

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

**Étude programmatique du projet d'intégration urbaine et de restructuration
du parking souterrain du quartier des Mézereaux à Melun**

Octobre 2011

Rapport final

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature/Plan Urbanisme
Construction Architecture

Marché à procédure adaptée n°1000227 notifié le 14 Décembre 2010

Titulaire : **Kallipolis**

Table des matières

1. Introduction.....	1
1.1 La mission.....	1
1.2 Le contexte général.....	1
1.3 Le quartier des Mézereaux et le PRU.....	3
1.4 Le site objet de l'étude	5
1.5 Parkings et logements sociaux en France : le cas des Mézereaux	5
1.6 L'étude de Kallipolis	7
2. La récolte des matériaux et des informations	8
2.1 Informations primaires : parties prenantes et observateurs privilégiés	10
2.2 Les interviews.....	14
2.3 L'enquête auprès des habitants	19
3. Analyse des risques de sécurité dans le quartier	23
3.1 Elaboration d'une liste de risques potentiels.....	23
3.2 Analyse de la configuration spatiale, des flux et des fonctions	25
3.3 Elaboration de la carte axiale	26
3.4 Etude des flux.....	34
3.5 Hiérarchisation de la circulation des flux.....	37
3.6 Sûreté réelle et perception : les informations des forces de l'ordre et l'enquête auprès des habitants	39
3.7 Les facteurs de risque liés à l'aménagement de l'espace	45
4. Etude de détail sur la thématique du parking souterrain	48
4.1 Le parking dans son contexte	50
4.2 Estimation de l'offre et de la demande de stationnement par relèvement direct.....	51
4.3 Analyse des rechutes négatives des risques de sécurité sur la réouverture du parking	56
4.4 Vérification des risques liés au parking	58
5. Identification des lignes directrices pour la conception d'un projet de requalification du parking et de la dalle	60
5.1 Exploration de bonnes pratiques et références.....	60
5.2 Lignes directrices et possibles stratégies opérationnelles	61
5.3 Conclusions	72

Annexes :

Questionnaire

Exemple d'interview

Figures 1-31

1. Introduction

1.1 La mission

Le diagnostic que l'équipe de Kallipolis a élaboré se situe dans le cadre du programme expérimental financé par le PUCA et dénommé « Qualité et sûreté des espaces urbains ».

Le site identifié par le programme se compose d'un parking souterrain connecté à deux tours d'habitat social et de la dalle qui le recouvre, les deux localisés dans le quartier des Mézereaux à Melun.

Le parking, qui dispose de 192 places, a été condamné en 1999 pour des importantes motivations de sécurité, en limitant ainsi la disponibilité de places de stationnement dans le secteur environnant.

Aujourd'hui, on registre dans le quartier plusieurs problèmes relatifs au stationnement : le non-respect des règles de la part des ceux qui garent la voiture n'importe où et la forte demande de places en certains moments de la semaine (ou même de la journée) ont contribué à réduire la qualité urbaine du secteur. En plus, la présence sur le site d'un espace en abandon depuis plus de dix ans aggrave la perception négative dans son ensemble.

Il s'agit donc pour la ville de Melun de repenser à ce récipient vide, une fois vecteur d'insécurité, pour qu'il puisse devenir un élément capable de concourir à améliorer la qualité du contexte où il se place.

1.2 Le contexte général

Melun est une des villes plus grandes du Département de Seine et Marne, avec une population de 39.000 habitants, dont le 55% réside dans les quatre quartiers du Plateau Nord qui, en surface, représentent le 18% du territoire urbain.

Les Hauts de Melun forment un secteur où, à partir de la fin des années '50 on a bâti le 90% du parc de logement social de la ville, pour faire face aux exigences imposées par la croissante pression démographique de l'époque. A partir des années '70, avec la première crise pétrolière, le chômage a augmenté et la qualité de la vie a diminuée irréversiblement jusqu'à aujourd'hui.

Bâti quand le zonage déterminait la séparation des territoires sur la base de la fonction qui leur avait été assignée, ce secteur, en prévalence résidentiel, est constitué, pour la plupart, de grands ensembles collectifs, où l'alternance entre tours et barres produit une distribution décousue du territoire, caractérisé par la multiplication d'espaces externes dépourvus de qualité esthétique et pauvres du point de vue fonctionnel. Le grand nombre de ces espaces sont destinés au stationnement qui, si d'un côté est indispensable, de l'autre il n'offre pas une perception positive du lieu. En outre, la faible densité, le manque de mix fonctionnel et social, ainsi qu'une desserte insuffisante des transports en commun, ont favori la dégradation du territoire.

La population des quartiers Nord, en pourcentage plus jeune par rapport à la moyenne des autres quartiers de la ville, détient un bas niveau de formation et se caractérise par des taux élevés de chômage. Dans toute la ville de Melun le 48% des résidents a moins de 30 ans (face au 27% de la moyenne française) et dans la ZUS le 31% des résidents a moins de 20 ans.

Les jeunes de ces secteurs sont souvent vécus comme une source de problèmes par les autres résidents, surtout en raison de l'habitude de certains d'entre eux à occuper les parties communes. En général, tous les quartiers Nord sont perçus négativement : d'un diagnostic conduit en 2008¹ ils apparaissent assez stigmatisés, non seulement du centre ville vers la périphérie, mais aussi en direction est-ouest : les habitants de chaque quartier, en fait, perçoivent les autres quartiers comme des lieux à problèmes et sans aucune attractivité.

En 2004, les quartiers du Plateau Nord ont été classifiés comme Zones Franches Urbaines (ZFU), puis ils ont été aussi inclus dans le périmètre d'une Zone Urbaine Sensible (ZUS) et ils ont été compris dans le Programme de Rénovation Urbain (PRU) ² nommé Oxygène, dont les objectifs ont été exprimés dans la convention stipulée avec l'ANRU en Décembre 2008 :

- > Influencer fortement sur le paysage urbain en changeant en profondeur l'image de la ZUS Quartier Nord de Melun pour donner une nouvelle image de la ville ;
- > Réaliser la nécessaire couture entre le centre ville, les quartiers faisant partie de la ZUS et le futur quartier de la Plaine de Montaigu ;
- > Clarifier le maillage pour désenclaver cette grande zone d'habitat ;
- > Proposer des concepts de résidentialisation pour une meilleure cohérence entre la Ville et les bailleurs permettant d'identifier et de clarifier les espaces tant publics que privés et de les sécuriser ;
- > Développer la mixité sociale et fonctionnelle ;
- > Requalifier les espaces publics ;
- > Implanter de l'activité économique et apporter de l'emploi dans ces quartiers grâce au dispositif de la Zone Franche Urbaine ;

Le PRU s'intègre à un plan de transformations à grande échelle, le projet Oxygène, qui comprend toute la ville de Melun et qui prévoit aussi la réalisation de l'éco-quartier de la Plaine de Montaigu, au nord de la RD605, la constitution d'un Pôle Santé, la création d'un nouveau boulevard urbain en substitution d'une partie de la Route Nationale, en correspondance du quartier de Montaigu, et l'implémentation d'un système de lignes de tramways.

¹ Source : « *Mission d'appui sur la mise en place de la concertation avec les habitants de l'ANRU* », Juin-Juillet 2008, Diagnostic du cabinet Aventura Urbana

² Le PRU comprend les quartiers du Plateau de Corbeil, de Montaigu, des Mézereaux et de l'Almont, mais a-t-il été exclus le quartier Schuman, qui pourtant fait partie de la ZUS.

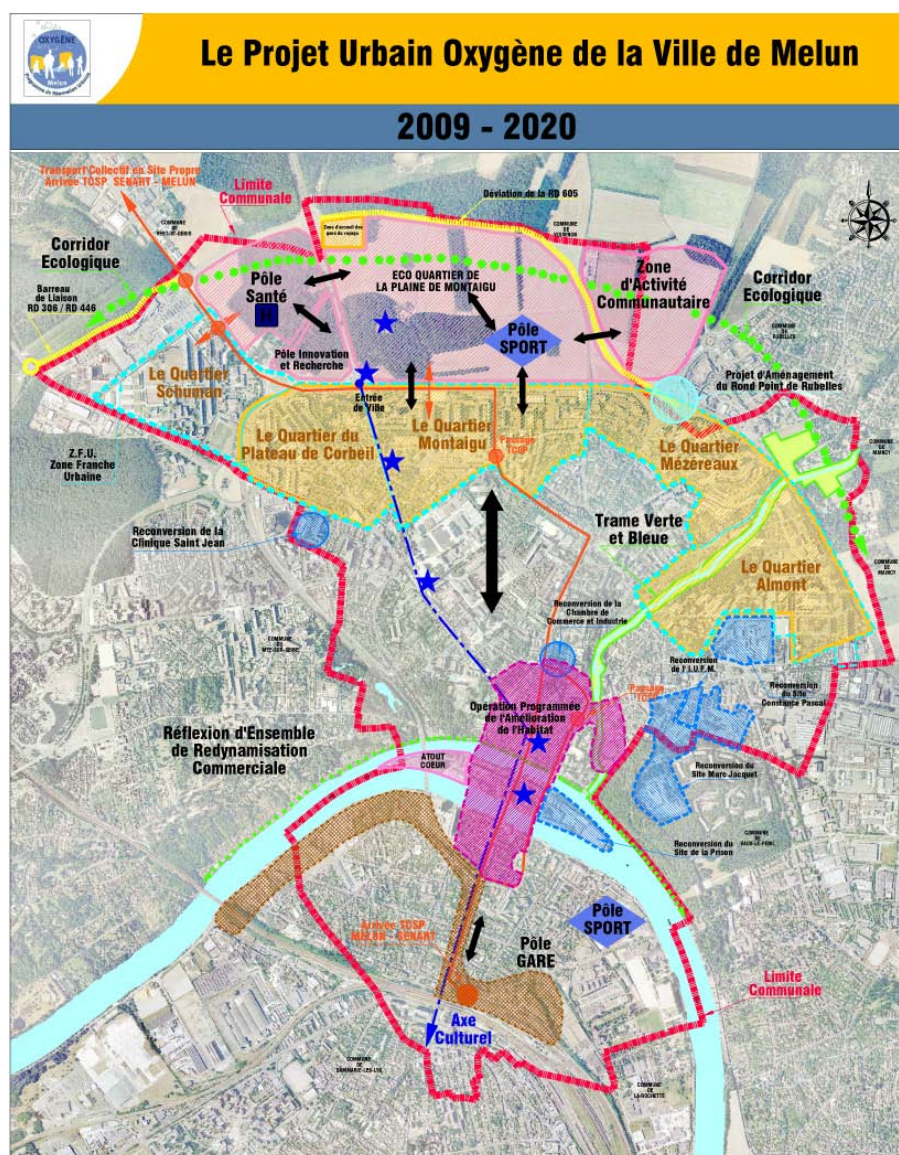


Figure 1. Schéma du projet Oxygène

1.3 Le quartier des Mézereaux et le PRU

L'analyse conduite par Aventura Urbana en 2008 auprès des résidents des Hauts de Melun nous montre que les problèmes qui principalement touchent la population locale sont :

- L'enclavement du quartier ;
- Le manque de qualité de l'espace public ;
- Les regroupements de jeunes dans les halles (ou en bas) des immeubles.

Des graves soucis de sûreté ne sont pas apparus, pourtant on a relevé des potentialités territoriales telles que la création du nouveau Centre Social (prévu dans le cadre du PRU) et la présence de la Mosquée, au début perçue comme source éventuelle de conflits.

Le Programme de Rénovation Urbaine, par rapport à ces observations, s'est fixé des objectifs spécifiques pour ce secteur³ :

- > Désenclaver le quartier en créant un axe direct est/ouest et un deuxième accès à partir de l'avenue de Meaux ;
- > Améliorer le cadre de vie à travers une refonte du stationnement même souterrain, des résidentialisation et une requalification des espaces extérieurs ;
- > Introduire une mixité d'habitat dans un quartier qui recense près de 90% de logements sociaux;
- > Offrir un lieu de rencontre, d'échange et d'information aux habitants grâce à l'implantation d'un centre social et l'organisation des espaces environnants ;
- > Dynamiser l'offre commerciale et l'ouvrir sur un axe central reliant la périphérie de Melun au centre ville.

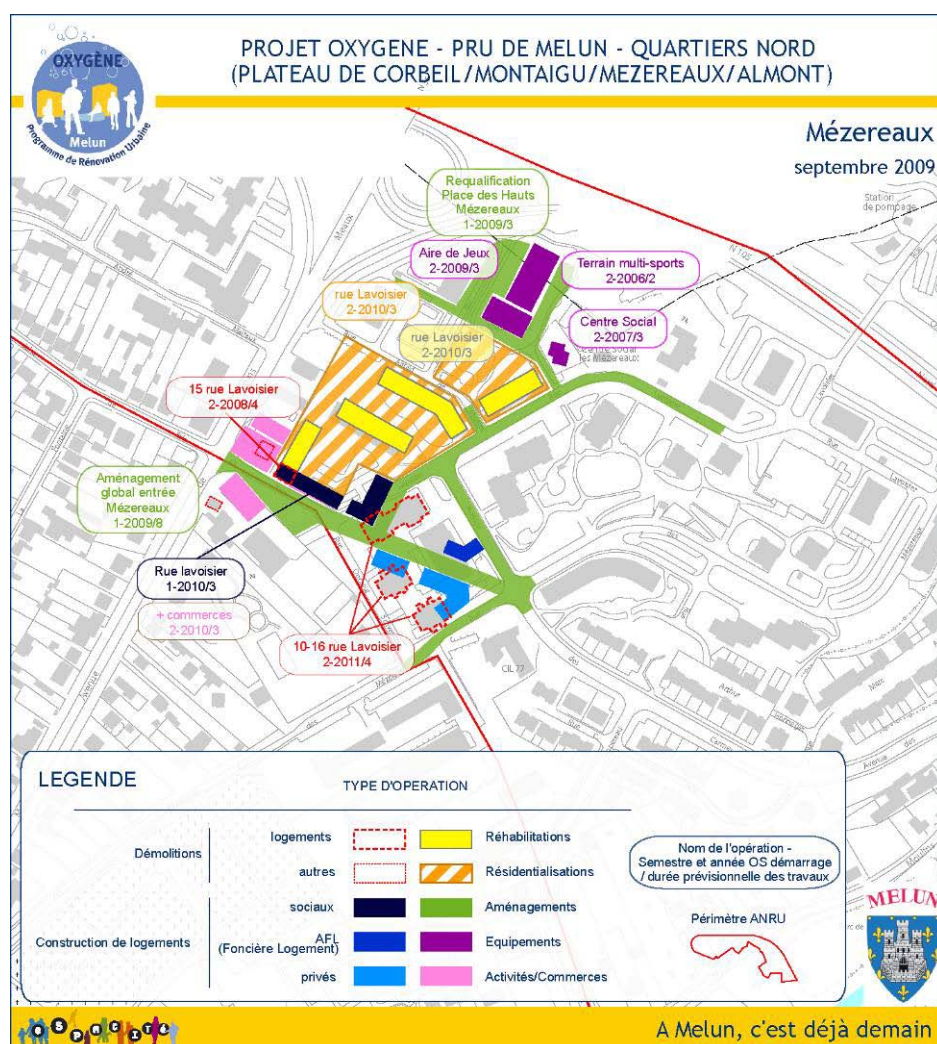


Figure 2. Plan des opérations prévues par le PRU dans le quartier des Mézereaux

³ Source : Etude préliminaire, 16 Novembre 2009.

1.4 Le site objet de l'étude

Le secteur intéressé par le programme du PUCA est constitué par un parking souterrain de trois étages, de propriété de l'Immobilière 3F et connecté à deux tours R+16. Au dessus du parking il se trouve une dalle, longée sur deux côtés par les entrées des tours, sans fonctions spécifiques si non l'être une bande de passage non aménagée.

Ce secteur des Mézereaux n'a pas été compris dans le PRU, cependant il est inséré dans un contexte caractérisé par des mutations importantes :

- > Les espaces publics environnants ont déjà été l'objet d'amples requalifications, qui ont essayé d'attribuer à l'espace public des fonctions spécifiques. L'espace vert compris entre les tours et la Route Nationale a été subdivisé en plusieurs micro-zones, chacune aménagée pour des usagers différents, relativement à l'âge et aux intérêts. En outre, on note qu'un grand soin a été donné à la qualité et à l'esthétique des œuvres, dans l'intention de mitiger l'image de quartier populaire ;
- > Des nouvelles fonctions ont été introduites et celles existantes ont été développées : à l'est des tours se situe le nouveau Centre Social, destiné aux activités pour les familles, et le Centre Jeune, auquel on accède par rue Lavoisier, a été rénové ;
- > Le secteur à l'ouest du site subira des profondes transformations dans l'avenir : la Ville et ses partenaires, à présent, sont en train d'étudier un plan pour celle qui va être la nouvelle porte d'accès à la ville provenant du nord, qui sera localisée en correspondance de l'actuel échangeur en proximité des tours des Mézereaux ;
- > Le long de l'avenue de Meaux, l'actuelle station de service sera remplacée par un nouveau centre commercial, où certaines activités économiques, situées aujourd'hui en avenue de Carmes, pourront se déplacer.

1.5 Parkings et logements sociaux en France⁴ : le cas des Mézereaux

En France la gestion des parkings affectés aux logements sociaux représente souvent un problème pour les bailleurs qui en sont les propriétaires : la condamnation du parking souterrain des Mézereaux ne constitue un cas isolé, mais plutôt une pratique confirmée qui voit le gestionnaire fermer le parking suite à la difficulté de louer les garages ou les places et pour des problèmes de sûreté.

Apparemment, l'offre privée de stationnement peut apparaître comme une opportunité pour les secteurs périphériques, car dans les quartiers résidentiels populaires le taux de motorisation est souvent supérieure à celui des centres villes : dans ces secteurs le moyen de transport plus utilisé est effectivement la voiture, alors que les transports en communs résultent sous-utilisés.

Il arrive qu'ici la voiture est très compétitive : il a été observé, en effet, que les déplacements domicile-travail sont devenus, au fil du temps, minoritaires par rapport aux exigences des

⁴ Source : Sylvie Mathon, CETE Nord Picarde, *Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social*, Étude exploratoire, Ed. CERTU 2003.

personnes et l'offre d'un système des transports collectifs n'est pas suffisante dans des quartiers qui sont caractérisés par une faible densité urbaine, en termes tant d'habitants que d'usagers.

La grande disponibilité d'espace public au cœur des grands ensembles représente un élément de compétition avec l'offre de stationnement privée, car il rend disponible une surface libre, disponible à titre gratuit et bien placée en proximité des accès aux immeubles et contrôlable par la fenêtre de son propre domicile.

Seulement dès que l'on cherche à améliorer la qualité de l'environnement de ces secteurs, le problème du **manque de places de stationnement** se manifeste : quand on veut assigner une fonction spécifique à l'espace public, en mettant en demeure des plantes, en réalisant des pistes cyclables, en introduisant des voies préférentielles pour les transports collectifs, de fait on opère une limitation à l'usage de l'espace public de la part des voitures.

Une étude élaborée en 2007 par TRANSITEC⁵ sur la zone du PRU montre que à peu près le 26% de l'offre de stationnement est privée et se trouve surtout dans les quartiers des Mézereaux et de l'Almont, ainsi distribuée :

- Le 51% en parking souterrains (dont une partie a été condamnée) ;
- le 24% en surface ;
- Le 13% en boxes ;
- Le 12% en garages individuels.

En calculant le rapport entre habitat et offre totale de stationnement il a été relevé que l'offre corresponde à 1,9 places pour logement mais elle varie beaucoup d'un quartier à l'autre.

L'analyse de l'offre et de la demande nocturne et diurne dans le quartier des Mézereaux signale globalement une offre très élevée par rapport à la demande, en particulier quand on se focalise sur l'offre privée. En général, on peut observer que, comme dans tous les quartiers, l'offre privée de stationnement est peu utilisée. En même temps, on souligne un phénomène significatif : l'alternance entre des places très utilisées, et donc saturées, et des places sous-utilisées ou vides. Ces dernières souvent sont localisées loin des accès aux logements ou, en tout cas, loin de la vue du propriétaire.

Cependant, il faut préciser que parfois l'offre réelle est plus basse que celle apparente : souvent il arrive que les règles ne sont pas respectées par les usagers, c'est le cas des Mézereaux, et que donc le nombre de voitures garées en certains moments de la journée le long des rues est supérieure à la disponibilité effective, tout au détriment de la qualité urbaine.

⁵ Source : « *Etude d'impact du Programme de Rénovation Urbaine des Hauts de Melun* » réalisé par le cabinet Lamy Environnement (Novembre 2010).

1.6 L'étude de Kallipolis

L'équipe de Kallipolis a réalisé un diagnostic du site objet de l'étude afin d'élaborer des scénarios relatifs à la requalification du système dalle-parking.

L'objectif du diagnostic a été d'identifier les caractères urbains et de comprendre les dynamiques sociales du secteur qui peuvent influencer le développement de risques de sécurité, en particulier autour des tours I3F, dans l'éventualité d'une réouverture du parking souterrain et tout en considérant les implications des transformations urbaines en cours.

La méthodologie choisie pour appréhender les risques potentiels a combiné la récolte de données quantitatives et l'observation de terrain, à partir d'une liste d'éléments et de phénomènes significatifs relativement au thème de la sûreté urbaine.

On a donc étudié :

- La **configuration de la maille urbaine** en réalisant une analyse de la syntaxe spatiale à différentes échelles ;
- Les **flux de passage**, en mettant en évidence les directrices de flux de personnes dans le quartier et les **pôles d'attraction** principaux ;
- L'offre et la demande, qualitative et quantitative, de places de **stationnement** et les pratiques de stationnement des résidents ;
- Le **sentiment d'insécurité** perçu et la perception global du quartier de la part des résidents et d'observateurs privilégiés, y inclus les forces de l'ordre ;
- Les données relatives aux **infractions enregistrées** aux Mézereaux par la Police Nationale, en 2005 et 2010 ;
- Les **pratiques d'usage** des espaces, en identifiant les fonctionnements ou dysfonctionnements éventuels ;
- Les caractéristiques de l'espace qui peuvent contribuer à alimenter un sentiment d'insécurité ou à le rendre plus vulnérable , comme les signes **d'incivilités physiques** ou **sociales**, le système de l'**éclairage** public.

Les sujets présentés jusqu'ici ont été développés en trois phases de projet:

- 1) Au cours de la **phase préliminaire**, on a recolté toutes les informations nécessaires à l'analyse du site et du quartier:
 - Récolte de la documentation existante sur le quartier et le site ;
 - Identification des acteurs pertinentes, élaboration du plan de l'enquête, prédisposition des modèles des interviews et du questionnaire ;
- 2) Dans la **phase opérationnelle**, on a approfondi les thèmes à analyser décrits auparavant :
 - A partir du plan de la ville de Melun, on a élaboré une carte axiale pour étudier les propriétés configurationnelles de la maille urbaine, en particulier du secteur des Mézereaux ;

- Une mission de terrain a été organisée, en collaboration avec la Maison du Projet, pour réaliser des visites de terrain orientées à analyser : les flux de passage piétonniers et véhiculaires formels et informels ; la distribution des fonctions et des services au sein du quartier ; la sûreté réelle et perçue, par l'administration d'un questionnaire aux habitants et la réalisation d'interviews à des observateurs privilégiés ; avec le support de la norme européenne XP ENV 14383-2 la vérification d'une liste de situations critiques ;
- 3) Dans la **phase conclusive** on a élaboré la synthèse du travail complété sur le terrain et formulé des scénarios pour l'avenir du site, à partir des risques liés à l'usage du parking, à la demande et à l'offre, en termes qualitatifs et quantitatifs, aux parcours et aux accès piétonniers et véhiculaires. Cette phase a enfin produit des lignes directrices et des préconisations pour le réaménagement et la gestion du parking et de la dalle.

2. La récolte des matériaux et des informations

L'approche au site objet de l'étude a requis d'abord une réflexion sur les caractéristiques des informations à recueillir, en considération de la complexité des opérations en cours et de la pluralité des parties prenantes.

L'équipe de projet a décidé d'organiser les informations incontournables autour de cinq groupes :

1. Informations cartographiques ;
2. Informations sur les projets urbains de la Ville de Melun (en cours et futurs) ;
3. Informations et données socio-économiques sur le quartier et les tours ;
4. Informations et données sur la sécurité et le niveau du cadre de vie dans le quartier et dans les tours ;
5. Informations et données sur le fonctionnement des déplacements et du stationnement.

L'ensemble de ces informations doit permettre de reconstruire un état des lieux capable de nous montrer les vulnérabilités du système et, possiblement, les opportunités offertes par le site et le quartier, dans la perspective d'y intervenir avec un nouveau projet et, éventuellement, l'insetion de nouvelles fonctions.

Informations cartographiques

Ce groupe comprend la cartographie de la ville de Melun en format numérique avec, au moins, l'indication des rues et de blocs des immeubles, ce qui représente la base d'analyse territoriale et, surtout, la base de l'analyse de la configuration urbaine de la ville. Par l'analyse du maillage urbain on peut étudier le niveau d'intégration du quartier des Mézereaux par rapport à la ville et aux quartiers voisins.

En outre, le groupe d'informations requises comprend les plans des tours des Mézereaux et du parking souterrain de propriété de l'Immobilière3F.

Informations sur les projets urbains de la Ville de Melun

Le projet Oxygène et le projet de l'éco-quartier produiront des profondes transformations sur les Hauts de Melun et il est nécessaire d'en connaître les dimensions et les contenus programmatiques pour pouvoir envisager un projet sur ce territoire qui n'exclue aucune hypothèse. Même si l'aménagement de dalle et du parking souterrain en rue du Bellay n'est pas compris dans le PRU, les changements qui affecteront le Plateau Nord pourraient avoir des conséquences sur le système de flux et les pratiques d'usage dont il faut tenir compte.

Informations et données socio-économiques sur le quartier et les tours

Les caractéristiques socio-économiques du quartier, et en particulier de la population qui habite dans les tours, sont un des points de départ pour des réflexions qui ne se limitent à l'étude du contexte bâti mais qui envisagent d'analyser, en clé de projet, la dimension sociale.

Informations et données sur la sécurité et la qualité du cadre de vie dans le quartier et dans les tours

La récolte de ce groupe d'informations, qui se réfèrent à la perception du quartier de la part de ses habitants et usagers, nécessite l'élaboration d'un plan de relèvement adapté qui intercepte les parties prenantes, dont les habitants, et les observateurs privilégiés. Comme on l'a déjà souligné, l'objectif est de reconstruire les dimensions de la sureté perçue et du cadre de vie en interrogeant directement les résidents, mais aussi ceux qui, même sans habiter dans le quartier, le fréquentent pour différentes raisons. Ces informations sont de deux types : de type objectif, ce qui implique l'observation et le relèvement d'indices de contexte, qui, à leur tour, peuvent fournir des indications sur les pratiques dans l'espace ; de type subjectif, ce qui renvoie à la perception et donc va devoir être recueilli par la parole, c'est-à-dire par l'emploi de questionnaires et d'interviews.

Informations et données sur le fonctionnement des déplacements et du stationnement

Il s'agit dans ce cas, comme dans le précédent, d'informations primaires, collectées par l'équipe de projet directement sur le terrain, en choisissant les méthodologies appropriées. Ces informations ont formé la base de connaissance à partir de laquelle on a construit ensuite des hypothèses pour la réouverture du parking souterrain. La question du stationnement n'a pas été abordée seulement du point de vue quantitatif (calcul de l'offre et de la demande)⁶ mais aussi qualitatif (qui sont les usagers réels, qui les potentiels, les places surchargées et celles sous-occupées à niveau du stationnement en surface, etc.). Dans ce cas, aussi, on a obtenu des indications grâce au travail d'observation et par les méthodes d'enquête choisies.

⁶ Une estimation quantitative de l'offre et de la demande de stationnement a été réalisée dans l'étude préliminaire au PRU, basée sur des données de 2007.

Suivant les lignes méthodologiques déjà décrites dans la note de mission⁷ et afin de compléter un diagnostic de sûreté du quartier, l'équipe a lancé une analyse des acteurs pertinents. Une fois terminée l'analyse, on a reconstruit, avec un certain degré de détail, un cadre de la perception de la sûreté, les opinions sur des questions clé, comme celles du stationnement, de la perception du quartier et de ses fonctions, et une analyse comparative entre les différentes positions et perceptions exprimées par les acteurs approchés.

L'organisation interne de l'analyse illustrera, en particulier, trois éléments qui caractérisent singulièrement les acteurs : leur rôle d'observateurs de l'état de fait (et donc perception, description et commentaire sur la situation), leur rôle d'acteurs locaux (leur activité, plus ou moins institutionnelle, qui se déroule dans le quartier) et le rôle de parties prenantes (c'est-à-dire la dimension de leurs intérêts légitimes et de leurs droits, de leurs objectifs, de leurs stratégies et des requêtes orientées à défendre ces intérêts).

L'identification des acteurs pertinents a été complétée en plusieurs phases, par la progressive extension des informations disponibles. Le premier pas a été de repérer les acteurs pertinents qui apparaissaient déjà dans les documents introductifs mis à disposition par le PUCA. Ensuite, des visites de terrain, ainsi que l'étude des matériaux relatifs aux projets de rénovation prévus dans le quartier, nous ont permis d'approfondir l'analyse.

Enfin, des informations cruciales ont été tirées lors des réunions avec les principaux acteurs institutionnels à la Maison du Projet et grâce à la riche communication qui a fait suite avec les responsables de la ville en charge du projet.

Sur la base des informations disponibles, on a identifié une liste d'acteurs, ensuite séparés en deux catégories : d'un côté les acteurs institutionnels et économiques et les acteurs organisés, qui jouent un rôle intermédiaire entre les institutions et les citoyens, de l'autre les habitants mêmes.

2.1 Informations primaires : parties prenantes et observateurs privilégiés

En considération de la variété d'acteurs identifiés, de leurs rôles et intérêts hétérogènes et de la nature diversifiée de l'implication de chacun d'entre eux dans le quartier, un plan de récolte des informations s'est avéré indispensable.

A partir de cette liste, deux méthodes d'enquête ont été choisies : l'interview demi-structurée et le questionnaire à questions fermées.

⁷ « Note motivée sur l'appréhension de la sûreté urbaine », incluse dans l'appel à projet de Kallipolis.

Subdivision des acteurs en groupes et détermination des méthodologies d'enquête

D'abord, les acteurs sont représentés par un groupe d'observateurs privilégiés et l'ensemble collectif des résidents des tours.

Pour le premier groupe, on a dessiné quatre types d'interview suivant le même schéma mais différentes dans la formulation spécifique des questions. Cela signifie que toutes les interviews abordent les mêmes thématiques, qui seront approfondies dans le prochain paragraphe, mais les questions ont été adaptées aux intérêts et à l'expérience de chaque acteur. Ce groupe a donc été consulté par l'instrument de l'interview demi-structurée, c'est-à-dire une liste flexible de questions ouvertes, qui abordent des thématiques préfixées mais qui se différencient d'un acteur à l'autre et qui, éventuellement, peuvent entraîner d'autres questions.

Un **premier type d'interview** a été destiné aux acteurs de la société civile, engagés dans le travail social sur le terrain ou, en tout cas, avec des contacts forts avec la réalité des problématiques du quartier et les résidents, d'où une opinion motivée sur le cadre de vie et les conditions de sûreté des Mézereaux. Les questions introductives explorent alors l'activité de ces acteurs au sein du quartier, les personnes avec qu'ils entrent en contact.

Un **deuxième type d'interview** a été orienté aux Forces de l'Ordre et donc il comprend une section importante dédiée aux questions sur la sûreté : état des crimes, classes de menaces, activités de prévention, facteurs d'insécurité.

Un **troisième type d'interview** a été adressé à ceux qui dans le quartier gèrent une activité commerciale. En plus des thèmes communs avec les autres acteurs, on leur a demandé de parler de leur activité et de son niveau de vitalité.

Les résidents des tours, qui forment un groupe à part, ont été consultés en utilisant la méthodologie d'enquête du **questionnaire**. Pour joindre le plus grand nombre des résidents on a éliminé l'hypothèse du questionnaire postal, c'est-à-dire, le questionnaire inséré dans la boîte à lettre de chaque habitant des tours. Ce choix a été pris en accord avec l'équipe de la Maison du Projet, car l'on a considéré que la probabilité d'en obtenir un bon résultat était faible. On a donc préféré étudier une modalité plus participative et conviviale et on a donc décidé d'organiser une journée entière sur la dalle pour rencontrer les résidents directement et leur proposer de s'arrêter pour répondre à nos questions, avec le confort d'un siège et éventuellement d'un goûter. Cette option a répondu à deux finalités : d'un côté celle de proposer aux habitants une version conviviale de leur dalle, de l'autre celle de susciter leur curiosité et encourager leur participation.

Thématiques à approfondir

Comme on a déjà souligné, dans un souci d'homogénéité qui puisse ensuite faciliter la confrontation des réponses, les problématiques soulevées par les questions de l'enquête ont été

organisées en quatre groupes thématiques qui synthétisent les points interrogatifs du projet. Ceci dit, chaque interview et le questionnaire sont composés en considérant l'acteur auquel ils sont adressés et la relevance de son point de vue par rapport aux questions étudiées.

L'enquête est dressée autour des thématiques suivantes :

- 1) Cadre de vie ;
- 2) Sûreté ;
- 3) Stationnement ;
- 4) Transformations urbaines en cours.

- 1) On évalue la qualité du **cadre de vie** d'un quartier selon le niveau d'intégration sociale, le niveau de conflit parmi les habitants, l'état de l'entretien des espaces publics, leur fréquentation, le niveau de micro-criminalité, l'offre de services (éducation, culture, animation, transport public, services sociaux, temps libre et sport, commerces). A partir de ce concept, sans vouloir rentrer dans le détail de chaque facteur qui compose le cadre de vie, on interroge les personnes sur leur perception du quartier.

Le sujet nous intéresse particulièrement parce qu'il affecte de près le thème de la sûreté : les facteurs qui appartient à l'un ils appartient aussi souvent à l'autre dans la perception du milieu urbain et l'expérience qu'en font les citoyens. En particulier, on retrouve dans la littérature relative aussi bien à la psychologie environnementale qu'à la sûreté urbaine, certains aspects qui se réfèrent à l'attachement au quartier.

Aux personnes interrogées, tant aux parties prenantes que aux observateurs privilégiés, on a demandé d'indiquer leur niveau d'appréciation du cadre de vie et, selon les réponses, les atouts et les points faibles.

2. Quand on parle de **sûreté** on est obligé de considérer d'un côté sa dimension quantitative, qui renvoie à une connaissance le plus possible fiable du nombre des délits commis dans un délai de temps défini et à l'interne d'un contexte précisé du point de vue géographique. De l'autre côté, on ne peut pas négliger la dimension qualitative, liée à la perception de son propre environnement et donc à une multiplicité de facteurs, souvent d'origine subjective.

Dans le cadre de ce projet on a obtenu trois type d'informations relatives aux délits :

- Les données du 2005 et 2010 récoltées aux Mézereaux et élaborées par la Police Nationale en forme désagrégée par toponyme ;
- Les informations que les forces de l'ordre nous ont fourni au cours d'un interview ;
- Une petite enquête de victimation incluse dans un questionnaire administré aux habitants : on a demandé aux personnes interceptées d'indiquer si elles ont subi une atteinte dans les derniers deux ans, quel type d'atteinte, en choisissant parmi celles d'une liste, et dans quel endroit du quartier, indice à remettre à l'aide d'un plan visuel des Mézereaux. Dans le même questionnaire on a proposé aux habitants une enquête sur le

sentiment d'insécurité, qui nous a fourni des indications sur la propension à se sentir en sécurité dans le quartier, selon l'espace et le temps ;

3. La demande de **stationnement** a représenté un sujet à étudier dans le détail pour évaluer l'opportunité et les conditions de sécurité de la réouverture du parking souterrain. Une étude de stationnement a été réalisée en 2007⁸ et reprise par d'autres diagnostics, mais ce que nous avons voulu approfondir dans notre analyse, à côté de l'aspect quantitatif, c'est l'aspect qualitatif. On a cherché à obtenir des informations qui puissent intégrer celles que nous avons déjà, en essayant de reconstruire les déplacements en voiture des résidents et des usagers des Mézereaux, d'avoir un cadre des moyens de transport utilisés et le niveau de satisfaction par rapport à la desserte en transports publics.

Cependant, on se questionne non pas seulement sur la demande calculée comme taux de motorisation, mais aussi sur l'intérêt des personnes à se garer près de chez eux et de leur propension à investir économiquement pour obtenir cet avantage.

En outre, on a étudié dans quelle mesure le stationnement est perçu comme un problème dans le quartier et s'il donne lieu à de conflits spécifiques : le positionnement de la population vis-à-vis de la question du stationnement nous a aidé dans la formulation des scénarios qui tiennent en compte les besoins réels des potentiels usagers.

Ces mêmes questions ont été posées aux habitants, par le questionnaire, et aux observateurs privilégiés au cours des interviews, afin d'avoir le point de vue indispensable des ceux qui vivent dans le quartier, mais aussi l'impression et les réflexions de ceux qui fréquentent régulièrement les Mézereaux et, avec toute probabilité, le rejoignent en voiture.

4. Les **transformations urbaines** qui investiront les Hauts de Melun sont importantes et touchent la population à partir des premières phases du projet de rénovation, d'abord avec les diagnostics et puis avec les chantiers.

La convention avec l'ANRU⁹ indique parmi les actions prioritaires la mise en œuvre de la concertation et de l'information des habitants : sur la base de ce principe la Maison du Projet a été construite et plusieurs activités ont été menées, dont le Forum Ouvert organisé en Octobre 2009. On a cherché, par les questions adressées aux habitants et aux observateurs privilégiés, d'évaluer leur degré de connaissance des changements auxquels leur quartier sera exposé et de comprendre s'ils ont mené une réflexion relative aux conséquences éventuelles sur le cadre de vie. Finalement, on ne voulait pas conduire une enquête de « *consumer satisfaction* », quant de prendre en compte la portée des actions d'information, en vue de la formulation des recommandations qui incluent un processus de participation des habitants autour du thème du stationnement.

⁸ Etude du Cabinet TRANSITEC, citée dans l'étude d'impact du Cabinet Lamy.

⁹ Voir l'article 3 « La concertation et l'information sur le projet » de la Convention de Rénovation Urbaine 2008-2013.

2.2 Les interviews

Le plan des interviews a été organisé par la Maison du Projet sur nos indications, en particulier en ce qui concerne les rendez-vous plus institutionnels.

Au cours de la semaine de travail de terrain il a été possible finalement de réaliser 12 interviews à des observateurs privilégiés. Par rapport au planning initial, on n'a pas eu l'opportunité de rencontrer ni le responsable du Service Jeunesse des Mézereaux ni, comme l'on aurait souhaité, un groupe de jeunes auxquels soumettre des questions spécifiques relatives à leur vision du quartier et à l'offre d'activités présente. Le questionnaire, toutefois, a pu intercepter quelque jeune habitant des tours I3F, ce qui nous a permis d'avoir leur opinion représentée au moins partiellement, même si dans le cadre d'une grille préfixée et non d'un dialogue potentiellement plus stimulant.

Les interviewés :

- M. Bartoli, Chef de Projet Prévention et Citoyenneté au CUCS de Melun ;
- M.me Detharé, Directrice du Centre Social des Mézereaux ;
- M. Huvelle, Responsable du site I3F avec les deux gardiens actuels ;
- M. Hammache, Président de la Fédération culturelle des Musulmans de Melun ;
- M. Pinard, Chef de Service, Police Municipale de Melun ;
- M. Mireux, Chef de Service, Propreté urbaine – Voirie, Ville de Melun ;
- M.me Laurent, Délégué du Préfet, Melun ;
- M. Zaki, Chargé de la Vie Locale, Cabinet du Maire de la ville de Melun ;
- Commissaire Plaquin, Police Nationale de Melun ;
- Pharmacien des Mézereaux ;
- Gestionnaire du Carthage Kebab.

Le quartier

Le quartier des Mézereaux se situe certainement en position marginale par rapport au centre ville et cette localisation, en termes physiques mais aussi perceptifs, est captée dans les discours des personnes interviewées. Les descriptions du quartier peuvent être résumées en deux cours principaux : d'un côté il y a ceux qui soulignent la diversité de ce secteur par rapport aux autres, en parlant de quartier « emblématique » (M. Bartoli), qui c'est calmé depuis quelques années mais qui reste « connoté » (M.me Laurent) dans le sentiment des personnes, avec une réputation de « dur » (Police Municipale). De l'autre côté on affirme de quelque manière le contraire, c'est-à-dire l'équivalence des Mézereaux avec le reste de la ville s'il n'était pour une problématique de propriété

et de phénomènes liés à l'incivisme : pour le responsable du Service Voirie « C'est un quartier comme les autres », et pour le gestionnaire d'I3F la saleté est un problème lié juste à quelque famille, mais dans l'ensemble « Les gens vivent bien ». Certains interviewés institutionnels indiquent le manque de mixité sociale (M. Zaki et M.me Laurent) et la concentration de population jeune (Police Nationale) comme des problématiques qui rendent le quartier à risque ou un peu plus difficile que les autres. Les deux commerçants que l'on a rencontré ont une perception assez différente du quartier, tout en étant des étrangers, car ils n'y habitent pas : si le propriétaire de la pharmacie, qui va se déplacer dans le nouveau centre commercial, trouve le quartier plutôt « pauvre » mais pas si mal, le propriétaire du fast-food regrette d'y avoir acheté son fond, car il considère le secteur pénible du point de vue des commerces et aussi bien du côté humain.

Le stationnement

La question du stationnement recueille les mêmes considérations parmi les acteurs, avec des nuances plus ou moins fortes selon l'interviewé. Selon la plupart, aux Mézereaux le manque de places est réelle et grave, surtout la nuit et les weekends, mais aussi subjectif, car les gens pour se garer près de chez eux, elles sont disposées à « se garer n'importe où » (M.me Laurent, M.me Detharé et M. Bartoli), en laissant parfois libres des places qui sont considérées trop loin. La problématique préoccupe beaucoup M. Hammache, qui en tant que imam de la mosquée des Mézereaux se rend compte des difficultés ponctuelles qui se vérifient les vendredis, quand la situation devienne pendant deux heures ingérable et « dangereuse en cas d'urgences ».

Sur la réouverture du parking souterrain I3F

L'opinion des fonctionnaires de police est claire et unanime sur un point : que un parking souterrain aux Mézereaux doit prévoir un niveau élevé de sécurisation. Selon M. Pinard de la Police Municipale « Tous les trafiquants ont besoin d'un lieu tranquille : tout lieu qui pourra offrir cette tranquillité sera systématiquement accaparé, parce que il n'y a quasiment plus d'espaces urbains pour trafiquer » et la Police Nationale ajoute que sur le moyen-longue terme sans une bonne sécurisation on risque les squats, les dégradations, le stockage de voitures, le trafic.

Les interviewés qui sont plus proches aux habitants, comme les gardiens I3F et la directrice du centre social, estiment que dans le cas d'ouverture d'un parking souterrain il y aurait des familles prêtes à payer un loyer, et d'autres en difficulté, mais en tout cas elles demanderaient un bon niveau de sécurisation pour protéger leurs voitures, car « elles ont peur de se faire casser leurs biens, pas de subir des agressions ».

Le niveau de sécurité et les risques plus graves

Sur le niveau de sécurité tout le monde parait d'accord en disant que « ça s'est calmé ». Bien les personnes qui travaillent en situ, comme la directrice du centre social et les gardiens d'I3F, bien les personnes qui connaissent le secteur par le biais de leur travail institutionnel, elles sont

toutes de l'avis que le quartier a changé depuis quelques années en améliorant beaucoup ses propres conditions de sécurité. M.me Detharé, par exemple, nous confie que « Il y a 3-4 ans le soir c'était invivable : agressions tout le temps, tirs à feu, des bandes rivales qui se battaient au centre commercial, car jacking...les gens avaient peur. Maintenant ça c'est calmé ». Les Polices confirment que au cours des dernières années et grâce aux aménagements et aux opérations de sécurité publique « Le secteur s'est amélioré » et selon M.me Laurent et M. Zaki, aujourd'hui c'est plutôt une question de sentiment et de perception que de l'insécurité réelle. En même temps, M. Bartoli, qui est d'accord sur les progrès dans la situation, il pense toutefois que, par rapport aux trafics et aux bandes « Le quartier est globalement assez calme, mais est toujours à risque : c'est l'eau qui dort ».

C'est effectivement les trafics le risque plus grave identifié par les acteurs rencontrés, qui soulignent l'aspect caché de ces activités : « Dans le quartier il y a du trafic de drogues et d'armes. Le trafic se développe surtout à l'intérieur des immeubles ou en cachette » (M.me Detharé) et « Sur le quartier on a des formes d'économie souterraine discrètes » (M. Pinard). La Police Nationale, spécifie que pour les trafics la plainte est rare et donc ils ne rentrent pas dans leurs statistiques. Les habitants se plaignent plutôt des phénomènes d'incivisme liés à l'occupation d'espaces communs dans les immeubles ou le tapage nocturne, ce qui nous a été signalé par I3F en particulier et par M. Zaki, qui l'apprend par le comité de quartier.

Enfin, M. Mireaux du Service Voirie indique le site des tours I3F comme le lieu plus sujet à d'actes de vandalisme sur le mobilier urbain « la majorité des dégradations se concentre autour du centre social, sur l'esplanade et dans les aires de jeux ».

Les jeunes

Certains interviewés ont fait référence explicitement aux jeunes en tant que problème relevant pour le quartier. M. Bartoli et M.me Detharé attribuent les actes de petite délinquance et d'incivisme à une quinzaine de jeunes en tout, alors que en général ils peuvent faire peur « car ils sont en bande ».

M. Pinard explique la problématique de la délinquance juvénile en faisant référence à un fonctionnement par paliers générationnels : « A 12-13 ans ils commencent par des petites bêtises, puis vers 15 ans ça devient plus grave, comme l'incendie de voitures, et vers le 17 ils rentrent dans les trafics de stupéfiant, qui est très présent à Melun ».

Les transformations urbaines

Les aménagements urbains qui affecteront les Mézereaux sont accueillis avec des attentes positives mais aussi sous réserve. Le déplacement du centre commercial surtout laisse quelque marge de doute à M. Bartoli, qui pense que « le risque c'est que les trafics se déplacent du centre commercial derrière les tours, le long d'avenue de Meaux. Les tours risquent ainsi de devenir des

tours de guet ». M.me Detharé se demande, par contre, si les jeunes pour lesquels « Le centre commercial c'est leur lieu d'identité », se déplaceront avec lui.

M.me Laurent, si elle a confiance dans l'amélioration de la connexion du quartier au reste de la ville, elle doute que les aménagements pourront transformer le quartier, jusqu'à quand la composition sociale restera la même, et elle souhaite une programmation d'activités d'animation, qui aujourd'hui laisse à côté les Mézereaux.

Les Polices soulignent, de leur côté, l'importance d'adopter des solutions qui facilitent leur travail et qui évitent de produire des vulnérabilités, c'est-à-dire, par exemple : protection des poubelles, qui sont souvent incendiées, prévision d'un système de CCTV, attention aux matériaux, comme le pavé, ou aux configurations dangereuses comme les passerelles ou les cul-de-sac.

Une lecture de synthèse

Pour représenter en forme synthétique et plus facile à interpréter les interviews avec les observateurs privilégiés, on a réalisé un diagramme de Kiviat (FIGURES 1 ET 2 EN ANNEXE).

Un diagramme de Kiviat est une méthode graphique qui montre des données sur variables multiples en forme d'un diagramme bidimensionnel en trois ou plus variables, représentées sur axes qui ont la même origine.

Dans notre cas, le diagramme est articulé autour de quatre thématiques cardinales :

- La sûreté, sur l'axe nord ;
- Le parking, sur l'axe est ;
- Les fonctions, sur l'axe sud ;
- Les jeunes, sur l'axe ouest.

Plus un secteur coloré s'étend vers l'externe en correspondance d'un axe thématique, plus l'interviewé auquel tel secteur fait référence a attribué gravité au problème.

Les sujets adjacents comprennent de sous-thèmes qui renvoient en proportion variable aux thématiques principales. Par conséquent, chaque quadrant assume à son tour un sens thématique :

- Le quadrant nord-est, compris entre les axes thématiques de la sûreté et du stationnement, concerne les implications que le stationnement a sur la sûreté et sur le sentiment d'insécurité dans le quartier ;

Kallipolis – Rapport final

- Le quadrant sud-est, compris entre les axes thématiques du stationnement et des fonctions, regarde le sujet de la mobilité, des infrastructures et de l'organisation de l'espace dans le secteur étudié ;
- Le quadrant sud-ouest, compris entre les axes relatives aux fonctions et aux jeunes, examine le problème de la dotation d'activités et services et, donc, de la qualité de la vie, en particulier pour les couches juvéniles de la population ;
- Le quadrant nord-ouest, compris entre les axes thématiques des jeunes et de la sûreté, étudie le rôle de la population jeune et de certains phénomènes typiquement liés aux contextes avec une présence forte de population juvénile, dans la définition du cadre de la sûreté réelle et perçue.

Le diagramme de synthèse peut être ainsi commenté :

- a) En comparant l'hémisphère nord avec l'hémisphère sud, on reconnaît comment la problématique de la sûreté est considérée grave plus souvent que la problématique relative aux fonctions. Cela nous mène à penser qu'il existe, de la part des observateurs privilégiés, une tendance à remettre en question des aspects spécifiques qui regardent l'ordre public, l'intégration de certains groupes de population et le bon fonctionnement de déterminés espaces, plutôt qu'à remettre en question le modèle de quartier et le considérer accablant pour le niveau des services qu'il offre ;
- b) La différence entre l'hémisphère est et ouest apparaît moins forte, même si la présence d'aspects critiques dans l'hémisphère ouest est légèrement plus importante. On en conclut que, tout en reconnaissant une relevance à la problématique juvénile (et donc à sa dimension sociale et anthropologique) et à celle du stationnement et des infrastructures (donc aux questions liées au projet urbain), la première est plus facilement reconnue comme prioritaire ;
- c) Parmi les quadrants nord, les deux assez significatifs, le quadrant qui dépasse plusieurs fois le seuil d'attention est celui qui met en relation la population juvénile avec la sûreté. Parmi les quadrant sud il est nécessaire faire de distinctions entre la thématique relatives aux infrastructures, qui présente signaux d'alarme très faibles, et le secteur qui fait référence aux jeunes et fonctions, qui en quatre interviews sur neuf a été indiqué comme marquant ;
- d) En analysant les interviews individuels, on remarque que la question de la sûreté est abordée surtout par les spécialistes, c'est-à-dire les forces de l'ordre, la préfecture ou qui s'occupe de prévention. Cet élément s'offre à plusieurs interprétations qui, à l'état actuel de connaissance, il faut considérer toutes également significatives :

> le sentiment relatif à la sûreté est meilleur par rapport à l'état réel des choses ;

- > le secteur, qui a connu récemment une amélioration des conditions de sécurité, est à risque de recrudescence et tel danger est plus évident aux spécialistes ;
- > Il existe une tendance à sous-évaluer la dimension criminelle et la dangerosité de certaines activités et certains comportements de la part des habitants, avec des indices inquiétants de la diffusion de la loi du silence ;
- > Les acteurs qui sont plus directement parties prenantes dans le secteur et qui sont plus intéressés à garder le *status quo* ont tendance à minimiser les risques ;
- > les acteurs qui s'occupent d'ordre public ont la tendance à augmenter le niveau de menace ou à concentrer sur la menace même à la sécurité leur vision des problématiques du quartier.

2.3 L'enquête auprès des habitants

Comme spécifié précédemment, afin de récolter des informations significatives auprès des habitants des Mézereaux, et en jugeant non faisable, du point de vue économique et pratique, de baser notre analyse sur un échantillon casuel, on a organisé, avec le support de la Maison du Projet de la ville de Melun une journée conviviale sur la dalle des tours I3F afin de joindre au moins les résidents des tours, les plus concernés par le projet de réouverture du parking souterrain, au cours de laquelle on a demandé aux passants de répondre à nos questions.

Le questionnaire se compose par 6 sections¹⁰, dont une est l'enquête de victimation¹¹ :

- 1) Section démographique ;
- 2) Fréquentation du quartier ;
- 3) Déplacements et stationnement ;
- 4) Perception du quartier ;
- 5) Sécurité ;
- 6) Attentes par rapport aux projets de la ville de Melun.

On vise ainsi d'un côté à reconstruire l'image du quartier telle qu'elle est dans les représentations des habitants, de l'autre à comprendre leur position vis-à-vis de la problématique du stationnement dans le secteur.

Le questionnaire répond à trois exigences du diagnostic :

- Mesurer l'intérêt des résidents I3F vers la réouverture du parking souterrain et leur propension à payer un loyer pour y garer leur voiture ;
- Investiguer la perception de sécurité des habitants, ce qui permettra de confronter la perception avec les données de la Police ;

¹⁰ Voir en annexe.

¹¹ Cette partie du questionnaire sera analysé dans le chapitre relatif à la sureté (4.2).

- Etablir une hiérarchie des problématiques du quartier, selon la vision des résidents.

La journée organisée sur la dalle nous a permis de joindre 24 personnes, c'est-à-dire à peu près le 7% des résidents ayant plus de 15 ans. Ce faible résultat ne nous permet pas de tirer des conclusions définitives, mais il nous aide au moins à compléter le cadre bâti grâce aux interviews aux acteurs privilégiés :

Section démographique

Les personnes qui ont répondu aux questionnaires ont été 24, dont 10 hommes et 14 femmes. Parmi eux, 18 (75%) habitent dans les tours d'I3F et les restants aux Mézereaux.

La composition par tranches d'âge des répondants est ainsi détaillée :

- Le 16% a moins de 18 ans ;
- Le 8% a entre 19 et 35 ans ;
- Il 50% a entre 36 et 60 ans ;
- Il 26% a plus de 61 ans.

La plupart des répondants (53%) est dans la vie active et exerce une profession à bas niveau de spécialisation. Parmi le restant 67% : le 17% est au chômage, le 8% est femme au foyer, le 25% à la retraite et le 17% est étudiant (tous les mineurs de 18 ans).

Le 25% des enquêtés vit seul (en majorité il s'agit de femmes), il y a un couple sans enfants, le 12,5% des foyers est composés par trois (ou plus) adultes et enfants, le 12,5% des foyers est composé par un couple et deux enfants, le restant 46% est représenté par un couple avec trois ou plus enfants.

La plupart des répondants (75%) habite le quartier depuis plus de 10 ans. Les plus jeunes sont tous présents dans le quartier depuis la naissance.

Fréquentation du quartier

Les personnes qui ont répondu au questionnaire ont dit, dans le 80% des cas, qu'ils font leurs courses quotidiennes dans le quartier. A ce propos, il faut souligner que l'idée de « quartier » est plus étendue que les frontières administratives ou nominales : des nombreux interviewés se sont référés au « quartier » pour leurs courses en parlant du secteur commercial situé au-delà de la Route Nationale, qu'ils peuvent atteindre par un pont.

Les réponses qui se réfèrent à la distance entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude confirment l'information connue, c'est-à-dire la proximité des écoles mais la nécessité de se déplacer pour aller travailler.

La question s'ils passent leur temps libre dans le quartier a reçu des réponses plus diversifiées: le 42% des répondants affirme qu'il passe toujours son temps libre dans le quartier, le 30% emploie souvent son temps libre dans le quartier et le 21% rarement. Si d'un côté personne a répondu « jamais », de l'autre on peut signaler que la plupart parmi ceux qui ont raconté qu'ils fréquentent rarement le quartier les weekends (ou, en général, dans leur temps libre) ce sont des femmes qui préfèrent sortir de Melun pour trouver des activités plus intéressantes.

Déplacement et stationnement

Le 75% de l'ensemble interviewé a déclaré que son ménage possède au moins une voiture et, dans le 30% des cas, le nombre de voitures est supérieur à 1.

Si l'on analyse les moyens de transport utilisés, le 30% utilise la voiture, le 20% choisit entre la voiture et d'autres moyens (à pieds, en vélo, en bus), le 50% se déplace à pieds ou en bus.

Les personnes qui se déplacent à pieds le plus souvent sont les femmes (80% de ceux qui se déplacent à pieds) et les jeunes.

A ceux qui sont dotés de voiture on a demandé s'ils rencontrent des difficultés à se garer dans le quartier : le 65% a répondu « toujours », le 21% « souvent » et le 14% « parfois ». De la part de tous ceux qui ont répondu à cette question a-t-il été signalé un problème sérieux de stationnement en correspondance du soir, du vendredi dans l'après-midi, pendant l'office à la mosquée, et les weekends. La plupart nous a parlé d'une longue recherche d'une place, que souvent ils trouvent éloignée de leur propre domicile.

Malgré les difficultés à se garer, c'est le 57% des interviewés parmi ceux qui sont propriétaires d'une voiture qui a répliqué d'être favorable à payer pour une place dans un parking souterrain sécurisé. Ces personnes ont indiqué une disponibilité à payer entre 15 et 50 euros par mois.

Perception du quartier

Les répondants ont démontré attachement au quartier et ils ont reconnu une certaine identification avec les Mézereaux. A la question s'ils se sentaient chez eux dans le quartier, le 41% a répondu « beaucoup », le 29% « assez ». Une minorité se sent détachée du lieu et a répondu « peu (13%) ou pas du tout (17%).

Pour ce qui concerne les rapports de voisinage, plusieurs problèmes ont émergé relativement au partage des espaces en commun (nombreux ont souligné l'occupation des cages d'escalier de la part de groupes de jeunes), aux manifestations d'incivisme et du manque de respect des règles, en particulier, il a été relevé l'habitude à abandonner les déchets ou les jeter par les fenêtres).

Les réponses au sujet des relations de voisinage ont été : bonne (63%), moyenne (25%), excellente (8%). Cette discordance entre le résultat des réponses à cette question et ce que les personnes ont

spontanément raconté (ce qui se manifeste aussi dans les indications relatives aux problèmes plus graves du quartier) peut s'expliquer en supposant que les répondants considèrent en tant que voisins seulement les résidents qui habitent sur le même palier ou avec qui ils ont des contacts visuels quotidiens. De plus, les habitants qui ont répondu semblent considérer mauvais voisins seulement une minorité de personnes, par exemple les jeunes qui occupent les cages d'escalier (et qui n'habitent pas tous les tours) ou les familles qui jettent les déchets par la fenêtre.

L'estimation du degré de satisfaction correspondant à la qualité du cadre de vie du quartier est dans l'ensemble assez positive : le 12,5% est très satisfait, le 46% assez, le 29% le trouve peu satisfaisant et un 12,5% n'a pas répondu.

Parmi les atouts du quartier les plus signalés sont : **présence d'équipements et de services publics** (en particulier le centre social est très apprécié, surtout par les femmes) et la **présence de liens sociaux forts**.

Les éléments négatifs plus indiqués sont :

- La **dégradation des espaces communs/publics** lié au non-respect des règles de la part de certaines personnes qui habitent dans le quartier (10 personnes sur 24) ;
- Le **manque de places de stationnement** (6 personnes sur 24) ;
- Le **manque d'animation** (6 personnes sur 24) **et la pénurie de certains équipements et services publics** (4 personnes sur 24) surtout pour ce qui concerne la population des jeunes. Plusieurs jeunes interviewés ont déploré la pénurie d'offre vers leur tranche d'âge : le service jeunesse est considéré peu adéquat à cause de ses dimensions. Il est ouvert à une population jeune très variée ce qui souvent cause des conflits d'usage entre les plus petits et les plus grands. Ils soulignent aussi le manque d'espaces pour pratiquer le foot (le terrain est petit) et d'un espace pour se retrouver surtout pendant la saison froide.

En outre, plusieurs parents de petits enfants se sont plaints de l'absence d'un espace de jeux proche pour les plus petits (2-6 ans), car les nouveaux jeux installés près du centre social ne sont pas appropriés pour eux.

Enfin, on a enregistré la déploration de nombreux interviewés par rapport à la présence importune et bruyante de rodéos en moto sur les espaces publics (non pas seulement la voirie), surtout au printemps et en été.

Sécurité (voir paragraphe 4.2, page 44)

Attentes par rapport aux projets de la ville

Aux interviewés on a demandé s'ils étaient informés sur les projets de rénovation en cours dans leur quartier et les réponses ont été :

- Le 58% en est informé ;
- Le 17% n'en est pas informé ;
- Le 12,5% déclare de ne pas bien connaître les projets mais qu'il en a entendu parler ;
- Le 12,5% ne répond pas.

A ceux qui ont affirmé d'être informés, on a demandé s'ils pensent que ces transformations pourront contribuer à améliorer le secteur et ils ont répondu ainsi :

- Le **36%** atteste que le secteur s'améliorera et qu'il a déjà progressé. Par exemple, le centre social a amélioré le cadre de vie de certaines couches de population, en particulier les mamans et leurs enfants et les personnes âgées. En général ils ont exprimé confiance dans l'offre future d'équipements et services ;
- Le **36%** est positif mais sous réserve, en particulier pour ce qui concerne l'aptitude des personnes qui habitent dans le quartier. Aujourd'hui il paraît que les problèmes plus ressentis aux Mézereaux sont liés aux comportements antisociaux et à l'incivisme, donc la rénovation physique du secteur n'est pas considérée suffisante pour améliorer la situation dans l'ensemble ;
- Le **28%** est négatif pour plusieurs raisons : d'un côté on relève le manque d'activité pour les jeunes dans le nouveau projet de rénovation, de l'autre la nouvelle localisation du centre commercial sur le bord externe du secteur est vécue comme un élément de fragilité, car elle pourrait réduire la vitalité actuelle du quartier.

3. Analyse des risques de sécurité dans le quartier

3.1 Elaboration d'une liste de risques potentiels

La sûreté urbaine a une dimension fortement spatiale dans la mesure où, bien que les facteurs qui l'influencent aient des origines humaines et sociales, c'est dans l'espace urbain que les signes se manifestent et les actes illicites ou criminels se perpètrent parce que avec l'espace urbain certains actes ont une relation très étroite. C'est donc en mettant sur plan, donc en rendant lisible, la localisation des risques majeures de sécurité, que l'on pourra considérer spatialement l'ensemble des informations au moment de réfléchir sur les hypothèses de réaménagement.

Avant de mener le travail de terrain, on a dessiné une liste de facteurs critiques pour la sûreté, ceux qui d'une manière positive ou négative peuvent jouer le rôle de favoriser ou inhiber les comportements illicites. Une fois sur le terrain, on a vérifié les facteurs critiques par l'observation directe. Enfin, on a réalisé une synthèse graphique qui a rendu possible de mettre efficacement en

évidence les risques majeures et, en particulier, leur positionnement dans le quartier et sur le site étudié.

On a examiné les facteurs critiques suivants :

- 1) **Parcours piétonniers et véhiculaires.** Par l'emploi de la syntaxe spatiale et la vérification par le travail de terrain, on a analysé les mouvements à l'intérieur du quartier à présent et dans l'avenir, selon l'hypothèse du projet Oxygène sur Mézereaux. Cela nous a permis de distinguer entre les lieux de passage, là où la surveillance naturelle est plus garantie, et les lieux moins fréquentés donc plus à risque d'héberger certains actes illicites (par ex. les soi-disant *soft crimes*).
- 2) **Signes de dégradation** (*Social and physical incivilities*). Ce sont les indices qui nous racontent de l'usage, et surtout du mauvais usage de l'espace, lié à une manque d'attachement à son quartier, à un déficit de control social, à des besoins qui ne trouvent pas gratification ailleurs. Ces indices nous signalent aussi les lieux moins visibles et moins parcourus par les habitants, donc, à nouveau, nous témoignent le degré de surveillance naturelle. On considère, par exemple, les vandalismes (dont les tags), la présence de saleté et d'ordures non rangées, etc., ainsi que la présence de comportements qui peuvent engendrer malaise dans la population, tels que les regroupements agaçants, le deal, l'ivresse dans les rues, etc.
- 3) **Dysfonctionnements** de l'espace. Quand un espace qui a été conçu pour un usage, pour un ou plus groupes cibles de population, ou pour un certain bassin d'usage, est dans la pratique consacré à des usages différents, ou fréquenté par des personnes non ciblées, assujetti à une charge excessive ou trop faible, alors on peut parler de dysfonctionnement de cet espace. A l'origine de ce dysfonctionnement on peut trouver des explications diverses : un projet urbain ou architectural incorrecte, une erreur dans l'estimation du bassin d'usage ou dans le cible des usagers, parfois une destination d'usage qui ne tient pas en compte les vrais besoins de la population.

Le relèvement de ce phénomène pourra être réalisé par observation directe et reporté sur plan.

- 4) **Eclairage** publique et privée. Un des éléments de perception qui peuvent inquiéter quelqu'un qui se trouve à traverser un espace public quand il fait nuit, c'est exactement le manque ou un bas niveau d'illumination. Si on considère les résultats des enquêtes de perception de sûreté, on trouve souvent que les personnes, en particulier celles appartenant aux catégories plus vulnérables, comme les femmes, les enfants et les personnes âgées, ressent un risque majeure dans les espaces ouverts sombres. L'illumination peut donc représenter un élément de faiblesse si son intensité et son

positionnement ne sont planifiés avec soin. On a évalué le niveau d'illumination sur le site à présent et on a construit une carte qui met en relief les coins plus problématiques.

- 5) **Attractivité.** Dans les contextes urbains le concept d'attractivité se réfère aux pôles d'activités qui attirent, par rapport à leur milieu, les plus grands flux de personnes. Ces pôles peuvent devenir des sites problématiques pour la sûreté quand ils sont surchargés ou quand ils laissent dépourvu de gens les espaces environnants, mais ils peuvent aussi bien représenter les lieux plus rassurants et plus sûrs parce qu'ils garantissent animation et donc le bon niveau de surveillance naturelle. Dans un quartier comme Mézereaux, ce rôle est joué par le centre commercial, les arrêts des transports en commun, le centre social, les dalles au pieds des immeubles. C'est pourquoi on a repéré ces lieux et les confronté aux autres informations récoltées, dont les flux de passage, la perception de la sûreté, etc.

3.2 Analyse de la configuration spatiale, des flux et des fonctions

Dans le diagnostic de sûreté, l'analyse de la configuration spatiale, des flux et des fonctions a pour objectif de représenter les conséquences que la maille urbaine produit sur la qualité et la sûreté d'un secteur. L'analyse s'est développée en trois parties.

Par l'analyse de la syntaxe spatiale il est possible d'évaluer le fonctionnement général de la ville vis-à-vis du mouvement piétonnier et véhiculaire (et donc d'estimer les secteurs plus intégrés et les plus enclavés, ceux avec plus ou moins de trafic piétonnier et véhiculaire) ; il est possible, en outre, d'évaluer spécifiquement le fonctionnement de la partie nord de la ville et, en particulier, du quartier des Mézereaux.

Puisque historiquement les quartiers résidentiels, construits entre les années '60 et '80 pour les classes ouvrières, ont manifesté des problèmes de sécurité qui sont liés au modèle de projet urbain prévalent de cette époque, l'intention de l'équipe est de vérifier si telles problématiques se vérifient à Mézereaux et si le niveau de sûreté de la dalle et du parking souterrain en subissent les conséquences. Il s'agit, en plus, d'évaluer si les futures opérations de rénovation pourront surmonter ces problèmes, en mettant en pratique des actions de correction éventuelles.

Le deuxième point, strictement relié au premier, a prévu une analyse sur le terrain des flux de mouvement piétonnier du secteur des Mézereaux et spécialement du site proche de la dalle. Si la première part du travail consent d'analyser les parcours formels et planifiés, dans la deuxième phase on entend identifier les éventuels parcours piétonniers non planifiés qui, de fait, représentent des possibilités significatives de mouvement.

Ces analyses permettent de reconstruire complètement la situation du mouvement piétonnier et de certains facteurs principaux qui contribuent à le déterminer, en facilitant l'évaluation de la surveillance naturelle dans le secteur et de son degré d'enclavement par rapport au reste de la ville.

De plus, ce point a permis de superposer à ces informations la disposition actuelle et future des fonctions dans le secteur, ce qui nous consent de réfléchir sur les conséquences que la maille urbaine actuelle et les caractéristiques physiques des bâtiments ont sur la distribution des activités présentes et les effets que l'on peut supposer sur la base des projets prévus dans le secteur.

Enfin, on a analysé la circulation à l'intérieur du quartier pour construire une hiérarchie des rues et des parcours, ce qui nous a fourni un élément ultérieur de connaissance du fonctionnement du secteur et nous a aidé à formuler des hypothèses pour le futur.

3.3 Elaboration de la carte axiale

Les analyses reportées dans ce chapitre se basent sur une méthodologie dite *Space Syntax Analysis*, étudiée au Royaume-Uni à partir de la fin des années '70.

La *Space Syntax Analysis* est un dispositif pour l'analyse de la configuration des espaces urbains qui permet d'évaluer la modalité par laquelle les espaces libres qui existent entre les bâtiments d'une ville (places, squares, rues, etc.) conditionnent les flux des mouvements piétonniers et véhiculaires, en contribuant d'une façon déterminante à la formation de secteurs plus ou moins fréquentés et à la genèse de phénomènes d'abandon ou de congestion.

Ses outils principaux dérivent de la théorie mathématique des graphes et permettent d'estimer à niveau quantitatif des phénomènes tels que l'intégration et l'enclavement, la perméabilité et la centralité des espaces. Cela consent en général d'identifier et visualiser les diverses structures qui composent la maille urbaine : la structure radiale des parcours qui du centre ville procèdent directs vers la périphérie (la mesure est *Choice*, ou, dans la théorie des graphes, *Betweenness*) ; la structure réticulaire qui facilite les déplacements internes sur les courtes ou moyennes distances, en déterminant un centre urbain et une série de pôles secondaires (*Integration* et *Integration R3*, en théorie des graphes la normalisation de l'inverse de *Mean Depth*) ; les espaces qui jouent un rôle stratégique grâce au fait d'être les principaux accès à d'autres espaces (*Control*).

L'analyse peut employer une méthode de calcul discret où les distances, toutes topologiques comme il est habituel dans la théorie des graphes, sont calculées sur la base du nombre de fois nécessaire pour se déplacer d'un point à un autre, ou par un calcul discret qui pèse chaque virage par l'ampleur de l'angle imposé à ceux qui suivent le parcours : dans ce dernier cas on parle d'*Angular Segment Analysis*.

A niveau de la ville (FIGURE 3 EN ANNEXE)

On remarque que:

- Selon les valeurs de *Choice* : La structure radiale de la ville, assez évidente, s'appuie sur un axe principal nord-sud (de Avenue Thiers à Avenue de Meaux), qui au nord de la Seine présente

une déviation vers nord-ouest (Rue Saint-Barthélemy et ses deux/trois ramifications) pour servir les quartiers de Montaigu et du Plateau de Corbeil et une déviation vers nord-est (Boulevard Gambetta-Rue de Saint Liesne) pour servir le quartier de l'Almont. Une ultérieure ramification (Rue des Trois Moulins), le long de la berge du torrent de l'Almont, tout en étant potentiellement partie de la structure radiale, elle n'accomplit pas ce rôle à cause de l'étroite et tortueuse infrastructure viaire, qui a une échelle très différente par rapport aux autres rues du secteur Nord et qui a gardé ses origines historiques au fil du temps ;

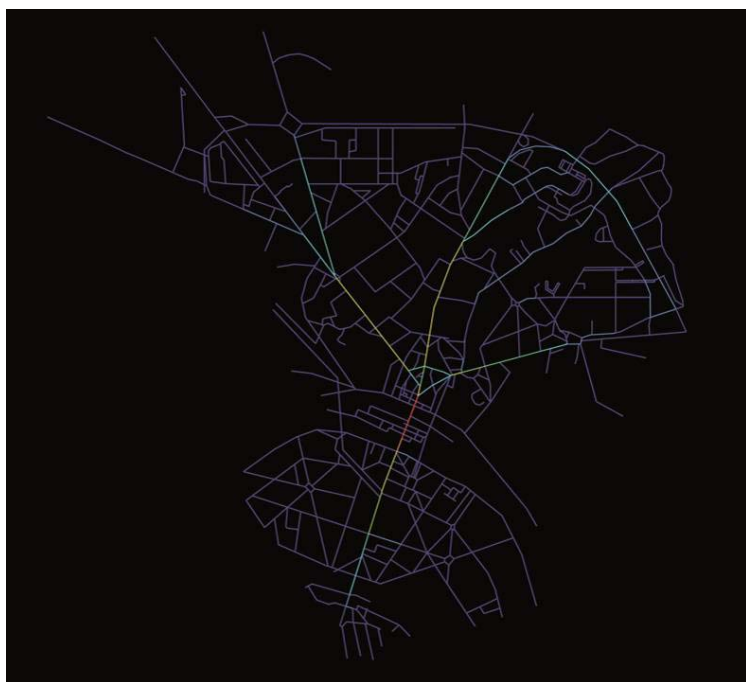


Figure 3. Plan de la ville de Melun qui montre la valeur *Choice* associée aux axes de la maille urbaine.

- Selon les valeurs de *Control* : dans la maille urbaine, différents points déploient une délicate fonction stratégique en tant qu'accès principal ou unique à d'autres voies ou à entières portions de la ville. Comme le plan (fig....) le montre clairement, le morceau de rue plus significatif dans cette catégorie est l'extrémité nord d'Avenue de Meaux, qui résulte être le principal point d'accès bien pour le quartier des Mézereaux que pour la partie orientale du quartier de Montaigu ;

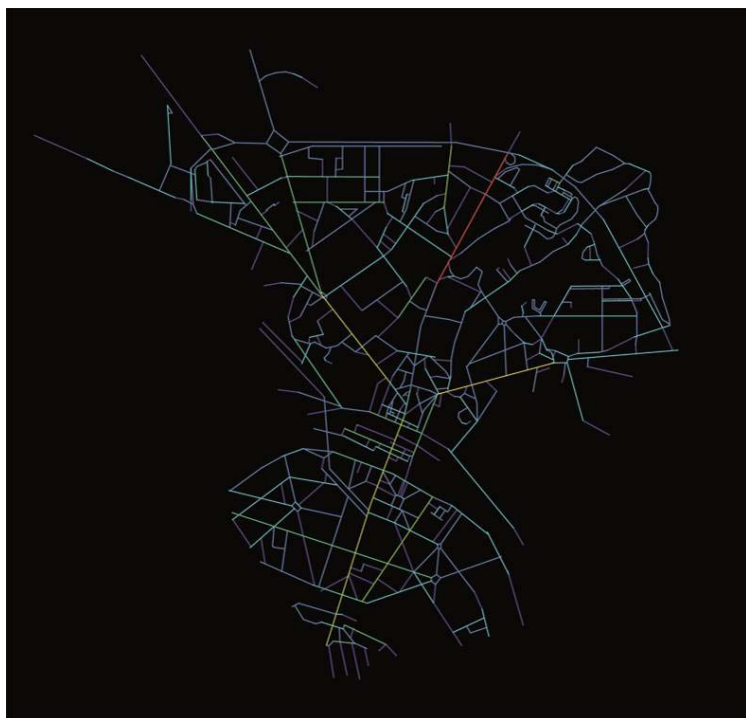


Figure 4. Plan de la ville de Melun qui montre la valeur *Control* associée aux axes de la maille urbaine.

- Selon les valeurs d'*Integration* : en termes configurationnels, le centre urbain de Melun, et donc la portion plus intégrée du tissu urbain, se positionne en correspondance de la ville historique, au nord de la Seine. En plus de la directrice nord-sud, d'autres rues du secteur contribuent à former un noyau très intégré : Quai Pasteur, Quai d'Alsace-Lorraine, Boulevard Gambetta, Boulevard Victor Hugo, Rue Paul Doumer, Rue René Pouteau.

Les Mézereaux et l'Almont apparaissent les deux quartiers de la ville spatialement plus enclavés par rapport au centre ville : pour ce qui concerne les Mézereaux, plus on s'éloigne le long de l'Avenue de Meaux (FIGURE 4 EN ANNEXE); pour ce qui concerne l'Almont, en se déplaçant vers l'est et au nord de rue des Fabriques. Dans les secteurs est et au nord de rue des Fabriques la seule voie de déplacement d'un quartier à l'autre semble être la Route Nationale.

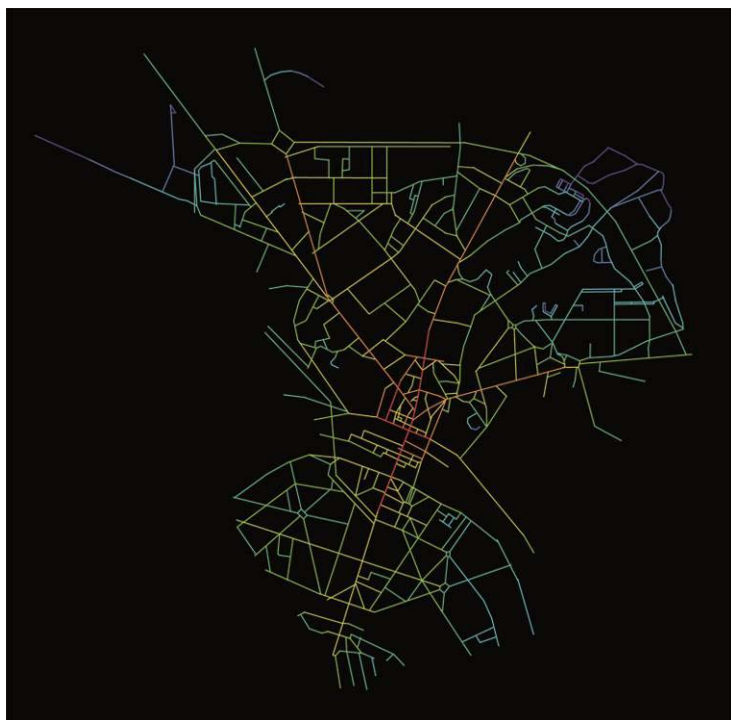


Figure 5. Plan de la ville de Melun qui montre la valeur *Integration* associée aux axes de la maille urbaine.

Selon les valeurs d'*Integration R3* : si en termes globaux le centre historique et le centre configurationnel coïncident, l'analyse des centralités dans une optique plus locale montre des particularités.

Au nord de la ville il résulte assez évidente qu'il manque des vrais pôles, car les centralités locales ont la tendance à correspondre aux lignes directrices de la structure radiale de la ville. Cela est particulièrement visible pour Avenue de Meaux, au nord, car elle est entourée de secteurs immédiatement plus marginaux bien à l'est que à l'ouest.

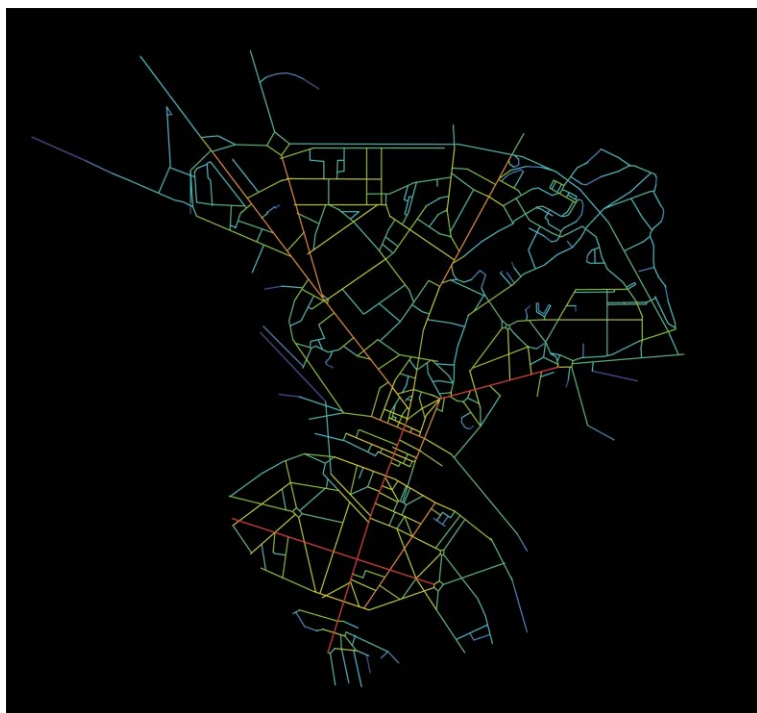


Figure 6. Plan de la ville de Melun qui montre la valeur *IntegrationR3* associée aux axes de la maille urbaine.

Niveau du secteur objet de l'étude : état actuel

- Selon les valeurs d' *Angular Choice* e *Angular Mean Depth* : le quartier des Mézereaux, dans la maille urbaine, est le lieu où on relève non seulement le plus grand nombre d'espaces enclavés, mais aussi la diminution plus rapide et profonde du niveau d'intégration, dès qu'on se déplace de l'artère principale d'accès (Avenue de Meaux). La structure du secteur engendre, comme on peut vérifier dans la carte d'*Angular Mean Depth* (figure 7), ce que l'on peut imaginer comme une sorte de gradient à raison duquel les niveaux d'intégration baissent en se dirigeant vers nord-est. Cela a au moins deux implications : certains endroits dans le secteur des Mézereaux résultent spatialement enclavés par rapport au reste de la ville dans une mesure qui ne se retrouve pas ailleurs, mais aussi, ici il se génère des espaces enclavés à une distance, en ligne d'air, très petite de l'artère principale.

Il s'agit d'une situation d'une certaine portée, car celui-ci est le contexte idéal où des individus, spécialement s'ils possèdent un véhicule, mais à la limite même à pied, ont l'opportunité de consommer d'activités illicites dans un coins écarté et puis, rapidement, ils peuvent rejoindre un réseau routier qui est capable de les amener à grande distance, ou bien vers des lieux où il est plus pratique de se confondre dans le trafic véhiculaire ou piétonnier. Les portions plus significatives semblent être Rue Joachim du Bellay et la partie nord de Rue Lavoisier. Dans le cadre d'un quartier qui est déjà pour soi-même spatialement enclavé, ces espaces semblent particulièrement coupé des normaux flux de mouvement piétonniers, en se transformant, encore plus des autres endroits du quartier, en un simple lieu de stationnement de la voiture et de déplacement rapide vers l'entrée des immeubles voisins.



Figure 7. Plan de la ville de Melun qui montre la valeur *Angular Mean Depth* associée aux axes de la maille urbaine.

Il existe d'ailleurs une seconde question qui mérite une analyse approfondie et qui requière l'emploi de quelque outil supplémentaire. Précédemment on a vu la faiblesse, dans les secteurs Mézereaux-Almont, de la structure réticulaire qui devrait consentir le déplacement entre les quartiers, en particulier pour les courtes distances. Les éléments responsables de cette fragilité semblent viennent des caractéristiques du territoire : les deux quartiers, en effet, sont séparés par le torrent de l'Almont et les bandes vertes à côté et, en outre, ils sont situés à des altitudes différentes, ce qui rend les connexions entre les deux limitées à des points. Les espaces urbains de ces secteurs (en particulier Rue des Trois Moulins et Avenue des Carmes-Boulevard de l'Almont) tendent à s'adapter à ces caractéristiques naturelles du terrain, engendrant des bandes non perméables qui constituent des barrières perceptibles entre les deux quartiers.

L'aspect plus intéressant de la question peut être mieux compris en observant le diagramme de dispersion (scatterplot, figure 8 dans le texte).



Figure 8. Diagramme de dispersion (*scatterplot*) pour les valeurs d'*Angular Choice* et *Angular Mean Depth*.

Cette dispersion représente, pour chaque segment du plan de la ville de Melun, la valeur de *Angular Choice* (en abscisse) et celle de *Angular mean Depth* (en ordonnée). Il s'agit, évidemment, d'une distribution qui nous rappelle une hyperbole : à l'augmenter de la valeur de *Choice*, la valeur de *Angular Mean Depth* diminue et vice-versa. Une valeur élevée de *Choice* est souvent associée (comme on a vu dans les cartes axiales précédentes) à la structure radiale d'une ville, aux rues à débit rapide et, par conséquent, aux parcours optimaux pour les longues distances, ceux qui servent à traverser vite la ville et à gagner éventuellement ses limites ou à s'en sortir et qui, normalement, sont utilisés par les véhicules. Une valeur élevée de *Mean Depth*, qui, avec une quelque approximation, on considère le contraire d'*Integration*, est habituellement associée à un enclavement de l'espace et donc à des petits flux piétonniers. Dans cette optique, le graphique représente la situation, assez fréquente, pour laquelle à Melun, plus les rues sont insérées dans la structure radiale, plus elles sont intégrées.

Toutefois, l'élément plus notable est représenté par les espaces qui, sur le graphique (figure 8), sont symbolisés par des points en couleur jaune clair. Ils sont ceux pour lesquels la règle que l'on vient d'exposer tend à être moins valide et une valeur élevée de *Choice* tend à être associée à une valeur élevée de profondeur totale. Enfin, ils sont des secteurs où on peut s'attendre du mouvement véhiculaire beaucoup plus que du mouvement piétonnier.



Figure 9. Plan de la ville de Melun qui montre en jaune les axes qui en même temps possèdent une valeur élevée de Choice et de Mean Depth.

Ce plan (figure 9) représente la distribution géographique des espaces qui possèdent ces caractéristiques. Leur concentration dans le secteur nord-est de la ville (en plus de la Route Nationale) est tellement évidente qu'elle permet d'en tirer des conclusions plutôt plausibles.

Les secteurs Mézereaux-Almont sont caractérisés par un dessin urbain qui pénalise fortement les déplacements piétonniers en faveur des véhiculaires, même par rapport aux autres quartiers du Plateau Nord. Cela contribue à leur enclavement, ce qui engendre des conséquences négatives sous plusieurs points de vue, à partir du cadre de vie, de la vitalité du tissu commercial, le caractère des espaces public, la sûreté, etc. En particulier, il est manifeste le cas de Rue des Carmes qui, tout en étant une rue d'une certaine importance (par exemple pour le trafic véhiculaire), possède des caractéristiques typiques d'un rue extra-urbaine : trottoirs étroits, aucun bâtiment au fil des trottoirs, aucun bâtiment avec l'accès sur rue et, donc, aucune activité économique.

Niveau du secteur objet de l'étude : après le PRU

Si l'on applique l'analyse de la syntaxe spatiale au plan des Mézereaux avec les prévisions du PRU, c'est-à-dire avec la rectification de rue Lavoisier vers avenue des Carmes, ces sont les effets que l'on peut relever (FIGURE 5 EN ANNEXE) :

- 1) Il n'y a pas de modifications substantielles à l'importance du secteur par rapport au mouvement radial et sur les longues distances. En d'autres termes, avenue des Carmes maintient un rôle d'artère secondaire (par rapport à la route Nationale) pour la distribution du trafic véhiculaire entre les Mézereaux et l'Almont, sans que des changements

considérables soient prévisibles en volume de voitures, sauf pour une augmentation locale près de l'intersection entre rue Lavoisier et avenue de Meaux ;

- 2) L'axe qui comprend le morceau initial de rue Lavoisier et avenue des Carmes dans son côté occidental, jusqu'au croisement avec rue Tappereau, accroît son importance configurationnelle dans les déplacements locaux des piétons (voir les figures 6 et 7). L'impact effectif que cela aura en termes de mouvement piétonnier doit être mis en relation aussi avec la typologie des immeubles qui longent l'axe et, donc, avec la présence ou non d'un front de rue sans retraits, d'entrées etc. Pour cela, on peut supposer que l'effet sera significatif entre avenue de Meaux et le croisement avec rue des Mézereaux (où un nouveau boulevard urbain est prévu) et il se réduira progressivement vers l'est ;
- 3) Si l'on relève les changements à l'échelle du quartier et non des rues, la réduction moyenne du niveau de marginalisation configurationnelle est à peu près égal au 7,5%. Cependant, le changement est plus évident dans les rues qui ont déjà des bons niveaux d'intégration (la rue plus intégrée améliore de 5%) plutôt que dans celles qui sont plus marginales (la rue moins intégrée reçoit un bénéfice de seulement 0,6%). A cause de ça, si l'on peut supposer une amélioration du secteur, certains espaces, en particulier à nord-est, pourraient ne pas en tirer des avantages.

3.4 Etude des flux

Situation actuelle

A partir de l'analyse spatiale, qui nous a donné une vision d'ensemble du quartier par rapport au reste de la ville et de ses relations internes, on a voulu étudier la circulation, surtout de piétons, en passant de la cartographie et de la structure à l'observation directe. Ce choix méthodologique nous permet d'un côté de vérifier la fiabilité de l'évaluation conduite par l'emploi de la syntaxe spatiale, de l'autre côté de considérer, même avec un certain degré d'erreur, le mouvement de personnes dans l'espace du quartier en ajoutant des caractéristiques qualitatives à l'étude quantitative. De plus, le relevé de ce mouvement, nous transmet quelque information supplémentaire sur les centres d'attractions internes au quartier.

On a donc mesuré les flux des piétons, sans prétendre d'en faire des statistiques, en calculant le nombre des personnes qui passent par les croisements du quartier en deux moments de la journée, le matin et l'après-midi. Cette méthode prévoit de compter à chaque croisement les personnes qui proviennent de chaque direction pendant dix minutes, sans donner évidemment une lecture complète des flux de passage par rue, mais permettant d'obtenir une interprétation de la réalité néanmoins cohérente .

Ces données, avec les observations de terrain et la lecture de l'analyse de la syntaxe spatiale, nous ont permis d'identifier les parcours plus fréquentés et les pôles d'attraction de ces flux.

Le matin l'observation a été conduite vers 10h, quand les flux vers l'école et le travail se sont presque épuisés et la vie du quartier est plus calme. Ce moment a révélé des flux assez faibles concentrés surtout en bas des pieds d'immeuble, avec un rôle important des parkings aériens, qui sont les espaces d'accès aux logements et en même temps les cours internes, les lieux de rencontre. On voit donc comment, à la place des mouvements en entrée et en sortie, les personnes se déplacent à l'intérieur du quartier pour aller récupérer la voiture, pour faire des petites courses au centre commercial, pour accompagner les enfants plus petits aux aires de jeux ou simplement sur les dalles des tours.

Comme on voit sur carte (FIGURE 6 EN ANNEXE) le matin le quartier apparaît séparé en deux centres principaux autour desquels les flux se condensent : à l'est les immeubles (et les parkings) OPH, au sud-ouest la zone plus dotée en fonctions ouvertes au public (centre commercial, ALDI, pôle scolaire). Sur les rues entre les deux pôles on ne remarque pas un échange important, mais plutôt une concentration sur les rues Lavoisier (côté ouest) et des Mézereaux (nord-est).

L'après-midi (FIGURE 7 EN ANNEXE), quand le mouvement des personnes est plus intense, les flux sont plus constants entre l'est et l'ouest, en restant pourtant concentrés autour de rue Lavoisier. Aux pôles d'attraction du matin, qui représentent la zone des commerces, on retrouve dans l'après-midi une concentration des personnes dans et vers les zone du temps libre : la zone du centre social (et du centre jeunes) se caractérise à ce moment là par un pôle important d'attraction du quartier, avec la dalle OPH et la petite aire de jeux pour enfants au sud sur rue des Mézereaux.

Grace aux informations de nature qualitative récoltées dans les deux moments de la journée, on a pu réaliser une analyse statistique multi-variée (clustering) décomposées par genre et âge estimée selon les deux moments de la journée (pic-creux). Les morceaux des rues ont été regroupés donc par caractéristiques similaires du point de vue des flux piétonniers (FIGURE 8 EN ANNEXE). Les quatre groupes ressortis de l'analyse peuvent être décrits ainsi : le premier (*les yeux sur la rue*) est composé par les rues plus fréquentées, en particulier aux heures de pointe ; le deuxième (*les rues plus vides*) intéresse les rues plus marginales, connectées à un immeuble plutôt qu'à l'ensemble du quartier, et donc moins fréquentées dans les deux tranches horaires ; le troisième est le chemin privilégié des personnes qui se déplacent entre l'Almont et les hauts Mézereaux à pieds et qui sont principalement des jeunes ; le quatrième comprend les rues qui ont une certaine continuité de flux et qui sont fréquentées par toutes les âges au cours de la journée.

Cluster #1 <i>Les yeux sur la rue</i>	Cluster #2 <i>Les rues plus vides</i>
Facteur 1 élevé : Adolescents garçons (pic), jeunes adultes femmes (pic), personnes âgées hommes (pic), total pic ;	Facteur 1 très bas : Adolescents garçons (pic), jeunes adultes femmes (pic), personnes âgées hommes (pic), total pic ;
Facteur 2 moyen-élevé : Enfants garçons (creux), enfants filles (creux), jeunes adultes hommes (creux), adultes hommes et femmes (creux), total creux ;	Facteur 2 bas : Enfants garçons (creux), enfants filles (creux), jeunes adultes hommes (creux), adultes hommes et femmes (creux), total creux ;

Kallipolis – Rapport final

Facteur 3 bas : Jeunes adultes hommes (pic), adultes hommes (pic), personnes âgées femmes (pic) ; Facteur 4 élevé : Absence d'adolescents garçons et filles (creux) ; Facteur 5 très élevé : Enfants garçons (pic), adolescents filles (pic) ; Facteur 6 très élevé : Absence de personnes âgées femmes (creux).	Facteur 3 élevé : Jeunes adultes hommes (pic), adultes hommes (pic), personnes âgées femmes (pic) ; Facteur 4 élevé : Absence d'adolescents garçons et filles (creux) ; Facteur 5 bas : Enfants garçons (pic), adolescents filles (pic) ; Facteur 6 moyen : Absence de personnes âgées femmes (creux).
Cluster #3 Le raccourci des jeunes Facteur 1 moyen : Adolescents garçons (pic), jeunes adultes femmes (pic), personnes âgées hommes (pic), total (pic) ; Facteur 2 bas : Enfants garçons (creux), enfants filles (creux), jeunes adultes hommes (creux), adultes hommes et femmes (creux), total (creux) ; Facteur 3 bas : Jeunes adultes hommes (pic), adultes hommes (pic), personnes âgées femmes (pic) ; Facteur 4 très bas : Absence d'adolescents garçons et filles (creux) ; Facteur 5 élevé : Enfants garçons (pic), adolescentes filles (pic) ; Facteur 6 moyen : Absence de personnes âgées femmes (creux).	Cluster #4 Les rues du brassage Facteur 1 élevé : Adolescents garçons (pic), jeunes adultes femmes (pic), personnes âgées hommes (pic), total (pic) ; Facteur 2 très élevé : Enfants garçons (creux), enfants filles (creux), jeunes adultes hommes (creux), adultes hommes et femmes (creux), total (creux) ; Facteur 3 élevé : Jeunes adultes hommes (pic), adultes hommes (pic), personnes âgées femmes (pic) ; Facteur 4 moyen : Absence d'adolescents garçons et filles (creux) ; Facteur 5 bas : Enfants garçons (pic), adolescents filles (pic) ; Facteur 6 très bas : Absence de personnes âgées femmes (creux).

Si l'on étudie la distribution spatiale de ces flux, on retrouve une structure composée par quatre pôles : un pôle central (Lavoisier-Carmes) et trois plus périphériques (I3F, OPH nord-est, OPH sud-est). Ces lieux représentent, ce qui est confirmé par l'observation directe, les cœurs de la vie du quartier, les lieux où les habitants se rencontrent et se côtoient.

Situation future

La méthodologie présentée nous a servi pour étudier la situation actuelle, alors que pour les flux futurs, qui changeront avec le projet de rénovation urbaine, on ne formulera que des hypothèses basées sur l'analyse de l'existant et de la syntaxe spatiale (FIGURE 9 EN ANNEXE).

Avec le projet urbain on va perdre l'îlot du centre commercial, qui à l'état actuel représente un noyau important pour la vie de quartier et le passage des personnes. On garde probablement, du point de vue de flux, les autres pôles, auxquels on ajoute donc le nouveau centre commercial sur avenue de Meaux et le boulevard urbain ouvert par la rectification de rue Lavoisier.

Comme indiqué par l'analyse de la syntaxe spatiale, on prévoit un transfert des flux vers l'ouest et une marginalité croissante vers l'est du quartier, qui devra être tenue sous observation dans l'avenir.

En effet, avec le projet on ajoutera au quartier deux probables pôles de plus : le nouveau centre commercial et le trait rectifié de rue Lavoisier, qui sera un boulevard urbain. Ces deux éléments, unis à la circulation améliorée entre l'est et l'ouest des Hauts de Melun, pourront favoriser une augmentation des flux à ouest, entre rue Lavoisier et avenue de Meaux, au moins pour ce qui concerne la vie commerciale du quartier. Les lieux du loisir et du rencontre des familles ne changeront pas, en fait, mais si l'on pourra assister au renforcement de certains d'entre eux, comme la zone du centre social et donc la dalle I3F. En effet, la translation du centre commercial vers avenue de Meaux peut devenir importante dans l'optique d'améliorer les connexions du quartier vers l'externe, mais peut aussi risquer de manquer le cible, à cause de la localisation aux marges des Mézereaux : avenue de Meaux est considérée par les habitants, les jeunes surtout, la limite du quartier, la frontière identitaire et donc on pourrait assister, au lieu d'un déplacement du cœur du quartier, au renforcement d'autres attracteurs, par exemple la dalle I3F.

Si ce côté du quartier acquérait importance en devenant non seulement un lieu de pause, mais aussi de passage, rue de Musset pourrait assumer un nouveau rôle et la dalle I3F passerait d'être une cours interne à être un espace public.

Cette évolution peut apporter du point de vue de la sécurité des conséquences difficilement prévisibles : selon une hypothèse optimiste la zone pourrait s'améliorer grâce à la présence des personnes qui en assurent une bonne surveillance naturelle et se sentent engagées dans sa défense ; selon une hypothèse pessimiste la zone pourrait devenir lieu de conquête par groupes différents et terminer par être appropriée par une seule catégorie de personnes. Il sera crucial donc de donner au lieu une identité claire, pour qu'il puisse être approprié par les habitants : en particulier, si l'on considère que l'enquête a mis en évidence un manque d'espaces pour enfants petits et que les familles avec les enfants sont certainement des catégories non à risque, un aménagement de la dalle pour la rendre accessible à ces groupes peut être envisageable.

3.5 Hiérarchisation de la circulation des flux

L'analyse de la hiérarchie des flux a pour objective de déterminer, sur la base des flux relevés sur le terrain, le système de relations à l'intérieur de la grille viaire. Il ne s'agit pas d'une simple hiérarchisation conduite à partir de l'importance de chaque axe par rapport aux autres, mais d'une étude plus approfondie qui permet de vérifier si le système conçu sur la carte est le même perçu, et donc utilisé, par les habitants.

Situation actuelle

A une première observation, on relève rue Lavoisier et avenue des Carmes comme les principales axes de communication vers l'externe (FIGURE 10 EN ANNEXE): rue Lavoisier, traversant entre l'ouest et le nord (vers Montaigu et vers Rubelles), avenue des Carmes vers l'est (l'Almont). Cette fonction se réalise bien à l'ouest, dans la relation entre rue Lavoisier et avenue de Meaux, toutefois, si les autres morceaux qui sortent (ou entrent) du quartier sont significatifs dans la trame urbaine, ils le sont beaucoup moins dans la pratique, parce qu'ils ne sont pas utilisés comme leur rôle pourrait indiquer. On se réfère en particulier au morceau de rue Lavoisier qui sort du quartier pour surmonter la route Nationale et au morceau de avenue de Carmes qui, après le croisement avec rue des Mézereaux, descend la pente en direction de l'Almont.

Rue Lavoisier et avenue des Carmes sont des axes très fréquentés et avec des flux de passage importantes surtout au sud-est, autour des attracteurs commerciaux (l'actuel centre commercial, l'ALDI) et en tant que axes de déplacement à l'intérieur du quartier entre et vers les résidences, la mosquée, les centres de loisir et l'établissement scolaire des Mézereaux.

Rue des Mézereaux et rue de Musset ont un rôle indubitablement locale et rue du Bellay un rôle secondaire de distribution au parking.

En plus de ces axes viaires, le quartier est servi par de nombreux parcours formels piétonniers qui permettent de surmonter la déclivité entre le nord et le sud du secteur ou de couper les distances. On a remarqué que les parcours plus utilisés par les habitants sont ceux qui créent un raccourci pour aller aux arrêts de bus : entre l'îlot TMH et l'arrêt sur rue Lavoisier, entre les résidences OPH et l'arrêt sur rue des Mézereaux, vers l'arrêt sur avenue des Carmes (où il se trouve le centre commercial, attracteur relevant). Un autre raccourci très utilisé, comme on l'a vu, surtout par les jeunes, connecte les îlots OPH directement avec le niveau inférieur d'avenue de Carmes, vers l'Almont, ce qui représente un raccourci intéressant pour les étudiants qui vont à l'école dans le quartier voisin.

On a relevé aussi des parcours qui se sont affirmés au fil du temps, en tant que raccourcis, mais qui n'ont pas été prévus par l'aménagement du secteur en se présentant donc comme informels, c'est-à-dire reconnus par l'usage mais non projetés. Le plus important parmi eux, car le plus utilisé est sans doute le parcours qui relie le secteur I3F avec l'arrêt du bus sur rue Lavoisier, devant l'ALDI. Ce chemin traverse l'îlot TMH, là où l'espace vert n'est pas du tout aménagé.

Situation future

Le projet de rénovation urbain prévu sur le secteur des Mézereaux produira des transformations considérables sur le système viaire du quartier, dans le but, principalement, de le désenclaver par rapport au reste de la maille urbaine (FIGURE 11 EN ANNEXE).

Les effets de cette transformation se traduiront dans la rectification de rue Lavoisier en direction de l'Almont, grâce à la démolition de l'îlot central occupé actuellement par le centre commercial et

l'immeuble Vilogia, ainsi que dans la réalisation d'un trait de rue des Mézereaux qui connectera le sud et le nord du secteur en surmontant la pente.

Les conséquences plus significatives de ces deux opérations seront d'abord le renforcement du noyau sud-ouest du quartier (rectification de rue Lavoisier), avec une translation du centre du quartier vers l'ouest. Secondairement on assistera à un partage de poids entre rue Lavoisier et rue des Mézereaux, dans leurs traits plus centraux, avec une redistribution de flux entre celles-ci plutôt qu'une augmentation, donc un rôle intéressant surtout à l'échelle locale.

La rectification de rue Lavoisier pourra apporter une connexion plus directe entre l'ouest et l'est pour le trafic véhiculaire, alors que les flux des piétons, difficilement seront plus intense vers l'Almont, étant donné les caractéristiques topographiques et le caractère typiquement suburbain du morceau de rue entre les deux quartiers.

Les autres axes des Mézereaux ne subiront pas des gros modifications en termes des flux. Il faut pourtant relever que, avec la fermeture prévue par la résidentialisation de l'îlot TMH le passage informel vers l'arrêt des bus sera interrompu, allongeant ainsi le parcours de ceux qui descendront du secteur I3F vers le sud-ouest. Les routes des bus et les arrêts devront tenir en compte le nouveau état des parcours piétonniers à l'intérieur du quartier, pour fournir le service à l'intérieur de la bande de 300 mètres qui assure l'accessibilité au services pour tous.

3.6 Sûreté réelle et perception : les informations des forces de l'ordre et l'enquête auprès des habitants

Les interviews avec les Forces de l'Ordre

Par l'intermédiaire de la Maison du Projet on a pu interviewer un représentant de la Police Municipale de la Ville de Melun, un représentant de la Police Nationale et la déléguée du Préfet.

Comme pour les autres interviewés, les représentants de la Police nous ont parlé du quartier, de la problématique du stationnement, des transformations urbaines en cours et surtout des risques de sécurité aux Mézereaux.

On a trouvé dans leur discours des éléments communs. D'abord, le quartier est décrit comme un secteur connoté depuis des années, surtout en conséquences des émeutes en 2005 : même si dernièrement la situation a beaucoup amélioré, une barrière entre ce quartier et la ville reste. La Police remarque en particulier une attitude plutôt hostile de la part des habitants à l'égard des forces de l'ordre, « une logique tribale, de territoire », ce qui complique leurs interventions. Sur le rapport entre citoyens et forces de l'ordre, les deux Polices, Municipale e Nationale, affirment que aux Mézereaux, mais plutôt en général dans les quartiers Nord, les policiers ne sont pas bien accueillis et une politique de proximité n'est pas envisageable : selon M. Pinard de la Police Municipale, c'est des rapports de force où l'autorité se gagne seulement par l'emploi de moyens humains et opérationnels.

Les problématiques du quartier du point de vue des forces de l'ordre sont de deux niveaux : d'un côté les caractéristiques de la population, de l'autre la configuration urbaine. Aux Mézereaux la politique de peuplement a conduit à regrouper des familles avec des difficultés socio-économiques et la mixité sociale s'est réduite au fil du temps jusqu'à disparaître quasiment. En plus, on trouve dans le quartier une forte concentration de population jeune, qui est considérée une catégorie à risque élevé de délinquance. Ces deux éléments, démographique et social, rendent le quartier plus difficile à gérer et les rapports entre habitants et institutions plus crispés.

L'autre facteur qui complique le travail des forces de l'ordre est la configuration urbaine du secteur, car son caractère enclavé limite les possibilités d'intervention de la police et, au contraire, favorise la fuite ou, pire, l'agression aux dépens de policiers. En particulier, les interviewés mentionnent l'îlot du centre commercial actuel, où la dalle en hauteur, qui appartient à l'immeuble Vilogia derrière, représente une espace de forteresse inattaquable et tour de guet en même temps. Puisque la plupart des infractions et les affrontements avec la police se sont déployés autour de cet endroit, la Police Municipale a établi, en 2007, l'installation d'un système de vidéosurveillance sur rue Lavoisier à niveau du centre commercial, ce qui a permis de mieux gérer la situation. Selon M. Pinard le système introduit a contribué à pacifier le secteur en baissant surtout le niveau de dégradations.

Aux Mézereaux on retrouve un type de délinquance évidente, qui se manifeste surtout sous diverses formes de dégradations du bien public, mobilier urbain en particulier, par l'occupation des espaces privés, comme les cages d'escalier, ou bien un type de délinquance plus grave, qui au contraire se cache et reste souterrain, lié au trafic de stupéfiants.

Pour ce qui concerne le premier type, la police signale des règlements de comptes, qui sont rares mais qui se sont vérifiés devant le centre commercial dans le passé, entre groupes du quartier et groupes provenant d'autres quartiers ou même d'autres villes. Sinon, les phénomènes plus récurrents (et les plus dénoncés) sont les incendies de poubelles et des incivilités sociales telles que le tapage nocturne, l'occupation des halls des immeubles, les rodéos en moto. Selon les forces de l'ordre, les auteurs de ce type d'infractions appartient en grande partie à la population jeune.

La présence d'une économie informelle discrète rentre dans le deuxième type, qui comprend les phénomènes plus graves, répandus dans toute la ville de Melun et non particulièrement concentrés aux Mézereaux, du trafic de stupéfiants et d'autres commerces illégaux. La Police précise que les dénonciations pour cette classe de délit sont plutôt rares, car au sein de la communauté des Mézereaux il existe une « loi du silence », probablement pour des raisons de peur et de manque de confiance dans les institutions, qui favorise le développement d'activités illicites et maintient les habitants sous pression.

Les données de la Police Nationale

La Police Nationale, sous notre requête, nous a fourni des statistiques relatives à l'année 2005 et l'année 2010, qui reportent, par classe de délit, le nombre d'infractions dénoncées par le citoyens ou en flagrant par les forces de l'ordre, au cours de l'année de référence par chaque rue du quartier des Mézereaux. Ces données se sont révélées intéressantes parce qu'elles ont montré que, effectivement, comme indiqué par la plupart des acteurs interrogés, la situation a amélioré par rapport au passé récent. En plus, elles nous ont permis de localiser les lieux du quartier où les infractions sont plus concentrées.

Il faut signaler qu'il existe un taux souvent important d'infractions non dénoncées et qui peut varier même beaucoup d'un délit à un autre. Ce problème peut être significatif aux Mézereaux car il y a des indices d'une tendance à choisir la loi du silence, pour éviter les rétorsions ou protéger quelqu'un. Toute fois, ces informations sont essentielles pour déterminer le niveau de délinquance dans le secteur, son évolution dans le temps et sa distribution géographique.

Du point de vue méthodologique, on a organisé les délits enregistrés par la Police en trois grandes catégories qui regroupent les types selon la modalité et/ou l'objet du crime :

> **Délits liés au désordre social** : abandon de la famille, dégradation, diffamation, falsification de moyens de paiement, faux documents, violation de la loi sur l'immigration, violation de la loi sur les stupéfiants, incendie, incitation à l'émeute, non représentation d'enfants, port d'armes prohibées ;

> **Délits liés au patrimoine** : effraction, occupation d'hall d'immeuble, usage de chèques volés ou falsifiés, usurpation d'identité, violation de domicile, vol à la tire, vol à l'étalage, vol de deux roues, vol de véhicule, vol simple ;

> **Délits violents** : Agression sexuelle sur mineur, appels tel malveillants, autres agressions sexuelles, extorsion, homicide, menaces, outrage à l'AFP, séquestration, tentative d'homicide, violence à l'AFP, vol avec violence, vol roulotte.

Les éléments principaux manifestés par l'analyse des données sont les suivants :

- Une diminution globale des infractions entre le 2005 et le 2010 (- 22%) ;
- Différences importantes dans les variations des délits violents (- 34%) et des délits liés au désordre social (- 41%), délits contre le patrimoine en augmentation (+ 24%) ;
- Dans le détail, on registre une forte diminution de les catégories « vol avec violence » (- 50%), « vol simple » (- 25%), « violences volontaires » (- 25%), « incendies » (- 31%) et dégradations (- 55%), tandis que l'augmentation plus significative est relative au « cambriolage » (+ 35%) et des « escroqueries ».

L'analyse sur les données relatives à l'année 2010 a été complétée en divisant le nombre global de délits par la longueur de la rue, selon le principe que le plus une rue est longue, le plus est probable que des délits surviennent.

Les délits liés au désordre sociale montrent une amélioration entre le 2005 et le 2010, en particulier sur rue des Mézereaux et rue de Musset, ce qui rend la zone centrale du quartier (rue Lavoisier, avenue des Carmes) le théâtre principal de ce type de délits, avec les rues à la limite nord du secteur. Les valeurs normalisées sur la base de la longueur des rues confirment cette indication, mais l'on trouve parmi les rues problématiques aussi rue de Musset (FIGURE 12 EN ANNEXE).

L'augmentation d'ensemble des **délits contre le patrimoine** entre le 2005 et le 2010, il semble déplacer vers le sud et vers l'ouest les problématiques. Dans le noyau des rues difficiles on compte rue des Mézereaux et rue de Musset, alors que la situation est plus calme sur avenue des Carmes. Si l'on pèse les résultats obtenus sur la longueur des rues, en 2010 à émerger sont rue de Musset et secondairement rue Lavoisier (FIGURE 13 EN ANNEXE).

La situation des **délits violents** présente une amélioration globale entre 2005 et 2010. En 2005 les infractions étaient concentrés dans la zone centrale du quartier, sur rue Lavoisier, rue des Mézereaux et le quadrilatère défini par celles-ci avec rue Schweitzer et avenue des Carmes. Sur rue de Musset on enregistre aussi des niveaux élevés (FIGURE 14 EN ANNEXE).

En 2010 la situation semble moins polarisée, avec diminutions concentrées surtout dans les rues qui en 2005 avaient enregistré la plupart des délits : par conséquent la distribution résulte plus homogène, avec une amélioration très considérable sur rue des Mézereaux. Pour ce qui concerne les délits pesés sur la longueur des rues en 2010, on peut affirmer que les rues qui entourent le site I3F (rue de Musset, rue du Bellay), le premier morceau de rue Lavoisier vers avenue de Meaux et avenue des Carmes sont sensiblement plus difficiles par rapport au reste du quartier.

En termes généraux, on peut dire que la distribution des phénomènes criminels, au 2010, pivote sur le centre du quartier, identifié comme le quadrilatère formé par rue Lavoisier, rue Schweitzer, rue des Mézereaux et avenue des Carmes. Si l'on considère ce quadrilatère un point de référence, on remarque comment les délits violents aient la tendance à se localiser dans les environs de ce centre, les délits liés au désordre social se localisent plutôt au nord du quartier et les délits contre le patrimoine soient plus repartis vers la périphérie du secteur, moins près du centre.

De deux axes viaires principaux qui définissent le quartier des Mézereaux, rue Lavoisier est systématiquement le plus difficile, indépendamment de la typologie de délit. Malgré une amélioration substantielle entre 2005 et 2010, cet axe se distingue par les valeurs absolues, par les valeurs relatives des typologies de délits différentes, avec une prévalence, en 2005, des délits liés au désordre social, qui s'est renversé en 2010, quand les délits violents et surtout les délits contre le patrimoine ont résulté plus nombreux.

Autour de rue Lavoisier on identifie d'autres zones qui manifestent problématiques hors normes : rue de Musset, qui en proportion de sa longueur est l'axe plus difficile du quartier et avenue des Carmes (sauf pour les délits contre le patrimoine).

L'enquête de victimation

La perception de la sûreté est plutôt positive dans son ensemble, bien relativement aux espaces publics que aux espaces communs et aux logements.

On reporte ici un tableau qui synthétise les pourcentages organisés sur la base des différentes situations, en réponse à la question : « Vous sentez-vous en sécurité dans... ? »

	Pas du tout	Peu	Assez	Très
L'espace public (le jour)	12%	4%	17%	67%
L'espace public (la nuit)	12%	8%	25%	55%
Les parties communes	8%	12%	33%	47%
Votre logement	12%	8%	5%	75%

Il nous semble important de relever que, étant donné la tendance générale à accorder des réponses plutôt positives (plusieurs personnes nous ont dit « J'ai peur de rien »), si l'on additionne les réponses « pas du tout », « peu » et « assez » (les deux premières ne sont pas révélatrices elles mêmes), on peut créer un classement en interprétant que les 53% ne se sent pas totalement en sécurité dans les parties communes, le 45% dans les espaces publics la nuit, le 33% dans les espaces publics le jour et le 25% dans son propre logement.

Les parties communes ont été indiquées dans d'autres parties du questionnaire comme des lieux particulièrement problématiques et conflictuels à cause de leur usage marqué par le manque de respect des codes de cohabitation civile (bruit, saleté, déchets).

A confirmer cet élément, la question suivante, qui concerne l'indication de situations perçues comme menaçantes ou négatives pour la sécurité, a obtenue les réponses suivantes :

- 58% la saleté et les déchets dispersés (surtout dans les aires de pertinence des immeubles) ;
- 30% la présence de regroupements ;
- 20% vandalisme, tags ou d'autres dégradations ;
- 12% présence de trafic ;
- 8% manque d'éclairage.

En outre, il a été signalé le même problème des rodéos déjà mentionné dans la section précédente du questionnaire, ici en référence surtout à la sécurité routière.

En général, les personnes ont manifesté une faible propension à la résolution des problèmes par l'intermédiaire des forces de l'ordre. On relève plutôt une reluctance à chercher des solutions pour la peur de rétorsions de la part de ceux qui troublent la paix sociale.

Pour ce qui concerne les secteurs perçus comme les plus dangereux, d'abord il faut souligner la prédisposition à n'identifier aucun lieu en particulier. Le groupe qui conduisait l'enquête était obligé à reformuler la question en marquant la nécessité de comparer les lieux entre eux, de signaler les différences. Ceci dit, les secteurs plus indiqués ont été les espaces verts du quartier (20% des interviewés) : en particulier, l'espace qui entoure le centre social, l'espace vert non planifié compris entre les immeubles TMH et l'espace près de la copropriété Les Horizons (FIGURE 15 EN ANNEXE).

Un autre groupe d'espaces où les personnes ressentent un sentiment d'insecurité est représenté par les parkings : rue du Bellay (au croisement avec avenue de Meaux), le parking du centre social et la dalle d'OPH ont été mentionnés.

L'enquête de victimation a donné un 25% des réponses positives : dans le 65% des cas il s'agit d'endommagements ou vols liés à la voiture et dans le restant 35% il s'agit d'atteintes personnelles (jets d'objets et agression physique).

Constats

Si l'on essaye de tirer des conclusions en comparant les informations sur la sureté fournies par les forces de l'ordre et les perceptions des habitants on compose un cadre contradictoire.

En termes généraux, on peut dire qu'aujourd'hui la distribution des infractions, liées surtout au désordre social et à la violence, tourne autour du quadrilatère central, occupé actuellement par le centre commercial, et que rue Lavoisier est amplement la rue plus difficile, pour n'importe quelle typologie d'infraction. Il faut noter ainsi que pour toutes les catégories de délits, rue de Musset (valeur pesée sur la longueur de la rue) se présente comme une rue à risque.

Par contre, si l'on regarde sur carte la localisation des zones signalées par les habitants comme celles qui leur procurent un sentiment d'inquiétude ou insécurité la nuit¹², c'est surtout les aires vertes près du centre social et le parking en rue du Bellay, derrière les tours, où on nous a signalé des actes de vandalisme sur les voitures. Il s'agit donc des zones publiques plus cachées et moins

¹² En général, les personnes interrogées nuançaient leurs expressions, en soulignant de ne pas avoir peur dans leur quartier.

fréquentées, espaces verts surtout, plutôt que des lieux centraux, comme le quadrilatère que l'on a mentionné.

Par l'enquête on a relevé un élément intéressant par rapport au sentiment d'insécurité, car on a constaté que les habitants aux Mézereaux craignent plus de subir des atteintes à leurs biens que à leur personne, à différence de ce que l'on trouve dans les enquêtes le plus souvent. Cela peut être lié d'un côté à leur condition défavorisée du point de vue économique et donc à l'importance qu'ils octroient à la possession de biens (comme, par exemple la voiture), de l'autre côté la condition enclavée du quartier a peut-être produit un système interne de règles non-écrites qui limite les violences physiques tout en maintenant sous pression les habitants.

3.7 Les facteurs de risque liés à l'aménagement de l'espace

L'analyse du contexte a été complétée par la récolte et la synthèse d'éléments sur le terrain qui renvoient à la présence de signes potentiellement dangereux, pour des raisons différentes : car indices d'abandon des règles civiles de cohabitation, comme les incivilités physiques et sociales, car facteurs de risque liés plutôt à erreurs d'aménagement ou de gestion de l'espace public, comme la présence de cachette, de terrains vagues ou des dysfonctionnements des espaces, et un éclairage insuffisant ou hétérogène.

Incivilités physiques et sociales

Pour cette analyse on a organisé les éléments en quatre catégories :

- Incivilités physiques : ils font partie de cette catégorie les dommages au mobilier urbain, les dommages à propriété publique et la présence de saleté ou déchets dans les espaces publics ;
- Incivilités sociales : dans cette catégorie ils rentrent les regroupements dans l'espace public (ici on étudie l'espace public, donc on n'inclut pas l'occupation des cages d'escalier) et les rodéos en motos, qui sont les phénomènes principaux indiqués par les personnes interrogées au cours du diagnostic ;
- Présence de cachettes ;
- Détérioration du bâti : on indique ici les zones ou les bâtiments qui sont particulièrement assujettis à dégradations par l'usage et le vieillissement.

Les éléments ont été repérés sur le terrain et puis reportés sur carte pour une visualisation partagée (FIGURE 16 EN ANNEXE).

Le premier constat est l'évidente inégale ampleur des signes de dégradations entre les Bas et les Hauts Mézereaux. La zone pavillonnaire au sud est caractérisée par la presque absence de signes d'incivilités ou de zones dégradées, alors que au nord on retrouve la plus grande étendue de ces signes. Dans la zone nord du secteur on peut distinguer encore entre l'est et l'ouest, car c'est à

l'ouest que l'on compte la présence de saleté et déchets, ainsi que la plupart des dommages au mobilier urbain.

Au nord-ouest les deux zones plus touchées sont celle près du centre social et des tours et celle autour du centre commercial actuel. Le centre commercial, en particulier, à cause de la configuration de l'îlot (la dalle de Vilogia surélevée) et de la présence d'une impasse, est un collecteur des déchets et fournit des cachettes idéales¹³.

Puisque cet îlot sera démoli, on se focalise plutôt sur le site d'étude : le risque qui vient par la concentration élevée d'actes de vandalisme (en particulier dégradations au mobilier urbain) et signes d'incivisme (saleté, rodéos en moto) concerne la requalification de la dalle. Comme il a été remarqué par le responsable du Service Voirie (M. Mireux), les signes de vandalisme plus graves se relèvent autour du nouveau centre social, qui en a été victime dès le début. En même temps, on constate ce dont les habitants se plaignent le plus, c'est-à-dire la diffusion de comportements antisociaux, l'abandon de déchets dans les espaces publics et communs *in primis*, qui rendent le site fortement dégradé.

Cette conduite de mépris du bien public devra être tenue en compte dans la réalisation de n'importe quel futur aménagement de la dalle (accès au parking, mobilier, végétation), en termes d'une attention particulière aux choix des matériaux, de la gestion et de l'entretien.

Eclairage

L'étude sur l'éclairage, qui est basée sur la distribution des éléments lumineux et de la perception d'illumination¹⁴, a été conduite sur le seul site objet de l'expérimentation, car sa finalité est de déterminer les points faibles du système d'éclairage qui pourraient engendrer des problèmes en cas de réouverture du parking souterrain et qui donc devraient être fixés dans le cadre du réaménagement de la zone (FIGURE 17 EN ANNEXE).

Cette étude montre comment il existe une grande différence entre la zone en face du centre social et le reste du site. Cette aire, qui a été aménagée récemment, la nuit se présente très éclairée mettant en évidence ainsi les zones plus sombres autour.

En particulier, les zones moins éclairées sont les zones de rue de Bellay derrière les tours, le centre de la dalle et le chemin piétons derrière la mosquée : on relève que, effectivement, elles ont été signalées par les habitants comme les zones plus inquiétantes.

¹³ On rappelle ici que la Police considère la dalle Vilogia un lieu très dangereux car utilisé comme tour de guet d'où attaquer les forces de l'ordre. Cet endroit, du point de vue configurationnel est un rare exemple de mauvaise conception.

¹⁴ Pour conduire cette évaluation on a fait référence à un critère assez accepté selon lequel un espace public est considéré bien illuminée si l'éclairage permet de distinguer une personne à 15m de distance.

L'ouverture d'un parking souterrain, qui puisse prévoir des accès sur la dalle, devra comprendre l'étude de l'éclairage de la dalle et garantir une illumination plus homogène, dans les aménagements futurs. La combinaison de faible illumination, présence de cachettes, signes de vandalisme et phénomènes criminels relevés rend le site à risque de sécurité.

Les espaces publics : fonctionnements et dysfonctionnements

Pour cette analyse on s'est basé sur des études de sociologie urbaine¹⁵ qui suggèrent l'emploi de méthodologies propres aux sciences sociales, telle que l'observation, afin soumettre le projet urbain à une évaluation qui tienne en compte non seulement les intentions des aménageurs, mais aussi et surtout celles des usagers (FIGURE 18 EN ANNEXE).

Les dysfonctionnements dans l'espace public sont produits souvent par un aménagement qui n'est pas capable de considérer ou de prévoir les exigences réelles des usagers. Ceux-ci soit n'utilisent pas un espace projeté pour eux, soit utilisent des espaces non projetés mais qui répondent à leurs besoins.

Parmi les espaces « *non-agis* », c'est-à-dire projetés mais non utilisés, on en identifie plusieurs aux Mézereaux : il s'agit surtout d'espaces verts ou de clôtures sans équipements (devant le centre social, entre les bâtiments TMH). Ces zones déqualifient l'espace public et risquent de se dégrader au fil du temps car personne s'en occupe ou s'en approprie.

Il existe des « *espaces agis* » qui sont utilisés selon leur fonction car les habitants s'en sont approprié : les espaces verts autour du centre social, les parcours internes à l'îlot vert au centre du quartier, l'aire de jeux pour enfants au sud du secteur. Ces lieux sont les mieux réussis sous une optique de projet et de production d'espace public, car évidemment ils correspondent aux exigences des habitants, en termes de déplacement ou de pause de détente/loisir.

Il existe enfin des espaces qui n'ont pas été aménagés avec une destination spécifique mais qui recouvrent un rôle parce qu'ils sont « reconnus » par les habitants (*espaces produits socialement*) : c'est les dalles du quartier (I3F, OPH et Vilogia) et certaines zones qui côtoient des espaces « agis » en étendant leurs limites¹⁶ (par exemple : le chemin d'accès au centre social est utilisé par les enfants et les gamins aussi comme aire de jeu).

La dalle I3F est en partie utilisée dans la belle saison comme lieu de rencontre, ce qui suggère un aménagement qui confirme cet usage, qui valorise les pratiques des habitants et leurs demandes¹⁷.

¹⁵ En particulier, voir les études de Leonardo Chiesi.

¹⁶ Par exemple : le chemin d'accès au centre social est utilisé par les enfants et les gamins aussi comme aire de jeu.

¹⁷ Par exemple, dans le questionnaire plusieurs ont demandé des jeux pour les enfants plus petits, alors que les jeunes se sont plaints que les espaces du service jeunesse soient trop restreints.

4. Etude de détail sur la thématique du parking souterrain

Dans ce chapitre on abordera le thème du parking souterrain. Comme mentionné dans l'introduction, la problématique de l'offre privée de stationnement liée au parc d'habitat sociale est très répandue en France. La plupart des logements bâtis entre les années '60 et '70 (qui représentent le 50% du total) ont été réalisés selon un modèle dit des « grands ensembles », localisés souvent aux périphéries des villes.

Dans ce type de secteurs il arrive que la grande disponibilité d'espace libre est destinée en prévalence au stationnement, alors que les parkings souterrains restent en partie vides. On a déjà vu que ce phénomène peut avoir des rechutes négatives en termes de dégradation de l'espace, de conflits d'usage avec d'autres fonctions de proximité, à cause du non respect des règles de la part des voitures, qui occupent de fait l'espace qui ne leur est pas attribué : les trottoirs, les zones d'accès pour les pompiers, les zones de collecte des déchets, etc.

Dans l'étude citée auparavant¹⁸, plusieurs études de cas ont été analysées qui présentent des caractéristiques similaires au parking souterrain des Mézereaux et il a été relevé que parmi les causes principales qui ont engendré le mauvais fonctionnement de ce type de parkings en France on trouve :

- Le problème du coût, car souvent le loyer demandé pour la place ou le garage est élevé par rapport à la typologie de ménages auxquels cette place est proposée, donné leur bas pouvoir d'achat ;
- Le taux de motorisation, qui souvent est plus bas par rapport à l'offre présente dans le secteur. Dans les quartiers périphériques l'espace libre ne manque pas et il est généralement destiné au stationnement ;
- L'accès au parking n'est pas pratique par rapport aux logements ou il génère sens d'insécurité pour son positionnement ;
- L'offre publique de stationnement est avantageuse en comparaison avec l'offre privée.

Les frais pour avoir un parking privé ne produisent pas des progrès significatifs de la qualité de la vie des personnes qui les utilisent : il a été étudié que si la disponibilité d'un parking privé est un multiplicateur d'effets positifs dans des secteurs demi-centraux, dans des contextes périphériques ce facteur ne résulte pas positif en soi mais, au contraire, quand un certain niveau de sécurité n'est pas garanti, sa présence est un multiplicateur de dégradation.

Au cours du diagnostic on a mis une attention particulière sur :

¹⁸ Source : Sylvie Mathon, CETE Nord Picarde, *Le stationnement résidentiel dans le patrimoine locatif social*, Étude exploratoire, Ed. CERTU 2003.

Kallipolis – Rapport final

- L'analyse de la demande et de l'offre de stationnement dans le secteur. En ce moment on assiste au phénomène du stationnement sauvage et il est donc possible que les personnes qu'y résident aient une perception de la disponibilité de stationnement différente de celle réelle. Il faudra donc distinguer entre les places disponibles et celles dont les habitants peuvent réellement bénéficier, en termes d'écart par rapport aux accès des immeubles et possibilité de les contrôler à distance ;
- La disponibilité des habitants à utiliser un parking souterrain sécurisé et les ressources qu'ils peuvent consacrer à ce service ;
- L'étude de scénarios pour les parcours et les accès piétonniers et véhiculaires ;
- Les expériences d'autres parkings souterrains qui ont réussi à mitiger la perception négative de la sûreté ;
- La vérification des risques liés au parking souterrain.

Relativement à ce dernier point, on a fait référence au schéma D.7 de la Norme Européenne ENV 14383-2, qui renvoie aux structures de stationnement et qui suggère de prendre en compte les points suivants :

- L'animation : les parkings situés dans des secteurs animés réduisent la peur du crime ;
- La densité urbaine : les parkings souterrains situés dans des tissus urbains denses déterminent un sens de présence humaine et réduisent la peur du crime et les risques de vandalisme et violence ;
- La visibilité et l'éclairage : une bonne visibilité et un bon éclairage réduisent la peur du crime et les risques de tout type de crime ;
- L'accessibilité : la limitation de l'accès aux parkings souterrains aux seuls usagers réduit la peur du crime. Les entrées et les sorties des véhicules devraient être pourvu de systèmes d'ouverture qui empêchent l'entrée aux personnes étrangères ;
- L'attractivité : les couleurs et les matériaux charmants réduisent la peur du crime et aussi le risque de vandalisme et tags ;
- La solidité : les matériaux solides pour le mobilier urbain et les réverbères réduisent le risque de vandalisme ;
- Le renforcement : le renforcement des objectifs ou même l'enlèvement total d'un objet après un vandalisme réduisent le risque d'ultérieures actes ;
- Entretien : un bon niveau d'entretien réduit la peur du crime et les réparations rapides réduisent les dommages éventuels dus à des actes de vandalisme répétés. En outre,

les réparations rapides peuvent être garanties seulement par une surveillance régulière, un monitoring et des strictes politiques de gestion ;

- La surveillance : la surveillance réduit la peur du crime. Dans de secteurs reculés, les dispositifs pour les appels d'urgence doivent permettre de contacter un service de sécurité. Les potentialités de la surveillance sont exaltées si les surveillants sont supportés par un système central de CCTV ;
- Les règles : des règles claires définies pour un usage correcte du parking, communiqué aux usagers par des panneaux et/ou interphone, accroissent le sens de surveillance et donc réduisent la peur et le risque du crime.

4.1 Le parking dans son contexte

Le parking se situe entre rue Joachim du Bellay et rue Alfred de Musset, délimité en surface à nord-est et à nord-ouest par les tours 10 et 5 du bailleur social I3F, à sud par un immeuble de propriété de TMH et à sud-est par un espace vert de propriété de TMH (et qui sera bientôt résidentialisé), adjacent à un espace public récemment réaménagé où il se trouve un centre social, un centre jeunes et aires équipées pour les enfants et les adolescents.

Le parking se développe sur deux étages en sous-sol et il pouvait héberger 192 places de stationnement, ouvertes ou en box. En outre, il existe aussi un niveau destiné aux caves, qui a été fermé en même temps que le parking, en 1999.

Avant qu'il soit condamné, on pouvait accéder au parking par :

- Un accès véhiculaire le long de rue de Musset, aujourd'hui muré et non entretenu ;
- Un accès piétons interne à la tour 10 d'I3F ;
- Un accès piétons derrière la tour 5. Il a été vérifié que ce coin est des plus dégradés du secteur, car dans ses environs il s'accumule déchets et saleté.

Ce secteur des Mézereaux a été l'objet, en grande partie, du programme de rénovation urbaine dans le cadre des financements de l'ANRU et d'une opération de résidentialisation de la part du bailleur I3F. A cette intervention on soustrait l'emprise du parking, qui se présente en surface comme une dalle sans aucune fonction formellement identifiée : c'est un espace qui est utilisé comme passage par les piétons et parfois pour le stationnement anarchique, en particulier la nuit. Sur le périmètre de la dalle on voit encore quatre puits d'aération, aujourd'hui recouverts par de la végétation spontanée, ce qui contribue à alimenter la sensation de négligence et abandon de l'espace.

Dans le quartier il se trouve deux autres parkings souterrains en fonction : un de propriété du bailleur OPH, l'autre appartient à la copropriété Les Horizons. Pour les deux on relève des problématiques de sécurité dans le passé, alors qu'aujourd'hui la situation semble plus calme.

On n'a aucune information relativement au parking de la copropriété, alors que le parking d'OPH a été l'objet d'une visite guidée par le chef des gardiens. Actuellement sa capacité est réduite de la moitié, car un étage a été fermé à cause d'infiltrations d'eau de la dalle. Les voitures sont garées en box et on n'a pas relevé des systèmes de sécurité, à exception du control des badges d'accès, qui sont électroniques, octroyés par le chef des gardiens et dont l'usage peut être vérifié par lui-même. En plus, on a pu constater sur le terrain l'efficacité du travail de l'équipe des gardiens, qui sont très vigilants sur la propriété OPH.

4.2 Estimation de l'offre et de la demande de stationnement par relèvement direct

Pour comprendre la demande et l'offre de stationnement en surface dans le secteur, on a conduit une analyse par le relèvement direct, plutôt que par l'emploi d'un taux de motorisation.

Le travail de terrain a obtenu les résultats suivants :

1. L'identification du nombre total de places légales disponibles en surface dans le secteur : on a déterminé toutes les zones destinées au stationnement et les zones plus étendues ont été subdivisées en unités spatiales réduites afin de permettre une vérification du système immeubles-parkings disponibles (FIGURE 19 EN ANNEXE) ;
2. L'association immeubles-parkings : chaque immeuble ou groupe d'immeubles a été associé à une zone de parking sur la base du principe d'accessibilité ou à la visibilité des parkings de l'immeubles. On a trouvé ainsi 13 zones ;
3. Le calcul de l'offre des parkings disponibles au cours de la journée. Ce relèvement a été réalisé en quatre tranches horaires diverses: le matin, l'après-midi, le soir (vers 21h30) et le vendredi en correspondance de l'horaire de la prière à la mosquée, moment indiqué comme le plus difficile, même si ponctuellement, pour le stationnement anarchique. Sur tout le secteur on a compté les véhicules garés correctement et incorrectement. A l'égard du phénomène du stationnement illégal, on a relevé les aires où il se concentre pour identifier les lieux plus difficiles (FIGURE 20 EN ANNEXE) ;
4. La localisation des morceaux de l'infrastructure viaire dotés de plots anti-stationnement : cela nous permet de vérifier s'ils sont aptes à dissuader ce phénomène en poussant les résidents à respecter les règles.

Situation actuelle

Dans le quartier on a identifié 13 sous-zones de parking set pour chacune on a récolté des informations relatives aux places existantes, aux places occupées régulièrement et aux voitures garées hors emplacement régulier.

L'offre totale de places en surface (BILAN) a été tirée par le calcul de la différence entre les places disponibles et la somme de toutes les voitures garées régulièrement comme irrégulièrement. A partir de ces informations on a calculé le taux d'occupation des parkings en 5 classes à intervalles égales :

1. < 33,3% : il indique un taux d'occupation très bas et donc un surplus d'espace destiné au stationnement ;
2. Entre 33,3% et 66,7% : il dénote une occupation moyenne, avec une disponibilité de places encore abondante ;
3. Entre 66,7% et 100% : il indique un taux d'occupation élevé, où l'offre de places réponde à la demande ;
4. Entre 100% et 133,3% : il signale un taux d'occupation plus élevé que l'offre de place, donc une surcharge du parking ;
5. > 133, 3% : il indique un manque dramatique de places de stationnement par rapport à la demande et donc un surplus grave de voitures.

Les résultats de l'analyse sont reportés dans le tableau suivant (FIGURES 21, 22, 23, 24 EN ANNEXE) :

Aires de stationnement	Places	Matin		Après-midi		Soir		Vendredi à 14H	
		Bilan	Groupe	Bilan	Groupe	Bilan	Groupe	Bilan	Groupe
1- I3F /TMH (Musset)	147	+17	3	+3	3	-48	4	-8	4
2- TMH /Coprop.	56	-3	4	+1	3	-11	4	-29	5
3- Centre Social	32	+23	1	+21	3	+18	2	-9	4
4- Mosquée	39	+39	1	+31	1	+39	1	0	4
5- OPH (nord)	178	+67	2	+30	3	-50	4	-96	5
6- OPH (S-E)	142	+40	3	+49	2	+26	3	+30	3
7- Coprop. Val d'Almont	82	+41	2	+27	3	+17	3	-2	4
8- Ecole (av. des Mez.)	34	+10	3	+17	2	+33	1	+16	2
9- Centre Comm.	28	+3	3	+10	2	+20	1	+15	3
10- Vilogia	30	+26	1	+23	1	+15	2	+19	2
11- TMH (Lavoisier)	48	+20	2	+16	2	-6	4	-8	4
12- ALDI	65	+57	1	+49	1	+65	1	+36	2
13- rue Lavoisier	10	+3	3	+2	2	+2	3	+2	3

Tab.1

Comme il a été reporté dans la carte “synthèse selon le maximum d'utilisation” (FIGURE 25 EN ANNEXE), on peut distinguer parmi des situations différentes dans le secteur analysé :

- La zone des hauts Mézereaux (au nord de rue Lavoisier) est caractérisée par une forte demande de stationnement, qui souvent reste sans réponse. Le problème semble lié principalement à la densité de population et à la présence de la mosquée, alors que le centre social et le centre jeunes n'ont pas une influence à cet égard : si l'on analyse les résultats du tableau 1 on remarque que les moments de plus grande demande de places de stationnement sont concentré dans les horaires nocturnes (et probablement les weekends) et le vendredi, près des immeubles d'habitation. Le parking du centre social est presque désert tout le temps, sauf le vendredi après-midi, quand sa proximité à la mosquée le rend un lieu apprécié pour le stationnement. Dans cette zone on a noté, en outre, une certaine propension au stationnement anarchique et irrégulier, même quand on pourrait aisément trouver des places libres (par exemple le matin) : il est possible que la présence d'éléments anti-stationnement n'arrive pas à contraster ce phénomène, qui contribue à créer un environnement urbain chaotique et de faible qualité. Les lieux où ce phénomène est plus marqué sont les environs des tours I3F et près des immeubles OPH, là où la densité résidentielle est plus élevée ;
- La zone en bas des Mézereaux (au sud de rue Lavoisier) est beaucoup moins utilisée pour le stationnement par rapport au côté nord et on peut distinguer deux sous-zones : la zone sud-est, où il se concentre des immeubles résidentiels, a des taux d'occupation des parkings optimaux, car seulement dans un cas elle atteint un niveau élevé d'occupation des places. La zone sud-ouest est par contre fortement sous-utilisée, surtout en correspondance du parking de l'ALDI, qui est souvent vide mais qui est de propriété privée, et le long de rue Schweitzer, qui est peut-être en train de subir les effets de l'abandon de l'immeuble de propriété de Vilogia.

Situation future

Le site objet de l'étude subira prochainement des transformations importantes et, donc, le diagnostic ne peut se baser seulement sur l'état actuel. Il faut considérer que plusieurs aspects du projet de rénovation et de transformation n'ont pas encore été détaillés et donc les observations seront limitées aux espaces pour lesquels les indications sont plus claires.

Les changements principaux regarderont (FIGURE 26 EN ANNEXE):

- Le site I3F : le nombre de places de stationnement subira une réduction, surtout sur rue du Bellay, où les places passeront de 147 à 80¹⁹ ;

¹⁹ Ce nombre a été dérivé de l'esquisse du projet fourni par la Maison du Projet.

- Avenue de Meaux : l'actuelle station-service sera remplacée par une zone à destination mixte (commerces de proximité en rez-de-chaussée et logements aux étages) : ici il est prévu de doter la zone avec 67 places de stationnement en surface destinées aux clients des commerces, alors que les nouveaux résidents auront à disposition un parking en surface résidentielisé de 25 places et un parking souterrain de 52 places²⁰ ;
- Les deux zones du bailleur TMH, seront résidentialisées. La barre sur rue Lavoisier 17-19-21 aura un nouveau parking à coté de la dalle I3F de 29 places : sur l'autre coté de rue Lavoisier il y aura une réduction de places, ce qui portera cette zone, globalement à une réduction de 56 à 44 places. Pour l'autre secteur le parking actuel sera rationalisé et comprendra 28 places : avec les places sur rue Lavoisier on passera des 48 places actuelles aux 52 places futures ;
- Rue Schweitzer sera éliminée et un nouveau axe sera réalisé à rectifier rue Lavoisier sur avenue des Carmes: le long de cet axe il est prévu de construire des nouveaux immeubles et 32 places de stationnement en surface.

A partir de ces nouveaux agencements, on a formulé des hypothèses relatives à la capacité future de stationnement du secteur, principalement dans les heures nocturnes, qui sont les plus difficiles, en faisant référence aux nombre des voitures actuellement relevées car les besoins, en termes d'habitants, ne changeront pas beaucoup (FIGURE 27 EN ANNEXE).

Aires de stationnement	Places	Matin		Synthèse situation
		Bilan	Groupe	
1- I3F /TMH (Musset)	80	-115	5	Plus grave
2- TMH /coprop.	44	-23	5	Plus grave
3- Centre Social	32	+18	2	Sans évolution
4- Mosquée	39	+39	1	Sans évolution
5- OPH (nord)	165	-63	5	Plus grave
6- OPH (S-E)	142	+26	3	Sans évolution
7- Coprop. Val d'Almont	82	+17	3	Sans évolution
8- Ecole (av. des Mez.)	34	+33	1	Sans évolution
11- TMH (Lavoisier)	52	-2	4	Sans évolution
12- ALDI	65	+65	1	Sans évolution
13- rue Lavoisier	5	-3	4	Plus grave
14- Nuovo C. Comm.	67	+67	1	Nouvelle offre

Tab.2

De ces données on peut tirer les conclusions suivantes:

²⁰ Ces deux parkings ne rentrent pas dans le calcul car ils sont considérés la réponse à la demande qui viendra des nouveaux résidents et cette somme est à résultat zéro pour notre évaluation.

- Avec le futur agencement du quartier la situation relative au stationnement est destinée à s'aggraver, surtout pour la zone qui aujourd'hui est réputée la plus délicate. En effet, si l'on compare le tableau 1 avec le tableau 2 (et les figures relatives en annexe), les secteurs 1, 2 et 5 se trouveront à faire face à une problématique plus grave ;
- En particulier, pour ce qui concerne le secteur 1, l'élimination de places en surface derrière la tour 5 rendra urgent l'identification des solutions alternatives. Comme l'on peut observer sur la carte « Hypothèse de redistribution de véhicules avec le projet » (FIGURE 28 EN ANNEXE), on a décidé de formuler une hypothèse exquise ment spéculative afin de vérifier le bilan de l'offre et de la demande futures, en imaginant « dans le meilleur du monde possible » que les voitures en surplus se déplacent d'un parking saturé à un parking vide, par exemple du parking autour des tours I3F vers le parking du nouveau centre commercial, qui la nuit sera libre. Cette spéculation nous a servi seulement à tirer un bilan théorique et démonstratif, car on a pu constater avec le travail de terrain que difficilement les résidents de ce quartier garent leur voiture, considéré un bien essentiel, loin de leur logement et de leur vue. Il est donc plausible que l'idée de se garer dans un lieu sensible, comme il pourrait l'être un centre commercial sur un axe viaire de long trajet, ne soit prise en compte comme option valide par les habitants. A cela on peut ajouter que les zones commerciales sont souvent fréquentées par groupes de jeunes qui engendrent, surtout dans la population plus vulnérable, un sentiment de crainte et menace. Cet aspect, s'il se présentait dans le nouveau centre commercial, n'améliorerait pas la perception des résidents, qui voudront éviter de se garer là-bas. L'hypothèse de rouvrir le parking souterrain semble donc une option valable, si l'on considère qu'il aura un manque de 115 places sur le site I3F dès que le projet en cours sera finalisé et cette réduction inclura les bailleurs I3F et TMH. Si la situation actuelle est grave, avec des voitures garées dans chaque coin libre ou sans barrière, dans ce scénario il n'y aura pas assez de places pour héberger toutes les voitures présentes, ce qui représentera non seulement une aggravation de l'environnement urbain du secteur, mais aussi une augmentation du stress des habitants et le risque de conflits pour s'accaparer une place ;
- Des scénarios similaires s'annoncent aussi pour les secteurs 2 et 5, où la situation est déjà plutôt grave et ira en s'aggravant avec la réduction de places en surface. Ces secteurs pourront en partie trouver une ouverture vers d'autres secteurs moins bondés, mais une réflexion sera nécessaire de la part du bailleur OPH ;
- Tous les déplacements prévus par les scénarios théoriques ne couvrirait en tout cas les besoins globaux du quartier et des secteurs plus difficiles. Pour le secteur 1 l'étude de faisabilité pour la réouverture du parking souterrain est fortement envisageable, alors que pour les secteurs 2 et 5 une analyse serait nécessaire afin d'étudier des solutions pour améliorer l'utilisation des parkings existents et valoriser la présence du parking souterrain de propriété du bailleur OPH, qui actuellement fonctionne à moitié. Ce parking pourrait doubler son offre par un réaménagement qui, en même temps, inclurait une rénovation de la dalle,

suivant le modèle du projet sur le site I3F. Les deux dalles, en effet, restent les espaces plus dégradées du secteur, à exception de l'îlot de Vilogia, qui sera pourtant démoli.

4.3 Analyse des rechutes négatives des risques de sécurité sur la réouverture du parking

Les problématiques de sûreté relatives au site et débattues dans les chapitres précédents, représentent un paramètre fondamental pour comprendre quelles seraient les conséquences de la réouverture du parking souterrain. En outre, elles permettent d'élaborer des hypothèses sur les stratégies d'aménagement et gestion de la structure qui, étant donné la situation, puissent contribuer à minimiser les risques (FIGURE 30 EN ANNEXE).

Le point de départ de cette analyse ne peut qu'être le donnée de la Police relatif aux infractions dénoncées. Le contexte est celui d'un quartier qui dans le passé a été difficile, qui a présenté des améliorations importantes entre 2005 et 2010 par rapport aux niveaux de violence enregistrés précédemment, mais qui doit néanmoins être considéré un secteur à risque et, malheureusement, avec un nombre d'infractions contre le patrimoine en hausse.

Rue de Musset, qui une fois hébergeait l'accès véhiculaire du parking, est une des rues sur lesquelles il se concentre le plus grand nombre de dénonciations en rapport avec sa longueur : les délits violents et les délits contre le patrimoine ont le maximum de densité en rue de Musset, et les délits qui dérivent d'épisodes d'ordre social sont également denses en rue de Musset et avenue des Carmes.

Rue de Bellay, où il se trouvait un des accès piétons (l'autre étant à l'intérieur des tours), manifeste une situation moins grave (avec un nombre absolu de délits assez réduit), mais avec un nombre de délits violents supérieur à la moyenne si rapporté à la longueur de l'axe.

Enfin, même s'il n'existe pas une information spécifique à cet égard, le travail de terrain et l'échange avec les habitants et les gardiens des tours ont consenti d'établir que les espaces en commun à l'intérieur des tours, lieu où le deuxième accès au parking souterrain était localisé, sont souvent occupés par de personnes externe aux deux immeubles, qui n'ont aucune difficulté à accéder à un espace même si résidentialisé et à le squatter, l'endommager et le dégrader.

En conséquence de ce premier groupe d'informations, on peut conclure que le parking souterrain, dans sa configuration primaire, a ses propres points d'accès et sortie dans des endroits qui sont certainement à risque. Une réouverture qui ne soit pas accompagnée par de choix de projet précis, de gestion et prévention, produirait facilement une situation de vulnérabilité pour les personnes qui entrent et sortent du parking, pour les voitures y garées et pour le parking même. Elle mettrait aussi le parking au centre de l'intérêt dans un contexte où, éventuellement, il existe des personnes intéressées à son usage avec les modalités et pour les finalités pour lesquelles il était utilisé avant sa condamnation.

Une seconde question, de quelque manière liée à la précédente a été soulevé au cours des interviews aux résidents et aux observateurs privilégiés. Avec des exceptions, les formes d'illégalités, incivilités et violence encore présentes dans le quartier, même si diminuées dans le temps, semblent profiter d'un certain degré de tolérance et être protégées, au moins en partie, par la loi du silence, qui plusieurs fois a été explicitement évoqué par les personnes interrogées.

Même s'il n'est pas possible restituer un cadre défini de cette question, il est évident que certaines formes d'abus et de désordre social ont été et sont agréées pour amour de « la vie tranquille », que certaines tranches de population, les adolescents surtout, se sentent à l'abris des sanctions quand ils se rendent protagonistes d'actes d'incivilité et de comportements dangereux, et que certains délits non particulièrement visibles et graves sont en sommes tolérés, comme c'est la cas pour les trafics.

Même si cette situation n'implique pas la totalité de la population et les conséquences sérieuses de cette tolérance vers l'illégalité ne semblent pas, en ce moment, dramatiques, il faut considérer comme concret le risque qu'une construction souterraine comme le parking, si elle n'est pas conçue convenablement, utilisée correctement et surveillée, puisse devenir l'objet de vandalismes, vols et endommagements ou de trafics sans que le propriétaires offrent un control ou s'opposent efficacement en signalant les faits à l'autorité.

Un facteur de plus qui peut avoir des effets sur la sécurité du parking est la configuration des espaces du site entre rue de Musset et rue du Bellay. Comme l'étude de la carte axiale a montré, le site actuellement peut représenter, potentiellement, un point d'accès au quartier (rue de Musset), parce qu'il connecte directement un axe d'importance primaire (avenue de Meaux) avec un point relativement central du quartier. Telle potentialité est limitée par plusieurs éléments : le caractère d'avenue de Meaux qui, près des Mézereaux est une voie rapide peu adapte aux piétons ; une connexion véhiculaire et piétonnier entre avenue de Meaux e rue de Musset extrêmement étroit et caché ; la peinte existante entre rue de Musset et rue Lavoisier ; une disposition des immeubles TMH qui rend cette interception un entonnoir. Toutes ces caractéristiques concourent à définir le site des deux tours comme exclusivement résidentiel, essentiellement réservée aux résidents pour le trafic piétonnier et véhiculaire. Les aménagements, comme le centre social orienté vers le site, les aires de jeux et les parcours piétonniers, ont partiellement inversé cette tendance, en suggérant l'intention de la ville d'augmenter les présences dans la zone.

Si l'on superpose à la situation actuelle les développements prévus par le projet du nouveau centre commercial, la démolition de l'immeuble de Vilogia, la rectification de rue Lavoisier et sa requalification, on entrevoit deux situations supplémentaires de risque possible, destinées à influencer le fonctionnement du parking souterrain.

Avant tout, si le nouveau aménagement portera à concentrer les mouvements, les activités et les lieux de rencontre sur le front d'avenue de Meaux, le site du parking court le risque d'accentuer son relatif isolement, en devenant de fait l'arrière d'une zone encombrée.

A l'actuel état, non particulièrement positif en termes d'infractions dénoncées, on risque d'ajouter les trafics et comportements associés à la présence d'activités commerciales, de lieux de rencontre et de points facilement accessibles, desquels il est facile de s'éloigner en voiture par une voie rapide. On ne peut non plus sous-évaluer le fait qu'aujourd'hui le côté occidental du site des tours (rue du Bellay) est déjà plutôt écarté et il pourrait le devenir encore plus si l'espace de stationnement se réduisait, comme prévu dans les versions de projet d'aménagement.

Enfin, il semble opportun réfléchir sur un aspect du problème qui reste indépendamment des choix de contexte. Le quartier, dans son ensemble, il est caractérisé par faible qualification et fonctionnalisation des espaces, attributs qui favorisent la production sociale de nouveaux espaces ou la dégradation des existants. Ces phénomènes signalent une difficulté des espaces aménagés à garder leur fonction ou à être appropriés par les habitants : cela produit des conséquences négatives sur la sûreté et sur la l'accessibilité des espaces publics, sans considérer que simplement ces espaces ne répondent plus au besoin pour lequel ils ont été conçus.

Cette difficulté de control des fonctions se projetterait aisément sur un parking souterrain, pour lequel des décisions délicates sont à prendre en termes de propriété, de gestion, de voies d'accès et distribution interne des espaces, de surveillance. Il paraît donc inévitable de conclure que seulement une conception réfléchie du parking, de ses usages et de son modèle de gestion et surveillance peuvent éviter qu'il devienne objet de tentatives d'appropriation pour d'autres finalités et avec d'autres modalités à la place de celles prévues.

4.4 Vérification des risques liés au parking

Pour conclure, l'analyse des facteurs de risque doit être déplacé sur le parking même, sur ses caractéristiques et ses fonctions.

La réflexion de départ pour l'activité de conception de la rénovation de cette structure devrait être que, dans le respect des bons exemples qui vont s'affirmant à niveau international en matière de sécurité des parking souterrains, l'effort programmatique et puis de gestion (et donc certainement économique) doit être proportionnel au degré de difficulté du contexte.

Etant donné la problématique du site objet d'étude, il semble nécessaire prévoir un engagement pour ce parking qui soit égal ou supérieur à n'importe quel autre parking à Melun, indépendamment de son usage et sa rentabilité.

Comme on l'a déjà évoqué, les accès piétonniers et véhiculaires sont dans tous les cas destinés à être situés dans des zones à risque.

La perméabilité du parking aux phénomènes de risque qui actuellement sont enregistrés à l'externe est une menace spécifique et concrète qui dépend, avant tout, de la localisation des

accès. Leur éventuel positionnement dans des coins dépourvus de surveillance, formelle et informelle, comme les anciens accès, pourrait impliquer des raisons de vulnérabilité. Parmi les positions indésirables il y a certainement la localisation à l'intérieur des tours, puisque les espaces communs sont déjà perméables, même si résidentialisés, et utilisés pour des activités illicites ou gênantes. Dans la formulation des scénarios pour la possible réouverture, on supposera des localisations alternatives.

Un autre facteur qui détermine la perméabilité sont les politiques de gestion de la surveillance formelle. Selon les dimensions et les choix des accès au nouveau parking, on peut imaginer plusieurs solutions de surveillance formelle, avec un degré différent de complexité, mais dans l'hypothèse d'un manque total de cela, la perméabilité du parking est inévitable et son ouverture est contre-indiquée à ces conditions.

Le troisième facteur relatif à la perméabilité concerne les solutions techniques choisies pour l'entrée et la sortie du parking. Les solutions qui empêchent la visibilité de l'intérieur vers l'externe et vice-versa de l'accès des piétons, le plein contrôle des usagers et permettent l'usage de clés doublables sont sûrement à éviter.

Il n'est pas nécessaire d'exclure a priori aucun choix, mais il sera important de tenir en compte le degré de risque qu'il comporte l'accès aux seuls résidents d'un complexe d'habitat social, aux résidents de plusieurs structures bien identifiées, aux résidents et usagers d'autres activités ou, dans l'hypothèse plus dangereuse, que l'accès soit permis à tout le monde.

Quelle que soit la solution choisie, il est contre-indiqué d'adopter une politique d'accès qui permette l'entrée et le stationnement non surveillé à des usagers qui ne soient pas identifiés par un abonnement nominal et enregistrés par un système de vidéosurveillance.

Encore, surtout en relation à l'histoire du parking précédente sa condamnation, il est nécessaire de relever des risques de vulnérabilité liés à la structure interne du parking. L'organisation par garages fermés est envisageable et, dans le scénario d'un parking affecté aux seuls résidents I3F, même conseillée, mais à la seule condition que les portails des garages soient perméables à la vue, afin d'éviter le risque que à son interne il se cache d'activités illicites.

Encore en considération des problématiques de visibilité interne, il est évident que l'ouverture de deux étages représente un risque en soi et il demande de solutions appropriées afin de garantir que les étages surveillés soient les deux et non un seul.

Enfin, il existe des astuces qui en général doivent être adoptées dans la conception du réaménagement et dont l'absence constitue un facteur de risque.

On considère à risque les solutions qui prévoient une faible éclairage et un éclairage à temps, qui produisent des cachettes et des coins peu visibles, qui génèrent difficultés d'orientation et de déplacement à l'intérieur du parking, pour les piétons et les véhicules. Parmi les bonnes pratiques il faut inclure la formation continue pour le personnel de surveillance, l'identification de personnel destiné à la récolte de signalisations et un monitoring périodique qui implique la participation des usagers, des gestionnaires et des surveillants.

Enfin, il est généralement conseillable de prendre en considération le problème de la perception d'insécurité que les espaces souterrains transmettent toujours. Il existe de nombreuses solutions

à combiner ensemble telles que l'emploi de peinture claire, couleurs brillants, signalisation fréquente et facilement lisible des règles d'usage de la structure. On renvoie aux recommandations proposées à la fin du document.

5. Identification des lignes directrices pour la conception d'un projet de requalification du parking et de la dalle

5.1 Exploration de bonnes pratiques et références

Les projets d'aménagement contemporains ne prennent pas en compte souvent les critères de sécurité qui ne soient pas liés aux normes anti-incendie, normes constructives, de circulation, anti-séisme. Les concepts relatifs à la sécurité comme elle est exprimée dans le décret applicatif n°2007-1177²¹ n'ont pas encore imprégné les projets de rénovation urbaine en France car le manque d'une culture de prévention de la délinquance (en particulier de prévention situationnelle) et de compétences spécifiques parmi les aménageurs, et parfois parmi les fonctionnaires mêmes, limite le développement de projets innovants sous cette optique.

Toutefois, on a pu constater qu'il existe une production d'idées, de laquelle on peut s'inspirer, qui concrétise des concepts très proches à ceux qui dérivent des théories de la prévention du crime, tels que la surveillance naturelle, la présence d'un bon éclairage public, l'attractivité et l'identité des lieux, les usages, etcetera.

On a récolté les idées repérées parmi les bases de données de projets urbains internationaux et on les a organisé selon les éléments plus intéressants du point de vue de la prévention pour un réaménagement de la dalle et du parking souterrain du site étudié (FIGURE 30 ET 31 EN ANNEXE).

Le parking

- Les accès : ils doivent être bien visibles (transparence) et bien signalés, tout en étant réservés à un public identifié ;
- Traitement des espaces internes : couleurs clairs, éclairage, signalisations ;
- Illumination naturelle : si possible, intégration au système d'éclairage d'illumination naturelle la journée (puits de lumière), pour augmenter le sentiment de sécurité.

La dalle

- Convivialité : espaces publics ou semi-publics qui hébergent activités destinées à usagers différents non en conflit ou qui comprennent des lieux familiers ou protégés. Solutions pour

²¹ Loi du 3 août 2007 relative à la prévention de la délinquance.

améliorer le sentiment de sécurité : traitements des surfaces, éclairage au sol pour indiquer les parcours la nuit, éclairage uniforme, etc. ;

- Activités en sous-sol connectées visuellement avec l'extérieur par des structures transparentes. Cela réduit la sensation de claustrophobie et permet un control de l'extérieur.

5.2 Lignes directrices et possibles stratégies opérationnelles

Les résultats du diagnostic nous fournissent deux éléments importants qui nous aident dans la formulation d'hypothèses de requalification du site I3F. D'abord, les données nous suggèrent l'existence réelle d'un problème important dans le secteur relativement au stationnement : en particulier, dans les secteurs I3F et OPH, les plus denses, on estime un manque d'environ 115 places, auquel il pourrait partiellement répondre, au moins le soir, le nouveau parking en surface destiné au centre commercial, sur avenue de Meaux. En tout cas, les résidents d'I3F, et en partie de TMH, dans le futur rencontreront encore plus de difficultés à se garer qu'aujourd'hui. Secondairement, on a vérifié que le quartier, et le secteur autour rue de Musset-rue Lavoisier spécialement, sont à risque de sécurité, notamment à cause de la présence d'actes de vandalisme, d'une modeste attention au biens communs et de l'existence d'un réseau de trafics illégaux, même si bien caché.

Ces deux facteurs nous conduisent à considérer nécessaire, pour améliorer les conditions de vie des habitants, la réouverture du parking souterrain I3F. Néanmoins, cela ne peut pas être envisagé sans que le(s) propriétaire(s) privé(s) et l'autorité publique n'assument avec force la responsabilité de mettre le lieu en sécurité. On suggère donc un aménagement qui prenne en compte d'assurer une bonne surveillance naturelle et des mesures de sécurité sévère.

Les mesures suggérées dans notre réflexion sont considérables (et donc chères) parce que même si le niveau de risque actuel est modéré, étant donné l'historique du quartier, on ne peut pas se permettre de négliger la possibilité que la situation change dans le temps et présente des conditions nouvelles de risque, ce qui est redouté par des acteurs locaux interviewés.

Les stratégies d'intervention dans un contexte en transformation come celui objet de notre étude doivent s'adresser à différentes échelles, qui sont également importantes et qui présentent, chacune, des risques spécifiques.

A l'échelle de la planification de la ville, il faudra tenir en compte que :

- 1) L'actuelle marginalisation des Mézereaux ne sera pas complètement résolue par la rectification de rue Lavoisier avec avenue des Carmes, car cet axe, qui devrait connecter les Mézereaux à l'Almont a des caractéristiques qui en favorisent l'usage par les véhicules et découragent les piétons. Il faudra donc se concentrer sur la couture vers l'ouest et vers le centre ville par le renforcement du caractère urbain d'avenue de Meaux et vers le nord avec les nouveaux projets d'aménagement qui devront rendre les quartiers nord moins marginaux ;

- 2) Le projet du Boulevard Urbain à la place de la Route Nationale est une grande opportunité pour suturer une blessure forte dans la maille urbaine : le quartier des Mézereaux ne bénéficiera pas de cette opération directement, sauf s'il sera mieux intégré à Montaigu ;
- 3) La réalisation de la place surélevée sur la Route Nationale inclut la programmation de nouvelles activités et l'insertion de nouveaux ilots derrière les tours I3F : ces opérations devront absolument comprendre, à partir des projets préalables, des études qui approfondissent les relations potentielles entre les aménagements et le site I3F, car les conditions de sécurité pourraient changer dramatiquement si les projets ne dialoguent pas avec un contexte à risque, comme celui que l'on vient d'analyser.

A l'échelle de l'aménagement urbain du quartier, il faudra tenir en compte que :

- 1) Le projet du nouvel axe rue Lavoisier-avenue des Carmes, qui prévoit des immeubles avec activités et commerces en rez-de-chaussée, peut attirer des flux importants du quartier même, en laissant dépourvu le reste de l'espace public du secteur : cela doit être évité en plaçant des fonctions appropriées et non superposées aux activités existantes ;
- 2) Rue de Musset est un axe à risque élevé dont l'aménagement doit être soigné et favoriser le passage des piétons et aussi des véhicules à vitesse réduite ;
- 3) Le manque de places de stationnement est important pour certaines zones du quartier plus que pour d'autres, mais le site I3F a un manque grave, qui pourra s'aggraver avec une réduction des places en surface. Avant d'élaborer un projet définitif pour le parking il sera indispensable de réaliser une enquête auprès des résidentes I3F pour avoir un cadre exacte des besoins : non seulement il faut savoir combien des véhicules sont présents dans le secteurs, mais surtout combien de ces véhicules pourront ensuite être garés dans le nouveau parking, selon la disponibilité économique et l'intérêt des résidents à louer une place. A partir de ces données, le gestionnaire du futur parking devra élaborer un plan de faisabilité et le soumettre à l'administration locale qui évaluera s'il existe les conditions pour procéder et la cohérence entre l'enquête et le plan. Une fois que le parking soit en fonction, personne ne pourra pas garer sa voiture n'importe où et donc la zone doit être aménagée afin d'empêcher le stationnement anarchique, par l'emploi de plots ou d'autres barrières ;
- 4) La dalle devra être aménagée afin d'encourager l'appropriation par les habitants. La surveillance naturelle peut être intensifiée par un aménagement de la dalle qui en favorise un usage continu et convivial par des groupes non à risque (familles, enfants, personnes âgées), en prévenant les conflits d'usage ;
- 5) Un niveau adéquat de sécurité dans ce secteur doit être assuré par une bonne surveillance naturelle la journée, une surveillance nocturne et un système CCTV de base dans le parking ;

- 6) Le nombre d'accès doit être réduit au minimum, donc un seul accès externe pour type d'utilisateur (piétons ou véhicules) : cette solution favorise la surveillance externe et interne et réduit la possibilité de fuite, en cas d'infraction. La localisation de l'accès piétons suit le principe d'assurer une bonne surveillance naturelle de la part des résidents et des passants (des gardiens dans certains cas) : il doit donc être externe aux bâtiments, sur les parcours informels de la dalle et visible par le loge aux pieds des tours ;
- 7) L'accès véhiculaire trouve sa meilleure localisation le long de rue de Musset : au cas où le parking soit ouvert seulement aux résidents, il peut être positionné près de la dalle là où il se trouvait l'ancien accès ; au cas où le parking soit ouvert à tout public, il peut être déplacé vers avenue de Meaux, tout en restant visible de la dalle, car une localisation trop décentrée peut comporter des risques, même graves si la localisation est derrière les tours ou cachée.

Pour les stratégies de gestion, il faudra tenir en compte que :

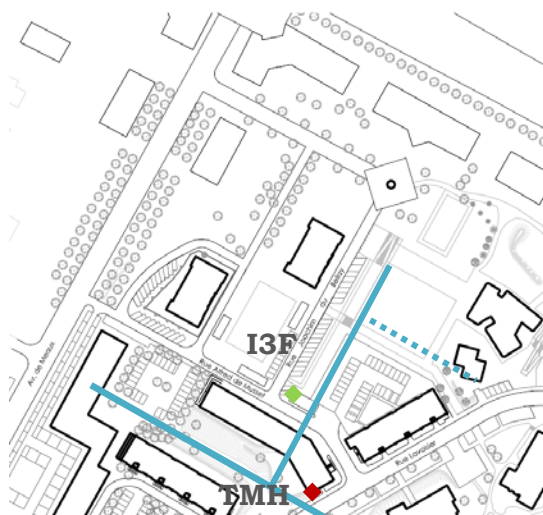
- 1) Dans le cadre de la requalification du parking, un des éléments cruciaux de la prévention du crime est une gestion impeccable et sévère, qui puisse garantir un bon niveau de sécurité dans la longue durée : cela implique un monitoring régulier, une attention forte aux signes de changement dans la situation initiale, un entretien de la structure par des réparations fréquentes.
- 2) Aux Mézereaux les habitants ont réticence dans la dénonciation d'actes illicites et il existe une certaine tolérance à la violation des codes de coexistence civile. Cet aspect nécessite une attention particulière parce que il pourrait réduire l'impact de la surveillance naturelle sur le site et sur le parking. Il serait important de prévoir, avec un approche de longue haleine, des laboratoires sur la légalité et pour encourager le sens civique des enfants et des jeunes dans les écoles, ainsi que des pratiques de rapprochement des forces de l'ordre aux habitants.

Les hypothèses opérationnelles suivantes sont élaborées à partir des trois scenarios de réouverture : 1) avec propriété et gestion du bailleur I3F ; 2) avec propriété du bailleur I3F et gestion conjointe des bailleurs I3F et TMH, qui insistent sur le même site ; 3) avec propriété publique et gestion publique ou privée.

Hypothèse #A

En bref

Cette première hypothèse prévoit la réouverture du parking à l'usage des seuls locataires des tours I3F et elle est caractérisée par une forte sécurisation du site, avec un investissement important de la part



du bailleur en termes de surveillance mais aussi d'action sociale. Il est essentiel de garantir un lien visuel entre les accès piétons au parking et la loge des gardiens et de vérifier la disponibilité à payer des possibles usagers ainsi que l'engagement du responsable de la gestion (*bailleur*).

# A	
Préconditions	> Propension des résidents à payer : à vérifier par une enquête et une étude de faisabilité économique ; > Disposition de la loge des gardiens en face des accès piétons (réorganisation de la loge actuel ou nouveau aménagement) ; > Intérêt et propension du bailleur (I3F) à assumer l'investissement en considérant qu'il s'adresse à des locataires avec une capacité de dépense limitée.
Nombre de places et d'étages	1 étage, 60-80 places
Usagers	Locataires des tours I3F.
Accès piétons	◆ Un seul accès externe préférablement situé entre les deux tours qui doit être conçu : > pour garantir la meilleure visibilité par le loge des gardiens ; > en supposant la réorganisation du loge (visibilité majeure vers l'externe et équipé pour l'accueil) ; > pour être transparent (parois en verre) ; > avec vitrage anti-vandalisme et anti-effraction ; > avec contrôle d'accès : clés électroniques ou système à lecteurs des badges (activation et/ou suppression à distance) ; > avec la sortie de secours par l'accès véhicules.
Accès véhicules	◆ Position actuelle, avec fermeture automatique et contrôle d'accès.
Agencement interne	Garage individuel avec portail transparent qui permet l'inspection interne ou places ouvertes numérotées. Pour un parking privé le choix des garages individuels permet d'avoir des parcours plus visibles, d'éviter les cachettes entre les véhicules, à condition que les portails ne soient pas opaques, mais plutôt fermés avec des grillages pour rendre visible l'intérieur.
Autres structures	Aménagement de la loge des gardiens tel qu'elle puisse exercer une surveillance vers l'externe et en particulier vers l'accès du parking pendant l'horaire de travail : on pourrait réaménager la loge existante en la rendant plus transparent et plus extravertie.
Signalisation	Accès interdit à la rampe véhiculaire pour les piétons.
Eclairage	> Allumage à rayons infrarouges (non par minuterie); > Contrôle de l'éclairement vertical et de l'uniformité, plafonds élevés, surfaces teintes en blanche (teinture du béton dans la masse ou teinture anti-graffiti) ; > Puits de lumière naturelle perméables à la lumière et aux sons protégés par des grillage contre les déchets.
Systèmes de sécurité actifs	> Clés électroniques ou système à lecteurs des badges (activation et/ou suppression à distance) ; > CCTV à l'intérieur pour enregistrer les images et connecté aux Forces de l'Ordre ; > Boutons anti-panique connectés à la vidéosurveillance.
Surveillance	> Service de surveillance nocturne (contractant); > Formation du personnel ; > Etude de procédures d'urgence.
Gestion	Le gestionnaire est le propriétaire de la structure (I3F). > Plan de sécurité (monitoring) mis à jour tous les 3 ans, qui inclue un

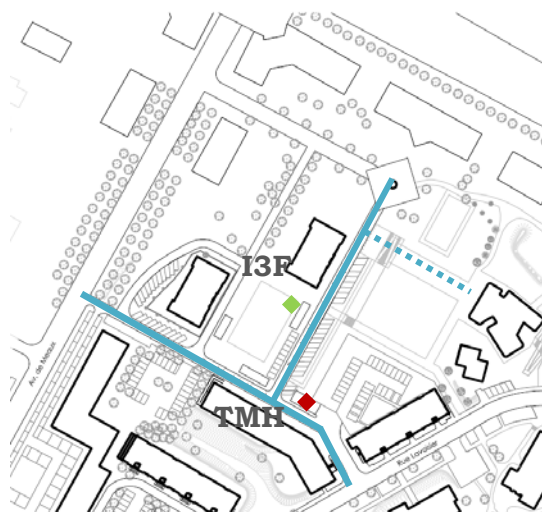
Kallipolis - Rapport final

	audit mené par la police et le gestionnaire avec l'historique des incidents.
Entretien	Identification des ressources adéquates et assurées pour l'entretien, qui doit prévoir un plan de gestion et de vérification de l'état de services des parties vulnérables.
Action sociale	La rénovation du parking doit être accompagnée par des actions de formation pour les gardiens, de communication et de responsabilisation des locataires. Une charte d'usage du parking doit être rédigée, partagée et publiée.
Stationnement en surface	> Installation de plots anti-stationnement; > Actions contre le stationnement anarchique en surface de la part des forces de l'ordre.
Aménagement en surface	> Végétation : ne doit pas limiter la visibilité des accès (en particulier du loge des gardiens) ; > Eclairage : doit être uniforme sur la dalle et le système d'éclairage doit être difficile à vandaliser (matériaux, position des auxiliaires électroniques, etc.) ; > Renforcement des parcours piétons aux bords de la dalle et sur rue de Musset (côté TMH). > Fonction : positionnée à distance de l'accès du parking mais tel que les deux soient visibles l'un à l'autre ; > Usage de la dalle : il doit être assuré un usage le plus possible continu au cours de la journée (éventuellement le soir), par des catégories non à risque (enfants, familles, personnes âgées).

Hypothèse #B

En bref

Cette hypothèse prévoit la réouverture du parking à l'usage des locataires des tours **I3F** et des immeubles **TMH** non résidentialisés. Elle est caractérisée par une forte sécurisation du site, avec un investissement important de la part de deux bailleurs en termes de surveillance mais aussi d'action sociale. Il est essentiel de garantir un lien visuel entre les accès piétons au parking et le loge des gardiens et de vérifier la disponibilité à payer des possibles usagers ainsi que l'engagement des responsables de la gestion (*bailleurs*). La gestion sera séparée et à chaque bailleur correspondra un étage à gérer. Si possible, l'accès sur la dalle (piétons) et l'accès véhicules externe devront être en commun : les usagers se sépareront à l'intérieur (deux accès : le premier en commun, le deuxième réservé).



# B	
Préconditions	> Propension des résidents à payer : à vérifier par une enquête et une étude de faisabilité économique ; > Disposition de la loge des gardiens en face des accès piétons (réorganisation du loge actuel ou nouveau aménagement) ; > Intérêt et propension du bailleur (I3F) à assumer l'investissement en considérant qu'il s'adresse à des locataires avec une capacité de dépense limitée ; > Propension du bailleur (TMH) à prendre en gestion un étage du parking et garantir son usage ; > Propension des deux bailleurs à assurer la gestion du parking, chacun de son étage, en commun des accès au rez-de-chaussée.
Nombre de places et d'étages	2 étages, 120-160 places
Usagers	Locataires des tours I3F et immeubles TMH
Accès piétons	Un seul accès externe pour les deux étages (entrée en commun au rez-de-chaussée et réservée à chaque étage souterrain), préférablement situé entre les deux tours ou au centre de la dalle, qui doit être conçu : > pour garantir la meilleure visibilité par le loge des gardiens ; > en supposant la réorganisation du loge ; > pour être transparent (parois en verre) ; > avec vitrage anti-vandalisme et anti-effraction ; > avec contrôle d'accès : clés électroniques ou système à lecteurs des badges (activation et/ou suppression à distance) ; > avec la sortie de secours par l'accès véhicules.
Accès véhicules	Un seul accès externe commun à tous les abonnés avec fermeture automatique et contrôle d'accès (badge) sur rue de Musset (actuel ou vers avenue de Meaux). Deux accès séparés à chaque étage souterrain (un pour I3F, un pour TMH).
Agencement interne	Garage individuel avec portail transparent qui permet l'inspection

Kallipolis - Rapport final

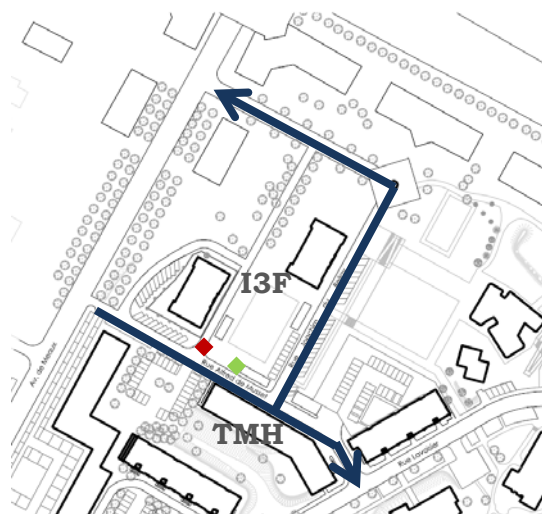
	interne ou places ouvertes numérotées.
Autres structures	Aménagement d'un loge des gardiens qui puisse exercer une surveillance vers l'externe et en particulier vers l'accès du parking pendant l'horaire de travail.
Signalisation	Accès interdit à la rampe véhiculaire pour les piétons.
Eclairage	Allumage à rayons infrarouges (non pas par minuterie); Contrôle de l'éclairement vertical et de l'uniformité, plafonds élevés, surfaces teintes en blanche (teinture du béton dans la masse ou teinture anti-graffiti) ; Puits de lumière naturelle perméables à la lumière et aux sons protégés par des grillage contre les déchets.
Systèmes de sécurité actifs	Clés électroniques ou système à lecteurs des badges (activation et/ou suppression à distance) ; CCTV à l'intérieur pour enregistrer les images et connecté aux Forces de l'Ordre ; Boutons anti-panique connectés à la vidéosurveillance.
Surveillance	Service de surveillance nocturne ; Formation du personnel ; Etude de procédures d'urgence.
Gestion	> Nécessité de définir clairement les règles de gestion séparée de deux parkings, qui soient les mêmes et dont le suivi soit assuré par les deux bailleur également. > Plan de sécurité (monitoring) mis à jour tous les 3 ans, qui inclue un audit mené par la police et le gestionnaire avec l'historique des incidents.
Entretien	Identification des ressources adéquates et assurées pour l'entretien, qui doit prévoir un plan de gestion et de vérification de l'état de services des parties vulnérables.
Action sociale	La rénovation du parking doit être accompagnée par des actions de formation pour les gardiens, de communication et de responsabilisation aux locataires. Une charte d'usage du parking doit être rédigée et expliquée.
Stationnement en surface	> Installation de plots anti-stationnement; > Actions contre le stationnement anarchique en surface de la part des forces de l'ordre.
Aménagement en surface	> Végétation : ne doit pas limiter la visibilité des accès (en particulier du loge des gardiens) ; > Eclairage : doit être uniforme sur la dalle et le système d'éclairage doit être difficile à vandaliser (matériaux, position des auxiliaires électroniques, etc.) ; > Renforcement des parcours piétons aux bords de la dalle et sur rue de Musset (côté TMH). > Fonction : positionnée à distance de l'accès du parking mais tel que les deux soient visibles l'un à l'autre ; > Usage de la dalle : il doit être assuré un usage le plus possible continu au cours de la journée (éventuellement le soir), par des catégories non à risque (enfants, familles, personnes âgées).

Hypothèse #C

En bref

Cette hypothèse prévoit l'ouverture d'un parking payant pour tous les usagers (couts différents selon les revenus et le statut des locataires ou usagers occasionnels) avec ouverture diurne (8h-24h, par exemple), pouvant retirer la voiture à n'importe quelle heure mais sans pouvoir la déposer hors de l'horaire d'ouverture.

On suppose ici la nécessité d'un financement externe avec la réduction du nombre de places publiques en surfaces et contraste au stationnement anarchique (avec implantation de plots). Dans ce cas, la propriété peut rester à I3F mais la gestion doit être confiée à un acteur externe privé. Si les commerces du nouveau centre commercial sont intéressés, il est possible de prévoir des facilités de paiement pour les usagers des commerces. En outre, cette hypothèse peut faciliter des modes de collaboration avec l'Association des Musulmans pour les jours de prière.



# C	
Préconditions	> Identification d'un gestionnaire privé, autre que I3F (si I3F maintient la propriété de la structure ou vente de la structure); > Réduction des places gratuites en surface dans les zones environnantes ; > Intérêt des résidents du quartier (enquête) et de l'Association des Musulmans à payer pour avoir des places (abonnements).
Nombre de places et d'étages	1 ou 2 étages, (60-80, 120-160 places)
Usagers	Parking libre (tout public) avec fermeture nocturne: > possibilité de retirer la voiture 24h/24 mais impossibilité de la déposer entre le 24h-8h (avec gestion automatisée).
Accès piétons	Avec billet et gestion automatisée : Un seul accès sur avenue de Musset, qui doit être conçu : > pour garantir une bonne visibilité ; > pour être transparent (parois en verre) ; > avec vitrage anti-vandalisme et anti-effraction ; > avec contrôle d'accès : billet ou badge.
Accès véhicules	> Accès sur avenue de Meaux et/ou sur rue de Musset. > Accès contrôlé avec des billets ou badges (abonnements).
Agencement interne	> Espaces ouverts, cage escalier transparente et sous le contrôle de la loge du personnel ; > Loge du personnel au premier étage sous-sol avec bonne visibilité sur les accès.
Autres structures	---

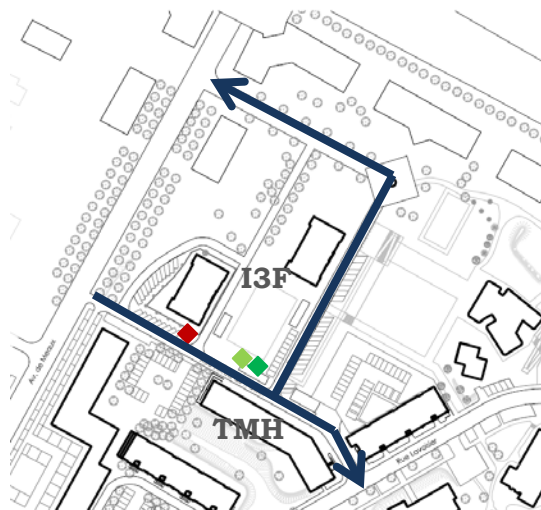
Kallipolis - Rapport final

Signalisation	> Indications de parking sur avenue de Meaux; > Exposition des règles du parking à l'intérieur ; > Délimitation des parcours piétons ; > Plan des sorties piétons et véhicules (à l'intérieur et à l'extérieur).
Eclairage	> Allumage permanent le jour et à rayons infrarouges (non pas par minuterie) la nuit ; > Contrôle de l'éclairement vertical et de l'uniformité, plafonds élevés, surfaces teintes en blanche (teinture du béton dans la masse ou teinture anti-graffiti) ; > Puits de lumière naturelle perméables à la lumière et aux sons protégés par des grillage contre les déchets.
Systèmes de sécurité actifs	> Système à lecteurs des badges et billets ; > CCTV à l'intérieur pour enregistrer les images et connecté aux Forces de l'Ordre ; > Boutons anti-panique ; > Interphones ou éventuellement surveillance sonore.
Surveillance	- Formation du personnel ; - Etude de procédures d'urgence. > Surveillance pendant l'horaire d'ouverture (8h-24h).
Gestion	- Dans tous le cas le gestionnaire ne doit pas être forcément le propriétaire de la structure. La gestion doit être confiée à un seul acteur. > Plan de sécurité (monitoring) mis à jour tous les 3 ans, qui inclue un audit mené par la police et le gestionnaire avec l'historique des incidents.
Entretien	Identification des ressources adéquates et assurées pour l'entretien, qui doit prévoir un plan de gestion et de vérification de l'état de services des parties vulnérables.
Action sociale	La rénovation du parking doit être accompagnée par des actions de communication aux résidents. Une charte d'usage du parking doit être rédigée et publiée.
Stationnement en surface	> Installation de plots anti-stationnement; > Actions contre le stationnement anarchique en surface de la part des forces de l'ordre.
Aménagement en surface	> Aménagement de la zone autour de l'accès véhiculaires ; > Réorganisation des flux des véhicules (par exemple : inversion du sens unique, élargissement de rue de Musset) ; > Végétation : ne doit pas limiter la visibilité des accès (en particulier du loge des gardiens) ; > Eclairage : doit être uniforme sur la dalle et le système d'éclairage doit être difficile à vandaliser (matériaux, position des auxiliaires électroniques, etc.) ; > Fonction : positionnée à distance de l'accès du parking mais tel que les deux soient visibles l'un à l'autre ; > Usage de la dalle : il doit être assuré un usage le plus possible continu au cours de la journée (éventuellement le soir), par des catégories non à risque (enfants, familles, personnes âgées).

Hypothèse #D

En bref

Cette solution présume l'introduction d'une fonction ultérieure à celle du stationnement à l'intérieure de la structure du parking souterrain. La fonction doit être séparée du point de vue structurel mais connectée du point de vue visuel à l'espace dédié au stationnement. L'objectif est l'activation d'une surveillance naturelle forte, au moins sur les accès au rez-de-chaussée et au premier étage. Afin que cela se vérifie, il est nécessaire d'identifier une activité qui engendre une présence suffisante et variée de personnes pendant la journée et qui attire un public, si possible, d'autres quartiers de la ville.



La structure destinée à héberger la nouvelle fonction doit être le plus possible transparente pour assurer le maximum de visibilité de l'espace de stationnement, avec un éclairage naturel garanti au premier étage souterrain par des puits de lumière, avec un accès indépendant et un espace autonome. Dans cette hypothèse le parking peut remplir une fonction mixte, en accueillant : les usagers de la nouvelle activité, les résidents et éventuels abonnés la journée et les seuls résidents la nuit. On suggère une forte sécurisation du site, avec surveillance interne pendant l'ouverture de la part de personnel spécialisé, en particulier si deux étages sont ouverts.

# D	
Préconditions	> Identification d'une autre fonction à activer au rez-de-chaussée et au premier étage du parking : cette opération étant très délicate, il faut prévoir un fort engagement de l'administration publique et l'élaboration d'une étude préalable. Si telle activité ne peut pas atteindre l'équilibre économique en autonomie, il faut prévoir une source stable de financement. La propriété et la gestion peuvent être séparées.
Nombre de places et d'étages	1 ou 2 étages: 40-60, 80-100 places.
Usagers	Parking réservé aux locataires des tours I3F la nuit ; avec billet ou abonnement pour les usagers de la nouvelle activité et à tous les résidents la journée.
Accès piétons	◆ Parcours séparés : ◆ Les deux accès (piétons pour le parking et pour les usager de l'activité) seront physiquement séparés mais compris à l'interne de la même structure transparente. > avec vitrage anti-vandalisme et anti-effraction ; Au rez-de-chaussée on situera l'accueil de l'activité, qui se développera au premier étage souterrain. Préféablement le premier étage souterrain devra recevoir illumination naturelle.

Kallipolis - Rapport final

Accès véhicules	◆	Sur Avenue de Meaux ou Rue de Musset côté Avenue de Meaux.
Agencement interne		Réalisation au centre du premier niveau souterrain du parking d'une structure la plus possible transparente, qui assure une visibilité parfaite du parking et des accès. Les places devraient être aménagées pour qu'elles soient visibles, selon le model du panoptique.
Autres structures		---
Signalisation		Signaux et pictogrammes séparés pour les deux fonctions. > Exposition des règles du parking à l'intérieur ; > Délimitation des parcours piétons ; > Plan des sorties piétons et véhicules (à l'intérieur et à l'extérieur).
Eclairage		> Allumage permanent le jour et à rayons infrarouges (non pas par minuterie) la nuit ; > Contrôle de l'éclairage vertical et de l'uniformité, plafonds élevés, surfaces teintes en blanche (teinture du béton dans la masse ou teinture anti-graffiti) ; > Puits de lumière naturelle perméables à la lumière et aux sons protégés par des grillage contre les déchets.
Systèmes de sécurité actifs		> Système à lecteurs des badges et billets (la journée) ; > CCTV à l'intérieur pour enregistrer les images et connecté aux Forces de l'Ordre ; > Boutons anti-panique connectés à la vidéosurveillance ; > Interphones ou éventuellement surveillance sonore ; > Protections anti-choc des parois vitrées.
Surveillance		Surveillance nocturne.
Gestion		Il est indispensable de définir avec certitude et transparence le gestionnaires, les modalités de gestion et les rapports entre les gestionnaires ; > Plan de sécurité (monitoring) mis à jour tous les 3 ans, qui inclue un audit mené par la police et le gestionnaire avec l'historique des incidents.
Entretien		> Identification des ressources adéquates et assurées pour l'entretien, qui doit prévoir un plan de gestion et de vérification de l'état de services des parties vulnérables. > Plan de sécurité mis à jour tous les 3 ans, qui inclue un audit avec l'historique des incidents mené par la police et le gestionnaire.
Action sociale		La rénovation du parking doit être accompagnée par des actions de communication aux résidents. Une charte d'usage du parking doit être rédigée et publiée. L'identification de la nouvelle activité doit être menée en concertation avec les habitants pour avoir plus de chances de succès et elle nécessite d'une étude préalable. Dans cette optique, la présence d'un centre social actif et bien fonctionnant à côté doit être mise à profit.
Stationnement en surface		> Réaménagement de rue de Musset pour la rendre plus large ; > Installation de plots anti-stationnement; > Actions contre le stationnement anarchique en surface de la part des forces de l'ordre.
Aménagement en surface		> La structure sera la plus possible perméable à la vue ; > Le positionnement de la structure doit être le plus possible près de rue de Musset pour garantir que la dalle reste un lieu de passage et de convivialité ; > Eclairage : doit être uniforme sur la dalle et le système d'éclairage doit être difficile à vandaliser (matériaux, position des auxiliaires électroniques, etc.) ; > Usage de la dalle : il doit être assuré un usage le plus possible continu au cours de la journée (éventuellement le soir), par des catégories non à risque (enfants, familles, personnes âgées).

5.3 Conclusions

Les problématiques de sûreté relatives au site représentent un paramètre fondamental pour comprendre quelles seraient les conséquences de la réouverture du parking souterrain. En outre, elles permettent d'élaborer des hypothèses sur les stratégies d'aménagement et gestion de la structure qui, étant donné la situation, puissent contribuer à minimiser les risques.

- a. Comme les données de la Police le démontrent, le contexte est celui d'un quartier qui dans le passé a été difficile, qui a présenté des améliorations importantes entre 2005 et 2010 par rapport aux niveaux de violence enregistrés précédemment, mais qui doit néanmoins être considéré un secteur à risque et, malheureusement, avec un nombre d'infractions contre le patrimoine en hausse ;
- b. Les formes d'illégalités, incivilités et violence encore présentes dans le quartier, même si diminuées dans le temps, semblent profiter d'un certain degré de tolérance et être protégées, au moins en partie, par la loi du silence, qui plusieurs fois a été explicitement évoquée par les observateurs interrogés ;
- c. Rue de Musset est une des rues à fort risque, sur laquelle il se concentre le plus grand nombre de dénonciations en rapport avec sa longueur : les délits violents et les délits contre le patrimoine ont le maximum de densité en rue de Musset, et les délits qui dérivent d'épisodes d'ordre social sont également denses en rue de Musset et avenue des Carmes ;
- d. Rue de Bellay, où il se trouvait un des accès piétons (l'autre étant à l'intérieur des tours), manifeste une situation moins grave (avec un nombre absolu de délits assez réduit), mais avec un nombre de délits violents supérieur à la moyenne si rapporté à la longueur de l'axe. En outre, le trait de la rue derrière les tours a été indiqué par les résidents comme un des lieux où ils se sentent moins en sécurité ;
- e. Les espaces en commun à l'intérieur des tours, lieu où le deuxième accès au parking souterrain était localisé, sont souvent occupés par de personnes externe aux deux immeubles, qui n'ont aucune difficulté à accéder à un espace même si résidentielisé et à le squatter, l'endommager et le dégrader ;
- f. Le site actuellement peut représenter, potentiellement, un point d'accès au quartier (rue de Musset), parce qu'il connecte directement un axe d'importance primaire (avenue de Meaux) avec un point relativement central du quartier (le centre social, rue Lavoisier). Telle potentialité est limitée par plusieurs éléments : le caractère d'avenue de Meaux qui, près des Mézereaux est une voie rapide peu adaptée aux piétons ; une connexion véhiculaire et piétonnier entre avenue de Meaux et rue de Musset extrêmement étroite et cachée ; la pente existante entre rue de Musset et rue Lavoisier ; une disposition des immeubles TMH qui rend cette interception un entonnoir.

- g. Par l'analyse approfondie de la problématique du stationnement aux Mézereaux on a relevé un manque global de places, avec un déséquilibre marqué entre le nord et le sud. En outre, on remarque une tendance de la population au stationnement anarchique, là où des barrières ne sont pas installées, pour pouvoir se garer le plus près possible de chez eux. Le site I3F résulte parmi les plus difficiles du quartier aujourd'hui et cette condition ne pourra que s'aggraver avec les réaménagements prévus par le PRU ;
- h. L'étude des signes de dégradations sur le quartier nous montre leur concentration à l'ouest et, surtout, autour du centre social et des tours ;
- i. On note globalement sur le quartier une tendance des résidents à socialiser et se concentrer dans certains espaces publics, non nécessairement aménagés, en négligeant les espaces ambigus et marginaux : cela produit des conséquences négatives sur la sûreté et sur l'accessibilité des espaces publics, sans considérer que simplement ces espaces ne répondent plus au besoin pour lequel ils ont été conçus ;
- j. Autour du site I3F il y a une superposition spatiale évidente entre faible éclairage, forte présence d'infractions et signes d'incivilités et sentiment d'insécurité diffus.

Le diagnostic nous a mené à conclure que **la réouverture du parking I3F est envisageable** (comme l'ouverture complète du parking souterrain OPH) **à condition que** :

- 1) Le niveau de sécurité soit élevé ;
- 2) Les parking soit dimensionné sur la base d'une enquête et d'une étude de faisabilité ;
- 3) La gestion soit impeccable.

En effet, **seulement une conception réfléchie du parking, de ses usages et de son modèle de gestion et surveillance peuvent éviter qu'il devienne objet de tentatives d'appropriation pour d'autres finalités et avec d'autres modalités à la place de celles prévues.**

A partir de ces constat on a formulé nos **recommandations stratégiques**, que l'on peut ainsi synthétiser :

- Le projet du nouvel axe rue Lavoisier-avenue des Carmes, devra prévoir des fonctions appropriées et non superposées aux activités existantes pour éviter de vider d'autres parties du quartier ;
- Rue de Musset est un axe à risque élevé dont l'aménagement doit être soigné et favoriser le passage des piétons et aussi des véhicules à vitesse réduite et éviter le stationnement anarchique ;
- Le manque de places de stationnement est important dans certaines zones du quartier plus que dans d'autres, mais le site I3F à un manque grave, qui pourra s'aggraver avec

Kallipolis – Rapport final

une réduction des places en surface. Avant d'élaborer un projet définitif pour le parking il sera indispensable de réaliser une enquête auprès des résidentes I3F pour avoir un cadre exact des besoins. Une fois que le parking soit en fonction, personne ne pourra pas garer sa voiture n'importe où et donc la zone doit être aménagée afin d'empêcher le stationnement anarchique, par l'emploi de plots ou d'autres barrières ;

- La dalle devra être aménagée afin d'encourager l'appropriation par les habitants. La surveillance naturelle peut être intensifiée par un aménagement de la dalle qui en favorise un usage continu et convivial par des groupes non à risque (familles, enfants, personnes âgées), en prévenant les conflits d'usage ;
- Un niveau adéquat de sécurité dans ce secteur doit être assuré par une bonne surveillance naturelle la journée, une surveillance nocturne et un système CCTV de base dans le parking ;
- Le nombre d'accès doit être réduit au minimum pour favoriser la surveillance externe et interne et réduit la possibilité de fuite, en cas d'infraction. La localisation de l'accès piétons suit le principe d'assurer une bonne surveillance naturelle de la part des résidents et des passants (des gardiens dans certains cas) : il doit donc être externe aux bâtiments, sur les parcours informels de la dalle et visible par le loge aux pieds des tours ;
- L'accès véhiculaire trouve sa meilleure localisation le long de rue de Musset : au cas où le parking soit ouvert seulement aux résidents, il peut être positionné près de la dalle là où il se trouvait l'ancien accès ; au cas où le parking soit ouvert à tout public, il peut être déplacé vers avenue de Meaux, tout en restant visible de la dalle, car une localisation trop décentrée peut comporter des risques, même graves si la localisation est derrière les tours ou cachée ;
- Dans le cadre de la requalification du parking, un des éléments cruciaux de la prévention du crime est une gestion impeccable et sévère, qui implique un monitoring régulier, une attention forte aux signes de changement par rapport à la situation initiale, un entretien de la structure par des réparations fréquentes.

Annexe 1

Le questionnaire auprès des habitants

Enquête auprès des habitants

I. Section démographique

Homme [] Femme []

Année de naissance [_____]

Niveau de scolarisation¹: [NS] [SD] [DNB] [CAP-BEP] [BAC-BP] [BAC+2] [>BAC+2]

Composition familiale: Adulte(s) [1] [2] [3] [>3] Enfant(s) < 18 ans : [0] [1] [2] [3] [>3]

Quelle est votre profession ?

[occupé : spécifier.....] [[au chômage] [étudiant] [à la retraite]

Depuis combien de temps résidez-vous dans le quartier: mois ____ années ____

II. Fréquentation du quartier

Faites-vous vos courses quotidiennes (alimentation, journaux, cigarettes...) dans le quartier ?

[toujours] [souvent] [parfois] [rarement] [jamais]

(Si vous êtes occupé ou étudiant) :

Votre lieux de travail (ou d'étude) est-il dans le quartier ou les quartiers voisins, c'est-à-dire : pouvez-vous le rejoindre en 10 minutes à pieds ? [OUI] [NON]

Passez vous votre temps libre dans le quartier?

[toujours] [souvent] [parfois] [rarement] [jamais]

(Si vous avez répondu jamais ou rarement) :

Où passez-vous la plupart de votre temps libre ?

[dans les quartiers voisins (spécifier)] [au centre ville] [hors de Melun] [à Paris]

¹ Non scolarisé / sans diplôme / **Niveau Vbis**: Diplôme National du Brevet / **Niveau V**: CAP-BEP (Certificat d'aptitude professionnelle-Brevet d'études professionnelles) / **Niveau IV**: BAC-BP (Baccalauréat-Brevet Professionnel) / **Niveau III**: BAC+2 / **Niveaux II et I**: >BAC +2 (Licence, maîtrise, troisième cycle)

III. Déplacements et stationnement

Combien y a-t-il de voitures dans votre foyer ?

[Aucune] [1] [2] [3 ou plus]

Quel moyen de transport utilisez-vous principalement pour vos déplacements quotidiens ?

[A pieds] [vélo] [moto] [voiture] [transports en commun]

(Si vous utilisez la voiture) :

Rencontrez-vous de difficultés pour garer la voiture dans le quartier ?

[toujours] [souvent] [parfois] [rarement] [jamais]

Seriez-vous prêt à payer pour avoir un garage (ou une cave) dans un parking souterrain sécurisé près de chez vous ? [OUI] [NON] [Ça dépend du cout] [je ne sais pas]

Si vous avez répondu OUI ou ça dépend du cout :

Combien seriez-vous disposés à payer chaque mois ?

IV. Perception du quartier

Vous sentez-vous chez vous dans le quartier ?

[pas du tout] [peu] [assez] [beaucoup]

Comment décrieriez-vous la relation avec vos voisins ?

[inexistante] [mauvaise] [moyenne] [bonne] [excellente]

Etes-vous satisfait de la qualité du cadre de vie du quartier ?

[pas du tout] [peu] [assez] [très]

(Si vous avez répondu assez – très) : Quels sont les atouts du quartier ?

[_] La présence d'équipements et services publics

[_] La présence de commerces et services de proximité

- ☐ L'offre de places de stationnement
- ☐ La sécurité des personnes et des biens
- ☐ L'entretien des espaces communs / publics
- ☐ Des liens sociaux forts
- ☐ La facilité de déplacement avec les transports en commun
- ☐ La forte identité du lieu
- ☐ Autre Précisez :

(Si vous avez répondu pas du tout-peu) :

Pourriez-vous indiquer, parmi les situations suivantes, celle qui représente un problème majeur du quartier ?

- ☐ La pénurie de certains équipements et services publics (indiquer lesquels)
- ☐ La pénurie de commerces et services de proximité
- ☐ Le manque de places de stationnement
- ☐ La criminalité
- ☐ La dégradation des espaces communs / publics
- ☐ Le manque de lien social
- ☐ La difficulté de déplacement avec les transports en commun
- ☐ Le manque d'animation
- ☐ Le manque d'identité du lieu
- ☐ Autre

V. Sécurité

Dans le quartier, vous sentez-vous en sécurité :

- | | | | | |
|-------------------------------------|---------------|-------|---------|--------|
| > Sur les espaces publics le jour : | [pas du tout] | [peu] | [assez] | [très] |
| > Sur les espaces publics la nuit : | [pas du tout] | [peu] | [assez] | [très] |
| > Dans les parties communes : | [pas du tout] | [peu] | [assez] | [très] |
| > Dans votre logement : | [pas du tout] | [peu] | [assez] | [très] |

Pourriez-vous indiquer, parmi les situations suivantes, celles qui dans le quartier représentent une

menace pour votre sécurité ?

- ☐ Problèmes de voisinage
- ☐ Regroupements dans les parties communes
- ☐ Saleté et déchets dispersés
- ☐ Vandalisme, tags ou autres dégradations
- ☐ Problèmes de trafic
- ☐ Présence de personnes agressives
- ☐ Manque d'éclairage
- ☐ Autre Précisez :

(avec le plan à la main) :

Pourriez-vous indiquer sur ce plan du quartier les secteurs où vous vous sentez le moins en sécurité ?

Au cours des deux dernières années, avez-vous subi (ou vos proches), une atteinte (même si tentée) ?

[OUI] [NON]

Atteintes	
<i>Atteintes personnelles :</i> ☐ Agressions verbales ou comportements menaçants ☐ Agressions physiques ☐ Vol à l'arraché ☐ Vol avec menaces ou agressions	<i>Atteintes contre la propriété :</i> ☐ Vol dans la voiture ☐ Vol de véhicule ☐ Vol de pièces d'un véhicule ☐ Dégradation/destruction de véhicule ☐ Cambriolage (domicile) ☐ Vol de biens du ménage (vélos, outils, etc.) dans les parties communes (spécifier)
Moment de la journée : ☐ Matin ☐ Après-midi ☐ Soir Mois _____ Année _____	Dénoncé : ☐ OUI ☐ NON
Lieu (indiquer sur le plan)	



VI. Attentes par rapport aux projets de la Ville

Etes-vous au courant de projets de rénovation urbaine menés par la Ville sur les quartiers du Plateau Nord ? [OUI] [NON]

(Si vous avez répondu oui) :

Pensez-vous que ces projets pourront améliorer le quartier ? [OUI] [NON]

Pourquoi ?

(Si vous avez répondu oui) :

Sur quels problèmes pourront-ils intervenir principalement ?

☐ La pénurie d'équipements et services publics

☐ La pénurie de commerces et services de proximité

☐ Le manque de places de stationnement

☐ La sécurité

☐ La dégradation des espaces communs / publics

☐ Le manque de lien social

☐ La difficulté de déplacement avec les transports en commun

☐ Le manque d'animation

☐ Autre Précisez :



Annexe 2

L'interview aux Forces de l'Ordre

Enquête auprès des Forces de l'Ordre (Police Municipale et Police Nationale)

1. Informations sur l'interviewé

Nom, rôle, domicile, depuis combien de temps il travaille dans son secteur.

2. L'état des délits et des dénonciations

Pourriez-vous décrire la situation actuelle dans le quartier des Mézereaux, sur la base des délits relevés par les forces de l'ordre et des dénonciations présentées par les citoyens, en signalant, en particulier: les lieux où plus souvent les atteintes sont commises, leur distribution dans la journée (matin, après-midi, soir), les types d'atteintes, les informations plus importantes relativement aux victimes et aux responsables ?

3. L'opinion sur le niveau de sécurité et sur les menaces (risques)

Sur la base de votre connaissance du secteur et du travail de terrain, dans quelle mesure vous jugez que Mézereaux peut être considéré un secteur dangereux et quels sont, à votre avis, les risques principaux (qui représente une menace, comment et envers qui) ?

Il existe un problème spécifique lié à la population jeune ?

4. Transports et stationnement

(référence au parking des Mézereaux qui a été condamné) Quelle était, à votre connaissance, la situation de la sécurité autour du parking souterrain et à son interne ? Comment pensez-vous que cela a évolué après la condamnation ?

Pensez-vous que la disponibilité de stationnement représente un problème sérieux pour la qualité du cadre de vie dans le quartier ? Et pensez-vous que cela agisse sur les conditions de sécurité ?

Savez-vous si la question du stationnement, au cours des dernières années, a engendré des conflits à Mézereaux ?

5. Les activités de prévention menées dans le secteur

Pourriez-vous décrire les activités menées par les forces de l'ordre dans le secteur, en spécifiant tant les aspects qualitatifs (typologies, modalités) que les aspects quantitatifs (fréquence, durée, temps de réponse).

6. Perception du degré de réponse à l'activité de prévention

Dans quelle mesure les opérations plus importantes réalisées par les forces de l'ordre modifient la situation de la sécurité, à votre avis ? Pourriez-vous décrire l'importance des effets et leur pérennité ?

7. Requêtes et indications exprimées dans le passé

A votre connaissance, les forces de l'ordre ont jamais présenté dans le passé des requêtes ou transmis des indications aux autorités publiques sur comment rendre plus efficace leur travail dans le quartier ? Quel en était le contenu et quels les effets ?

8. Opinion sur les effets des transformation urbaines en cours

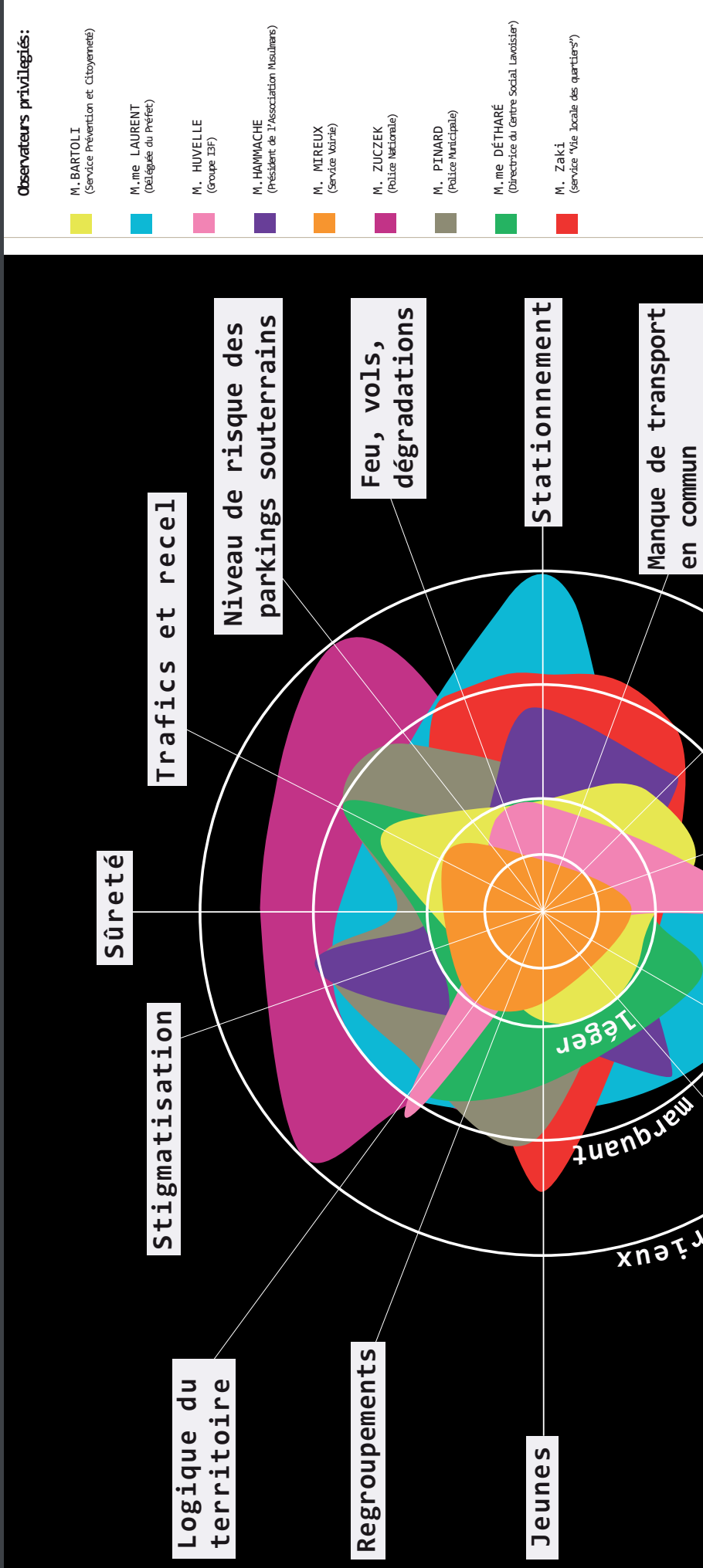
Vous êtes informé sur les projets de transformation du quartier? Quel effet telles transformations auront-elles, a votre avis, sur la qualité du cadre de vie et la sécurité du quartier et pourquoi ? Comment les forces de l'ordre pourront être intégrées dans le processus de transformation ?

9. Recommendations

Quelles sont les décisions et les politiques que d'autres acteurs (ex. la Ville) pourraient mettre en place pour supporter votre travail (ex : entretien des espaces, animation, politiques pour l'emploi, etc.) ?

Annexe 3

Figures 1-31



SCHEMAS DE SYNTHESE DES ENTRETIENS AUX OBSERVATEURS PREVILEGIÉS

Observateurs privilégiés:

- M. BARTOLI
(Service Prévention et Citoyenneté)
- M. me LAURENT
(Délégue du Préfet)
- M. HUVELLE
(Groupe 13F)
- M. HAMMACHE
(Président de l'Association Mualimars)
- M. MIREUX
(Service Voirie)
- M. ZUCZEK
(Police Nationale)
- M. PINARD
(Police Municipale)
- M. me DÉTHARÉ
(Directrice du Centre Social Laoisier)
- M. Zaki
(Service "Vie locale des quartiers")

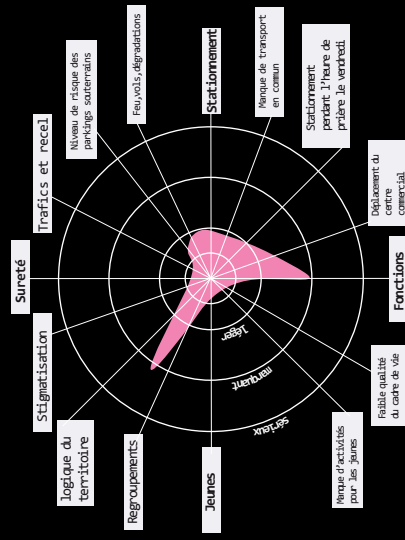
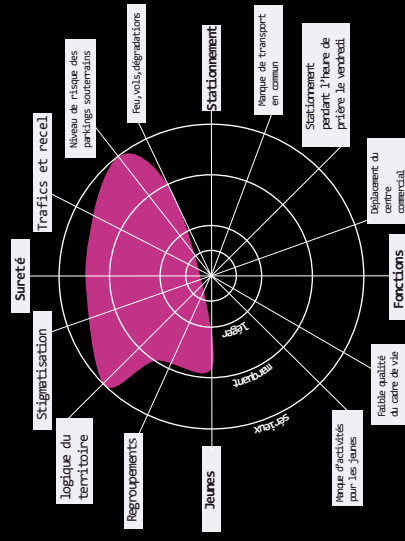
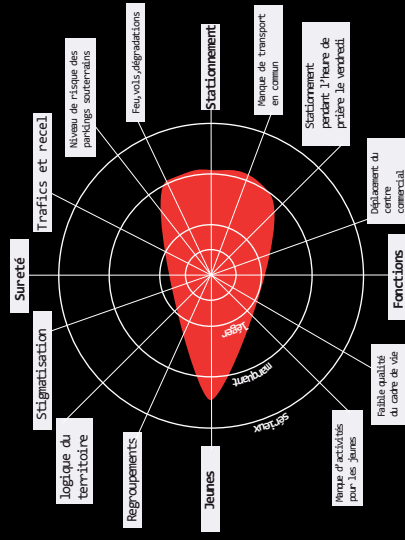
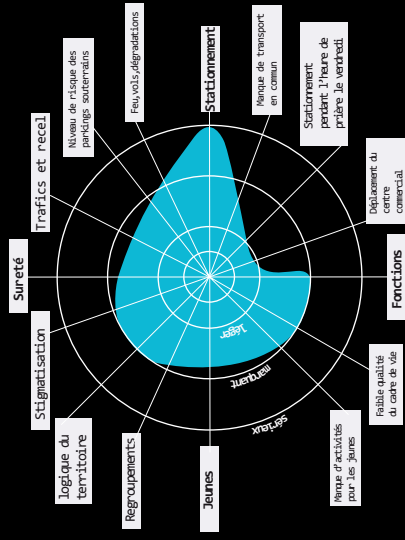
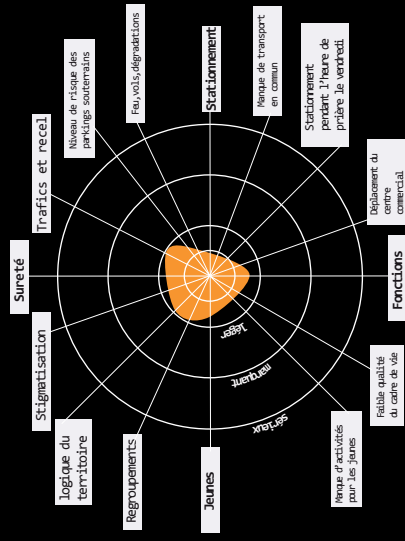
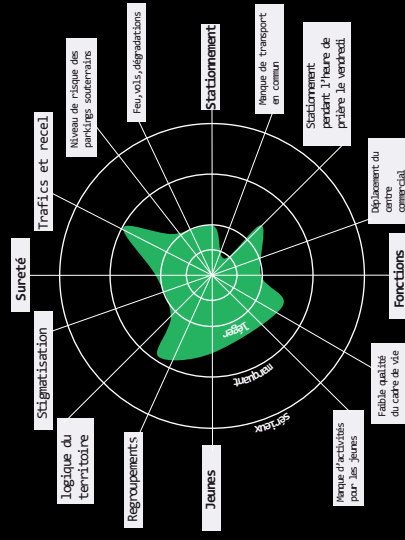
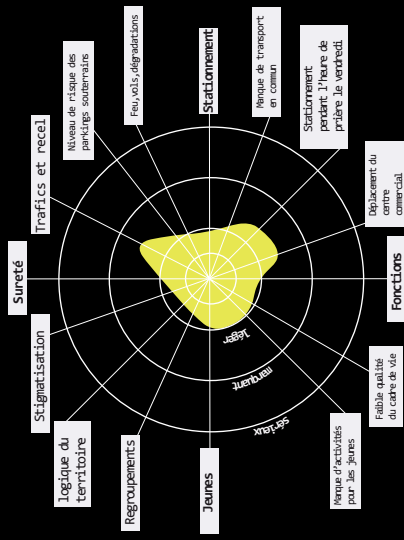
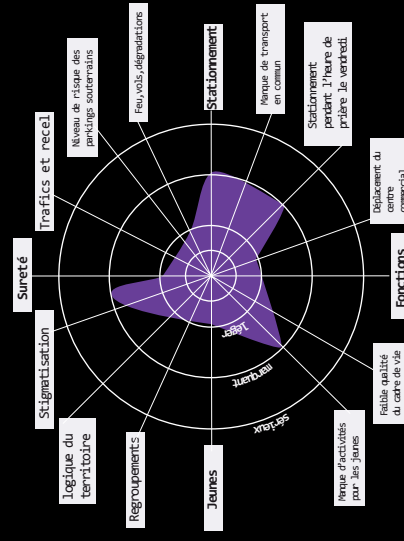
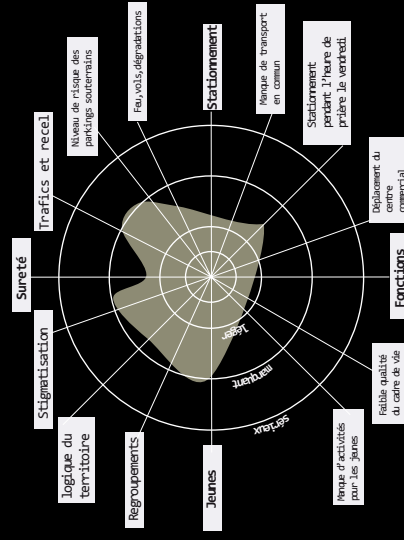
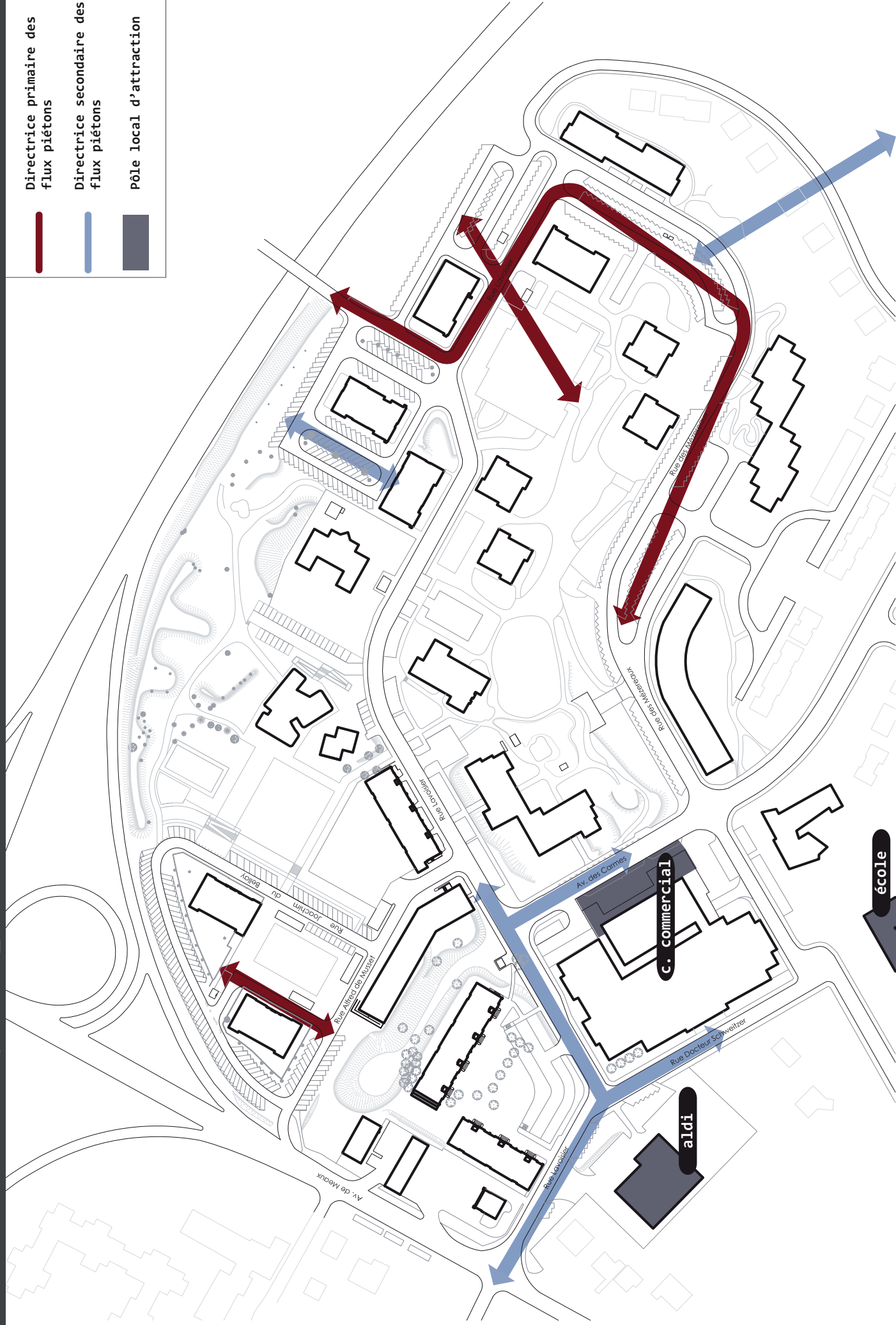


Figure 2



Figure 3



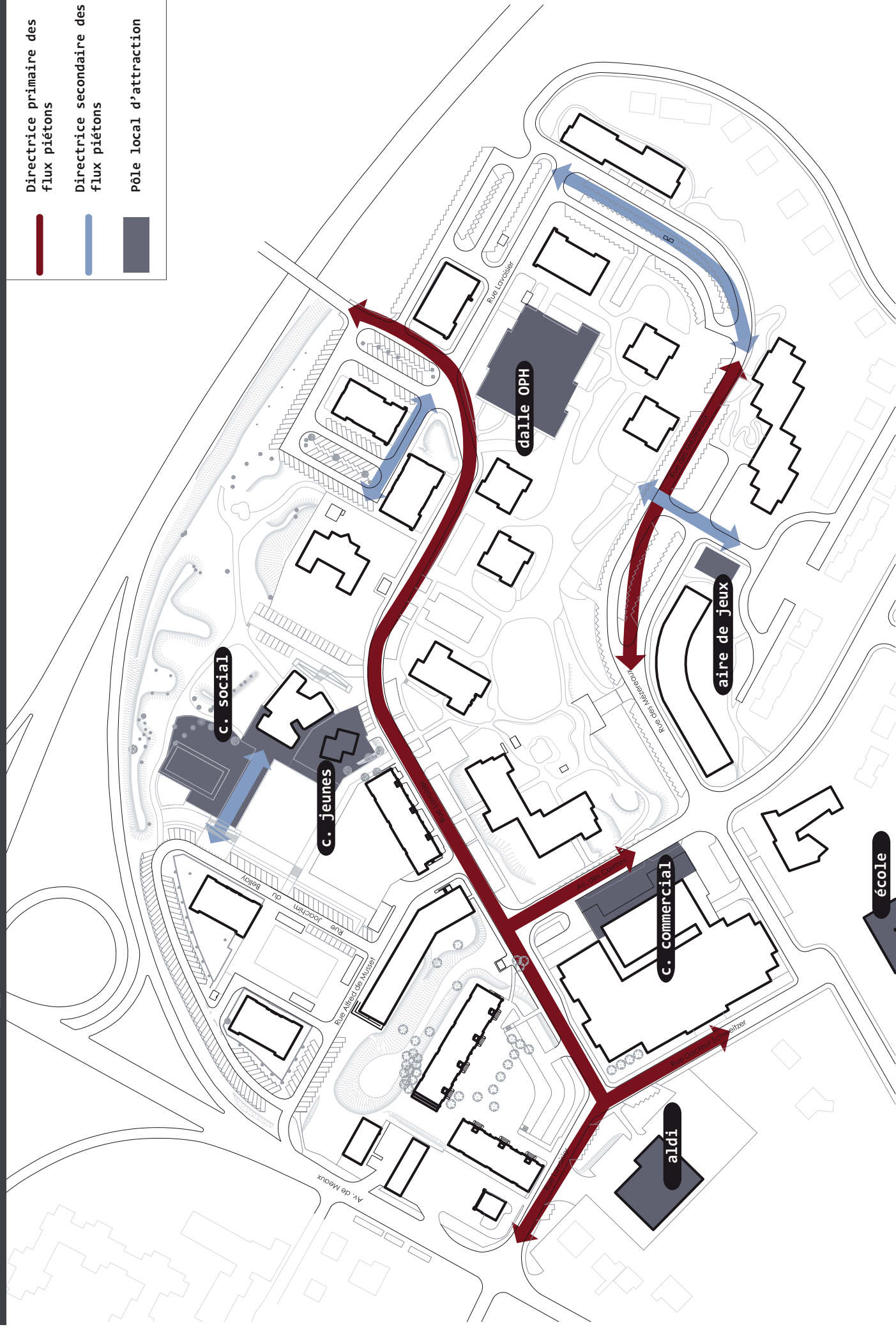


Figure 7

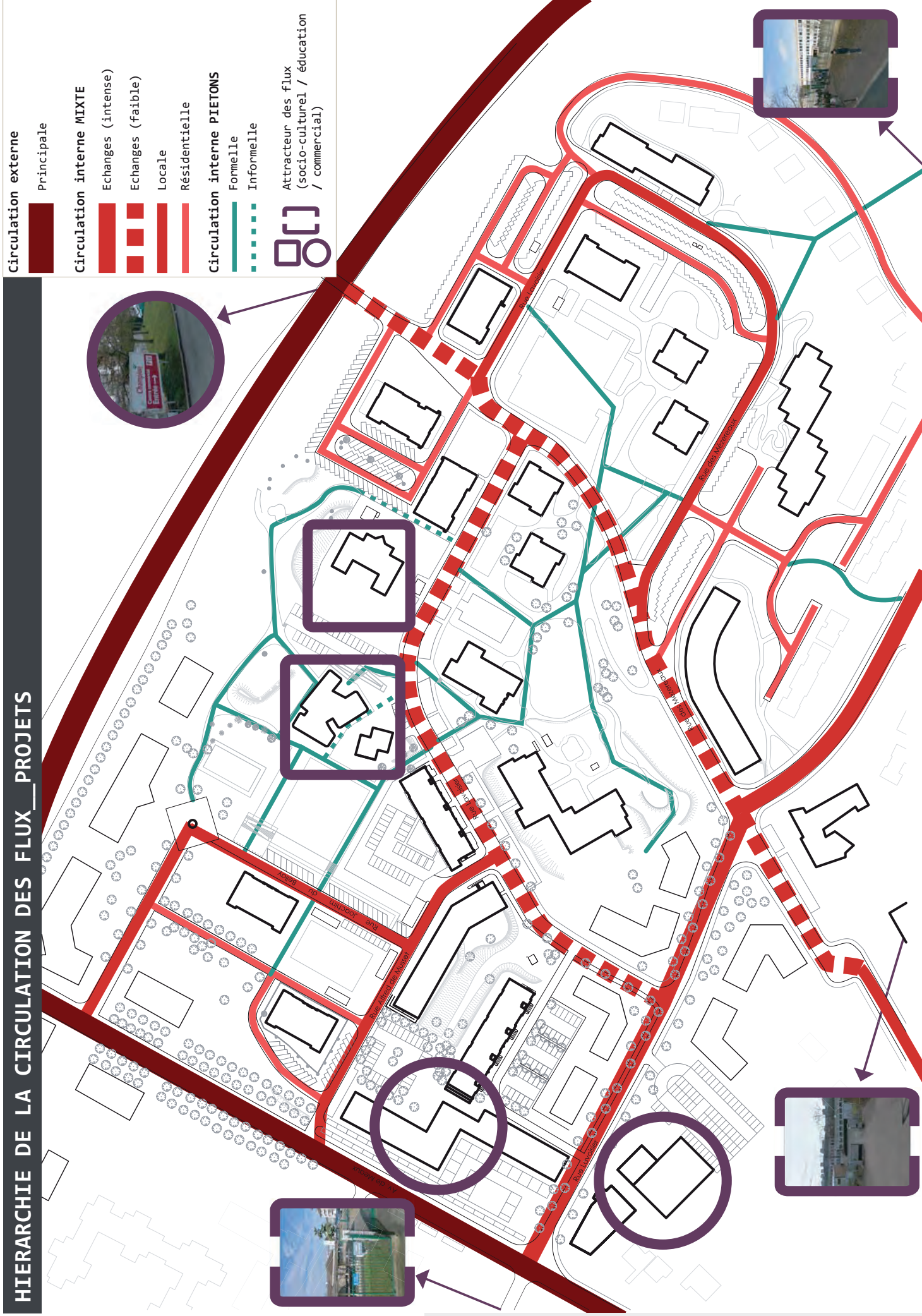
LES PIETONS dans les RUES DES MEZEREUX_Une hypothèse de clusterisation



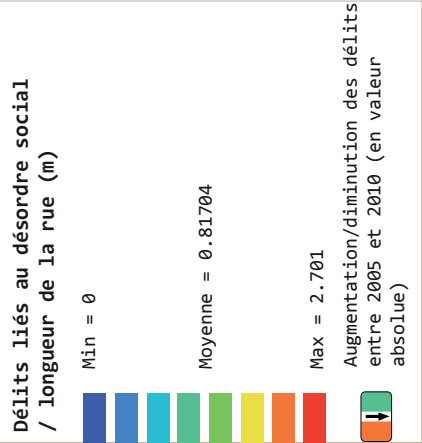
Figure 8

[illegible]

HIERARCHIE DE LA CIRCULATION DES FLUX PROJETS



DELITS LIES AU DESORDRE SOCIAL



DELITS CONTRE LE PATRIMOINE

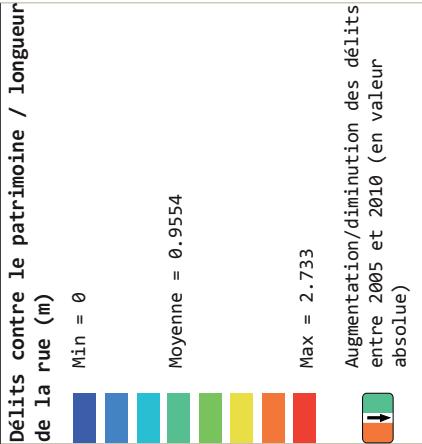
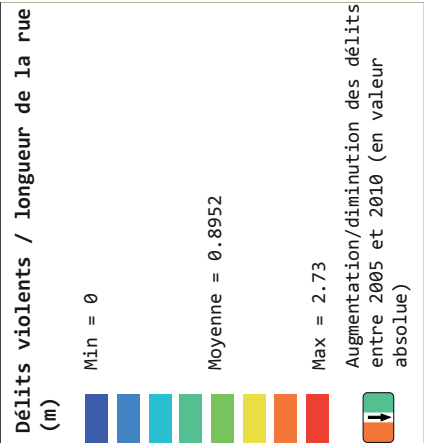


Figure 13

DELITS VIOLENTS



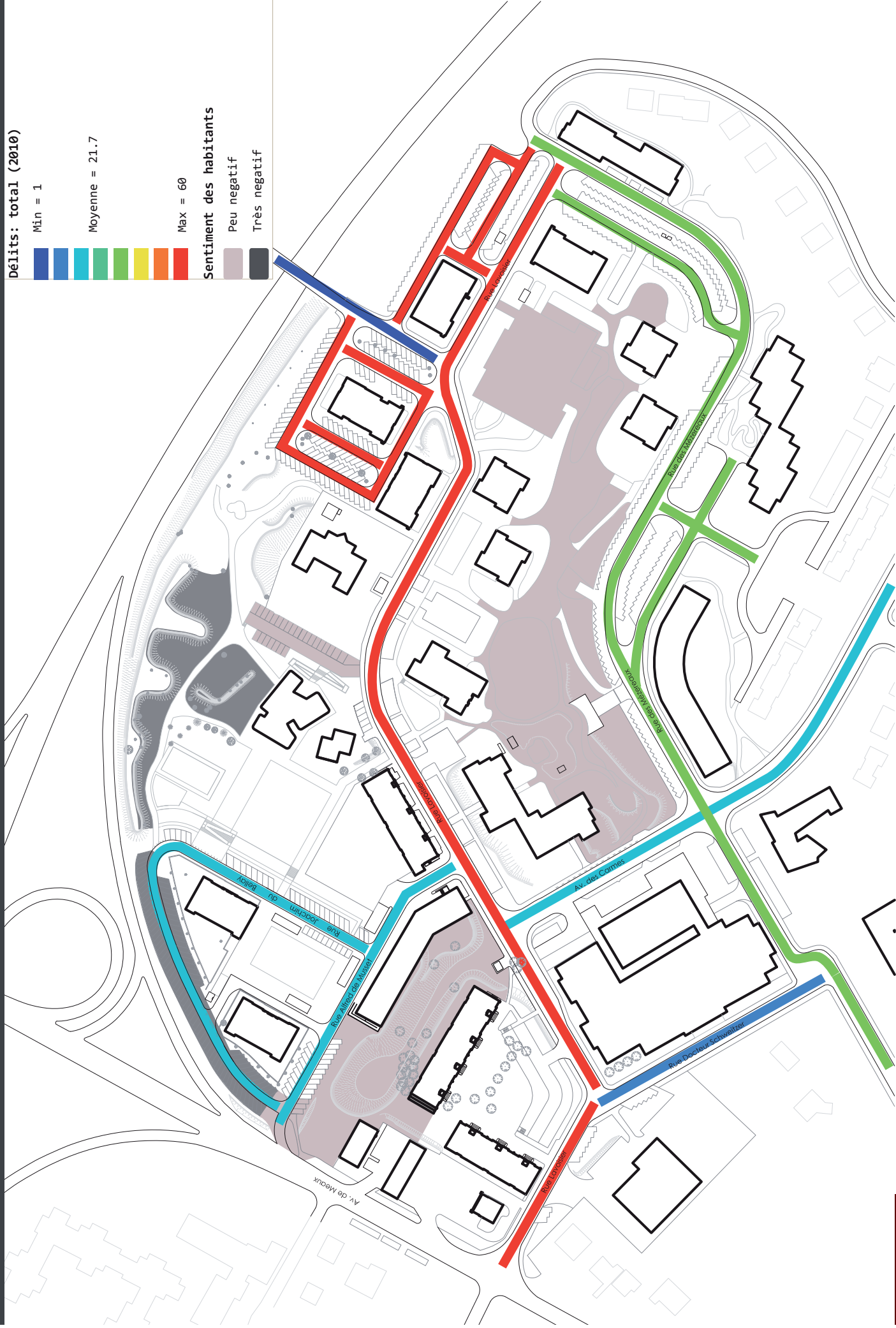


Figure 15

LOCALISATION DES ELEMENTS DE DEGRADATION

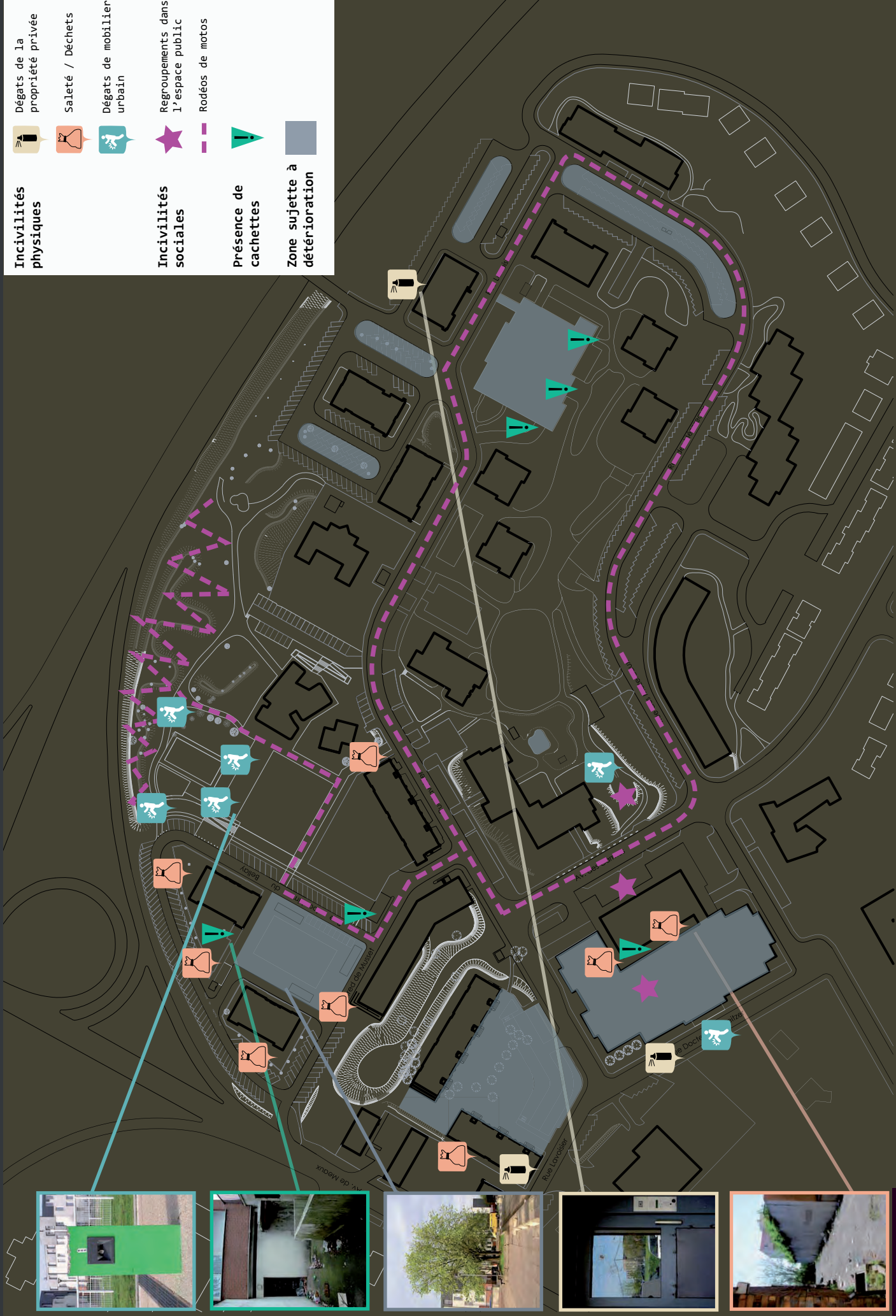


Figure 16



Figure 17

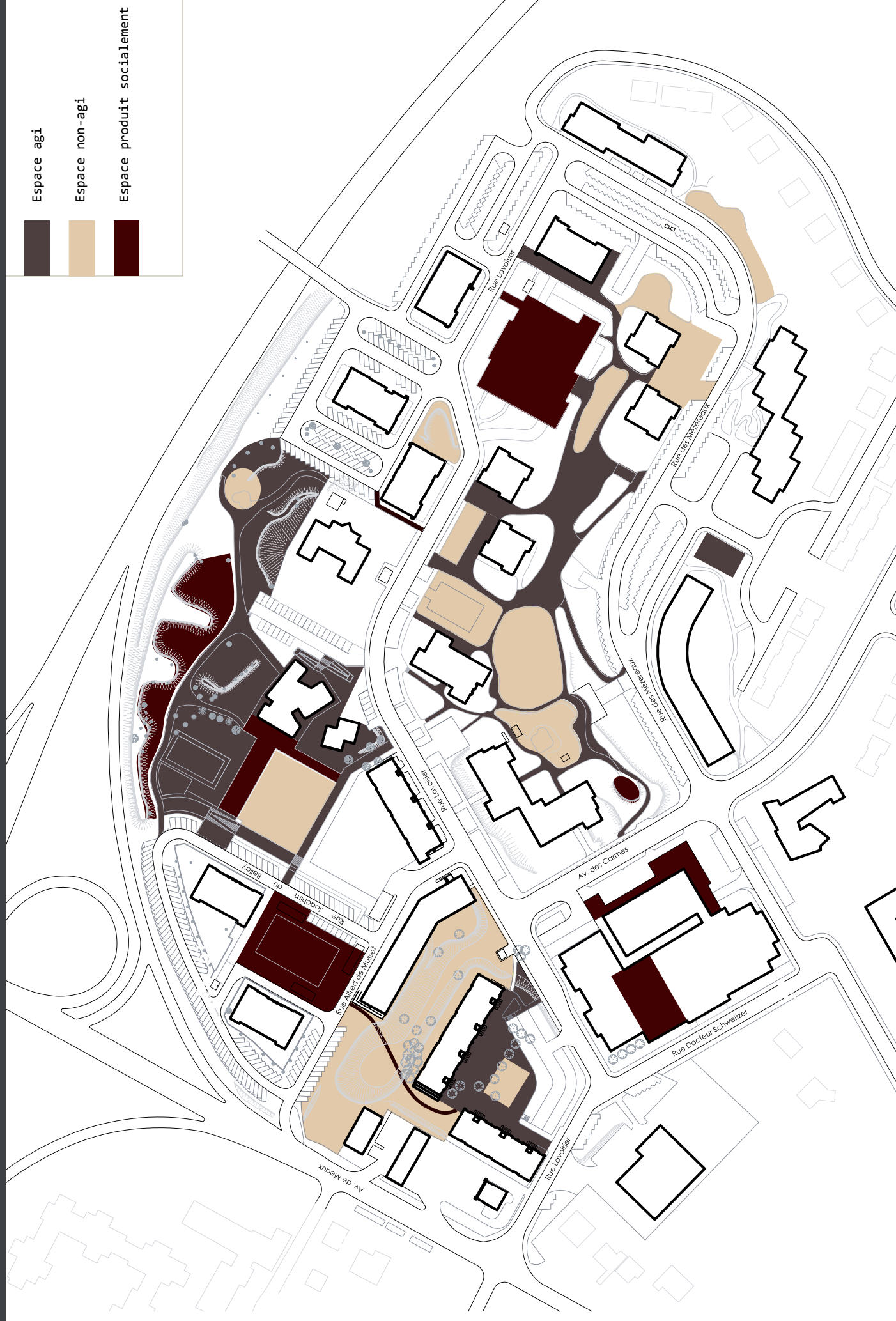
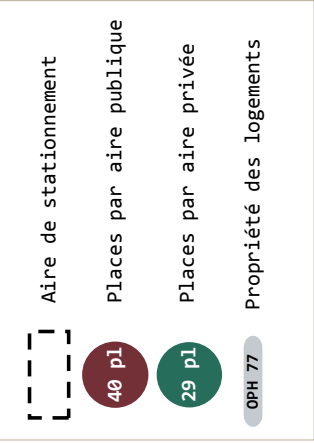


Figure 18

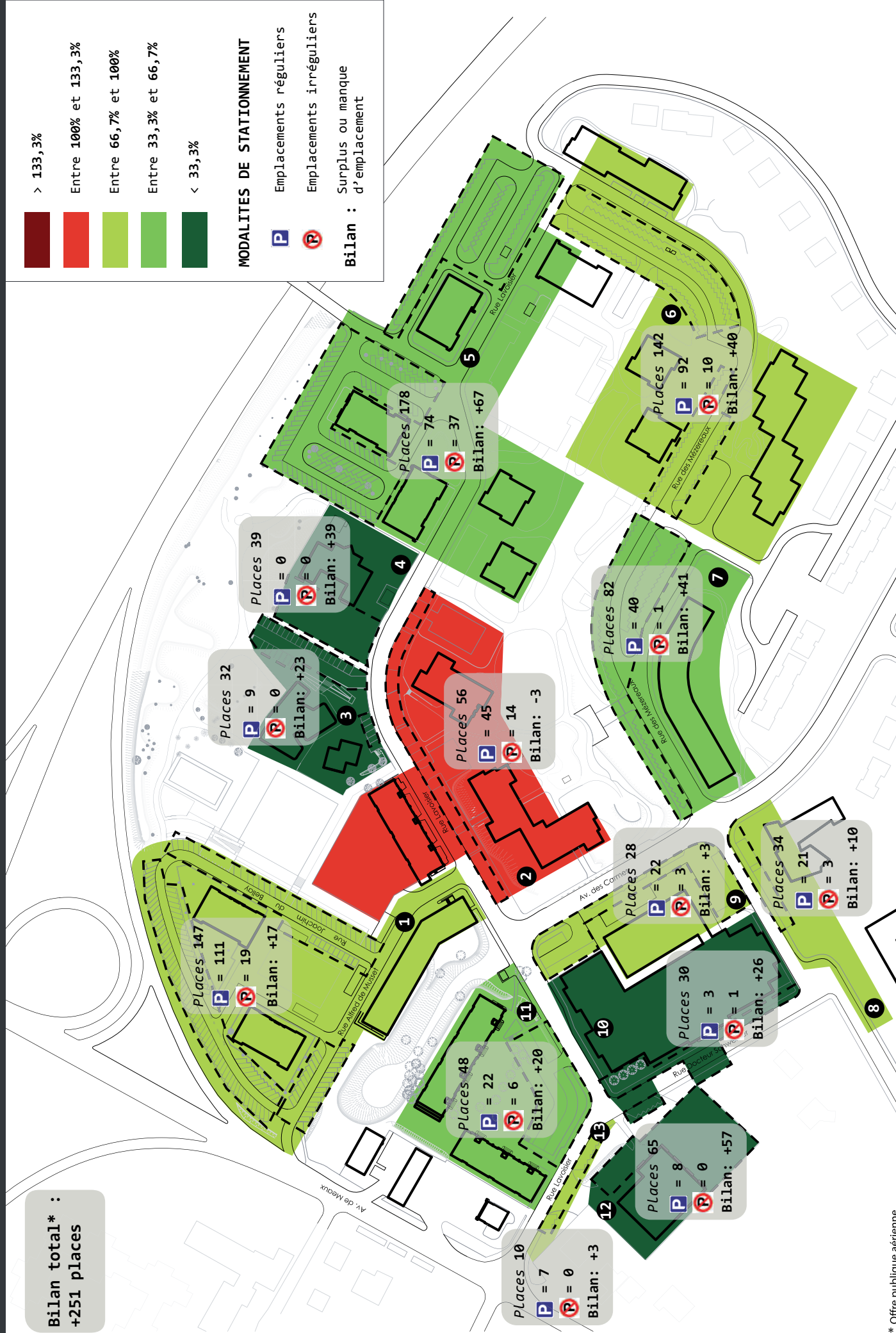


LOCALISATION DU STATIONNEMENT ANARCHIQUE PREDOMINANT

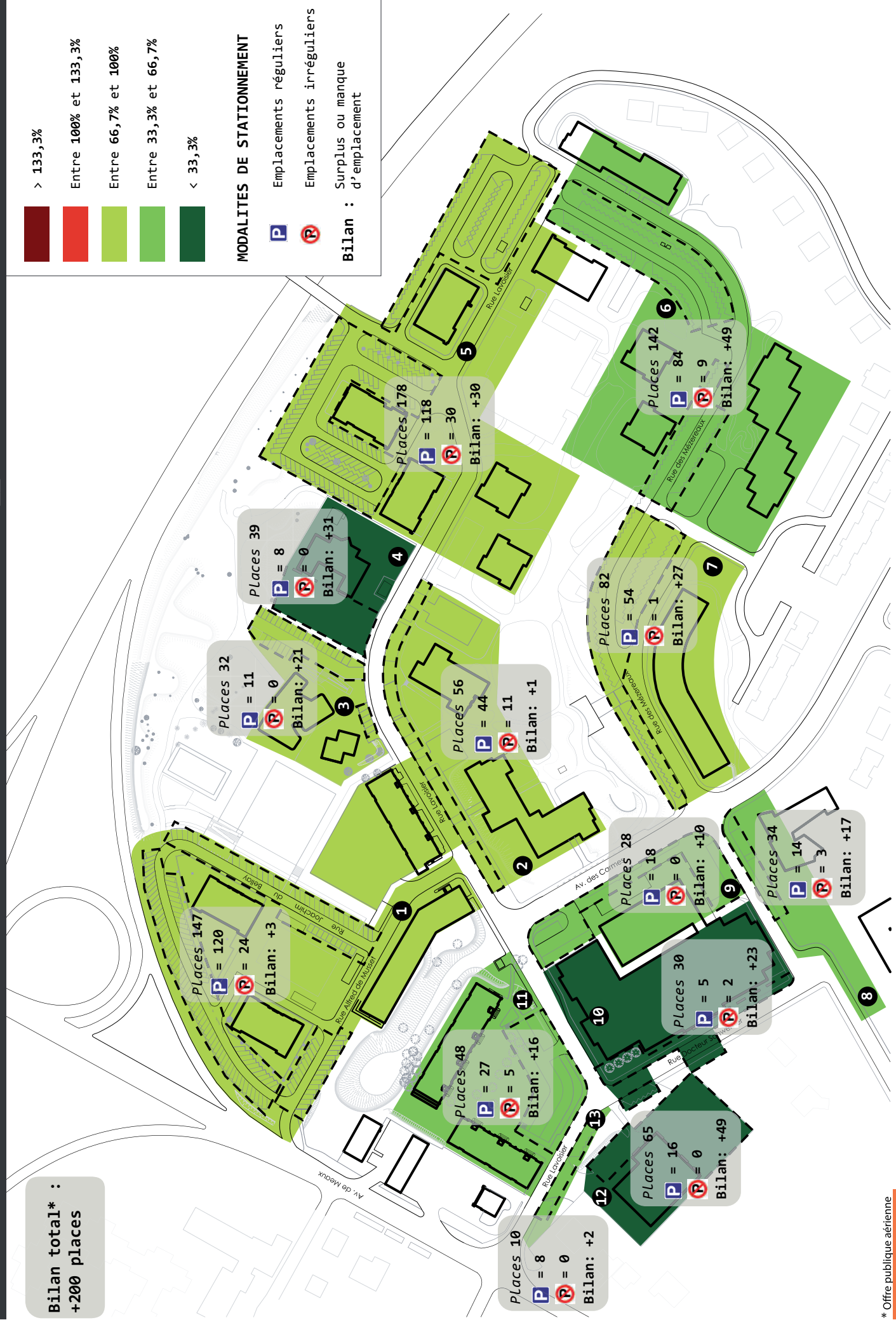


Figure 20

UTILISATION DES PARKINGS AERIENS par rapport à leur capacité_LE MATIN

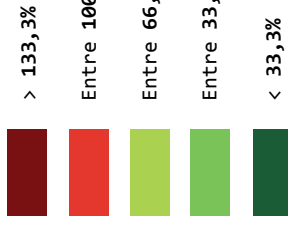


UTILISATION DES PARKINGS AERIENS par rapport à leur capacité_L'APRES-MIDI



UTILISATION DES PARKINGS AERIENS par rapport à leur capacité_LE SOIR

Bilan total* :
+16 places

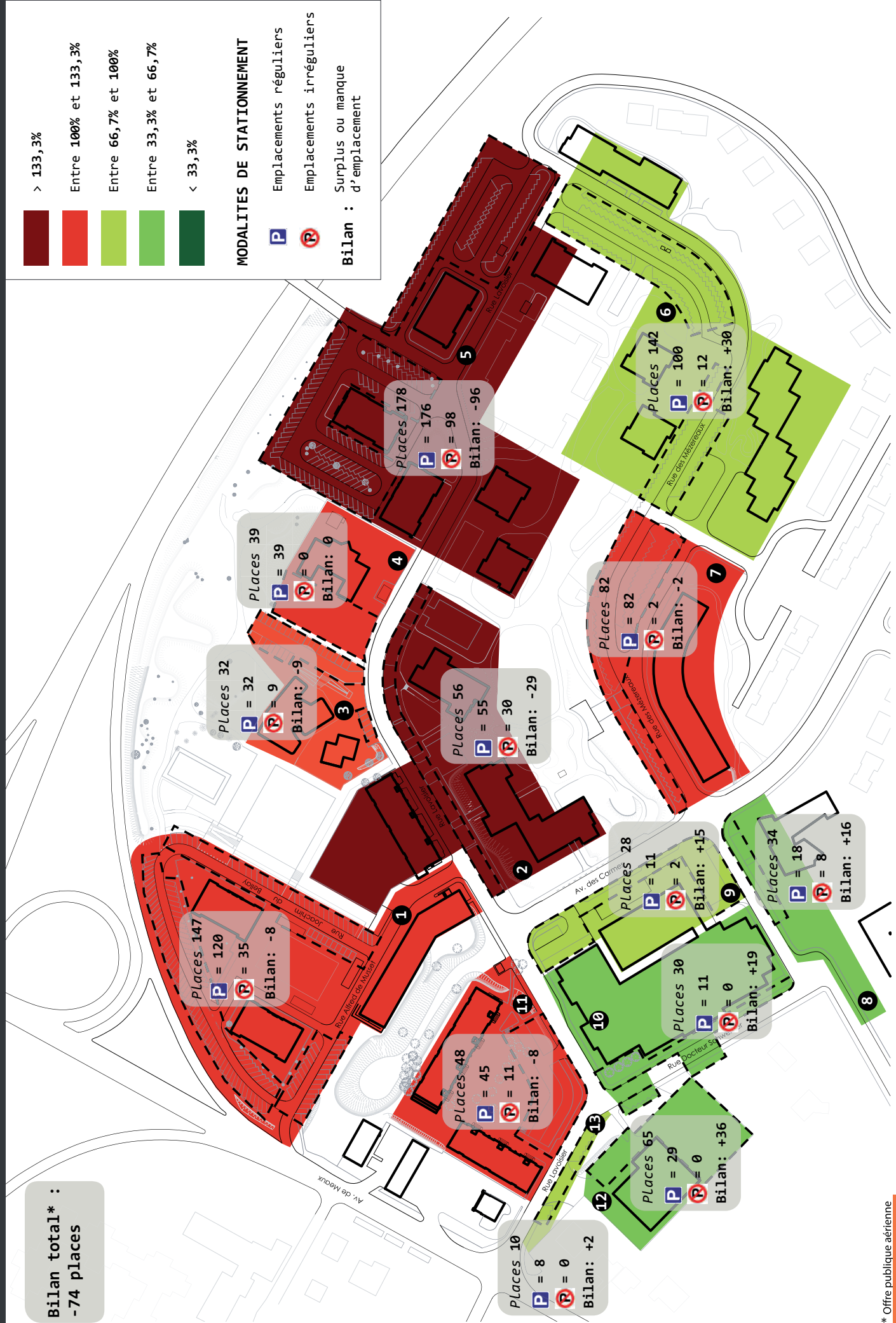


MODALITES DE STATIONNEMENT

P Emplacements réguliers
R Emplacements irréguliers
Bilan : Surplus ou manque d'emplacement



UTILISATION DES PARKINGS AERIENS par rapport à leur capacité_ LE VENDREDI à 14h

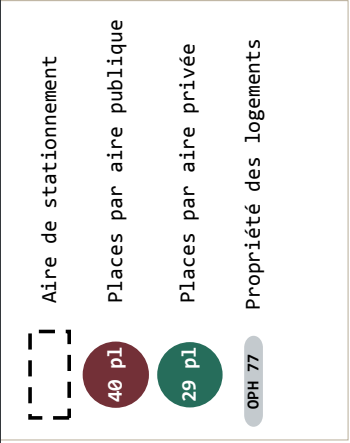


* Offre publique aérienne

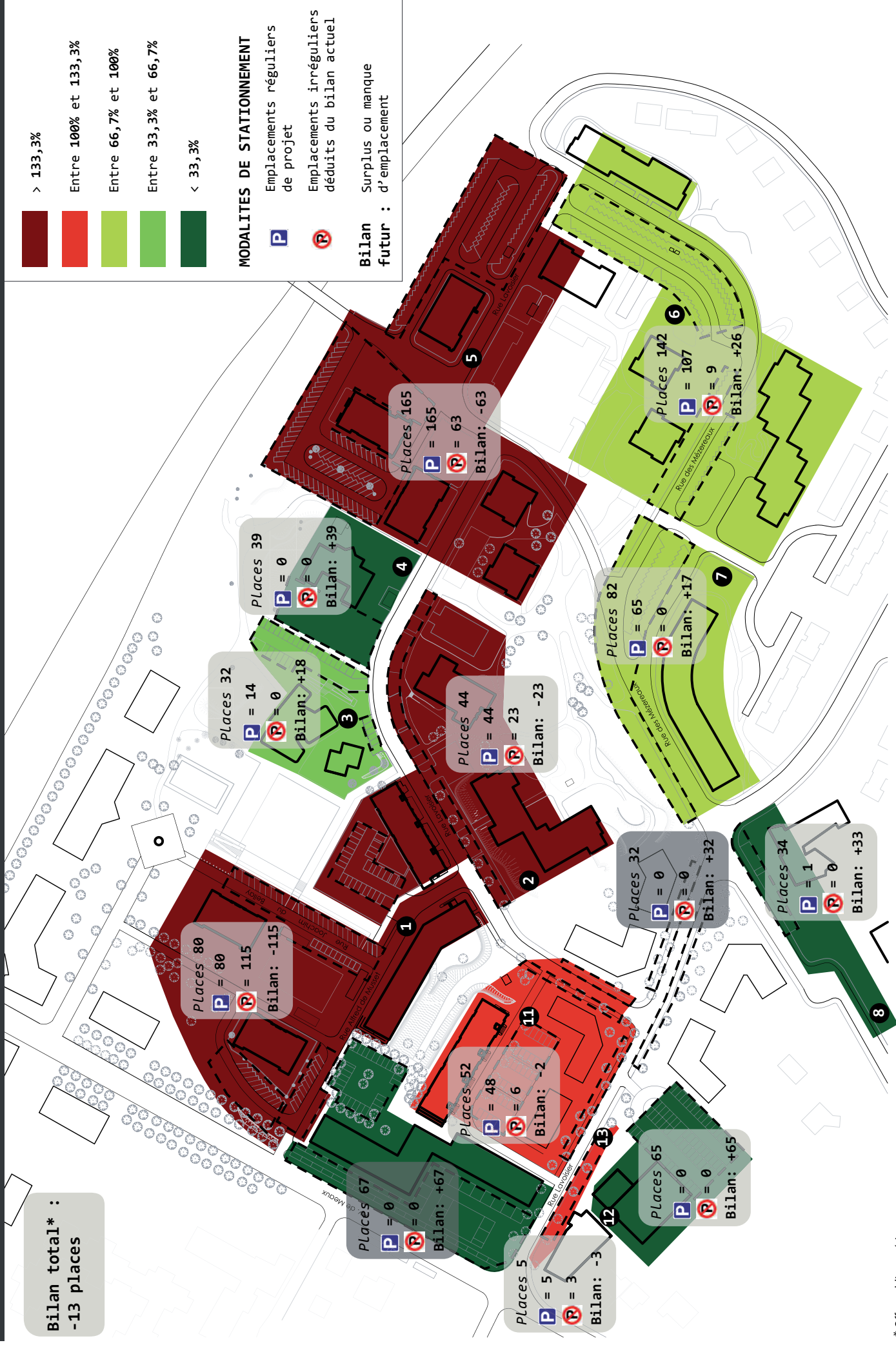
Figure 24



Figure 25



UTILISATION DES PARKINGS AERIENS par rapport à leur capacité_LE SOIR



HYPOTHESES DE REDISTRIBUTION DE VEHICULES avec les projets

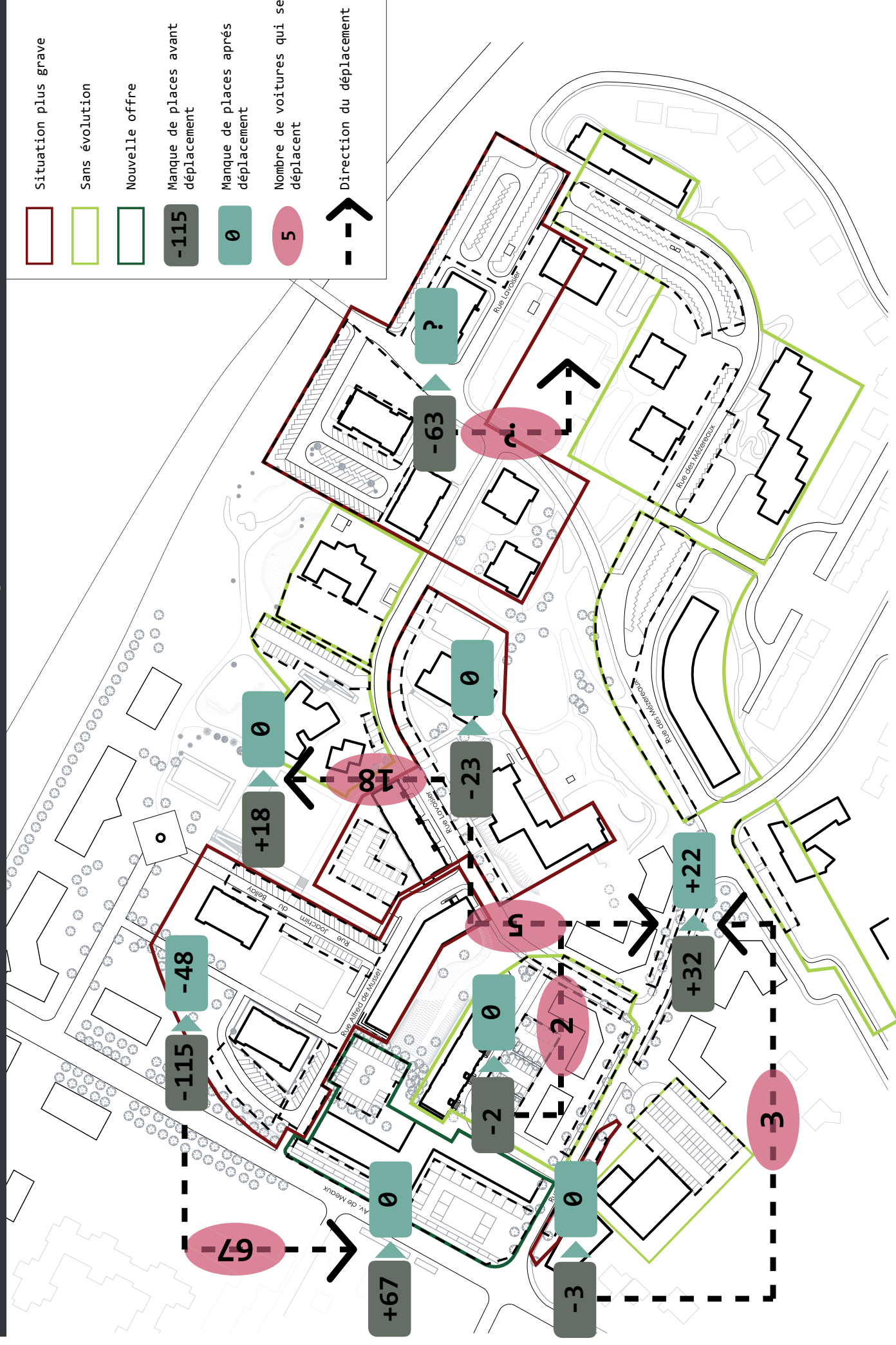


Figure 28

IDENTIFICATION DES RISQUES POTENTIELS MAJEURES

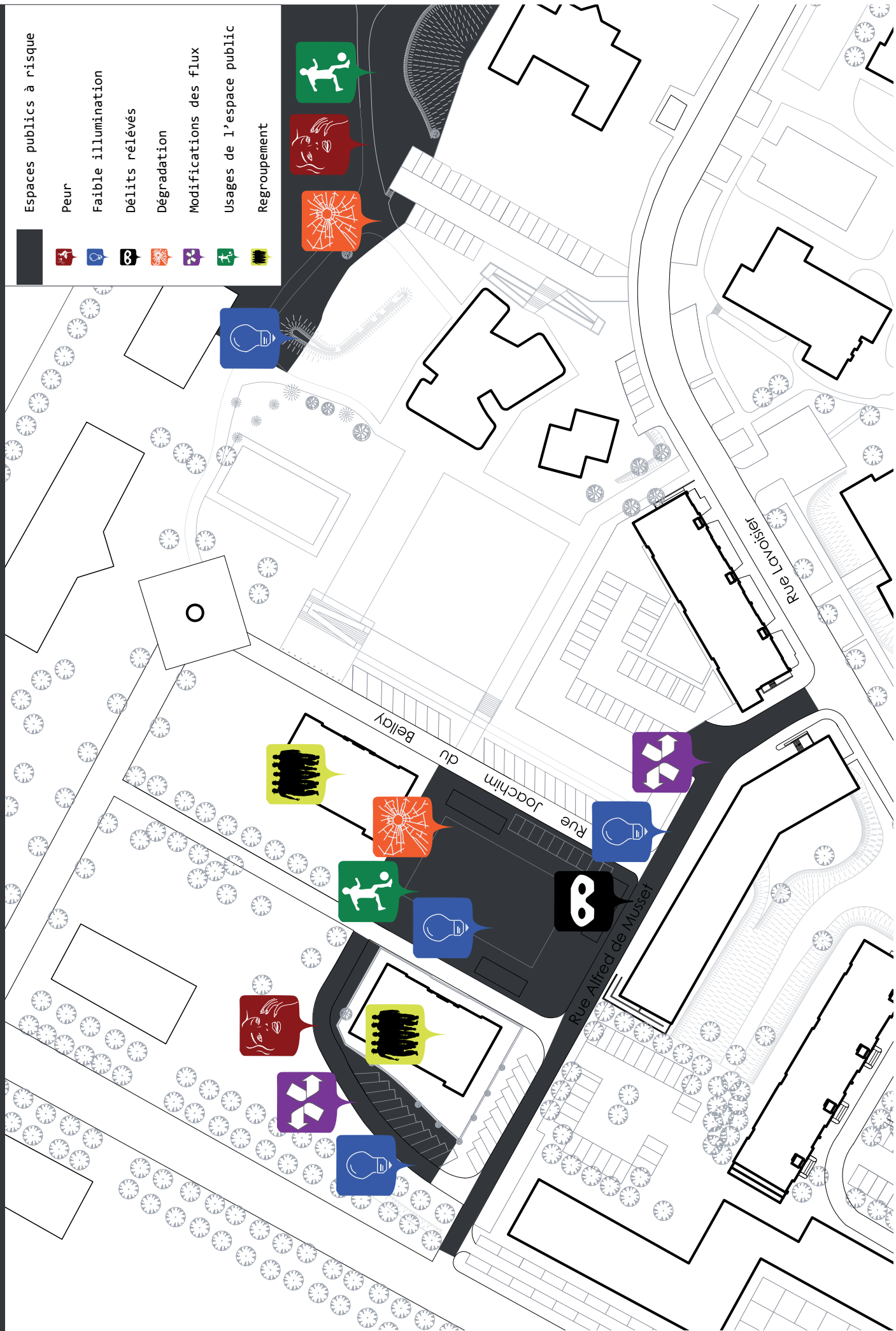
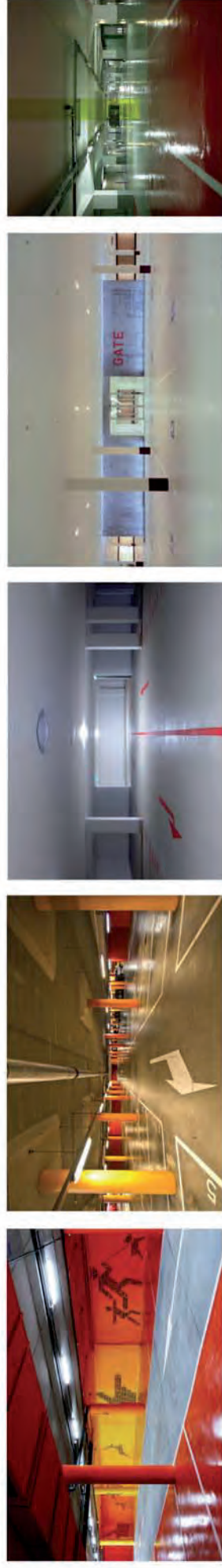


Figure 29

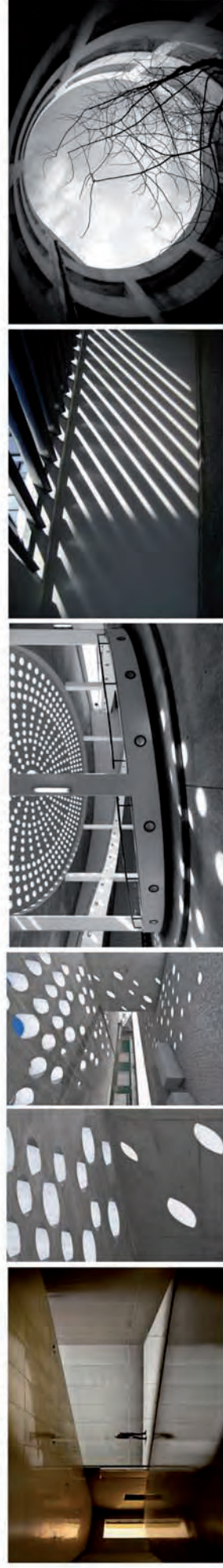
Les accès



Interieurs



Illumination naturelle



REFERENCES_espaces publics (dalle)

Espaces pour la convivialité

1_2_3_Multi-usages et invitant | 4_Accueillant et familial



Carrer de l'enginyer Deulofeu - Badalona

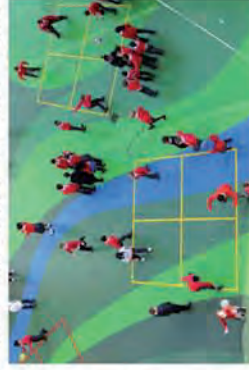


Av. Sacavém - Lisboa

1_Puits de lumière | 2_3_4_5 Traitement des surfaces et des assises



Van Lippenoordweg - Hattem



Sharman Primary school - London



Pink Ghost - Paris



Stadtlounge - St Gallen



Aire de jeux publique - Rotterdam

1_2_3_Eclairage diffus | 4_5_Visibilité entre étages différents



Finsbury square - London



Usage de structures en verre

1_Activité en sous-sol | 2_Activité en volume vitré | 3_4_5 Accès transparents au sous-sol



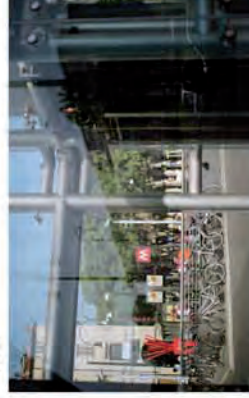
Apple centre - New York



Serpentine Gallery Pavillion 2009



Rua Estado da India - Lisboa



Torino



Main gate & car park - Basel

Figure 31