

LES JEUNES,
LES GRANDS ENSEMBLES
ET LA SECURITE ROUTIERE

arch'
urba

8 RUE PRIMATICE 75013 PARIS. TEL (1) 47 07 09 72

SCOP SARL A CAPITAL VARIABLE. R.C. PARIS B : 320 179 708. FAX (1) 43 36 76 32

DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES
SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

LES JEUNES,

LES GRANDS ENSEMBLES

ET LA SECURITE ROUTIERE

DECISION D'AIDE N° 93.0002

RAPPORT FINAL

Août 1994

ARCH'URBA

ANNE FAURE
FLORENCE GARNIER

BORDEREAU DE DONNEES DOCUMENTAIRES

à remplir par l'auteur du rapport
à intégrer dans le rapport après la page de titre

Organisme: ARCH'URBA SCOP SARL, 8 rue Primatice, 75013 PARIS.

AUTEUR(S) : nom(s), prénom(s)

Responsable scientifique: Anne FAURE

ORGANISME(S) COMMANDITAIRE(S) ET AUTRE(S) FINANCEUR(S) : nom(s) développé(s), sigle(s) éventuel(s), adresse(s)

DRAST

BUREAU SUIVEUR ou nom du programme

SUIVEUR : nom, prénom, téléphone

ELVYNE FEVRIER

TITRE et sous-titre(s) du document

LES JEUNES, LES GRANDS ENSEMBLES ET LA SECURITE ROUTIERE.

93 0002	numéro de marché ou de contrat	numéro d'identification interne au service	15/10/94	date d'émission ou de publication	rapport d'étape <input type="checkbox"/>	rapport final <input checked="" type="checkbox"/>	
F	langue	58	nombre de pages	annexe(s) <input checked="" type="checkbox"/>	illustration(s) <input checked="" type="checkbox"/>	glossaire <input type="checkbox"/>	bibliographie <input checked="" type="checkbox"/>

ANALYSE obligatoire (objet, but de l'étude, méthodes, résultats, conclusions)

La recherche a porté principalement sur l'analyse approfondie de trois sites de grands ensembles, situés dans la même ville de 40 000 habitants à 40 kilomètres de Paris. Ces trois quartiers accueillent des populations de mêmes caractéristiques socio-professionnelles et homogènes par rapport aux taux de chômage et au pourcentage de population étrangère. Ils sont, par contre, très différents par leur situation par rapport aux centres urbains, la présence de coupures urbaines plus ou moins accentuées, la morphologie de leur bâti.

Les analyses relevant de différents champs disciplinaires, et en particulier les 60 entretiens semi directifs auprès de jeunes âgés de 12 à 16 ans habitant ces trois sites, ont montré:

- une faible mobilité des jeunes des trois quartiers en difficulté,
- une proportion d'accidents de jeunes supérieure à celle du département alors que le nombre global d'accidents sur la ville est très faible,
- un nombre important d'accidents en périphérie des quartiers sociaux,
- des pratiques de mobilité, des comportements très différents en fonction des quartiers.

LES JEUNES, LES GRANDS ENSEMBLES ET LA SECURITE ROUTIERE

RESUME

La recherche a porté principalement sur l'analyse approfondie de trois sites de grands ensembles, situés dans la même ville de 40 000 habitants à 40 kilomètres de Paris. Ces trois quartiers accueillent des populations de mêmes caractéristiques socio-professionnelles et homogènes par rapport aux taux de chômage et au pourcentage de population étrangère. Ils sont, par contre, très différents par leur situation par rapport aux centres urbains, la présence de coupures urbaines plus ou moins accentuées, la morphologie de leur bâti.

Les analyses relevant de différents champs disciplinaires, et en particulier les 60 entretiens semi directifs auprès de jeunes âgés de 12 à 16 ans habitant ces trois sites, ont montré:

- une faible mobilité des jeunes des trois quartiers en difficulté,
- une proportion d'accidents de jeunes supérieure à celle du département alors que le nombre global d'accidents sur la ville est très faible,
- un nombre important d'accidents en périphérie des quartiers sociaux,
- des pratiques de mobilité, des comportements très différents en fonction des quartiers.

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

Les difficultés à se projeter dans l'espace et dans le temps, à appréhender l'environnement, dans ses caractéristiques physique comme dans ses composantes liées à l'organisation sociale, sont relatées par les éducateurs dans de nombreux autres sites. Par contre, les représentations du risque, des dangers de la vitesse, l'acceptation de l'apprentissage, l'utilité du permis de conduire sont assez différemment traduits selon les quartiers.

A travers l'ensemble des observations faites sur les sites d'étude, il semble que l'on peut mettre en évidence une chaîne de relations entre

- structuration de l'environnement et apprentissage de la pratique de l'espace,
- pratique de l'espace et comportements de déplacement,
- pratique de l'espace et apprentissage de la conduite.

A partir des informations déjà recueillies, de nouvelles problématiques, liées à la représentation de l'espace, apparaissent dans le domaine de l'apprentissage de la conduite aux jeunes en difficulté.

Ont collaboré à cette recherche

Caroline ABALAIN, géographe-urbaniste

Florence GARNIER, géographe-urbaniste

Christophe LASSERRE, architecte

Jacques ROULET, ingénieur transports

François VERLUISE, architecte, urbaniste,
concepteur de bases de données

Anne FAURE, urbaniste

a assuré l'encadrement et la coordination des travaux

Cette étude n'aurait pas pu être réalisée sans l'aide et la participation de la ville de Corbeil-Essonnes, en particulier celle des services du Développement Social, de la Jeunesse, de la Communication et des Services Techniques. Nous les remercions vivement de leur coopération.

SOMMAIRE

FORME URBAINE ET COMPORTEMENTS:

les grands ensembles et l'apprentissage de l'espace

p. 1

Un contexte d'exclusion sociale

p. 6

L'organisation de l'espace et les comportements

p. 8

De nouvelles pistes de réflexion

p. 12

Travaux effectués et sources d'information

p. 13

ANNEXES

ETUDES PREPARATOIRES:

approche de huit quartiers DSU

p. 14

Fiches de cas

p. 15

Premières impressions ou petit lexique des faux-amis

p. 23

LES TROIS ENSEMBLES DE CORBEIL-ESSONNES:

esquisse de typologie

p. 27

La population des trois grands ensembles

p. 29

La mobilité des jeunes d'après l'enquête de la commune

p. 32

Mobilité des jeunes et perception de la ville

Entretiens dans les quartiers

p. 36

Les accidents des jeunes

p. 40

JEUNES EN DIFFICULTE ET APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE:

le rôle des associations d'insertion

p. 44

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

p. 53

FORME URBAINE ET COMPORTEMENTS:
les grands ensembles et l'apprentissage de l'espace

La précédente recherche concernant le milieu associatif constitué autour des transports et de leur sécurité a permis à notre équipe de faire le constat que peu d'actions étaient menées à l'initiative des associations d'usagers dans les quartiers d'habitat social et dans les grands ensembles. En effet, les militants appartenaient généralement à des catégories socio-professionnelles plutôt favorisées et se mobilisaient pour défendre la qualité de leur cadre de vie. Il nous semblait même, à travers l'histoire de ce mouvement que la tendance ne s'infléchissait pas dans le sens d'une généralisation, mais plutôt d'une minorité agissante.

La situation des années 70, avant décentralisation, paraît caractérisée par une dynamique associative forte, et populaire dans la première période, et un cadre de concertation non-institutionnel relevant d'initiatives locales hétérogènes.

Le contexte des années 80 paraît marqué par la mise en place d'une concertation institutionnelle et d'actions de l'Etat pour favoriser le dialogue dans certains domaines ou secteurs particulièrement critiques. L'existence de ces structures ne semble pas cependant susciter auprès des usagers une revendication massive de débat public.

Des actions, cependant, s'inscrivent sur le terrain et relèvent, dans la majorité des cas, d'une logique de dialogue bien que les modalités de la concertation institutionnelle ne soient généralement pas le lieu du débat. Ce sont les mêmes couches sociales moyennes, celles que la recherche en socio-économie des transports avait désigné sous le terme de "résidents transportés", qui se remobilisent, alors que les instances mises en place concernent les groupes sociaux très défavorisés. Malgré l'effort tenté, les couches sociales aisées sont plus aptes à prendre la parole et à se mobiliser pour leur cadre de vie que les populations qui n'ont pas de références et qui vivent dans l'urgence.

La "ville à deux vitesses", dont on cherche à limiter les effets, fait référence aux périphéries des grandes villes qui se sont développées de façon spectaculaire après la deuxième guerre mondiale. Dans ces secteurs, la diversité des situations urbaines a créé des écarts qui se sont rapidement creusés et ont engendré des situations de crise. L'accessibilité et le niveau d'équipement ont déterminé deux types de tissus: d'une part, les zones denses et valorisées, d'autre part, les zones moins équipées qui se sont rapidement paupérisées. Dans le second cas, la présence d'infrastructures lourdes qui morcellent les territoires qu'elles traversent, la politique de zonage, l'organisation urbaine et les dispositions architecturales conçues dans la hâte et pour une rentabilité optimale ont été à l'origine de quartiers qui se sont déqualifiés et, pour certains, transformés en ghettos.

Dans l'ensemble des mécanismes qui concourent à la paupérisation des banlieues et à la marginalisation d'une partie de ses habitants, deux phénomènes nous intéressaient particulièrement,

- en termes d'aménagement, celui des grands ensembles, construits à la hâte dans les années 60/70 pour répondre à l'urgence de la poussée démographique, et qui semblent cristalliser nombre de dysfonctionnements urbains,
- en termes de population, les jeunes, qui dans tous les cas constituent un groupe à risque, et qui, dans un contexte de marginalisation, cumulent les handicaps.

De nombreuses études réalisées depuis quelques années par notre équipe sur la ville de Corbeil-Essonnes, qui accueille un pourcentage très important de population ouvrière et immigrée, nous ont permis de faire quelques observations préliminaires concernant les phénomènes d'enclavement des quartiers en difficulté et les pratiques spécifiques induites par des comportements autarciques, et par exemple,

- l'auto-organisation nécessaire à la survie rend le ghetto confortable et protecteur, la mobilité des jeunes est très réduite et renforcée par le bon niveau d'équipements collectifs sur place: dans une ville qui s'étend de part et d'autre de la Seine, les enfants d'âge scolaire n'ont jamais traversé le fleuve;
- l'adolescence est l'âge où on sort du ghetto et où on utilise les deux roues: l'apprentissage de la mobilité renforce la peur et l'agressivité classique de l'adolescence, de nombreux accidents de jeunes ne sont pas déclarés;
- la recherche de solutions alternatives pour diminuer le coût du transport peut avoir des résultats pénalisants ou dangereux: usage extensif de la marche à pied, surutilisation des véhicules disponibles, auto-entretien ou réparation de véhicules âgés ou accidentés...

Ces quelques constats font référence aux phénomènes de ségrégation sociale, de stigmatisation et d'exclusion des populations des quartiers en difficulté: exclusion économique, géographique et sociale qui induit un double mouvement difficile à inverser. En effet, l'isolement des quartiers influe sur les pratiques sociales et réduit la mobilité et le désir de mobilité; corolairement, le recentrage sur le quartier renforce l'exclusion et le sentiment d'exclusion.

Pour ces jeunes qui ne connaissent que leur quartier, le manque d'autres références fait partie des handicaps car il engendre un manque de perspectives donc de motivations. Par rapport à ces situations, les moyens habituels de formation et d'insertion ne sont pas toujours adaptés au public des jeunes en difficulté. On peut citer, par exemple,

- les transports en commun ne sont pas appréciés, mais vécus comme un palliatif au transport individuel plus valorisant: les efforts par rapport à l'amélioration de la desserte TC, qui donnent de nouvelles possibilités aux adultes, n'ont pas les mêmes effets sur les jeunes;
- les actions de sensibilisation en milieu scolaire ont pour cadre une institution dont les diplômes sont dévalorisés, subie par des élèves en situation d'échec scolaire, qui se sentent dans l'antichambre du chômage: elles demandent de très grandes qualités pédagogiques de la part des intervenants pour ne pas se transformer en "classe de chahut" d'autant que l'âge des élèves est difficile à cibler (dans les classes de LEP, de quinze à vingt ans ou même plus);
- l'apprentissage anticipé de la conduite, qui donne de bons résultats mais se heurte à la disponibilité des parents dans tous les milieux, est difficile à transférer dans les quartiers à problème: absence de parents, manque de véhicules, problèmes de langue, coût des vingt heures de leçons obligatoires inaccessibles pour un jeune en difficulté...

Si on considère que l'insertion est liée en partie à l'amélioration de la mobilité car c'est un facteur qui peut contribuer à l'apprentissage, à la constitution de références, à la diminution du sentiment d'exclusion et, à travers certaines actions au rétablissement d'un lien social, il est clair que la mise en place d'un soutien et d'interventions adaptées à un public spécifique demande une connaissance fine des pratiques des jeunes, de leur besoins de mobilité et de leur relation à leur cadre de vie.

Le problème posé est donc d'observer et d'analyser les comportements des jeunes en relation avec leur environnement, leur contexte social et économique, et à évaluer les effets des politiques locales, de façon à confirmer ou à réorienter les actions entreprises dans les quartiers en difficulté. Afin de structurer les observations, les hypothèses suivantes étaient retenues:

- la morphologie des grands ensembles, et en particulier celle de la structure viaire, est peu favorable à la constitution d'un tissu social et concourt à la ségrégation; de plus, les modèles urbains qui caractérisent ces quartiers sont de nature accidentogènes;
- l'accès difficile à la mobilité est un facteur d'exclusion dans les quartiers en difficulté: il favorise les phénomènes de ghetto, constitue un frein à la formation et renforce la ségrégation sociale;
- le contexte social et urbain, les comportements des jeunes des quartiers en difficulté engendrent des mécanismes spécifiques qui peuvent amener à reconsiderer et à adapter les actions en faveur de la mobilité et de la sécurité des déplacements;
- dans ce cadre, la sensibilisation à la sécurité routière et l'apprentissage anticipé de la conduite peuvent constituer non seulement des gains en termes d'accidents mais aussi un lieu possible de reconstruction du lien social et un moyen d'insertion des jeunes en difficulté;
- les actions de communication et de formation ont besoin de s'inscrire dans le temps pour trouver leur efficacité, leur succès dépend de leur durée et de leur cohérence sur plusieurs années.

La méthode d'approche proposée consistait à s'appuyer sur trois types d'observations:

- analyse de la morphologie urbaine des grands ensembles, des caractéristiques du réseau viaire, en particulier par rapport à l'accidentologie, mise en perspective avec les pratiques sociales des jeunes
- analyse des comportements de déplacements et des comportements de conduite des jeunes dans les quartiers en difficulté, conséquences de l'insuffisance des transports collectifs
- suivi de politiques locales à partir de quelques exemples de terrain, en particulier en ce qui concerne l'apprentissage anticipé de la conduite, et évaluation des résultats, analyse des jeux d'acteurs et du rôle des relais associatifs.

Par rapport au projet initial qui consistait à analyser 6 sites d'étude, la recherche a été recentrée sur une étude approfondie des trois grands ensembles de Corbeil-Essonnes, qui présentent des caractéristiques très différentes, en fonction de l'importance des sources utilisables et des bons rapports entretenus avec la commune. Par ailleurs, une dizaine d'études de cas plus sommaires ont été réalisées sur d'autres sites en région parisienne et hors région parisienne.

Les travaux ont fait appel à des outils utilisés dans le cadre des différents champs disciplinaires sollicités: méthodes de diagnostic sécurité, analyse de l'offre de transport, analyse socio-économique et spatiale, enquêtes sur les pratiques de déplacements ... Le but recherché consistait à décrire une situation qui ne peut être analysée que dans ses interrelations entre les différents phénomènes qui constituent un système.

Dans l'esprit de réaliser des croisements d'informations de diverses natures, l'outil informatique a été sollicité pour sa souplesse et sa capacité de restitution cartographique. L'arrivée de l'informatique dans la gestion locale a ouvert de nouvelles possibilités dans le domaine de la connaissance de la ville, en particulier grâce à l'implantation de Systèmes d'Information Géographiques, dont l'exploitation ne fait que commencer. Certains de ces systèmes sont des "bases orientées objet", c'est à dire que la structuration de l'information permet non seulement de cartographier les données, mais encore de faire la synthèse entre représentation spatiale et autres modes de connaissance.

Notre équipe développe actuellement des applications sur un système orienté objet, et doté de plus d'un langage de programmation, dans les domaines de l'analyse urbaine et de la connaissance du risque urbain. La spécification et la mise en œuvre de ces outils a représenté une aide importante pour l'étude en termes de localisation de l'information, de croisement de données et de représentation cartographique.

La recherche a porté principalement sur l'analyse approfondie de trois sites de grands ensembles, situés dans la même ville de 40 000 habitants à 40 kilomètres de Paris. Ces trois quartiers accueillent des populations de mêmes caractéristiques socio-professionnelles et homogènes par rapport aux taux de chômage et au pourcentage de population étrangère. Ils sont, par contre, très différents par leur situation par rapport aux centres urbains, la présence de coupures urbaines plus ou moins accentuées, la morphologie de leur bâti.

Les analyses relevant de différents champs disciplinaires, et en particulier les 60 entretiens semi-directifs auprès de jeunes âgés de 12 à 16 ans habitant ces trois sites, ont montré:

- une faible mobilité des jeunes des trois quartiers en difficulté,
- une proportion d'accidents de jeunes supérieure à celle du département alors que le nombre global d'accidents sur la ville est très faible,
- un nombre important d'accidents en périphérie des quartiers sociaux,
- des cas nombreux de conduite sans permis, plus ou moins fréquents selon les quartiers,
- des pratiques de mobilité, des comportements différents en fonction des quartiers.

Par ailleurs, d'autres investigations menées dans le même cadre de recherche nous ont conduit à rencontrer certaines associations, travaillant sur la réinsertion des jeunes en difficulté, qui ont choisi l'apprentissage de la conduite comme vecteur d'intégration. Les entretiens avec des moniteurs et quelques responsables de ces associations font apparaître une certaine diversité dans les modes d'approche et les méthodes de formation. Divers mécanismes sont sollicités: aspect structurant de l'apprentissage, rôle du permis dans les recherches d'emploi, reconstitution du lien social à travers le tutorat ...

Cette quinzaine d'entretiens nous a apporté une information abondante concernant la population des plus de seize ans, tranches d'âge concernant les jeunes qui ne sont plus scolarisés et période d'effritement du lien social. A ce moment-clef, l'auto-école est un des lieux où il est possible de suivre une population qui devient de plus en plus insaisissable, en particulier concernant les jeunes filles.

Enfin, l'étude de la morphologie urbaine d'une quinzaine de quartiers DSU montre la grande diversité des types de sites, tant dans leurs caractéristiques d'enclavement géographique et l'offre de transport, que dans la volumétrie et l'implantation du bâti.

L'ensemble de ces observations permet de mieux qualifier cette population jeune et de mettre en perspective niveau d'intégration urbaine des quartiers et mobilité et comportements sécuritaires des jeunes.

UN CONTEXTE D'EXCLUSION SOCIALE

Dans la grande majorité des cas, on constate un environnement familial très défavorisé et généralement déjà en rupture: pauvreté, chômage chronique des parents, familles nombreuses et logements suroccupés. Le fort pourcentage de population étrangère est souvent accompagné d'illettrisme; les problèmes d'adaptation des parents à un contexte culturel différent est la cause de grandes difficultés à prendre en charge l'éducation des enfants, notamment en ce qui concerne l'apprentissage des transports.

La délinquance et la toxicomanie, de plus en plus fréquentes, donnent une image répulsive à l'ensemble du quartier, même dans les cas où c'est encore le fait d'une minorité de jeunes, et contribuent à la stigmatisation d'un quartier rapidement assimilé au comportement de quelques jeunes très désocialisés. La présence de familles maghrébines constitue un frein à la consommation d'alcool, mais la montée de l'intégrisme est souvent synonyme d'intolérance.

Les origines ethniques ont aussi une forte influence sur l'éducation des jeunes filles et sur leurs chances d'intégration. Les familles maghrébines ne laissent sortir leurs filles que pour aller à l'école. Les filles des familles africaines, très libres, sont attirées par le sport et sont plus mobiles. D'une façon générale, s'il est difficile d'appréhender la mobilité des jeunes en difficulté en raison de leurs nombreux comportements atypiques, la mobilité féminine, est particulièrement difficile à saisir: une enquête réalisée auprès des jeunes de 12 à 16 ans de Corbeil-Essonnes, à l'initiative de la commune, a recueilli deux cent trente cinq réponses au questionnaire, mais n'a suscité aucune réponse de fille.

LA MOBILITE DES JEUNES EN DIFFICULTE

Dans tous les cas, les différents observateurs et les études disponibles font état d'une très faible mobilité. Le taux de motorisation des quartiers sociaux, d'ailleurs, est généralement faible. A Corbeil-Essonnes, la pratique de la marche à pied est très fréquente, en groupe, même pour des trajets relativement longs. L'usage des deux roues (motorisées ou non), dans ces trois quartiers, est peu répandu.

L'utilisation des transports collectifs semble varier sensiblement en fonction de nombreux critères: tarification et contrôle, proximité d'un centre urbain important induisant un réseau dense, éducation familiale et niveau de socialisation. Dans de nombreux cas, l'offre de transport existe, mais elle n'est pas adaptée aux besoins des jeunes qui souhaitent se déplacer le soir et le week-end, horaires où les fréquences sont très espacées ou parfois sans aucune desserte.

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

Les jeunes ne "bougent" que poussés par une très forte motivation. Plus que la solvabilité des familles, ce sont les pratiques familiales, l'éducation, l'environnement relationnel, la scolarisation qui vont influer sur les motivations et apprendre la pratique des transports collectifs. Les motivations à la mobilité semblent très liées à l'existence de références, elles-mêmes souvent liées au niveau d'insertion sociale.

Il semble qu'entre population scolarisée et jeunes de plus de seize ans, les comportements soient sensiblement différents: pour les plus en difficulté, l'école est le seul lien avec le monde extérieur. Le début de l'absentéisme, avec l'adolescence, et la fin de la scolarité, à seize ans, engagent, pour certains, le processus de marginalisation et une nette diminution de la mobilité. Les buts de sortie, susceptibles de motiver les déplacements, les plus fréquemment cités sont les centres commerciaux pour leur animation, leur fonction de vitrine. Les activités proposées par les équipements collectifs attirent surtout les très jeunes.

LA REPRESENTATION DE L'AUTOMOBILE

Pour l'ensemble des travailleurs sociaux et des moniteurs d'auto-école des associations d'insertion rencontrés, la possibilité d'utiliser une voiture n'est mise en relation avec la recherche d'emploi que très tardivement, et n'est pas forcément liée à la notion de mobilité. A l'inverse, le désir de posséder une voiture peut constituer une motivation pour travailler, et donc, une voie de réinsertion possible.

La représentation de la voiture, qui reste généralement un objet de fascination, peut avoir des sens divers, et ces significations sont généralement partagées par un groupe, une bande, voire l'ensemble des jeunes d'un quartier. Pour de nombreux jeunes qui cohabitent avec leurs parents, même lorsqu'ils vivent en couple, la voiture est un lieu qui leur appartient en propre, un symbole de liberté et d'autonomie. La voiture peut représenter l'identité d'un individu, mais aussi d'un quartier: le fait de la posséder est valorisé dans certains quartiers, dans d'autres l'identification se fait par le vêtement ou d'autres signes.

C'est un sentiment ambivalent, à la fois représentation de l'intégration et de la différenciation: "Avoir sa voiture c'est être comme les autres, mais mieux". C'est l'occasion de montrer sa capacité à évoluer, mais aussi à transgresser pour se valoriser, par exemple en "empruntant" une voiture. Les vols de voiture sont aussi, dans d'autres cas et dans d'autres sites, l'expression d'un besoin ou d'une forte motivation à se déplacer.

LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE

Le niveau de socialisation semble représenter le critère principal qui différencie les comportements, mais n'est pas le seul déterminant. Dans les mêmes conditions de milieu et d'insertion, de soutien social, de proximité d'équipements, on observe des différences notoires d'un site à l'autre.

Impossible à quantifier, les cas de conduite sans permis, sans assurance, sont cités par presque tous les travailleurs sociaux interviewés et figurent dans les accidents de jeunes analysés à Corbeil-Essonnes. Les enseignants de la conduite des associations de réinsertion notent que les contraintes représentées par les sens interdits ou les feux tricolores sont transgressées sans conscience de commettre une faute ou une erreur, mais dans l'incapacité à intégrer la notion de règle, de code, c'est-à-dire de se situer dans un contexte social.

D'une façon générale, les moniteurs font tous état de l'impossibilité des jeunes à se projeter dans le temps et dans l'espace, et dans certains cas, de difficultés de coordination motrice liées à des facteurs psychologiques. Ces comportements, qui augmentent parallèlement au niveau de d'intégration, sont aggravés par la drogue.

Comme pour beaucoup de candidats à la conduite, mais de façon plus symptomatique encore, la représentation du permis de conduire n'est pas liée à la notion d'apprentissage: c'est une autorisation utile en cas de contrôle éventuel. Le permis n'est donc nécessaire que lorsqu'on possède son propre véhicule, c'est-à-dire lorsque la fréquence des contrôles est susceptible d'augmenter.

La représentation du permis, comme celle de la règle, n'est pas connotée à la notion de risque. En effet, liée à l'incapacité à se projeter, la représentation de l'environnement, et donc des dangers potentiels, est souvent absente. La prise de risque est souvent inconsciente, n'est pas suicidaire, mais valorisée dans les bandes. Cette valorisation du risque, comme l'existence de bandes, varie sensiblement d'un quartier à l'autre.

L'ORGANISATION DE L'ESPACE ET LES COMPORTEMENTS

Ces différents constats mettent en évidence des phénomènes semblables observés sur la quasi-totalité des quartiers, mais aussi des mécanismes différents en fonction des sites. Notamment, concernant les jeunes en difficulté, les entretiens avec les associations d'insertion font apparaître de fortes similitudes au niveau des caractéristiques socio-économiques de la population, mais, par contre, des pratiques de déplacement très différentes selon des quartiers.

Par ailleurs, les analyses réalisées sur une quinzaine de quartiers, dont cinq en Ile-de-France et une dizaine dans les régions, mettent en évidence la grande diversité des sites géographiques et des caractéristiques des implantations et du bâti. On note, cependant, dans trois cas sur quatre, la présence de fortes coupures urbaines isolant les quartiers.

La caractéristique principale des quartiers en difficulté est de regrouper dans un même lieu géographique une population qui cumule des handicaps sociaux. Les aspects comportementaux des groupes sociaux défavorisés, le processus de formations de "ghettos", l'engrenage lié au manque de perspectives, la dérive vers la marginalisation, sont des phénomènes connus.

L'influence de l'environnement, comme facteur aggravant, sur des comportements, par ailleurs liés essentiellement à des origines socio-économiques, relève de mécanismes moins souvent décrits, et en particulier dans leurs relations avec la mobilité et la conduite. Le rôle des transports dans les phénomènes d'exclusions est de plus en plus clair pour les décideurs locaux, cependant, les actions de développement urbain ont dans la majorité des cas concerné les aspects sociaux ou bien la réhabilitation des logements.

Plus rares, sont les interventions sur l'espace public, et plus rares encore, sont les réaménagements de voirie d'accès aux quartiers. Ces choix s'expliquent par les limites administratives des périmètres d'intervention et surtout par les enveloppes financières qui ne permettent pas d'engager des actions coordonnées, ni d'intervenir sur la voirie car les budgets de travaux d'infrastructure sont beaucoup lourds que les coûts de bâtiment.

Les jeunes naissent et vivent dans des secteurs où la voirie et l'espace public ont fait dans les années 60, l'objet d'aménagements extrêmement sommaires, et où le trafic automobile est relativement faible. La sortie à l'extérieur du quartier passe par la confrontation au trafic lourd qui borde généralement ces enclaves et relève de l'exploit. Les retraitements de pieds d'immeubles et les aménagements de jardins entre deux barres changent effectivement l'image d'une cité, mais n'ont pas d'effet ni sur la motivation à la mobilité, ni sur les conditions de la prise de risque.

STRUCTURATION DE L'ESPACE ET COMPORTEMENTS

Les quelques opérations de réaménagement portant sur la voirie et l'espace public de quartiers sociaux semblent, à quelques exceptions près, avoir été menées sans connaissance réelle des usages, pratiques de l'espace et mobilité des habitants auxquels ces travaux s'adressent.

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

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

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

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

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

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

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

	TARTERETS 11 000 habitants	LA NACELLE 1 700 habitants	MONTCONSEIL 4 700 habitants
CONCEPTION DE LA VOIRIE	quartier enclavé perméabilité interne peu d'accès	quartier enclavé non perméable peu d'accès	quartier bien relié peu perméable nombreux accès
TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC	espaces diversifiés liaisons piétonnes adapté tous âges	espaces très affectés liaisons piétonnes adultes et très jeunes	espaces diversifiés mal entenus pas de réhabilitation
RESEAU TC	réseau lisible horaires non adaptés	réseau extérieur au site horaires non adaptés	réseau peu lisible horaires non adaptés
REPRESEN- TATION DE L'ESPACE	très bonne capacité savent lire la carte reconnaissent les photos des autres quartiers	ne savent pas se situer ni lire la carte ni reconnaître les photos des autres quartiers	capacité moyenne à lire la carte et à se situer dans l'espace du quartier et de la ville
MOBILITE A PIED MOTORIZEE TC	très bonne très faible assez bonne	moyenne très faible très faible	bonne très faible assez faible

AMENAGEMENT ET IDEES RECUES

Il semble qu'une notion de "masse critique" émerge, en termes de taille des quartiers, et que ce concept soit contradictoire avec la critique habituelle concernant l'aspect insoutenable de l'échelle des regroupements de populations défavorisées. En effet, la vie interne des groupes ethniques, les réseaux de solidarité, dont le rôle dans les processus d'intégration et d'éducation est important, ne peuvent exister que dans les grandes cités.

De même, la densité, dans le sens de regroupement des constructions, a souvent été rejeté au profit de l'éparpillement des bâtiments sur l'ensemble du terrain dans le but d'éviter la promiscuité. Cette disposition regroupée semble, au contraire, créer une situation urbaine favorisant la vie sociale et l'identité de quartier. Les jeunes des Tarterêts, qui vivent dans un environnement qui semble concentrationnaire pour le visiteur, sont très attachés à leur quartier et ne veulent habiter dans un des deux autres quartiers, moins denses, pour rien au monde.

Par ailleurs, le phénomène de bandes, qui n'apparaît que dans les ensembles importants, est, à la fois, une occasion d'escalade dans les comportements asociaux, un frein à la mobilité en créant des centres d'intérêt supplémentaires au pied des tours. C'est cependant, à la fois, un support affectif, un apprentissage de la collectivité, un lieu d'échange où circule l'information, qui finalement est formateur dans certains cas.

L'habitat social destiné aux très faibles revenus et implanté de façon diffuse dans les centres urbains, pour limiter l'effet ghetto et la stigmatisation, a sans doute un caractère intégrateur pour les familles ou les individus structurés. Pour les jeunes en difficulté, la vie hors de la cité peut signifier marginalisation, drogue ou alcoolisme.

Les critères définissant habituellement la qualité urbaine et architecturale ne semblent pas toujours correspondre à la façon dont les jeunes appréhendent leur environnement, ni contribuer à leur apprentissage de l'espace et de la sociabilité. Des trois quartiers analysés à Corbeil-Essonnes, c'est celui qui nous a semblé le plus agréable (petite unité, bâtiments bas, volumétrie diversifiée, espace public réaménagé avec soin, bâti réhabilité dans un souci d'image) qui abrite les jeunes les moins débrouillards, les moins mobiles et les moins satisfaits de leur environnement. L'aspect agréable du cadre ne pallie pas le manque d'équipements spécifiques ni l'organisation de l'espace trop contraignante.

STRUCTURATION ET APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

Les quelques associations de prévention et d'insertion rencontrées, qui pratiquent l'apprentissage de la conduite automobile dans un objectif de resocialisation des jeunes en difficulté, font état de cursus et de méthodes différents.

En particulier, concernant l'apprentissage anticipé de la conduite, la lenteur du processus semble une contrainte insupportable pour les uns, un apport pédagogique pour les autres. La compétence du tuteur bénévole, l'importance de l'investissement demandé, sont pour certains un problème, pour les autres une occasion de reconstitution du lien social.

Certains moniteurs d'auto-école décrivent des situations critiques concernant la conduite et notent dans les mêmes cas une relative facilité à réussir l'examen du code. Pour d'autres, c'est à propos du code que les échecs sont observés, alors que la conduite est rapidement acquise.

Les difficultés à se projeter dans l'espace et dans le temps, à appréhender l'environnement, dans ses caractéristiques physique comme dans ses composantes liées à l'organisation sociale, sont relatées presque partout, sauf aux Blagis, quartier perméable bénéficiant d'une bonne insertion urbaine. Par contre, les représentations du risque, des dangers de la vitesse, l'acceptation de l'apprentissage, l'utilité du permis de conduire sont assez différemment traduits selon les quartiers.

Par ailleurs, et toujours selon les moniteurs, l'accidentologie spécifique aux jeunes est plutôt faible dans les quartiers en difficulté. En effet, les "emprunts" de voitures et les accidents qui impliquent des conduites sans permis se passent généralement dans les quartiers voisins, pour des raisons évidentes de bonnes relations de voisinage, et pour brouiller les pistes des recherches.

Il semble, en première analyse, que les jeunes isolés dans les petites opérations HLM, ou dans les centres anciens, sont plus mobiles, plus autonomes, mais en bien plus grande difficulté et plus déstructurés, et que, contradictoirement, leur apprentissage de la conduite pose de nombreux problèmes de méthode: les outils classiques ne sont plus adaptés.

Les jeunes des grandes cités, qui bénéficient de la proximité des équipements collectifs, d'un soutien social et de réseaux de solidarité, voire de l'intégration dans une bande, semblent beaucoup moins mobiles, s'accrochent à leur "cocon" que représente le quartier, mais sont moins déstructurés. L'apprentissage se heurte à des difficultés moins grandes sur le plan technique, mais c'est au niveau de la motivation et des capacités à s'investir dans une tâche longue et ardue que résident les blocages.

Cette typologie sommaire peut être affinée à l'aide de différents critères: solvabilité, habitudes familiales, offre de transport... Cependant, la capacité à se situer dans l'espace constitue un fort discriminant, et le résultat des enquêtes effectuées auprès des jeunes de Corbeil-Essonnes tend à montrer que l'organisation de l'environnement du quartier influence largement l'apprentissage de la pratique de l'espace.

A ce titre, les expériences consistant à conduire sur route dans le cadre d'un week-end paraissent particulièrement intéressantes car elles incluent la préparation du voyage: itinéraire et utilisation de la carte, prévision du temps de parcours, programmation des arrêts... Une pédagogie de l'espace à l'échelle de la ville et des quartiers limitrophes, dans le cas des jeunes très peu mobiles, pourrait être utile non seulement à la démarche de restructuration de ces jeunes, mais aussi pour dédramatiser la sortie du quartier.

En effet, l'aspect chaotique que la mutation incomplète de certains tissus a induit, le caractère illisible du réseau de voirie ou du plan de circulation, le manque de repères urbains dans les grands ensembles comme dans les quartiers pavillonnaires, pénalisent lourdement le désir de mobilité des jeunes. La pauvreté de l'espace public, et dans certains cas son réaménagement inadapté pour les jeunes, ne constituent ni des références structurantes ni une image attractive de la ville.

	CORBEIL-ESSONNES La Nacelle (17 000 h)	BRETIGNY plusieurs quartiers	ISSY les MOULINEAUX opérations disséminées	CHAVILLE opérations disséminées	FONTENAY aux ROSES une partie des Blagis
POPULATION	collège: 12 à 16 ans pas de délinquance relative intégration pas de bandes origines ethniques diverses	plus de 16 ans délinquance selon quartiers isolés: + déstructurés en bande: -déstructurés	plus de 18 ans souvent délinquants jeunes isolés très déstructurés 80% maghrébins	plus de 18 ans certains délinquants jeunes isolés assez déstructurés nombreux maghrébins	plus de 16 ans petite délinquance jeunes en difficulté population diversifiée origines ethniques diverses
MOBILITE	très faible mauvaise desserte TC	très bonne bonne desserte TC	très faible bonne desserte TC	très bonne bonne desserte TC	très bonne bonne desserte TC
UTILITE DU PERMIS	pas de vision de l'avenir plutôt identification pas de vols de voitures	conduite = moyen de s'identifier, de transport pour ceux qui travaillent permis jugé utile pour ceux qui ont une voiture vols de voitures	conduite = désir de paraître, de liberté permis utile après plusieurs refus d'embauche vols de voitures	voiture = autonomie (cohabitation + parents) pas de notion de l'utilité du permis ni de l'apprentissage vols de voitures	permis = autonomie et moyen de transport antériorité du travail social sur la relation permis/emploi pas de vols de voitures
ASSOCIATION	Tour de Babel (collège) et Prévention Routière	ICARE: moniteurs auto-école éducateurs de rue	J 92: prévention spécialisée avec auto-école	ACTION JEUNES insertion par la conduite	JEUNES DANS LA CITE prévention spécialisée: auto-école et bâtiment
PEDAGOGIE DE LA CONDUITE FINALITE	initiation classique à la conduite prévention des accidents	promotion de l'AAC mais en fonction des types de population des quartiers	complément au travail des éducateurs: outil éducatif et non plus d'insertion	enseignement basé sur le rôle de permis dans la recherche d'emploi "valeur de diplôme"	lieu d'écoute et de structuration, pas suffisant pour l'emploi action AAC en cours
COMPORTEMENT DES JEUNES EN FORMATION	intéressés mais peu actifs	ne comprennent pas la notion de risque mais restituent le message de sécurité sans l'avoir intégré	la règle est vécue comme privation de liberté: pas de représentation du danger	problèmes de drogue alcool, concentration difficultés psychomotrices désir de transgression de la règle	travail pédagogique sur la nécessité de l'apprentissage formation de groupes diversifiés/intégration

DE NOUVELLES PISTES DE REFLEXION

Par rapport aux hypothèses formulées au début de la recherche, certaines ont été largement validées.

- La mobilité est généralement faible, mais on note des différences significatives entre les quartiers.
- Le contexte social et urbain des quartiers en difficulté engendre des comportements qui rendent les actions habituelles en faveur de la sécurité et l'apprentissage classique de la conduite inadaptés.
- L'apprentissage anticipé de la conduite est considéré par les formateurs comme un vecteur très intéressant en termes de socialisation des jeunes, mais sa mise en oeuvre pose de nombreux problèmes et notamment celui de la motivation par rapport à la longueur du processus.
- La cohérence des actions de soutien social et d'apprentissage de la mobilité et leur durée dans le temps sont les conditions incontournables de résultats qui ne peuvent être observés que sur le long terme.

Par contre, concernant la capacité des grands ensembles à accueillir la vie urbaine, une grande variété de situations se présente. Les observations faites dans ce domaine ouvrent de nouvelles pistes de réflexion.

A travers l'ensemble des observations faites sur les sites d'étude, il semble que l'on peut mettre en évidence une chaîne de relations entre:

- structuration de l'environnement et apprentissage de la pratique de l'espace,
- pratique de l'espace et comportements de déplacement,
- pratique de l'espace et apprentissage de la conduite.

Toutefois, sur une quinzaine de sites, trois seulement, et situés dans la même aire géographique, ont fait l'objet d'analyses très détaillées et relevant des différents champs disciplinaires concernés. Bien que les informations incomplètes qui ressortent des autres sites d'étude semblent confirmer ces observations, il est difficile d'affirmer leur caractère systématique. D'autres études de cas hors région parisienne sont à mener avant de généraliser le propos.

De plus, en termes d'accidentologie, il n'est pas possible de tirer des conclusions à partir des données relatives à trois quartiers qui représentent un échantillon très faible. Il serait utile d'examiner la distribution des accidents de jeunes à l'échelle d'un département ou d'une agglomération urbaine, ce qui permettrait de vérifier l'occurrence de ces accidents à la périphérie des quartiers sensibles et de prendre en compte les facteurs liés à la proximité ou à l'éloignement de la ville centre.

Cependant, à partir des informations déjà recueillies, de nouvelles problématiques apparaissent dans le domaine de l'apprentissage de la conduite aux jeunes en difficulté. On peut faire l'hypothèse que les différents modes d'apprentissage de la conduite destinés aux jeunes en difficulté ne sont pas exclusifs les uns des autres, mais adaptés à des populations différentes en fonction de leur niveau de structuration et des caractéristiques des sites d'où sont issus les jeunes en formation.

De nombreux centres spécialisés d'apprentissage de la conduite dispensent aux jeunes en difficulté une formation générale préalable ou parallèle. Dans ce cadre, la mise en place d'un apprentissage de l'espace, de l'environnement et de la pratique du déplacement, constituent peut-être, par rapport à certains quartiers, un thème essentiel et une piste de réflexion en termes de méthodes pédagogiques.

Corollairement, un certain nombre de facteurs relatifs à l'organisation et à l'aménagement des quartiers en difficulté représentent un handicap à la compréhension de l'espace et à la mobilité, par leur effets sur la structuration des jeunes qui y vivent. Leur mise en évidence peut constituer une aide à la conception et à la décision dans le cas d'opérations de réaménagement et de réhabilitation de ces quartiers.

TRAVAUX EFFECTUÉS ET SOURCES D'INFORMATION

TRAVAUX PRELIMINAIRES

Concernant certains sites bien connus de notre équipe ou d'équipes associées, les informations relatives à la morphologie des quartiers, à la circulation, à la nature des opérations de réhabilitation, ont été collectées.

Il s'agit de:

- Chambéry - quartier de Chambéry le haut,
- Amiens - ZUP nord,
- Torcy - quartier du Lac,
- Oyonnax - quartiers de la Plaine et de la Forge,
- Annecy - quartier du Parmelan,
- Epinay sous Sébastien - Les Cinéastes - Les Musiciens - Les Ecrivains,
- Gennevilliers - quartier du Luth,
- Fontenay aux Roses/Sceaux/Bagneux/Bourg la Reine - quartier des Blagis.

LES TROIS QUARTIERS DE CORBEIL-ESSONNES

Sur les quartiers des Tarterêts (11000 habitants), de Montconseil (4700 habitants) et de La Nacelle (1600 habitants), les données appartenant à divers champs ont été recueillies ou réutilisées, mises en perspective et cartographiées:

- enquête parcellaire effectuée par ARCH'URBA en 1992 (occupation du sol)
- recensement INSEE 1990, avec l'autorisation de Madame le Maire (données population/habitat),
- informations générales sur la politique d'aménagement (POS, OPAH, Contrat de Ville...),
- relevés de terrain concernant les aménagements réalisés sur l'espace public dans les quartiers sensibles,
- identification des cheminements sauvages, des lieux appropriés...,
- analyse des documents graphiques concernant les opérations de réhabilitation des Tarterêts (avec le concepteur), de La Nacelle ,
- analyse du cadastre (parcellaire et trame viaire),
- entretiens avec les bailleurs sociaux et les gardiens d'immeubles,
- entretiens avec les animateurs et les éducateurs de rue, avec les responsables communaux,
- entretiens avec le transporteur local et les associations ICARE, Tour de Babel, Prévention Routière,
- analyse des accidents sur les années 1990/91,
- analyse des résultats de l'enquête "jeunes" réalisée en 92 par la commune,
- entretiens semi-directifs avec guide d'entretien auprès de 60 jeunes (20 dans chacun des trois quartiers) comprenant un questionnaire par photos à commenter et des cartes à renseigner, portant
 - . sur la connaissance de la ville et du quartier,
 - . la perception qualitative de l'environnement,
 - . les itinéraires pratiqués dans la ville et le quartier,
 - . les lieux fréquentés hors du quartier.

ENTRETIENS AVEC LES RESPONSABLES ET LES MONITEURS D'ASSOCIATIONS D'INSERTION

- "Jeunes dans la Cité" - Fontenay aux Roses - 2 entretiens,
- "Action Jeunes" - Chaville - 3 entretiens,
- "J 92" - Issy les Moulineaux - 1 entretien,
- "La Tour de Babel" - Corbeil-Essonnes - 4 entretiens,
- "Icare" - Brétigny - 2 entretiens.

LES JEUNES,

LES GRANDS ENSEMBLES

ET LA SECURITE ROUTIERE

ANNEXES

**ETUDES PREPARATOIRES:
approche de huit quartiers DSU**

CHAMBERY
Chambéry le Haut - 15 000 habitants

Sources:

Chambéry: un cœur de ville branché sur une artère.
Fiche d'opération CIV/STU - A. FAURE - Février 1988.
Ville plus sûre, quartiers sans accidents.
Suivis d'opérations. CETE de Lyon/CETUR - Mai 1988.

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Quartier typique de l'urbanisme "de chemins de grue": constructions de logements en barres disposées le long de voies rectilignes très longues, maillage orthogonal.
Les équipements sont implantés de l'autre côté d'une voie à caractère autoroutier (pointes à 120 km/h).

- DYSFONCTIONNEMENTS

Vitesses excessives pratiquées à l'intérieur du quartier, nombreux accidents d'enfants.
Fréquentation des équipements dangereuse et dissuasive.

- REHABILITATION

Aménagements rapportés sur chaussée au pied des sorties d'immeuble, type bac à sable, éclairés, destinés à créer des effets de chicane et des obstacles pour briser la linéarité.
Retraitements de la voie lourde en boulevard urbain planté, avec un giratoire à chaque extrémité de la zone pour réduire la vitesse.
Regroupement et aménagements des traversées vers les équipements.



Sources:

Programmes locaux de sécurité routière: Ville plus sûre , quartiers sans accidents.

Quatre études de cas. - A. FAURE - INRETS - Juillet 1987.

Programme de développement social: propositions urbaines.

ARCANE ARCHITECTURE ET INGENIERIE - Ville d'Amiens - Juin 1984.

Boulevard de Roubaix: Analyse et diagnostic.

API coopérative d'étude de paysage - Ville d'Amiens - 1985.

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Voies autoroutières au milieu d'un océan de barres et de tours (27 000 habitants).

Absence de voirie secondaire et tertiaire, pas d'aménagement d'espace public.

Trois moyennes surfaces commerciales pour l'ensemble du secteur.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Vitesses excessives, traversées difficiles, accidents d'enfants...

Réseau viaire, échelle du plan masse, niveau d'équipement conçus pour la seule utilisation automobile, alors que les populations, en grande difficulté, ne sont pas motorisées.

- REHABILITATION

L'opération "Ville plus sûre..." a avorté (vraisemblablement pour des raisons politiques).

Elle s'attachait seulement à des retraitements d'axes lourds:

rétrécissement d'emplacements, organisation des traversées, plantations.



TORCY
Communauté du Creusot-Montceau les mines
Quartier de la Résidence du Lac - 2000 habitants

Sources:

Avenir des grands ensembles: Torcy.

Fiche d'évaluation MAAU/DAU - A. FAURE - 1993.

Torcy: Quartier de la Résidence du Lac, bilan et perspectives

Développement Social Urbain / CUCM- F. CAILLAT - Décembre 1993

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Plan masse introverti, tournant le dos au village de Torcy et au lac,

Relié par la route uniquement au Creusot ou se trouvaient les emplois qui n'existent plus.

Voies concentriques, sinuées, bouclant le quartier sans réel maillage.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Dispositif à caractère ségrégatif, quartier "coupé du monde".

Pas de piquage sur la route départementale.

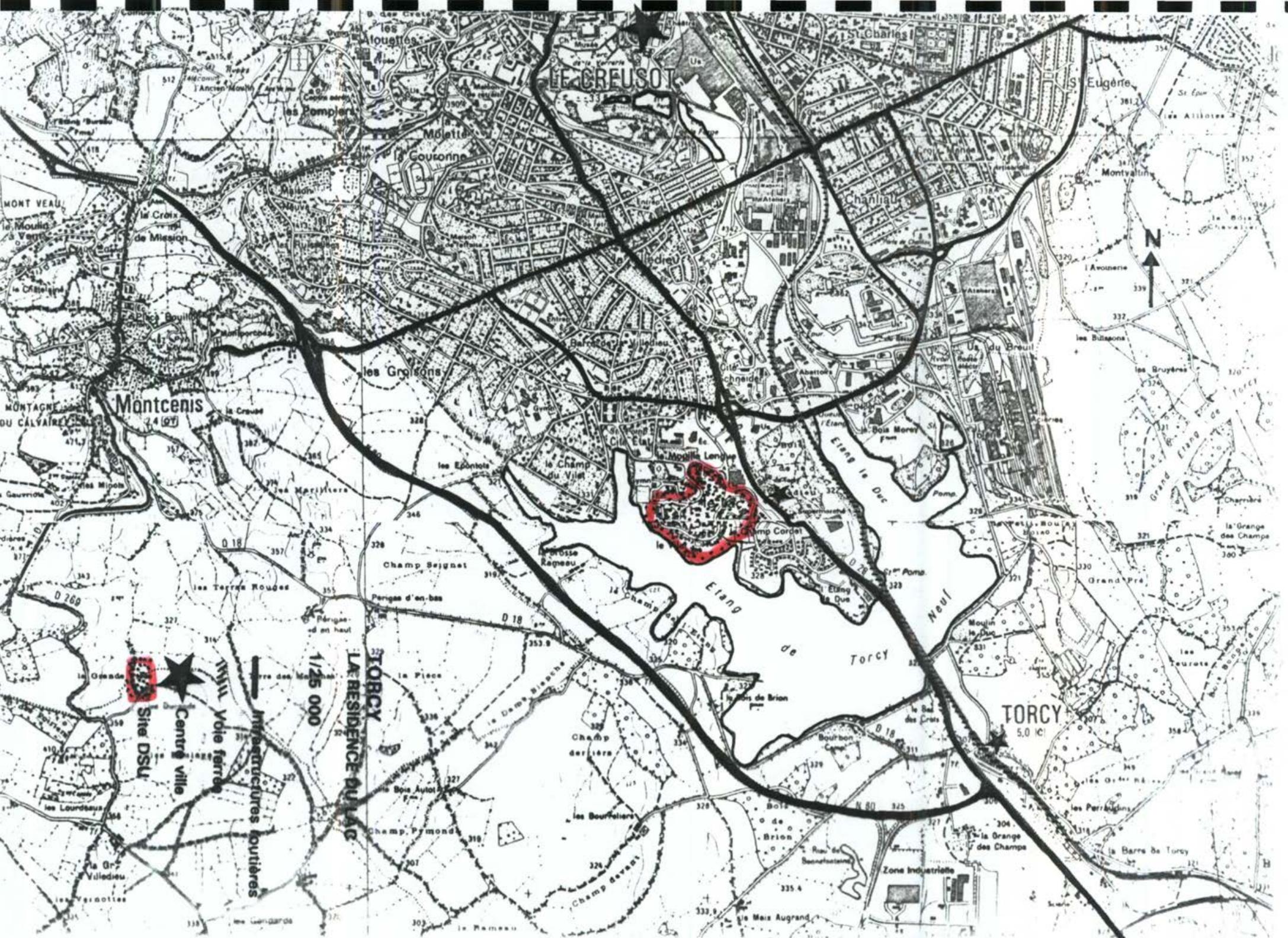
Pas de liaison avec le centre du bourg.

- REHABILITATION

Création d'un accès au quartier à partir de la route départementale;

d'un nouveau centre urbain (mairie, équipements) dans le quartier au niveau du piquage.

d'un réseau de places pour irriguer le quartier et lui donner un caractère urbain.



OYONNAX
Quartiers de La Plaine et de la Forge - 7300 habitants.

Sources:

Avenir des grands ensembles: Oyonnax.

Fiche d'évaluation MAAU/DAU - A. FAURE - 1993.

Charte de Développement Social des Quartiers

Ville d'Oyonnax - Juin 1989

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Maillage orthogonal très large et très rigide desservant des barres et des tours.

Quartier coupé de la ville ancienne par une voie ferrée (deux traversées)

quise trouve au centre de l'agglomération après la construction des zones industrielles.

Pas de voirie secondaire ni tertiaire.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Le système permet un trafic automobile important dont du transit interne.

Les espaces internes à la trame viaire sont inorganisés et envahis par le stationnement.

Pas d'entretien, image dégradée.

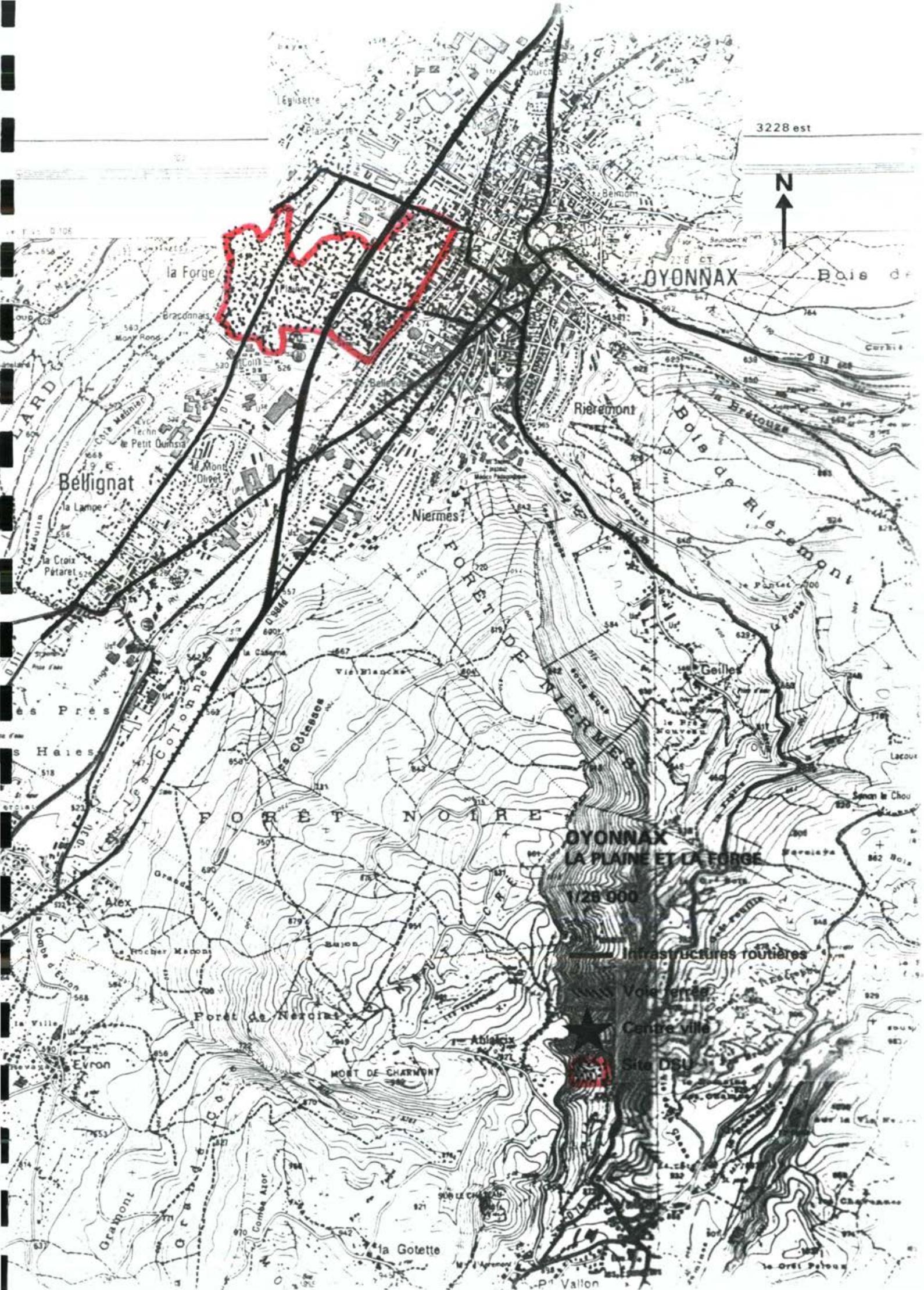
- REHABILITATION

Recomposition de l'intérieur de chaque îlot découpé par le maillage.

Recensement des traverses "sauvages" (piétons et auto) qui sont traités et intégrés au dispositif.

Rétrocession de l'espace public à la ville avant retraitement pour que les réaménagements soient réalisés à l'échelle urbaine et non pas comme pieds d'immeubles.

Etude d'un espace central destiné à fédérer le quartier et à créer un pôle urbain secondaire.



ANNECY

Le Parmelan - 900 habitants

Sources:

Avenir des grands ensembles: Annecy.

Fiche d'évaluation MAAU/DAU - H. MONTAUFFIER - 1993.

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Organisation confuse et peu lisible, mais petit quartier.

Plan masse autocentré, mais situation en centre ville.

Espaces libres banalisés et non hiérarchisés

- DYSFONCTIONNEMENTS

Mauvaise image, pas de perméabilité, enclavement.

Pas de liaison claire avec le centre tout proche.

- REHABILITATION

Recomposition de l'ensemble pour le raccorder à la voirie urbaine.

Démolition partielle d'immeubles vétustes et reconstruction selon le nouveau plan masse.

Réaménagement des espaces libres autour d'un mail piétonnier dans le prolongement d'un axe urbain important.

EPINAY SOUS SENART

Quartiers des Cinéastes - 3000 ha - des Musiciens - 2500 ha - des Ecrivains 1500 ha

Sources:

Etude de la signalétique urbaine

Ville d'Epinay sous Séenart / DIV - ALPHAVILLE - 1993

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Réseau tantôt orthogonal, tantôt de forme libre, mais dans les deux cas se terminant en impasse.

Coupe au milieu des deux quartiers par un axe lourd aggravé d'un PSGR.

Deux centres de quartiers de part et d'autre de l'axe.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Structure illisible et imperméable pour le visiteur.

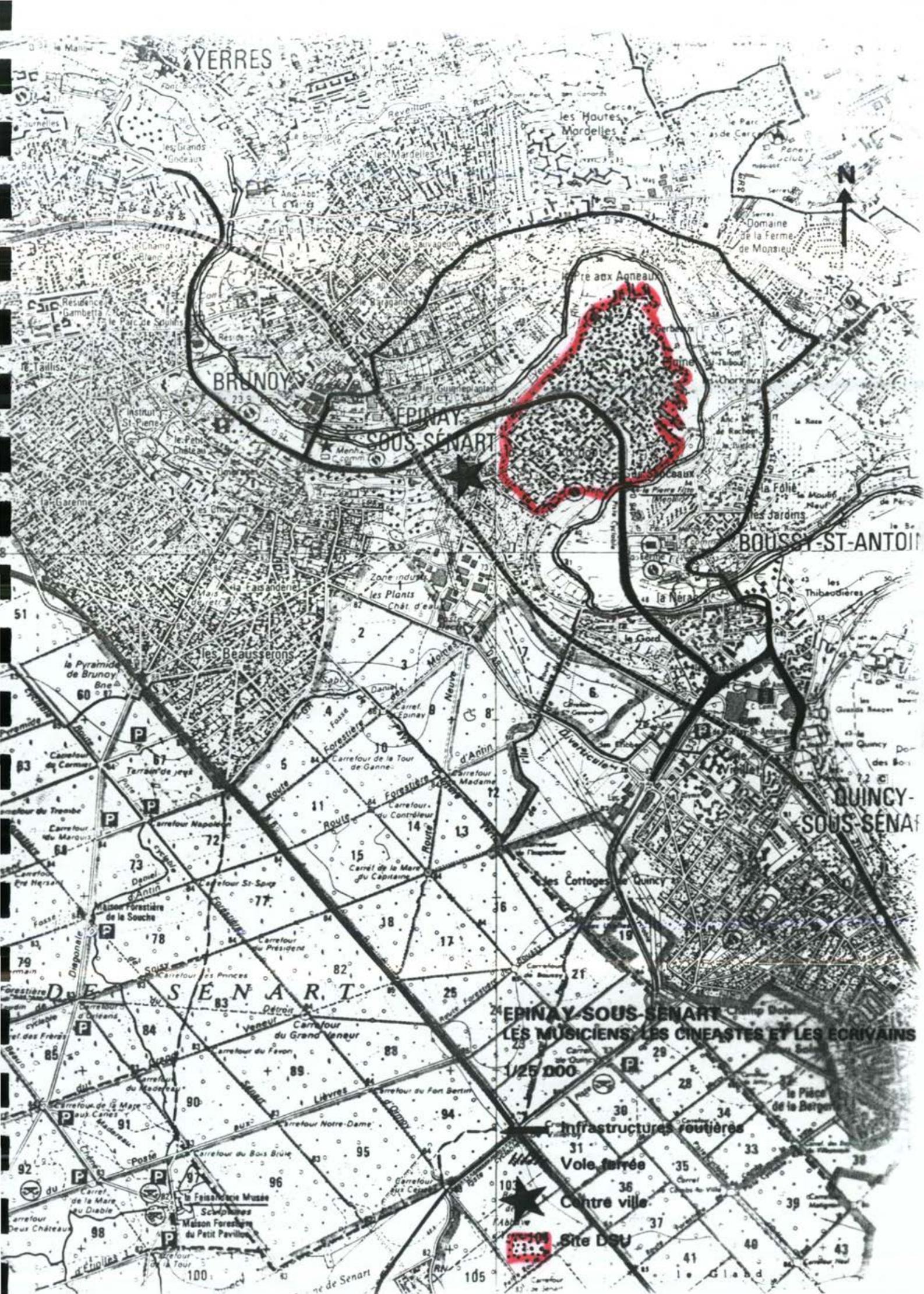
Se prête très mal à la desserte par les TC qui ne circulent que dans la partie centrale

Distances à pied très grande depuis les logements situés dans les fonds d'impasses vers les équipements et les TC.

- REHABILITATION

Réaménagement de la voie lourde au droit des deux secteurs d'équipements pour créer une perméabilité

Retraitemet de la signalétique pour améliorer la pratique des quartiers.



GENNEVILLIERS

Le Luth - 10 000 habitants

Sources:

Assistance à la maîtrise d'oeuvre sociale et urbaine - diagnostic -
Ville de Gennevilliers / Dominique Rueff - 1988

Ville de Gennevilliers - Changer l'image du Luth - Dossier remis par les candidats Fuksas et Kroll
dans le cadre d'un concours international de concepteur - 1990

Gennevilliers: évaluation de la démarche DSQ et Politique de la Ville - les Grésillons et le Luth -
Alphaville / DIV / DRE - 1992

- CARACTERISTIQUES DES RESEAUX

Quartier coincé entre l'A 86 et des axes urbains lourds.

Réseau peu maillé - voie principale en impasse - surdimensionnement des axes de desserte
interne sans aucune hiérarchisation des voies.

Parkings extérieurs omniprésents. Absence d'aménagements d'espaces publics.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Envahissement des voies par la voiture - parkings souterrains sous-utilisés pour des raisons de
sécurité. Voies rectilignes qui incitent à la vitesse. Conflits piétons/automobiles.

Absence de perméabilité. Mauvaises liaisons interquartiers.

Présence forte du vent qui n'a pas été prise en compte - image négative des espaces publics qui
sont peu fréquentés.

- REHABILITATION

Projet très ancien d'une ligne de métro qui n'a jamais été réalisée.

Réhabilitation légère des espaces publics (création et réaménagement d'espaces de proximité, de
jeux et d'espaces verts, réfection d'une voie piétonne) - Réhabilitation du bâti.

1990: lancement d'un concours international de concepteurs - 1992: le Luth devient GPU.



FONTENAY-AUX-ROSES, SCEAUX, BAGNEUX ET BOURG-LA-REINE

Les Blagis - 17800 habitants

Sources:

Rapport d'étude du Cycle Supérieur Spécialisé en Aménagement et Urbanisme l'IEP de Paris. pour la SEM 92 - 1994

- CARACTERISTIQUES DU RESEAU

Réseau maillé mais voies non hiérarchisées.

Plusieurs entités bâties (pavillonnaire, tours, barres) possèdent leur propre logique viaire caractérisée par un nombre important de voies en impasse et de voies privées.

Pas de phénomène d'enclavement des quartiers: distances courtes aux centres villes, proximité et facilité d'accès à Paris, 4 gares RER.

- DYSFONCTIONNEMENTS

Espace fragmenté à l'intérieur duquel les échanges sont peu nombreux: relief escarpé, plan de circulation (nombreux sens interdits) et statut des voies qui isolent les quartiers entre eux et compléxifient les itinéraires.

Nombreux espaces publics mal reliés et peu fréquentés (malgré un entretien régulier) donnent une impression de vide.

Qualité médiocre des espaces: juxtaposition des revêtements de sol qui empêche la lisibilité, dégradation partielle des voies dans certains secteurs.

Mobilité des habitants relativement faible (ne fréquentent pas les centres villes).

- REHABILITATION

Fontenay-aux-Roses : réhabilitation du bâti, mise en place d'une ligne de bus interne à la commune, aménagement de chemins piétons vers la gare et le centre ville.

Sceaux : construction de logements sociaux locatifs et en accession à la propriété, réhabilitation du centre commercial, aménagement d'itinéraires piétons vers le centre ville.

Bagneux : Réhabilitation du bâti, rénovation du centre commercial de l'un des secteurs, projet de création d'un "axe de vie" faisant le lien entre les différentes cités, les équipements et les lieux d'animation.

Bourg-la-Reine : Réhabilitation du bâti, traitement paysager d'un axe automobile, aménagement de chemins piétons vers le centre, projet de traitement de la place de la gare (piétonnisation et nouvelle gare routière).

A ces actions menées par les communes sur leur territoire, s'ajoute l'aménagement concerté du carrefour des Blagis comme entrée de ville.

FORNEY-AUX-ROSES, SCIAUX, SAGNEY ET BOURG-LA-REINE

SUDVB SET

canon salomonsejou

elements

GSG 675

卷之三

卷之三

— 2000 —

卷之三

卷之三

卷之三

卷之三

3000 ft

RESULTS

THE HISTORICAL JOURNAL

MONIFOGGE

569

四

1034

MAHARI

© 2005 National Geographic Society

THE
ASSISTANT

卷之三

admiral

卷之三

142463 81500

1952
INDIA

510

SESDEX
DOPA

卷之三

卷之三

PREMIERES IMPRESSIONS OU PETIT LEXIQUE DES FAUX-AMIS

MOBILITE

Le problème à traiter semble plutôt la *non mobilité*. Il s'agit plus d'inciter au déplacement que de civiliser le transport ou la circulation. Les schémas classiques, éviter les nuisances, assurer la sécurité, apaiser la circulation, sont toujours à prendre en compte mais ne semblent plus aussi prioritaires.

Par rapport aux objectifs d'intégration des populations, de structuration des jeunes, de dédramatisation de la notion de grands ensembles, la mobilité semble un problème central: le repli sur le quartier est une facilité pour les habitants des quartiers en crise... comme pour ceux des autres quartiers.

DESENCLAVEMENT

Entre enclavement géographique et fonctionnement introverti d'un quartier, la différence semble importante: certains quartiers, complètement insérés dans le tissu urbain, fonctionnent en quasi-autarcie. Ce sont des enclaves sociologiques au sein d'une entité urbaine. La différence réside dans des caractéristiques homogènes: monofonctionnalité des constructions à usage d'habitat, fourchette des revenus des familles et taux de chômage, date récente d'arrivée dans la ville....

Casser cette différence c'est organiser la diversité à l'image du reste de la ville où la mixité des usages et des catégories socio-professionnelles est synonyme de vie urbaine; c'est plutôt *banaliser le quartier* dans la ville. C'est là où apparaît la notion de mobilité/fluidité urbaine.

ACTION SOCIALE

Dans certaines cités, les jeunes ne "bougent pas". Dans d'autres, les jeunes "bougent". Dans certains quartiers, les habitants font de longs trajets à pied. Dans d'autres, ils considèrent que sans voiture on ne peut pas se déplacer.
Un jeune demandeur d'emploi de Corbeil-Essonnes a refusé un travail parce qu'il fallait changer deux fois d'autobus pour s'y rendre.

On peut citer certaines explications avancées par les acteurs sociaux concernant la non-mobilité: incapacité à projeter, peur du monde extérieur au quartier protecteur, sentiment d'exclusion, problèmes de langage, lecture difficile de la ville ou du réseau de transports collectifs...

Dans certains cas, le niveau d'équipement des quartiers, la vie associative soutenue par l'action sociale, la mise à disposition de transports spécifiques (scolaires mais aussi pour les loisirs) constituent une prise en charge tellement lourde qu'elle devient une *dissuasion à l'initiative individuelle* et à toute motivation à la mobilité.

Si l'offre de transport n'est pas adaptée, les possibilités de se déplacer à pied ou en cyclomoteur, la lisibilité des itinéraires ne sont pas faciles, l'effort paraît démesuré.

OUVRIR LE QUARTIER VERS L'EXTERIEUR

L'objectif d'augmenter la mobilité, d'inciter les habitants des grands ensembles au déplacement, soutient généralement les projets consistant à ouvrir le quartier. Les observations effectuées sur les différents sites, et les quelques informations disponibles disponibles par ailleurs, concluent à une très faible mobilité, voire quasi-inexistante, des habitants des grands ensembles sauf dans les périphéries immédiates des centres urbains.

Il est à craindre qu'un changement de pratiques ne soit seulement possible que sur le long terme malgré les actions entreprises: ces interventions touchent une fraction de la population (les jeunes), de nouveaux habitants arrivent régulièrement dans ces quartiers (turn-over important), l'offre de transport s'améliore lentement dans les régions....

Dans ce contexte, il s'agit plutôt *d'ouvrir le quartier aux autres habitants* de la ville. La banalisation du quartier passe aussi, et plus vite, par la fréquentation d'une activité, d'un équipement, d'une surface commerciale spécialisée qui y sera implantée. L'amélioration des accès (tous modes y compris PL), la recherche de perméabilité est aussi importante pour faciliter les flux dans un sens que dans l'autre: traitement des coupures et des transitions, requalification en termes d'image depuis l'extérieur (vue depuis la route), aménagement des axes de pénétration....

LIAISONS PIETONNES

La solution consistant à développer les aménagements piétons (cheminements internes et itinéraires d'accès) répond à des besoins à court terme et souvent à pallier les défauts d'entretien ou de conception. Dans de nombreux cas, et pour des raisons d'économie, il n'y a jamais eu aménagement de l'espace public.

Réaménager l'espace pour des usages uniquement piétons ne permettra ni de favoriser l'accès au quartier pour les autres habitants de la ville, ni d'opérer la jonction entre réseau viaire urbain et réseau viaire du grand ensemble, ni, plus généralement, de banaliser le quartier en l'intégrant dans une ville où *l'espace public traditionnel est mixte*. L'affectation de l'espace public à un usage prioritairement piéton durcit l'absence de mobilité en favorisant les pratiques introverties de l'usage de l'espace.

Rendre plus confortables les itinéraires piétons est un objectif utile, mais insuffisant: c'est par la recherche de la fréquentation tous modes, l'organisation de la mixité et la création d'un réseau hiérarchisé, la création, lorsqu'elle est possible, d'un maillage à travers les coupures urbaines, que la perméabilité peut être trouvée.

De tels dispositifs sont beaucoup plus coûteux: c'est en termes de priorités budgétaires et de montages financiers que les conditions de la mixité de l'espace public sont à envisager.

PERIMETRE D'ETUDE

L'objectif d'intégration du quartier à la ville implique que le périmètre d'étude inclue les franges où se trouvent les zones de pénétration, d'interface, de transition. Mais ces éléments ne seront bien abordés que s'ils sont résolus dans le *fonctionnement général de la ville*, de ses grands équilibres, des opportunités foncières ou de la planification des transports sur une aire plus large encore.

Le rétablissement des liens physiques entre grand ensemble et ville centre relève autant d'un plan de déplacements, d'un schéma de secteur, d'une révision de POS ou d'un plan de référence, que d'une étude spécifique sur le quartier qui focalisera son intérêt sur les liaisons internes. De plus, le schéma des liaisons internes est dépendant des dispositions arrêtées à l'échelle de l'ensemble de la ville: points d'accès sur les grands itinéraires, dessertes d'équipements à privilégier...

TRANSIT

Un des objectifs habituels de l'aménagement des quartiers réservés à l'habitat consiste à les préserver de la circulation de transit pour éviter les nuisances. Lorsqu'on applique ce principe à des unités urbaines qui comptent plus de 5 000 habitants on fabrique des isolats, calmes mais sans vie urbaine et éloignés de tout. La chance des Blagis ou du quartier de la Plaine à Oyonnax est peut-être d'être traversés, fractionnés et irrigués par de grandes voies urbaines. Peut-on dire qu'une ville sans transit est une non-ville?

Dans le cas des grands ensembles, le problème serait plutôt de *rétablir des circulations de transit* à condition de les aménager et de contrôler la vitesse et les volumes de circulation. Paradoxalement par rapport au discours ambiant sur la voiture, tout se passe comme si le rétablissement de la circulation dans les grands ensembles était la condition de leur réintégration dans la ville.

Les réflexions en termes de mixité, de modération de la circulation, de hiérarchisation des voies, apportent des solutions techniques à une cohabitation qui a semblé longtemps impossible. Plus généralement, il semble que le travail le plus important concerne la périphérie des grands ensembles (accès, image) et les axes de pénétration, alors que l'investissement principal a été consacré jusqu'alors à l'équipement interne des quartiers.

ANALYSE DES BESOINS

Les études préalables à l'aménagement se fondent en général sur l'analyse des besoins ou de la demande. Or la majeure partie des habitants des grands ensembles n'a pas la capacité de projeter, d'exprimer une demande ou un besoin par manque de références.

Les schémas classiques de prévision basés sur des normes d'équipement, des optimisations de coûts ou de trafic, des projections démographiques semblent tout aussi caducs dans la mesure où les problèmes à résoudre ne sont pas d'ordre strictement fonctionnel, ni même rationnel. La problématique centrale consiste à *insérer un morceau de ville atypique dans le système urbain*.

On a souvent décrit les pratiques spécifiques liées aux communautés ethniques, aux économies parallèles, et cherché dans certains cas à adapter certains équipements à ces pratiques. De nombreuses études, d'ailleurs, montrent que les communautés qui gardent leur identité et le sens de leurs racines favorisent l'intégration des individus. Mais à trop considérer ces besoins spécifiques, on risque de favoriser l'effet ghetto.

De nouveaux modes d'approche et de conception de l'espace public sont à imaginer pour garder l'équilibre entre intégration et fragilisation, entre banalisation et identité, entre fonctionnement interne et structure urbaine à l'échelle de la ville.

ESPACES DE PROXIMITÉ

Les concepteurs ont souvent pensé les espaces ludiques, de repos ou de rencontre à l'écart des axes de desserte dans l'esprit des les isoler du bruit et du passage. Ces espaces sont souvent vides et le caractère confidentiel de leur situation autorise un mauvais entretien. Il en est de même de la multiplication des chemins piétons qui, de plus, renforce l'insécurité.

Ces espaces font partie de la structure viaire et leur mauvais branchement sur les voies nuit à leur fréquentation. Leur caractère privé ne correspond pas à un usage s'il n'est pas traduit en termes de statut de propriété.

STATUT DE PROPRIETE

La logique voudrait que les espaces extérieurs soient entretenus par leur propriétaire. Ce qui suppose que les différents statuts de propriété soient connus et que le découpage domanial tienne en compte non seulement l'utilisation réelle de l'espace mais aussi les possibilités de financement des propriétaires. Or, dans de nombreux cas la délimitation et les droits de propriété relèvent de *montages sommaires ou extrêmement complexes*, les archives n'existent plus, le dossier de ZAC n'a pas été bouclé...

La procédure de retrocession de la voirie à la commune passe parfois par des recherches et des négociations qui durent plusieurs années. Personne ne sait qui, parmi les nombreux partenaires, est responsable de l'entretien de tel ou tel espace et personne ne s'en occupe plus. C'est souvent la commune qui prend en charge l'entretien de sols qui ne lui appartiennent pas, ce qui sera de plus en plus difficile en raison de l'appauvrissement des communes industrielles.

Le préalable de clarification des statuts de propriété est plus indispensable encore lorsque des projets de restructuration de voirie sont envisagés.

PARCELLAIRE

Les montages financiers sommaires qui ont permis la construction des grands ensembles ont été facilités par les disponibilités foncières de l'époque et en particulier l'achat de grands domaines agricoles. Le parcellaire déjà très large a été remembré et n'a pas été redéfini en fonction des nouvelles constructions, ou pas assez finement. L'imbroglio des statuts juridiques se superpose au parcellaire monolithique pour figer toute intervention sur le bâti comme sur les voies.

Les petites unités parcellaires, surtout lorsqu'elles sont desservies par une voie, sont modulables donc permettent l'évolution des affectations et des usages. Le travail de redéfinition est complexe et bute sur de nombreux obstacles juridiques. L'*absence de parcellaire*, cependant, est une des causes de la rigidité du cadre bâti et sa reconstitution est la base d'une recomposition nécessaire à l'intégration dans la ville.

ECHELLE DU MAILLAGE

S'il est clair que le maillage des voies est une solution évolutive et intégrative, contrairement aux voies en impasse, l'échelle optimale du maillage n'est pas simple à déterminer et, dans le cas d'une réhabilitation, les *contraintes de l'existant* ne permettent pas toujours d'appliquer un principe.

L'organisation cellulaire permet de créer des conditions de modération de la circulation à l'intérieur des mailles, mais aussi, d'organiser des unités de quartier, de répartir la population et les densités, de distribuer les espaces de proximité, de déterminer l'échelle du bâti, de soutenir les réseaux de sociabilité....

La hiérarchie et surtout la typologie des voies, déclinée en fonction de leur caractère plus ou moins favorable au piéton ou à l'automobile peuvent apporter souplesse et diversité. Les voies dédiées aux transports collectifs (sites propres) font partie de cette typologie et ne sont pas à exclure des quartiers en raison du difficile contrôle du stationnement.

LES TROIS ENSEMBLES DE CORBEIL-ESSONNES:
esquisse de typologie

"Pendant longtemps, Corbeil-Essonnes était la première ville de province après l'agglomération parisienne. Depuis quelques années, l'urbanisation a rattrapé la ville et nous sommes la dernière ville de banlieue. Lorsque tout le monde aura compris cette évolution, les choses seront plus faciles car nous serons en mesure de regarder les problèmes en face"

Marie-Anne LESAGE
Maire de Corbeil-Essonnes

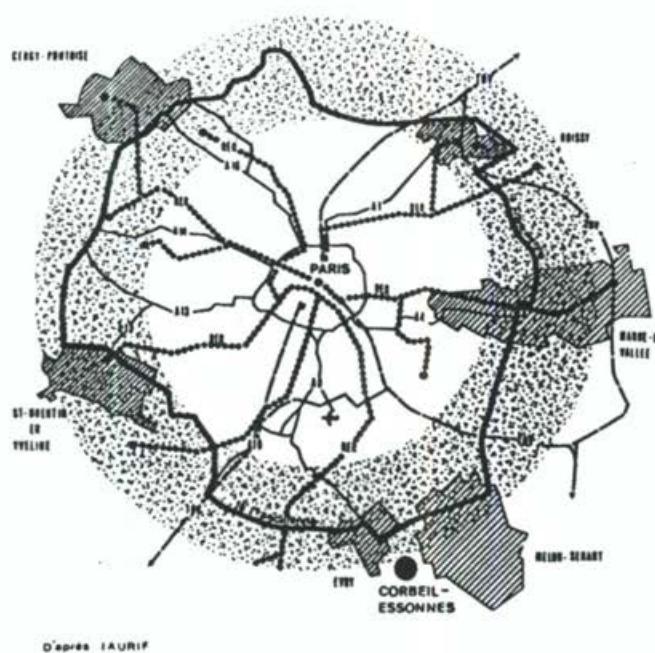
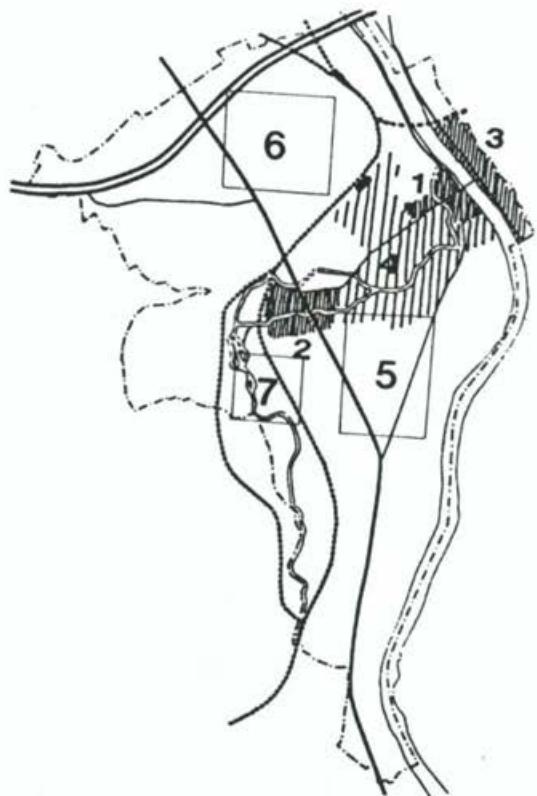
Ville industrielle située à 30 kilomètres de Paris, au confluent de la Seine et de l'Essonne, Corbeil-Essonnes tire son identité forte de son implantation très ancienne. Ville pont sur la Seine pour Corbeil, ville étape sur la voie romaine, qui deviendra plus tard la nationale 7, pour Essonnes, les communes fusionnées en 1951 ont aussi une histoire industrielle qui a marqué leurs territoires et leur peuplement. Les industries traditionnellement liées à l'eau, forges, minoteries, papeteries, ont fait la richesse des deux villes au dix-neuvième siècle et créé un des premiers grands sites industriels de l'Ile-de-France.

Aujourd'hui, le potentiel industriel de la ville reste important mais subit le contrecoup de la récession générale, d'autant plus sévère qu'une grande partie des emplois est de type secondaire. Corbeil-Essonnes est restée une ville "populaire" où les couches ouvrières sont beaucoup plus représentées que dans les autres villes du département. Ville riche, elle a redistribué les produits de la taxe versée par ses industries sous forme d'équipements, dont le niveau est impressionnant pour une ville de 40 000 habitants. L'ensemble du parc des logements sociaux représente plus de 40% des résidences principales de la ville.

Parmi ceux-ci, les trois ensembles des Tarterêts, de Montconseil, de La Nacelle regroupent le tiers des habitants de la ville et présentent des caractéristiques différentes: date de début des constructions et morphologie du bâti, sites géographiques d'implantation et accessibilité par rapport à la ville ancienne, composition sociale des quartiers en fonction des systèmes d'attribution qui ont évolué dans le temps. Ils sont considérés comme les "quartiers sensibles" de la ville.

Ces trois quartiers sociaux, si on les compare à d'autres ensembles bénéficiant de la procédure de Développement Social des Quartiers, correspondent globalement aux critères habituels des quartiers "en crise": par rapport à leur population, à leur insertion urbaine, à la typologie de leurs constructions. Cependant, il semble que la forte identité de la ville, sa structure urbaine évoluée, sa politique sociale très développée, en font un exemple relativement atypique de la région parisienne.

- 1 - CORBEIL
 2 - ESSONNES
 3 - RIVE DROITE
 4 - PAVILLONNAIRE DENSE
 5 - MONTCONSEIL
 6 - LES TARTERETS
 7 - LA NACELLE



CORBEIL-ESSONNES DANS LA REGION ILE-DE-FRANCE

23 % de la population de la ville
habitent dans les immeubles
collectifs récents.

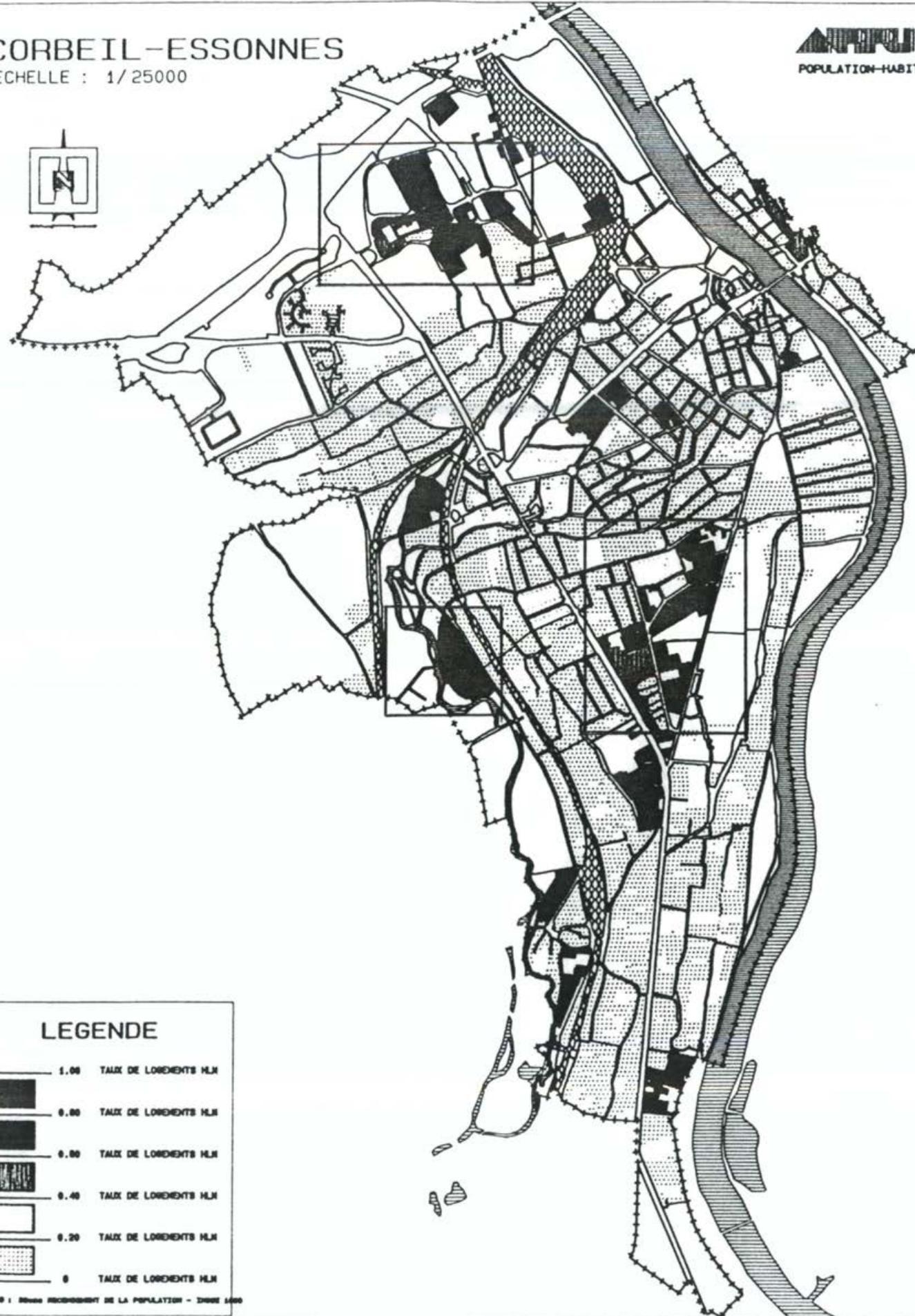
Ces constructions représentent
20% du parc immobilier et 50%
du parc locatif.



CORBEIL-ESSONNES

ECHELLE : 1/25000

ANTRUM
POPULATION-HABITAT



LEGENDE

1.00 TAUX DE LOGEMENTS HLM



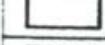
0.80 TAUX DE LOGEMENTS HLM



0.60 TAUX DE LOGEMENTS HLM



0.40 TAUX DE LOGEMENTS HLM



0.20 TAUX DE LOGEMENTS HLM



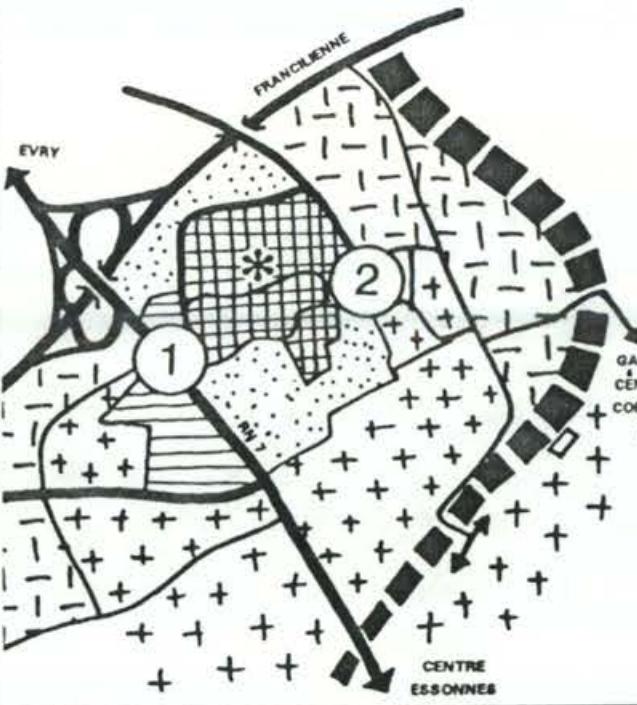
0 TAUX DE LOGEMENTS HLM

SOURCE : RECENSEMENT DE LA POPULATION - 1982

SITUATION DES QUARTIERS ETUDES - TAUX DE HLM
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013 - telephone: 47 07 09 72

LA VILLE ET LES QUARTIERS

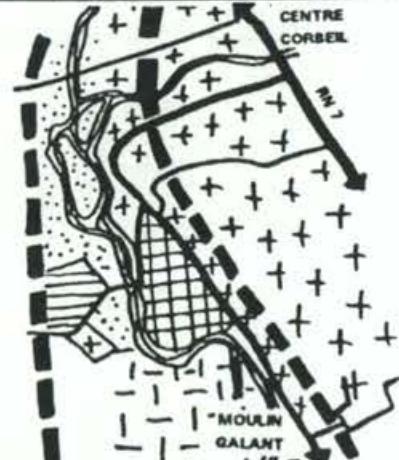
Quartiers HLM et sous quartiers	Terrain vierge / friche naturelle	Equipements
++: Tissu pavillonnaire	■■■: Emprise SNCF	- - -: Voies de desserte
- - -: Zone Industrielle / activités	*: Repère visuel	



- ISOLEMENT PAR RAPPORT AU RESTE DE LA VILLE**, renforcée par:
 - la topographie du quartier (50 mètres d'altitude au dessus du centre ville)
 - par la hauteur des constructions (tours de logements collectifs)
- DEUX POINTS DE LIAISONS AVEC LE CENTRE:**
 - 1- Proximité de flux et de paysages variés:** francilienne, RN 7, zones industrielles, lycée technique, tissu pavillonnaire, Les Tarterêts, entrée de ville.
 - paysage composé d'îlots monofonctionnels autonomes, délimité par de vastes espaces libres.
 - 2- Point de confrontation de flux et de paysages différentes:** zone industrielle, tissu pavillonnaire, Les Tarterêts, accès gare et centre de Corbeil-Essonnes
 - contrastes d'échelle: du bâti (entrepôts, pavillons, tours et barres de logements collectifs) et des espaces extérieurs (jardins privés, grands espaces verts à vocation publique, vastes parkings extérieurs)
 - complexité des trajets automobiles et piétons, des Tarterêts vers et le centre et réciproquement: contournement des zones pavillonnaires, industrielles, du cimetière et franchissement limité des voies SNCF.
- LA GRANDE VISIBILITE DES ESPACES CREE DE NOMBREUSES SOLICITATIONS VISUELLES.**
- LA DISCONTINUITÉ DES MASSES BÂTIES ET VÉGÉTALES RENFORCE L'IMPRESSION D'ENCLAVEMENT DU QUARTIER**
- UNE FAIBLE PERMEABILITÉ DU QUARTIER DUE A LA MAUVAISE LISIBILITÉ DE LA LIAISON CENTRE-TARTERETS, ACCÈS LIMITÉS.**

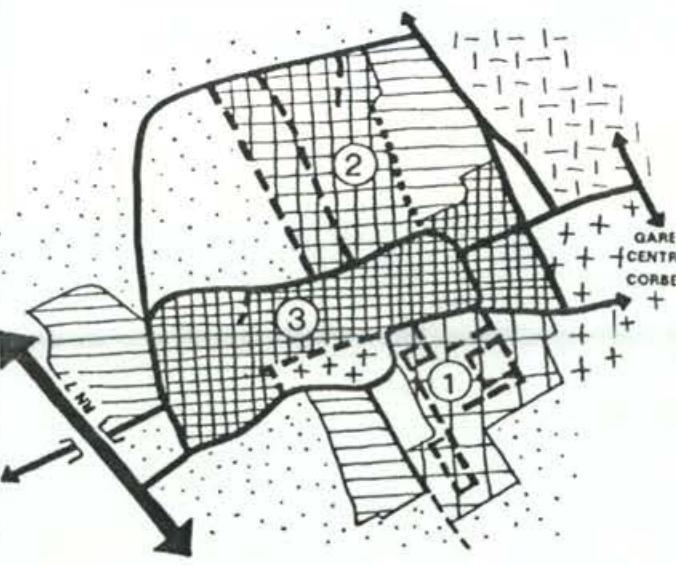


- MALGRE SA POSITION GEOGRAPHIQUE HAUTE (LIGNE DE CRETE) LE QUARTIER EST BIEN RELIÉ AU RESTE DE LA VILLE:**
 - son intégration dans le réseau viaire communal permet une variété et une simplicité des trajets, notamment en direction du quartier du fait de la présence d'un équipement supra-communal: l'hôpital.
- LE PAYSAGE ENVIRONNANT SE COMPOSE DE 2 GRANDES ZONES:** le secteur pavillonnaire continu depuis le centre ville; le terrain de l'hôpital (vaste espace libre).
- LA HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE ET L'HOMOGENEITÉ RELATIVE DES ZONES D'HABITAT ENVIRONNANTES, FAVORISENT LA PERMEABILITÉ DU QUARTIER.**



- ISOLEMENT DU QUARTIER PAR RAPPORT AUX CENTRES:**
 - compléxité du trajet centre ville-La Nacelle (franchissement de la voie ferrée)
 - pas d'aménagement continu des berges de l'Essonne qui pourraient offrir une liaison piétonne vers le centre ville (et un but de promenade pour les habitants des autres quartiers)
- QUATRE TYPES DE PAYSAGES:** le secteur pavillonnaire, le site industriel papetier, le site naturel de l'Essonne et le secteur de collectif de La Nacelle.
- MAUVAISE LISIBILITÉ DE LA LIAISON CENTRE-LA NACELLE.**
- FAIBLE PERMEABILITÉ DU QUARTIER**

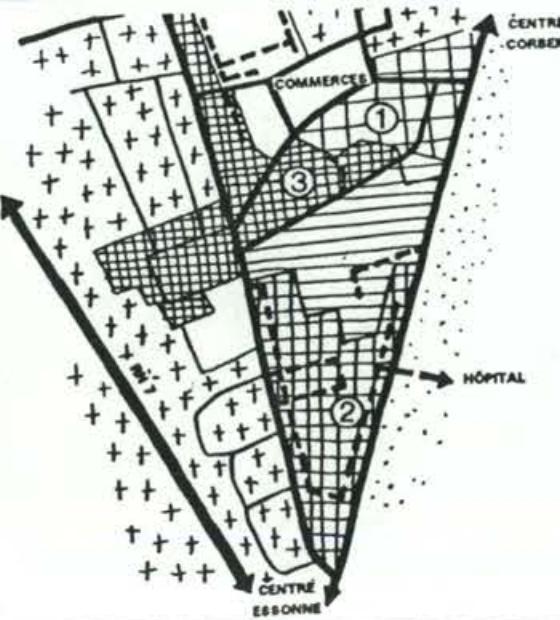
LE QUARTIER ET SES SOUS-QUARTIERS



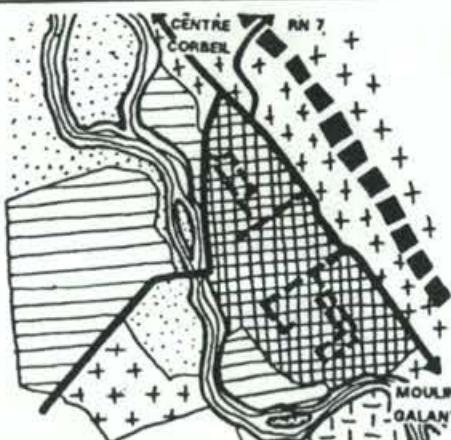
- TROIS SOUS-QUARTIERS, TROIS FONCTIONNEMENTS DIFFÉRENTS**
 - 1- première tranche (1949):** le secteur de l'OPIEVOY
 - deserte interne en cul de sac
 - perméabilité faible (deux entrées peu marquées)
 - 2- seconde tranche (1963):** Le Logement Français
 - deserte bien raccordée au réseau secondaire
 - bonne perméabilité
 - 3- troisième tranche (1977):** Le Logement Français
 - absence de desserte interne (accès directe aux niveaux de parkings)
 - très faible perméabilité (améliorée dans le cadre de la réhabilitation par la création d'une rue piétonne)

- UNE MAUVAISE COHESION DE L'ENSEMBLE DU QUARTIER:**
 - le secteur 3 conçu comme un système autonome par rapport aux autres sous secteurs, sans rôle fédérateur en dépit de la présence d'équipements importants: centre commercial, équipements divers.
 - sensation de morcellement accentuée par le contraste d'échelle entre les constructions de chacun des secteurs.

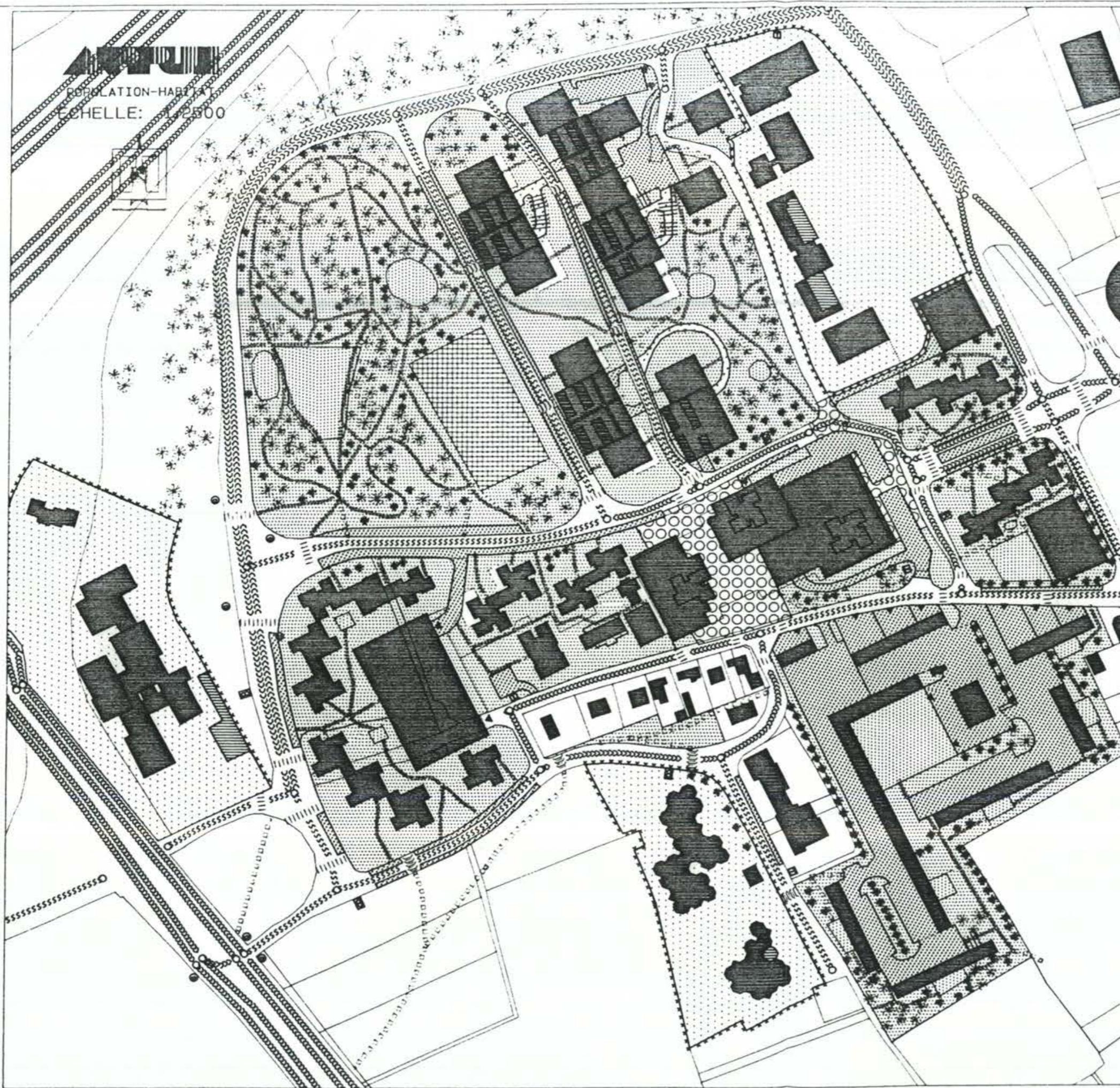
- DES LIAISONS PEU LISIBLES ENTRE LES SOUS QUARTIERS, LEUR MANQUE DE PERMEABILITÉ NE FAVORISENT PAS LA MOBILITÉ INTERNE.**
- DES PROBLÈMES DE COHABITATION ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONES APPARAISSENT.**



- TROIS SOUS QUARTIERS, DEUX FONCTIONNEMENTS DIFFÉRENTS:**
 - 1- première tranche (1949):** le secteur de l'OPIEVOY
 - 2- deuxième tranche (1966):** le Logement Français
 - isolement relatif de ce secteur, séparé des zones 1 et 3 par l'emprise des équipements scolaires.
 - voie interne à fonction unique de desserte
 - fort contraste d'échelle et de morphologie du bâti et des espaces extérieurs.
 - 3- troisième tranche (fin des années 60):** les FFF
 - imbrication des zones 1, 3 et du tissu pavillonnaire par le maillage des voies secondaires et tertiaires redécouplant les zones.
 - par le faible contraste d'échelle des bâtiments.
- LA COHESION DES ZONES 1 ET 3 AUTOUR DU CENTRE COMMERCIAL FACILITE LA MOBILITÉ INTERNE.**
- LA ZONE 2 CONCUE COMME UN ENSEMBLE AUTONOME AVEC SON PROPRE CENTRE COMMERCIAL EST PEU PERMEABLE**



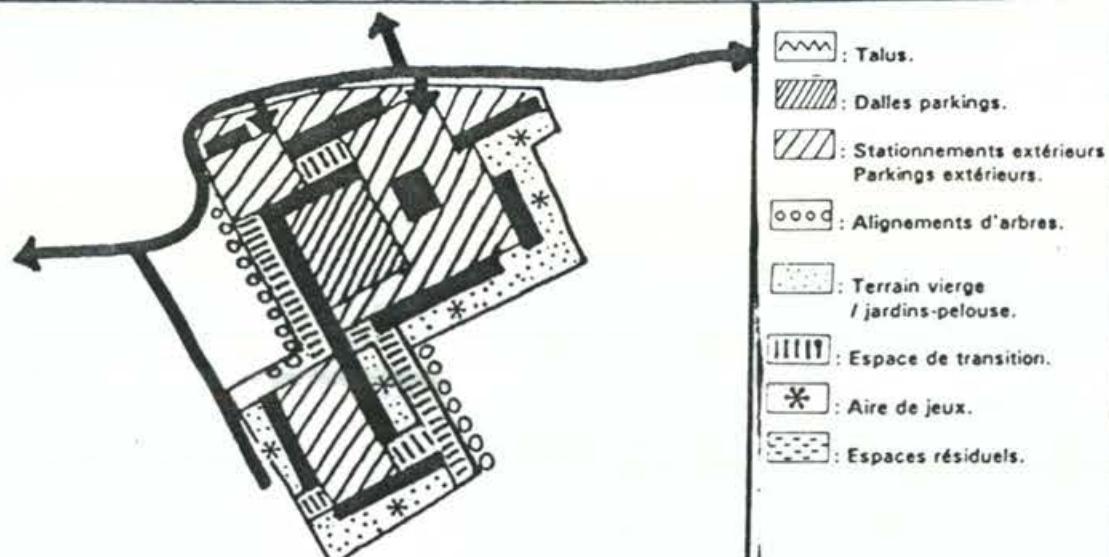
- UN QUARTIER HOMOGENE DE PAR SA PETITE TAILLE**
 - le FFF (1970)**
 - faible perméabilité de l'ensemble: dessertes internes en cul de sac; front bâti sur la rue de La papeterie qui masque le site paysager (pas d'incitation à rentrer dans la cité).



VILLE DE CORBEIL-ESSENNES
ensemble des "Tarterets"

ESPACES PUBLICS

QUARTIER DES TARTERETS



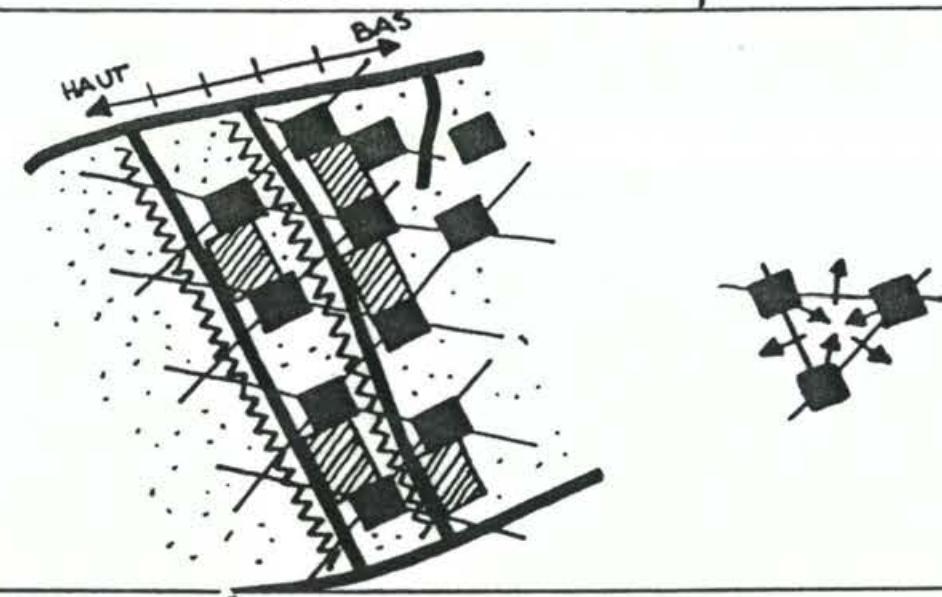
BATI

- FONCTIONS:**
 - habitat.
- FORMES ET STRUCTURES:**
 - système de barres de 5 étages
 - chaque barre est fragmentée en petites unités par l'emploi de la couleur; le rythme des percements; l'affirmation de chaque entrée
 - une tour de 15 étages, point de repère du sous-quartier, implantée dans l'espace central du secteur

SENTIMENT DE RYTHME ET DE DIVERSITE, MALGRE L'HOMOGENEITE DU TYPE DE BATIMENTS.

ESPACES EXTERIEURS

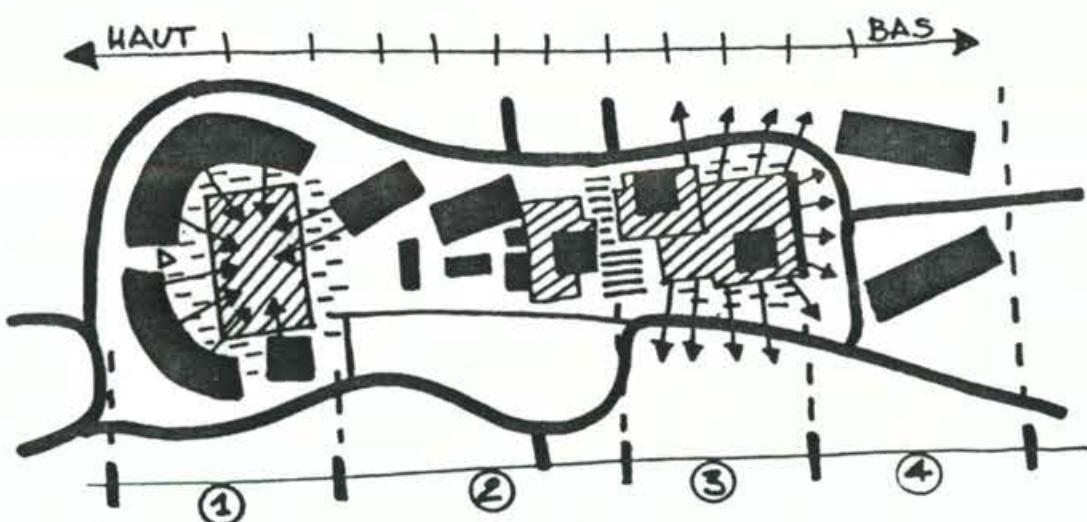
- BONNE ARTICULATION DU BATI ET DES ESPACES EXTERIEURS**
 - l'implantation des barres structure trois types d'espaces:
 - des parkings extérieurs (donnant sur les façades avant des logements)
 - des jardins plus intimes, comprenant des aires de jeux (visibles des façades arrière des bâtiments)
 - zones de transition reliant les espaces entre eux
- Rythme et diversité des espaces au cours des déplacements. Les espaces se dévoilent au fur et à mesure des cheminements, dans une succession continue d'espaces publics ouverts et pour certains plus intimes.**
- UN SYSTEME AUTONOME REPLIE SUR LUI-MEME ET PEU PERMEABLE:**
 - dessertes en cul de sac
 - seulement deux des points de raccordement au réseau secondaire
 - mauvaise lisibilité des 2 entrées.



- FONCTIONS:**
 - habitat.
- FORMES ET STRUCTURES:**
 - tours de 13 étages implantées en quinconce
 - dalles de parkings et box extérieurs.

SENSATION DE VERTICALITE AFFIRMEE- MONOTONIE DU BATI (TOURS IDENTIQUES).

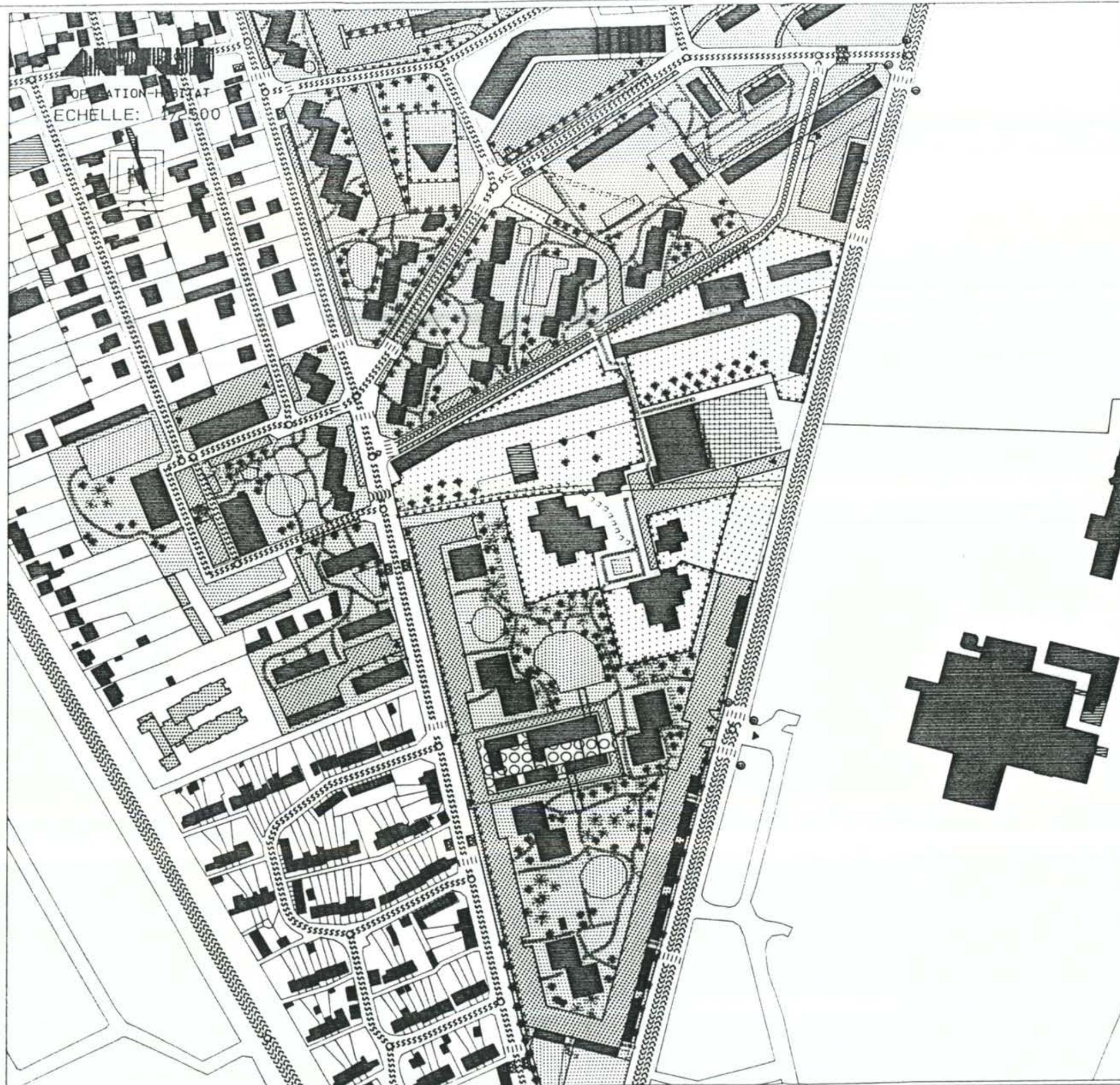
- CONCORDANCE DE DEUX STRUCTURES SUPERPOSEES:**
 - la trame du bati en quinconce
 - les voies de desserte perpendiculaires au sens de la pente
- L'espace de la rue est cerné d'un côté par l'alignement des tours et de l'autre coté par le terrain en pente qui forme le talus.**
- UN SYSTEME OUVERT ET PERMEABLE DANS TOUTES LES DIRECTIONS:**
 - des voies de desserte bien raccordées au réseau secondaire
 - des cheminements piétons dans le sens de la pente
 - Les entrées traversantes des tours.
- Pas d'intimité des espaces- Des lieux à la fois cernés (par les tours) et ouverts (par la forte perméabilité des espaces extérieurs).**



- FONCTION:**
 - habitat et commerces.
- FORMES ET STRUCTURES:**
 - tours de 15 à 20 étages, soit isolées, soit groupées
 - grandes dalles et parkings
 - entre commercial et galerie marchande.

**MONUMENTALITE ECRASANTE DES BATIMENTS
PRÉSENCE TRES FORTE DANS LE PAYSAGE DU
CENTRE COMMERCIAL (en raison de l'emploi de
couleurs vives) ET DES DALLES DE PARKINGS
DESERTEES POUR CAUSE D'INSECURITE.**

- DES ESPACES EXTERIEURS DOMINES PAR L'ECHELLE DU BATI**
 - 1- Espace de jeux sur dalle de parking, cerné par un rempart de tours
 - très faible perméabilité du lieu (un seul accès)
 - 2- Des espaces plus variés, dont une rue piétonne ouverte à travers la dalle de parkings lors de la réhabilitation**
 - 3- Un espace sur dalle déserté, dominé par deux tours, très largement ouvert sur l'extérieur du quartier (panorama sur une partie de la ville)**
 - très faible perméabilité (un seul accès)
 - 4- Centre commercial replié sur lui-même (espace introverti, ne participant pas à l'animation des espaces extérieurs)**
 - 4- Parvis du centre commercial: fonction commerciale très affirmée par rapport à son usage réel.**
- Une zone morcelée en 4 secteurs, uniquement reliés entre eux par les voies périphériques (très faible perméabilité, sauf dans la zone 2).
- Problème d'échelle: des espaces surdimensionnés au détriment de leur appropriation. Les espaces les plus imposants sont aussi les moins utilisés

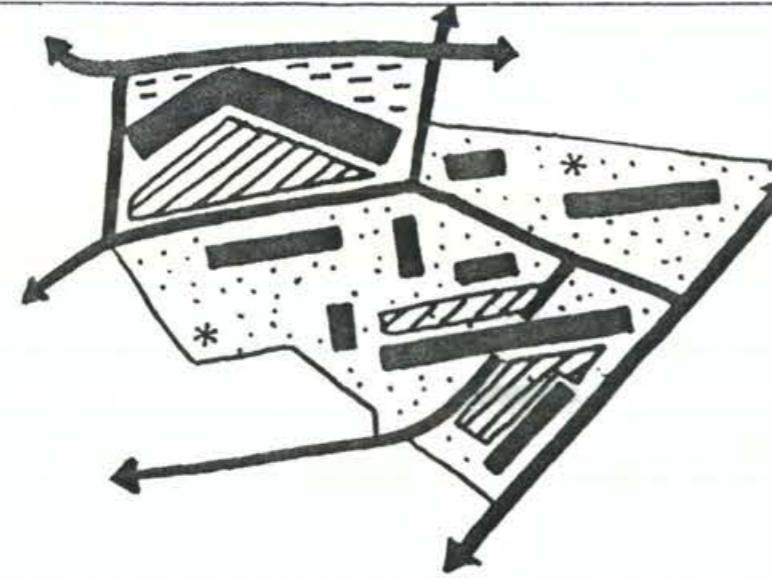
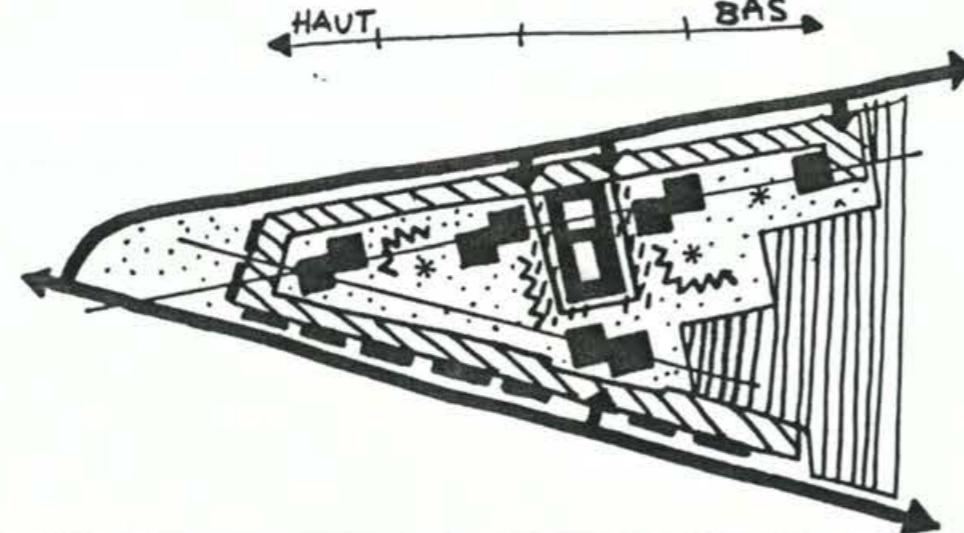
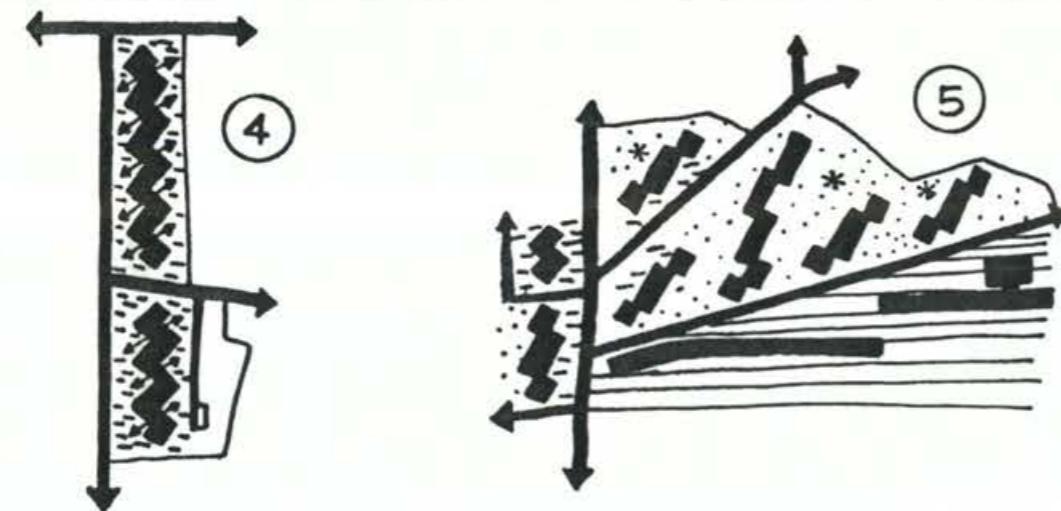


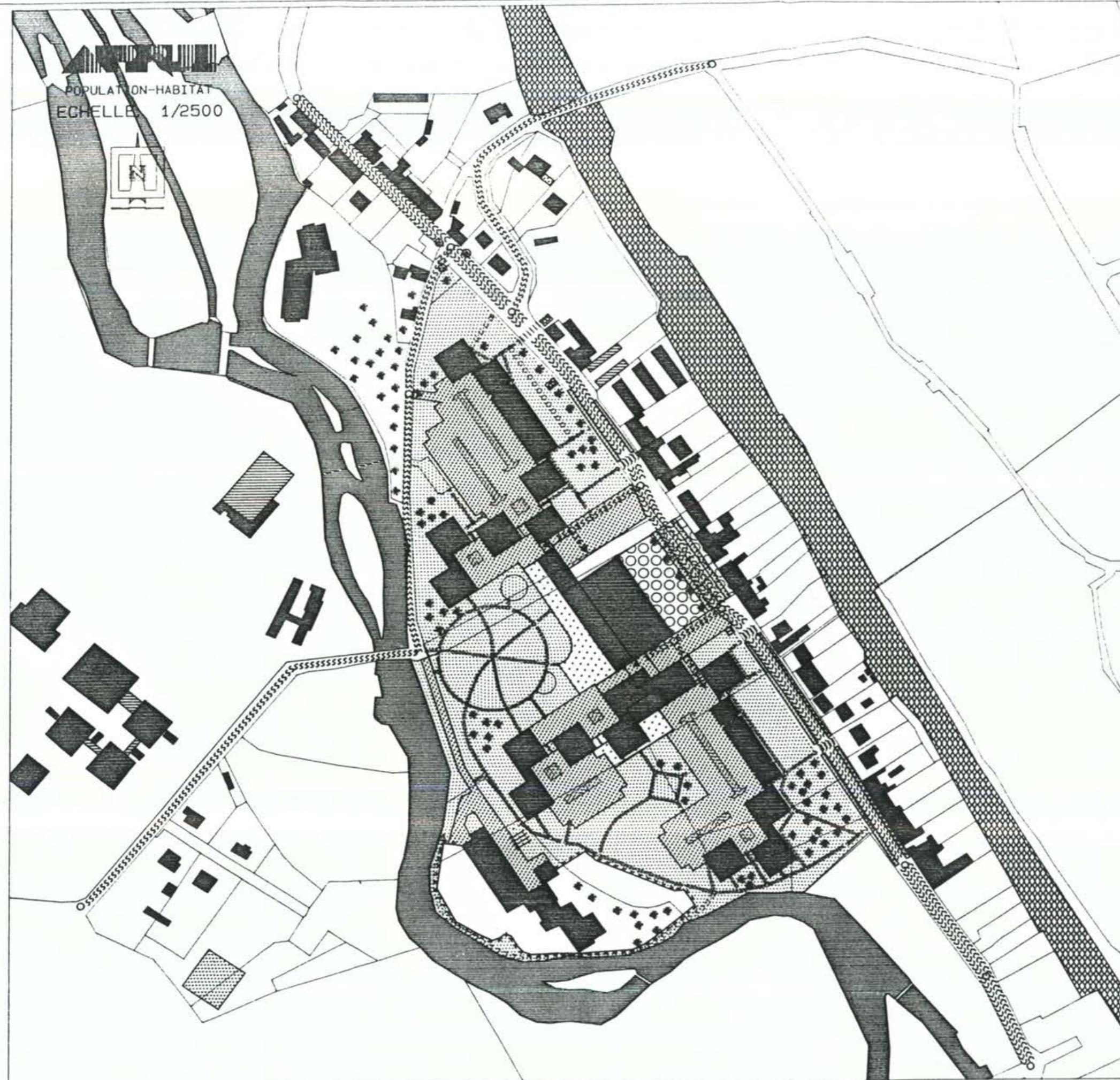
LEGENDE

○○○○○○○○	○○○○○○○○	○○○○○○○○
VOIE SENS UNIQUE	VOIE DOUBLE SENS	VOIE PRINCIPALE
►	○○○○○○○○	○○○○○○○○
ENTREE PARKING	RALENTISSEUR	PASSAGE PIETONS
■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■
PARKING-VOIE PRIVEE	PARKING SAUVAGE	VOIE ABANDONNEE
■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■
PELOUSE	CHEMIN PIETONS	CHEMIN PIET.SAUVAGE
○○○○○○○○	■■■■■■■■	■■■■■■■■
SOL MINERAL	TERRAIN DE SPORT	AIRE DE JEUX
■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■
CLOTURES		
●		
FEUX TRICOLORES	ARRET DE BUS	CABINE TELEPHONIQUE

VILLE DE CORBEIL-ESONNES
ensemble de "Montconseil"

ESPACES PUBLICS

QUARTIER DE MONTCONSEIL		BATI	ESPACES EXTERIEURS
<p>PREMIERE TRANCHE - 1949 .</p> <p>BAILLEUR: OPIEVY.</p>  <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wavy line: Talus. Diagonal lines: Dalles parkings. Horizontal lines: Stationnements extérieurs / parkings extérieurs. Vertical lines: Alignements d'arbres. Spots: Terrain vierge / jardins-pelouse. Vertical lines: Espace de transition. Asterisk: Aire de jeux. Dashed line: Espaces résiduels. 	<ul style="list-style-type: none"> FONCTIONS: <ul style="list-style-type: none"> habitat et commerces. FORMES ET STRUCTURES: <ul style="list-style-type: none"> barres et petits collectifs de 5 à 6 étages pas d'identité particulière des bâtiments: banalité et similitude des façades centre commercial ouvert sur l'espace central du quartier. 	<ul style="list-style-type: none"> DES ESPACES EXTERIEURS TRES OUVERTS: <ul style="list-style-type: none"> sans caractère particulier monotonie des espaces publics. 	
<p>DEUXIÈME TRANCHE - 1966 .</p> <p>BAILLEUR: LE LOGEMENT FRANCAIS.</p>  <ul style="list-style-type: none"> FONCTIONS: <ul style="list-style-type: none"> habitat et commerces. FORMES ET STRUCTURES: <ul style="list-style-type: none"> Tours de 13 étages, implantées à grande distance les unes des autres; selon un alignement très en retrait par rapport à la voie centre commercial introverti, desservi par une voie périphérique. 	<ul style="list-style-type: none"> FONCTIONS: <ul style="list-style-type: none"> habitat et commerces. FORMES ET STRUCTURES: <ul style="list-style-type: none"> isolée sur elle-même par les équipements scolaires par son système de parkings et de circulation interne, situés à la périphérie. <p>TRES FAIBLE PERMEABILITE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> UN QUARTIER STRUCTURE PAR TROIS TYPES D'ESPACES : <ul style="list-style-type: none"> 1- <u>une zone de parkings et un linéaire de box ceinture le quartier</u> 2- <u>une zone verte</u>, structurée par des masses végétales et des vallonnements qui offrent des lieux ouverts et des endroits relativement intimes, 3- <u>l'espace introverti du centre commercial</u> et ses abords délaissés, participent peu à l'animation du quartier. UNE ZONE REPLIEE SUR ELLE-MEME: <ul style="list-style-type: none"> isolée sur elle-même par les équipements scolaires par son système de parkings et de circulation interne, situés à la périphérie. 	
<p>TROISIÈME TRANCHE - FIN DES ANNÉES 60 .</p> <p>BAILLEUR: F.F.F.</p>  <ul style="list-style-type: none"> FONCTION: <ul style="list-style-type: none"> habitat. FORMES ET STRUCTURES: <ul style="list-style-type: none"> petits collectifs de 5 étages, groupés selon 2 types de barres: <ul style="list-style-type: none"> affirmation d'un rythme le long de la voie, néanmoins répétition trop systématisée assemblages plus variés: rythme et diversité des bâtiments 	<ul style="list-style-type: none"> Des espaces extérieurs exiguës, identique sur les deux façades: <ul style="list-style-type: none"> des espaces résiduels au détriment d'un véritable front bâti qui pourrait structurer la voie perméabilité accentuée par les halls traversants des immeubles. Système d'espaces libres perpendiculaires à la voie  <ul style="list-style-type: none"> voie cernée et rythmée par le bâti effet de coulisses: les espaces libres se dévoilent latéralement au cours du cheminement le long de la voie, favorisant de la sorte la perméabilité de l'îlot contraste entre la perméabilité des espaces verts liés à l'habitat et l'effet de bordure créé par le front bâti de l'école qui protège les cours de récréation. 		



LEGENDE

○○○○○○○○○○	○○○○○○○○○○	○○○○○○○○○○
VOIE SENS UNIQUE	VOIE DOUBLE SENS	VOIE PRINCIPALE
►	○○○○○○○○○○	○○○○○○○○○○
ENTREE PARKING	RALENTISSEUR	PASSAGE PIETONS
■■■■■■■■■■		
PARKING-VOIE PRIVEE	PARKING SAUVAGE	VOIE ABANDONNEE
■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
PELUSE	CHEMIN PIETONS	CHEMIN PIET.SAUVAGE
○○○○○○○○○○	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
SOL MINERAL	TERRAIN DE SPORT	AIRE DE JEUX
■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
COUR D'ECOLE	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
●	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
FEUX TRICOLORES	ARRET DE BUS	CABINE TELEPHONIQUE

VILLE DE CORBEIL-ESSENNES
ensemble de "la Nacelle"

ESPACES PUBLICS

QUARTIER DE LA NACELLE



- : Talus.
- : Dalles parkings.
- : Stationnements extérieurs / parkings extérieurs.
- oooo: Alignements d'arbres.
- : Terrain vierge / jardins-pelouse.
- ||||: Espace de transition.
- *: Aire de jeux.
- : Espaces résiduels.

BATI

- FONCTIONS:
- habitat.

- FORMES ET STRUCTURES:

- petits collectifs groupés de 5 à 8 étages
- dalles de parking (destinées à l'origine à accueillir un centre commercial)

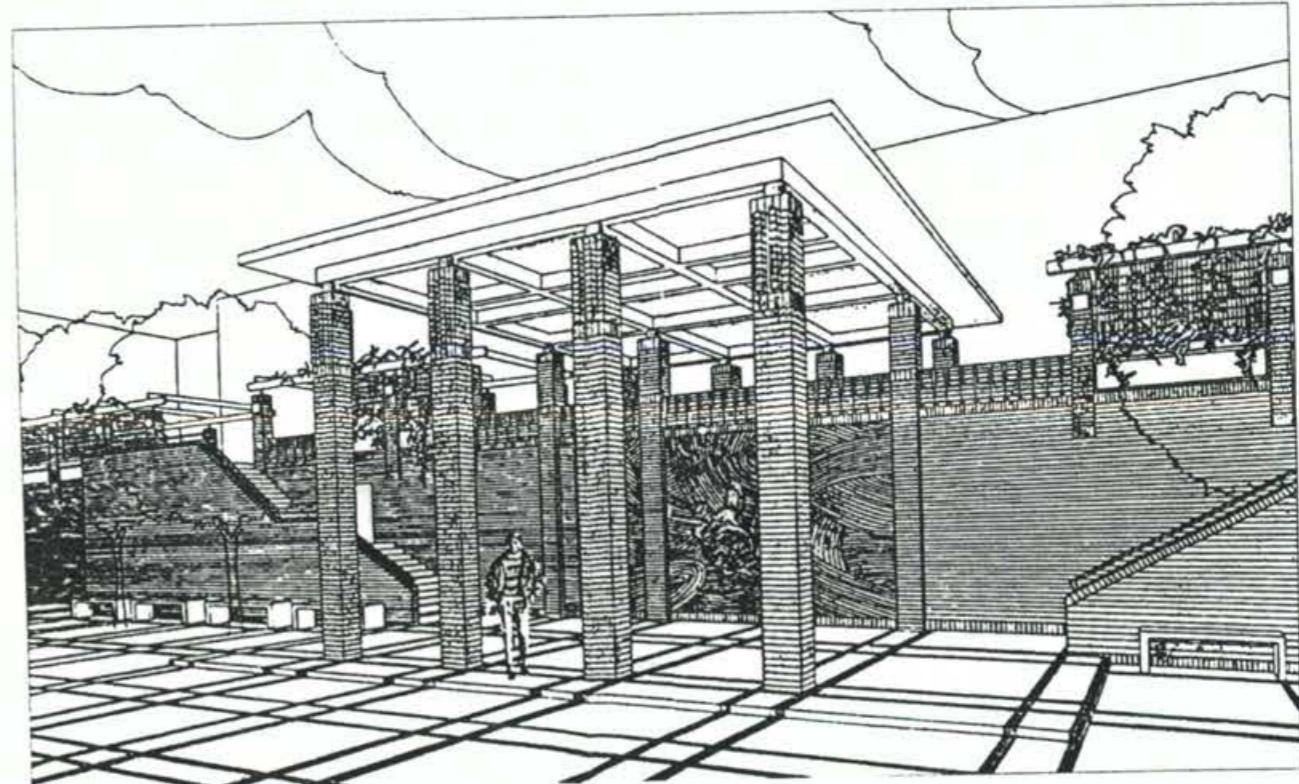
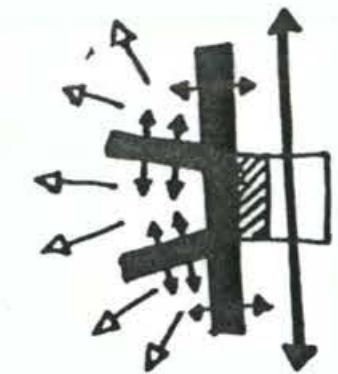
ESPACES EXTERIEURS

- DEUX TYPES D'ESPACES STRUCTURES PAR LE BATI

- des espaces ouverts sur le site naturel des berges de l'Essonne
- une place urbaine peu fréquentée (trop forte exposition à la circulation?)

La perméabilité du bâti crée des articulations (prtés et sas) entre les espaces extérieurs.

le front bâti continu et imposant sur la rue de la Papeterie, n'incite pas à pénétrer dans la cité.



LA POPULATION DES TROIS GRANDS ENSEMBLES

UNE HISTOIRE DU PEUPLEMENT DETERMINANTE POUR LA VIE SOCIALE DES QUARTIERS

. Aux Tarterêts, la municipalité a relogé, au début des années 50, les occupants des maisons insalubres du centre de Corbeil, et des logements de transit situés à Montconseil, dans les premiers HLM construits sur le site. En 1972, s'amorce la construction des tours dans lesquelles s'installe une population extérieure, attirée par les nombreux emplois industriels de la ville. La population active est diversifiée bien qu'à dominante ouvrière:

- 56,8% d'ouvriers et personnels de services,
- 22,5% d'employés,
- 15,4% de cadres et professions supérieures.
- 5,3% autres.

A partir de 1975, la composition sociale du quartier évolue vers une paupérisation de la population due à la récession économique et au départ des classes sociales les plus favorisées vers les secteurs pavillonnaires, notamment le lotissement des Coquibus situé de l'autre côté de la RN 7.

Par ailleurs, une nouvelle population ayant un emploi à Paris ou dans les villes éloignées s'installe aux Tarterêts dans l'attente de se loger près de leur lieu de travail, conférant ainsi au quartier une image de cité dortoir. Ce constat est encore valable aujourd'hui:

- près de la moitié des habitants du quartier est arrivée dans la ville depuis 1982 - le taux de rotation de la population (10% par an) est important;
- la population active travaille à l'extérieur de la ville (60% et plus), principalement à Paris (plus de 40%), Evry, Ris Orangis et Grigny.

Cette mobilité tant résidentielle que professionnelle des adultes semble influer sur la capacité des jeunes à se déplacer hors du quartier. Le déplacement fait donc partie des pratiques familiales comme on a pu le voir lors des enquêtes sur le quartier (Cf. *Mobilité des jeunes et perception de la ville*).

Cependant, la présence de cette catégorie d'habitants peu ancrés dans l'histoire de la ville et prédisposés à une forte mobilité, risque de constituer un obstacle à l'émergence de liens sociaux stables. Il explique le soutien que la municipalité a toujours apporté avec succès à la vie associative des Tarterêts. On recense actuellement un réseau de 17 associations (communautaires, culturelles, sportives...) implantées dans le quartier (seulement 2 à Montconseil et à la Nacelle).

. La population du quartier de Montconseil était initialement composée de personnes originaires de Corbeil-Essonnes. Au fur et à mesure que le quartier s'est densifié, des populations en provenance de l'extérieur sont venues occuper les nouveaux logements. Contrairement à la situation observée aux Tarterêts, la population dans son ensemble s'est stabilisée dans le temps; le recensement de 1990 montre qu'une part importante de la population habitait le quartier avant 1982. Cependant, des disparités apparaissent au sein du quartier:

- au nord: une population stable, 80% des habitants résidaient dans la ville avant 1982,
- au sud, le quartier des tours: une population moins insérée, entre 30 et 36% des personnes, n'habitaient pas Corbeil-Essonnes en 1982.

Par ailleurs, près de la moitié de la population active du quartier exerce une activité à Corbeil-Essonnes (ce taux est également observé à la Nacelle), ce qui traduit donc une mobilité de la population plus faible qu'aux Tarterêts.

. Le peuplement de la Nacelle a toujours été étroitement lié à sa proximité avec le site papetier, et plus particulièrement à la présence de l'entreprise Darblay. La population d'origine se caractérise par une forte représentation ouvrière originaire de Corbeil-Essonnes. Les logements patronaux de l'entreprise Darblay ayant été vendus au début des années 70, beaucoup de ces occupants (agents de maîtrise, cadres) demandèrent à être relogés dans cette cité neuve située en bordure de l'Essonne.

En 1976, la population du quartier a subi une profonde mutation lorsque les papeteries ont licencié en masse (816 licenciements). 50% des habitants ont quitté la cité, motivés par la recherche d'un emploi. Près de la moitié des nouveaux occupants habitaient déjà la commune.

Depuis une quinzaine d'années, la population de la Nacelle s'est stabilisée - plus de 80% des habitants y résidaient avant 1982. D'une manière générale, les habitants sont fortement attachés à leur quartier, ce qui expliquerait cette faible mobilité résidentielle. Par ailleurs, près de 50% d'entre eux travaillent dans la commune. Ces deux caractéristiques, tout comme aux Tarterêts, sont à prendre en compte dans la compréhension des comportements de déplacement, et plus particulièrement ceux des jeunes.

LES DENSITES DE POPULATION CALCULEES A L'ILLOT LES PLUS FORTES DE LA VILLE.

Corbeil-Essonnes, par son poids de population, 40336 habitants au recensement de 1990, est la seconde ville du département après Evry.

A l'échelle du territoire communal, les disparités entre les densités de population les plus faibles et les plus élevées sont importantes.

Les densités de population des trois quartiers étudiés se distinguent parmi les plus fortes densités calculées à l'îlot relevées dans la commune:

- aux Tarterêts: 186 habitants à l'hectare,
- Montconseil: 169 habitants à l'hectare,
- la Nacelle: 210 habitants à l'hectare.

Toutefois, rapporté à l'ensemble de la zone, le poids de population est relativement faible, ce qui a un effet négatif sur l'offre de transport considérée comme peu rentable.

Ces moyennes ne sont pas significatives de l'occupation des quartiers, à l'intérieur desquels la population n'est pas répartie de façon homogène.

Le quartier des Tarterêts regroupe les îlots les plus densement peuplés: entre 560 et 1035 personnes par hectare "habitat". Ces sous-secteurs enregistrent les COS moyens habitat les plus élevés (entre 2 et 3), en relation avec des constructions dont les hauteurs oscillent entre 8 et 15 étages. Cette capacité à loger une part importante de la population est confortée par un taux de vacance faible (1%), commun à l'ensemble du parc HLM. Par rapport au secteur de l'OPIEVOY (partie sud du quartier), ces îlots se distinguent par des logements plus grands et un nombre de personnes par logement plus élevé. Par ailleurs, deux de ces îlots comptent entre 23 et 30% de jeunes âgés de 15 à 25 ans.

A Montconseil, les densités de population les plus fortes sont comprises entre 315 et 560 personnes par hectare "habitat". Elles se localisent à l'intérieur des îlots ayant les COS moyens les plus élevés dans le quartier entre 1,05 et 1,50. Il s'agit notamment du secteur sud composé de tours.

Les faibles densités concentrées au Nord du quartier ne sont pas significatives de l'occupation réelle. La valeur cartographiée exprime la mixité du tissu: petits collectifs HLM et pavillonnaires privés.

La densité de la population *du quartier de la Nacelle* (entre 250 et 315 personnes par hectare habitat) est à relativiser puisqu'il n'est composé que d'un seul îlot.

UNE HOMOGENEITE DES CSP ET UN TAUX DE CHOMAGE PLUS IMPORTANT DANS LES GRANDS ENSEMBLES

Ville de tradition ouvrière, Corbeil-Essonnes a su maintenir, tout au long de ses dernières années, les emplois secondaires, et ce malgré les difficultés croissantes liées à la crise.

. La plupart des secteurs de la ville comptent des îlots dans lesquels les trois catégories d'actifs sont représentées: ouvriers, agents de maîtrise / employés, techniciens / cadres, employeurs. Les quartiers périphériques, et plus particulièrement les grands ensembles, n'offrent pas une aussi large diversité de catégories socio-professionnelles:

- aux Tarterêts et à Montconseil, ouvriers, techniciens, agents de maîtrise,
- à la Nacelle, ouvriers.

Cette homogénéité des CSP, facteur de ségrégation sociale, est le résultat du départ des classes moyennes et supérieures des grands ensembles dans les années 70.

. Les trois quartiers étudiés ont des taux de chômage plus élevés que la moyenne communale (13,6% de la population active).

- les Tarterêts: 15,6%,
- Montconseil: 16%,
- la Nacelle: 16%.

Plusieurs éléments contribuent à expliquer cette situation:

- l'absence d'une diversification de l'économie locale a généré une spécialisation de la population active dans des domaines de production très précis: papeterie, sidérurgie... Aussi les entreprises nouvellement implantées ou restructurées, sont contraintes de faire appel à une population plus jeune et souvent plus qualifiée, à l'extérieur de la ville. Ce phénomène pose le problème de la reconversion d'une part importante de la population active.
- la présence de nombreux jeunes en âge de travailler. Il s'agit de la tranche d'âge la plus vulnérable face au problème du chômage. Ces difficultés à trouver un emploi sont accentuées par l'absence ou l'inadéquation de la formation (filières du LEP de Corbeil-Essonnes peu valorisantes) mais également par la faible mobilité de certains jeunes (accepter de se déplacer dans une commune éloignée pour un emploi ou une formation).

UNE FORTE REPRESENTATION DES JEUNES AU SEIN DE LA POPULATION DES GRANDS ENSEMBLES

Le pourcentage de jeunes âgés de moins de 25 ans occupe une part importante au sein de la population de Corbeil-Essonnes. Cette classe d'âge est surtout présente dans les secteurs résidentiels, et plus particulièrement dans les grands ensembles. A l'intérieur des périmètres étudiés, les jeunes âgés de 15 à 25 ans représentent:

- aux Tarterêts, 19,5% de la population totale,
- à Montconseil, 13,7% de la population totale,
- à la Nacelle, 19,3% de la population totale.

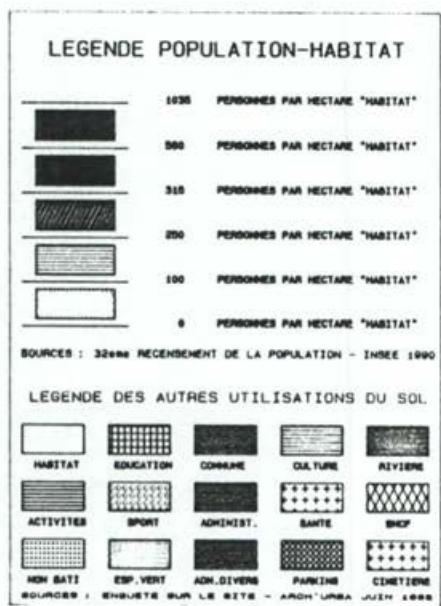
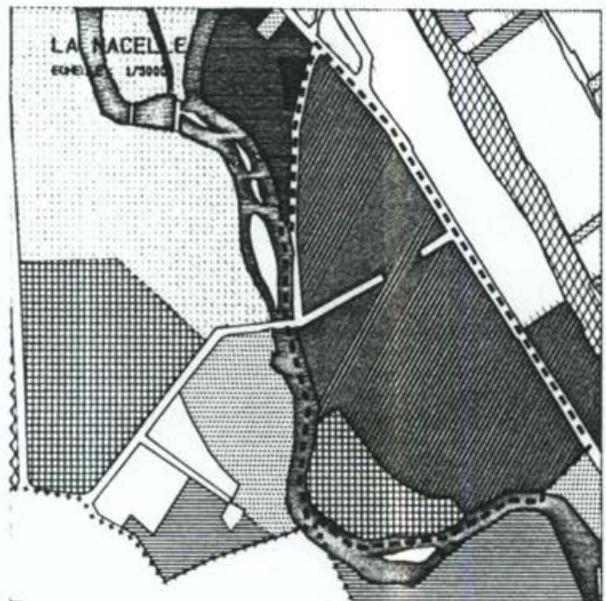
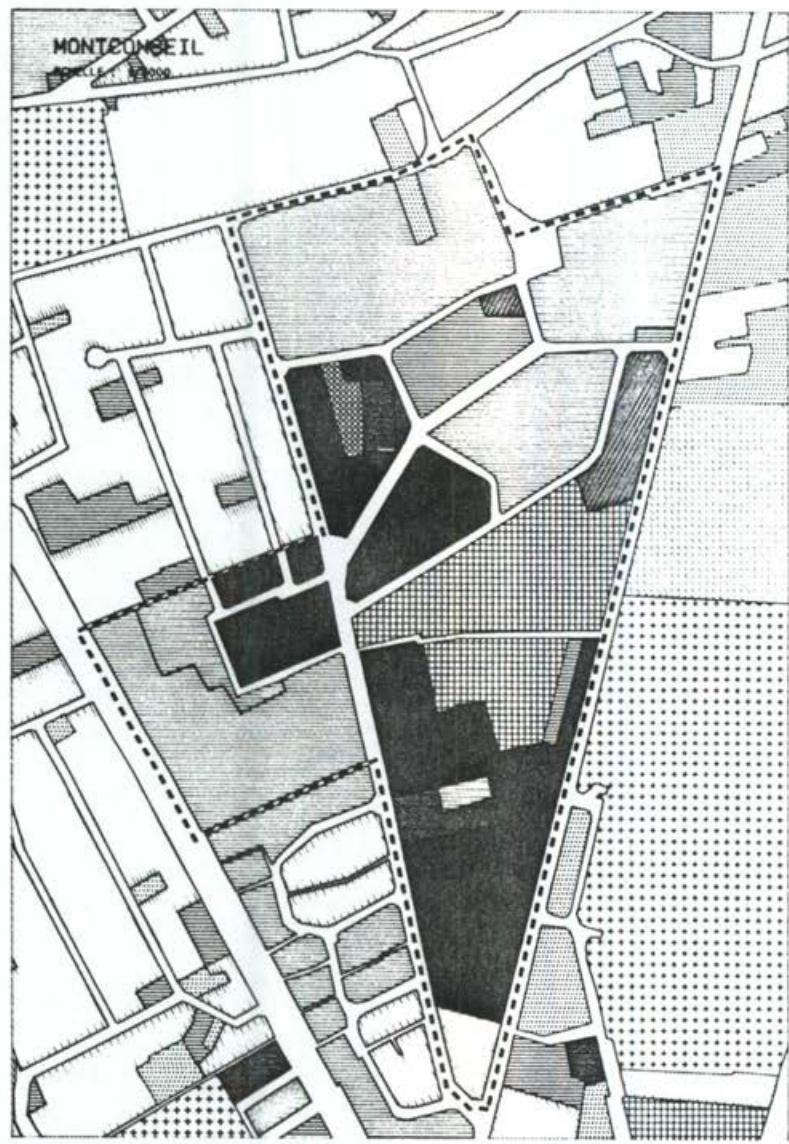
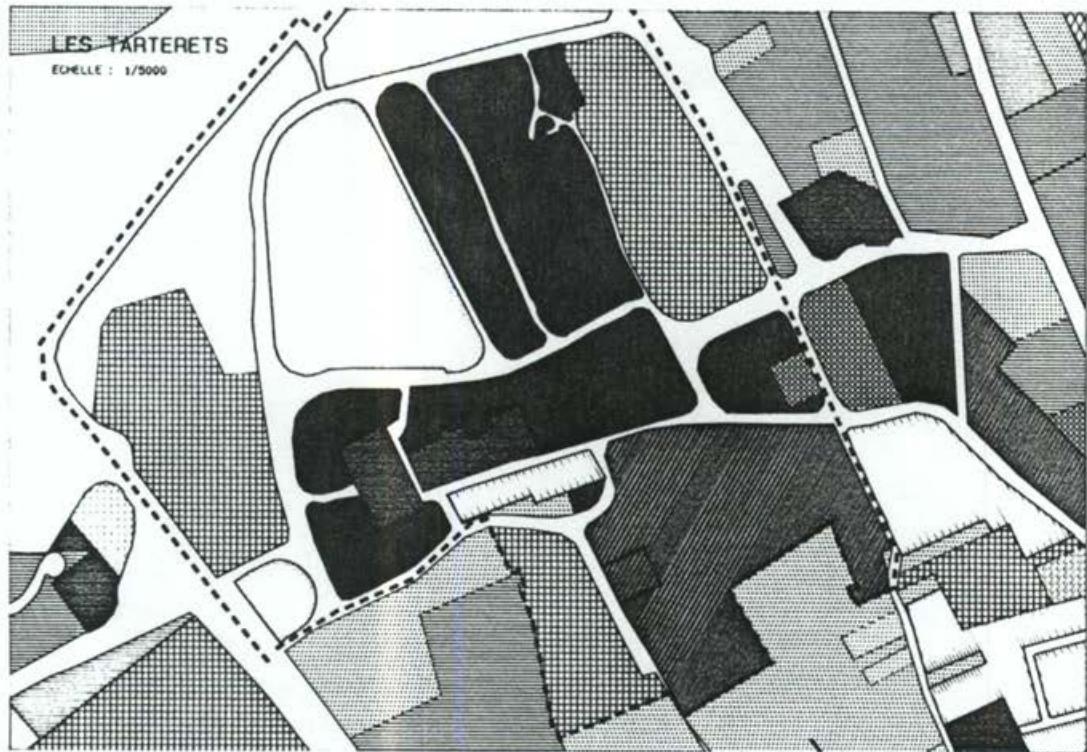
Si l'on prend en compte l'ensemble des jeunes âgés de moins de 25 ans, les taux sont plus importants: 51% de la population totale aux Tarterêts, 36,6% à Montconseil, et 45,6% à la Nacelle.

La répartition des jeunes dans les quartiers des Tarterêts et de Montconseil fait apparaître deux îlots de forte concentration de la catégorie des 15-25 ans (entre 25 et 30%). Par ailleurs, ces sous-secteurs sont aussi caractérisés par:

- les plus fortes densités de population enregistrées dans chacun des grands ensembles,
- le nombre de personnes par logement le plus élevé du quartier.

L'îlot des Tarterêts présente en plus l'un des plus forts taux de personnes arrivées dans la commune depuis 1982 enregistrés sur le quartier.

Ces éléments laissent à penser que dans ces îlots le niveau de décohabitation des jeunes générations est faible. Ce phénomène est à mettre en rapport, surtout aux Tarterêts, avec le sentiment d'insécurité et l'effet de dépréciation de ce secteur qui rejaillit sur l'ensemble du quartier.

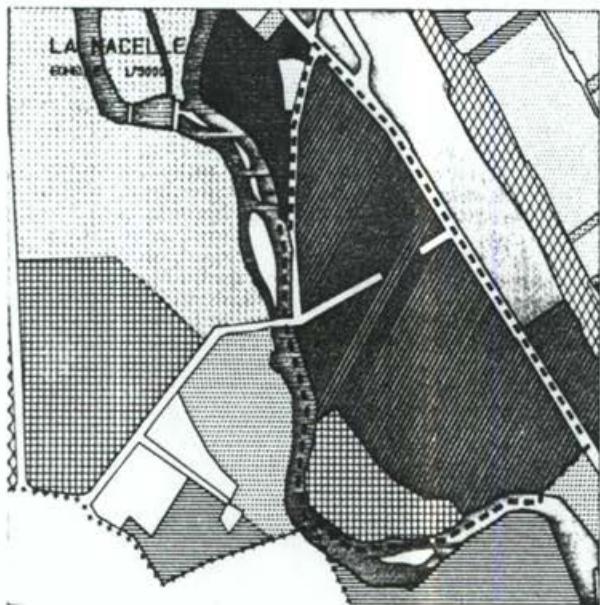
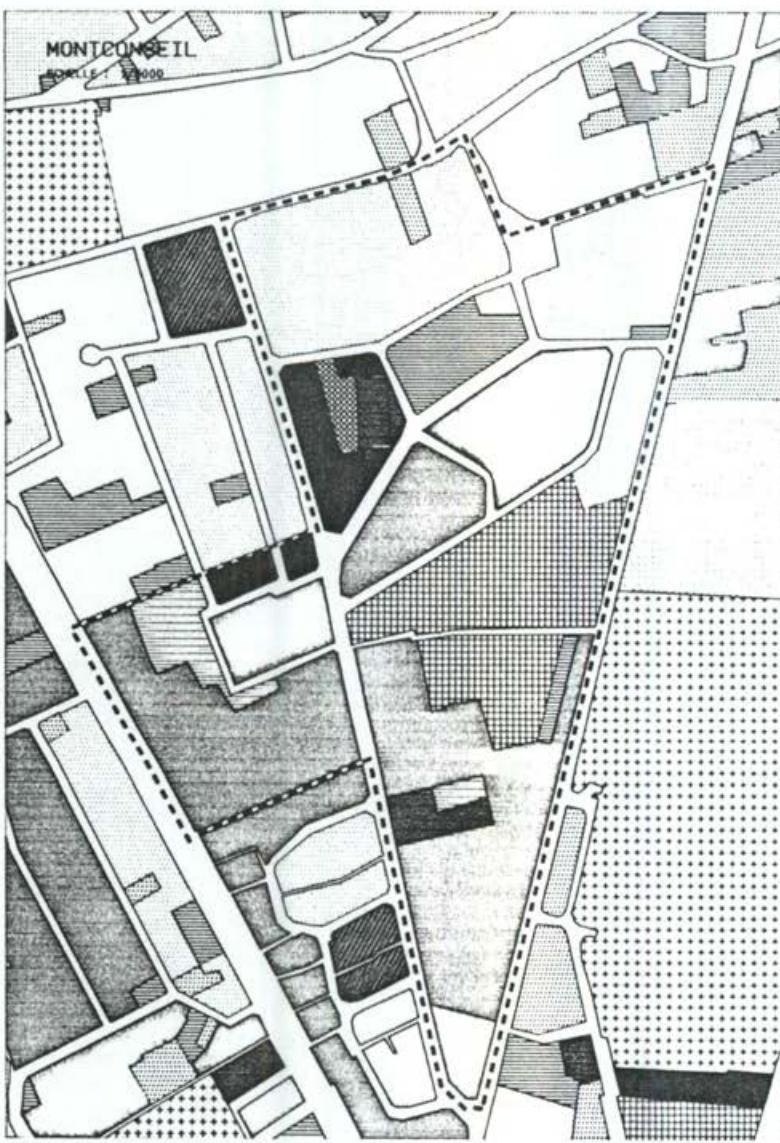
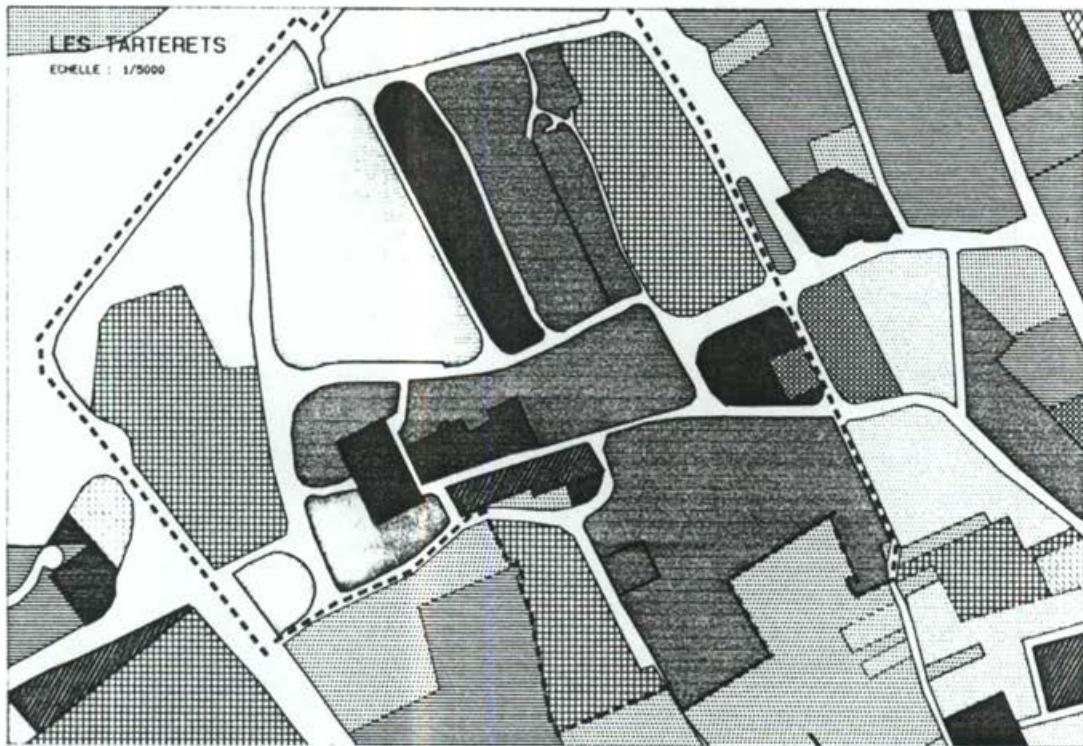


DE GEMEINE 1992

VILLE de CORBEIL-ESSONNES
DENSITES NETTES DE LA POPULATION

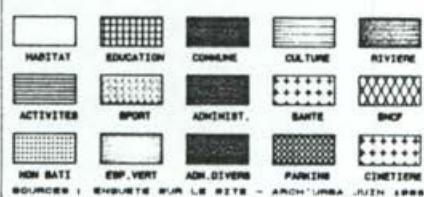
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013
tel: 47 07 09 72 - fax: 43 36 76 32

ANTRUM POPULATION
HABITAT
suite par SIDAU BUC APIC V.A.



LEGENDE POPULATION-HABITAT	
	30 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	25 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	23 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	21 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	19 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	17 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	15 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS
	0 % DE JEUNES DE 15 A 25 ANS

LEGENDE DES AUTRES UTILISATIONS DU SOL

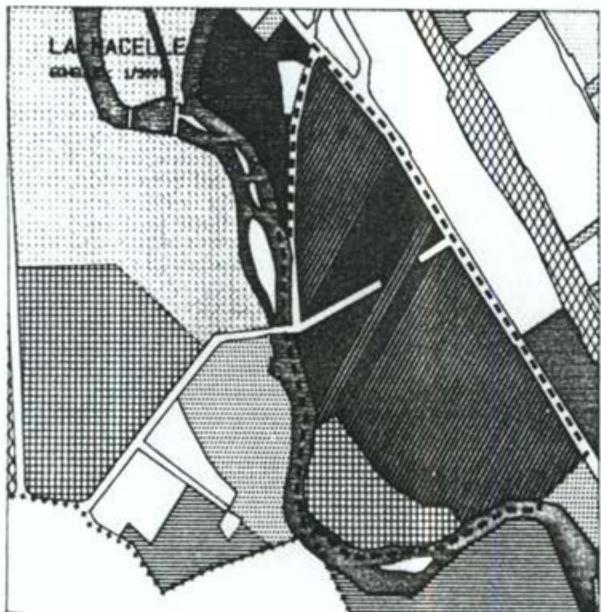
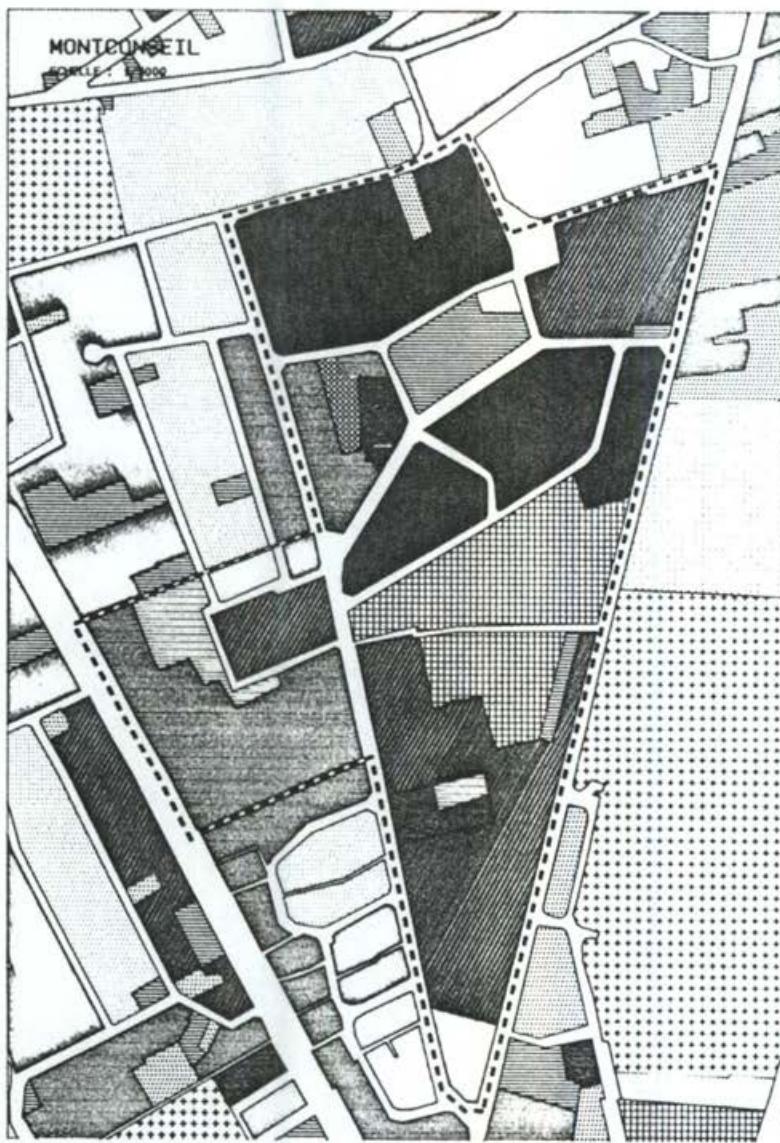
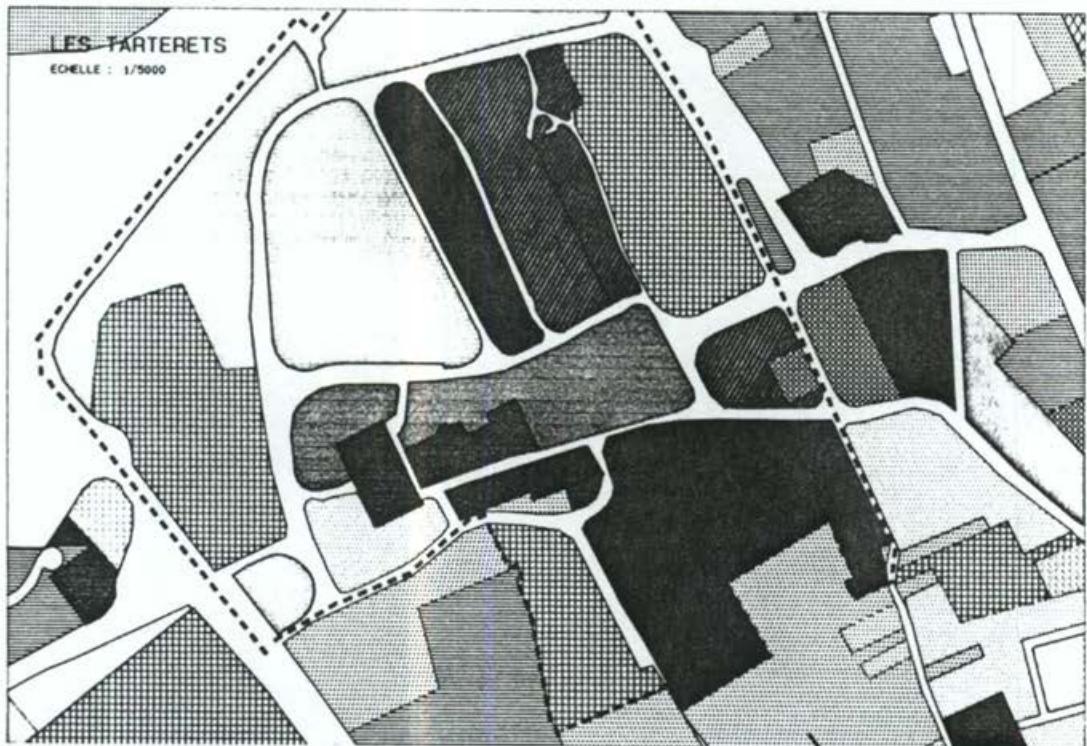


VILLE de CORBEIL-ESSONNES
POURCENTAGES DE JEUNES (15 A 25 ANS INCLUS)

arch'urba

8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013
tel: 47 07 09 72 - fax: 43 36 76 32

APPRISE POPULATION
HABITAT
EDUCATION STUDY AND ACTION



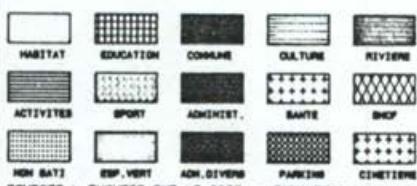
— edition : DE-CHEMIE: 1.979.2

LEGENDE POPULATION-HABITAT

- 35.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 20.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 17.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 14.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 11.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 8.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 5.00 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)
 0 % CHOMEURS / (ACTIFS+CHOMEURS)

SOURCES : 32^{ME} RECENSEMENT DE LA POPULATION - INSEE 1990

LEGENDE DES AUTRES UTILISATIONS DU SOL



SOURCES : ENQUÊTE SUR LE SITE - ARCH UNEA JUIN 1990

VILLE de CORBEIL-ESSONNES

POURCENTAGES DE CHOMEURS - 1990 -

arch'urba

R. rue PRIMATICE - PARIS - 75013
tel: 47 07 09 72 - fax: 43 36 76 32



POPULATION
HABITAT
OR APIC V3.1

LA MOBILITE DES JEUNES D'APRES L'ENQUETE DE LA COMMUNE

Des tendances générales de comportements ont pu être esquissées à partir d'interviews réalisées auprès des différents représentants des institutions et des travailleurs sociaux présents dans les quartiers.

Ces rencontres nous ont permis de collecter un ensemble d'informations pour chacun des quartiers étudiés:

- connaître les réalités, le fonctionnement, les pratiques de mobilité,
- prendre connaissance des interventions passées, actuelles et à venir,
- saisir les enjeux que représentent ces quartiers pour chacun des acteurs en présence,
- confronter les constats et les analyses de chacun.

Par ailleurs, des informations spécifiques aux pratiques des jeunes nous ont été communiquées à travers une étude réalisée par le service Information-Jeunesse de la mairie sur "les pré-adolescents dans la ville: le temps libre des 12 à 16 ans". Toutefois, ces résultats sont à relativiser puisque d'une part, cette enquête concerne les jeunes de l'ensemble de la ville, et que d'autre part, les interviews ont été réalisées dans le cadre des structures d'accueil communales.

Les adolescents interrogés occupent leur temps libre de la façon suivante:

- 49,5% d'entre eux pratiquent des activités au sein des structures communales (le plus souvent liées au sport),
- 23,5% exercent des activités de type informel (également liées aux sports),
- 27% disent ne rien faire.

Ces quelques données chiffrées révèlent une faible participation des jeunes aux activités organisées et ceci, malgré le niveau d'équipements élevé de la commune en général. Ce constat a été également confirmé par les travailleurs sociaux. Toutefois, l'enquête réalisée dans les trois grands ensembles auprès des jeunes de la même tranche d'âge a montré que la présence des équipements sur le quartier est importante pour eux même si la plupart de ces jeunes préfèrent exercer des activités non encadrées.

LA MOBILITE DES JEUNES A L'INTERIEUR DU QUARTIER

. Les espaces publics

Le questionnaire réalisé auprès des pré-adolescents montre que les jeunes se rencontrent essentiellement dehors. Cela concerne 76% des jeunes en été et 57% en hiver.

L'observation des sites et les informations recueillies nous ont permis de définir les espaces investis par les adolescents:

- aux Tarterêts: la dalle au dessus de la rue G. Philippe.
- à Montconseil: l'espace qui jouxte l'église.
- à la Nacelle: la dalle haute.

L'appropriation de ces lieux semble effective dès lors qu'ils ont valeur d'espace public, et qu'ils permettent l'expression de pratiques spontanées: la rencontre et la discussion, les activités sportives (football, basket, vélo...), les jeux d'enfants... Ainsi, les jeunes recherchent les espaces dans lesquels il est possible d'exprimer une certaine liberté et une diversité d'activités.

Par ailleurs, la notion de proximité de ces lieux par rapport au logement semble également jouer un rôle. Elle permet d'une part, pour le jeune, de se rendre compte depuis le domicile de la présence ou non de ses camarades sur le lieu habituel de la rencontre, et d'autre part, pour les parents ou les aînés, d'exercer une surveillance à distance.

. Les équipements

58% des pré-adolescents ont fréquenté un centre de loisirs lorsqu'ils étaient plus jeunes. Ils ont donc une antériorité pratique d'activité en groupe au sein d'une structure.

77% d'entre eux connaissent les maisons de quartier (il en existe deux: aux Tarterêts et à Montconseil) mais seulement 32% de l'échantillon participent aux activités proposées. L'enquête communale et les entretiens auprès des travailleurs sociaux semblent expliquer le désintérêt des jeunes pour la maison de quartier des Tarterêts par la nature des animations, orientées vers un public familial, et par sa situation excentrée par rapport au quartier; le Mac Donald situé à proximité de cet équipement, semble par contre attirer davantage les jeunes en dépit de sa localisation.

Les résultats de l'enquête réalisée sur le quartier ne confirment pas les tendances exprimées ci-dessus. Les jeunes interrogés semblent apprécier et fréquenter la maison de quartier des Tarterêts.

Peu de jeunes fréquentent les bibliothèques de quartiers. Il faut préciser que les ouvrages proposés s'adressent essentiellement aux jeunes enfants.

. Les commerces

D'une manière générale, les commerces sont enfermés dans des espaces clos et peu attrayants, sans relation avec l'espace public environnant. Ils sont à dominante alimentaire, et peu fréquentés par les jeunes:

- centre commercial des Tarterêts,
- centre commercial du haut Montconseil, à proximité de la maison de quartier,
- la Nacelle, aucune activité commerçante.

Seuls les commerces situés dans le secteur nord de Montconseil (place Montconseil) semblent propices à une certaine animation et attractivité. Leur disposition autour de la place en fait un lieu ouvert, agrémentée d'une plus grande diversité de commerces et de services.

Toutefois, la rue piétonne des Tarterêts (rue Gérard Philippe) concentre l'animation et constitue un lieu de regroupement des jeunes.

L'ensemble des pratiques des jeunes décrites précédemment se rattachent exclusivement à la vie dans le quartier. Les deux enquêtes révèlent une très forte identification des jeunes à l'espace géographique du quartier, "le quartier est forcément ce qu'il y a de mieux". Ils y puisent leur identité, leurs racines. Il semble que l'on soit des Tarterêts, de la Nacelle, ou de Montconseil, avant d'être de Corbeil-Essonnes. Plus qu'une histoire commune, plus que l'appartenance à un milieu social ou à une ethnie, le dénominateur commun des jeunes repose sur l'identification au quartier.

Toutefois, il semble aussi qu'elle soit, pour certains d'entre eux et différemment selon les sites, synonyme de retranchement à l'intérieur du quartier au point d'affaiblir la capacité des jeunes à se projeter, à se déplacer, à côtoyer ce qui est autre.

LA MOBILITE DES JEUNES A L'INTERIEUR DE LA VILLE

. Les équipements

La médiathèque est le lieu de convergence de nombreux jeunes de 12 à 16 ans. Sa fréquentation le mercredi est en moyenne de 1100 jeunes (sur un total de 2781 jeunes comptabilisés dans cette classe d'âge sur l'ensemble de la ville - Recensement INSEE 1990).

L'enquête communale montre que plusieurs facteurs concourent à la pratique assidue de ce lieu et de ses environs:

- la position centrale de la médiathèque dans le territoire communal, à équidistance des différents quartiers;
 - la présence d'ouvrages et de disques plus adaptés aux goûts des jeunes que ceux disponibles dans les bibliothèques de quartier;
- L'intérêt porté à la médiathèque s'explique aussi, selon les travailleurs sociaux, par l'absence de contrainte que suppose sa fréquentation. Pour beaucoup de jeunes, cet équipement est un lieu de rencontre et de convivialité, plus qu'une structure vouée à des pratiques culturelles spécifiques. Son accès libre, l'appropriation relativement aisée des espaces intérieurs, répondent à leur attente. Toutefois, les jeunes interrogés sur les quartiers utilisent la médiathèque à des fins scolaires.
- la qualité du site; le parc de Chantemerle, traversé par l'Essonne, est ressenti pour beaucoup comme étant la "campagne de Corbeil-Essonnes";
 - la mixité du quartier. A la médiathèque et au parc public s'ajoutent la proximité du centre d'Essonnes: hypermarché Contimont, petites boutiques, fast food. Il convient d'ailleurs de préciser que les jeunes interviewés sur les grands ensembles assimilent le centre d'Essonnes au quartier de Chantemerle.

On note donc que les jeunes recherchent à travers leurs activités de prédilection, la possibilité de s'affranchir de nombreuses contraintes: horaires, encadrement, dépendance au groupe préétabli. Ce type de comportement explique que de nombreux jeunes s'adonnent à des pratiques sportives informelles, au détriment des activités en club ou association.

. Les autres destinations et modes de déplacement

Les différentes sources d'information confirment l'obligation d'un but précis pour motiver le déplacement des jeunes (tournoi de football, piscine...). Ces déplacements, quand ils ont lieu, se font à pieds pour 60% des jeunes interrogés sur l'ensemble de la ville.

L'enquête réalisée par notre équipe dans les 3 grands ensembles fait apparaître des taux nettement supérieurs (entre 80 et 100%).

L'utilisation des transports en commun vient en second lieu avec 23% des jeunes enquêtés par la commune. Les résultats sont plus contrastés dans les enquêtes des quartiers puisque les jeunes interrogés aux Tarterêts sont 55% à les utiliser, 30% à Montconseil et seulement 10% à la Nacelle.

La faible autonomie des jeunes relève en partie d'une inertie liée à des habitudes de prise en charge des jeunes par la collectivité: une diversité d'équipements à l'intérieur des quartiers (excepté à la Nacelle), l'accompagnement vers les lieux d'animation... Ces interventions parfois trop systématiques, ont généré une certaine passivité des habitants. Elle s'exprime aujourd'hui à travers l'absence d'autonomie des jeunes dans la ville. Ces constats de dépendance se retrouvent dans les démarches d'inscription aux activités de loisirs. Seulement 10% des jeunes qui pratiquent une ou des activités, ont effectué seuls leur inscription.

L'ORGANISATION ACTUELLE DU RESEAU TC

La restructuration récente des transports en commun a permis de faire face à deux contraintes essentielles:

- un réseau qui jusqu'alors fonctionnait "en boucles", au détriment de la qualité de l'offre:
 - . des temps de parcours disparates entre l'aller et le retour,
 - . un temps moyen de parcours de 40 à 50 minutes,
 - . une desserte partielle du territoire communal au détriment de certains quartiers.
- un réseau utilisé principalement par les personnes du troisième âge.

Depuis l'été 1993, et sous la responsabilité du SIVOM de Corbeil-Essonnes - Lisses - Villabé, quatre lignes intercommunales remplacent les anciens trajets:

Ligne 1: gare SNCF - La Nacelle - Demi Lune.

Ligne 2A: Corbeil gare SNCF - Saintry sur Seine - Morsang sur Seine.

2B: Corbeil Hôpital - Corbeil Tarterêts.

2C: Corbeil Hôpital - Tarterêts - Saintry sur Seine - Morsang sur Seine.

Ligne 3A: Corbeil gare SNCF - Villabé.

3B: Corbeil gare routière - Moulin Galant.

Ligne 4: Gare routière - Les Tarterêts - SNECMA Art de Vivre.

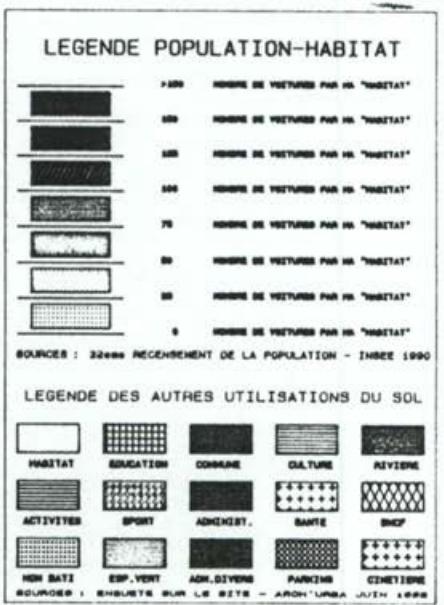
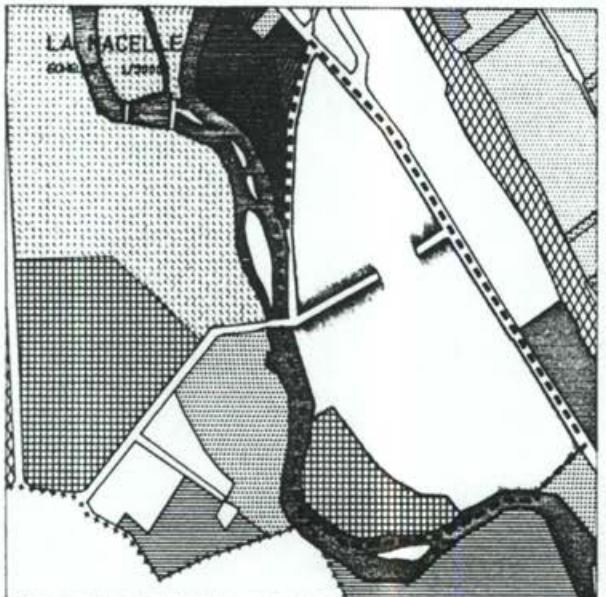
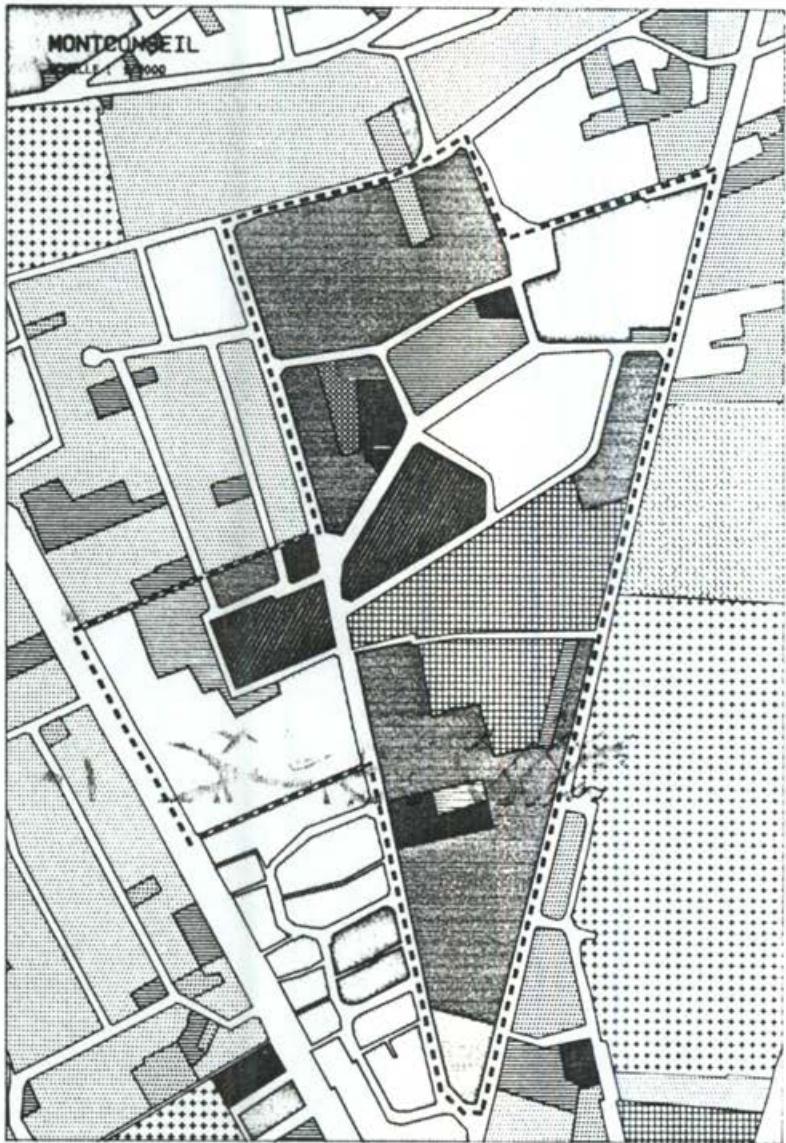
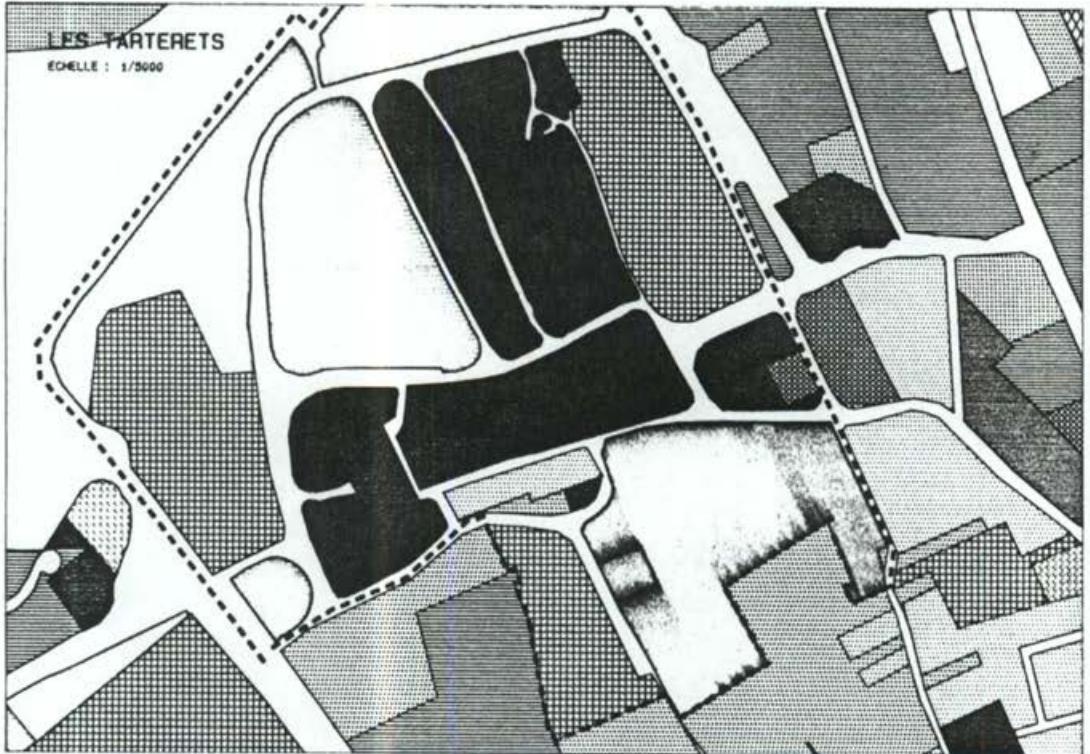
La nouvelle organisation a été conçue afin d'assurer la desserte des équipements importants. Quatorze autobus assurent désormais des liaisons plus fréquentes, avec des temps de parcours raccourcis, et des horaires plus fiables. La mise en place de lignes alternatives, en fonction des besoins et des horaires, a permis de développer une plus grande attractivité du réseau en direction de plusieurs catégories d'usagers:

- la population active travaillant à l'extérieur de la commune: renforcement des lignes de rabattement vers la gare entre 6H30 et 8H30.
- la population scolaire: avec des transports scolaires le matin, le midi, le soir, du quartier de la Nacelle vers les équipements scolaires des Tarterêts.
- une dépose marché, les mardi et vendredi matin.

Le fonctionnement des transports à l'intérieur des quartiers révèle par contre un réseau peu adapté aux besoins des jeunes:

- moins de desserte le samedi,
- peu de lignes fonctionnent le dimanche,
- aucun transport n'est assuré en soirée.

Le réseau TC est donc organisé principalement pour assurer la desserte d'équipements qui ne sont pas ou peu fréquentés par les jeunes, et sa restructuration n'a pas eu d'effet sur les pratiques des jeunes. L'ensemble des acteurs rencontrés (le transporteur, les éducateurs et animateurs) s'accordent sur la faible utilisation des TC par les jeunes durant leur temps libre.



כט – דוחה ורשות רשות מקרקעין – סעיפים 20–22

VILLE de CORBEIL-ESSONNES

CONCENTRATION SPATIALE DES VOITURES

arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013
tel: 47 07 09 72 - fax: 43 36 76 32



POPULATION
HABITAT
BUD AFIS V2.1



RESEAU VIAIRE DE CORBEIL-ESSONNES



LES TARTERETS



MONTCONSEIL



CENTRE VILLE

• le réseau interne des grands ensembles:

A des discontinuités viaires, se juxtaposent l'absence de hiérarchie viaire. Ces observations se vérifient plus particulièrement pour les quartiers des Tarterets et de la Nacelle. Le souhait de limiter la pénétration de la voiture à l'intérieur des espaces, a conduit à organiser les voies à la périphérie de ces quartiers.

L'analyse du réseau viaire fait apparaître plusieurs dysfonctionnements

- plusieurs réseaux disparates et mal connectés,
- des discontinuités viaires,
- une absence de hiérarchie viaire à l'échelle du territoire communal, un déficit de voies secondaires,
- un réseau viaire propre aux grands ensembles, et mal relié au reste de la ville.

VILLE de CORBEIL-ESSONNES
RESEAUX VIAIRES

arch'urba 6, rue PRIMATICE - PARIS - 75013
tel: 47 07 00 72 - fax: 43 36 78 32

APURUM POPULATION
HABITAT
66110 RAC SIDAH RNC APIC YR.J

MOBILITE DES JEUNES ET PERCEPTION DE LA VILLE ENTRETIENS DANS LES QUARTIERS

60 entretiens semi-directifs avec guide d'entretien ont été réalisés auprès des jeunes des trois grands ensembles de Corbeil-Essonnes, Tarterêts, Montconseil, La Nacelle. Il s'agissait de compléter les éléments recueillis lors de la première phase d'études qui comprenait, outre la distribution spatiale des données population - habitat, l'analyse de l'offre de transports collectifs, des accidents sur deux années et de la mobilité des jeunes sur la base d'entretiens avec les éducateurs et les animateurs.

En l'absence de données quantifiées, cette nouvelle série d'entretiens, réalisés directement auprès des jeunes, avait pour objectif d'obtenir des informations qualitatives sur leurs pratiques de déplacements, leur capacité à se situer dans la ville, les principaux trajets effectués dans la ville et dans le quartier.

LE MODE D'INTERROGATION

Dans le but de recueillir des informations spatialisées et de nature à se prêter à une représentation cartographique, le mode d'interrogation utilisé était basé sur des photos à reconnaître et à commenter, et des cartes en couleur à renseigner. Cet outil méthodologique avait été mis au point dans le cadre de l'étude d'évaluation d'un aménagement d'espace public, réalisé dans un double objectif de qualité urbaine et de sécurité (Tom Priestley, Yves Trochel, Anne Faure à Chevilly-Larue).

Ce mode d'interrogation, visuel et ludique, testé sur une population de jeunes, avait bénéficié d'un excellent taux de réponse et apporté de nombreuses informations sur la perception de la modification de l'environnement par ses utilisateurs. Il s'agissait d'un outil d'aide à la conception, destiné plus aux techniciens qu'aux décideurs, et dont l'objet était essentiellement centré sur la pratique de l'espace.

C'est principalement pour son aspect convivial que la méthode a été réutilisée ici: elle a permis d'obtenir rapidement une grande richesse d'information, recueillie par des enquêteurs facilement formés et s'adaptait bien à la thématique de la recherche. Il est clair, toutefois, étant donné la faiblesse de l'échantillon, que les résultats ne peuvent être exploités qu'en termes de tendances. Il convient, par exemple, de relativiser les données chiffrées, sachant qu'une seule personne interrogée représente 5% du total par quartier.

Les jeunes interrogés

La ville avait mené quelques mois auparavant une enquête auprès des jeunes de 12 à 16 ans portant principalement sur la pratique des équipements qui leur sont destinés. La même tranche d'âge a donc été choisie de façon à recouper les informations. De plus, la préadolescence est une période charnière où l'absentéisme scolaire et la petite délinquance commencent à se développer. C'est dans cette tranche d'âge que s'enclenche le processus de désocialisation.

L'enquête de la commune n'ayant suscité aucune réponse émanant des jeunes filles, il a été demandé aux enquêteurs de solliciter garçons et filles pour avoir le même nombre de réponses de chaque catégorie.

Le même nombre de jeunes a aussi été interrogé dans chacun des trois quartiers, de façon à faire ressortir d'éventuelles différences dans les comportements et dans l'appréciation de l'environnement. La situation et l'aménagement des trois quartiers étudiés, en effet, sont très différents en termes de site, de morphologie du bâti et de conception de voirie.

Le guide d'entretien

L'entretien comprenait deux parties: l'une concernait la pratique de la ville, l'autre décrivait la perception du quartier. Dans chacun des cas, l'interviewé avait décrire et à situer sur la carte:

- les lieux fréquentés,
- les itinéraires les plus souvent empruntés,
- des appréciations sur ces trajets (beau/laid - animé/triste - sûr/dangereux),
- les limites des quartiers et des sous-quartiers.

Par ailleurs, des photos, prises dans d'autres quartiers que le leur, étaient présentées pour savoir si ces lieux étaient connus, fréquentés, et comment ils étaient qualifiés: la gare principale, la MJC et une photo prise dans l'un des deux autres quartiers étudiés, afin d'apprécier les relations entre jeunes de quartiers différents.

Chacun de ces thèmes était accompagné d'une série de questions destinées à recueillir des commentaires sur les buts et les modes de déplacement et à évaluer la capacité d'autonomie de chacun des jeunes.

Le travail de terrain

L'enquête s'est déroulée en extérieur, au mois de juin 1994, hors des horaires scolaires les mercredi et samedi après midi. Il était important de pouvoir aborder les jeunes hors d'une prise en charge institutionnelle, à l'inverse de l'enquête de la commune, pour toucher un public le plus large possible et ne pas biaiser les réponses par la présence des animateurs.

Il a donc été décidé de ne pas utiliser le vecteur d'une association ni des services communaux. Toutefois, certains des premiers entretiens ont eu lieu à la maison de quartier des Tarterêts et à celle de Montconseil, ce qui a permis par la suite de faciliter l'enquête dans la rue.

Le contact s'est établi très facilement à l'exception du cas de La Nacelle où les jeunes sont moins souvent dehors. Ce mode d'interrogation, cependant n'a pas facilité la constitution d'un échantillon: la répartition par sexe, et surtout par âge, n'est pas équilibrée et fausse les comparaisons entre les quartiers. Par ailleurs, dans le quartier de Montconseil, très étendu, il n'a pas été possible d'entendre des jeunes habitant le sud du quartier.

D'une façon générale, le questionnaire a été bien accueilli, la présentation en couleur des cartes et illustrations a été appréciée: il a intéressé l'ensemble des jeunes qui se sont parfois bousculés pour répondre. Bien que la lecture de la carte ne soit pas familière au plus grand nombre et que le temps nécessaire aux réponses avoisine généralement trois quarts d'heure, l'aspect ludique de l'interrogation a contribué à ce qu'aucun d'eux n'abandonne en cours d'entretien. Les dernières réponses, cependant, ne sont pas très significatives et difficiles à exploiter. Dans le cas d'une nouvelle expérience, le questionnaire pourrait être allégé, en particulier des questions qui n'ont généralement pas apporté d'éléments significatifs.

L'exploitation

Concernant les aspects pratiques, l'exploitation manuelle qui avait été envisagée s'est avérée lourde et une plus grande rigueur dans la formulation et l'organisation du questionnaire, un système de codage, auraient permis une exploitation informatique directe.

Le dépouillement a mis en évidence des différences importantes de comportement en fonction de l'âge des interviewés et montré que cette tranche d'âge n'est pas homogène. La sur-représentation des 12-13 ans, dans un des quartiers, donne une image de très faible mobilité qui est à relativiser. L'attention des enquêteurs devra donc, dans l'éventualité de l'étude d'un autre quartier, être attirée sur la sélection des candidats à l'interrogation.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

Par rapport à la description de la mobilité des jeunes que traduisait l'enquête de la ville et les entretiens avec les animateurs, certaines caractéristiques se confirmait, notamment la faible autonomie, d'autres se relativisent, comme la très faible mobilité, mais surtout, des différences notoires apparaissent entre les quartiers.

L'aire de mobilité

On note des distorsions importantes entre lieux fréquentés et itinéraires reportés. Il semble que l'information la plus significative soit la fréquence des lieux cités. Si on se fie à cet indicateur, les jeunes de Tarterêts ont un comportement assez différent de ceux des autres quartiers: ils citent plus de destinations, sont plus nombreux à les citer, savent se situer sur la carte, identifient leurs trajets avec précision. Ils semblent plus mobiles et plus autonomes. Il faut, toutefois, mettre quelques réserves à cette constatation étant donné la moyenne d'âge plus élevée des enquêtés.

Les lieux les plus fréquentés déclarés par les jeunes de Montconseil ne sont pas très éloignés du quartier, en position centrale par rapport à la tache urbaine, ce qui ne constitue pas une référence claire quant à la mobilité. Cependant, les itinéraires cités sont tous inscrits dans un triangle compris entre la RN7, la Seine et la voie ferrée, ce qui tend à confirmer un faible volume de déplacements.

Les jeunes de La Nacelle ne citent massivement que trois destinations hors du quartier et décrivent par contre des trajets dans toute la ville. Il semble que ces trajets soient occasionnels et que leur mobilité soit obligée en raison de la situation excentrée du quartier, mais subie, car, à travers les commentaires, on peut déduire une assez faible autonomie.

Le sud de la commune semble inconnu des jeunes des trois quartiers, à l'exception de la Nacelle, où quelques itinéraires passent par Moulin Galant. La RN7 est une barrière très peu franchissable que l'on ne transgresse qu'à la hauteur d'Essonne. La voie ferrée est une très forte coupure qui oriente le quartier des Tarterêts vers Evry et celui de la Nacelle vers Villabé.

La notion de sécurité

A l'exception de la Nacelle, où les habitants sont traumatisés par les accidents d'enfants, nombreux sur la voie qui borde le quartier, la notion de sécurité renvoie aux agressions liées au trafic de drogue qui se développe dans la ville depuis deux ou trois ans. Des accidents ont pourtant lieu au pourtour des autres quartiers bordés par la RN7, la Francilienne et une autre route nationale.

Il semble que la circulation automobile soit un phénomène intégré par les jeunes de Montconseil et ceux des Tarterêts dont les quartiers sont traversés par le trafic automobile. Le quartier de la Nacelle n'est accessible à la voiture que pour le stationnement. Les jeunes sont imprudents par inexpérience; les parents ne favorisent pas l'apprentissage en interdisant aux jeunes de sortir du quartier.

Tous les jeunes sont avertis du trafic de drogue, identifient les bâtiments à Montconseil qui en sont les lieux, et en parlent avec angoisse. Bien entendu, les dealers, qui roulent d'ailleurs dans des voitures puissantes, ne se sont pas proposés pour les entretiens.

Les appréciations sur l'environnement

Tous les jeunes adorent leur quartier, ils sont même terriblement chauvins. Ils l'aiment parce que c'est une grande famille où tout le monde se connaît et où on a des dizaines de copains. La présence de nombreux équipements, et en particulier les équipements scolaires et sportifs, n'est pas étrangère à la cohésion du groupe.

Pour eux, un quartier est un ensemble d'immeubles collectifs: ni les secteurs pavillonnaires, qualifiés de tristes, ni les centres anciens, n'ont droit au vocable de quartier. Le quartier existe et est apprécié par rapport au nombre important de gens qui y habitent et y circulent. La fonction de centre est caractérisée essentiellement par l'animation; elle est forcément synonyme de centre commercial.

Les notions culturelles qui nous font attribuer à l'architecture ou au traitement de l'espace public une certaine qualité, n'entrent pas dans leur jugement sur leur quartier: leur jugement est d'abord affectif et, de plus, leurs familles ont dans la plupart des cas une culture différente. Ce qui fait la valeur du quartier, c'est l'existence de lieux de convivialité: terrains de sport, ou mieux, terrains libres appropriables pour le sport, commerces ou centre commercial. La maison de quartier est aussi appréciée à double titre: lieu de ressources et de convivialité.

Archétype du grand ensemble, le quartier des Tarterêts, forêt de tours de quinze à vingt niveaux, que l'on peut qualifier d'erreur architecturale et urbaine, abrite les jeunes les plus malins et les plus dynamiques des trois quartiers.

La petite opération de qualité de la Nacelle, qui vient d'être réhabilitée et transformée en jardin, ne semble ni favoriser les motivations aux déplacements, ni faire le bonheur des jeunes: ils trouvent le quartier triste, l'aménagement contraignant, et déplorent principalement le manque d'équipements collectifs. Ce sont les plus agressifs malgré la qualité du site.

Les techniciens et les concepteurs qui ont en charge les opérations de retraitement et de réhabilitation sont tentés de projeter leurs propres références. Les bailleurs sociaux cherchent à exercer un contrôle sur les comportements des jeunes en canalisant leurs activités par la contrainte spatiale. Les habitants plaident pour l'accueil des très jeunes enfants ou du troisième âge. Les pré-adolescents sont oubliés des projets, et dans une certaine mesure indésirables.

Il semble, cependant, qu'une meilleure écoute concernant la prise en compte de leur demande en matière d'activités sportives libres et de lieux appropriables soit la meilleure façon de canaliser les énergies. Ce n'est pas aux Tarterêts, où l'espace public est différencié et adapté à de nombreux besoins, que le trafic de drogue s'est installé, mais à Montconseil, qui n'a pas fait l'objet d'améliorations de l'espace public et qui renvoie une image d'immense parking sur une bonne partie du quartier.

LA MOBILITE SELON LE SEXE

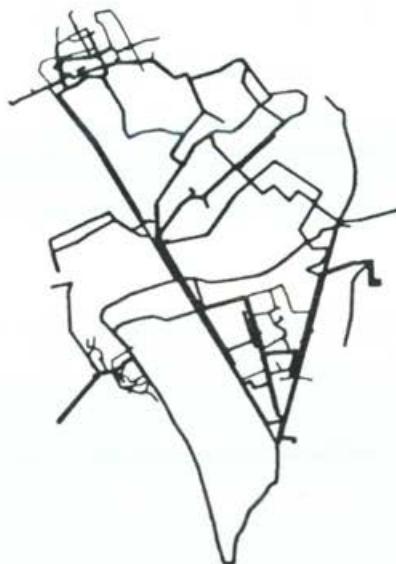
Les graphes ci-contre représentent les trajets déclarés par les jeunes et traduisent deux images de la ville différentes.

Les filles, qui accompagnent leurs mères dans les déplacements liés aux achats, semblent plus mobiles et fréquentent le centre ville.

Les garçons citent des destinations liées en majorité à la pratique sportive et se déplacent vers les autres quartiers sociaux.

	F	G	total
Tarterêts	10	10	20
Montconseil	8	12	20
La Nacelle	9	11	20
total	20	20	60

FILLES



FILLES : ITINERAIRES DANS LA VILLE - MONTCONSEIL: 8, TARTERETS: 10, LA NACELLE: 9

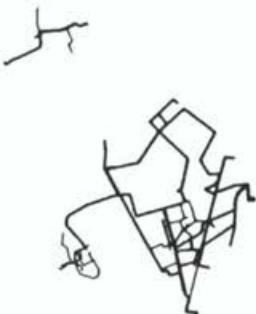
GARCONS



GARCONS : ITINERAIRES DANS LA VILLE MONTCONSEIL: 12, TARTERETS: 10, LA NACELLE: 11

	T	M	N	total
12 ans	3	7	7	17
13 ans	2	5	1	8
14 ans	5	5	5	15
15 ans	6	2	4	12
16 ans	4	1	3	8
total	20	20	20	60

12 ANS



11 FILLES ET 6 GARÇONS DE 12 ANS - ITINÉRAIRES DANS LA VILLE

13 ANS



3 FILLES ET 5 GARÇONS DE 13 ANS - ITINÉRAIRES DANS LA VILLE

LA MOBILITÉ SELON L'ÂGE

14 ANS



6 FILLES ET 9 GARÇONS DE 14 ANS - ITINÉRAIRES DANS LA VILLE

15 ANS



4 FILLES ET 8 GARÇONS DE 15 ANS - ITINÉRAIRES DANS LA VILLE

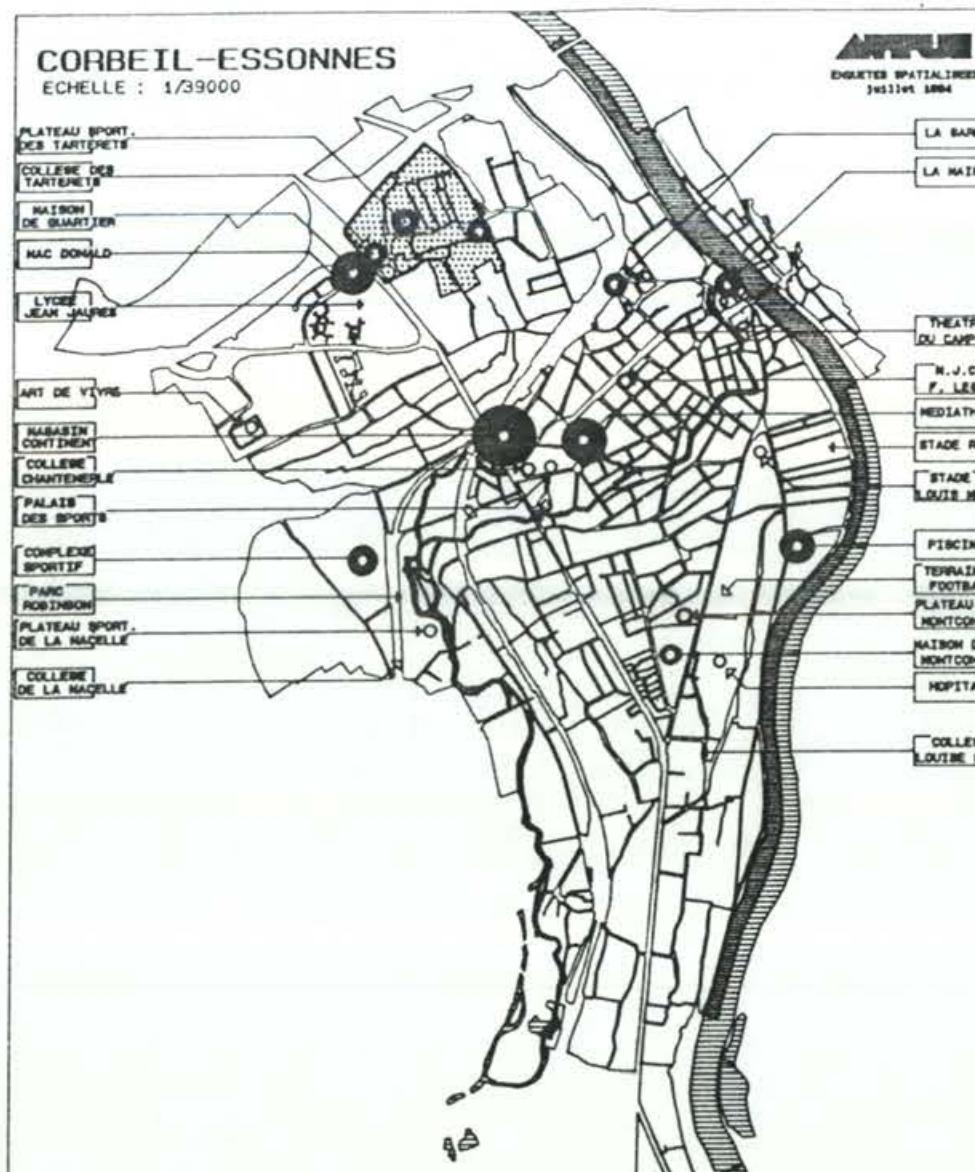
16 ANS



3 FILLES ET 5 GARÇONS DE 16 ANS - ITINÉRAIRES DANS LA VILLE

L'aire de mobilité augmente avec l'âge, ce qui semble logique, mais engage à la prudence sur les comparaisons par quartier. En effet, la distribution par âge des interviewés est relativement aléatoire.

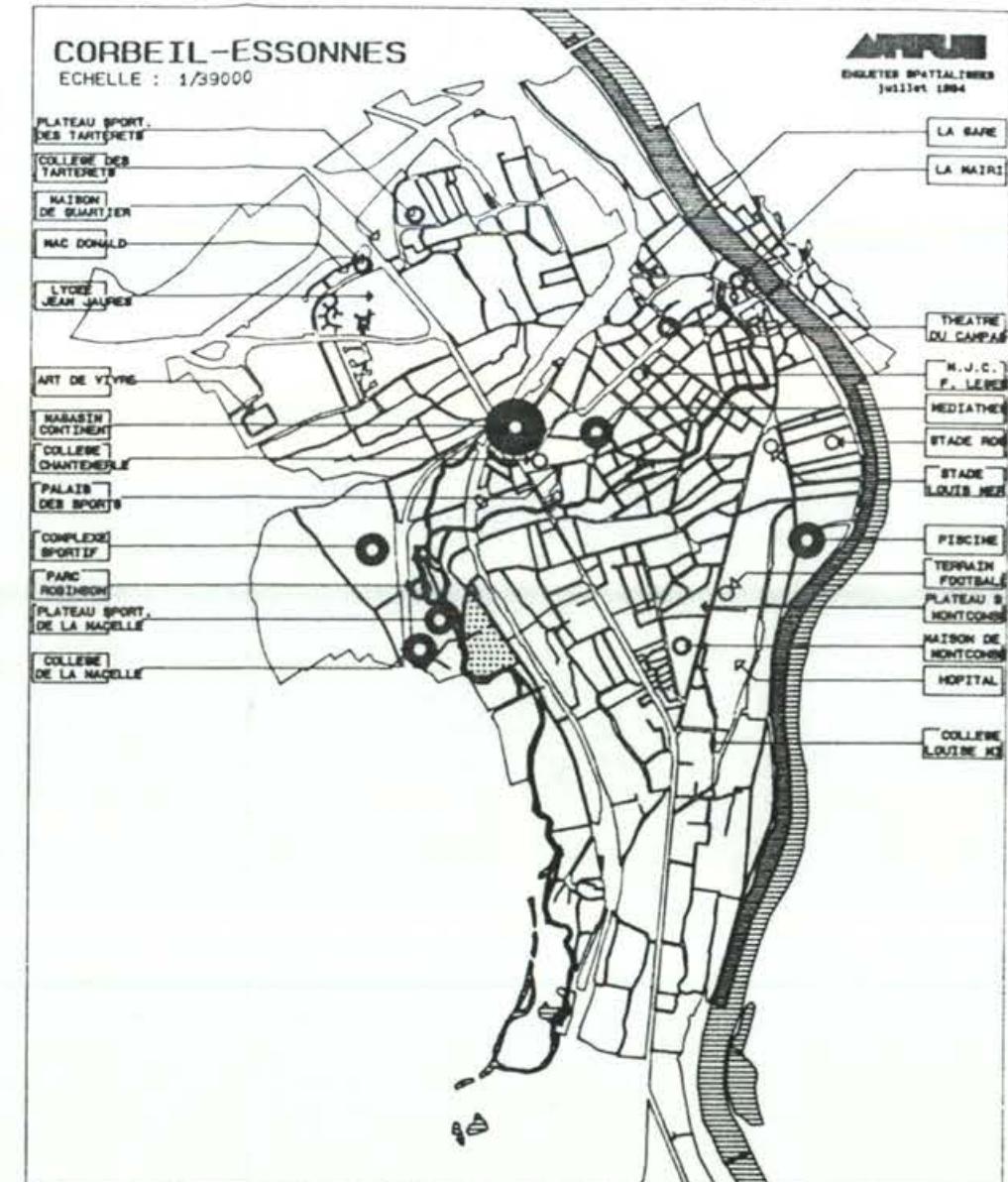
Cependant, la comparaison par tranches d'âge fait apparaître un changement de comportement assez net vers 14 ans où l'aire de mobilité s'élargit. La voie ferrée constitue un obstacle aux déplacements très visible chez les plus jeunes.



LES TARTERETS - LIEUX FREQUENTES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013



MONTCONSEIL - LIEUX FREQUENTES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013



LA NACELLE - LIEUX FREQUENTES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013

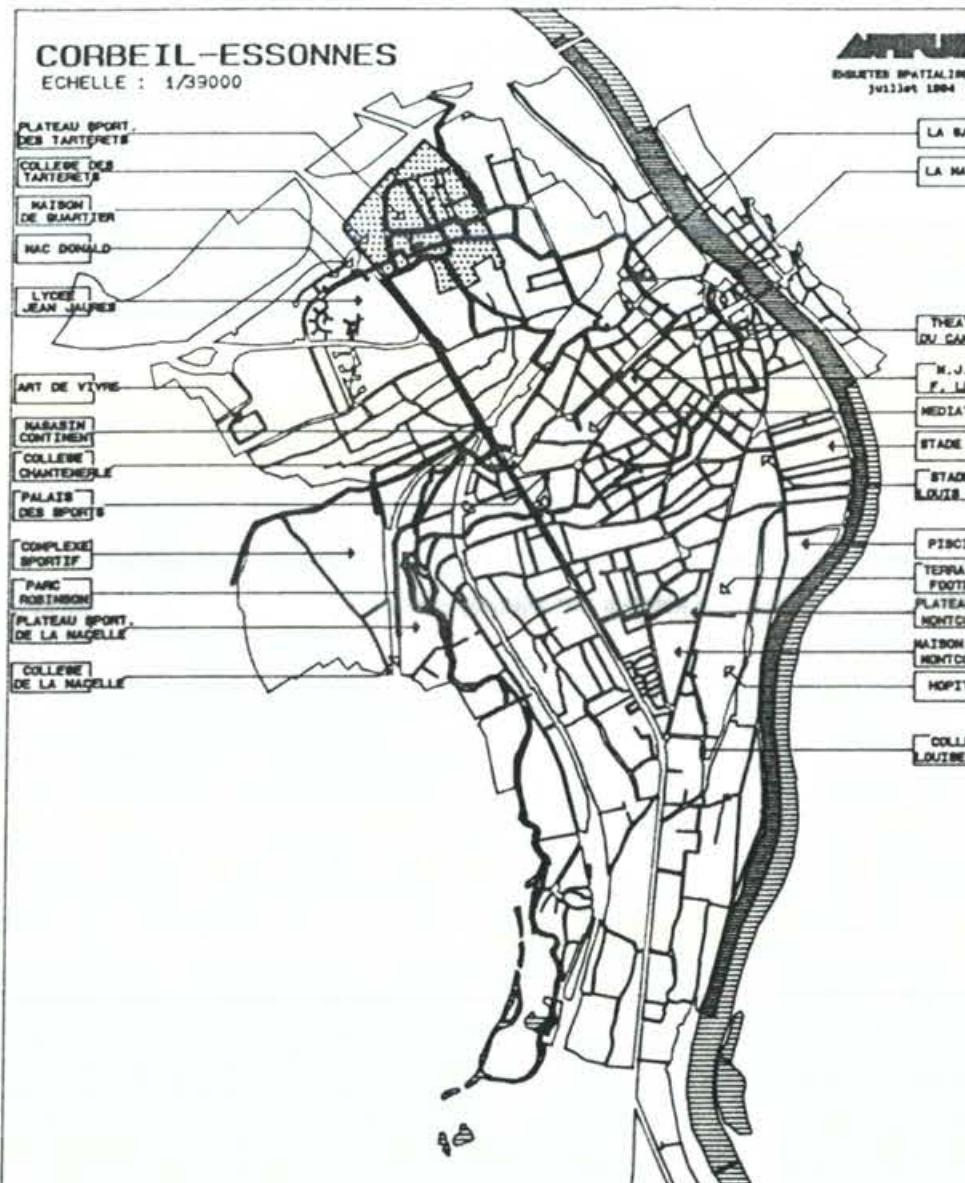
Les trois points les plus fréquentés dans la ville sont "Continent", grande surface à Essonnes, la Médiathèque, dans le cadre scolaire, et la piscine. Ces lieux sont abondamment cités par les jeunes des trois quartiers.

La fonction "centre ville" est attribuée au triangle "Continent" / Médiathèque / Fast-food (non indiqué sur le plan) à Essonnes: animation, regroupement d'équipements, situation dans le quartier récent de Chantemerle composé de logements collectifs.

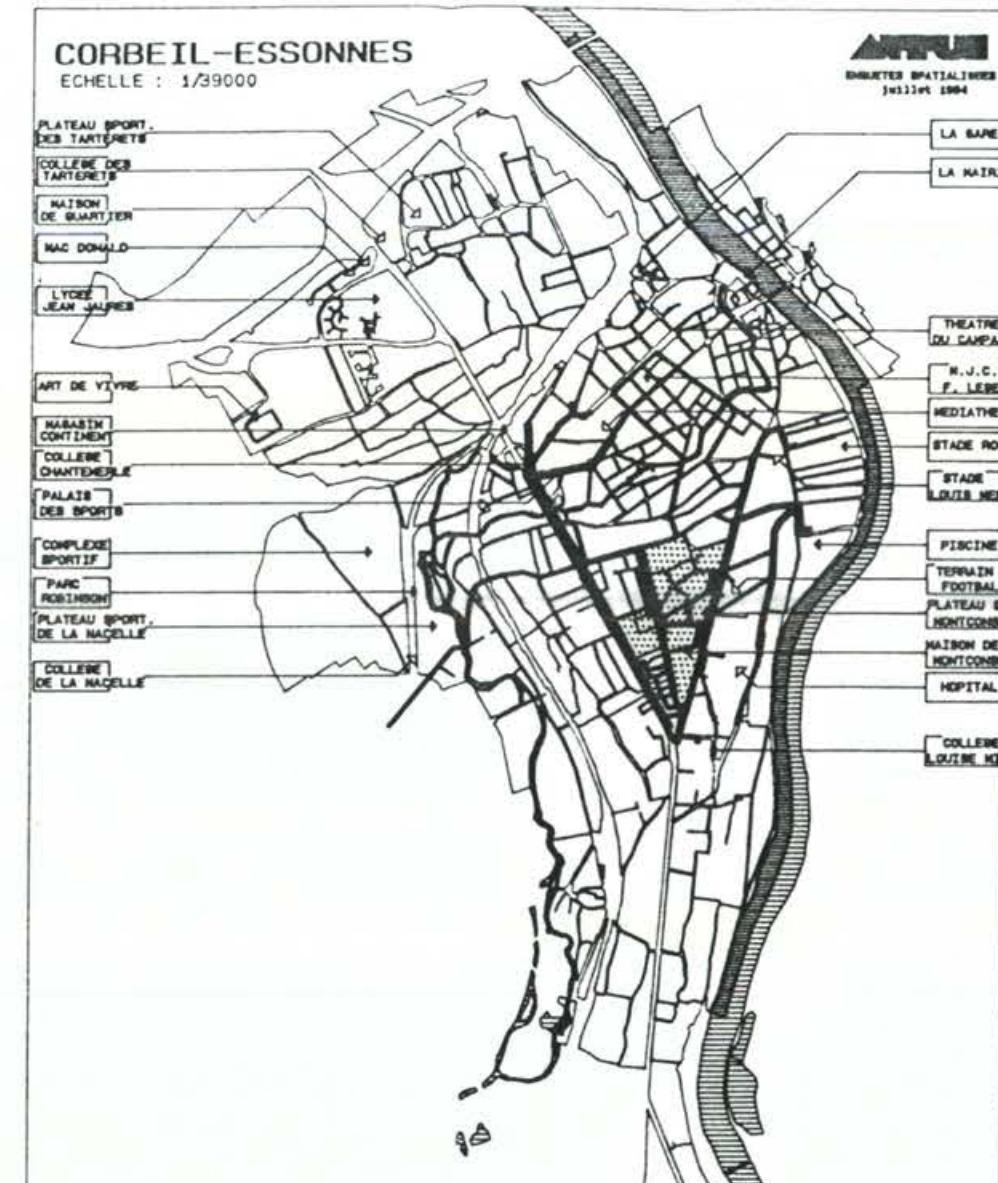
Les cartes ne représentent pas la fréquentation des grandes surfaces "Carrefour" à Evry, qui attire de nombreux jeunes des Tarterêts, et "Carrefour" à Villabé, but de déplacement très cité à La Nacelle. Ces deux autres centres commerciaux, très importants en surface, sont appréciés par les jeunes pour leur animation et sont un but de promenade autant qu'un lieu d'achats.

Dans les quartiers, les maisons de quartier de Montconseil et des Tarterêts sont les lieux les plus fréquentés; viennent ensuite les équipements sportifs. Les jeunes de La Nacelle se plaignent du manque de tels équipements dans leur quartier.

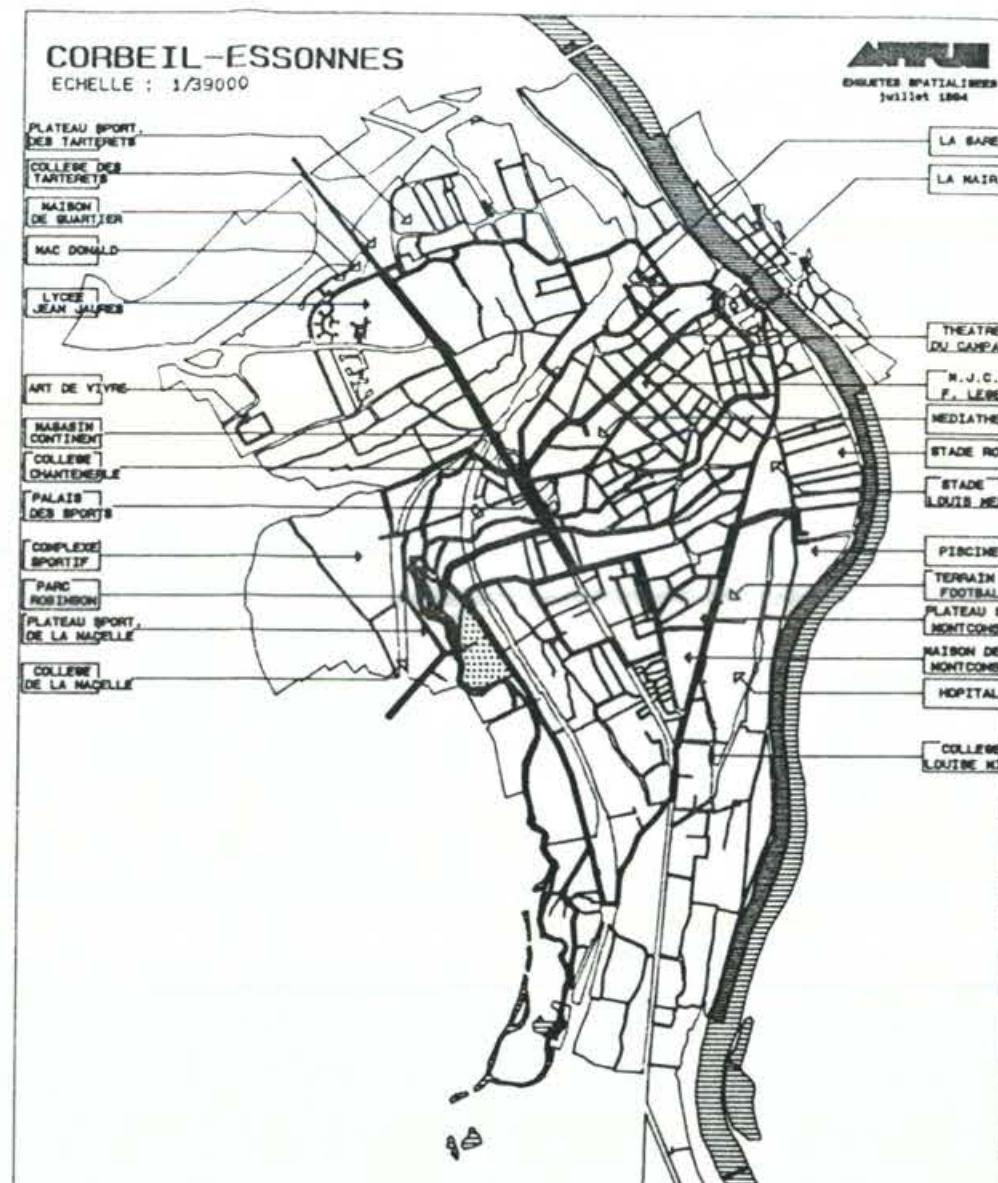
La gare principale n'est citée que par les jeunes des Tarterêts qui utilisent le RER notamment pour aller à Evry. Le vieux Corbeil, centre historique et regroupement des commerces de détail, n'est jamais cité comme un quartier de la ville, mais seulement par quelques uns qui y connaissent la Mairie.



LES TARTERETS - ITINERAIRES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013



MONTCONSEIL - ITINERAIRES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013

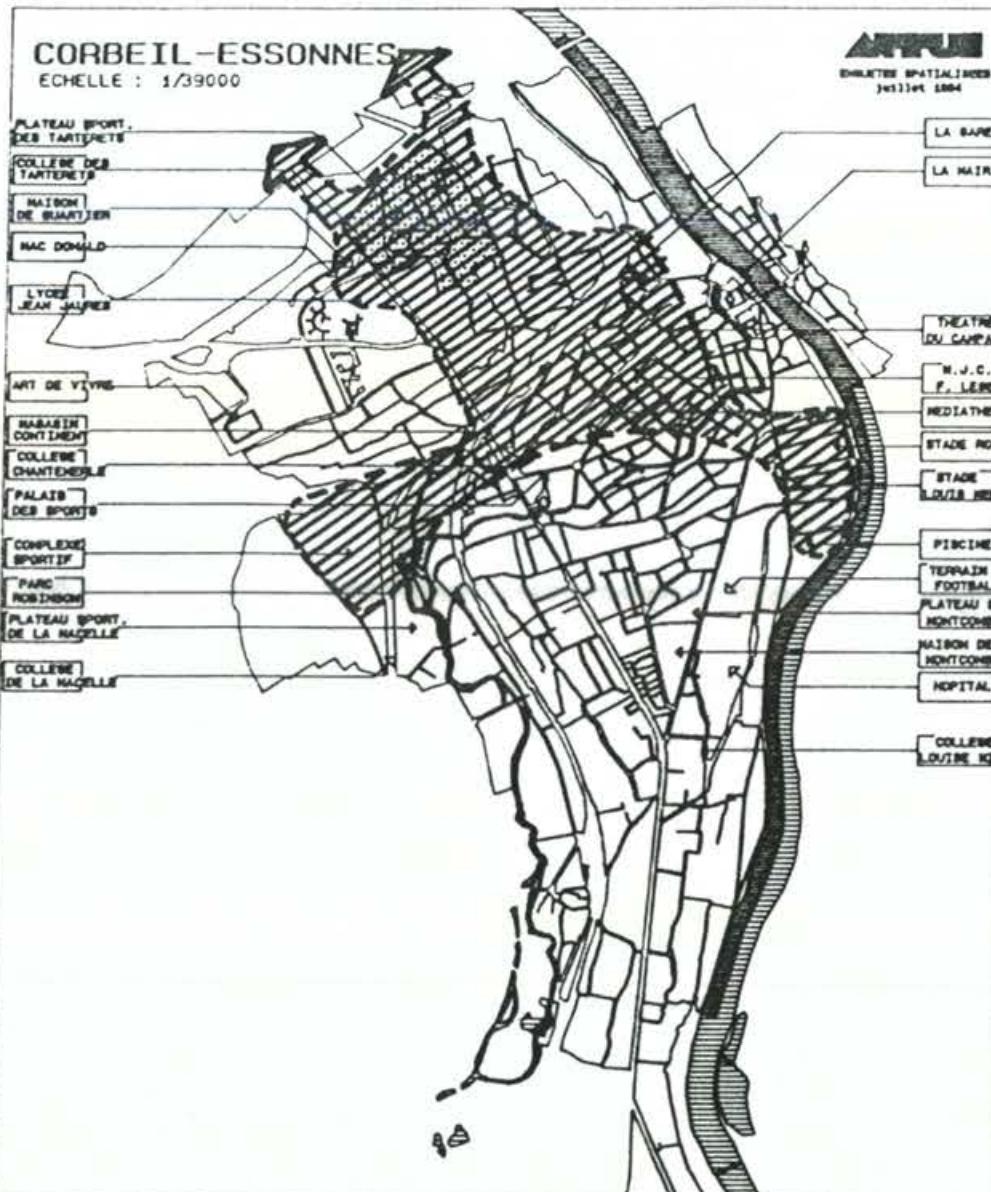


LA NACELLE - ITINERAIRES DANS LA VILLE
arch'urba 8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013

Les jeunes de Tarterets décrivent des trajets relativement variés et longs dans la ville. Ceux de Montconseil se déplacent essentiellement autour de leur quartier qui est en position centrale. La RN7 représente une forte couvre.

Les jeunes de La Nacelle citent aussi des itinéraires longs et variés. Cette information est à relativiser car les entretiens font apparaître des comportements spécifiques. Le sentiment de danger provoqué par les accidents de voiture de la rue de la Papeterie, qui borde l'ensemble, conduit les parents à interdire aux enfants de sortir du quartier.

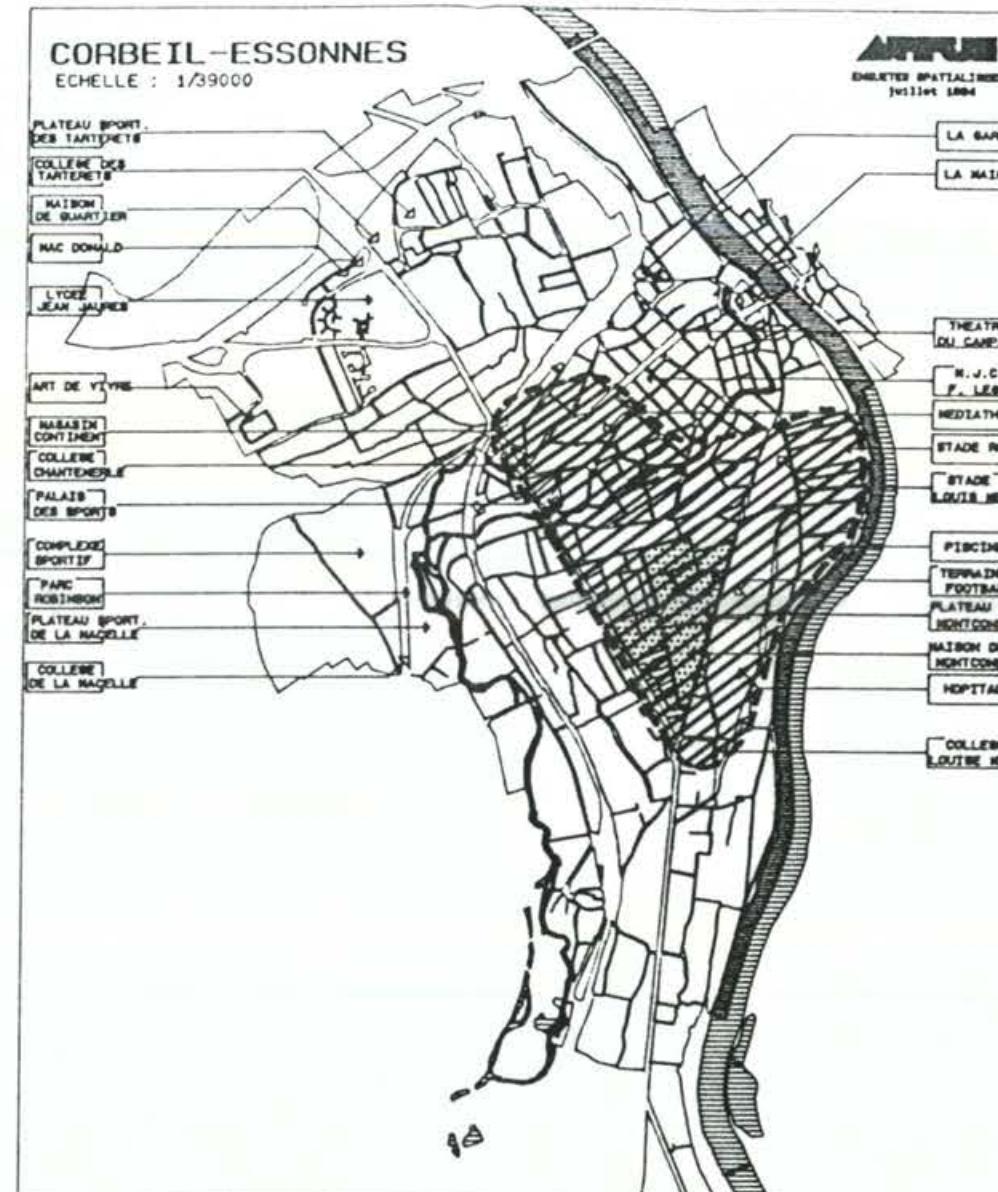
Les déplacements cités à La Nacelle sont dans la majorité des cas effectués dans le cadre scolaire ou accompagnés par les parents. L'aspect du graphe traduit une relative mobilité mais ne préjuge pas de la capacité d'autonomie de ces jeunes, qui semble très faible lorsqu'on recoupe avec d'autres questions.



LES TARTERETS -

arch'urba

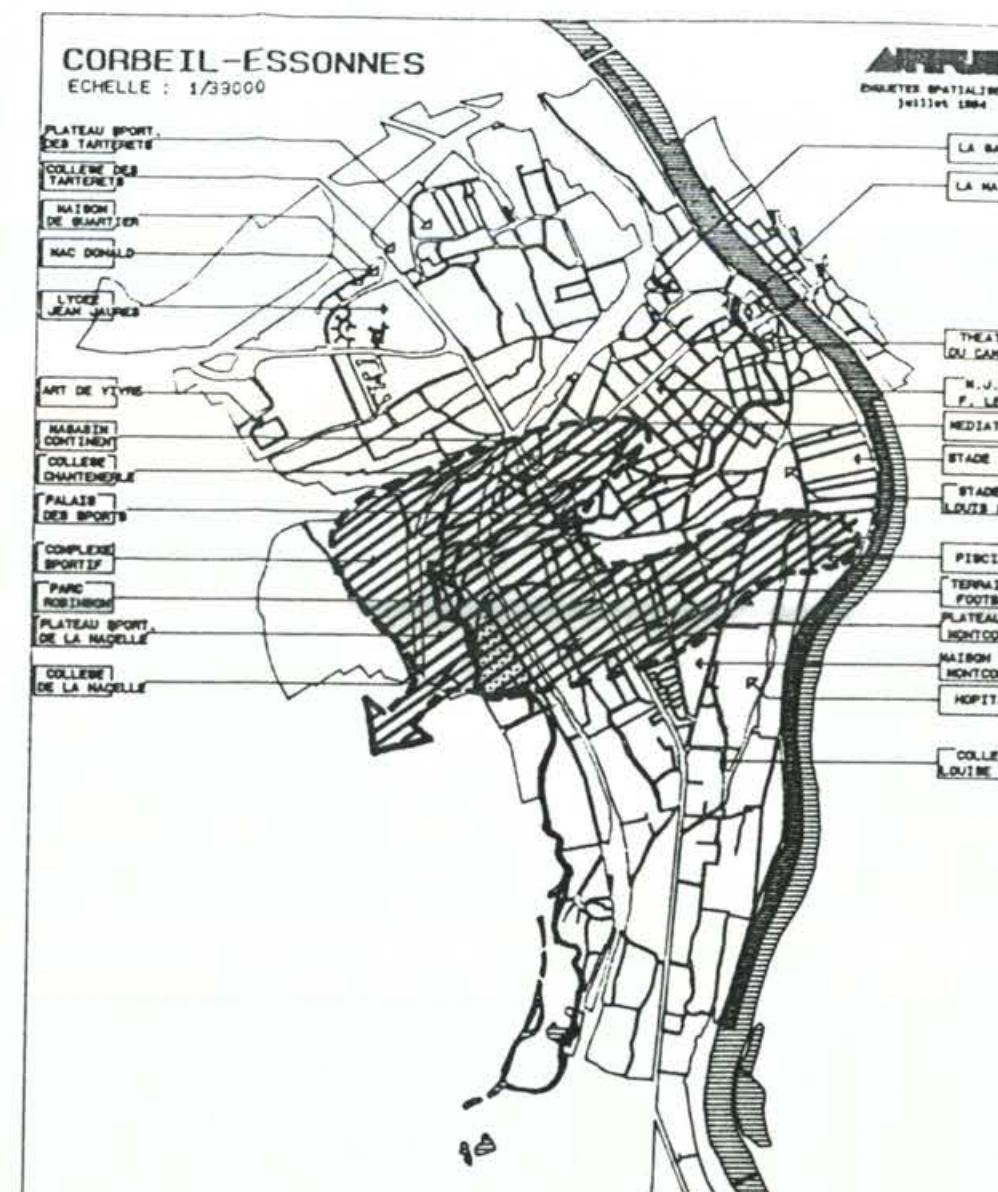
8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013



MONTCONSEIL -

arch'urba

8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013



LA NACELLE -

arch'urba

8, rue PRIMATICE - PARIS - 75013

L'aire de mobilité de chaque quartier:

Ces cartes sont la synthèse des différentes informations concernant les déplacements fréquents des jeunes de chacun des trois quartiers. Les destinations occasionnelles et les trajets qui semblent effectués en voiture avec les parents ont été exclus du périmètre. La tache suit les itinéraires les plus fréquemment indiqués.

Les jeunes des Tarterêts décrivent des trajets fréquents plus longs et destinations plus variées que ceux des autres quartiers et sont plus nombreux à les citer. Les interviewés sont toutefois plus représentés dans les tranches 15/16 ans.

D'une façon générale, ce sont les équipements sportifs qui structurent la mobilité des jeunes dans la ville. Les jeunes des quartiers limitrophes déclarent un second pôle d'intérêt dans les communes voisines: il s'agit des centres commerciaux Carrefour à Evry et à Villabé.

LES ACCIDENTS DE JEUNES

UNE REDUCTION IMPORTANTE DU NOMBRE D'ACCIDENTS ENTRE 1983 ET 1991

La ville de Corbeil-Essonnes a connu en 1983 un nombre très important d'accidents de la route répartis sur l'ensemble de son territoire. Cependant, certains axes supportant un trafic important ont cumulé les accidents:

- la RN 7 dans sa partie Nord (bd J. Jaurès), dans sa partie centrale (rue de Paris - centre ancien d'Essonnes) et dans sa partie Sud (bd Kennedy);
- la RN 191 (bd Henri Dunant);
- la RD 137 (rue de la papeterie) à l'ouest de la voie ferrée;
- la rue Féray qui permet de joindre les deux centres anciens Corbeil et Essonnes, ainsi que les voies adjacentes; cette accumulation d'accidents a fait de la zone centrale un secteur particulièrement accidentogène;
- la rue du 14 juillet sur la rive droite, au débouché du pont.

Ce sont également sur ces voies qu'ont eu lieu les accidents graves ayant entraîné au moins un blessé grave ou un mort.

Cette situation a donné lieu à différentes mesures visant à réduire le nombre et la gravité des accidents sur le territoire communal.

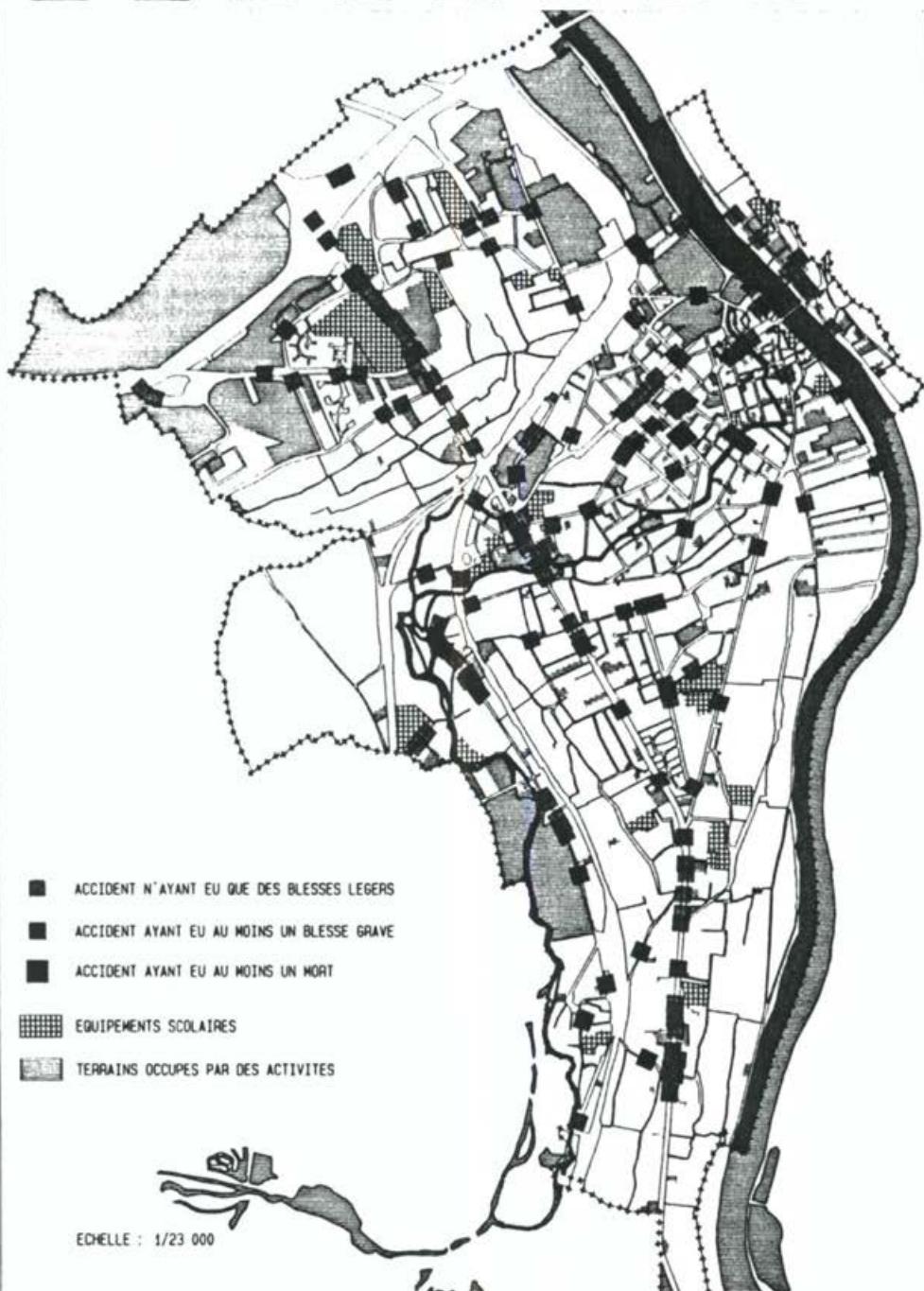
. La partie Nord de la RN 7 (bd Jean Jaurès) - suite à des accidents mortels de lycéens à la sortie du Passage Souterrain à Gabarit Réduit situé à hauteur du lycée - a fait l'objet d'une opération Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Le retraitement de cette voie a consisté principalement à fermer le PSGR et à réaménager le carrefour du lycée de manière à ralentir la vitesse des véhicules. La section de la nationale entre le carrefour du lycée et la voie ferrée a été traitée de manière plus qualitative (création de contre-allées, mobilier urbain).

. La mise en place d'un nouveau plan de circulation, s'il a été très efficace pour réduire la vitesse, a largement contribué à rendre la ville illisible (accès aux centres anciens très difficiles par exemple).

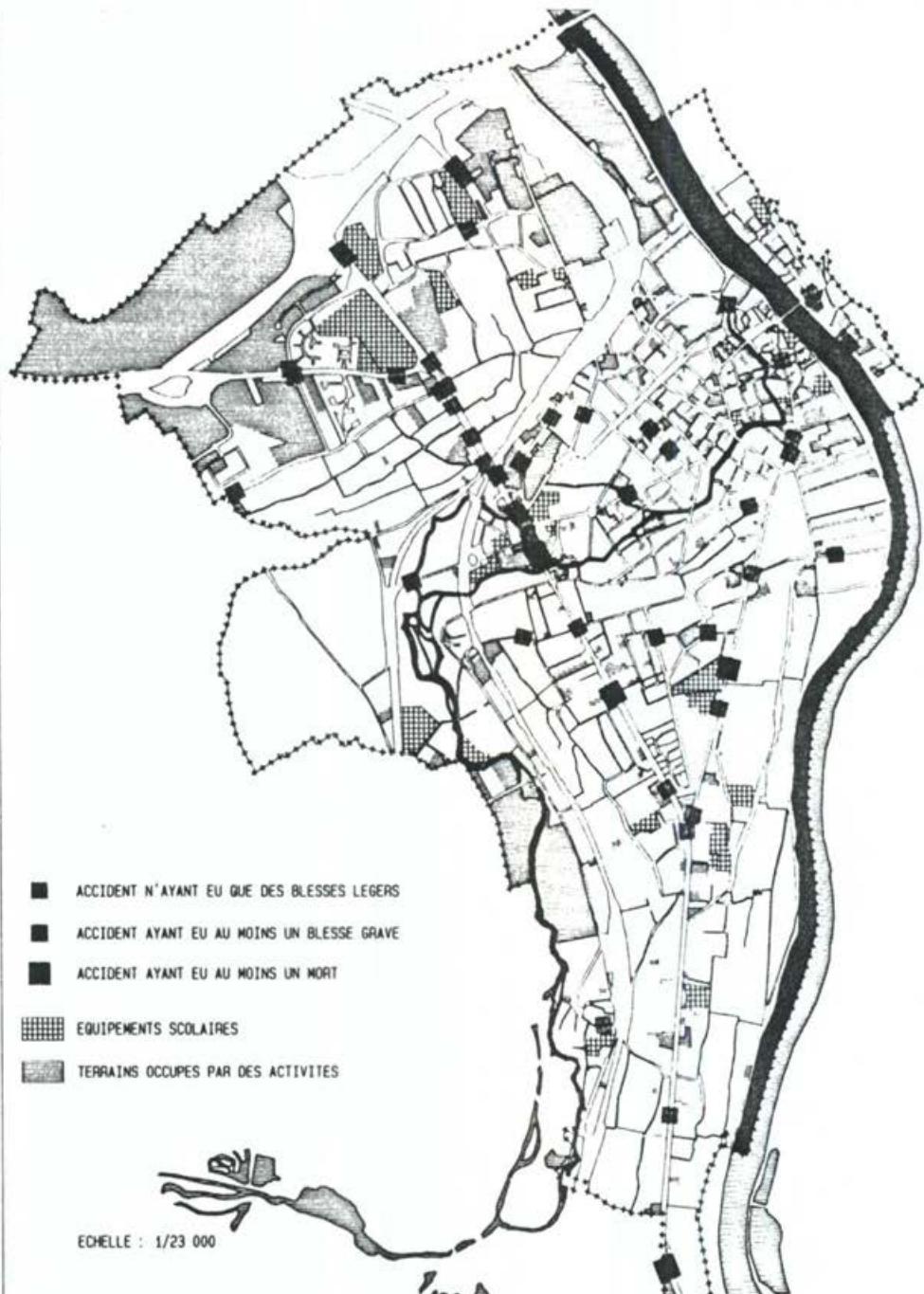
Cette politique en matière de sécurité des déplacements a permis de réduire de façon considérable le nombre des accidents, comme en témoigne la situation en 1990 et 1991. En effet, les accidents à Corbeil-Essonnes représentent en 1990, 3,4 % des accidents sur l'ensemble du département de l'Essonne.

Une concentration des accidents sur les mêmes axes en 1990 et 1991

L'accumulation des accidents en 1991 se retrouve sur les axes déjà repérés comme accidentogènes en 1983, même si les accidents sont moins nombreux et s'ils concernent des sections de voies plus courtes (principalement RN 7 entre le carrefour du lycée et la rue de Paris et RN 191 - bd H. Dunant). La superposition des accidents ayant eu lieu en 1990 et 1991 permet de retrouver le troisième axe accidentogène: la RD 137 - rue de la papeterie.



APPLICATION
APPUT
ACCIDENTS
CIRCULATION
Edition par STOUDIAP
63 av. de Paris 94160
PROGETTEL APTC V 3.0



APPLICATION
APPUT
ACCIDENTS
CIRCULATION
Edition par STOUDIAP
63 av. de Paris 94160
PROGETTEL APTC V 3.0

Concernant les quartiers en difficulté, les Tarterêts, la Nacelle et Montconseil, les accidents ont lieu à trois échelles différentes:

. à l'intérieur des quartiers. C'est surtout vrai pour les Tarterêts et Montconseil qui ont une voirie interne. On note une accumulation des accidents rue Léon Blum aux Tarterêts et avenue du Président Allende à Montconseil.

. aux sorties immédiates des quartiers. Aux Tarterêts, l'effet "sorties et entrées" du quartier est d'autant plus remarquable que la cité est fortement enclavée. Il y a en effet une accumulation des accidents sur la RN 7 - place du 19 mars 1962 et sur l'avenue Strathkelvin. Ce phénomène "entrées et sorties de quartier" est nettement moins important à Montconseil qui, lui, est bien relié aux quartiers environnants.

La Nacelle est aussi concernée par un nombre important d'accidents rue de la papeterie, seule voie d'accès au quartier.

. à une échelle plus large qui concerne les déplacements sur l'ensemble de la ville. Les accidents ont principalement lieu sur la RN 7 (bd Jean Jaurès, bd de Fontainebleau à hauteur du quartier Montconseil), la RN 191 (bd Henri Dunant) et de la RD 137 (rue de la papeterie); ces axes retenus comme particulièrement accidentogènes bordent les trois quartiers en difficulté.

UN NOMBRE IMPORTANT D'ACCIDENTS PROVOQUES PAR LES JEUNES

L'analyse des accidents provoqués par des jeunes (15 - 25 ans) porte sur les données de l'année 1990:

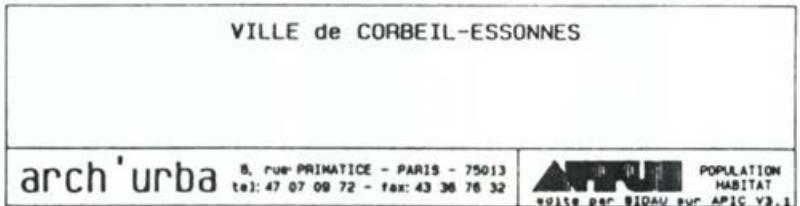
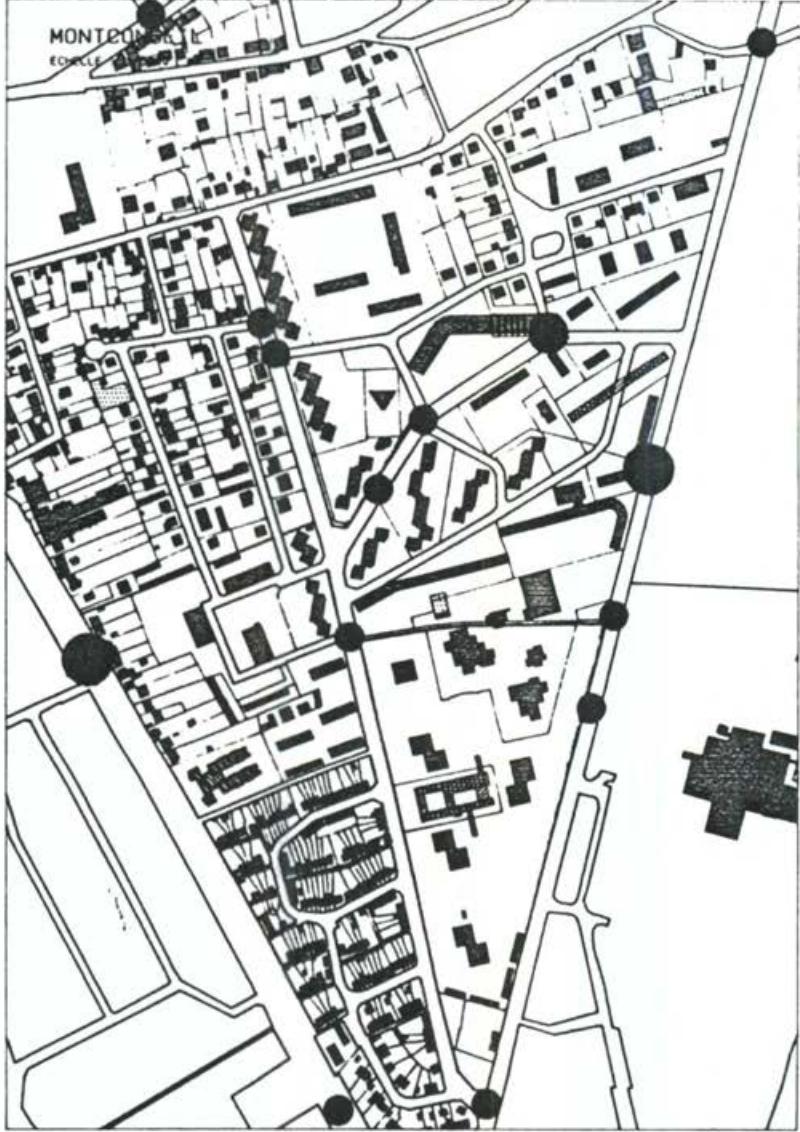
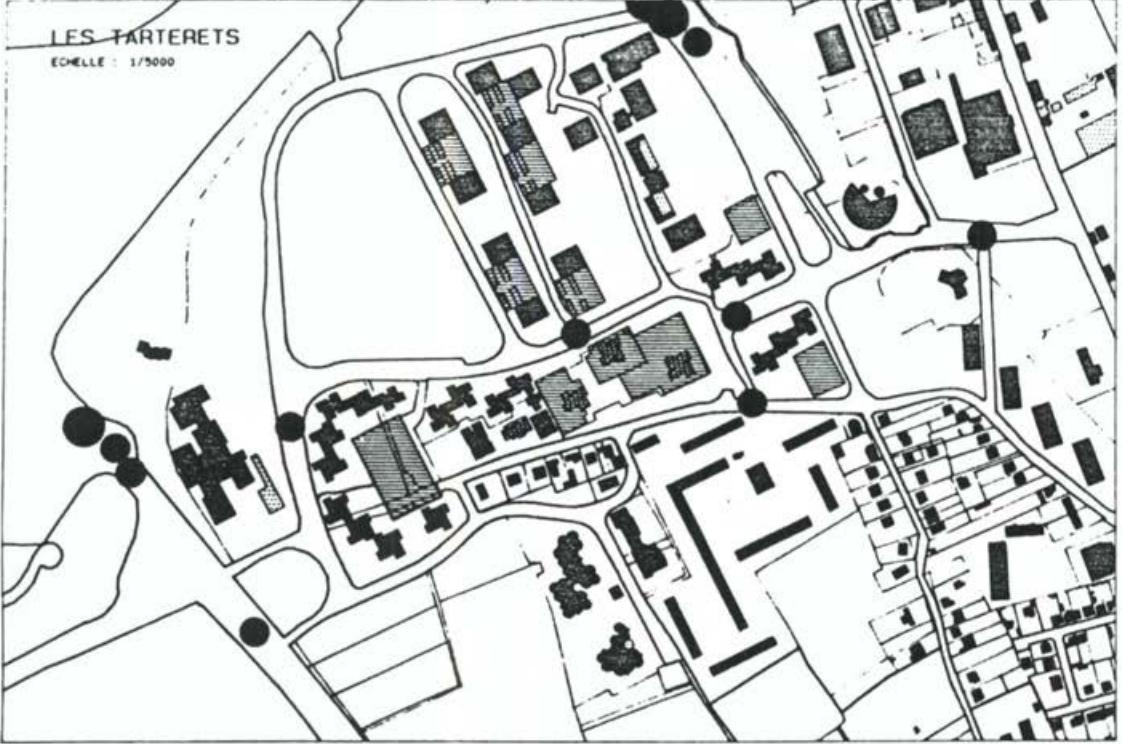
- année du Recensement Général de la Population dont les données chiffrées peuvent être corrélées avec celles sur les accidents;
- année pour laquelle les comptes-rendus d'accidents effectués par les services de la ville sur la base des procès verbaux de police sont les mieux renseignés: date, heure de l'accident, gravité, âge et mode de déplacement de la victime, âge et mode de déplacement de l'auteur.

Sur 89 accidents répertoriés en 1990, 72 comptes-rendus d'accidents sont complets, notamment au niveau des auteurs.

A Corbeil-Essonnes, les jeunes âgés de 18 à 25 ans (auteurs et victimes confondues) sont impliqués dans 54 % des accidents, soit une proportion bien supérieure à celle du département de l'Essonne (32 % des accidents).

46 % des accidents ont été provoqués par des jeunes entre 15 et 25 ans. Cette proportion déjà importante de la participation des jeunes aux accidents de la route est à relativiser puisque ne sont enregistrés que les accidents pour lesquels la police est intervenue. Il y a donc vraisemblablement un phénomène de sous-déclarations d'accidents légers impliquant notamment les jeunes des quartiers HLM de la ville. Ce phénomène va souvent de pair avec des pratiques "déviantes" telles que le vol de véhicules, la conduite sans permis ou sans assurance..., avec délit de fuite.

L'âge moyen du responsable de l'accident est de 22 ans. Il n'y a pas ou peu d'accidents chez les jeunes entre 15 et 17 ans. L'année qui suit le permis (entre 18 et 19 ans) ne semble pas accidentogène (9% des accidents de jeunes). Cependant, 50 % de ces accidents ont lieu chez les jeunes entre 22 et 25 ans, ceci pouvant s'expliquer par le recul de l'âge d'obtention du permis pour des raisons souvent économiques. Les jeunes attendent souvent de travailler ou d'avoir un petit travail en parallèle des études pour passer leur permis. Ce constat est d'autant plus fréquent dans les quartiers en difficulté où les familles ne sont pas solvables et ne peuvent aider leurs enfants à payer le permis de conduire.



Les voitures sont majoritairement impliquées dans les accidents de jeunes

61 % des accidents dont la responsabilité revient aux jeunes conducteurs concernent les véhicules automobiles.

Il y a d'une manière générale peu d'accidents provoqués par des deux roues à Corbeil-Essonnes: 15 accidents au total dont 73 % impliquent directement des jeunes entre 15 et 25 ans.

Les accidents deux roues de jeunes âgés entre 15 et 25 ans représentent 33 % des accidents provoqués par cette catégorie d'âge: 6 % concernent les cycles; 12 %, les cyclomoteurs; et 15 %, les motos.

La répartition des accidents deux-roues dans la ville est peu différente de celle des accidents tous modes de déplacements confondues: les accidents sont présents dans les périphéries des quartiers (aux Tarterêts, ce sont les sorties qui sont concernées) comme dans le reste de la ville (essentiellement la moitié Nord du territoire communal).

Des accidents de la route graves et mortels peu nombreux mais qui concernent essentiellement les jeunes

Sur les 72 accidents renseignés et répertoriés en 1990, 4 accidents ont entraînés des blessés graves et 3, des morts. Cette faible proportion d'accidents graves de la circulation est l'un des résultats de la politique de la ville en matière de sécurité routière.

Cependant, il est à noter que ces accidents graves sont provoqués en majorité par les 15 - 25 ans:

- 2 accidents ayant entraîné au moins un blessé grave;
 - 3 accidents ayant entraîné au moins un mort;
- (soit 5 accidents sur un total de 7).

Les deux accidents restants ont eu des blessés graves dont l'un a été provoqué par un jeune de 26 ans.

Les modes de déplacement impliqués dans les accidents mortels sont les voitures. Ils ont eu lieu hors des périphéries des quartiers en difficulté, et pour deux d'entre eux sur des axes à fort trafic: la RN 7 (rue de Paris) et les allées Aristide Briant.

Le troisième accident mortel a eu lieu rue Lafayette (passage sous les voies ferrées). Il est intéressant de noter que cet itinéraire est l'une des sorties du quartier des Tarterêts vers le centre de Corbeil et que cet accident a été provoqué par un jeune de 20 ans sans permis de conduire.

Les accidents de jeunes ont lieu surtout l'après-midi

70 % des accidents provoqués par des jeunes ont lieu entre 12 et 20 heures, 9 % entre 7 et 12 heures et 21 % ont lieu en soirée ou la nuit.

Parmi les accidents qui ont lieu l'après-midi, des tranches horaires précises peuvent être repérées:

- 61 % de ces accidents ont lieu entre 16 et 20 heures,
- 39 % ont lieu entre 12 et 14 heures 30.

Ces tranches horaires correspondent à celles où les jeunes ne sont ni à l'école ni au travail s'ils en ont un. Les deux tranches horaires observées incluent aussi les trajets domicile-école et domicile-travail.

Défaut de maîtrise du véhicule et manoeuvres dangereuses: deux causes fréquentes d'accidents de jeunes

Près de 40 % des accidents provoqués par les jeunes sont dus à un défaut de maîtrise du véhicule, parmi lesquels 65 % concernent des accidents de piétons traversant dans de mauvaises conditions (hors passage protégé). Ce chiffre important est intéressant car il met souvent en cause la vitesse du véhicule et donc le défaut de maîtrise du conducteur face à un "danger" imprévu.

La seconde cause d'accident la plus fréquente (environ 30 % des accidents de jeunes) concerne les manoeuvres dangereuses (essentiellement des dépassements).

Ce type d'accident met en cause la difficulté voire l'incapacité des jeunes à évaluer les conditions dans lesquels ces manoeuvres pourraient se faire en toute sécurité: vitesse, prise de risque, difficulté à apprêhender les distances... toutes ces notions s'acquérant avec l'expérience de la conduite.

Il est à signaler cependant que les jeunes en difficulté ont généralement encore plus de mal à acquérir ces notions. La prise de risque, la négation du danger caractérisent souvent leur comportement au volant.

Lors de l'apprentissage de la conduite en auto-école, s'ils ont une bonne capacité à intégrer les gestes mécaniques de la conduite (mémoire visuelle importante), leur incapacité à se projeter dans l'espace et dans l'avenir font qu'ils ne se sentent pas du tout concernés par les comportements sécuritaires, ni même conscients de leur existence. Le manque d'autonomie des jeunes des grands ensembles de Corbeil-Essonnes, s'il explique leur faible mobilité, ne les conduit pas, bien au contraire, à imaginer un itinéraire et à apprêhender l'espace dans lequel ils se déplacent.

Leur seule référence en matière de sécurité routière est le code de la route qu'ils appliquent sans procéder à leur propre analyse de l'environnement immédiat, des conditions dans lesquels ils se déplacent.

Toutefois, près de 21 % des accidents sont dus à un non respect des règles: refus de priorité, stop non respecté.

Deux accidents de jeunes sont dus à une conduite en état d'ivresse. La faiblesse de l'échantillon n'appelle pas de remarque particulière. Cependant, ces accidents ont lieu tous les deux aux environs de 18 heures; l'état d'ivresse ne semble donc pas lié, à première vue, à une soirée ou à un repas. Il est vraisemblable que les conduites en état d'ivresse soient beaucoup plus fréquentes que ne le laissent supposer les statistiques. Le problème de l'alcoolisme chez les jeunes semble se poser dans les quartiers en difficulté. Les jeunes ont davantage les moyens de se procurer de l'alcool (bières principalement) que de la drogue.

JEUNES EN DIFFICULTE ET APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE:
le rôle des associations d'insertion

Le partenaire en matière de sécurité routière de la commune de Corbeil-Essonnes est la Prévention Routière. Cette association a lancé sur le site voisin d'Evry une opération d'apprentissage anticipé de la conduite, avec des accompagnateurs volontaires, mais engage peu d'actions spécifiques en direction des jeunes en difficulté. Nous avons donc interrogé des associations spécialisées opérant sur d'autres sites afin de mieux connaître les conditions de l'apprentissage de la conduite à ces jeunes.

Dix personnes ont été rencontrées: responsables d'associations d'insertion, moniteurs d'auto-écoles spécialisés, éducateurs de rue. Ces interviews ont été complétées par quelques entretiens téléphoniques dont faisait partie une association basée à Ris-Orangis. Cette association travaille aussi sur le secteur de Corbeil-Essonnes, mais les rendez-vous envisagés avec les moniteurs et les éducateurs n'ont pu avoir lieu.

Le guide d'entretien comportait les thèmes suivants:

- objectif de l'association et caractéristiques du site d'implantation,
- profil des jeunes,
- comportement de mobilité des jeunes,
- finalité du permis de conduire pour les jeunes,
- aspects éducatifs du permis de conduire pour l'association,
- comportement des jeunes en formation,
- travail d'accompagnement effectué par l'équipe.

Les principales réponses ont été regroupées par thème dans les tableaux ci-après. Ces réponses font apparaître des contraintes constantes sur tous les sites et certaines différences, en fonction des quartiers concernant les difficultés d'apprentissage et les méthodes pratiquées.

SITES	ASSOCIATIONS
FONTENAY AUX ROSES LES BLAGIS DSQ qui touche trois communes Concerne surtout "Les Paradis" 2 entretiens	"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans
CHAVILLE petites opérations HLM disséminées dans le tissus pas de DSQ 3 entretiens	"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans
ISSY-LES-MOULINEAUX pas de DSQ petites opérations 1 entretien	"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans
CORBEIL-ESSONNES LA NACELLE - DSQ 4 entretiens	"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)
BRETIGNY plusieurs quartiers 2 entretiens	"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans

ASSOCIATIONS	PROFIL DES JEUNES
<p>"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Population diversifiée : niveau social et origines ethniques tous en difficulté : toxicomanie - alcoolisme petite délinquance phénomène de bande occasionnel regroupant plusieurs quartiers avec pour seul but l'organisation d'expéditions punitives</p>
<p>"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans</p>	<p>jeunes en grande difficulté - isolés. - difficultés familiales - déstructuration - échec scolaire et recherche d'emploi - certains sortent de prison et sont sous contrôle judiciaire - forte proportion de maghrébins</p>
<p>"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Jeunes en très grande difficulté - en moyenne : déscolarisés - usage des drogues douces - carences relationnelles - très déstructurés : généralement isolés - usage des drogues dures - rapports avec la justice - 80% de maghrébins</p>
<p>"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)</p>	<p>Jeunes peu touchés par la délinquance (collège) qui commence après 16 ans (fin de la scolarisation) et qui est souvent liée à la toxicomanie.</p>
<p>"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Jeunes en difficultés plus ou moins importante selon des quartiers. Les interviewés esquiscent une typologie concernant la recherche d'identité en fonction du niveau de structuration. Une typologie des interventions en fonction du phénomène de bande et d'isolement.</p>
<p>PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES</p>	<p>Dans tous les quartiers les filles maghrébines n'ont aucune autonomie par rapport à la famille. Elles sont cependant généralement plus structurées.</p>

ASSOCIATIONS	COMPORTEMENT DE MOBILITE
<p>"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Très bonne mobilité. Les jeunes n'ont pas peur de "sortir du cocon". Les entretiens attribuent la mobilité à : <ul style="list-style-type: none"> - habitudes familiales : pas d'emplois sur place - bonne desserte pas d'enclavement physique - peu d'équipements collectifs dans la cité - antériorité du travail social (20 ans) rôle des aînés. </p>
<p>"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Jeunes isolés qui se déplacent. Ils vont à Paris. Il existe une très bonne desserte transports en commun qui facilite les déplacements. Les jeunes se déplacent aussi en petits groupes dans la voiture d'un copain - pas de sorties en bande type expéditions punitives - pas d'attachement au quartier - pas de peur de l'extérieur.</p>
<p>"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Très faible mobilité limitée à la ville. Intérêts: centre commercial, gare RER (animation), commissariat (copains en garde à vue). Ils ne vont jamais à Paris qui est limitrophe. Bonne connaissance de la ville pratiquée à pied et en bus. Les isolés se déplacent plus facilement que les bandes.</p>
<p>"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)</p>	<p>Très faible mobilité : pas d'utilisation des transports en commun, mais pratique de la marche à pied - liée à la faible mobilité des parents - refus de changer de collège en cas d'orientation par peur des transports. Accidents nombreux sur l'axe qui borde le quartier et qui renforcent la peur d'en sortir - très fort aspect "cocon".</p>
<p>"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Les jeunes se déplacent à pied et en transports en commun (très bonne desserte) en deux-roues - en voiture. Ils vont à Paris (20 mn). Peuvent voler voiture ou mobylette s'ils sont très motivés. Le désir de mobilité est fonction du niveau d'insertion. Ils recherchent les endroits ouverts et animés : centre ville, centres commerciaux, gare.</p>

PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES	Dans tous les quartiers, les filles ont une mobilité très faible limitée à l'école et aux déplacements en famille. Leur désir d'autonomie signifie très vite rupture avec le milieu familial.
----------------------------------	---

ASSOCIATIONS	FINALITE DU PERMIS DE CONDUIRE
<p>"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Le permis est vécu comme une possibilité d'autonomie et un moyen de déplacement (antériorité du travail d'explication sur les liens entre emploi et permis). Les conduites sans permis sont peu nombreuses - peu de vol et de vandalisme. Les jeunes achètent et bricolent leur voiture après détention du permis.</p>
<p>"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Pas de notion d'apprentissage. L'utilité du permis n'est comprise qu'après travail d'accompagnement lourd. Les jeunes sont hors du cadre institutionnel. Ils découvrent les problèmes d'emploi et d'utilité de la voiture. Ils sont attirés par les métiers de la route où ils se sentent plus libres. Les jeunes scolarisés dans les LEP ne sont pas conscients du problème : la voiture représente l'autonomie par rapport au logement.</p>
<p>"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Conduite sans permis avec des voitures volées fréquente : désir de paraître. Pas de notion d'interdit donc pas de notion de transgression, mais désir de liberté. Les jeunes prennent conscience de l'utilité du permis : <ul style="list-style-type: none"> - lorsqu'ils l'ont obtenu - après plusieurs refus d'embauche. </p>
<p>"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)</p>	<p>Moyen de se différencier par rapport aux autres - Pas de notion de l'utilité du permis (tranche d'âge). Pas de projection dans l'avenir mais besoin d'un faire valoir dans l'immédiat.</p>
<p>"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Les jeunes ne voient une utilité au permis que lorsqu'ils sont en mesure de posséder leur propre voiture. Dans le cas inverse ils volent des voitures et conduisent sans permis. Avoir une voiture c'est "se mettre au niveau des autres" <ul style="list-style-type: none"> - pour la femme qui ne travaille pas, c'est une occupation et un moyen de s'identifier - pour ceux qui travaillent c'est plus un moyen de déplacement. </p>

PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES	Généralement, pour les filles le permis représente une revalorisation au sein de la famille - Il sert uniquement à faire les courses mais permet de passer du statut d'enfant à celui d'adulte.
----------------------------------	---

ASSOCIATIONS	LE PERMIS DE CONDUIRE, UN OUTIL EDUCATIF
"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans	Plusieurs objectifs : - utiliser la conduite pour motiver la capacité de s'investir - confrontation à la réalité et à la réglementation - utiliser le temps de l'apprentissage pour créer un lieu d'écoute. Mais le permis est jugé insuffisant par rapport à la recherche d'emploi. Adhésion à la conduite accompagnée mais difficultés liées au rejet des jeunes (trop long). Manque de références - Projet en cours.
"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans	L'enseignement est essentiellement basé sur le rôle du permis dans la recherche d'emploi. A l'origine, problème de la conduite sans permis et sans apprentissage. Mais constitue aussi un outil de restructuration : faire reculer le sentiment d'échec, donner le goût de l'apprentissage, les confronter au monde extérieur et à la règle. Le permis a valeur de diplôme pour l'employeur.
"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans	L'apprentissage de la conduite est considéré comme complément au travail des éducateurs de rue : situation d'écoute - mise en confiance - Le permis a d'abord été envisagé dans un objectif d'insertion professionnelle puis actuellement comme un outil éducatif : conscience du monde extérieur - utilité de la règle...
"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)	Initiation dans le cadre de la prévention des accidents qui a intéressé les jeunes. La Prévention Routière signale le manque de réactivité des jeunes qui ne se mobilisent que lorsqu'un leader se signale. Ils sont aussi peu intéressés par le cours de mécanique. La Prévention Routière a engagé des actions AAC (Evry) en partenariat avec des tuteurs bénévoles. Bons résultats, mais familles intégrées.
"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans	L'association ICARE cherche à développer l'AAC et considère que : - c'est difficile dans les quartiers où il y a des bandes - hermétiques à toute forme d'action (grande délinquance) mais ne sont pas en bande. Les jeunes ont un problème d'écoute et le travail avec les éducateurs de rue est fondamental. ICARE lance une opération AAC avec des "jeunes retraités".

PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES	L'auto-école représente le seul endroit où il est possible de suivre les filles notamment celles qui sont en rupture familiale et particulièrement fragilisées. Projet AAC, mères de famille aux Blagis.
----------------------------------	--

ASSOCIATIONS	LES COMPORTEMENTS DES JEUNES PENDANT LA FORMATION
<p>"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Les jeunes acceptent l'apprentissage grâce au travail pédagogique aller et retour entre moniteur et éducateur pour adapter l'enseignement aux cas par cas. Formation de groupes diversifiés avec jeunes bien intégrés. Réaction et réussites très diverses. Les jeunes semblent conscients du danger et des risques liés à la vitesse.</p>
<p>"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Les jeunes sont sensibles à la qualité de la formation. Problèmes spécifiques de concentration, de drogue, d'alcool, de coordination psychomotrice : la partie conduite est plus difficile à réussir que le code où leur bonne mémoire leur permet de restituer le message. Pas de comportements suicidaires mais pas de garanties sur les comportements de transgression.</p>
<p>"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans</p>	<p>La règle est vécue comme une privation de liberté et l'apprentissage n'est possible qu'après un travail lourd. Pas de représentation du danger ni du risque. Pas de comportements suicidaires. La prise de risque est liée au phénomène de bande qui stimule "l'exploit". Le problème d'alcool est en régression (intégrisme musulman) mais la double culture des maghrébins favorise la déstructuration personnelle.</p>
<p>"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)</p>	
<p>"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Les jeunes font semblant de respecter les règles du code et savent très bien restituer le message. Ils ne comprennent pas la notion de comportement sécuritaire, ni celle de risque ou de danger. Cependant leur instinct de survie, leur mémoire visuelle et gestuelle leur permet d'avoir un bon taux de réussite au permis. Il semble qu'ensuite ils soient tentés par la vitesse et ne maîtrisent réellement le véhicule qu'après la première peur au volant.</p>

PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES	Moins de problèmes d'alcool et de drogue.
----------------------------------	---

ASSOCIATIONS	TRAVAIL D'ACCOMPAGNEMENT EFFECTUE PAR L'EQUIPE
<p>"JEUNES DANS LA CITE" prévention spécialisée auto-école et bâtiment concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Cours payant. Rôle des aînés formés par l'association.</p>
<p>"ACTION JEUNES" insertion par la conduite concerne les plus de 18 ans</p>	<p>La formation permet le suivi des jeunes avec les éducateurs de rue. Elle leur permet aussi de prendre conscience de leurs propres problèmes : alcool, drogue, concentration. Elle crée aussi une situation d'écoute, fait apparaître la nature des difficultés. L'aspect positif de la formation ressenti par les jeunes fait de l'association un lieu où ils peuvent revenir par la suite. Cours payants et conduite tous types de situations (route).</p>
<p>"J 92" prévention spécialisée auto-école concerne les plus de 18 ans</p>	<p>Nombre d'heures non limité - Conduite et discussion. Les élèves ne sont présentés au permis que lorsqu'ils sont sur de réussir. Cours payants et conduite de tous types de situations (route). Utilisation maximum des automatismes. Rôle permanent des éducateurs. Le code est incompréhensible pour les jeunes. Le message est restitué mais les règles ne sont pas toujours comprises.</p>
<p>"TOUR DE BABEL" animation culturelle et prévention routière 12/16 ans (collège)</p>	
<p>"ICARE" et un éducateur de rue Association pour la rénovation de l'apprentissage de la conduite concerne les plus de 16 ans</p>	<p>Aspect échange indispensable "donnant-donnant" : rétribution même symbolique - exigence du moniteur</p>

PROBLEMES SPECIFIQUES DES FILLES	1/3 de filles en formation à Issy-les-Moulineaux.
----------------------------------	---

ELEMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

OUVRAGES GENERAUX

- PANERAI, CASTEX, DEPAULE - **Formes urbaines - De l'îlot à la barre** - Dunod 1977.
- PANERAI et alii - **Eléments d'analyse urbaine** - AAM 1980.
- R. CASTRO, M. CANTAL DUPART, A. STINCO et al - **La ville à livre ouvert - Regard sur 50 ans d'habitat** - La Documentation Française - Paris 1980.
- Groupe de travail - **Espaces publics - Plan Urbain/DAU/DRI** - La Documentation Française - Septembre 1988.
- C. SITTE - **L'art de bâtir des villes** - L'Equerre 1981.
- R. UNWIN - **L'étude des plans de villes** - L'Equerre 1981.
- E. HOWARD - **Les cités-jardins de demain** - Dunod 1969.
- K. LYNCH - **The image of the city** - MIT Press - Réédition 1985.
- D. APPELYARD - **Livable streets**.
- P.H. CHOMBART DE LAUWE et alii - **Paris et l'agglomération parisienne - Tome 1 - L'espace social dans une grande cité** - PUF 1952.
- P.H. CHOMBART DE LAUWE et alii - **Paris et l'agglomération parisienne - Tome 2 - Méthodes de recherches pour l'étude d'une grande cité** - PUF 1952.
- J. MORVAL - **Introduction à la psychologie de l'environnement** - Mardaga - 1981.

POLITIQUE DE LA VILLE

- J.M. BELORGEY - **Evaluer les politiques de la ville** - DIV - Paris 1993.
- F. GARNIER - **La réhabilitation de quartiers d'habitat social: participation et concertation** - Mémoire de maîtrise d'aménagement et d'urbanisme - Université Paris IV Sorbonne - 1988.
- Banlieue 89, les projets** - Revue H - 1984.
- Groupe de réflexion "Voie et Ville" - **Le programme Banlieues 89 - Plan Urbain - 3 juillet**
- F. LEVY - **Bilan/perspectives des contrats de plan de développement social des quartiers** - La Documentation Française - Paris 1988.
- S. FAYMAN, Y. ROSSI - **Les politiques de quartier et leur évaluation** - ACT/DIV - Paris 1989
- DIV - **Politique de la ville et déplacements** - Symposium de Nantes - 1993
- CETUR - **Les transporteurs face au désenclavement des quartiers** - 1993

HISTOIRE DE L'URBANISME ET DES RESEAUX

- G. DUPUY - *Urbanisme et technique. Chronique d'un mariage de raison* - Centre de recherche d'urbanisme - Paris 1978.
- G. DUPUY - *Systèmes, réseaux et territoires* - ENPC 1985.
- G. DUPUY - *L'urbanisme des réseaux* - Ed. Armand Collin - Paris 1991.
- Colloque " Réseaux techniques urbains" - ENPC - Annales de la Recherche Urbaine - 1983.
- Monographies de l'AFCET - *Rationalisation des choix et urbanisme* - Dunod - Paris 1972.
- R. MOULIN et altrii - *Les architectes* - Archives des sciences sociales - Calmann-Lévy - Paris 1973.
- E. PRETECEILLE - *La production des grands ensembles* - 1973.
- H. B. VAYSSIERES - *Une lecture historique du foncier* - Etudes foncières n° 23 - 1984.
- A. TEXIER, C. GIRAUDEL - *Deux juristes dans les grands ensembles* - Etudes foncières n° 43 - 1989.
- O. PIRON - *Banaliser les grands ensembles* - Etudes foncières n° 46 - 1990.
- J.P. LACAZE - *Urbanisme et problème foncier* - La maîtrise du foncier - CNV - 1993.
- B. DE KORSAK - *La maîtrise foncière dans la restructuration des banlieues* - La maîtrise du foncier - CNV - 1993.
- J. SBRIGLIO - *L'incomplétude de l'espace moderne* - Architecture des espaces publics modernes Cité-Projets - Plan construction et architecture - 1993
- J.P. ORFEUIL - *Pour une ville accessible* - Revue Urbanisme hors série n°3 - 1993

TRANSPORTS ET SECURITE

Conseil National des Transports - Transports urbains et exclusion sociale - Paris - Novembre 1991.

Actes de séminaire - Transports et lien social - CETUR - Paris 1993.

Les Annales de la Recherche Urbaine - Transports en commun - n°39.

A. BEGAG - Entre "rouiller" et "s'arracher, réapprendre à flâner - Les Annales de la Recherche Urbaine n°59/60 - 1993

M. KOKOREFF - L'espace des jeunes. Territoires, identités et mobilité - Les Annales de la Recherche Urbaine n°59/60 - 1993

Sécurité routière. Bilan annuel. Statistiques et commentaires. Année 1991 - Observatoire national interministériel de sécurité routière - La Documentation Française - Paris 1992.

N. MUHLRAD, A. FAURE - Urbanisme et Sécurité Routière : historique et prospective - INRETS/CNRS - Paris- 1985.

A. FAURE - Sécurité des déplacements en ville et pratiques associatives - Ministère de l'Equipement et du Logement, des transports, de la Mer et de l'Espace - Service des Etudes de la Recherche et de la Technologie - Février 1992.

Actes du séminaire "Sécurité, riques, insécurité" - Les insécurités urbaines. Nouvelles approches, nouveaux enjeux - STU/DRAST - Editions du STU - Paris 1993.

D. FLEURY, J. YERPEZ - Lieux des accidents, profils des accidentés et des déplacements - RTS n°23 - Septembre 1989.

S. MEHIRI - Transports destination 2002. Vers plus de démocratie - Revue HLM Aujourd'hui n°27 - 3^e trimestre 1992.

BRES, MAROLLE - L'habitant motorisé - Plan Construction -1990

Séminaire Villes et Transports - Mobilité et autonomie. Ségrégation urbaine et politique de désenclavement - Plan Urbain - Octobre 1991.

POLITIQUES LOCALES DE SECURITE

M.B. BIECHLER, N. MUHLRAD, C. LACOMBE - Actes du colloque " Evaluation 85: mesures locales de sécurité routière" - ONSER 1985.

Plans Départementaux Actions Sécurité Routière - Ministère de l'Equipement et du Logement, des Transports, de la Mer et de l'Espace - DSCR - 1988 et 1989.

Diagnostic de sécurité routière pour l'Essonne. Contrat de programme local Etat/Département - DDE de l'Essonne - 1992 - 1993.

Y. LEBAS, N. MUHLRAD - Sécurité Nantes Nord - ONSER/CETE de l'Ouest - Mai 1982.

A. LAPLANCHE - Nantes, suivi des politiques urbaines - STU/CETE de l'Ouest/GERS - Nantes 1984.

P. MENERAULT - Contrats de programmes locaux de sécurité routière et systèmes d'actions locaux en milieu urbain - LATTS 1992.

M. REDOR - La mobilisation des partenaires locaux. Une stratégie pour la DDE de l'Essonne en matière de sécurité routière - Journées d'études et d'échanges sécurité routière - DDE de l'Essonne - 1992.

COMPORTEMENTS

L. DUBOUCHET, F. BOURGUE, J. IRIBARNEGARAY - Roulez jeunesse. Evaluation des expériences d'éducation à la sécurité routière et à la conduite pour les jeunes en difficulté - Ministère de l'Equipement / DSCR / DIV DSU / Délégation Interministérielle à l'Insertion des Jeunes / Union des Foyers de Jeunes Travailleurs - Décembre 1992.

Annales de la Recherche Urbaine - Violences dans les villes - n°54.

J. P. ASSAILLY - Les jeunes et le risque: une approche psychologique de l'accident - Fondation MAIF / INRETS / VIGOT - Paris - Juin 1992

M.B. BIECHLER et al - Alcool, déplacements et insécurité routière: étude comparative des automobilistes de moins de 25 ans et de plus de 25 ans - INRETS - Paris 1990.

O. NEWMAN - Defensible space. Crime prevention through urban design - Collier Books - Macmillan Publishing Compagny - New York 1972.

CODEJ - Les adolescents et l'espace public - 1992.

J.F. GOSSIAUX, P.E. BARJONET - Automobilisme et société locale: les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse. Une approche anthropologique - Rapport INRETS n°113 - Février 1990.

D. FLEURY, D. DUBOIS - Expertise et structuration cognitive d'espaces routiers - Rapport INRETS n°166 - Septembre 1993.

D. FLEURY, C. FLINE, J.F. PEYTAVIN - Modulation de la vitesse en ville et catégories de voies urbaines. Expérimentations sur les représentations de sites routiers - Rapport INRETS n°144 - Juillet 1991.

D. FLEURY, D. DUBOIS, C. FLINE, J.F. PEYTAVIN - Catégorisation mentale et sécurité des réseaux - Rapport INRETS n°146 - Octobre 1991.

M. PERVANCHON-SIMONNET, L. KHOUDOUR, D. DELMAS - La voiture dans l'imaginaire de jeunes européens - Rapport INRETS n°137 - Janvier 1991.

J. GENDREAU - Les alcoolisations et leurs représentations à l'adolescence - Cahiers de l'IREB n° 11 - 1993

F. CHATENET - Jeunes, alcool et conduite automobile: liaison et déliaison - Rapport INRETS n°111 - Février 1990.

F. SAAD - Prise de risque ou non perception du danger? - RTS n°18/19 - Septembre 1988.

SITES D'OBSERVATION

Alphaville - Ville d'Epinay-sous-Sénart. Etude de la signalétique urbaine - DIV - Paris 1993.

TETRA, D. RUEFF, P. MESGUICH - Etude pour l'amélioration du cadre de vie de la cité d'Orgemont - Ville d'Epinay-sur-Seine - Paris 1983.

M. DERONZIER, R. REY - Ville plus sûre, quartiers sans accidents: Chambéry-le-Haut - Revue Travaux n° 605 - Décembre 1985.

Chambéry: convivialité organisée - Revue Voies et Ville, Techniques et politiques d'équipements n° 78 - Mars/Avril 1986

Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Suivis d'opérations. Rapport sur les aménagements réalisés dans la cité de Chambéry-le-Haut - Groupe AUE - MELATT/CETE de Lyon/CETUR - Mai 1988.

A. FAURE - Chambéry. Un cœur de ville branché sur une artère - Fiche d'opération n°2 - CIV/STU - Février 1988.

Ville d'Amiens. Opération Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Boulevard de Roubaix, analyse et diagnostic - API coopérative d'études de paysages - Paris 1985.

C. MOISSINAC, V. PREVOST, J. CLEMENT - Gennevilliers: évaluation de la démarche Développement Social des Quartiers et Politique de la Ville, les Grésillons, le Luth - Rapport provisoire - DIV / DRE Ile-de-France / ALPHAVILLE - 1992.

ARCH'URBA / Ville de CORBEIL-ESSONNES - Diagnostic urbain - Juin 1990.

ARCH'URBA / Ville de CORBEIL-ESSONNES - Quand la RN 7 devient Boulevard urbain - 1990.

ARCH'URBA - Sécurité intégrée à l'aménagement. Quatre études de cas - INRETS - 1987.

A. FAURE, F. GARNIER - Evaluation des interventions de sensibilisation à la sécurité routière et à l'AAC dans les collèges et lycées du département de l'Essonne - Septembre 1993.

Y. BOTTINEAU-FUCHS - Les cités-jardins en Ile-de-France - DRAE Ile-de-France - Paris 1985

Les cités-jardins en Ile-de-France - Cahiers de l'IAURIF vol. 51 - Mai 1978.

W. PAUWELS - L'amorce d'une nouvelle vie pour les cités-jardins de Gennevilliers, Suresnes et du Plessis-Robinson - Mémoire de maîtrise d'aménagement et d'urbanisme - Université Paris IV Sorbonne - 1988.

M.A. COMBESQUE - A Bagneux, les passerelles de la drogue - Urbanisme n°264/265 - Juin/juillet 1993.

A. FAURE, H. MONTAUFFIER - Avenir des grands ensembles: TORCY, OYONNAX, ANNECY - Fiches d'évaluation MAAU/DAU - 1993.