



Juin 2016

PARTICIPATION A LA REVISION DU PLU *- phase diagnostic -* *Les enjeux urbains d'aujourd'hui et de demain*

LA CITE OUVRIERE DE MULHOUSE et ses alentours

Jean-Paul BAUM et Marie-Claire VITOUX

CHRONOLOGIE HISTORIQUE : les cinq phases constitutives de la Cité

Même si aux yeux du promeneur, la Cité forme un tout, on peut y distinguer cinq groupes:

- **1853** : la première cité se développe entre le faubourg de Colmar et le canal de décharge.
Organisée autour d'une large place (l'actuelle place Adolphe May) regroupant les services, elle a une cohérence particulière que la présence d'une maison commune, aujourd'hui disparue, affirme clairement.
La typologie des bâtiments d'habitation y est encore hésitante avec trois types différents pour 320 logements.
- **1855** : la seconde cité construite à partir du canal de décharge, en direction des usines de Dornach. Très vite le «carré mulhousien» avec des maisons en RDC ou à un étage, y devient la règle. Ce modèle innovant de logement ouvrier (maisons unifamiliales avec jardinet, formule d'accession à la propriété) est ici produit à près de 900 exemplaires. Un système de passage de 2,50m de large alternant avec des rues plus larges dessert l'ensemble.
S'y ajoute la réalisation d'équipements publics: bains-douches (aujourd'hui disparus) et salle d'asile.

- **1890** : au lieu du logement mono-familial, de règle depuis le début, la SOMCO invente de nouveaux modèles de maison à trois logements indépendants: le propriétaire occupe l'un d'eux et loue le reste.
- **1896** : la Caisse Saint-Joseph regroupe l'épargne des ouvriers et leur facilite l'obtention de prêts immobiliers. La Caisse construit des immeubles (1400 logements) qui comportent un RDC, deux étages et des combles avec un logement à chaque étage; pas de jardin, mais à l'arrière, des cours et des appartements. Les ouvriers achètent un immeuble de trois logements, en occupent un et louent les deux autres.
- **2003** : la **Cité Manifeste** : pour son 150e anniversaire, la SOMCO lance en bordure de la cité historique, une nouvelle tranche de logements (61) pour classe populaire en faisant appel à cinq équipes d'architectes reconnus. La Cité Manifeste réinterprète, dans les conditions du début du XXIe siècle, les caractéristiques fondamentales de ce modèle mulhousien d'habitat social.

UNE ARCHITECTURE CREATIVE POUR LE «CARRE MULHOUSIEN»

Au bout d'une quinzaine d'années, les habitants deviennent propriétaires, ce qui va changer de fond en comble l'aspect de la Cité, à l'opposé des cités ouvrières traditionnelles. L'architecte du carré mulhousien, Émile Muller, avait fait au départ le choix d'une architecture rationnelle et économique d'apparence assez sévère, en plein accord avec ses commanditaires. Pour les propriétaires, le premier impératif est de gagner de la place, tant pour loger plus confortablement leur famille que pour sous-louer une partie de l'habitation. Les bâtiments d'un seul niveau sont systématiquement surélevés, certains greniers sont transformés et dotés de mansardes. Des espaces sont gagnés sur les jardins. Le plus souvent entre les bâtiments, si bien que les «carrés mulhousiens» deviennent désormais difficiles à lire.

Par ailleurs, le côté austère des bâtiments tend à disparaître sous les couleurs tandis que des modénatures sont rajoutées qui transforment l'esprit des lieux. De même la rigueur originale des jardins se perd dans la touffeur végétale, les pergolas, gloriettes sont des éléments de décor de plus en plus présents. Cette architecture, loin d'être le fruit des hommes de l'art, se révèle très créative. Certes, elle remet en cause l'esprit premier des lieux, mais elle permet aussi l'appropriation de cet habitat par ses propriétaires successifs.

LA CITE AUJOURD'HUI

Qui regarde un plan de Mulhouse ne peut qu'être étonné par l'ampleur de la Cité qui dessine un espace rationnel au cœur d'une ville au parcellaire irrégulier aux rues peu orthogonales: la Cité est toujours là, bien présente, avec son visage particulier. À l'échelle de la ville, la Cité reste un village, avec ses maisons tout à la fois

semblables et différentes, chacun voulant y laisser sa marque, se différencier du voisin. Les jardins en dépit des agrandissements, des garages, restent bien présents: arbres, plates-bandes de fleurs, à défaut des légumes d'autrefois...

Quant à la population, si les ouvriers n'y sont plus majoritaires, désindustrialisation oblige, elle reste somme toute modeste. Et si au XIXe siècle, les immigrés étaient déjà la règle, c'est aujourd'hui toujours le cas: seuls les pays d'origine ont changé. Le témoignage des habitants rencontrés relève que c'est l'ambiance campagnarde qui caractérise le quartier, sans doute différente de nos jours de ce qu'elle était dans la seconde moitié du XIXe siècle: le lien social n'est plus le même, mais il est toujours là, faisant de la Cité un univers bien à part dans l'agglomération.

EVOLUTION ET AVENIR DU «CARRE MULHOISIEN»

La première image que l'on retient quand on se promène à l'intérieur du cœur de la Cité, c'est celle d'un laboratoire expérimental dans le sens d'une cité de l'habitat où chaque concepteur a pu donner libre cours à sa créativité. On peut admirer de superbes réalisations d'extension, de surélévation ou d'annexes rapportées dont l'architecture est contemporaine ou soignée dans le respect d'une restauration d'origine. Le végétal s'exprime également sous toutes ses formes et accompagne le plus souvent ces réalisations en maintenant cette sensation de grand jardin.

Cependant, si cette traduction architecturale et paysagère reste dominante, il y a cependant de plus en plus de signes qui témoignent d'un manque de moyens, de la dégradation des règles de vie et de la pauvreté qui sont visibles quand on traverse les passages de la Cité. Apparaissent des constructions rapportées très hétérogènes, faites de bric et de broc, qui n'offrent que peu de garanties de condition de confort intérieur et de conformité aux normes de constructions actuelles. De même les clôtures qui jouxtent les parcelles sont sacrifiées et ne comportent plus aucune continuité ni symétrie aussi bien dans le sens vertical qu'horizontal. L'accès aux garages, la circulation des véhicules, le stationnement anarchique handicapent sévèrement la fluidité et l'accès aux passages.

Si les habitants sont dans un premier temps attirés par la maison individuelle et la vie collective du « village », n'idéalisons cependant pas trop le tableau.

Les problèmes existent, mais pas obligatoirement là où on les attend. Plus que les différences d'origines, ce sont souvent les jeunes qui, à écouter les habitants, posent problème: bruit, poubelles renversées, bars chauds... Et puis, crise aidant, la pauvreté, voire parfois la misère sont loin d'être absentes: le RSA se répand. Même si la solidarité reste avérée, elle ne peut tout résoudre.

S'ADAPTER AUX NOUVELLES DONNES ET A LA REALITE DU TERRITOIRE DE LA CITE

Le territoire de la Cité nécessite une prise en compte nouvelle pour son développement futur et pérenne à la fois en tenant compte de l'évolution

sociologique qui s'y opère et en maintenant son attractivité d'habitat populaire en maison individuelle à entretenir ou à améliorer.

- Pour garantir un développement harmonieux des transformations actuelles et futurs au regard de la réglementation et des normes constructives en vigueur, il serait opportun de désigner une personne ressource (architecte conseil) à temps plein en capacité d'analyser et d'encadrer les demandes d'acquisition et de travaux à réaliser sur le patrimoine de la Cité.
- Pour répondre à ces nouvelles formes de précarité, il est urgent également de proposer des nouveaux moyens et des outils adaptés capables d'aider les propriétaires à maîtriser à la fois l'insertion dans le lieu et la possibilité de rénovation ou de transformation de leurs habitats.

Pour cela il faut promouvoir une démarche incitative de solidarité active auprès des habitants en proposant une aide pour la réalisation et la mise en œuvre des travaux sur la maison et les espaces rattachés. Parallèlement ouvrir des lieux d'échange et d'animation collective pour les habitants.

Pour atteindre cet objectif, il est proposé de:

- Créer un lieu de ressources sur l'auto-construction et le réemploi de matériaux, un réseau de bricoleurs et une outillière ;
- Ouvrir des «Ateliers de quartier» sous forme d'espaces partagés et d'apprentissages avec des permanences la semaine et le week-end, comprenant des propositions de stages spécifiques sur des techniques de construction, d'aménagement paysagé, de jardinage etc. ;
- Mettre à disposition une maison de la Cité pour faire une sorte de pavillon témoin construit en chantier école. Les chantiers seront encadrés par des animateurs techniques qualifiés (projet tourné vers les jeunes du quartier avec, à la clé, des formations qualifiantes) ;
- Développer la solidarité et une nouvelle vision de l'organisation et de l'animation de la vie d'un secteur ou du quartier avec des propositions participatives en direction des jeunes.

L'ensemble de ces projets pourrait s'inscrire dans le cadre de la politique de la ville avec la possibilité d'y trouver les modalités de financement de ces nouvelles procédures à déployer.

Des expériences de ce type appuyées par des associations spécialisées dans le domaine de l'auto-réhabilitation sont actuellement en cours à Roubaix ou à Fontenay-sous-Bois sans oublier bien sûr la tradition des Castors. Citons aussi l'association GRAAL (Roubaix) qui agit dans le domaine de l'auto-réhabilitation et les Compagnons Bâisseurs à Fontenay-sous-Bois.

LES IMMEUBLES EN R+1/2/3+C

Les immeubles construits entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe, à l'initiative de la Caisse de crédit mutuel St Joseph ou d'entrepreneurs de construction, constituent un riche patrimoine bâti. Des segments de rues, voire des rues entières (comme la rue de Sampigny) sont loties de façon cohérente ; la diversité décorative y transmue en effet la répétition du bâti à l'identique en paysage urbain harmonieux.

Dans ces immeubles, la diversité sociale au sein des classes populaires (maisons de contremaîtres, d'ouvriers spécialisés bien payés ou logements à destination des ouvriers manœuvres) se traduit par des différences dans la taille de pièces, la présence d'un balcon, etc...

Comme nous l'avons vu, des pans entiers de ces rues sont des logements loués par des propriétaires privés, souvent peu aisés eux-mêmes.

Dès les années 1960, la mise aux normes de confort a doté chaque logement de toilettes (jusque-là à l'inter-palier) et de salles de bains. De ce fait, les T3 d'origine ne sont plus que des T2, ce qui est inadapté à la taille des familles populaires, en particulier quand elles sont primo-arrivantes.

De même, de nombreux immeubles ont leurs pièces à vivre vers le nord.

L'accompagnement des nécessaires mutations de ce bâti pourrait poser comme principes :

- Faciliter la transformation des T2 en T4 par le regroupement de deux T2 sur le même palier ou en duplex ;
- Si nécessaire, « retourner » l'orientation de l'appartement en plaçant les pièces à vivre vers le sud ;
- Ajouter des balcons sur les façades sud (comme cela a, par exemple, été fait lors de la réhabilitation de la caserne Lefèvre).

Certaines reprises récentes de logement en R+2+C ont permis de constater l'importance pour l'architecte de bien comprendre les volumes et les scansiones et articulations du bâti hérité pour mieux les respecter en faisant du neuf. Il semble donc essentiel que les services compétents de la Ville fournissent aux architectes souhaitant déposer des permis de construire pour transformer ce type de logements une liste des éléments structurants du bâti hérité à respecter. Leur liberté créative doit être encadrée par une compréhension et un respect des cohérences anciennes.

LA PROBLEMATIQUE DES ESPACES PUBLICS

La dégradation des espaces publics dans le quartier Cité-Briand est frappante.

L'une des causes en est l'envahissement de la rue par le stationnement des véhicules, dans les ruelles de la Cité comme dans les rues autour de l'avenue Aristide Briand.

Il est impératif pour la Ville d'avoir une politique d'offre de stationnement qui permette à la rue d'être à tout le monde.

Un système de dépose-minute (des courses ou d'un déménagement) devant les habitations se conjugue heureusement avec des parkings en silo à construire en prenant exemple sur des villes allemandes, voire françaises comme Strasbourg.

De la même manière, un certain nombre de places et placettes sont dégradées : poubelles débordantes ou servant de points de dépose sauvage d'encombrants ; engazonnement dégradé, voire inexistant ; bancs envahis par les herbes ce qui prouve qu'ils ne sont pas utilisés, etc...

Il est proposé qu'une concertation en particulier avec les écoles ou les centres sociaux soit lancée afin de penser à nouveaux frais ses espaces publics.

Il est essentiel que l'enlèvement des ordures soit systématique, voire immédiat.

CONCLUSION

Pour conclure (provisoirement) cet état des lieux d'un quartier toujours bien identifié, il faut souligner la nécessité de réfléchir aux liens à développer entre lui et la ville, en particulier en articulant ses liaisons avec le projet de Trame verte et bleue qui suit le canal « de décharge des eaux d'inondation de l'Ill dans la Doller » dont la construction à partir de 1848 a permis l'érection de la Cité historique de Mulhouse.