALEUR LOGEMENT (/ bâtiment, / quartier, / ville)									
Scénario 0 = aucune action engagée, exceptées Parc des Collines, Rocade Ouest, programmes de réhabilitations prévus, espaces extérieurs...									
Scénario 1, 2... = variantes S.É. (combinatoires des planches par fonctions)									
EVO = État de la valeur actuelle									
EV5, EV 10... = Évolution de la valeur à 5 ans, 10 ans...									
COTEAUX :	Scénario 0			Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	EVO	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Immeuble : Barre CAMUS (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,3	6,5	6						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,8	4,5	4						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,7	4,8	4,2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre VERNE (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,3	6,5	6						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	5	4,5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	5	4,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Tour DUMAS Nord (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	4,7	4,2						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	4	3,5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,1	3,4						
D- Facteurs de facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Tour DUMAS Sud (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,6	4,7	4,2						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	4,5	4						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,9	4,2	3,6						
C- Évolution urbaine du quartier / ville :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre PEUPLIER NATIONS (copropriété)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	4,8	4,5	4						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,7	5,3	5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,4	3,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre PEUPLIER CAMUS (copropriété)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	4,8	4,5	4						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,1	4,6	4,2						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,6	4,2	3,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Tours PLEIN CIEL (copropriété)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	6	5,5	5,4						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,8	5,5	5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5,3	4,8	4,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Tour GRÜNEWALD NATIONS (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	6	5,5						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,5	5,2	4,6						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5	4,9	4,2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Immeuble : Tour GRÜNEWALD (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	6	5,5						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,2	4,7	4						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,9	4,7	4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre GRÜNEWALD (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	6,5	6,2	6						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	6	6	5,5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5,5	5,2	4,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Tours LOGI EST (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,5	5,3						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	4,8	4,5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,6	4,1						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre MATISSE Nord (impair) (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,2	4,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,5	5,2	4,7						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5	4,6	4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Barre MATISSE Sud (pair) (bailleur Mulhouse Habitat)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,2	4,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5,7	5,4	5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5,1	4,7	4,1						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment A (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,3	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	4,7	4,4						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	5	4,5	3,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment B, 26-28 rue Matisse (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	4,9	4,7	4,1						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,8	4,6	4,2						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,6	4,3	3,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment B, 30-32 rue Matisse (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,3	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,8	4,1	3,6						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,7	4,3	3,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment C, 19-21 rue Delacroix (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,2	5,1	4,5						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	3,8	3,5	3,2						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,3	4	3,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

	Scénario 0			Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Immeuble : Bâtiment C, 23-25 rue Delacroix (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	4,5	4,2	3,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,2	3,9	3,5						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,2	3,8	3,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment E, 9-11 rue Delacroix (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	4,9	4,7	4,1						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,5	4,3	3,7						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,5	4,2	3,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment E, 13-15 rue Delacroix (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,3	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,7	4,4	3,9						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,9	4,4	3,7						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment F, 8-10 rue Delacroix (bailleur SAEM)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,5	5,3	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	4,7	4,1						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,5	3,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Immeuble : Bâtiment G, 3-5 rue Delacroix (copropriété)									
A- Évolution de la valeur du logement / bâtiment :	5,7	5,3	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,8	4,5	3,9						
C- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4	3,5	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,4	3,7						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

PÉRIPHÉRIE DES COTEAUX	Scénario 0			Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Immeubles : Cité Bel Air sur bd des Nations et rd-pt Talvas									
A- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	5	4,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4,8	4,7	4,5						
Évaluation qualitative générale	4,9	4,8	4,6						
C- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Maisons du secteur Chemin du Pt-Pont et rue de l'Étang									
A- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	5	4,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4,9	4,7	4,5						
Évaluation qualitative générale	5	5	4,8						
C- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Maisons et immeubles du tronçon Nord du bd des Nations									
A- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	5	5	4,8						
B- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4,8	4,7	4,5						
Évaluation qualitative générale	4,9	4,8	4,6						
C- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Maisons et immeubles de l'îlot BELFORT-GRÜNEWALD									
A- Évolution de la valeur urbaine du bâtiment / quartier :	4,9	4,9	4,7						
B- Évolution de la valeur urbaine du quartier / ville :	4,5	4,5	4,1						
Évaluation qualitative générale	4,7	4,7	4,4						
C- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

SCHEMA D'ÉVOLUTION URBAINE : GRILLE D'ANALYSE DE LA VALEUR ESPACE PUBLIQUE										
Scénario 0 = aucune action engagée, exceptées Parc des Collines, Rodeo Ouest, programmes de réhabilitations prévus, espaces extérieurs...										
Scénario 1, 2... = variantes S.É. (combinatoires des planches par fonctions)										
EV0 = État de la valeur actuelle										
EV5, EV 10... = Évolution de la valeur à 5 ans, 10 ans...										
COTEAUX :		Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
		EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Le Parc										
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :										
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)		5	5	4						
2- Usage de proximité		6	5	4						
3- Usage à l'échelle du quartier		6	6	6						
4- Usage à l'échelle de la ville		4	3	2						
Évaluation usages		5,8	5,6	5,4						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :										
1- Plantations		5	4	3						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)		5	4	3						
3- Aires de jeux		4	3	2						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)		5	4	3						
Évaluation qualités		4,8	4,5	4,2						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :										
1- Accessibilité (stationnement...)		4	4	3						
2- Statut et gestion (foncier)		5	5	5						
Évaluation fonctionnement		4,5	4,5	4						
Évaluation qualitative générale		5	4,8	4,5						
D- Facilité de mise en œuvre :										
Évaluation générale										
La Porte ST-Luc (jusqu'à l'allée centrale)										
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :										
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)		4	3	2						
2- Usage de proximité		5	4	3						
3- Usage à l'échelle du quartier		3	2	1						
4- Usage à l'échelle de la ville		3	2	1						
Évaluation usages		4	3	2						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :										
1- Plantations		4	4	3						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)		4	3	2						
3- Aires de jeux		5	4	3						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)		5	4	3						
Évaluation qualités		4,5	4,3	3,3						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :										
1- Accessibilité (stationnement...)		5	4	4						
2- Statut et gestion (foncier)		5	5	5						
Évaluation fonctionnement		5	4,5	4,5						
Évaluation qualitative générale		4,5	3,9	3,2						
D- Facilité de mise en œuvre :										
Évaluation générale										
Esplanade J. Macé										
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :										
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)		4	3	2						
2- Usage de proximité		5	4	4						
3- Usage à l'échelle du quartier		4	3	2						
4- Usage à l'échelle de la ville		3	2	1						
Évaluation usages		4	3	2						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :										
1- Plantations		5	4	3						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)		4	3	2						
3- Aires de jeux		5	4	4						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)		5	4	3						
Évaluation qualités		4,3	3,3	2,5						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :										
1- Accessibilité (stationnement...)		5	5	5						
2- Statut et gestion (foncier)		5	5	5						
Évaluation fonctionnement		5	5	5						
Évaluation qualitative générale		4,4	3,7	3,1						
D- Facilité de mise en œuvre :										
Évaluation générale										

	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Coteaux I (îlot Dumas-Camus)									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)	5	5	5						
2- Usage de proximité	6	6	6						
3- Usage à l'échelle du quartier	5	4	3						
4- Usage à l'échelle de la ville	4	3	2						
Évaluation usages	5	4,7	4,3						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations	5	5	4						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)	5	5	3						
3- Aires de jeux	5	4	3						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)	5	4	3						
Évaluation qualités	5	4,5	3,3						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)	4	3	2						
2- Statut et gestion (foncier)	4	3	2						
Évaluation fonctionnement	4	3	2						
Évaluation qualitative générale	4,7	4,1	3,1						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
COTEAUX II (tours / barres Grünewald)									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)	4	3	2						
2- Usage de proximité	6	5	5						
3- Usage à l'échelle du quartier	4	3	2						
4- Usage à l'échelle de la ville	3	2	1						
Évaluation usages	4	3,3	2,5						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations	4	3	2						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)	5	4	3						
3- Aires de jeux	5	4	3						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)	4	4	3						
Évaluation qualités	4,5	3,8	3						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)	4	3	2						
2- Statut et gestion (foncier)	5	4	2						
Évaluation fonctionnement	4,5	3,5	2						
Évaluation qualitative générale	4,3	3,5	2,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Coteaux III, Barres Matisse (+Logi Est)									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)	5	4	4						
2- Usage de proximité	6	6	6						
3- Usage à l'échelle du quartier	5	4	4						
4- Usage à l'échelle de la ville	4	3	2						
Évaluation usages	5	4,3	4						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations	4	3	2						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)	5	4	3						
3- Aires de jeux	4	3	2						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)	5	5	5						
Évaluation qualités	4,5	3,8	3						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)	5	4	3						
2- Statut et gestion (foncier)	4	4	3						
Évaluation fonctionnement	4,5	4	3						
Évaluation qualitative générale	4,7	4	3,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
SAEM									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)	4	3	2						
2- Usage de proximité	6	6	6						
3- Usage à l'échelle du quartier	5	4	3						
4- Usage à l'échelle de la ville	3	2	1						
Évaluation usages	4,5	3,8	3						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations	3	2	1						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)	4	3	2						
3- Aires de jeux	5	4	3						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)	4	4	4						
Évaluation qualités	4	3,3	2,5						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)	4	3	2						
2- Statut et gestion (foncier)	4	3	2						
Évaluation fonctionnement	4	3	2						
Évaluation qualitative générale	4,3	3,6	2,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Copropriétés Peupliers									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)	5	4	3						
2- Usage de proximité	6	6	6						
3- Usage à l'échelle du quartier	6	5	5						
4- Usage à l'échelle de la ville	4	3	2						
Évaluation usages	5,3	4,5	4						
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations	6	5	4						
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)	5	4	3						
3- Aires de jeux	4	3	2						
4- Confort (sonores, vues, ambiance)	5	4	3						
Évaluation qualités	5	4	3						
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)	4	3	2						
2- Statut et gestion (foncier)	4	3	2						
Évaluation fonctionnement	4	3	2						
Évaluation qualitative générale	4,7	3,9	3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de qualification des usages :									
1- Définition (jeux, sports, promenade, aucune)									
2- Usage de proximité									
3- Usage à l'échelle du quartier									
4- Usage à l'échelle de la ville									
Évaluation usages									
B- Évolution de la valeur de la qualité générale :									
1- Plantations									
2- Cheminements et mobilier (bancs, éclairage...)									
3- Aires de jeux									
4- Confort (sonores, vues, ambiance)									
Évaluation qualités									
C- Évolution de la valeur de fonctionnement :									
1- Accessibilité (stationnement...)									
2- Statut et gestion (foncier)									
Évaluation fonctionnement									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

SCHEMA D'ÉVOLUTION URBAINE : GRILLE D'ANALYSE DE LA VALEUR COMMERCE									
Scénario 0 = aucune action engagée, exceptées Parc des Collines, Rocade Ouest, programmes de réhabilitations prévus, espaces extérieurs...									
Scénario 1, 2... = variantes S.É. (combinatoires des planches par fonctions)									
EV0 = État de la valeur actuelle									
EV5, EV 10... = Évolution de la valeur à 5 ans, 10 ans...									
COTEAUX :									
		Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
ATAC									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	4	3	1						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	5	4	2,5						
C- Évolution de la valeur de développement :	5	4	2,5						
Évaluation qualitative générale	4,7	3,7	2,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Barrette Nations									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	4	3	2						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	4	3	2						
C- Évolution de la valeur de développement :	4	3	2						
Évaluation qualitative générale	4	3	2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
TREFF									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	4	3	1						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	4	3	1						
C- Évolution de la valeur de développement :	4	3	1						
Évaluation qualitative générale	4	3	1						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
J. Verne									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	3	2	0						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	2	1	0						
C- Évolution de la valeur de développement :	2	1	0						
Évaluation qualitative générale	2,3	1,3	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Delacroix									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	3	1	0						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	2	1	0						
C- Évolution de la valeur de développement :	2	1	0						
Évaluation qualitative générale	2,3	1	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Poste, Caisse d'Épargne									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	4	3	1,5						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	3	2	1						
C- Évolution de la valeur de développement :	3	2	1						
Évaluation qualitative générale	3,3	2,3	1,7						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Porte ST-Luc									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale	0	0	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Esplanade J. Macé									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale	0	0	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

PÉRIPHÉRIE DES CÔTEAUX	Scénario 0			Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Mer Rouge (Triangle Belfort-Cézanne)									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :	0	3	6						
B- Évolution de la valeur du positionnement :	0	6	6						
C- Évolution de la valeur de développement :	0	4	6						
Évaluation qualitative générale	0	4,3	6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de la clientèle :									
B- Évolution de la valeur du positionnement :									
C- Évolution de la valeur de développement :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

SCHEMA D'ÉVOLUTION URBAINE : GRILLE D'ANALYSE DE LA VALEUR ACTIVITÉ (/ bâtiment, / quartier, / ville)									
Scénario 0 = aucune action engagée, exceptées Parc des Collines, Rocade Ouest, programmes de réhabilitations prévus, espaces extérieurs...									
Scénario 1, 2... = variantes S.É. (combinatoires des planches par fonctions)									
EV0 = État de la valeur actuelle									
EV5, EV 10... = Évolution de la valeur à 5 ans, 10 ans...									
COTEAUX :	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		EV0
	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	
Pépière d'entreprises									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :	0	4	4						
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :	0	5	6						
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :	0	6	6						
Évaluation qualitative générale	0	5	5,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Porte des Nations									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :									
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :									
Évaluation qualitative générale	0	0	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Porte St-Luc									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :									
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :									
Évaluation qualitative générale	0	0	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Esplanade J. Macé									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :									
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :									
Évaluation qualitative générale	0	0	0						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
PÉRIPHÉRIES DES COTEAUX									
Parc des Collines									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :	0	5	5						
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :	0	6	6						
Évaluation qualitative générale	0	5,5	5,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Mer Rouge (ZFU)									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :	0	5	5						
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :	0	6	6						
Évaluation qualitative générale	0	5,5	5,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Évaluation générale									
A- Évolution de la valeur de transformation d'usage du bâti :									
B- Évolution de la valeur d'implantation (position et foncier) :									
C- Évolution de la valeur de développement (types d'activités) :									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

SCHEMA D'EVOLUTION URBAINE : GRILLE D'ANALYSE DE LA VALEUR EQUIPEMENT (/ bâtiment, / quartier, / ville)									
Scénario 0 = aucune action engagée, exceptées Parc des Collines, Roclade Ouest, programmes de réhabilitations prévus, espaces extérieurs...									
Scénario 1, 2... = variantes S.É. (combinatoires des planches par fonctions)									
EV0 = État de la valeur actuelle									
EVS, EV 10... = Évolution de la valeur à 5 ans, 10 ans...									
COTEAUX :	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EVS	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
C.C.L.-M.J.C. (dont "site J. Verne")									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	4	4	4						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	3						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	1,5						
3- Accessibilité	4	3	2						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	3						
Évaluation qualitative générale	4,2	3,6	2,9						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Bibliothèque									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	5	5	5						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	5	5	4						
3- Accessibilité	4	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	4						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,6	4,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
AFSCO									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	6	6	6						
2- État (technique/fonctionnement)	6	6	5						
3- Accessibilité	4	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	4						
Évaluation qualitative générale	5,4	5,2	5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
ASCO									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	5	5	5						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	6	6	6						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	2						
3- Accessibilité	5	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	5	5						
Évaluation qualitative générale	5,2	4,8	4,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Chapelle St-Luc									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	5	5	5						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	6	6	6						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	2						
3- Accessibilité	6	6	6						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	4						
Évaluation qualitative générale	5,2	4,8	4,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
C.A.F.									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	4						
3- Accessibilité	4	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	5	4,8	4,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

Equipements

	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EVO	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Gymnase Cézanne									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	3						
3- Accessibilité	6	6	6						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	5,4	5,2	5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Gymnase Verne									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	4	3	2						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	2						
3- Accessibilité	4	4	3						
4- Peuplement (aire d'influence)	4	3	3						
Évaluation qualitative générale	4,2	3,8	3,5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Ecoles maternelles Plein Ciel									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	6	5	4						
3- Accessibilité	6	6	6						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	5,4	5,2	5						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Ecole maternelle Camus									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	3						
3- Accessibilité	3	3	3						
4- Peuplement (aire d'influence)	4	3	3						
Évaluation qualitative générale	4,4	4	3,8						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Ecole maternelle J. Verne									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	6	6	6						
3- Accessibilité	5	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	5,2	5,2	5,2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Ecole maternelle L. Pergaud									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	2						
3- Accessibilité	4	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	6	6						
Évaluation qualitative générale	5	4,8	4,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Ecoles primaires L. Pergaud									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	3	2	1						
3- Accessibilité	4	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,5	4,3						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

Equipements

	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Ecole primaire H. Matisse									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	4	4	4						
3- Accessibilité	4	3	3						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	4						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,4	4,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Collège J. Macé									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab)	6	6	6						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	5	5	4						
3- Accessibilité	5	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	4	3						
Évaluation qualitative générale	5	4,8	4,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
C.F.A. Camus									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	3	3	2						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	3						
3- Accessibilité	6	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	5	5						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,6	4,2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Perce Neige									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	4	4	4						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	3						
3- Accessibilité	5	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	6	6						
Évaluation qualitative générale	5	4,8	4,6						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Terrains de sport J. Verne									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	5	5	4						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	6	6	6						
2- État (technique/fonctionnement)	6	6	6						
3- Accessibilité	6	6	6						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	5,4	5,4	5,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :									
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)									
2- État (technique/fonctionnement)									
3- Accessibilité									
4- Peuplement (aire d'influence)									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :									
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)									
2- État (technique/fonctionnement)									
3- Accessibilité									
4- Peuplement (aire d'influence)									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									

PÉRIPHÉRIE DES COTEAUX	Scénario 0		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		
	EV0	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10	EV5	EV10
Zone Techno-Professionnelle									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	3	3	3						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	5	4	4						
3- Accessibilité	5	4	4						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	6	6						
Évaluation qualitative générale	4,8	4,4	4,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Centre sociaux culturel Bel Air									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	5	5	5						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	5	5	5						
2- État (technique/fonctionnement)	6	6	6						
3- Accessibilité	6	6	6						
4- Peuplement (aire d'influence)	6	5	4						
Évaluation qualitative générale	5,8	5,6	5,4						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
Stade C.R.M.									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :	4	4	4						
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)	4	4	4						
2- État (technique/fonctionnement)	4	3	2						
3- Accessibilité	5	5	5						
4- Peuplement (aire d'influence)	5	5	5						
Évaluation qualitative générale	4,6	4,4	4,2						
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
 									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :									
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)									
2- État (technique/fonctionnement)									
3- Accessibilité									
4- Peuplement (aire d'influence)									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
 									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :									
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)									
2- État (technique/fonctionnement)									
3- Accessibilité									
4- Peuplement (aire d'influence)									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									
 									
A- Évolution de la valeur équipement de proximité (services/hab) :									
B- Évolution de la valeur équipement de quartier :									
1- position dans le quartier (cf fréquentation)									
2- État (technique/fonctionnement)									
3- Accessibilité									
4- Peuplement (aire d'influence)									
Évaluation qualitative générale									
D- Facilité de mise en œuvre :									
Évaluation générale									





**AGENCE D'URBANISME
DE LA REGION MULHOUSIENNE**

1, rue des Orphelins
68200 MULHOUSE
Tél.: 89 43 12 36