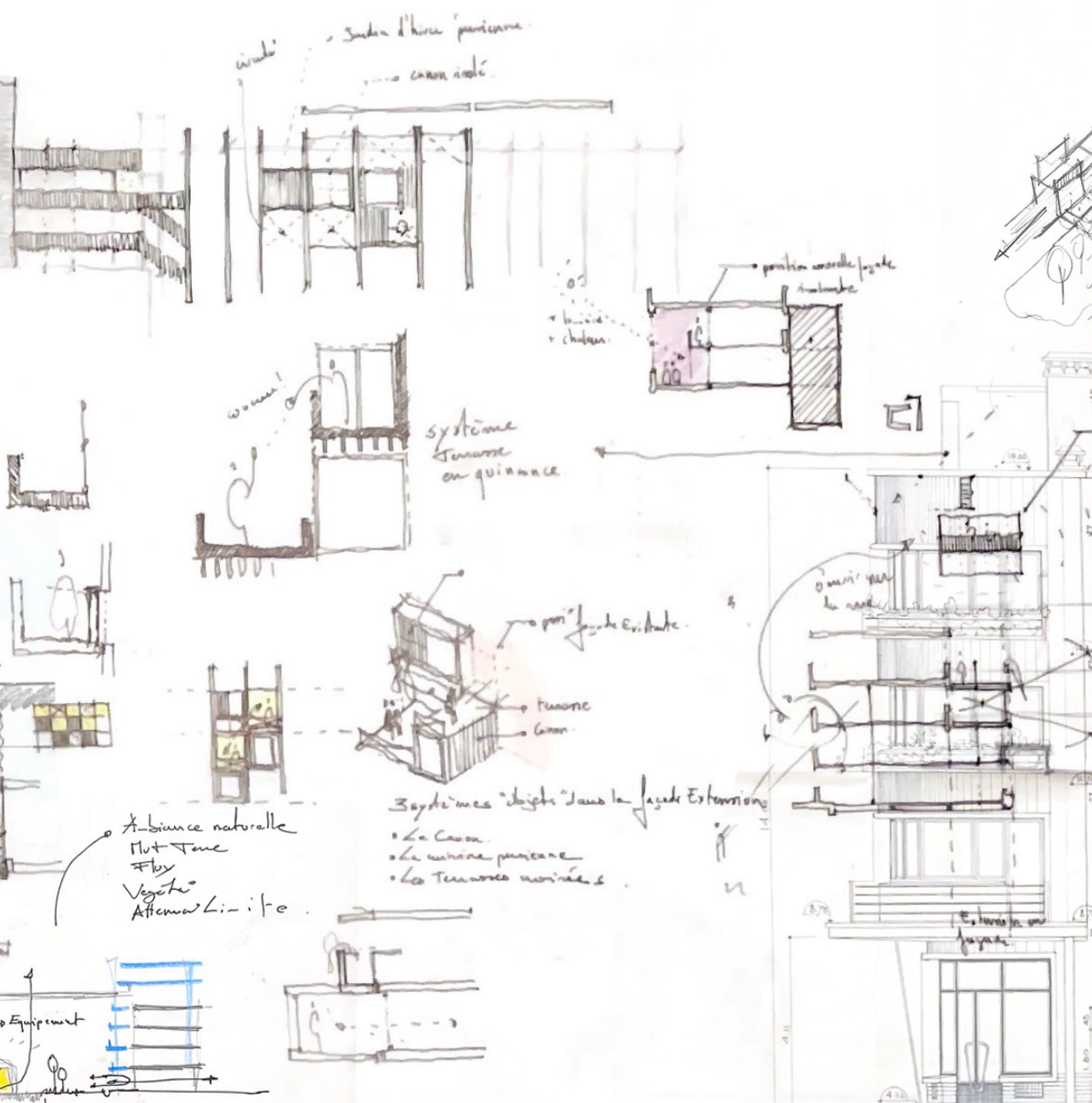


Réhabili[i]ter l'Architecture de la Reconstruction

«Les quartiers de la Reconstruction «terreau fertile» pour la ville de demain»



Mémoire & Travail de fin d'études EN & SUR l'Architecture

-
Année 2022-2023

-
Baptiste Paulino

-
Promoteur : Matthieu Meunier

-
Expert : Jerome Soissons

-
Lecteur externe : Jean-Marie Francescangeli

-
Atelier 1.618



Faculté d'architecture
d'ingénierie architecturale
d'urbanisme

0.0 Avant propos

0.1 Remerciements	11
0.2 Préambule	13
0.3 Ode à la ville	17
0.4 Introduction	18

1.0 Les villes de la reconstruction Française

1.1 Contexte historique et particularités 23

<i>Qu'est ce qu'une ville de la reconstruction?</i>	
<i>La reconstruction : période d'émancipation de l'urbaniste</i>	
<i>Bilan des destructions : saisir l'opportunité pour faire la ville</i>	
<i>Reconstruire : quelles stratégies?</i>	
<i>L'état reconstituteur : «Style MRU»</i>	
<i>Organiser la reconstruction : types d'interventions et hiérarchies</i>	

1.2 Analyse sociologique et typologique 43

<i>Lien entre reconstruction et centre-ville</i>	
<i>Taille des logements</i>	
<i>Démographie des quartiers de la reconstruction</i>	
<i>Age de la population</i>	
<i>Typologies des ménages</i>	
<i>Omniprésence du logements collectif</i>	
<i>Taux de vacances des logements reconstruits</i>	
<i>Facteur de fragilités et résumé des situations</i>	
<i>Les QR «terreau fertile» pour la ville de demain</i>	

2.0 Dunkerque : «Territoire d'expérimentation»

2.1 Du banc de sable à la ville portuaire 69

<i>Genèse dunkerquoise</i>	
<i>Cité militaire fortifiée et port commerciale</i>	
<i>Dunkerque avant la Première Guerre mondiale</i>	
<i>Les balbutiements d'une logique d'agglomération: Agache et neuville</i>	
<i>Projet Neptune : Recherche de centralité urbaine et reconquête des espaces portuaires</i>	
<i>La vision de Joan Busquets : Revalorisation du déjà là</i>	
<i>Le Grand-Large : « dernier avatar du projet Neptune»</i>	
<i>Projet Phoenix: Critique d'un projet à forte ambition commerciale</i>	

2.2 Une reconstruction mouvementée 91

<i>Début de la reconstruction dunkerquoise</i>	
<i>Dissonance entre homme de l'art et population sinistrés</i>	
<i>Objectif «le Grand Dunkerque»</i>	
<i>«De la ville classique à la ville aux dispositifs originaux»</i>	
<i>L'abandon de l'architecture flamande et des modénatures</i>	

2.3 Dunkerque et l'architecture moderne 107

<i>Les angles</i>	
<i>Les passages sous porches</i>	
<i>Les matières</i>	

2.4 Analyse de la situation urbaine actuelle

121

*Depuis l'an 2000 : «un centre qui peine à faire valoir ses qualités»**Une ville qu'il faut regarder comme un palimpseste?**Mobilité**Stationnement**Les vides urbains**Un parc de logement en grande partie non-isolé**Une accessibilité pour tous faible**Un centre ville en grande partie résidentiel***3.0 Objectifs, enjeux et dispositifs****3.1 Enjeux actuels pour une ville durable**

151

*Renouer les relations avec «la nature et le vivant»**Le retour de l'eau à la surface de la ville**De nouvelles manière d'habiter***3.2 Études de cas et dispositifs remarquables**

157

*Brève histoire de l'îlot**Christian de Portzamparc et la théorie de «l'îlot ouvert»**Lacatan & Vassal : Faire plus avec moins***4.0 Projet En & SUR l'architecture l'îlot n°3 comme îlot pilote****4.1 A l'échelle urbaine**

171

*L'îlot 3 : Un emplacement stratégique**Retour de la ville poreuse et verte**Proposer une solution d'ensemble et une revalorisation patrimoniale***4.2 A l'échelle de l'îlot**

177

*Mixité programmatique**La «Galerie» entre commerce, communs et jardins**Traitement des sols et végétation**Îlot ouvert et traversée***4.3 A l'échelle de la barre**

195

*Un projet «pile & face»**Accessibilité**Extension de façade***4.4 A l'échelle de l'habiter**

203

*Modification typologiques**Les rupteurs thermiques comme vecteurs d'usages**Vivre sur les toits***5.0 Conclusion et ouverture**

217

0.0 AVANT-PROPOS

0.1 Remerciements

0.2 Préambule

0.3 Ode à la ville

0.4 Introduction

0.1 Remerciement

Je remercie premièrement ma famille et mes proches pour leur bienveillance et soutien inconditionnel tout au long de mes études.

Je remercie également mon promoteur Matthieu Meunier pour ses conseils et le temps accordé durant les deux années d'élaboration de ce mémoire.

Les professeurs de l'atelier 1.618, Éric Van Overstraeten, Martin Outers, Daniel Otero Pena et Luca Sgambi pour leurs pédagogies et leurs regards critiques qui m'ont permis de faire évoluer le projet et ma manière de concevoir l'architecture.

Je remercie particulièrement Jean-Marie Francescangeli et Jerome Soissons mes experts et lecteurs externes. Pour les discussions passionnantes autour de la reconstruction dunkerquoise qui m'ont permis de mieux cerner les enjeux et l'histoire de cette architecture que j'apprécie tant.

Merci aux amis rencontrés durant ces années d'études pour tous les souvenirs, l'entraide et moment de partages qui ne seront pas oubliés.

Un grand merci à la collocation du Quai Taille Pierre, camarades de moment de joie, de galère et de charrette.

Une pensée émue pour Pouf qui aurait été fier de me voir arriver au bout de mes études d'Architecture.



0.2 Préambule

Le choix de la problématique et du sujet de ce TFE EN & SUR l'architecture relève d'une affection particulière pour deux choses simples.

Figure 1: crédit photo Baptiste Paulino, Détail de corniche et balcon

La première c'est la question du logement et de l'habiter. J'ai toujours aimé dessiner et imaginer le logement. Ce sont des projets d'une grande responsabilité car l'utilisateur le vit au quotidien, je pense que pour faire du «bon logement» il faut être généreux..

Le logement, c'est un univers dans lequel il est plus facile pour moi, de se projeter dans l'espace et d'imaginer la disposition des pièces, des meubles, des ouvertures, de la lumière. Un univers de prime abord simple, mais qui se révèle être d'une grande complexité quand il s'agit d'imaginer et d'imbriquer des typologies innovantes et novatrices.

Aujourd'hui, nous vivons dans une société où le modèle du pavillon péri-urbain à quatre façades reste l'idéal des Français. Je me pose alors la question de savoir comment imaginer le logement de demain, en centre-ville, collectif et agréable.

Non seulement afin de lutter contre une expansion urbaine et pavillonnaire invasive et néfaste pour nos territoires et l'environnement, qui nous rend dépendants à plusieurs types de flux, qu'ils soient automobiles, d'égouttage ou encore électrique. De plus, au vu de la situation actuelle je ne peux ignorer l'impact environnemental de la construction et donc du métier d'architecte, l'on sait aujourd'hui que notre secteur d'activité représente 1/3 des émissions de CO2 globales.

C'est pourquoi le projet de ce TFE portera sur la réhabilitation, sur comment faire avec ce qui est déjà là. Par conscience environnementale, mais aussi, parce que dans notre cursus d'étudiant nous n'avons jamais pu expérimenter ce type de projet et de question.



La seconde motivation de ce TFE résulte d'une passion pour une architecture et pour une ville en particulier, la ville de Dunkerque. Ville dans laquelle je suis né et qui avec du recul m'a appris à apprécier l'architecture.

*Figure 2: crédit photo-
Pierre Duquesnes*

J'ai grandi en entendant : « Dunkerque c'est moche, c'est monotone, c'est triste », mais je n'ai jamais compris pourquoi la plupart des Dunkerquois portaient ce regard sur l'architecture de notre ville.

Il est vrai que le centre-ville de Dunkerque est marqué par l'architecture de la reconstruction, caractérisée par une trame rigoureuse ainsi que l'omniprésence de la brique rouge et du béton. C'est certain, l'on y retrouve peu de maisons pittoresques, de bâtiments anciens ou de belles cathédrales qui dans l'inconscient collectif font le caractère et le cachet de nos villes européennes.

Cependant, j'ai toujours aimé cette particularité, cette rigueur et cette unité d'ensemble qui caractérise les villes de la reconstruction. J'aime cette ville qui a été pensée pour avoir un centre-ville animé en rez-de-chaussée, des logements modernes avec un certain confort pour l'époque, des passages sous porches et de grandes avenues proposant des perspectives urbaines.

Soixante-dix ans après la reconstruction, je proposerai donc dans ce travail de fin d'études un état des lieux de cette dernière. Qu'en est-il du fonctionnement de la ville voulue par les modernistes reconstruteurs ? Qu'en est-il de la qualité d'habité et du cadre de vie du centre-ville dunkerquois 70 ans après avoir posé les premières pierres du patrimoine architectural de la reconstruction dunkerquoise ?

0.3 Ode à la ville

Jacques Duquesne résume assez bien, dans son poème « j'aime ma ville », la manière dont Dunkerque s'est développé sur son territoire et dans le paysage maritime, mais aussi la manière dont elle s'est mainte et mainte fois réécrite au cours de son histoire :

« J'aime ma ville parce qu'elle vit et survit.

Et rit.

Sentinelle placée à la pointe nord de la France, elle ne naquit de rien. Ou presque.

D'une étendue de sables et de marais, hérissée de gerbes d'herbes marines, où s'ébattaient des nuées de mouettes, de goélands, et d'oiseaux piaillants. Et sur laquelle quelques humains, obstinés, tentaient de survivre. Ces hommes et ces femmes, nos ancêtres, un savant romain, Pline l'Ancien, à peu près contemporain de Jules César, qui passait par là, les qualifia de « tristes hordes ». Eh bien, ces tristes hordes fabriquèrent la terre, luttèrent contre les invasions de la mer et entreprirent d'en vivre en exploitant ses richesses, bâtirent un port et une ville. Notre ville.

Sentinelle placée à la pointe nord de la France, elle fut dix fois, vingt fois, davantage encore, attaquée. Et souvent détruite. Il arriva même que nos voisins anglais, ennemis-amis, obtinrent de l'un de nos rois, qu'ils avaient vaincu, la destruction de notre port. Comme si l'on nous ôtait nos poumons, nous empêchait de respirer, de vivre. Mais nous rusâmes, grâce à nos canaux. C'était au XVIII^e siècle, une autre époque.

Les mêmes voisins, toujours ennemis-amis, furent très satisfaits d'utiliser ce même port – qui faillit mourir – pour échapper en 1940 à l'ennemi allemand. Mais l'oublièrent, comme par hasard, lorsqu'ils passèrent en libérateurs à quelques kilomètres de là, quatre années plus tard. Il n'empêche. Nous l'avons reconstruit, développé. Et nous célébrons avec eux la commune bataille de 1940 plus que l'oubli de 1944.

Nos multiples destructions et reconstructions nous ont donné au moins un avantage. C'est que l'on peut trouver chez nous matière à méditer sur les rêves et les fantaisies des architectes ou bâtisseurs des derniers siècles : maisons de bois des pêcheurs ou villas de l'Art nouveau, fortifications des rois Louis ou Habitations à Bon Marché des années vingt, propriété ancienne d'armateur, style gothique ou flamand, tout y est, pour qui sait chercher et voir. Et même une orientale bâtie gardée par des lions qui fit office de piscine.. »¹

¹ Duquesne, J. (2013). « J'aime ma ville. » *NORD* 61(1) : 15-18.

FIGURE 3: PEINTURE DE BOUDIN EUGÈNE LOUIS - DUNKERQUE LE QUAI DES HOLLANDAIS (1889)



0.4 Introduction

Dans un premier temps, nous poserons dans sa globalité, le contexte historique et particulier de la reconstruction française. Nous essaierons de borner le terrain d'études de ce mémoire, de comprendre comment ces villes se sont reconstruites après les ravages de la Seconde Guerre mondiale ? D'assimiler comment l'état et les hommes de l'art ont saisi l'opportunité de cette situation inédite pour bâtir des villes modernistes répondant aux enjeux de l'époque.

Puis, par une étude sociologique et typologique comparant quatre villes reconstruites, nous essaierons de comprendre quels sont les enjeux de ce patrimoine ; quels sont les problèmes communs ou particuliers rencontrés par ces quartiers de la reconstruction ?

Cette étude nous permettra d'ajuster nos moyens d'interventions et les dispositifs architecturaux employés pour réhabiliter cette architecture des années 1950.

Dans un second temps, nous nous pencherons plus particulièrement sur le terrain d'études choisi pour ce TFE, la ville de Dunkerque évoquée précédemment. Nous remonterons dans le temps pour comprendre son développement urbain : « de sa genèse à aujourd'hui ».

Puis nous nous recentrerons sur la période de la reconstruction dunkerquoise afin d'en cerner plus en profondeur les subtilités et particularités. Nous terminerons cette partie par l'analyse urbaine actuelle, pour appréhender comment la ville a évolué depuis et ainsi saisir les potentialités de projet et de développement.

Dans un troisième temps, nous développerons les enjeux urbains, sociologiques, écologiques afin de viser une intervention durable en cohérence avec le patrimoine bâti de la reconstruction. Ce développement se fera au travers de références théoriques et architecturales afin d'en dégager les dispositifs architecturaux les plus pertinents.

Dans un dernier temps, par cette accumulation de substrat théorique et référentiel nous présenterons le projet EN & SUR qui répond à la problématique de ce TFE : « ***Quels sont les dispositifs qui permettent de réhab[il]iter l'architecture de la Reconstruction.*** ». Nous présenterons les dispositifs employés en allant de l'échelle urbaine à celle de l'habiter.

1.0 Les villes de la reconstruction Française

1.1 Contexte historique et particularités

1.2 Analyse sociologique et typologique : Enjeux communs et contemporains

Qu'est ce qu'une ville de la reconstruction ?

Il me semble important de commencer par définir ce que l'on peut qualifier de « ville de la reconstruction » afin d'ancrer le contexte historique et territorial de ce TFE. On peut considérer les villes de la reconstruction comme étant des villes ayant subi des dégâts d'une importance considérable et non ponctuelle, liés aux bombardements de la guerre 39-45.

« Souvent méconnue et confondue avec la période de construction des grands ensembles, la reconstruction a été un immense effort, intense et coordonné des architectes, ingénieurs, des élus, des services publics afin de redonner le plus rapidement possible toutes les fonctions et toutes les qualités à nos villes ».²

Ces dégâts sont souvent de grande ampleur et localisés dans les cœurs et centres des villes concernées.

Ces villes ont ensuite fait l'objet d'un plan de reconstruction orchestré par l'état français et par le ministère de la reconstruction (MRU), de manière générale un architecte et/ou un urbaniste en chef étaient désignés par ce ministère afin de gérer et superviser la reconstruction d'une ville.

Leurs rôles étaient alors d'établir le plan masse, de veiller à une reconstruction respectant une certaine logique, mais surtout d'y faire appliquer les logiques modernistes en vogue à cette époque. Le MRU veillera donc à ce que les architectes et urbanistes en chef rebâtissent des villes en respectant ce slogan : **« La ville sera claire, verte, moderne, aérée et insolée ».**

C'est ici que résulte la principale différence avec l'architecture « des grands ensembles », la reconstruction a cherché à rebâtir selon les principes modernistes et avec une recherche perpétuelle de la qualité d'habité et de bâtir.

On ressent dans ces villes un vrai « plaisir d'architecte » par les détails, les jeux de matières, les rythmes. Les modernistes ont cherché à faire de la qualité avant tout, même avec les moyens d'après-guerre, là où « les grands ensembles » des années 70-80 ont souvent répondu à une crise du logement par la quantité plus que par la qualité.

De plus, nous ne considérerons pas, dans le terrain d'études de ce TFE, des villes reconstruites à la même époque, mais avec une stratégie dite de « pastiche ». Des villes où l'on a reconstruit où essayé d'imiter ce qui avait précédé.

Donc où il n'y a pas eu d'innovation moderniste ni un urbanisme particulier.

Nous n'étudierons pas non plus les villes où les interventions ont été « chirurgicales » ou trop « ponctuelles » pour être soulignées comme à Marseille par exemple.

Le terrain d'études de ce TFE se basera en réalité sur des villes possédant de véritables quartiers de la reconstruction (QR) qui sont souvent liés aux centres-villes actuels.

Ce sont souvent des villes où les dégâts ont été plus importants et donc où les architectes et urbanistes modernistes ont pu disposer d'un plus grand « territoire d'expérimentation ». On peut par exemple citer la plus célèbre, Le Havre de Perret, mais également Dunkerque, Amiens, Maubeuge, Calais et Boulogne-sur-Mer, si l'on revient dans la région Haut-De-France.

² VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). « LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE », L'ESPACE CROISÉ. P.7



Période d'émancipation de l'urbaniste

Pierre Dufau sur les relations entre les professions d'architecte et d'urbaniste ainsi que leurs places et rôle dans un projet nous dit :

« Il est inefficace de considérer l'urbaniste comme un dessinateur spécialisé. L'urbaniste est d'abord un observateur, puis un programmeur. La forme de la ville n'est que l'aboutissement de sa pensée. Les missions pourraient souvent être partagées : à l'urbaniste proprement dit la réflexion, à l'architecte la synthèse et le passage au réel. [...] Le travail du programmeur (l'urbaniste) étant achevé. L'heure de l'architecte pourrait sonner »³

Il est intéressant de constater qu'à l'époque de la reconstruction, on assiste à l'essor de la profession d'urbaniste jusqu'alors peu ou pas reconnue.

On connaissait la pratique de l'urbanisme, son art et sa science, mais pas les urbanistes qui étaient jusqu'à cette période des architectes se prenant de passion pour l'art de bâtir et de projeter la ville.

Durant la reconstruction, une répartition des tâches se met en place, l'urbaniste est censé projeter son plan masse, agencer les places et les rues, organiser les flux et les fonctions nécessaires au bon fonctionnement des futures villes reconstruites.

L'architecte lui reçoit le plan et est censé rendre réel les îlots, les barres, les quartiers dessinés selon l'agencement d'un tiers : « l'urbaniste en chef ».

Aujourd'hui ce type de fonctionnement nous paraît presque évident et ne nous surprend pas, il faut avouer qu'à l'époque certains grands architectes estimant qu'ils étaient tout à fait capables à la fois de projeter et de bâtir des villes entières ont dû apprendre à mettre quelque peu de côté leurs égos.

Ce fut le cas de Jean Niermans, architecte en chef de la reconstruction dunkerquoise, qui perçoit le fait qu'on lui impose un plan masse, comme une doctrine à laquelle il n'avait pas envie de souscrire et qui le contraindra dans sa manière de concevoir.

³VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

FIGURE 4 : PORTRAIT DE THÉODORE LEVEAU URBANISTE EN CHEF DE LA RECONSTRUCTION DUNKERQUOISE

*« Sans vouloir manifester trop d'orgueil,
laissez-moi vous avouer que, pour le
groupe d'hommes qui y est attelé
(architectes, entrepreneurs, sinistrés,
ouvriers, magistrats municipaux,
administrateurs) la tâche de faire revivre
des villes, des centaines de localités
détruites, est l'un des plus merveilleux
et des plus passionnants moyens
d'expression qui se puisse connaître »
-Yves Cazaux*

En effet Jean Niermans voyait la ville moderniste composée de manière classique avec de grandes avenues et perspectives urbaines. Pour Niermans, le choix de Théodore Leveau de reprendre le tracé des anciens îlots à Dunkerque était une erreur qui ne pouvait aboutir à un résultat convaincant. Pourtant c'est Leveau qui eut le dernier mot avec l'appui des associations de sinistrés de guerre et Niermans dû suivre.

⁴ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

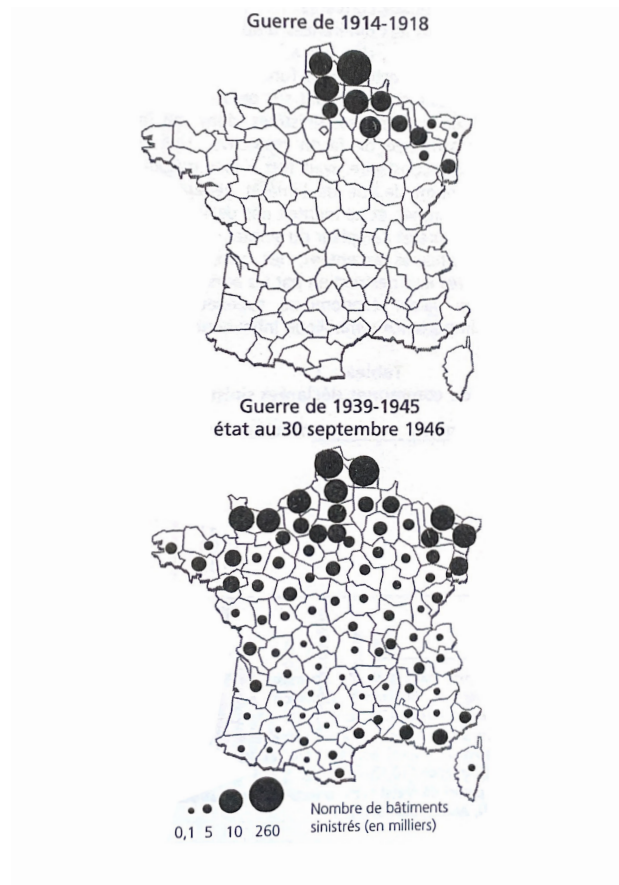
Néanmoins, l'on retrouve pour la reconstruction une multitude de contre-exemples et cas particuliers et donc les villes de la reconstruction n'ont pas toujours toutes été remises sur pied par un tandem d'urbaniste et d'architecte en chef.

Par exemple à Maubeuge c'est André Lurçat qui cumule les deux rôles à la fois. Il reportera notamment le rôle de l'urbanisme directement sur la population sinistrée et les pouvoirs publics pratiquant ainsi ce qu'il appellera un « urbanisme démocratique ». Ironique lorsque l'on sait qu'en cumulant ces deux rôles il avait en fait les pleins pouvoirs de décision sur le projet de la future ville de Maubeuge.

Du point de vue du ministère de la Reconstruction (MRU), la reconstruction maubeugeoise fût exemplaire et remet donc en cause ce qui fût expliqué plus tôt dans ce chapitre.

La collaboration entre un architecte et un urbaniste est-elle réellement bénéfique ?

La manière dont la reconstruction de Maubeuge a été gérée par André Lurçat « met paradoxalement en évidence la défaillance d'un système planificateur qui vise à scinder trop arbitrairement les rôles de l'architecte et de l'urbaniste, en alimentant le malaise latent d'une profession à la recherche de son identité ».⁴



Bilan des destructions

A cette époque, la France n'est pas à son premier après-guerre ; celui de la Première Guerre mondiale fût particulièrement violent pour les milieux urbains. Dans les années trente on constate que les populations urbaines dépassent pour la première fois celle des milieux ruraux.

Il y a donc une prise de conscience de l'état et des politiques de devoir gérer cette expansion urbaine, ainsi que le mode de vie urbain. On commence véritablement à prendre conscience de la nécessité de « penser la ville, ses modes de vie, son fonctionnement et son organisation ».

Ce n'est réellement qu'après la Seconde Guerre mondiale et donc pendant la période de reconstruction française que l'on constatera un essor de la profession d'urbaniste ainsi que la création du MRU (ministère de la reconstruction et de l'urbanisme).

C'est véritablement à ce moment que la profession d'urbaniste passe de la théorie et des bureaux parisiens à la pratique et l'expérience de terrain.

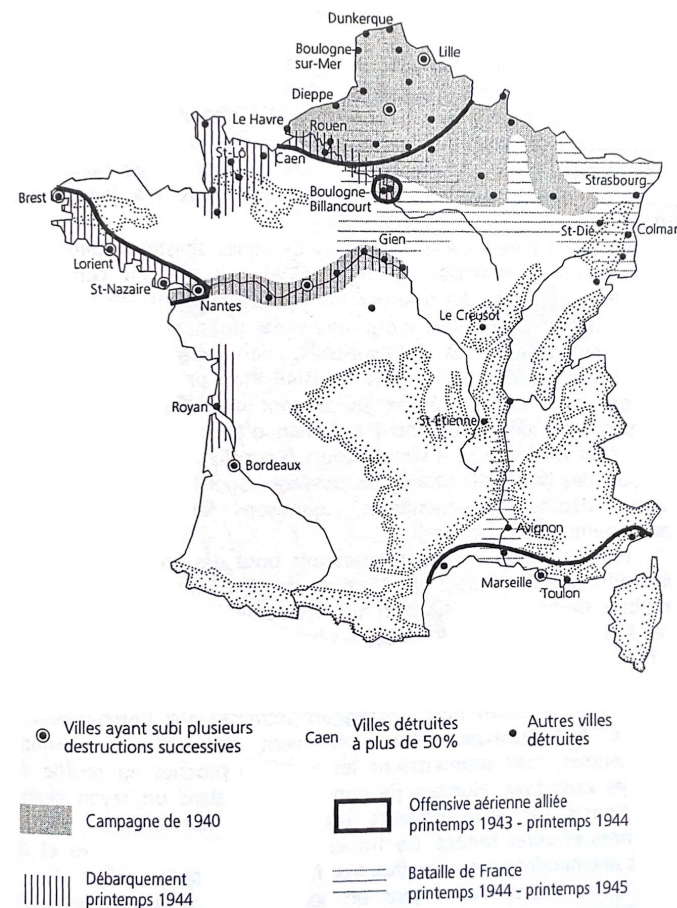
L'immense différence entre l'après première et deuxième guerre mondiale, c'est que contrairement à la Première Guerre où seuls les « 13 départements de la zone de front avaient été touchés », « les destructions matérielles, massives, atteignaient l'ensemble du territoire national » après la Seconde Guerre mondiale.

Durant le premier conflit, les étendues ravagées s'apparentent plus à de « larges étendues rurales défoncées par les tranchées et piétinées par les armées ». En 1945 « les ravages résultaient d'opérations plus diversifiées et les zones urbanisées avaient été touchées sur presque tout le territoire : immeubles d'habitations, commerces, usines et bâtiment publics »⁵

⁵VOLDMAN, D. (1997). «LA RECONSTRUCTION DES VILLES FRANÇAISES DE 1940 À 1954 : HISTOIRE D'UNE POLITIQUE». PARIS, L'HARMATTAN. P.17

FIGURE : CARTE COM-
PRANT L'AMPLEUR DES
DESTRUCTIONS IMMO-
BILIÈRE ENTRE LES DEUX
GUERRES MODIALES,
CARTE TIRÉE DU LIVRE :
VOLDMAN, D. (1997). «LA
RECONSTRUCTION DES
VILLES FRANÇAISES DE
1940 À 1954 : HISTOIRE
D'UNE POLITIQUE», PARIS,
L'HARMATTAN. P.17

Au sortir de la guerre, il était impératif pour des besoins



économiques, matériels et de planification d'établir le bilan des destructions.

Malgré une appréciation différente des dégâts en fonction que l'on se trouve du côté de l'état ou des sinistrés, on peut considérer qu'environ 18% du parc immobilier était détruit ou endommagé.

Que de 1940 à 1947 la France a recensé environ 1850 communes dites sinistrées, allant du village à des villes moyennes comme Brest, Dijon, Calais à des villes d'importance comme Le Havre, Toulon, Rouen.

Cette période de crise au sortir de la guerre deviendra une « aubaine » pour toute une génération de jeunes architectes et urbanistes qui pourront entreprendre de rebâtir des villes entières selon leurs convictions modernistes. Ces derniers dans certaines villes extrêmement touchées profiteront alors d'une « tabula rasa » due aux dégâts des bombardements.

FIGURE : CHRONOLOGIE DES DESTRUCTION DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE, CARTE TIRÉE DU LIVRE : VOLDMAN, D. (1997). « LA RECONSTRUCTION DES VILLES FRANÇAISES DE 1940 À 1954 : HISTOIRE D'UNE POLITIQUE ». PARIS, L'HARMATTAN, P.17



Reconstruire, quelles stratégies ?

Avant d'entreprendre les travaux et de rebâtir, le MRU se pose la question de la stratégie de reconstruction. En effet selon plusieurs types de paramètres comme : l'étendue des dégâts, leurs positionnements dans la ville, compact ou éparse, etc. Il va de soi que l'on n'utilisera pas la même stratégie de reconstruction en fonction des enjeux urbains.

En effet les villes où il a fallu « insérer du neuf dans un tissu urbain ancien se distinguent de celles dont les destructions étaient circonscrites à des quartiers ou des fragments urbains, comme de celles dont seuls quelques bâtiments ou édifices tels les ponts et les gares avaient été détruits. »⁶

Par exemple dans des villes comme Marseille ou Noyon la reconstruction fut simple à mettre en œuvre, seuls quelques édifices furent touchés lors d'un unique bombardement.

Au Havre on distingua deux types de tissus, les parties entièrement détruites et les tissus bouleversés. Pourtant, une stratégie de « tabula rasa » fut mise en place, engendrant des destructions supplémentaires afin d'obtenir une cohérence urbaine ce qui à l'époque ne fût pas au goût des sinistrés de guerre qui avaient déjà assez perdu de leurs biens et de leurs villes.

A Dunkerque cas d'étude de ce TFE, la question ne se posa pas. Plus de 90% de la ville été réduite en cendres. Seul le tracé des anciens îlots fut en grande partie conservé par Théodore Leveau. L'urbaniste en chef facilita seulement les grandes percées urbaines et un élargissement des voies pour favoriser les déplacements en voiture.

Le seul quartier épargné par les bombardements, « la basse-ville » ne fût pas détruite et donc conservée tel quel.

⁶VOLDMAN, D. (1997).
«LA RECONSTRUCTION
DES VILLES FRANÇAISES
DE 1940 À 1954 :
HISTOIRE D'UNE
POLITIQUE». PARIS,
L'HARMATTAN.

FIGURE : PHOTO
AÉRIENNE DE
DUNKERQUE DÉTRUITE
APRÈS GUERRE, SOURCE
GÉOPORTAIL



L'état reconstituteur : «Le style MRU»

À la vue de l'immensité des dégâts matériels, incomparables dans l'histoire du pays et même de l'Europe, il était impensable de laisser les villes ravagées, ainsi que les sinistrés gérer eux-mêmes la reconstruction.

Du fait de cette situation inédite, l'état prendra les choses en main et créera le MRU (ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme) qui sera chargé de centraliser, de préconiser et d'organiser la reconstruction du pays et des villes concernées. Pour chaque ville un architecte et/ou urbaniste en chef fût nommé, ces derniers n'avaient pas pour autant carte blanche et devaient se soumettre à certaines prérogatives imposées par ce même MRU.

« En décrivant les procédures de reconstructions, légalement identiques dans 1800 communes sinistrées, en faisant le récit des réalisations qui, elles, ont largement varié en fonction de situations locales, on verra les effets de l'obligation d'un aménagement planifié. Nonobstant les singularités de chaque ville et les différences des partis architecturaux et urbanistiques adoptés, certains auteurs y ont trouvé une des raisons de la monotonie des paysages de la reconstruction. L'intervention de l'État serait-elle à l'origine d'un « style MRU ». »⁷

« Sans entrer dans la discussion sur la qualification positive ou négative de ce style architectural, on gardera l'expression « style MRU » pour désigner un vocabulaire architectural d'où ressort l'encadrement des fenêtres associé à l'emploi de matériaux comme les bétons lavé et à des morphologies urbaines déclinées à travers toute la France dans la première décennie d'après-guerre (places, arcades, passage sous immeuble). »⁸

Ainsi l'on peut retrouver des éléments architecturaux, des techniques de mise en œuvre, des matériaux similaires dans beaucoup de villes sinistrées françaises alors que l'on ne se situe pas du tout dans la même région ou zone géographique. Par exemple on retrouve des corrélations entre les paysages urbains de Saint-Malo, de Saint-Dié, ceux de Lorient et de Saint-Nazaire, Amiens et le Havre ou encore Maubeuge et Dunkerque. Pourtant il n'y a eu aucun « chef de file » si ce n'est le MRU lui-même.

⁷ et ⁸ VOLDMAN, D. (1997). LA RECONSTRUCTION DES VILLES FRANÇAISES DE 1940 À 1954 : HISTOIRE D'UNE POLITIQUE. PARIS, L'HARMATTAN. P.150 ET 151

FIGURE : RUE NOYON À AMIENS, EXEMPLE TYPIQUE DU STYLE MRU, CRÉDIT DORIAN BIANCO



Le fait de rebâtir des villes avec des éléments architecturaux préfabriqués et imposés par le MRU peut expliquer en partie le rejet d'une part de la population envers l'architecture de la reconstruction, on a fait fi de l'histoire, du passé et des particularités régionales qui faisaient le caractère patrimoniale et architectural avant-guerre.

*FIGURE : CRÉDIT PHOTO
CLAIRE DEWISME,
PATRIMOINE
RECONSTRUIT DE
MAUBEUGE*

L'abandon des modénatures au profit de la préfabrication à donc dans un premier temps provoqué chez les population sinistrés une «perte de repères», de hierarchisations sociales et programmatiques des bâtiment ainsi que «l'identité» de leurs villes.

Par exemple sur la photo ci-contre nous nous trouvons à Dunkerque... Non à Maubeuge!

Types d'interventions et hiérarchies.

Il y a trois « types » de logements et lots reconstruits :

-Les IDT (Immeuble à destination transitoire) qui servent à loger le personnel technique et la main d'œuvre qui sera présente pendant les années de chantiers que nécessite la reconstruction d'une ville entière, on parle de chantier pouvant dépasser une décennie. Ces immeubles s'apparentent à de plus petites opérations, excentrées du centre-ville.

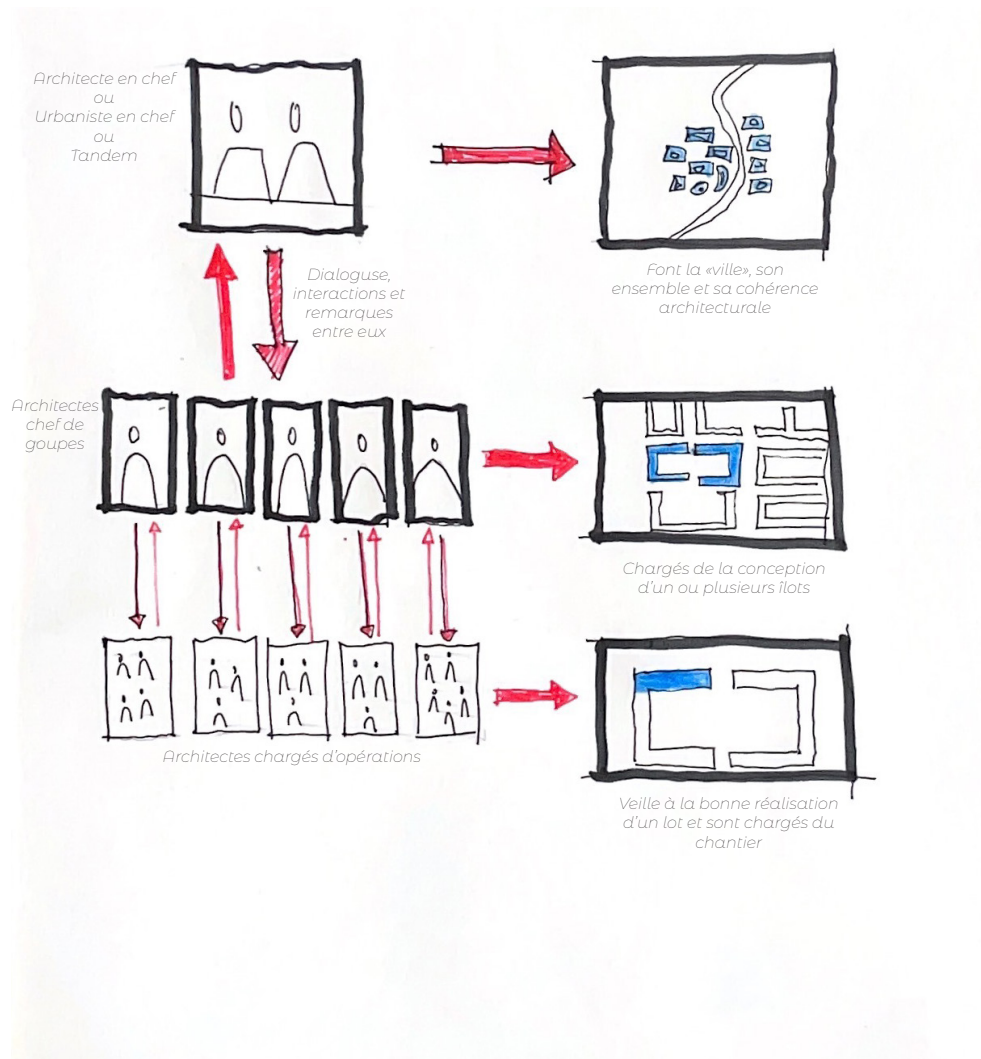
-Les ISAI (Immeuble sans affectation immédiate) « sont destinés à être échangés contre les dommages de guerre de sinistrés qui seraient las d'attendre l'achèvement du remembrement préalable à l'engagement des travaux. Les ISAI se situent hors du périmètre ancien. Soucieux à la fois d'accélérer le relogement des sinistrés au vu de la lenteur du remembrement, et désireux de profiter de cette aubaine pour être un acteur direct de la question du logement. »⁹

La commande des ISAI par les villes et par l'État leur permet à la fois de dédensifier les centres-villes puisque ces derniers sont bâtis à la frontière du périmètre de remembrement. Cela leurs permet de plus facilement atteindre leurs objectifs hygiénistes en terme d'assainissement. Satisfaire la demande de logement de certains sinistrés qui vivent depuis plusieurs années dans des baraquements et logements provisoires à cause de la difficulté du remembrement. Les ISAI sont également des « maquettes échelle 1:1 qui vont permettre aux habitants de se rendre compte de l'apparence mais également du confort promu par les immeubles modernes de la reconstruction mais vont aussi servir aux architectes opérateurs puisqu'ils s'en inspireront en termes de modénatures, matières, hauteurs pour conserver une certaine unité d'ensemble.

-Les immeubles de remembrement situés à la place d'anciennes maisons et immeubles détruits et qui sont alors destinés en priorité aux familles des sinistrés eux mêmes. Ce sont malheureusement ceux qui seront érigés en dernier car sur des terrains plus complexes mais également soumis aux revendications des familles de sinistrés.

⁹ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

FIGURE : CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, SCHÉMA DE HIÉRARCHISATION ET RÔLE DES ACTEURS DE LA RECONSTRUCTION





« En érigeant partout le système de la copropriété, en offrant l'usage de ce qu'il demeure aujourd'hui des cœurs d'îlots, sinon à la ville entière, du moins à la communauté des résidents, les ISAI représentent le terrain de la collectivisation intégrale du sol. Enfin et surtout, ils sont par excellence le lieu de l'expérimentation, en matière de techniques comme de conception des logements. »¹⁰

¹⁰ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

Organisation hiérarchique type entre les acteurs de la reconstruction :

La plupart du temps et dans chaque ville reconstruite l'on retrouve un architecte en chef ou un tandem d'architecte en chef et d'urbaniste. Il est celui qui impose sa vision de l'architecture et de la ville et également celui qui rentre directement en dialogue avec le ministère de la reconstruction.

FIGURE : LES ARCHITECTES ROUSSEL ET TOUMANIANTZ, CHEFS DE GROUPES SUR LE CHANTIER DES ISAI À DUNKERQUE

L'ADN et l'identité des villes reconstruire découle bien souvent de leurs manières de concevoir, d'entreprendre l'architecture mais également de leurs manières de « gérer » une équipe d'architectes.

Ensuite l'on retrouve les « chefs de groupes » ils ont la charge d'un ou plusieurs îlots et sont chargés de leurs conceptions. Ce sont les chefs de groupes qui sont en dialogue direct avec les architectes en chefs.

Enfin « les architectes d'opérations » ont la charge d'un lot, ces lots forment un îlot. Donc on peut retrouver plusieurs paternités et variations d'un même style au sein même d'un îlot. De plus à Dunkerque Niermans laissera les jeunes architectes prendre des initiatives ce qui explique le nombre d'interprétation de son style élevés dans le dunkerquois.

Au Havre de Perret par exemple, on observe moins cela et la ville est encore plus homogène. Un architecte d'opération sur un lot pouvait également être chef de groupe sur un autre îlot finalement toute cette communauté d'architectes finissait par travailler à un à moment donné ensemble, sans réellement de hiérarchie affirmée.

Lien entre reconstruction et centre-ville

Il existe pour la quasi-totalité des villes concernées par la reconstruction française un lien étroit entre le centre-ville et l'architecture de la reconstruction. C'est d'ailleurs le cas pour les quatre villes concernées par cette étude comparative : Le Havre, Brest, Saint-Nazaire et Dunkerque.

Cette particularité géographique résulte des stratégies de bombardements de la Seconde Guerre mondiale. En effet là où la Première Guerre mondiale a ravagé les campagnes et les territoires ruraux, la Seconde Guerre mondiale a pris pour cible les villes stratégiques et portuaires et en particulier leurs centres ou leurs cœurs historiques. Et ce afin d'occasionner le maximum de dégâts et faire plier les forces ennemies.

La plupart des centres historiques des villes concernées ont donc été rasés et ont été pour les urbanistes et architectes modernistes de l'époque un exceptionnel terrain d'expérimentation, leur permettant de mettre en pratique leurs théories modernes.

Aujourd'hui, selon les villes et les politiques qu'elles ont menées vis-à-vis de ces quartiers de la reconstruction (QR). Ces derniers souffrent d'une image et d'un caractère morose, strict et peu dynamique alors qu'ils sont situés géographiquement au cœur des villes.

Au travers d'une étude statistique menée par l'INSEE et la CEREMA¹¹ nous essaierons de comprendre qu'elles sont les enjeux et les problématiques de ces parcs de logements.

¹¹ LES DONNÉES CHIFFRÉES DE CE CHAPITRE ONT ÉTÉ COLLECTÉES DANS LE RAPPORT DE LA CEREMA : «L'ÉVOLUTION RÉCENTE DE DIFFÉRENTS QUARTIERS ISSUS DE LA RECONSTRUCTION»

FIGURE : CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, POSITION DU CENTRE VILLE RECONSTRUIT DU HAVRE

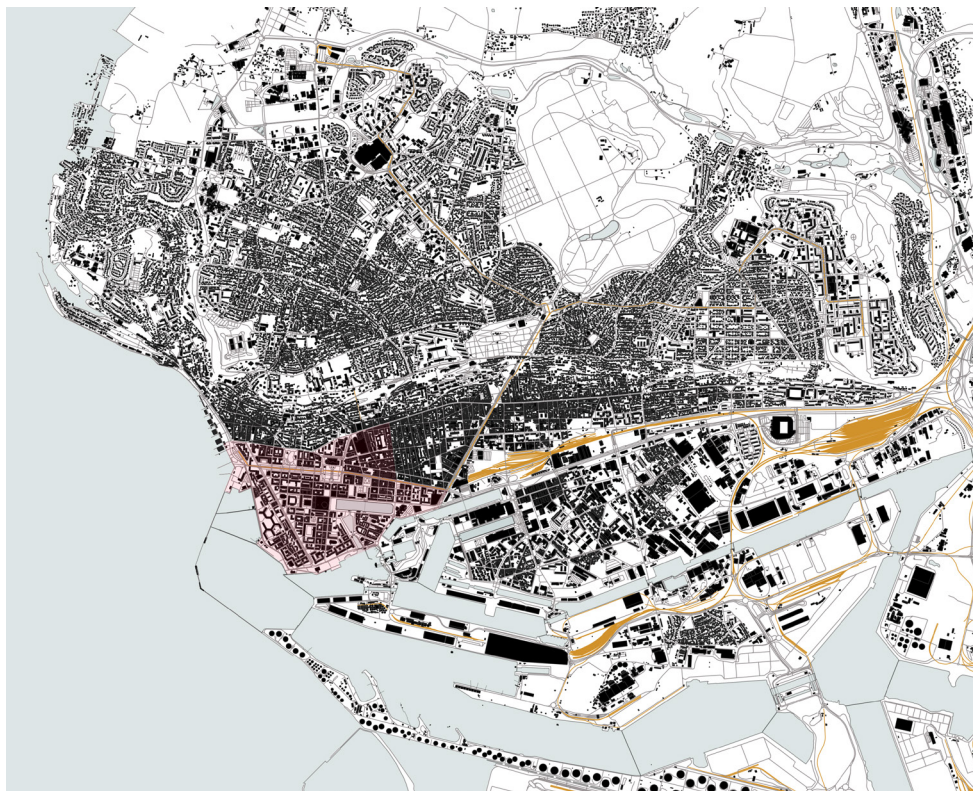




FIGURE : CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, «POSITION DU CENTRE VILLE RECONSTRUIT DE DUNKERQUE»

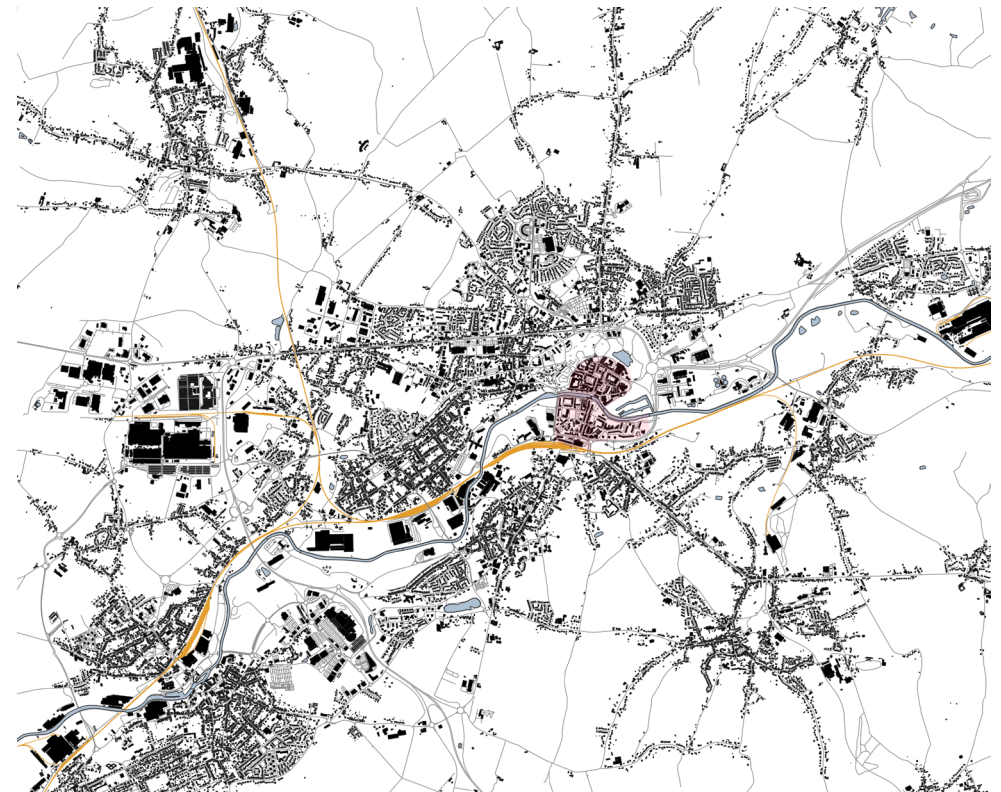
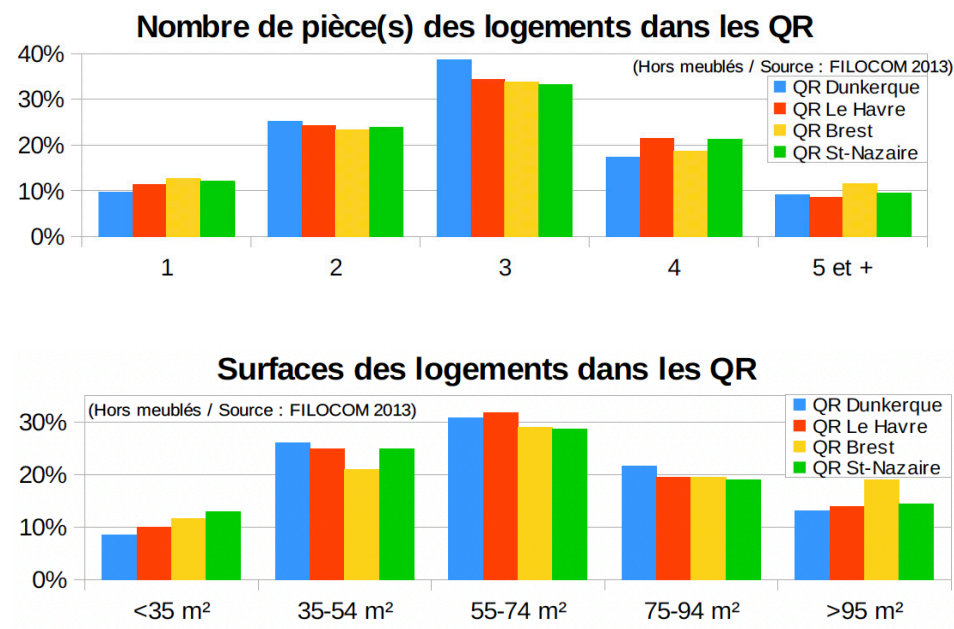


FIGURE : CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, «POSITION DU CENTRE VILLE RECONSTRUIT DE MAUBEUGE»



Taille des logements

Au travers de ces graphiques, l'on constate pour les quatre villes étudiées une répartition similaire des données.

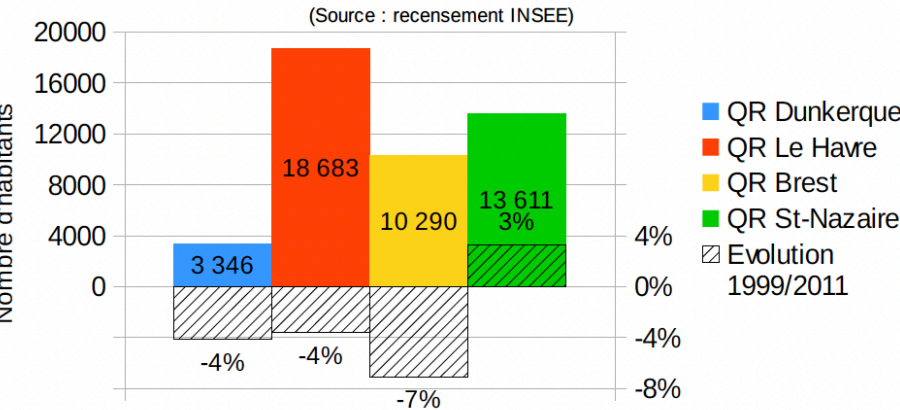
Ces parcs de logements sont composés en majorité d'appartements de 3 pièces pour un total d'environ 55 à 75m². Pour les années 50, ceci est une hausse du volume et de la superficie de l'habité.

Néanmoins aujourd'hui elle ne correspond plus au standard des usagers qui sont à la recherche de plus d'espaces par l'évolution de notre mode d'habité et l'apparition de nouvelles pratiques par exemple le télétravail, « l'habité célibataire », la collocation ou la famille monoparentale mais nous évoquerons plus en détail ce sujet, dans un prochain chapitre.

On constate également la très faible proportion d'appartements comportant 5 pièces et plus ce qui entraîne une faible présence de famille dans ces centres-villes.

*FIGURE : CREDIT
CEREMA «SURFACE
ET NOMBRE DE PIÈCES
DES LOGEMENTS
RECONSTRUITS»*

Nombre d'habitants dans les IRIS retenues pour former
les quartiers de la Reconstruction (QR) en 2011



		Dunkerque	Le Havre	Brest	Saint-Nazaire
Surface en km² d'après les divisions cadastrales retenues	QR	0,64	1,67	0,92	1,79
	Commune	43,9	47	49,5	46,8
	Proportion	1,45%	3,55%	1,86%	3,82%
Surface en km² d'après les îlots IRIS retenus	QR	0,45	1,66	0,81	2,26
	Commune	1,01%	3,53%	1,64%	4,82%
	Proportion	1,01%	3,53%	1,64%	4,82%
Population (INSEE 2011)	QR	3 346	18 683	10 290	13 611
	Commune	91 386	174 156	140 547	67 097
	Proportion	3,66%	10,73%	7,32%	20,29%
Densité d'habitants au km²	QR	7 511	11 255	12 664	6 033
	Commune	3 823	12 104	7 924	9 134
	Proportion	8,18%	13,00%	9,56%	22,97%
Nombre de logements (FILOCOM 2013)	QR	8 582	7 292	9 753	4 048
	Commune	405	327	881	832
	Proportion	1 170	2 793	3 515	1 395
Densité de logements au km²	QR	34,62%	11,71%	25,06%	59,64%
	Commune	405	327	881	832
	Proportion	34,62%	11,71%	25,06%	59,64%

Démographie des QR

La superficie des quartiers de la reconstruction des quatre villes étudiées diverge. Dunkerque est le plus petit d'entre eux avec une superficie de 64 hectares, celui de Brest occupe une superficie de 92 hectares, enfin ceux du Havre et de Saint-Nazaire occupent respectivement une superficie de 167 et 180 hectares et sont donc 2 à 3 fois plus étendue que le quartier de la reconstruction dunkerquoise.

Cette différence de superficie peut expliquer les écarts démographiques entre les QR de ces villes, en effet le plus petit QR est celui qui possède respectivement le moins d'habitants.

Si l'on suggère une proportion superficie/habitant, le QR de Saint-Nazaire devrait comporter environ 10 000 habitants, car 3 fois plus grand que celui de Dunkerque or il dispose de 4 fois plus d'habitants.

Cela s'explique d'une part par une densité plus faible dans le quartier de la reconstruction dunkerquoise, mais également par un cadre de vie déclinant et une attractivité plus faible de la cité la plus septentrionale de France.

Il est intéressant de noter que seul le QR de Saint-Nazaire observe une hausse de sa population d'environ 3% au moment du recueil de données, les centres reconstruits de Dunkerque, Le Havre et Brest voient leur population chuter de 4 à 7%

Rien d'étonnant quand on sait que ces trois villes perdent des habitants également hors périmètre de ces quartiers, mais à part au havre où la perte est équivalente avec le reste de son agglomération, les centres des autres villes observent toujours une perte plus importante que le reste de leurs agglomérations.

FIGURE : CRÉDIT CEREMA, «GRAPHIQUE REPRÉSENTANT LE NOMBRE D'HABITANT DANS LES QR AINSI QUE L'ÉVOLUTION DE CES DERNIERS AU MOMENT DE LA COLLECTE DE DONNÉES»

FIGURE : CRÉDIT CEREMA, «On REMARQUE LE QR DE DUNKERQUE ET LE SEUL QUARTIER RECONSTRUIT À POSSÉDER PLUS DE LOGEMENTS QUE D'HABITANTS»

Âge de la population

Selon les chiffres de l'INSEE, on observe que la tranche d'âge la plus représentée dans les quartiers de la reconstruction est celle des 15-29 qui correspond aux étudiants et aux jeunes actifs.

Cela est moins flagrant au QR du Havre qui possède une population plus équilibrée que les autres centres reconstruits étudiés.

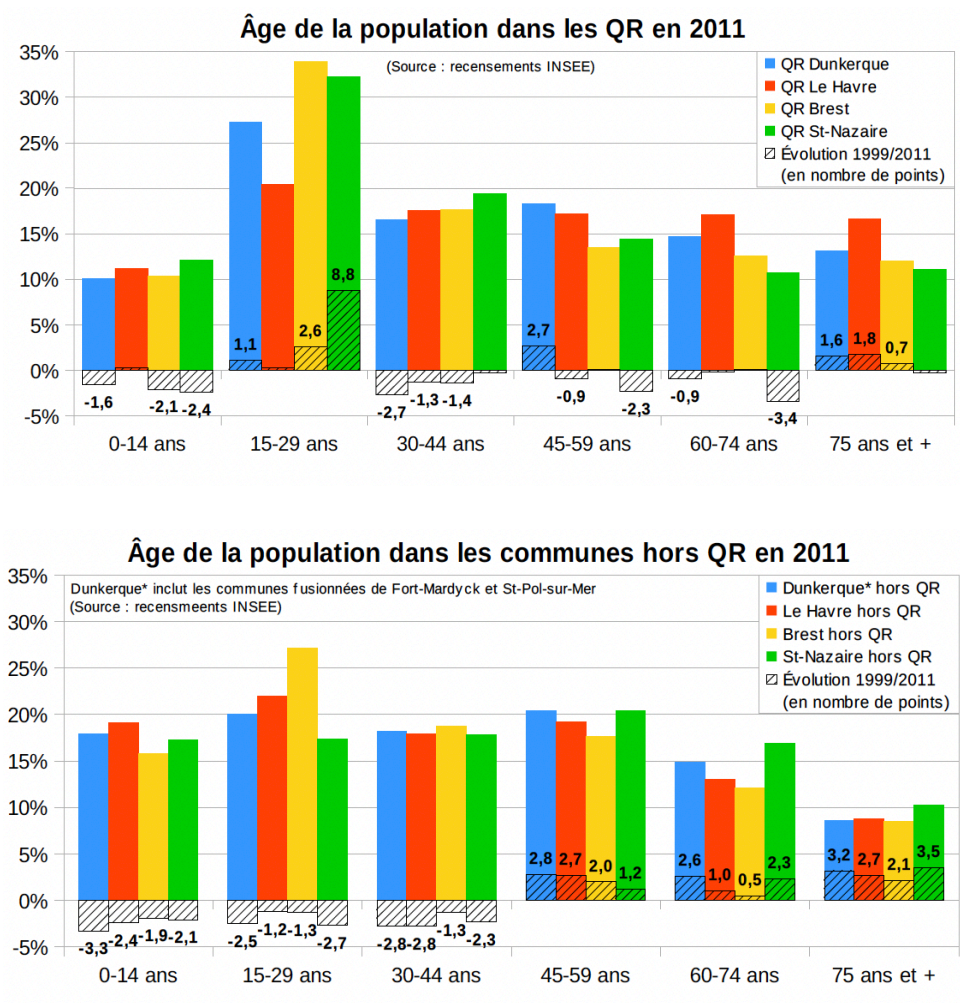
FIGURE : CREDIT
CEREMA, «ÂGE DE LA
POPULATION DANS LES
QR EN COMPARAISON
AVEC LE RESTE DE LEURS
AGGLOMÉRATIONS
RESPECTIVES»

On peut expliquer cette forte présence des jeunes actifs par des loyers en général moins cher que le reste de la commune et donc intéressant pour cette tranche d'âge.

On constate également une forte présence de la population des 60 ans et plus au Havre et à Dunkerque ou ils représentent respectivement environ 35 et 30% de la population de ces centres. Les retraités représentent donc quasiment 1/3 de la population des QR dunkerquois et havrais.

Le plus flagrant lorsque l'on compare les chiffres pour les QR et hors QR, c'est la présence plus faible des enfants et des 30-60 ans dans les QR. Tranches d'âge qui correspondent en général aux familles. Cela peut s'expliquer par :

1. La taille des logements évoquée précédemment qui ne correspond plus aux standards familiaux et qui sont souvent trop petits pour accueillir plusieurs enfants.
2. Un cadre de vie et une attractivité en baisse de ces centres (excepté le Havre)
3. Les infrastructures, équipements et habitats collectifs qui ne correspondent pas aux besoins et envies des familles.
4. Une attractivité commerciale légèrement en baisse.



Typologie des ménages

Nous allons maintenant nous pencher sur les typologies de ménages présentes dans les quartiers de la reconstruction. Nous avons déjà pu constater qu'ils étaient peuplés en majorité par des retraités et des jeunes actifs ainsi les familles avaient tendance à préférer le reste de l'agglomération aux centres-villes reconstruits.

Par l'analyse des typologies nous allons comprendre de quelle manière ces personnes occupent les logements de la reconstruction, de quelles manières les ménages se composent.

Nous pourrions ainsi non seulement mieux cerner les besoins des populations déjà présentes et peut être comprendre pourquoi certaines typologies de ménages ne sont pas présentes.

On constate, toujours selon les recensements de l'INSEE que la part des couples dans tous les quartiers de la reconstruction étudiés est bien plus faible que dans le reste de leurs agglomérations respectives.

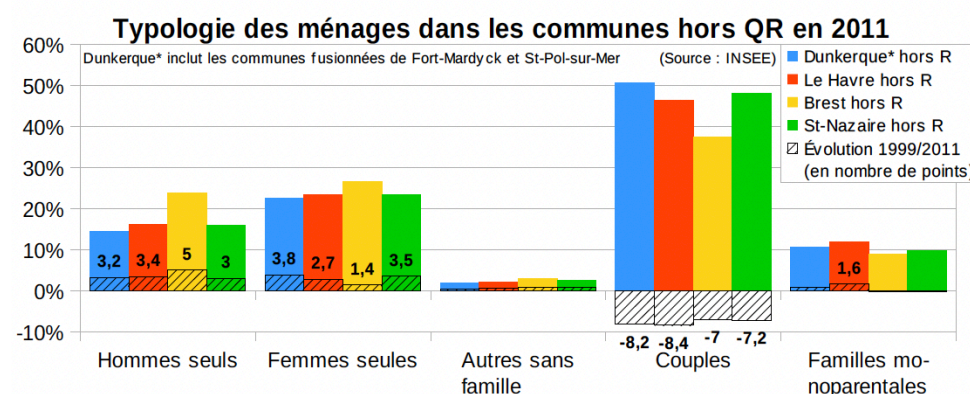
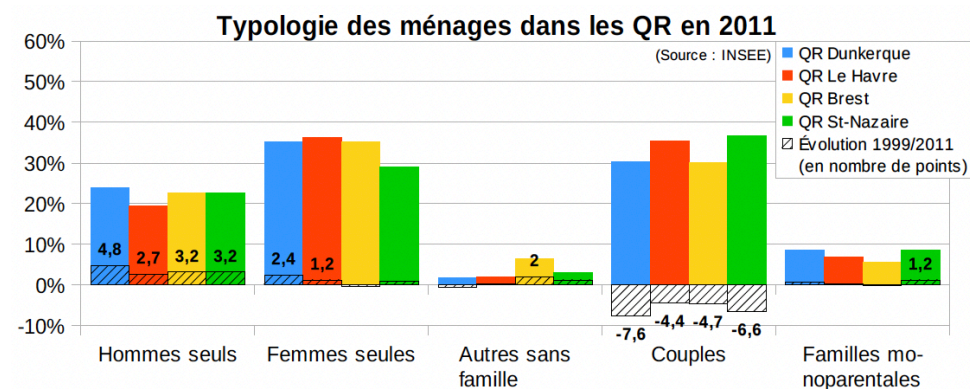
Cette portion tend en plus à diminuer et ce assez fortement. Dans les QR on constate que les femmes seules sont pratiquement autant voire plus présentes que les couples.

Ce chiffre étonnant est dans un premier temps le reflet d'une population vieillissante ayant obtenu les logements de la reconstruction en « dommages et intérêts de guerre » et qui y habite encore aujourd'hui.

En effet on retrouve une proportion assez importante de femmes retraitées veuves dans ces centres reconstruits.

Dans un second temps ce chiffre s'explique également par la présence forte de célibataires qu'ils soient hommes ou femmes dans les QR, du fait de leurs baisses d'attractivités comme nous l'évoquons plus haut il est plus facile de louer ou d'acheter seul des appartements dans les centres reconstruits que dans les autres quartiers qui composent ces villes (excepté au Havre).

FIGURE : CRÉDIT
CEREMA, «TYPLOGIES
DES MÉNAGES DANS LES
QR AINSI QUE DANS
LE RESTE DE LEURS
AGGLOMÉRATIONS
RESPECTIVES»



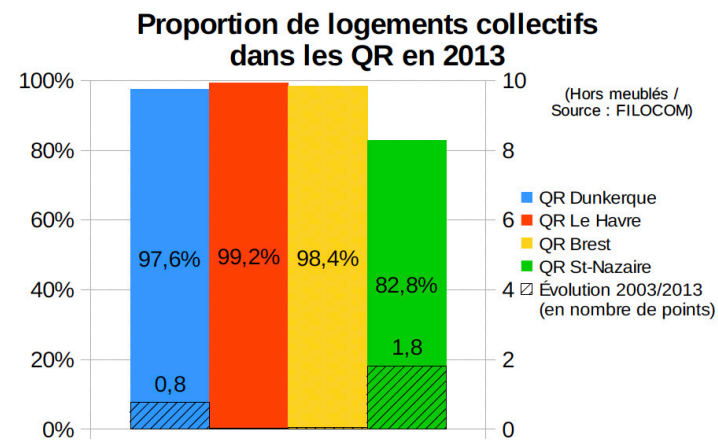


FIGURE : CRÉDIT CÉRÉMA, «PROPORTION DES LOGEMENTS COLLECTIFS DANS LES QR AINSI QUE L'ÉVOLUTION DE LA PRÉSENCE DE CES DERNIERS»

Omniprésence du logement collectifs

Contrairement aux villes traditionnelles, où les centres historiques sont souvent composés de vieilles maisons individuelles, et où l'on retrouve donc une part importante de logements individuels.

Dans les quartiers de la reconstruction rebâti par des modernistes dans les années 50-60, l'habitat est exclusivement collectif, avec une moyenne de 98% de proportion d'habitats collectifs, pour les logements brestois, dunkerquois et havrais.

Seule la ville de Saint-Nazaire présente la spécificité d'avoir « seulement » 82% de proportion de logements collectifs en son centre.

Cette différence s'explique par les volontés distinctes des architectes en chefs chargés de rebâtir les villes de la reconstruction.

À Saint-Nazaire, l'on retrouve ainsi un centre composé de plus de maisons et de volumétrie d'immeuble plus basse dépassant très rarement les R+3, R+4.

À Dunkerque et Brest l'on retrouve des hauteurs d'immeubles collectifs similaires, en moyenne de R+4 avec quelques îlots s'autorisant d'aller jusqu'à des R+7.

Seul Auguste Perret s'est autorisé de bien plus grandes variations, avec des immeubles variant du R+3 au R+10

Cette ADN de quartier marqué par la quasi omniprésence du logement collectif font des QR des lieux propices pour créer du lien social, de la mixité sociale et une entraide entre voisin.

Taux de vacances des logements reconstruits

Afin de cerner l'attractivité d'un quartier, il est intéressant de regarder le taux de vacances. Le taux de vacances c'est la proportion des logements vides au sein d'un parc de logements et donc la part des appartements en attente de trouver un nouveau locataire ou propriétaire.

En plus de cette proportion, la durée de vacances est également un bon indicateur de l'attractivité et de la « bonne santé » d'un quartier. En effet, une durée de vacances courte n'est pas inquiétante, car elle traduit un renouvellement rapide des locataires et donc une certaine attractivité du quartier ; une vacance supérieure à un an, quant à elle est souvent le reflet d'un quartier en perte de dynamique.

Nous allons donc comparer le taux et la durée de vacance des logements de la reconstruction entre eux, mais également avec le reste de leurs communes d'appartenance.

Pour chacun des centres reconstruits, on observe une hausse du taux de vacances, de plus cette vacance est toujours supérieure au reste de leurs agglomérations. Le Havre possède le QR avec le moins de taux de vacance, en effet ce dernier est à peu près similaire au reste de l'agglomération havraise. Il est suivi de Brest et de Saint-Nazaire.

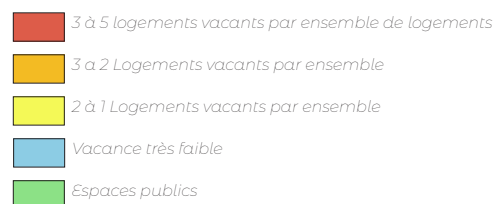
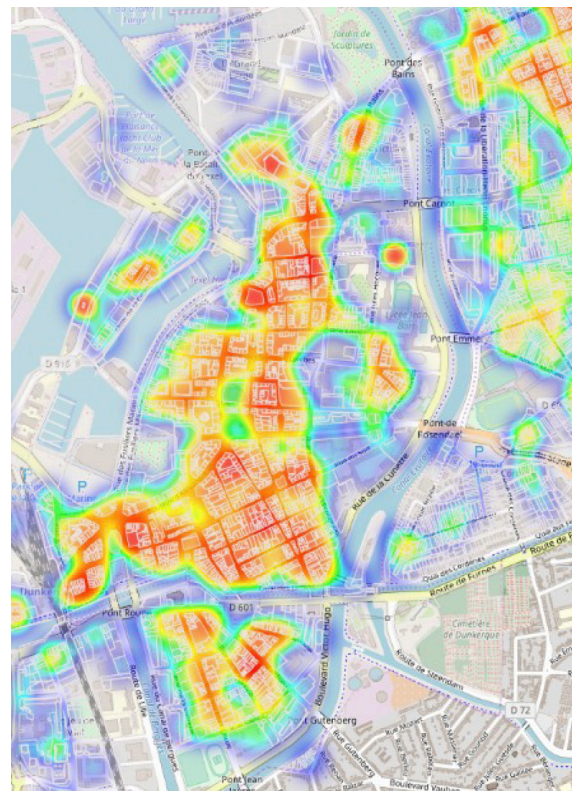
Cependant dans les villes de Dunkerque et de Saint-Nazaire l'on constate un grand écart entre la vacance de l'agglomération et celle de leurs centres, bien plus importante.

Enfin, c'est dans le quartier reconstruit Dunkerquois où l'on observe la vacance des logements la plus forte ce qui traduit une réelle baisse d'attractivité du quartier ou « l'obsolescence » des logements qui s'y trouvent. Hormis le Havre on peut dire qu'en règle général les quartiers reconstruits et donc les centres des villes de la reconstruction sont moins attractifs que le reste de leurs communes, puisqu'on y observe un taux de vacances plus fort.

C'est lorsque l'on se penche sur les durées de vacances que l'on constate que Dunkerque est le « mauvais élève » des 4 villes étudiées. Là où, les vacances courtes et inférieures à un an sont assez similaires dans les 4 centres reconstruits. On constate qu'il y a une durée de vacances de deux ans quasiment deux fois supérieure dans le QR dunkerquois en comparaison aux autres QR étudiés.

Enfin pour des vacances de logement supérieures à 3 ans Dunkerque reste bien au-dessus de Brest et de Saint-Nazaire alors que cette durée de vacances est quasiment négligeable dans le QR du Havre.

En résumé, la vacance moyenne et longue progresse assez fortement dans le QR du Dunkerquois ainsi que la proportion des logements vides. Cela traduit, en comparaison à ses homologues une plus forte baisse d'attractivité du centre-ville dunkerquois et un parc de logement vétuste et non adapté à la demande actuelle qui peine à se renouveler.

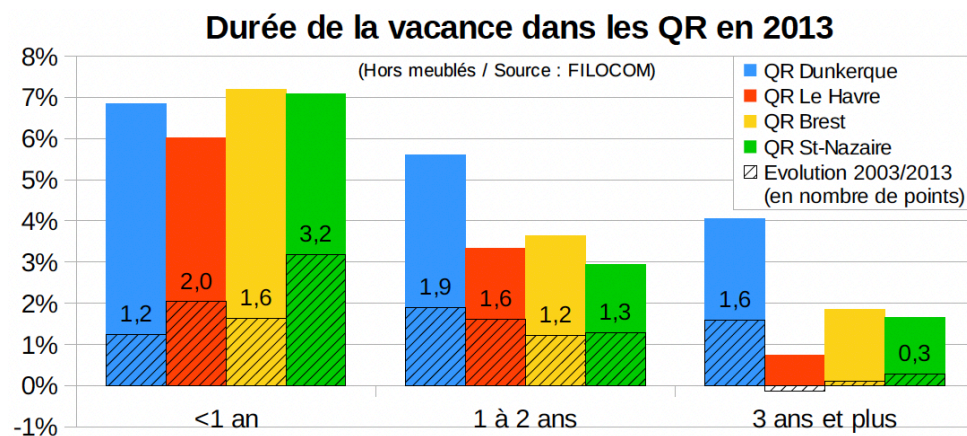


Facteurs de fragilités et résumé des situations

Ce qui peut expliquer de telles divergences d'attractivité et de « santé » des centres reconstruits étudiés ce sont entre autres les politiques de valorisations patrimoniales menées par les villes. Jean-Claude Driant établit un constat général sur le patrimoine de la reconstruction ainsi qu'une liste de « facteurs de fragilité » rencontrés par ces centres reconstruits :

FIGURE : CRÉDIT
CEREMA «PLAN DU
QR DUNKERQUOIS
EN FONCTION DE «LA
CHALEUR» DU TAUX DE
VACANCES»

1. Des logements de moins en moins attractifs du fait de leurs vétustés et l'obsolescence vis-à-vis des standards actuels, qui se retrouve en concurrence avec les maisons individuelles du reste de l'agglomération et les nouvelles opérations périurbaines.
2. Les copropriétés de la reconstruction sont en majorité habitées par des locataires, cela a pour conséquences de créer des logements de « passage » de « transition » pour une population de jeunes actifs tout en ayant des propriétaires qui entretiennent moins les lieux.
3. Un taux de vacance et une rotation des logements élevés qui crée une population mouvante, cohabitant les lieux avec quelques propriétaires souvent âgés et retraités aux revenus modestes. Résultat on obtient une vie de quartier peinant à se créer et peu de lien social entre les gens qui y vivent.
4. Une paupérisation des centres par l'accroissement de très jeunes actifs, de retraités et de chômeurs, en effet les professions de cadres y sont souvent peu représentées hormis au Havre et à Brest.
5. La rareté de la présence de famille et d'enfants dans les centres alors même que certains logements pourraient être intéressants étant donné leur taille et la proximité avec certains équipements et institutions publiques.



Au Havre, la situation semble assez éloignée de celles rencontrées par les autres centres, le taux de vacances des logements y est plus faible et comparable avec le reste du Havrais. En comparaison aux autres, le parc de la reconstruction Havrais est bien plus occupé par des propriétaires (40%) avec une proportion proche de locataire (60%).

FIGURE : CRÉDIT
CEREMA, « DURÉE
DE VACANCE DANS LES
QR, DUNKERQUE EST
LE «CHAMPION» DE LA
VACANCE LONGUE DES
LOGEMENTS »

Dans ce centre, il y a peu de logements jugés « indignes » et le prix du mètre carré est d'ailleurs supérieur au reste de l'agglomération ce qui traduit un phénomène d'attractivité et de gentrification du centre-ville. Enfin, il y a une rotation des logements faibles et une population stable. On peut donc conclure que le centre-ville de Perret est attractif et que les gens y restent et s'y sentent bien.

La population du QR du Havre est assez équilibrée et l'on y retrouve plus de cadres et professions intermédiaires que dans les autres QR. Le QR du Havre possède donc les typologies de ménages d'un centre-ville historique traditionnel que l'on peut retrouver dans des villes plus classiques n'ayant pas été touchées par le bombardement de la Seconde Guerre mondiale.

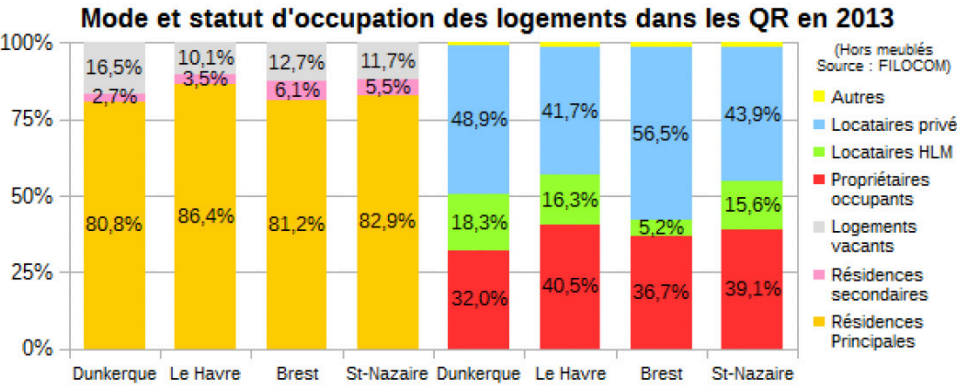
À Brest, le QR se trouve dans une situation intermédiaire, même si ce quartier reconstruit n'a pas la même situation que celui du Havre, on y constate une évolution positive et notamment vis-à-vis du reste de la commune Brestoise.

La vacance des logements y est élevée, mais courte et le quartier comporte une bonne part de « propriétaire-occupant » d'environ 36,5%. Le prix du mètre carré dans le centre est d'ailleurs en augmentation et a dépassé le prix moyen du reste de la commune.

Même si le centre brestois accueille beaucoup de jeunes actifs seuls (35%), ces derniers occupent souvent une profession intermédiaire ou de cadre, ayant pour objectif de pérenniser leurs installations dans le centre-ville.

Même si l'on retrouve quelques problématiques dressées par Jean-Claude Driant sur les centres reconstruits à Brest (taux de vacances et de rotation élevés, ménages constitués d'une seule personne, mixité sociale faible).

Le parc de logement de la reconstruction brestoise semble



conserver une certaine attractivité et tend vers une évolution favorable de sa situation.

Saint-Nazaire et **Dunkerque** ont des centres reconstruits se trouvant dans une situation semblable.

En effet leurs QR présentent des signes de faible valorisation par rapport à Brest et au Havre.

Le taux de vacances dans leurs centres villes est largement plus élevé que dans le reste de leurs communes respectives. Les « cadres » et « profession intermédiaires » sont peu présents dans ces QR, on observe également dans ces deux QR un phénomène de « paupérisation » en effet les revenus médians observés y sont faibles et inférieurs à la moyenne française. Le nombre de ménages vivant sous le seuil de pauvreté y est aussi plus élevé.

Enfin, on y observe un taux de logements indignes que l'on peut commencer à considérer comme inquiétant. Dunkerque est également le QR où l'on retrouve le moins de « propriétaires occupants » 32% seulement, 39% pour Saint-Nazaire.

Bien que ces deux quartiers reconstruits partagent de nombreux facteurs de fragilités évoqués plus haut dans ce chapitre par Jean-Claude Driant, la situation Nazairienne tend à s'améliorer sur la période étudiée, à contrario de son homologue Dunkerquois.

FIGURE : CRÉDIT
CEREMA, «MODE ET
STATUT D'OCCUPATION
DES LOGEMENTS,
L'ON REMARQUE UNE
FORTE PROPORTION
DE LOCATAIRE EN
COMPARAISON AUX
PROPRIÉTAIRES
OCCUPANTS»

Les QR «terreau fertile» pour la ville de demain

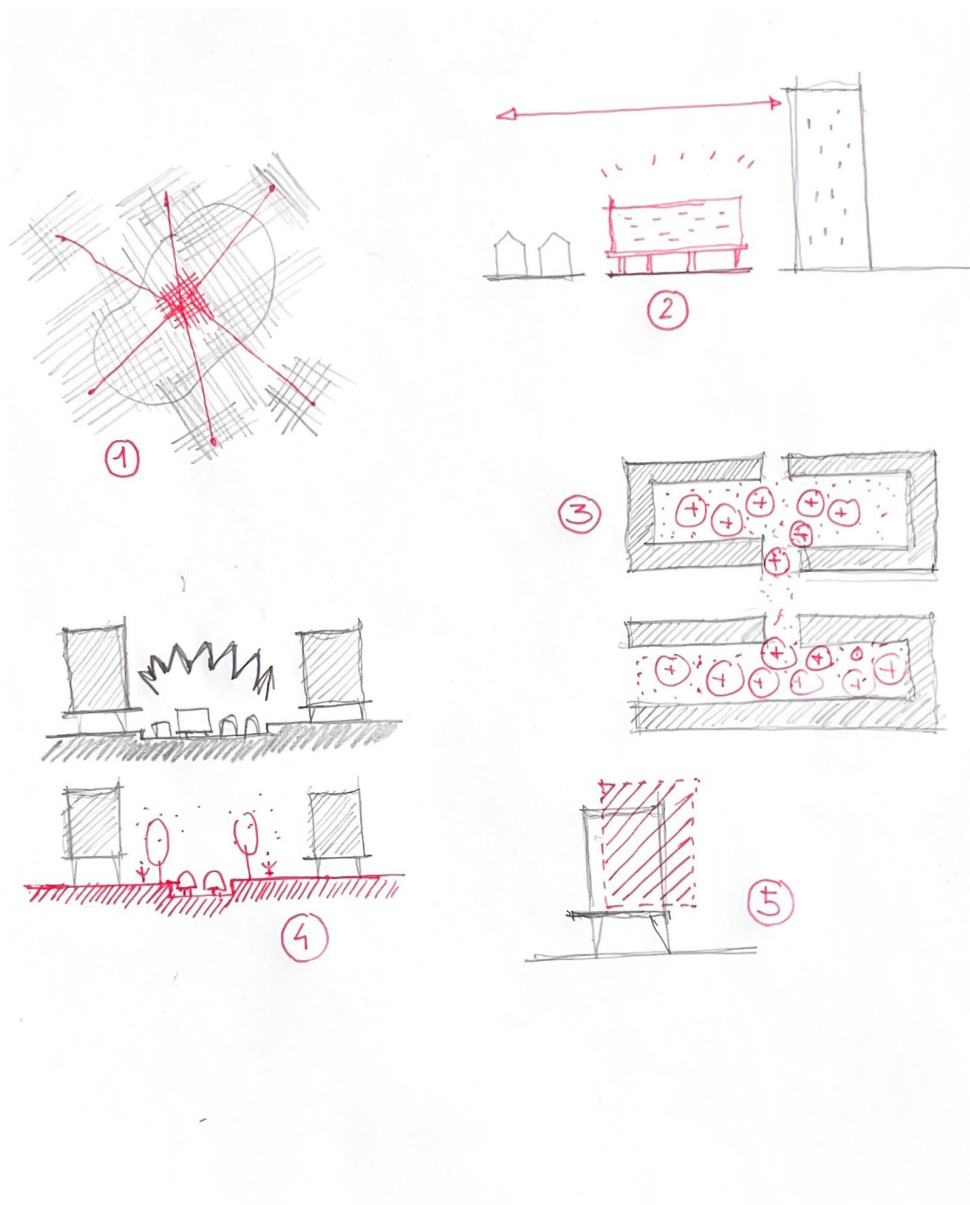
Pour résumer rapidement ce chapitre et montrer qu'étant donné leurs atouts respectifs les QR sont une **bonne base pour la ville de demain** et ce que l'on pourrait qualifier de « **terreau fertile** » :

FIGURE: CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, SCHÉMAS EXPOSANT LES ATOUTS ET POTENTIALITÉS DES QUARTIERS RECONSTRUITS

1. Ils sont situés en centre-ville des agglomérations concernés
2. Ils possèdent un parc de logement en grande partie collectifs nécessitant néanmoins d'être légèrement densifiés. Et ce par exemple à Dunkerque afin d'anticiper l'arrivée des «super-factory» qui vont créer environ 2000 emplois directs et plus de 5000 indirects. Cela permettra d'offrir à cette hausse démographique des logements en centre-ville et non pas en périphérie. Ils peuvent être l'intermédiaire entre le logement individuel et le logement collectif de « masse » que l'on retrouve dans les grands ensembles.
3. Les espaces de vides, que l'on retrouve dans les cœurs d'îlot sont les lieux potentiels de re-végétalisation, du lien social, et de « ville dans la ville »
4. Les voiries prévues larges pour les voitures peuvent être réaménagées, pour des transports en communs, trames végétales et pistes cyclables.
5. On peut agir selon une logique « d'acupuncture », l'on test les dispositifs architecturaux sur un îlot pilote puis au fur et à mesure l'on améliore, l'on change et l'on abandonne certains dispositifs en fonction des retours des habitants.
6. L'architecture moderniste était pleine de bonnes intentions et qualités qui ne demandent qu'à être remises en exergue tout comme son patrimoine.

Il n'en reste pas moins qu'il faudra répondre aux **enjeux sociologiques et typologiques** évoqués dans ce chapitre que l'on peut résumer ainsi :

1. Une mixité sociale assez faible (peu de famille et enfant)
2. Un taux de vacances inquiétants dans les QR les plus touchés
3. Un patrimoine en perte dans les villes ne mettant pas l'accent sur la revalorisation patrimoniale.
4. Des appartements de qualités mais qui ne correspondent plus aux standards actuels.
5. Un cadre de vie en baisse d'attractivité dans la plupart des QR par rapport au reste de leurs agglomérations.



2.0 Dunkerque : «Territoire d'expérimentation»

2.1 Du banc de sable à la ville moderne et portuaire

2.2 Une reconstruction mouvementée

2.3 Dunkerque et l'architecture moderne : Caractéristiques et particularités

2.4 Analyse de la situation actuelle

2.5 Une ville qui peine à saisir ses potentialités

Genèse Dunkerquoise

« La plaine maritime flamande a environ 10 000 ans. Aujourd'hui composée de paysages ruraux à watergangs, ces canaux de drainage qui se trouvent au niveau de la mer, elle a connu plusieurs transgressions et régressions marines dites dunkerquiennes qui l'ont façonnée jusqu'aux limites des terrains poldériens et des monts de Flandres »¹³

Dunkerque est une ville médiévale, elle prendra place sur le banc dunaire de la plaine maritime nord. Son nom est d'ailleurs tiré de la contraction de « Dune » et « d'église » en flamand que l'on peut donc traduire par « l'église de la dune ».

Elle est mentionnée pour la première fois en 1067 dans « la charte de Baudouin V qui octroie à l'abbaye de Bergues de percevoir la dîme dans un certain nombre de localités de Flandres maritime »¹⁴ dont Dunkerque. Mais il est possible qu'elle ait existé antérieurement à cette date comme étant une bourgade de pêcheur.

Elle gagnera du territoire peu à peu sur la plaine maritime par l'assèchement des moères (une étendue marécageuse) via d'ingénieux systèmes hydrauliques composés de canaux, de watergangs et de wateringues servant à rejeter l'eau vers la mer et donc gagner des terres sur l'arrière-pays flamand en grande partie situé plus bas que le niveau de la mer.

Dunkerque a donc toujours eu une relation particulière à l'eau tout au long de son évolution. Elle passera du statut de ville de pêcheur à place forte puis grand port commercial sans jamais réellement se fixer une activité figée, elle a été tout à la fois. Elle fut attaquée et détruite à plusieurs reprises tout au long de son histoire, mais a toujours réussi à renaître de ses cendres. Aujourd'hui encore j'ai le sentiment qu'elle peut être le territoire d'expérimentation afin de faire évoluer les villes de la reconstruction, les villes modernistes vers « la ville de demain », des villes durables respectueuses des gens et de l'environnement.

De plus elle a longtemps été la seule ville française à posséder un port sur la mer du Nord, le fait d'être la ville la plus septentrionale de France a fait d'elle à la fois une ville stratégique, mais également une ville à l'emplacement convoité

¹³ CATROUILLET, E. (2016). « LA LONGUE INVENTION DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE », COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE.

¹⁴ IBIDEM

FIGURE : CARTE CASSINI





Cité militaire fortifiée et port commerciale

Dunkerque est passée d'un port commercial de pêcheurs à l'un des plus grands ports français sous l'impulsion de Louis XIV, pour ce faire ce dernier fera ériger par Vauban des remparts autour de la ville :

¹⁵ De Roux, A. (1997). *VILLES NEUVES: URBANISME CLASSIQUE*. PARIS, DESCLÉE DE BROUWER, p.63

« C'est en 1668 que Vauban commence à intervenir dans le projet de Dunkerque, pour moderniser les fortifications. Mais ce n'est que progressivement qu'il prend de plus en plus de place dans son élaboration et qu'il impose l'ampleur de ses conceptions, en particulier en matière hydraulique. Il le contrôle totalement après 1678, au point qu'il considérait Dunkerque comme un de ses projets les plus accomplis »¹⁵

¹⁶ Cornu, C. (2002). *DUNKERQUE UNE VILLE ENTACHÉE DE PRÉJUGÉS*. TOURNAI, MÉMOIRE SAINT-LUC, p.9

FIGURE : PLAN DE CARPEAU ET OGER AU DÉBUT DES ANNÉES 1700»

Une importante flotte de corsaire prendra place à Dunkerque. L'un d'eux, Jean Bart s'illustrera particulièrement jusqu'à devenir premier corsaire du roi. Encore aujourd'hui il est le « héros local » et la figure de la ville.

Ce que l'on observe néanmoins sur les plans d'époque c'est la différence de proportion entre, à la fois, le port, la ville et ses remparts. En réalité, la ville n'est que « l'appendice obligatoire du port rayonnant qu'est devenu Dunkerque »¹⁶ sous Louis XIV.

En 1662, Dunkerque est le premier grand port français à effectuer du commerce avec les Pays-Bas, la ville a également une importance fondamentale dans le développement de son territoire proche. En effet le chenal et les canaux qui la traversent permettent de dynamiser l'arrière-pays qui profite de l'activité portuaire intense du territoire dunkerquois.

De plus, l'axe Dunkerque-Lille permet d'étendre sa zone d'influence à l'ensemble de la région et du pays.

Sur les plans d'époque, les vides observés sont les places marchandes où s'effectuent à la fois l'effervescence commerciale, les relations sociales, mais également culturelles. Ces vides permettent d'identifier le centre-ville de la cité maritime. Plus tard, cette zone géographique sera bombardée, et c'est ici que se dressera l'actuel quartier de la reconstruction.

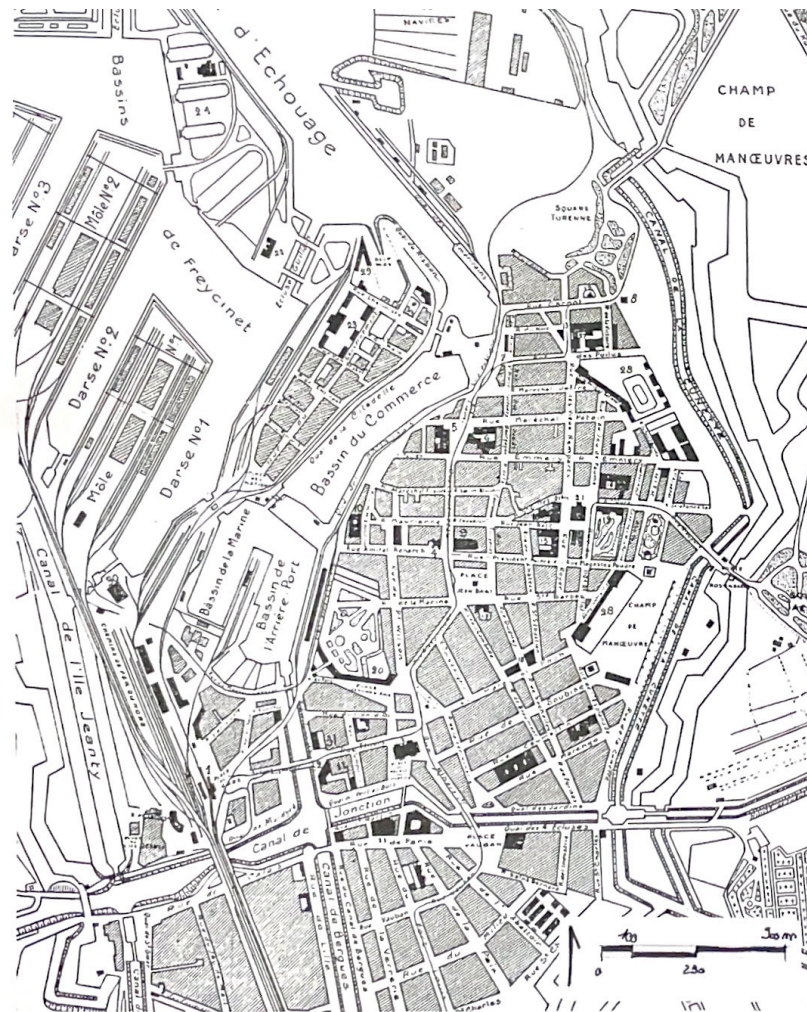


FIGURE : PLAN DE
DUNKERQUE AU DÉBUT
DU 20ÈME SIÈCLE

Dunkerque avant la Première Guerre mondiale

Au début du 20ème siècle, Dunkerque est le troisième port français, de plus en plus de communes adjacentes ayant chacune des fonctions diverses viennent se greffer à la cité maritime. C'est le début d'un développement urbain au-delà des remparts.

À l'Est l'on peut citer Rosendaël commune où résideront les pêcheurs et où une activité maraîchère se développera ainsi que Malo-les-Bains qui aura pour objectif de devenir une cité balnéaire et de plaisance. À l'ouest des communes comme, Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe joueront le rôle de cité ouvrière et industrielle où logeront dockers et ouvriers.

Malheureusement, les remparts de Vauban qui furent un atout défensif de taille et qui ont permis autrefois à la ville de se développer avec plus de quiétude deviennent un problème au 20ème siècle. En effet la cité maritime mère se retrouve enclavée dans ses remparts et son développement urbain devient de plus en plus compliqué.

On peine à construire en son centre-ville et la liaison avec ses communes adjacente est donc entravée, car les remparts représentent une frontière robuste et réelle.

À cette époque, c'est également la création de quatre nouvelles darses, on voit donc que le port et l'économie prennent toujours plus d'importance en comparaison au développement urbain du centre-ville.

Cela permet tout de même un déplacement des remparts vers l'ouest qui laissera la ville « respirer » pour au moins un temps. Les espaces dédiés à l'économie sont donc de plus en plus importants et permettent au port dunkerquois de pérenniser son attractivité et sa richesse, mais les interventions sur le tissu urbain originel restent faibles.

En résumé, à la veille de la Première Guerre mondiale la question du démantèlement des remparts, est au cœur de la campagne municipale et également l'intérêt premier, de la population du centre-ville qui « s'étouffe en ses propres remparts ».



Les balbutiement d'une logique d'agglomération : Agache & Neuville

Pour répondre à cette problématique urbaine de plus en plus « oppressante » le maire de l'époque, Henri Terquem lancera en 1911 un concours de plan d'extension de la ville de Dunkerque. C'est Donat-Alfred Agache qui remportera ce dernier.

Malheureusement, la Première Guerre mondiale retardera grandement le projet et ce n'est qu'en 1922 qu'une loi sur le déclassement des enceintes fortifiées sera promulguée. Cela permettra enfin à Dunkerque d'envisager son développement urbain sans ses remparts et d'entrevoir une logique d'agglomération avec le reste de ses communes adjacentes.

C'est donc Donat-Alfred Agache qui reprendra le projet du plan d'agrandissement et d'embellissement de la ville de Dunkerque sur une superficie de 5100 hectares qui doit permettre de projeter le développement urbain sur au moins 50ans.

Le plan Agache repose sur les principes suivants :

1. L'installation d'un boulevard périphérique à la place des anciens remparts Vauban qui permettra de desservir à la fois le centre-ville dunkerquois, mais également de le relier à ses communes adjacentes.
2. Structurer le territoire de l'agglomération en « désenclavant les territoires communs ou les quartiers existants, afin de les relier et de créer un superorganisme urbain vivant. »
3. Une hiérarchisation stricte des espaces de circulations et le « zoning » des fonctions d'habitation, commerce, industrie, tertiaire, etc.

Du fait du jeu politique et du changement de mairie en 1925 où l'on voit Charles Valentin remporter les élections municipales. Le plan Agache sera abandonné par la nouvelle mairie socialiste qui percevait mal l'immensité des travaux de désenclavement ainsi que les nombreuses expropriations que contenait le projet.

FIGURE : CREDIT DONAT ALFRED AGACHE, PLAN D'EXTENSION DE LA VILLE DE DUNKERQUE. AGACHE PROFITE DE L'ESPACE LAISSÉ PAR LES REMPARTS ET LES GLACIS MILITAIRE POUR Y CRÉER DES ESPACES VERTS ET DE GRANDES CONNEXIONS URBAINES.



La nouvelle mairie décidera de réduire l'ampleur du projet aux limites de la commune de Dunkerque ainsi qu'aux « accès et limites » avec ses communes voisines.

Ainsi le futur projet ne projettera pas le développement dunkerquois sur l'ensemble de l'agglomération. La mairie demandera à André Neuville un jeune architecte local de reprendre le projet « afin de faciliter les concertations et la coordination entre les différentes commissions municipales et l'homme de l'art. »¹⁷

En réalité le plan Neuville ne bouscule pas la réflexion engagée par Agache, il est d'ailleurs presque la transposition au niveau communal, de ce que voulait faire Agache sur l'ensemble de l'agglomération.

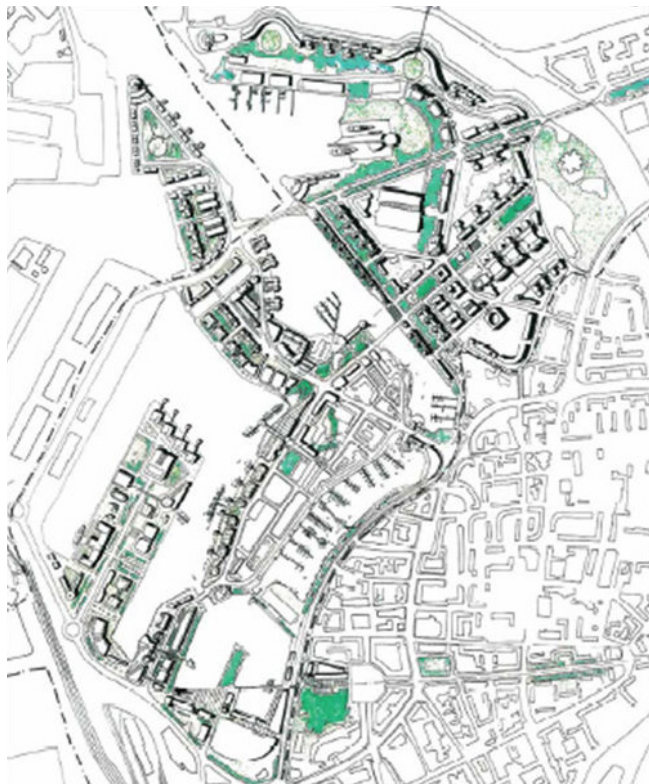
Le projet Neuville sera accepté le 6 juillet 1934 et permettra de lancer une nouvelle croissance urbaine malheureusement encore une fois nous sommes à l'aube d'un conflit mondial qui va stopper ces grands projets urbains.

« À Dunkerque comme dans les 2000 communes de France concernées par l'élaboration des plans d'extensions et d'embellissement, les résultats sont plutôt minces à la veille du deuxième conflit mondial. Pourtant à Dunkerque, le maire Henri Terquem, doué d'une surprenante faculté d'anticipation, avait pu obtenir dès 1920 des autres communes limitrophes qu'elles adhèrent à un projet intercommunal, renonçant ainsi à exercer de façon indépendante toute politique urbaine. Dans sa préface au rapport de 1923, il ira même jusqu'à imaginer les principes d'un organisme intercommunal, qui préfigure la communauté urbaine créée en 1969... mais l'histoire en décidera autrement. »¹⁸

¹⁷ CORNU, C (2002) *DUNKERQUE UNE VILLE ENTACHÉE DE PRÉJUGÉS*, TOURNAI, MÉMOIRE SAINT-LUC, P.20

¹⁸ VERMANDEL, F, ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

FIGURE : CREDIT ANDRÉ NEUVILLE, PLAN D'ENSEMBLE D'EXTENSION ET D'AMÉNAGEMENT DE DUNKERQUE ON REMARQUE QUE CONTRAIREMENT À AGACHE NEUVILLE RÉOUVRE LE CANAL EXUTOIRE EN SUIVANT LES MÉANDRES DES ANCIENS REMPARTS VAUBAN. CE QUI FUT D'AILLEURS APPLIQUÉ AUJOURD'HUI.



Projet Neptune : Centralités et reconquête des espaces portuaires

« Dunkerque a le triste privilège d'être la dernière ville française occupée par les Allemands durant la Seconde Guerre mondiale. Elle fut aussi l'une des plus détruites, ce qui a imposé des travaux considérables pour remettre la ville en état et combler les nombreuses friches.

¹⁹ POUILLE, E, (1987),
CITATION TIRÉE
DU SITE DE L'ÉCOLE
NORMALE SUPÉRIEURE,
DÉPARTEMENT
GÉOGRAPHIE

²⁰ IBIDEM

Dans l'idéal qui est celui de l'architecture de la Reconstruction, on refait ainsi de 1945 à 1955 le port de 1939, sans penser un instant construire autre chose. Ce projet, malgré un assentiment assez général, n'est pas allé sans susciter quelques contestations des plans de la reconstruction de Leveau et Niermans.»¹⁹

FIGURE : CREDIT
RICHARD ROGERS,
PLAN MASSE DU
PROJET NEPTUNE,
L'ON Y CONSTATE LA
RECONQUÊTE DES DARSES

« La ville a alors toujours entretenu une relation complexe avec son port, qui lui tourne souvent le dos tout en étant le moteur économique presque unique d'une partie de la région. Dès 1970, un livre blanc s'inquiétait ainsi des décalages entre le développement urbain d'un côté et la croissance industrielle forcenée de l'autre.»²⁰

Plusieurs problèmes Dunkerquois seront soulevés par Richard Rogers et les équipes locales comme : le manque de centralité de la ville de Dunkerque et le fait qu'elle « tourne le dos à ses espaces portuaires ».

De plus depuis la fermeture des chantiers navals à Dunkerque en 1987 des espaces de friches portuaires à proximité du centre-ville sont disponibles et exploitables sur une surface d'environ 180 hectares.

Dans les années 1990, le projet « Neptune » lancé par la mairie de Dunkerque et faisant appel à Richard Rogers a pour ambition de :

1. Constituer une centralité plus forte pour la ville de Dunkerque
2. Reconquérir les espaces portuaires disponibles au profit de la ville et ainsi créer plus de continuité entre la ville et le paysage portuaire



« Neptune ne doit pas être une vitrine spectaculaire d'art contemporain, mais l'opportunité de recréer un lien entre le port et la ville par une multitude d'opérations fines, et un perpétuel accommodage entre l'existant et le projeté. »²¹

Avec du recul l'on peut se poser la question de la qualité de ce qui a été fait après le projet Neptune, bien que les indications de développement soient bonnes ainsi que les intentions, le projet est plutôt indicatif et non prescriptif.

Seulement, confronté à la réalité et la longévité des projets d'architecture, les résultats des projets « Neptune » restent contrastés. On peut tout de même citer le développement de la Citadelle en véritable lieu universitaire pour la ville avec l'arrivée de l'ULCO, ainsi que le commencement de la reconquête des darses.

Par exemple les projets du Môle 1 notamment la revalorisation de la Halle aux sucres en archives municipales, médiathèques et bureaux.

²¹ CHALINE, C ET
HELLEQUIN, P, (1999),
CITATION TIRÉE
DU SITE DE L'ÉCOLE
NORMALE SUPÉRIEURE,
DÉPARTEMENT
GÉOGRAPHIE

FIGURES : CREDIT
RICHARD ROGERS,
CROQUIS D'AMBIANCE
DE LA VILLE QUI
S'OUVRE SUR SES
ESPACES PORTUAIRE
ET AXONOMÉTRIE
D'ENSEMBLE



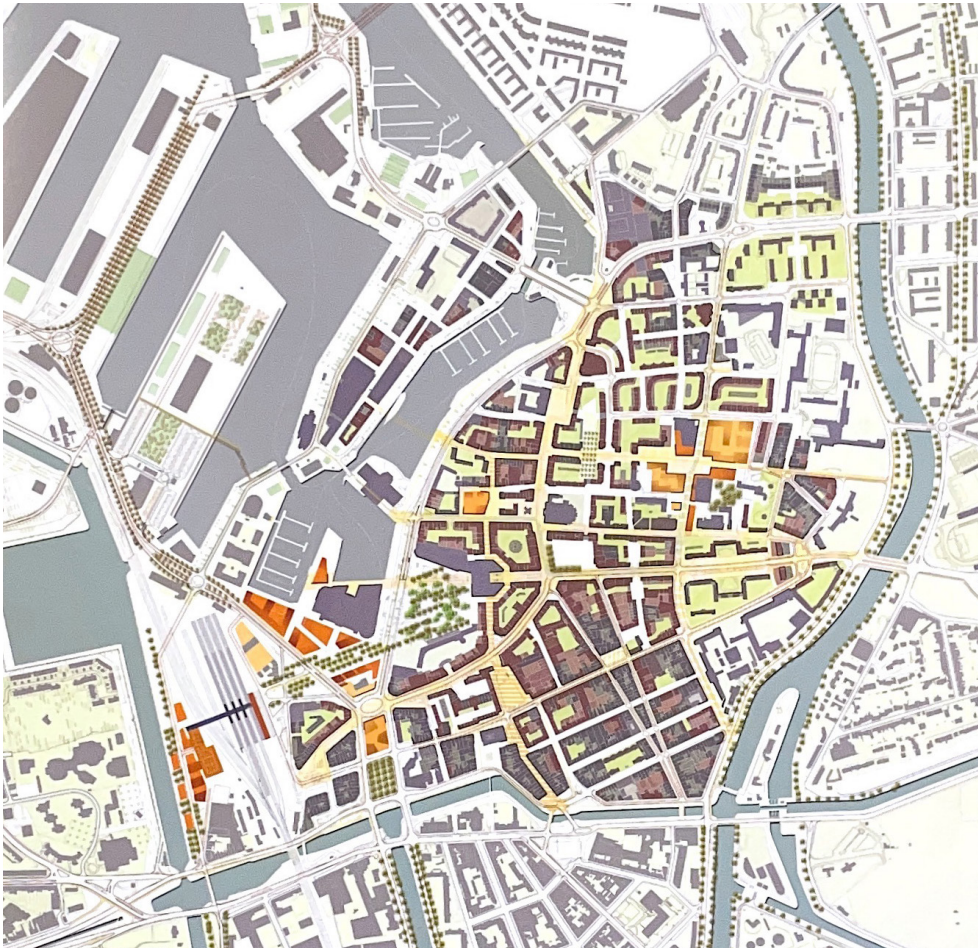
Joan Busquets : Revalorisation du déjà là

Dans les années 2010, Michel Delebarre le maire de l'époque fera appel à Joan Busquets un architecte espagnol afin qu'il penche son regard sur la ville de Dunkerque. Nous reparlerons davantage de ce projet urbain dans un prochain chapitre car les conclusions urbaines de Busquets se rapprochent de celles que j'ai pu avoir durant mes analyses de projet EN & SUR. On peut résumer les ambitions de son projet ainsi :

1. Lire la ville comme un palimpseste et agir afin de faire comprendre l'histoire passée.
2. Réaménager les cœurs d'îlots en revégétalisant au fur et à mesure.
3. Densifier en toiture mais également au sol le centre-ville.
4. Les grands espaces publics dunkerquois doivent être ponctués de verticales qui les signalent à contrario du profil de la ville plutôt horizontale.
5. Refaire du centre-ville reconstruit la pierre angulaire de l'agglomération.
6. Harmoniser la ville dans ses minéralités au sol et la diversifier en trame végétale.
7. Créer un anneau périphérique autour du centre-ville passant par : la gare, les darses, le grand large, les glacis, le canal exutoire et enfin la basse-ville. Cet anneau sert à la promenade mais est également ponctué de parking P+R Permettant de désengorger le centre-ville de la voiture.

Malheureusement l'on retrouve peu de témoins du projet de Busquets aujourd'hui à Dunkerque et peu de ses intentions semblent avoir été retenues dans le développement actuel de la ville.

FIGURE : CRÉDIT JOAN BUSQUETS PLAN MASSE ET DIRECTEUR DU PROJET DE REVALORISATION DU CENTRE VILLE, TIRÉ DU LIVRE : BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRINTA TORMIO.



Le Grand-Large : «dernier avatar» du projet Neptune

Le projet de Dunkerque Grand-Large est le dernier projet d'envergure entrant dans le programme du projet Neptune il a pour objectif la reconquête des darses le long du chenal EST, par l'investissement d'une surface de 37 hectares d'un programme essentiellement composé de logements.

Le projet a pour objectif de fournir 1000 nouveaux logements neufs à proximité du centre-ville ce quartier est censé créer un lien entre le centre-ville reconstruit Dunkerquois ainsi que la citadelle avec Malo-les-bains la cité balnéaire.

Le projet suit donc la logique des ambitions de « Neptune » avec comme objectifs supplémentaires :

1. De proposer une mixité sociale forte avec environ 40% de logements sociaux dans ce futur quartier.

2. Une revalorisation patrimoniale des chantiers navals de France avec notamment la réhabilitation de la « cathédrale » en FRAAC, projet de Lacaton & Vassal qui vient aujourd'hui clôturer la balade le long de la digue côté Dunkerque, par un bel équipement culturel.

3. S'inscrire dans une logique durable, on n'hésite pas à mettre en avant les futurs « écoquartiers » qui devraient répondre aux normes « quartier 21 » et « Haute Qualité Environnementale (HQE) » afin de redonner une attractivité à Dunkerque à l'époque en grande perte de vitesse.

Aujourd'hui là où les dernières constructions de ce projet émergent, je pense que sa « réussite » reste mitigée. De mon humble avis, le Grand-Large n'a pas répondu à son principal objectif qui était de renforcer et de retrouver une centralité, il propose un quartier résidentiel et universitaire situé entre le Malouin et le centre reconstruit sans réellement les lier que ça soit en termes de vie de quartier ou architecturalement et urbanement parlant.

La pauvreté de ce quartier en termes de commerce de proximité et d'attractivité commerciale lui fait aujourd'hui défaut sur

plusieurs points :

1. Il n'est pas autonome et les habitants du Grand-Large se redirigent alors, soit sur le Malouin ou sur le centre-ville afin d'effectuer leurs achats quotidiens

2. Sans cette présence commerciale il ne peut aujourd'hui effectuer le liant souhaité entre Malo-les-Bains et le centre-ville reconstruit, finalement il n'est qu'un quartier-dortoir et un lieu de traverse.

Le quartier a le mérite de proposer des logements visant à avoir une mixité sociale forte et des performances énergétiques élevées. Le contrat passé par Neptune et le Grand-Large, de retrouver une centralité semble ne pas avoir abouti avec ce projet.

Cependant j'ai l'intime conviction que cette centralité est sous les yeux des Dunkerquois depuis le début. Elle est tout simplement en son centre historique et aujourd'hui reconstruit. On a pu voir au fil de ces chapitres que le centre reconstruit, étant donné sa position stratégique agit comme une rotule au sein de son agglomération.

Pourquoi depuis le début des années 2000 les grands projets dunkerquois qui se succèdent ne s'intéressent que peu voire pas, aux problèmes rencontrés par le centre reconstruit ? Hormis le projet de Joan Busquets qui proposait une revalorisation globale du centre, mais qui fut avortée de manière précoce.

Je reste convaincu que le centre animé et agréable que Dunkerque met tant de mal à mettre en œuvre est en réalité là, et qu'il ne demande qu'à le redevenir. Si l'on se saisit des opportunités et des potentialités qu'il laisse entrevoir la centralité de l'agglomération dunkerquoise est en réalité là, et ce depuis le début de son histoire.

Projet Phoenix : Critique d'un projet à forte ambition commerciale

En 2014 la mairie lance le projet Phoenix, mot anglais pour « Phénix » un oiseau mythologique qui a pour particularité de renaître de ses cendres. Le projet affiche alors la couleur : redynamiser le centre-ville reconstruit dunkerquois par plusieurs leviers d'action.

Le nouveau maire Patrice Vergriete s'intéresse donc à l'attractivité du centre-ville et propose afin de le redynamiser :

1. Un ravalement des façades obligatoire surtout au niveau du secteur place Jean Bart.

2. Un projet mixte de logements et commerces au niveau du parc de la marine afin de consolider et de lier les secteurs centre-marine et pôle-marine.

3. Un déplacement du marché de la place Jean-Bart vers le secteur théâtre bateau-feu.

4. La mise en place d'un système de vidéo protection.

5. En complémentarité le projet « DK'plus de mobilité » visant la gratuité du système de bus et donc des transports en commun sur l'ensemble de l'agglomération dunkerquoise.

6. Un stationnement gratuit en ville pour une durée de 20 minutes et la possibilité de régler son stationnement via une application mobile.

Pour la première fois depuis l'avortement du projet de Joan Busquets la mairie s'attarde sur la revalorisation de son centre-ville historique. Le réseau de bus gratuit devient un atout fort de l'agglomération et Dunkerque devient la plus grande ville d'Europe à proposer la gratuité des transports en commun, cependant un retour en arrière sera constaté au niveau des mobilités plus douces par le retrait des bornes DK'vélo, les vélos en libre-service dunkerquois.

*FIGURE : CRÉDIT PHOTO
XAVIER MOUTON,
«OPÉRATION DE
LOGEMENT DANS LE
QUARTIER DU GRAND-
LARGE PAR L'ARCHITECTE
NICOLAS MICHELIN»*



L'accent est porté sur l'attractivité commerciale avec des projets neufs visant à attirer de grandes enseignes plutôt que de chercher à revaloriser l'attractivité des locaux commerciaux déjà présents en rez-de-chaussée de la plupart des ensembles de la reconstruction du centre

Ce que je tend à faire dans ce projet de fin d'études où l'accent sera porté sur ces locaux commerciaux en leur donnant une double orientation à la fois sur la rue et sur les cœurs d'îlot revalorisé et revégétalisé.

Le ravalement des façades était nécessaire puisque bon nombre d'entre elles étaient en piteux état, néanmoins cette intervention sera effectuée sur le secteur de la place Jean Bart et bon nombre de façades reste encore en mauvais état. Sans parler de ces dernières côté cœur d'îlot que l'on considère aujourd'hui comme des façades « arrières ».

L'aspect plus soigné et l'entretien des façades est important certes, mais pour moi elle ne résoud en rien les nombreux problèmes des logements du centre et de son cadre de vie que l'on a pu évoquer précédemment dans ce TFE. Je pense qu'il est important d'effectuer une réhabilitation plus audacieuse afin de résoudre les problèmes typologiques, de taille des logements, de performances thermiques et d'accessibilité ainsi que de mixité sociale.

La mixité programmatique du projet du « parc marine » est une excellente chose et s'inscrit dans l'ADN des ensembles dunkerquois d'après-guerres, mais il faut également veiller à conserver cette mixité dans ce qui est « déjà là » afin de ne pas se retrouver avec des rez-de-chaussée composés uniquement de banques, d'assurances et d'agences de voyages comme l'on peut l'observer aujourd'hui.

La volonté de profiter de 20 minutes gratuites de stationnement dans le centre-ville et de pouvoir payer ce dernier par smartphone est pour moi une réponse timide face à un grand problème et entre en contradiction avec le développement d'un réseau de transport en commun gratuit.

L'objectif est de désengorger le centre aujourd'hui gangréné par la voiture jusque dans les cœurs d'îlots. J'adhère davantage aux solutions énoncées par Joan Busquets et celles que j'évoquerai plus tard dans la présentation du projet EN & SUR l'architecture.

Enfin le déplacement du marché de la place Jean-Bart vers le secteur théâtre, a permis de dynamiser ce dernier. Pourtant il était déjà alloué à des lieux culturels comme le théâtre et la nouvelle bibliothèque ainsi qu'une branche de l'université ULCO.

La place Jean Bart a donc perdu de sa fonction de vide central fort et est aujourd'hui assez peu tenue. On peut difficilement la concevoir véritablement comme une grande place traditionnelle.

Le vide est « mal tenu » et peu activé par les commerces qui la bordent, cela s'explique par la modification des flux automobiles récents et par les rangées d'arbres qui peinent à réellement créer l'espace du vide. De plus, le marché n'y venant plus, peu d'événements s'y déroulent.

Le choix de l'îlot pilote de ce TFE (l'îlot n°3) s'attardera à essayer de recréer du lien avec cette place et de proposer plus d'équipements de quartiers en connexion avec cette dernière.

Début de la reconstruction dunkerquoise

Dunkerque en plus d'être à 90% détruite lors de la Seconde Guerre mondiale, fut la dernière ville française à être libérée le 10 mai 1945, et donc on peut ajouter aux destructions des bombardements les dégâts occasionnés par cette occupation plus longue.

Le centre-ville et le nord de la ville ouvrant sur la mer du Nord sont en cendres du fait des bombardements stratégiques. Le port de Dunkerque est également très endommagé et l'on ne peut y accéder avant 1946. C'est dans cette situation que va s'opérer une fois de plus l'une des « renaissances » de la ville Dunkerque, néanmoins cette fois ce n'est pas la population locale qui va participer et rebâtir sa ville, mais bien l'état français.

En effet au lendemain de la guerre c'est l'état et le ministère de la reconstruction (MRU) qui va prendre en main et piloter l'ensemble des chantiers de la reconstruction depuis Paris.

On parle alors de « laboratoire d'expérimentation » afin de tester les principes modernistes en urbanisme. Certains expliqueront que c'est ce pilotage de la reconstruction depuis la capitale qui entrainera chez certaines populations locales le rejet de cette architecture moderniste, pas assez à leur image, du fait de leur « faible degré de participation au projet ».

Dissonance entre homme de l'art et sinistrés

En 1951 il y a une vraie dissonance entre ce que pensent les hommes de l'art et de pouvoir par rapport aux sinistrés et au peuple. Là où les premiers voient en la reconstruction l'opportunité de créer des villes modernes, neuves, aérées, saines, vertes et ensoleillées les seconds : « stigmatise l'architecture répétitive, le principe des cours communes qu'on veut leur imposer. Ils ne comprennent pas qu'on ne leur restitue pas à l'identique le bien qu'ils possédaient avant 1940, le plus souvent une maison avec un jardin. »²²

À Dunkerque, malgré leurs différends, Niermans et Leveau resteront soudés et « inflexibles » quant aux revendications des sinistrés. En effet ils étaient soutenus par les élus municipaux, départementaux et le MRU. Ils appliqueront donc d'une main ferme leurs principes modernistes et l'idée qu'ils se sont faits du Dunkerque reconstruit.

La reconstruction, ses stratégies et ses objectifs fixés par les modernistes et les hommes de pouvoirs permettent de mettre en exergue quelque chose de nouveau que l'on ne rencontrait pas auparavant : « le décalage entre les doctrines des acteurs et les souhaits de l'inconscient collectif qui se manifestent à travers les appels au « bon sens », des porte-paroles des populations sinistrées. »²³

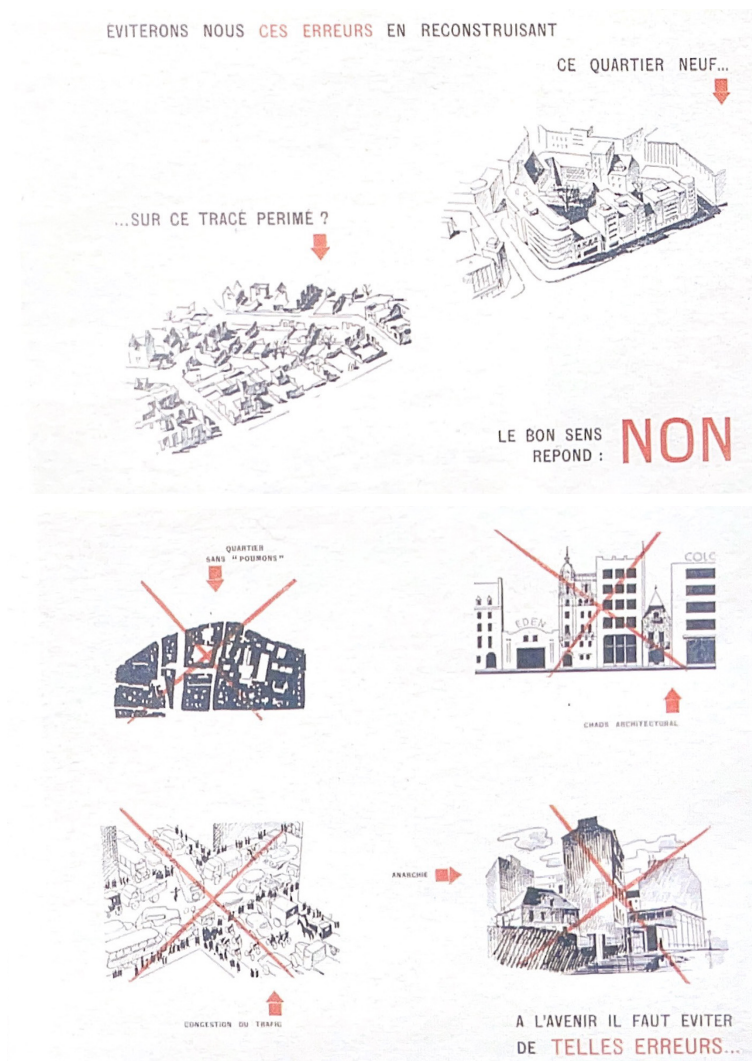
La période de reconstruction est en réalité l'une des premières fois où les futurs usagers, les futurs habitants ont leurs mots à dire sur ce qui va être fait par les hommes de l'art. Ils ne participent pas concrètement à la conception comme cela peut être fait aujourd'hui dans des logiques de conception participative ou citoyenne.

Mais au travers de leurs représentants, ils ont tout de même un poids dans les futurs fonctionnements et esthétiques de leurs villes.

Ce sont par exemple les sinistrés à Dunkerque qui avaient insisté pour que Théodore Leveau conserve certains tracés des anciens îlots afin de retrouver les sinuosités et les voiries de la ville de Dunkerque qui n'était alors plus qu'un tas de cendre.

²² VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ. P.50

²³ IBIDEM P.51



Mais les hommes de l'art n'ont pas toujours écouté au pied et à la lettre les doléances des populations sinistrées. Cela, peut en partie expliquer qu'encore aujourd'hui, on retrouve un jugement négatif sur cette architecture de la reconstruction sans réellement de justification.

Par exemple pour l'urbanisme d'îlot avec des cours communes Théodore Leveau et Jean Niermans étaient persuadés des bienfaits de ce dispositif amenant :

1. Lumière.
2. Perspectives et raccourcis urbains.
3. Des jardins appropriables en ville et donc la nature.
4. La « vie calme et plaisante » en cœur d'îlot en comparaison à la rue

Ils l'ont alors appliqué malgré le désaccord des associations de sinistrés : « c'est sans doute sur la question des cours communes que les réticences seront les plus fortes, face à un front (enfin...) uni des architectes et des urbanistes autour du délégué départemental. »

Selon Monsieur Hocquet représentant des sinistrés au sein de la commission départementale de reconstruction [...] : « les sinistrés veulent bien de la reconstruction groupée à condition qu'on ne leur impose pas des idées qui leur amèneront plus tard des difficultés sans nombre. En effet au profit de qui sont créées ces cours communes ? Qui en assurera la police et l'entretien ? » ²⁴

On peut suggérer qu'à cette époque ou l'habitat collectif n'est encore qu'à ses balbutiements en France (excepté le Paris Haussmannien), les gens ne comprennent pas l'intérêt du bien commun dans l'habitat. Il est déjà, pour eux difficilement concevable d'imaginer vivre dans des appartements d'immeubles collectifs, alors on peut facilement comprendre leur désarroi lorsqu'on leur parle des bienfaits d'une cour collective.

²⁴ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LA-BORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

FIGURE : PRÉROGATIVES DICTÉES PAR LE MRU, ILLUSTRATIONS TIRÉES DU LIVRE : VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LA-BORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.



Passer d'un petit jardin privé à un cœur d'îlot partagé c'est difficilement envisageable pour les sinistrés.

Outre la question de qui va financer l'entretien de ces cours, il y a la question de comment ces dernières vont évoluer dans le temps, beaucoup craignent qu'elles deviennent des décharges à ciel ouvert ou des lieux de squat pour sans domicile fixe.

Cette crainte face à ces cœurs d'îlots et cours communes peut en partie expliquer que les copropriétés dunkerquoises ont rapidement bétonné ses espaces, les ont complètement privatisés et en ont fait des parkings. En effet, un parking requiert peu, voir pas d'entretien et à un aspect pratique puisqu'à cette époque la voiture est en pleine expansion.

La bétonnisation des cœurs d'îlot permet d'augmenter le nombre de places disponibles en centre-ville et de profiter de stationnement gratuit au pied de chez soi, bien évidemment au détriment du cadre de vie et de la perméabilisation des sols.

*FIGURE: CRÉDIT PHOTO
BAPTISTE PAULINO,
«CŒUR D'ÎLOT n°3
ÉTAT ACTUEL : LE
STATIONNEMENT Y
EST APPAREMMENT
INTERDIT. ON REMARQUE
ÉGALEMENT LES
ARRIÈRES BOUTIQUES
EN BRIQUE DE VERRE
QUI OFFRENT PEU DE
RELATION ENTRE LES
COMMERCE ET CE CŒUR
D'ÎLOT EN RDC»*



Objectif : «Le grand Dunkerque»

Théodore Leveau urbaniste en chef de la reconstruction dunkerquoise nommé en 1945, va pour son plan masse s'inspirer de ce qu'avait déjà entrepris Donat-Alfred Agache avec le plan d'agrandissement et d'embellissement de la commune de Dunkerque que nous avons déjà évoqué précédemment.

²⁵ VERMANDEL, F., ET
DOUTRIAUX, E. (1997). «LE
NORD DE LA FRANCE, LA-
BORATOIRE DE LA VILLE :
TROIS RECONSTRUCTIONS
; AMIENS, DUNKERQUE,
MARBEOUX», L'ESPACE
CROISÉ.

Un plan masse et directeur ingénieux, mais qui n'avait pas été entrepris, car élaboré et proposé durant l'entre-deux-guerres. Pour Leveau l'unification de Dunkerque avec ses communes voisines permettrait : « d'équilibrer les intérêts qui s'interpénètrent et d'augmenter la vitalité et l'épanouissement de l'ensemble dans le cadre du plan régional. »²⁵

²⁶ *IBIDEM*

L'enjeu majeur à l'échelle du territoire proche lors de la reconstruction de Dunkerque est de relier Dunkerque avec ses 5 satellites rayonnants que sont Malo-les-bains, Rosendaël, Saint-Pol-sur-Mer, Coudekerque-Branche et Petite-Synthe. Mais également de répondre enfin aux problèmes de saturation de la cité dunkerquoise. En effet la cité portuaire s'est longtemps retrouvée enclavée dans sa propre enceinte érigée par Vauban sans possibilité d'agrandissement et de communication avec les communes environnantes.

De plus ces communes voisines se sont fortement et rapidement développées au 20^{ème} siècle ce qui a accentué le déséquilibre entre la cité maritime mère et ses communes de banlieue. Le but du plan Leveau à l'échelle territoriale est donc de relier Dunkerque avec ses satellites rayonnants et de faire de la cité maritime la « rotule » de cette nouvelle agglomération.

« Méthodiquement, Leveau construit son schéma routier en s'efforçant constamment d'opérer les connexions souhaitables entre trois grands niveaux d'infrastructures : la ville-centre, l'agglomération et la région. A partir des polarités économiques que représentent les activités portuaires (Dunkerque) et le tourisme balnéaire (Malo-les-bains), la logique des réseaux associant la route et le rail, apparaît ici comme l'instrument explicite de la modernisation du territoire et rejoint pleinement les visées planificatrices impulsées par le ministère.»²⁶

En résumé, le centre reconstruit dunkerquois agit non seulement comme une rotule pour son agglomération et est également au cœur des liaisons avec le territoire régional.

L'intérêt de réhabiliter et de chercher une amélioration du cadre de vie de ce quartier afin de le redynamiser et d'autant plus grande lorsqu'on sait qu'il a été pensé comme « un liant ».

De la ville «classique» à la ville «aux dispositifs originaux»

Comme on a pu le constater dans la première partie de ce TFE, la reconstruction dunkerquoise suscite peu d'intérêt, est peu attractive et semble également souffrir du peu de reconnaissance patrimoniale de la part de ses habitants, mais aussi de ses élus au fil du temps.

Contrairement à des villes comme le Havre, Amiens ou Brest, où ce patrimoine est davantage mis en avant. Ce constat est d'ailleurs déjà remarqué à l'époque. On peut ainsi relever que le travail de Théodore Leveau, Jean Niermans et des architectes d'opérations dunkerquois fait peu écho à l'échelle nationale et dans le secteur de l'architecture :

« Ce qui est le plus caractéristique de la reconstruction de Dunkerque, c'est sans doute le peu d'intérêt qu'elle suscite ; Dunkerque n'appartient pas aux grands exemples fréquemment cités : Le Havre ou Maubeuge par exemple. Dunkerque n'a rien d'exemplaire néanmoins cette reconstruction, pour banale qu'elle soit n'en reste pas à des solutions timorées de privatisation des îlots comme c'est le cas à Amiens par exemple. »²⁷

Même si la reconstruction de Dunkerque n'a rien inventé, elle fait bien les choses et on y retrouve des formes d'habités et des hiérarchisations des espaces innovantes. En effet cet aspect de la reconstruction s'inspire des « Höfe Viennois ou de l'extension d'Amsterdam » par exemple tout en réussissant à s'éloigner de la stricte et rigide doctrine corbuséenne. Les jeunes architectes parisiens et locaux sous la tutelle de Niermans arrivent à innover et bien que respectant les objectifs modernistes, prennent des libertés formelles, en termes de matières, de typologies et on y ressent, en regardant certains ensembles un « vrai plaisir d'architecte et de compositions architecturales » ; que l'on retrouve souvent dans les premiers projets des jeunes architectes.

À l'époque la presse spécialisée s'intéresse peu à la reconstruction dunkerquoise, les seules fois où elle y fera écho ça sera pour mentionner les Immeubles à destination transitoire (IDT), les immeubles sans attribution individuel (ISAI) ainsi que les équipements publics. Alors qu'aujourd'hui, on sait que les plus manifestes et les plus beaux ensembles de la reconstruction se trouvent dans le périmètre de remembrement, par exemple les îlots rouges.

En plus de ne pas faire grand retentissement à l'échelle nationale, l'architecture de la reconstruction peine à toucher les Dunkerquois. Cela s'explique par le traumatisme de la situation liée à la guerre,

mais aussi par l'incompréhension de la population locale. En effet, cette dernière ne comprend pas pourquoi on ne lui restaure pas la situation d'avant-guerre à l'identique et ne perçoit pas la plus-value de cette nouvelle façon d'habiter de manière collective.

« Pourtant à Dunkerque on ressent immédiatement un plaisir d'architecte lié à une certaine richesse typologique et de détail ainsi qu'à l'intégration des contenus urbains accentuant la disponibilité du sol à la promenade. L'expérience urbaine s'enrichit, outre les façades qu'on longe, des passages sous porches, des traversées d'îlots, des traitements de pieds d'immeubles, des confrontations mesurées publiques privées par les coursives, les escaliers extérieurs, du traitement général de l'échelle de perception. »²⁸

Il est intéressant de remarquer que les opérations les plus remarquables et les plus radicales ont été bâties en première hors du périmètre de remembrement. Par exemple les ISAI Sainte-Barbe conçus par Niermans à la frontière de ce périmètre serviront d'exemple aux autres architectes de la reconstruction dunkerquoise. Ils s'en inspireront et en dégageront les dispositifs architecturaux les plus emblématiques, ils les réappliqueront ensuite sur les îlots qui leur seront dédiés et utiliseront ses dispositifs parfois de manière plus pragmatique et sage que Niermans lui-même.

Ainsi l'on retrouve la patte et la personnalité de Niermans dans la quasi-totalité de la reconstruction dunkerquoise. Cela procure à la ville ce bel effet d'ensemble et de « tout architectural ». Néanmoins il est donc parfois difficile de « déterminer une paternité précise aux îlots ». À Dunkerque l'on recensera environ une trentaine d'architectes en tout, de plus sur certains îlots en fonction des documents et de l'avancée du projet on retrouve parfois des signatures différentes au permis de construire ou à l'avant-projet définitif, ce qui s'explique par la différence des rôles entre architecte concepteur et architecte d'opération.

L'on peut résumer que Niermans a été assez souple dans ses directives il a laissé les jeunes architectes locaux et parisiens prendre des « initiatives heureuses » et ainsi faire de Dunkerque leur « terrain d'expression ». Il leur « imposera » seulement quatre paramètres :

1. Un profil des immeubles assez bas afin d'obtenir une ville assez horizontale et basse

²⁷ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ.

²⁸ IBIDEM



2. Les îlots doivent être ouverts et accessibles depuis les voiries

3. Les typologies de logements ont quasiment toujours les services côté rue et les séjour et chambre plutôt sur jardins, fi de l'orientation du soleil.

4. S'inspirer du vocabulaire architectural des ISAI Sainte-Barbe, l'une des premières opérations livrées à Dunkerque signée Niermans. Que ça soit en termes de rythme, de hauteur, de matière, etc.

Les jeunes architectes parisiens qui travailleront sur les lots dunkerquois étaient pour une immense majorité formée aux beaux-arts, la culture du voyage et de sa formation est donc présente dans leurs manières de concevoir et de penser l'architecture, c'est ce qu'ils ont tous en commun avec Le Corbusier en quelques sortes : « Dunkerque résulte donc souvent de la transposition de solutions inventées ailleurs : Niermans exerçait son autorité sur les plans masses en laissant les chefs de groupes assez libres des volumétries et typologies. »²⁹

« C'est ainsi que se sont mis en place les « trottoirs suspendus (coursives), les immeubles individuels (maison avec jardin comportant un appartement séparé à l'étage) les voûtes de passages (reliant deux îlots ou le cœur d'îlot à la rue) et surtout un équilibre assez remarquable des lieux publics et privés et une typologie assez originale dans les dernières opérations notamment celle des îlots bleus »³⁰

C'est parce que Niermans a laissé les jeunes architectes s'exprimer, que des dispositifs architecturaux innovants ont pu voir le jour à Dunkerque. Théodore Leveau souhaitait au départ une ville à la composition plus classique, mais c'était sans compter sur Niermans (bien que lui-même assez « sage » et classique dans son architecture) et l'ensemble des jeunes architectes d'opérations qui s'inspireront de ce qu'ils avaient vu ailleurs pour passer du « classique » à la « ville comme dispositifs ». Une ville où l'on retrouve une multitude de dispositifs architecturaux innovants et inventés ailleurs, que ces jeunes architectes modernes ont su s'approprier dans leurs projets.

« Si les opérations directement traitées par Niermans font l'objet d'une composition presque classique (les ISAI : Carnot et Sainte-Barbe) dans la continuité de l'architecture française (les « gratte-ciel de Villeurbane » par exemple, les îlots rouges

²⁹ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ. P.61

³⁰ IBIDEM P.61

FIGURE. CRÉDIT PHOTO VILLE DE DUNKERQUE, L'UNE DES DERNIÈRES OPÉRATION DE LA RECONSTRUCTION DUNKERQUOISE PROPOSANT DES TYPOLOGIES INNOVANTES AVEC DES BALCONS OFFRANT À TOUS UNE VUE SUR LA MER. ILS SONT CONSTRUITS EN ÉPINGLE PAR RAPPORT AU FRONT DE MER AFIN DE LAISSER UNE DIGUE POREUSE ET PAS UN FRONT DE MER FRANC.



insistent au contraire sur le dispositif urbain (transitions publiques collectives privées) en témoigne l'introduction de la courbe en accompagnement des voies, les porches, les transitions d'échelle, les auvents »³¹

On remarque au travers de l'opération des « îlots rouges » une prise de liberté dans la conception par les architectes chargés de cette opération, par exemple la plaquette de terre cuite carrée servant de revêtement de façade et qui deviendra le symbole de ces îlots rouges a en fait servi de base pour le dimensionnement de l'ensemble du projet.

Cette plaquette de terre cuite n'était par ailleurs pas utilisée par Niermans dans ses propres opérations et relève donc d'une prise d'initiative de la part des architectes chargés des « îlots rouges ».

« Concernant cette question des typologies, il faut toutefois noter que Niermans ne cite, en références, aucune opération de logement sociaux. Il cite seulement le Palais Royal, où il insiste d'ailleurs sur le caractère fermé du côté rue et l'ouverture sur le jardin »³²

« Il est vrai que les Höfe viennois présentent des caractéristiques proches de celles du Palais Royal : l'organisation sur un jardin commun et les liaisons par des passages sous bâtiments. Cette organisation est consciemment imposée par Niermans :

« si on suppose une ville composée de différents éléments identiques où l'on a d'un côté tous les extérieurs, magasins et espaces utilitaires sur la circulation et sur le bruit, et qu'à contrario la vie intérieure soit sur des jardins, et si d'autre part les jardins, par des passages sous les appartements communiquent entre eux d'îlot à îlot, et bien on peut penser qu'une reconstruction pourrait avoir un aspect, et surtout une vie intérieure qui supportent la vie commerçante, la vie bruyante d'un côté et enfin la vie agréable et des espaces verts pour les enfants de l'autre côté »³³

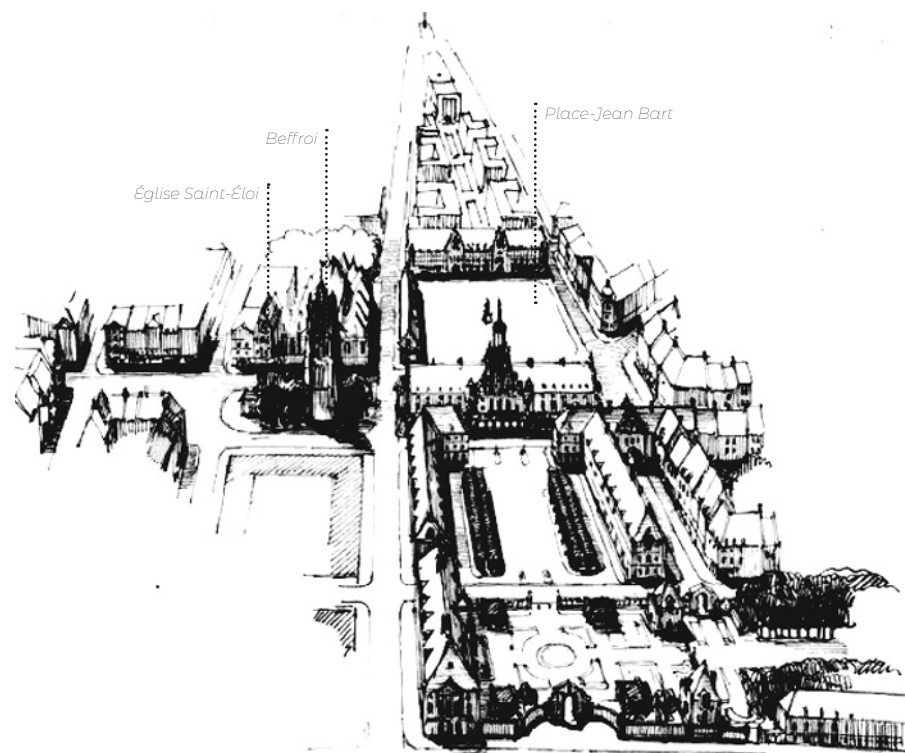
« En fin de compte le seul point d'accord sera le statut des sols. Cependant ce qui est intéressant, c'est que les opérations dirigées par les adjoints de Niermans se couleront sans conflit dans le plan de Leveau, faisant ainsi coïncider dispositif urbain et architectural en abandonnant largement les principes de composition classique. »³⁴

³¹ A. ³² *IBIDEM* P.61, 62

³³ CITATION DE JEAN NIERMANS TIRÉE DE : VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ. P.63

³⁴ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997). «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ. P.63

FIGURE : ARCHIVE BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE «LE PALAIS ROYAL COMME SOURCE D'INSPIRATION DE JEAN NIERMANS, UNE VIE INTÉRIEURE BORDÉE DE GALERIE S'OUVRANT SUR LES JARDINS.



L'abandon de l'architecture flammande et des modénatures

On vient de voir qu'en réalité malgré le peu d'intérêt qu'elle a suscité la reconstruction dunkerquoise fût le théâtre de nombreux dispositifs architecturaux que l'on doit à la curiosité, aux voyages et à l'enthousiasme des jeunes architectes modernes de l'époque. Pourtant, contrairement « à l'intérêt pour cette reconstruction », la critique, elle ne tarde pas à se faire entendre :

« Du côté de la critique, on relève progressivement : l'attaque de l'architecture de béton et de brique auxquels on oppose les riches modénatures du passé. On voit là le poids de la nostalgie, mais aussi le manque de repère (la modénature étant au même titre que l'échelle un élément de connotation de la classe du logement, ce n'est sans doute pas l'uniformité architecturale qui est attaquée, mais l'absence de lisibilité des différences sociales) »³⁵

« Plus encore nous avons vu que les conceptions de Niermans (sa référence au Palais Royal) s'opposaient à la tradition de la belle façade sur rue, particulièrement vivante en pays flamand, au point même de choquer le ministre Claudius Petit en visite à Dunkerque. »³⁶

En effet le ministre en charge de la reconstruction découvrant l'avancement des ISAI Sainte-Barbe en février 1951 décrira les façades dessinées par Niermans en les comparant à des « albums de timbres ». On peut imaginer cela comme de vastes étendues planes avec de petites fenêtres se répétant toujours et encore de la même façon, sans ou avec peu de variations.

Roussel avouera par la suite que Niermans quelque peu touché dans son égo fera reprendre et redessiner les façades, tout en abattant les parties déjà érigées, afin de réaliser une architecture beaucoup plus ouverte avec de grands balcons.

En 1950 après la remise en cause des menuiseries standardisée et de série imposée par le MRU et qui semblait restreindre les architectes dans leurs conceptions et leurs idées, c'est au tour du plan d'alignement et des îlots ouverts d'être remis en cause par la population sinistrée.

Ces derniers accusent les architectes de prendre « des références soviétiques et de faire une architecture sans toit » (peu concevable à l'époque)

³⁵ VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) «LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE», L'ESPACE CROISÉ. P.63

³⁶ IBIDEM P.63

FIGURE : CREDIT AXONOMÉTRIE ROGER-LOUIS PUGET «AVANT LA FIN DE LA GUERRE ET SOUS VICHY, ON IMAGINAIT RECONSTRUIRE DUNKERQUE DANS UN STYLE FLAMMAND QUI LUI ÉTAIT FAMILIÉ»

Les angles

Le traitement des angles est l'une des grandes particularités de l'architecture moderne dunkerquoise. Ils sont traités et mis en scène de différentes manières.

Ils peuvent être arrondis et composés de balcons, créant ainsi du relief et une certaine horizontalité, ou encore plus haut que le reste de l'immeuble pour venir tenir l'angle de la rue et marquer une situation urbaine particulière. Ils peuvent également être tronqués amenant retrait, jeu de lumière sur les matières brutes de l'architecture moderne ou en guise de signallement d'une entrée et donc d'une fonction.

Quoi qu'il en soit, les angles des îlots dunkerquois présentent souvent des statuts distincts, que ce soit en rez-de-chaussée et donc au niveau de la trame commerciale, mais aussi dans les niveaux supérieurs et donc les typologies des logements se trouvant dans les angles sont également particulières.

Cet urbanisme par îlot a conduit les architectes modernistes à faire des angles de véritables éléments dynamiques censés « embellir l'espace urbain dunkerquois ». Le traitement de ces angles sert également un jeu d'opposition entre des angles « stricts et géométriques » ou « Doux et arrondis ».

Le traitement des angles à l'échelle urbaine permet également de magnifier l'entrée dans certaines voiries, de renforcer les perspectives urbaines voulues par les modernistes, mais également de donner une échelle plus humaine à la ville par des situations particulièrement travaillées dans les angles brisant ainsi cette monotonie tant de fois évoquée par les gens pour qualifier les villes modernes de la reconstruction.

Dans le projet de ce TFE visant à réhabiliter et réhabiter cette architecture qui mérite notre attention, j'essaierai de tirer parti des situations particulières offertes par ces angles, d'en comprendre l'utilité et donc de proposer des « évènements » à la fois en rez-de-chaussée, dans les logements, mais également en toiture.

FIGURE : CREDIT PHOTO
STEVE ABRAHAM,
«ANGLE EN RETRAIT JEU
DE LUMIÈRE ET MATIÈRE
DES ISAI SAINTE-BARBE»





Figure: Crédit photo Steve Abraham, «Rue clémenceau, jeu de matières, de rythmes et de pleins et de vides»



Figure: Crédit photo Baptiste Paulino, «Angle donnant sur coursière et sur un passage»



Les passages sous porches

L'une des plus fortes particularités modernistes de la ville de Dunkerque ce sont ses nombreux passages sous porches. Ces passages ont été communément voulus par Leveau et Niermans.

A la fois afin de faciliter la déambulation piétonne mais aussi créer des liens entre les îlots et permettre une véritable transition entre la rue et le cœur d'îlot.

Ces passages permettaient également de souligner des alignements ou encore de créer des perspectives urbaines et des « raccourcis piétonnisés ».

Ces passages sous porches particulièrement présents à Dunkerque, mais aussi dans d'autres villes de la reconstruction sont en fait le reflet de la définition de « l'urbanisme moderne » et de ses quatre fonctions primordiales pour faire la ville : « **habiter, travailler, se divertir, circuler** ».

Ils ont pour objectif d'améliorer la circulation piétonne et de permettre de hiérarchiser les « types de circulations selon les fonctions qui lui sont associés ».

On en distingue différents types à Dunkerque :

1. Le passage non couvert de la rue vers le cœur d'îlot
2. Le passage couvert de la rue vers le cœur d'îlot
3. Le passage couvert de la rue vers l'îlot en lien avec des entrées d'immeubles
4. Le passage couvert de la rue vers l'îlot en lien avec des commerces
5. Le passage couvert laissant également passer les voitures en cœur d'îlot.

*FIGURE : CRÉDIT PHOTO
BAPTISTE PAULINO
«PASSAGE SOUS PORCHE
PLACE JEAN BART,
BORDÉ DE COMMERCE ET
OUVERT»*



Aujourd'hui, ces moments privilégiés que nous offrent la ville et l'architecture moderne ne sont plus très « heureux ».

Bien souvent ils se sont retrouvés clôturés par les copropriétés créant ainsi des limites franches et imperméables entre la rue et le cœur d'îlot.

Quand ils sont encore accessibles, ils débouchent bien souvent sur des cœurs d'îlots bétonnés et dédiés à la voiture. On ne retrouve plus cette déambulation piétonne secondaire voulue par les modernistes et leurs usages ne sont donc plus ceux qui étaient souhaités à l'époque.

Pourtant ces passages sous porches sont une opportunité qu'il faut saisir afin d'améliorer ces villes modernistes, ils ont le potentiel de devenir le seuil entre l'effervescence de la rue et le calme des cœurs d'îlots végétalisés et revitalisés.

Ils ont le potentiel de devenir le seuil entre une trame de circulation « rapide » qui comprend les transports en commun, les voitures, la rue dite « classique » et une trame réservée aux mobilités douces et aux piétons.

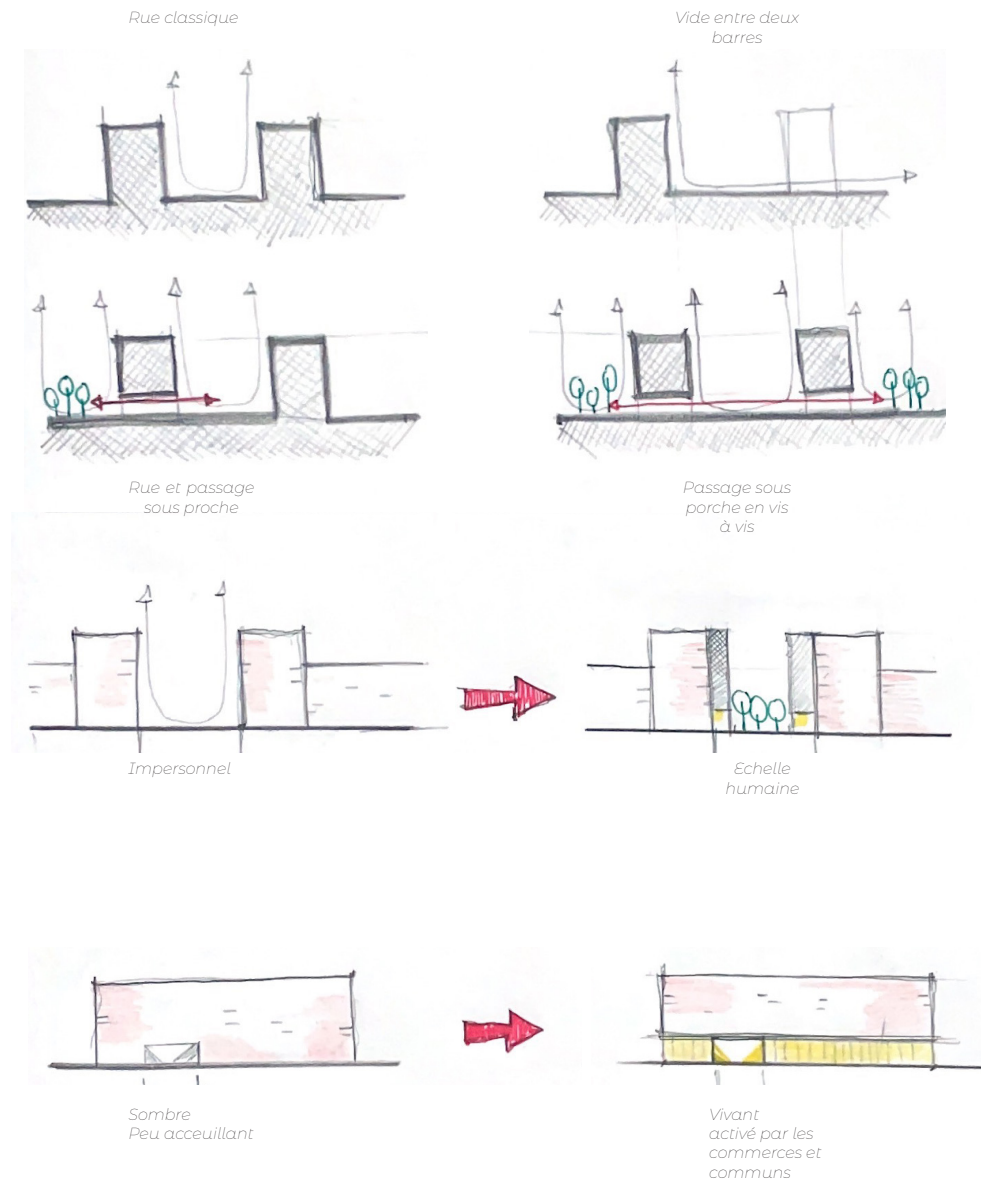
Ils ont le potentiel de devenir les seuils et le symbole d'une « **ville dans la ville** », de la superposition de trames de circulations et d'usages plus doux en cœur d'îlot, mais aussi les lieux d'interconnexions entre ces vides respectifs.

On pourrait imaginer une temporalité d'ouverture de ces îlots afin d'habituer petit à petit la population à cette nouvelle manière de vivre la ville. Par exemple n'ouvrir les îlots qu'en journée et les refermer la nuit dans un premier temps.

En réalité ils ont le potentiel de revenir aux fondements du projet de Niermans et Leveau, soit d'être le seuil entre l'effervescence de la vie bruyante de la rue et la vie intérieure calme des cœurs d'îlots.

Le projet de TFE a pour ambition de réinterpréter et de revaloriser ces principes et symboles modernes afin d'en tirer parti pour créer et améliorer la ville vers plus de justesse et de générosité urbaine.

*FIGURE : CRÉDIT PHOTO
BAPTISTE PAULINO
«PASSAGE SOUS PORCHE
RUE THÉVENET, FERMÉ
PAR UNE BARRIÈRE, PRI-
VIVATISANT AINSI L'ÎLOT
ET LE RENDANT OPAQUE
AU PUBLIC»*



Les schémas ci contre montre les différents espaces de la rue ainsi que les relations entre rue et coeur d'îlot on peut soit:

1. Se trouver dans une rue entre deux barres de logements
2. Accéder au cour d'îlot par le passage à ciel ouvert entre deux barres
3. Accéder au coeur d'îlot par un passage sous porches
4. Avoir des relation entre deux coeurs d'îlots par des porches qui communiquent visuellement

Ces différentes transitions urbaines méritent aujourd'hui d'être traitées en effet le passage entre deux barre est souvent large et donc impersonnel pour les habitants. On peut imaginer que dans le projet on viennent resserrer ce dernier afin de les rendre plus intimes et à échelle humaine tout en venant revaloriser les appartement d'angles.

A contrario de nombreux passages sous porches dunkerquois qui ont eux «une échelle humaine» sont aujourd'hui soit clotûrés soit non-activés.

Afin de les rendre moins «sombre» et «glauque» il faudrait que ces derniers soit réactivés par des commerces, espaces communs ou entrées de logements avec une relation visuelle forte avec ces derniers et des jeux de transparences.

Il me semble important de se pencher sur ce sujet car c'est non seulement une caractéristique de nombreuses villes reconstruites

Mais aussi de véritables «moments» dans la ville offrant des expériences urbaines variées et des transitions «claires» entre ce qui est d'ordre public, semi-public et privé.

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO
«SCHÉMAS DES
DIFFÉRENTS PASSAGES
URBAINS ET COMMENT
LES RÉACTIVER OU
PASSER À UNE ÉCHELLE
PLUS HUMAINE»

Les matières

On reproche souvent à l'architecture moderne d'être une architecture assez « pauvre » en façade. Cela s'explique par le fait qu'elle comporte bien moins de travail sur les modénatures ou sur des détails de façade stylistique, comme on peut le retrouver sur des architectures baroques, Art déco ou encore Flamande.

En réalité, on retrouve des détails soignés dans les façades modernes qui recherchent souvent une efficacité de mise en œuvre et un rapport à la fonction. Pour vulgariser, les détails architecturaux ne sont pas là « gratuitement ».

Les architectes modernes s'expriment davantage par la mise en œuvre des matériaux et les différentes manières dont ces derniers peuvent être traités. Par exemple par le traitement des appareillages de brique ou de finition des bétons. On parle alors « d'effet de matière » visant à mettre en valeur les qualités intrinsèques des matériaux souvent traités de manières « brut » tout en essayant de souligner des lignes horizontales et verticales.

À Dunkerque, l'architecte en chef Jean Niermans choisit de mettre en valeur la brique rouge, matériau traditionnel des villes du nord (mais au départ pas de Dunkerque où l'on retrouvait davantage la brique jaune ou ocre avant-guerre).

Il expliquera son choix ainsi : « Je souhaitais une ville d'une seule couleur et très unitaire, la brique étant le matériau d'usage dans le Nord, je voyais très bien toute la ville de Dunkerque reconstruite en briques, en briques apparentes à l'exclusion de tout enduit de ciment ou de mortier qui dénature les immeubles, se salit et en fin de compte donne un aspect triste aux bâtiments. »³⁷

Jean Niermans et les architectes de la reconstruction dunkerquoise travailleront donc la brique rouge, mais également les carreaux de terre cuite afin de rester dans un aspect rouge et proposer une belle unité d'ensemble dans la ville à travers la mise en œuvre de la matière.

L'on retrouve également l'utilisation de brique de verre, permettant un jeu de matières en amenant une « transparence » dans les pleins.

Enfin le travail sur le métal et le béton sera souvent utilisé pour signaler des fonctions et usages importants dans les immeubles de la reconstruction dunkerquoise, comme les cages d'escaliers, les balcons, les corniches, les coursives ou encore les porches évoqués précédemment.

³⁷ CITATION DE JEAN NIERMANS TIRÉE DE : VERMANDEL, F., ET DOUTRIAUX, E. (1997) « LE NORD DE LA FRANCE, LABORATOIRE DE LA VILLE : TROIS RECONSTRUCTIONS ; AMIENS, DUNKERQUE, MAUBEUGE », L'ESPACE CROISÉ.

FIGURE: CRÉDIT PHOTO PIERRE DUQUESNES « LES ÎLOTS ROUGES »





Figure: Crédit photo Steve Abraham et Myriam Morlion, «Ilots rouges, détail d'échappée d'eau d'un balcon en béton sur fond de carreau de terre-cuite»

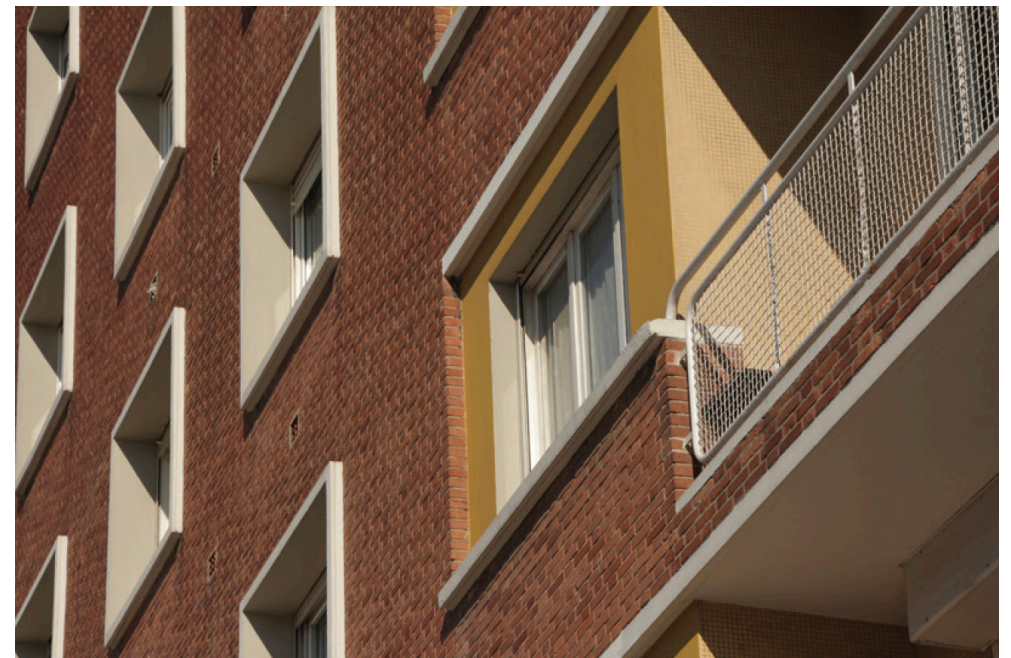


Figure: Crédit photo Steve Abraham et Myriam Lortion, «Place de la république, briques posées en panneresses et boutisses joints verticaux rouges et joints horizontaux beiges. Utilisation de carreaux de grès dans les loggias avec un léger garde corps en acier»



Depuis l'an 2000 : « un centre qui peine à faire valoir ses qualités »

Il y a déjà plus d'une quinzaine d'années Michel Delebarre maire de Dunkerque durant 25 ans, député et ministre de la Ville, des Transports ainsi que de la Mer sous François Mitterrand avait perçu le problème du centre de sa ville en comparaison à sa zone d'influence :

« Dunkerque est une agglomération de 200 000 habitants dont le cœur de ville est trop limité par rapport à ce que peuvent être les projets d'avenir de cette agglomération. La population y est insuffisante, environ 5000 habitants (début 2010) dans l'hypercentre, le poids commercial ne nous apparaît pas suffisant... et l'urbanisme est un urbanisme inachevé ».³⁸

Premièrement le chiffre de 5000 habitants est peut-être légèrement surélevé en comparaison avec les chiffres de l'INSEE que l'on a pu voir dans la première partie de ce TFE.

Il soulève également un autre point, « le poids commercial » qu'il trouve insuffisant pourtant la plupart des rez-de-chaussée dunkerquois sont destinés aux commerces, bien que de plus en plus d'enseignes tertiaires comme des banques, assurances, agence de voyages viennent grignoter les locaux commerciaux.

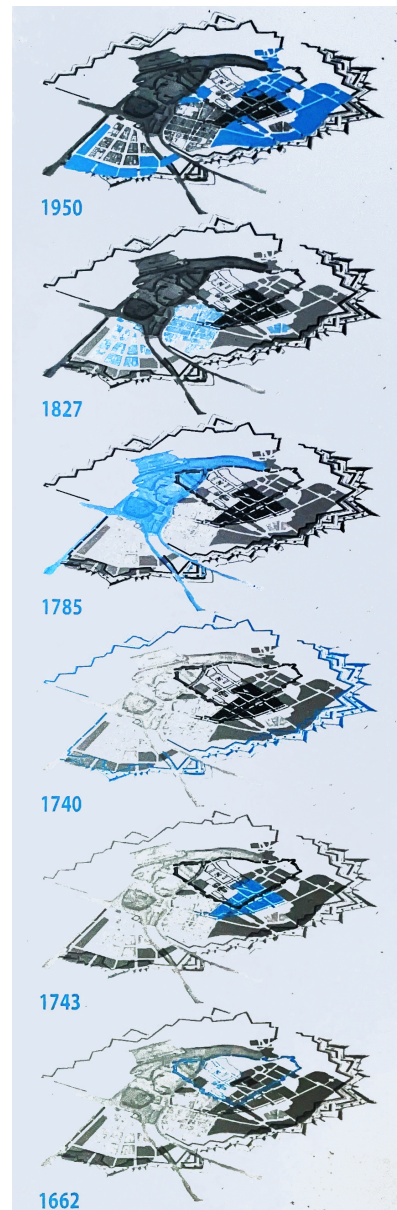
Néanmoins Dunkerque est une ville où l'on a eu l'intelligence de construire des centres commerciaux directement en centre-ville. Certes ces derniers sont de taille plus modeste, mais ils sont venus valoriser les autres commerces avoisinants du centre, par une concurrence positive et avec la logique du « monde attire le monde ».

On pourrait imaginer améliorer la dynamique commerciale du centre ville notamment en revalorisant les commerces des rez de chaussées voulus par les modernistes (croquis ci-contre) par exemple en les rendant poreux avec un cœur d'îlot attractif et piéton.

Dans des villes comme Calais avec la cité Europe on a constaté ces dernières années le grand déclin de l'attractivité commerciale du centre-ville, plus récemment à Tournai en Belgique, ville où j'étudie et où le centre commercial des bastions a participé à la baisse de l'attractivité commerciale du centre-ville.

³⁸ CITATION DE MICHEL DELEBARRE TIRÉE DU LIVRE : BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRENTA TORMIQ.

FIGURE: CROQUIS DE YERVENTE TOUMANIANTZ DES REZ-DE-CHAUSSÉE DUNKERQUOIS DÉDIÉS AU COMMERCE ET AUX EMPLETTES



Une ville qu'il faut regarder comme un palimpseste ?

Après avoir fait appel à Richard Rogers pour le projet de développement urbain Neptune, Delebarre fera appel à Joan Busquets afin qu'il pose son regard, donne son avis et propose des solutions afin de revaloriser le centre-ville dunkerquois.

Michel Delebarre résumera les premières impressions de l'architecte espagnol ainsi : « Joan Busquets nous montre que notre ville, plusieurs fois réécrites peut être regardées comme un système, comme un parchemin écrit plusieurs fois, comme un « palimpseste ». »³⁹

Personnellement je trouve cela étonnant et il est vrai qu'étudiant en architecture et architecte nous aimons bien utiliser le terme de « palimpseste » un peu rapidement, d'ailleurs, il est assez paradoxal de considérer Dunkerque comme une ville patrimoniale, il ne lui reste que très peu de bâtiments historiques remarquables ni même de maisons, logements pittoresques.

Pourtant selon Joan Busquets ou encore Rogers force et de constater que Dunkerque a su se reconstruire de nombreuses fois à travers son histoire tout en répondant à chaque fois aux enjeux de son époque (la reconstruction la plus importante étant celle post seconde guerre mondiale).

Malgré de nombreuses « couches » de reconstruction, après l'analyse de ses tracés, ses flux, la position des différents quartiers ; Dunkerque semble révéler son « histoire cachée ». C'est ce que Joan Busquets essaiera d'expliquer à la population dunkerquoise qui pour la plupart n'était pas au courant d'une telle richesse historique.

³⁹ CITATION DE MICHEL DELEBARRE TIRÉE DU LIVRE : BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRENTA TORMIQ.

FIGURE : CRÉDIT JOAN BUSQUETS, MODIFICATION APPORTÉES PAR L'AUTEUR: «ÉVOLUTION DE LA VILLE DE DUNKERQUE DANS LE TEMPS, LECTURE DE CETTE DERNIÈRE TEL UN PALIMPSESTE»

Mobilité

La mobilité dans le centre-ville souffre actuellement du fait de l'organisation des flux : en effet pour passer d'un secteur de l'agglomération à un autre, par exemple d'Est en Ouest (de Rosendaël à Saint-Pol-sur-Mer en l'occurrence) il est actuellement plus rapide et pratique de passer par le centre-ville. Cela entraîne plusieurs effets néfastes à son attractivité comme :

L'engorgement et la forte présence de la voiture en hypercentre, mais également le « morcèlement » de ce dernier par la largeur des voies de circulation.

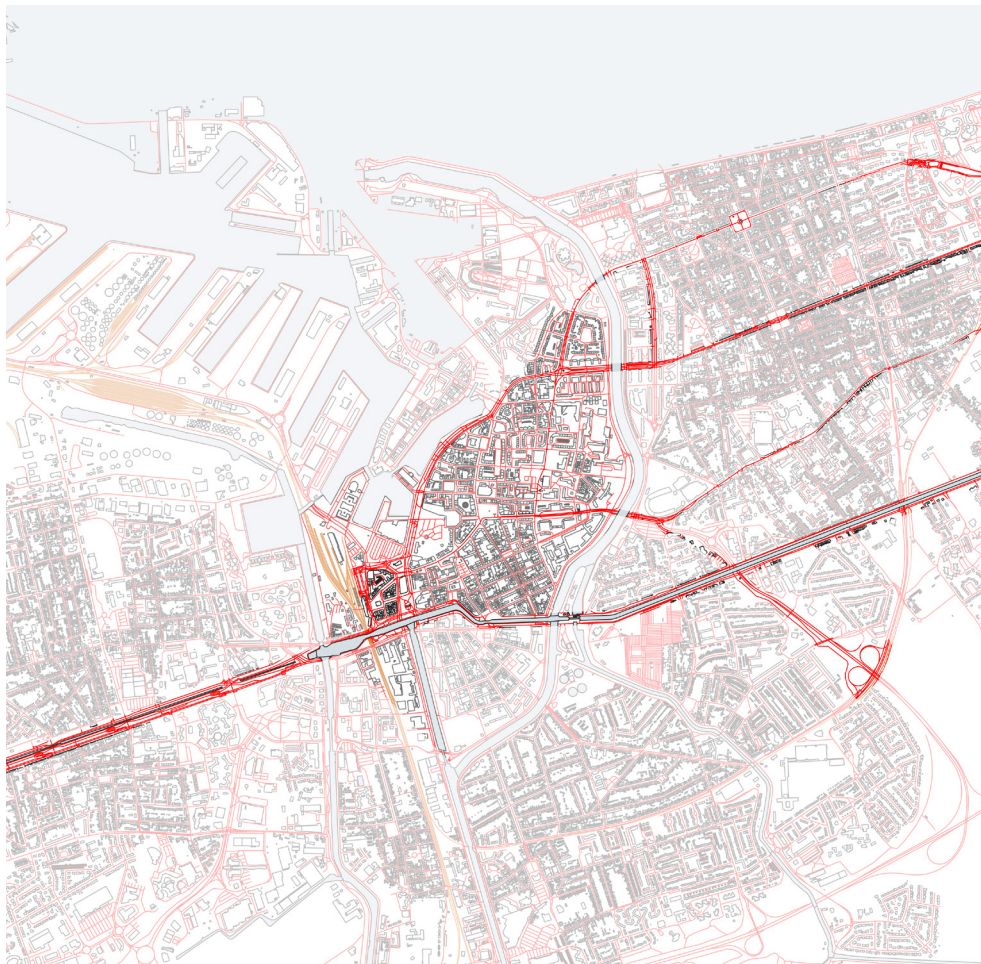
Les rues commerçantes et la balade en deviennent moins agréables en centre-ville du fait du bruit et de la présence visuelle permanente de l'automobile.

Joan Busquets afin de limiter cette présence automobile et cet effet de « lieu de traverse » proposera : « l'implantation d'un système périphérique de « parking relais » (P+R) connectés au réseau de transport public est également proposée. De cette manière, les véhicules sont laissés en périphérie du centre, auquel on accède ensuite en bus, en navette ou à pied. »⁴⁰

Le système de parking relai à déjà fait ses preuves dans des villes comme Amsterdam, Rotterdam, Leiden ou Groningen.

⁴⁰ BUSQUETS, J.,
ET M. DESVIGNE
(2012), PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT
DU CENTRE-VILLE DE
DUNKERQUE, IMPRENTA
TORMIQ, P.44

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN MASSE EXPOSANT
LES FLUX MAJEURS DU
DUNKERQUOIS. ON
CONSTATE LE RÔLE DE
« ROTULE » DU CENTRE
VILLE POUR SON
AGGLOMÉRATION





Stationnement

Déjà en 2010 le constat sur le stationnement dans l'hypercentre par Michel Delebarre et Joan Busquets révèle qu'il y a trop de voitures stationnées dans les rues.

Cette présence forte empêche un développement du commerce serein dans l'hypercentre, un développement de la mobilité douce par une réinterprétation des voiries, une déambulation et promenade agréable ainsi qu'une revitalisation et utilisation des espaces publics à leurs pleins potentiels.

Selon Joan Busquets : « il n'est pas possible de supprimer la totalité des places de parkings dans le centre-ville, car elles correspondent aux besoins réels des habitants et des activités »⁴¹ il faut donc proposer une contrepartie.

On se retrouve donc avec un dilemme et des enjeux paradoxaux, d'une part la voiture empêche le bon développement du centre-ville comme nous l'avons indiqué plus haut. D'autre part il n'est pas possible dans l'immédiat de la supprimer totalement des rues du centre villes, puisqu'elle correspond à un besoin réel des résidents, d'autant plus que nous cherchons à accroître le nombre de ces derniers et donc ce besoin de place de stationnement.

Pour Joan Busquets et les équipes locales, c'est par la création de Parking-Relais hors secteur et le développement du réseau de transport public qui aurait permis de désengorger et de supprimer la voiture petit à petit du centre-ville.

Pour ma part j'adhère à l'idée que ce n'est pas suffisant et qu'en plus de cette offre il faudrait créer des parkings de proximités à usages mixtes en donnant un accès prioritaire à ces derniers aux résidents proches.

Ces parkings bâtis en centre-ville proposeraient à la fois des fonctions culturelles et commerciales en rez-de-chaussée, voire des logements ciblés (étudiants, sociaux) dans les derniers niveaux, tout en offrant des places de parkings hors sols dans les étages intermédiaires.

⁴¹ BUSQUETS, J.,
ET M. DESVIGNE
(2012). PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT
DU CENTRE-VILLE DE
DUNKERQUE, IMPRINTA
TORMIQ.

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN MASSE MONTRANT
LES PARKING À
CIEL OUVERT DANS
L'AGGLOMÉRATION
DUNKERQUOISE.



De plus nous pouvons aujourd'hui proposer des structures mutables sur ce type de projet. Ainsi le jour ou la voiture sera en perte de vitesse l'on pourra reconvertir ce type de projet en d'autre programme et s'inscrire dans une logique durable.

« Parallèlement à ce processus, il est également possible de travailler sur la redéfinition de l'usage du stationnement sur la voie publique : l'offre à disposition devrait se moduler de manière que soit donnée la priorité de stationner aux résidents, spécialement dans les zones où le nombre de places de parking ne permet pas de faire face à la demande totale, comme les quartiers résidentiels »⁴²

42 BUSQUETS, J.,
ET M. DESVIGNE
(2012), PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT
DU CENTRE-VILLE DE
DUNKERQUE, IMPRENTA
TORMIQ, P.58

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN MASSE DE
L'ÉTAT ACTUEL DES
ÎLOTS OPAQUES ET
BÉTONNÉS DÉDIÉS AU
STATIONNEMENT

Les vides urbains

Dans la ville de Dunkerque, on peut considérer trois types de « vides urbains » que l'on peut classer ainsi : les voies, axes et flux de circulation puis les espaces publics comme les places et les parcs et enfin les cœurs d'îlots. Dans cette sous partie nous essaierons de dégager les problèmes actuels rencontrés par ces vides urbains.

« Les différents espaces non construits du centre-ville représentent une surface de 615 000 m², soit 66% de la surface totale du centre-ville. Ce rapport est très important. L'espace des voiries (280 000m²) représente 30% de la surface totale, les cœurs d'îlots 26% et les espaces publics autres, seulement 10% soit (85 000m² de places, jardins et parcs) »⁴³

Axes et voies

« L'espace des voies représente 30% de la surface totale du centre-ville, avec un linéaire total de voirie de 16km. Seuls 10% de ce réseau viaire est planté »⁴⁴

Le constat de Busquets sur les voiries Dunkerquoise est le même que j'ai pu opérer au fur et à mesure de mes analyses dans le projet EN & SUR. Du fait de son ADN de ville de la reconstruction, Dunkerque possède des voiries très larges conçues et pensées pour elle, au détriment des mobilités douces et des piétons.

Bien que, parsemés de quelques arbres elles proposent en grande majorité des sols minéraux ou bétonnés qui fragmentent fortement la déambulation piétonne en centre-ville.

La palette végétale du centre-ville est également assez faible non seulement on est venu bétonner les cœurs d'îlots, mais la présence de végétation se résume à des étendues de gazon d'arbres communs que l'on retrouve dans les villes françaises.

Le traitement des voiries et des espaces publics pourrait trouver une richesse bien plus grande si l'on jouait sur une palette de sols minéraux plus restreinte et logique, ainsi que sur une palette de végétations rases, basses et hautes plus variée.

Espaces publics ou parking ?

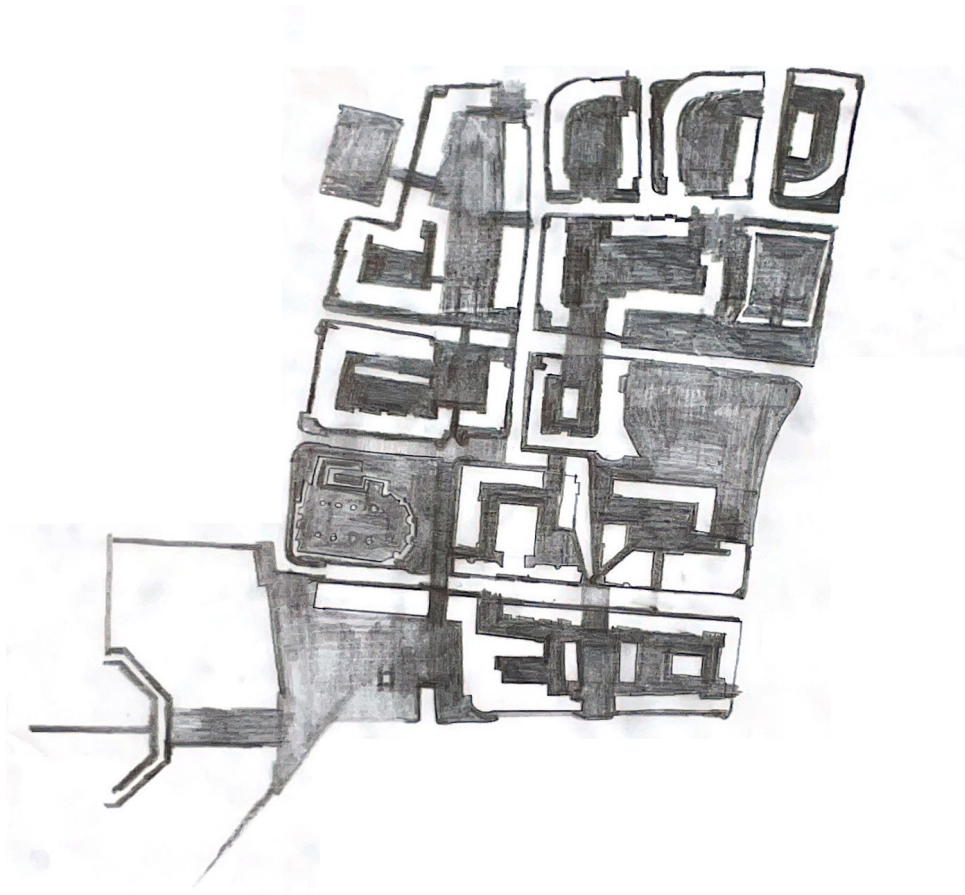
« Les espaces publics existants, les places et parcs représentent 10% de la superficie totale du centre-ville (soit 85 000m²). Plus de 3 hectares de ces espaces publics sont occupés par du stationnement, soit 32 200 m² »⁴⁵

⁴³ BUSQUETS, J.,
ET M. DESVIGNE
(2012). PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT
DU CENTRE-VILLE DE
DUNKERQUE, IMPRENTA
TORMIQ. P.66

⁴⁴ IBIDEM P.66

⁴⁵ IBIDEM P.66

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN URBAIN À
LA MANIÈRE DE
NONI ILLUSTRANT
LES POTENTIALITÉS
D'INTERCONNECTIONS
DES ÎLOTS



Par un rapide calcul l'on comprend que 38% des espaces publics dunkerquois sont en réalité utilisés pour du stationnement. Alors même que ces lieux sont censés être des vides proposant flâneries, lien social et activités commerciales.

10% de la surface du centre-ville correspond à des « espaces publics » également rongés par le stationnement, la proportion de vide laissé par les cœurs d'îlots étant bien supérieur ne pourrions-nous pas envisager de redonner à la ville et au bien commun ces cœurs d'îlots en « mauvaise santé » au profit du public et des habitants ? Ces derniers joueraient le rôle de « parcs » grandement végétalisés, de lieux de flâneries et d'activités ainsi on pourrait recentrer le rôle des espaces publics existants en « vides forts » et minéralisés accueillants les grands événements.

Cœur d'îlots : État actuel

« Les cœurs d'îlots du centre-ville de Dunkerque représentent 250 000 m² soit 26% de la surface totale du centre-ville. C'est une grande proportion des espaces extérieurs de la ville, très souvent en connexion physique et visuelle avec l'espace public. Ces espaces très nombreux et accessibles sont souvent pratiqués en amalgame de l'espace public. »⁴⁶

Comme on a pu l'observer plus tôt, en réalité les cœurs d'îlots dunkerquois et ceux d'autant plus depuis une dizaine d'années se sont peu à peu refermés sur eux même. Ils se sont de plus en plus bétonnés, privatisés et clôturés. Aujourd'hui la connexion visuelle avec ces cœur d'îlot persiste, mais l'usage de ces derniers ou encore leur traversée, ne nous est pour la plupart plus permise.

Cela s'explique en partie également par leurs statuts juridiques en réalité ils appartiennent à la fois à la ville, mais également aux copropriétés. Ce statut particulier crée une ambiguïté, ces cœurs d'îlots n'appartiennent en fait pas vraiment à quelqu'un, à la fois à la ville, aux propriétaires, mais quid des locataires des logements de la reconstruction qui sont les principaux concernés. Du fait de cette ambiguïté, personne ne finance et n'entretien réellement ces espaces disponibles en grand nombre et avec des positions stratégiques.

Afin d'améliorer le cadre de vie de la grande partie de locataires vivant dans ce quartier, on pourrait imaginer que la ville propose aux co-propriétaires de « racheter » l'espace des cœurs d'îlots.

La ville s'engagerait alors à revaloriser ces espaces en les rendant

publics et en les entretenant ainsi qu'à prendre en charge le budget nécessaire à cela.

En contrepartie les co-propriétaires garderaient l'usufruit des logements et seraient débarrassés d'un espace qu'ils n'avaient pas envie d'entretenir ni d'avoir à leurs charges. De plus la revalorisation des cœurs d'îlots permettrait d'accroître l'attractivité des logements du centre. Ainsi, on serait sur un marché « donnant-donnant » qui profite à la ville, aux co-propriétaires mais aussi aux locataires que ça soit en termes d'attractivité urbaine, économique pour les co-propriétaire et d'usages pour les locataires.

Dans ce TFE nous nous attacherons à rendre ces cœurs d'îlots publics et d'en faire de réels biens communs profitables à la fois aux gens de passages, mais améliorant également le cadre de vie des résidents. La potentielle porosité et perméabilité des cœurs d'îlots dunkerquois reste à saisir, remettre en état et améliorer.

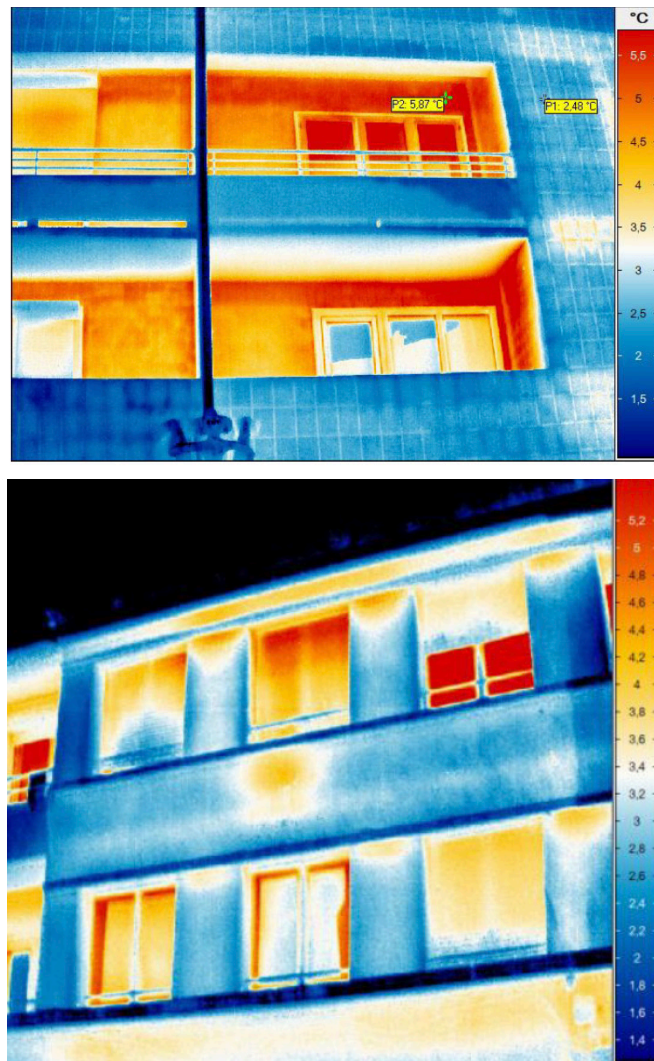
Ces futurs cœurs d'îlots interconnectés seraient les vecteurs « d'une ville dans la ville » dédiée à la mobilité douce, aux activités culturelles, de quartier, mais également aux commerces de proximité et aux espaces verts. Un réseau de cœurs d'îlot peut-il devenir la porte d'entrée vers l'amélioration du cadre de vie dunkerquois ? Mais aussi accroître « le vivre ensemble » dans ce quartier et dans les villes de la reconstruction fonctionnant sur le même schéma que Dunkerque (Amiens, Maubeuge, Calais,) ?

« Nous avons observé la présence presque systématique de véhicules dans les espaces de cœurs d'îlots. Effectivement, 30% de la surface des cœurs d'îlots est occupé par du stationnement. S'ajoute à cela, 30% de la surface des cœurs d'îlots occupés par des surfaces minérales et des surfaces en dur de circulation. Seulement 40% des espaces en cœurs d'îlots sont occupés par des jardins collectifs et individuels. »⁴⁷ Ceci reste à nuancer, en effet certains îlots se portent bien mieux que d'autres dans le centre-ville dunkerquois.

Par exemple les îlots rouges et les ISAI Carnot restent assez arborés et le stationnement n'est pas des plus envahissant, pour d'autres îlots comme l'îlot numéro 3 et plus généralement ceux de l'hypercentre à proximité de la place Jean Bart c'est une autre paire de manche. En effet il n'y a quasiment plus ou pas de surface perméable à l'eau et l'on observe du stationnement sur des lieux non prévu à cet effet.

⁴⁶ BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRINTA TORMIQ. P.66

⁴⁷ IBIDEM P.67



Un parc de logement en grande partie non-isolé

Ce qui peut expliquer la faible attractivité du parc de logement de la reconstruction dunkerquoise c'est qu'il ne correspond plus aux standards actuels et notamment en termes d'isolation thermique et acoustique.

En effet à l'époque l'on construisait sans isolant et les cadres de châssis en béton préfabriqué sont également des détails architecturaux ou les ponts thermiques foisonnent.

À notre époque, là où les consciences écologiques s'éveillent de plus en plus, en particulier chez les jeunes ; combiné au prix de l'énergie qui est de plus en plus élevé.

La performance énergétique d'un logement devient un critère de premier ordre.

Outre les raisons écologiques et économiques on peut également citer le confort thermique des logements qui est un point clef pour «le plaisir d'habiter un lieu».

Que l'on soit futur propriétaire ou locataire, on préférera toujours s'orienter vers des logements performants.

Ainsi lorsque l'ensemble d'un parc de logement est composé de « passoire énergétique » l'on peut comprendre la réticence des futurs habitants ou encore le départ de certains.

De plus cette situation pose un autre problème. En effet, pour parer à ces défauts les habitants sont intervenus de manière individuelle afin d'améliorer les performances énergétiques de leurs logements. On peut citer :

1. Des changements de châssis
2. Des loggias que l'on est venus boucher
3. L'ajout d'une couche isolante intérieure venant diminuer la taille des logements tout en laissant des ponts thermiques au niveau des dalles béton.

On ne peut pas en vouloir aux habitants d'intervenir afin d'améliorer ces logements, le problème c'est qu'il n'y a pas vraiment de modèle à suivre afin de respecter ce patrimoine reconstruit, qui pourrait par exemple être contrôlé par la ville.

*FIGURE : CRÉDIT
CEREMA, RELEVÉS THER-
MOGRAPHIQUES DES
FAÇADES DES LOGEMENTS
RECONSTRUITS EFFECTUÉ
PAR L'ORGANISME DE LA
CEREMA en 2016*



Finalement ces multiples interventions individuelles viennent nuire à l'unité d'ensemble d'un patrimoine déjà en perte d'attractivité et victime d'un regard négatif sur « sa beauté architecturale ».

*FIGURE : CRÉDIT PHOTO
BAPTISTE PAULINO,
« FAÇADE DE L'ÎLOT 3 ÉTAT
ACTUEL DES LOGGIAS »*

Comme on peut le constater sur la photo ci-contre : sur les 3 loggias existantes seule une a été conservée. Certains préfèrent les boucher par des chassis en PVC quand d'autres utilisent les « moyens du bord ». On ne parlera pas en détail ici de l'état des cadres de chassis en béton ni même des briques. Encore une fois on ne peut pas en vouloir aux gens d'effectuer des travaux afin d'améliorer ne serait-ce qu'un peu les performances thermiques de leurs logements.

Dans le projet EN & SUR nous nous attacherons donc à trouver des dispositifs architecturaux permettant d'améliorer les performances énergétiques de ces ensembles de logements tout en respectant l'unité d'ensemble de ce patrimoine.

Il faudra veiller à ce que cette solution puisse s'appliquer de manière globale afin d'éviter les interventions individuelles et ponctuelles, mais aussi à ce que ces dispositifs puissent proposer des solutions à d'autres enjeux des logements reconstruits.

De plus en cœur d'îlot l'on retrouve des pompes à chaleur apparentes, toutes différentes accrochées de manière « sauvage ». Ces dernières en plus d'être visuellement « peu heureuses » sont nuisibles au niveau sonore.

Il faudrait proposer une solution d'ensemble par îlot pour les commerces et logements. On pourrait s'orienter vers un système de géothermie « air-eau » ou « eau-eau » en fonction de la nature du sol. Et installer les dispositifs dans les caves existantes en les ventilant plus fortement. Ce système de géothermie collective serait cher à installer au départ, mais permettrait de s'inscrire dans une logique de transition écologique tout en améliorant le cadre de vie visuel et sonore des cœurs d'îlots.



Figure: Crédit photo Baptiste Paulino : «Secteur théâtre bateau feu : encore un exemple d'intervention individuelle qui nuit à l'unité d'ensemble et au patrimoine architecturale reconstruit. Ici l'on vient fermer le balcon de manière peu convaincante...»



Figure: Crédit photo Baptiste Paulino : «Place de la victoire : Sur les trois niveaux, on constate des modifications individuelles de l'état d'origine, toutes différentes»



Figure: Crédit photo Baptiste Paulino, îlot rue Royer «Stationnement sauvage en coeur d'îlot et pompes à chaleurs visibles et vétustes»



Figure: Crédit photo Baptiste Paulino, îlot n°3 «Stationnement sauvage en coeur d'îlot et pompes à chaleurs visibles et vétustes»



Une accessibilité pour tous faible

On a pu constater dans la première partie de ce TFE que les quartiers reconstruits et notamment celui de Dunkerque sont peuplés en majorité de jeunes actifs et de seniors.

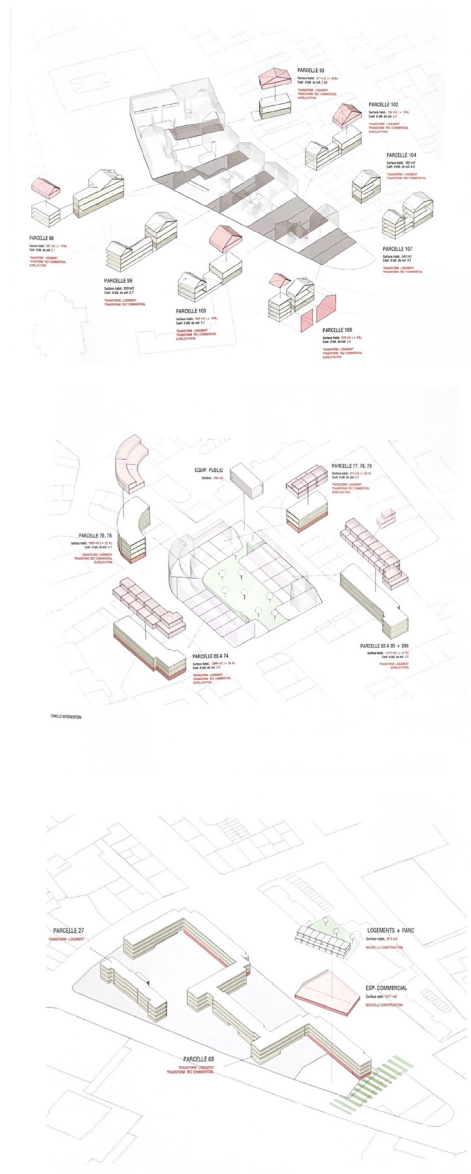
Or l'écrasante majorité des immeubles de la reconstruction ne comportent pas d'ascenseur.

Certaines entrées sont étroites et parfois même composées d'escaliers ne permettant donc pas un accès simple aux logements situés en rez-de-chaussée (situation assez rare, car beaucoup de rez-de-chaussée sont constitués de commerce).

Dans un souci d'inclusivité sociale et pour permettre d'accroître la propension d'accès aux logements pour les personnes PMR et seniors, nous essaierons dans le projet EN & SUR de voir par quels dispositifs architecturaux nous pourrions insérer des cages d'ascenseurs dans des ensembles conçus sans, et de voir si ces dernières peuvent améliorer les typologies en place.

Des études avaient été menées par la **CEREMA** proposant ainsi d'intégrer des ascenseurs en façade et notamment sur les « petits pignons » en réalité cette solution n'est pas envisageable car les barres de la reconstruction sont souvent séparées par des murs de refends ainsi l'ascenseur ne desservirait qu'un seul secteur en lien avec le pignon, voir même un seul appartement car ces derniers sont en majorité « traversant ».

*FIGURE : CRÉDIT
PHOTO BAPTISTE
PAULINO, «ENTRÉE
DES ISAI SAINTE-
BARBE, DES ENTRÉES
PEU ACCESSIBLES
POUR LES PMR
MÊME AU RDC. ELLES
PRÉSENTENT CEPENDANT
DE BELLES QUALITÉS
ARCHITECTURALES»*



Un centre-ville en grande partie résidentiel

« Le secteur résidentiel représente une part extrêmement importante du centre-ville de Dunkerque, et joue un rôle clé dans sa stratégie de revalorisation ».⁴⁸
Joan Busquets a également travaillé à l'échelle des bâtiments et donc du parc de la reconstruction. Il a catégorisé 3 types d'îlots dans le Dunkerquois :

-**Les îlots fermés**, qui correspondent aux constructions allant du 17ème siècle à 1940 et qui représentent donc les vestiges de la Seconde Guerre mondiale. Ces îlots sont principalement situés dans le quartier de la basse-ville, l'un des seuls à peu près épargnés par les bombardements. (Schéma de la basse ville)

-**Les îlots semi-ouvert**, caractéristique de la reconstruction, il occupe la totalité de la parcelle, mais laisse par des ouvertures ou des passages sous porches la possibilité de pénétrer dans leurs cœurs d'îlots, «en principé». (Schéma îlot rouge)

-**Les barres de logements** qui sont situés le long des axes et qui ont pour objectif de limiter l'abord de la parcelle par rapport à l'espace public.
Pour Busquets il y aura donc des stratégies adaptées et des dispositifs différents, en fonction du type d'îlot sur lequel l'on intervient. (Schéma ISAI Sainte-Barbe)

« Ces études nous donnent des pistes pour agir sur le secteur résidentiel de Dunkerque de manière adéquate : au lieu d'agir sur l'intégralité du parc de logements de manière uniforme, la stratégie d'intervention va consister à adapte chaque opération selon les différents types, permettant de prendre en compte les spécificités historiques et formelles des éléments bâtis ».⁴⁹

« Le plan d'ensemble donne un aperçu des secteurs d'intervention rentrant dans le cadre de la réhabilitation du centre-ville. Les parcelles résidentielles constituent évidemment les espaces les plus appropriés pour l'intégration de nouveaux logements ainsi que la rénovation de l'existant, permettant d'augmenter le parc de logements disponibles en centre-ville.

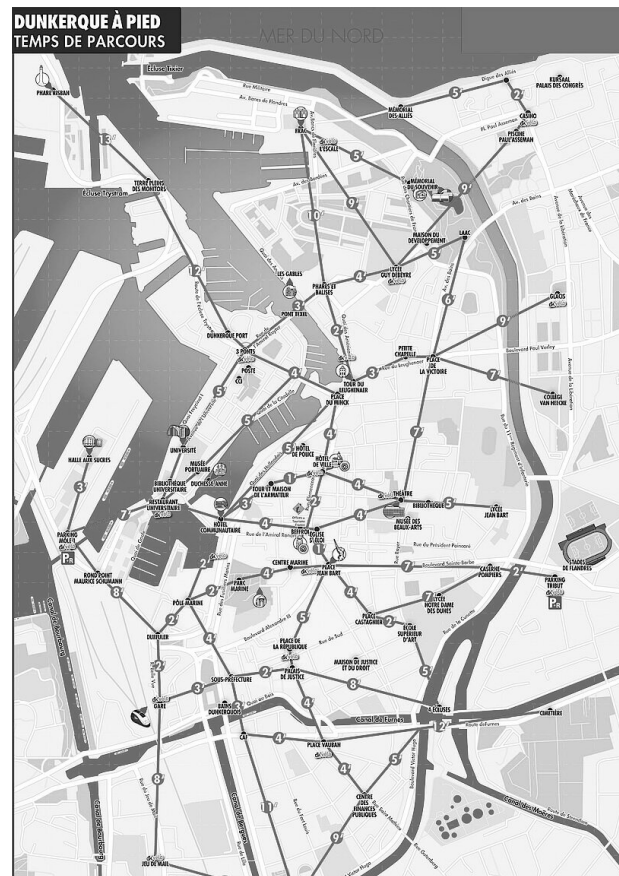
« On le sait la mixité des fonctions, plus que la quantité de services à disposition, est devenue un élément clé du bon fonctionnement de la ville ; les quartiers résidentiels ne proposent que peu d'activités ou d'équipement (comme celui des îlots rouges) et perdent leur attractivité en faveur de secteurs proposant un meilleur équilibre. »⁵⁰

⁴⁸ BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRENTA TORMIQ. P.104

⁴⁹ IBIDEM P.104

⁵⁰ IBIDEM P.120

FIGURE : CRÉDIT JOAN BUSQUET, «SCHÉMAS REPRÉSENTANT LES TYPES D'ÎLOT AU SEIN DU SECTEUR RÉSIDENTIEL DE L'HYPERCENTRE DUNKERQUOIS»: TIRÉS DU LIVRE : BUSQUETS, J., ET M. DESVIGNE (2012). PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE DUNKERQUE, IMPRENTA TORMIQ.



Il faut encore faire un travail important de communication, sur la valeur et les atouts des transports en commun Dunkerquois pour changer les mentalités, les habitudes et les valeurs d'usages. Ainsi que sur les mobilités douces, leur permettre une circulation plus sereine d'autant plus que l'on sait que le centre ville est de taille «modeste» est permet d'être parcouru rapidement à pied ou en vélo. (voir plan ci-contre)

Comme le propose Joan Busquets l'installation de quelques parkings relais en abord de centre-ville permettrait de désengorger le centre des voitures même si cette solution semble la plus radicale.

Néanmoins selon un sondage réalisé par DKC (journal de presse locale) 83% des votants dunkerquois n'étaient pas prêts à voir s'installer un système de ZFE dans le Dunkerquois, ceci expose encore la dépendance à la voiture individuelle.

De gros efforts devront être faits, car l'on ne change pas les mentalités des habitants d'une ville conçue et reconstruite pour la voiture et qui l'ont parcouru de la sorte pendant plusieurs années voire dizaines d'années.

FIGURE : CRÉDIT VILLE DE DUNKERQUE, TEMPS DE TRAJET À PIED DANS LE CENTRE VILLE POUR ALLER D'UN PONT DU PLAN À UN AUTRE

3.0 Objectifs, enjeux et dispositifs

3.1 Enjeux actuels pour une ville durable

3.2 Études de cas et dispositifs remarquables

Renouer les relations avec la «nature et le vivant»

Aujourd'hui on retrouve une forme de paradoxe dans notre relation Homme-Nature, en effet « au fur et à mesure que l'extension de la ville menace de faire disparaître ses campagnes environnantes, les citadins recherchent, à l'intérieur même de la ville, la présence de la nature qu'ils considèrent comme étant indispensable à leur qualité de vie. »⁵¹

On peut parler de «Biophilie» qui signifie «l'amour fondamental des humains pour le vivant, un amour inné tellement fort que l'on tombe malade si l'on s'en prive». C'est malheureusement ce que l'on a eu tendance à faire aujourd'hui dans nos villes de plus en plus hermétique à la nature et au vivant.

C'est pourquoi il est aujourd'hui primordial de revégétaliser nos centres villes, non seulement pour viser une amélioration de notre cadre de vie, mais aussi pour d'éviter certaines catastrophes liées à l'eau, comme on a pu le voir en Belgique et notamment à Liège ces dernières années.

Dans le cas des villes de la reconstruction souvent pensées comme « des cités-jardins », la bétonnisation a rendue les villes hermétiques.

Il y a, je pense, la nécessité de recréer « une ville dans la ville » par l'intermédiaire des cœurs d'îlots, de leurs interconnexions et de re-végétalisation, reperméabilisation.

Les enjeux de cette ville dans la ville seront particulièrement de :

1. Proposer des espaces verts au pied des logements, des jardins pour tous
2. Proposer des traversées urbaines amenant ainsi plus de richesse à la déambulation urbaine.
3. Perméabiliser les sols
4. Diminuer le phénomène d'îlot de chaleur
5. Concilier une trame douce avec la trame dédiée au transport rapide comme la voiture, les bus, les tramways, tout du moins proposer une alternative.
6. Accroître la biodiversité en ville.

« À Leicester, le seul parc Riverside reçoit sur ses 100 hectares chaque année 350 000 visiteurs, c'est autant de citadins qui n'ont pas quitté la ville le week-end ni piétiné les forêts du Leicestershire. »⁵²

Aujourd'hui et contrairement aux idées reçues, la vie sauvage est présente en ville et même une partie conséquente de cette dernière.

Cette migration est le résultat de nos nouvelles techniques d'agriculture intensive utilisant pesticides, machines.

La faune et la flore se retrouvent donc aujourd'hui en milieu urbain et nous devons les prendre en considération et instaurer un processus de cohabitation avec elles.

Comment ? En revégétalisant et en dédiant des zones plus importantes à la nature en ville qui serait à la fois bénéfique à l'Homme, mais aussi à ce qui nous entoure.

⁵¹ LEFÈVRE, P. (2008). VOYAGES DANS L'EUROPE DES VILLES DURABLES : EXPOSÉ DES PREMIERS PROJETS URBAINS REMARQUABLES RÉALISÉS DANS LA PERSPECTIVE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, PUCA. P.70

⁵² IBIDEM P.70



Le retour de l'eau à la surface de la ville

À partir du XIXe siècle, pour des raisons d'hygiène, les villes ont tourné le dos à leurs berges, elles sont venues canaliser les différents cours d'eau, car ils étaient considérés comme vecteurs de maladies.

Aujourd'hui on s'est rendu compte que ces opérations furent non seulement inutiles, mais aussi néfastes pour le bon fonctionnement de nos villes et pour le cadre de vie.

Il est également intéressant de constater que dans les villes portuaires nous retrouvons le même phénomène de perte de relation avec l'eau.

En effet les zones d'activité portuaires qui se sont étendues par l'accroissement économique et les révolutions industrielles sont venues créer un tampon entre l'homme et la mer.

« Le professeur Bernard Chocat et son équipe de l'INSA de Lyon fournissent une explication à cette exclusion de l'eau en ville. À l'époque de l'hygiénisme, deux idées fausses avaient cours : les miasmes se développent dans le sol et se répandent dans la ville sous l'action de l'eau. Il faut donc impérativement imperméabiliser le sol pour les empêcher de sortir. Une deuxième idée consistait à évacuer l'eau au plus vite sans la stocker pour éviter toute stagnation pestilentielle »⁵³

Ceci explique que : « La façon dont les principes de la gestion des eaux de pluie ont inspiré la conception des cœurs d'îlots et ont été intégrés aux règles de composition urbaines »

« En périphérie de chaque îlot court un linéaire de noues, c'est-à-dire de fossés drainants recevant l'eau des toitures. Ces noues irriguent la végétation, à la fois les plantations des avenues arborées et les jardins en intérieurs d'îlots »⁵⁴

On peut citer des opérations remarquables où ce système a fait ses preuves comme à Bottière-Chénaie (Nantes) ou encore dans les quartiers Bois blanc et Euratechnologie (Lille)

⁵³ LEFÈVRE, P. (2008). VOYAGES DANS L'EUROPE DES VILLES DURABLES : EXPOSÉ DES PREMIERS PROJETS URBAINS REMARQUABLES RÉALISÉS DANS LA PERSPECTIVE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, PUCA, p.74

⁵⁴ IBIDEM p.80

FIGURE : CRÉDIT PHOTO ATELIER DE PAYSAGE BRUEL DELMAR « PRÉSENCE DE NOUES PLANTÉES DANS L'ÉCOQUARTIER DE LA HAUTE DEULÉ À LILLE »

De nouvelles manières d'habiter

« Le professeur H. Häusermann se demande si l'habiter seul n'est qu'un effet de mode ou procède d'une profonde mutation socio-économique »

« A Berlin comme dans certains arrondissements de Paris, le célibat est la forme de foyer la plus répandue. À Berlin comme Paris, la moitié des logements est occupée par des célibataires ! En Allemagne 40% des adultes de 25 à 45 ans sont célibataires seul 37% sont mariés. L'émancipation de la femme a contribué à banaliser le célibat. » 55

Ce phénomène se répand d'ailleurs à l'ensemble du territoire français : « Aujourd'hui, ce modèle ne représente que 45% de la population française. Désormais, la société française compte 38% de célibataires dont 7.5 % de veufs et 8.5 % de divorcés. » 56

Cela suppose de nouvelles typologies, par exemple la cuisine n'est aujourd'hui plus du tout une pièce fermée où la femme de l'époque prépare « dans son coin » à manger. La cuisine est aujourd'hui le lieu ouvert de l'appartement, le lieu de convivialité et de partage plus uniquement réservé à « la femme au foyer ». Cela suppose une « mise à jour » typologique de ce qui a pu être fait autrefois dans les logements modernistes.

Avec l'augmentation du célibat on constate l'émergence de famille monoparentale résultat d'un divorce voire d'un choix de vie :« La femme (ou l'homme) célibataire qui travaille met en place une nouvelle scénographie du bon voisinage. Elle (ou il) a besoin de se décharger des tâches ménagères. Pour élever son ou ses enfants elle/il a besoin d'un réseau d'entraide et d'une coopération plus forte avec le voisinage immédiat ». 57

Cela pose des questions de mixité sociale par exemple, dans le cas d'un logement collectif on pourrait imaginer que des voisins retraités aimeraient s'occuper des jeunes enfants des voisins actifs. On peut alors imaginer mettre des locaux à disposition ou de petits équipements de proximité s'apparentant à des garderies ou crèche de quartier. Cela attirerait les familles ou les jeunes actifs seuls avec des enfants à charges. Mais l'on constate aussi l'augmentation des familles recomposées entraînant de nouvelles façons d'habiter et une nouvelle répartition des espaces, elles représentent aujourd'hui « plus de 700 000 le nombre de familles dans cette situation, soit environ une famille sur dix ; au total, 1,6 millions d'enfants seraient concernés par cette recomposition familiale » 58

Enfin le développement des collocations pour des raisons sociales et économiques est de plus en plus flagrant : « Les amis deviennent la famille que l'on s'est fabriqué et par la même occasion un remède face à la crise affective. Se dessine alors depuis quelques années des nouveaux modes d'habiter comme la collocation, de plus en plus répandue, devenant, de facto, la solution » 59

« Par ailleurs, ce mode d'habiter commence aussi à séduire les seniors. Ce phénomène s'explique par la précarisation des retraites et l'isolement social dont sont victimes ces personnes. En 2015, 33,7% de la population française était âgée de 60 et plus selon l'INSEE. Ce chiffre ne cesse de s'accroître, et en 2050, il atteindra 47,5%. » 60

Comme nous avons pu l'évoquer dans l'analyse sociologique et typologique les seniors sont de plus en plus nombreux et d'ailleurs très présents dans les quartiers reconstruits se pose alors des questions de gestion de la dépendance, du développement du lien social avec nos seniors. Mais aussi d'accessibilité aux logements.

En résumé on peut imaginer qu'il faut proposer des typologies plus adaptables et appropriables à un nombre toujours plus diversifié de « nouveaux schémas familiaux ».

Néanmoins comme le résume Pierre Lefèvre : « Quelque soit les thèmes affichés, une volonté commune se dégage : de plus en plus de gens veulent vivre en accord avec la nature, dans un milieu humain chaleureux, favorable aux échanges et à l'entraide matérielle autant que morale. Ils sont prêts à s'impliquer dans une certaine forme de vie communautaire sans pour autant renoncer à leur domaine privé ». 61

L'un des objectifs majeurs est donc de veiller à préserver une intimité essentielle à tous, tout en proposant des lieux favorisant le lien social, l'entraide et l'échange dans les logements et ville de demain.

55 LEFEVRE, P. (2008). VOYAGES DANS L'EUROPE DES VILLES DURABLES : EXPOSE DES PREMIERS PROJETS URBAINS REMARQUABLES REALISES DANS LA PERSPECTIVE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, PUCA

56 BENKAHLA, N. (2018). LE QUARTIER GAGARINE – TRUILLOT : DES ESPACES POUR RÊVER. E.P VEAUUVY, L ET LOCI TOURNAI P.22

57 LEFEVRE, P. (2008). VOYAGES DANS L'EUROPE DES VILLES DURABLES : EXPOSE DES PREMIERS PROJETS URBAINS REMARQUABLES REALISES DANS LA PERSPECTIVE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, PUCA P.256

58 BENKAHLA, N. (2018). LE QUARTIER GAGARINE – TRUILLOT : DES ESPACES POUR RÊVER. E.P VEAUUVY, L ET LOCI TOURNAI P.22

59 IBIDEM

60 IBIDEM

Brève histoire de l’îlot

La reconnaissance de l’îlot comme entité urbaine

« Au XXème siècle, l’îlot a été au centre des réflexions urbanistiques. L’enjeu était ou bien de le reconnaître en tant que tel, d’en faire une véritable unité d’opération, c’est-à-dire plus qu’une simple addition de parcelles, ou bien de le rejeter et d’appeler à sa disparition au profit de formes urbaines jugées modernes. »⁶²

« La rentabilisation maximale de l’occupation des sols à laquelle correspond l’îlot haussmannien se paye d’une perte d’usage des intérieurs d’îlots, usage si nombreux et divers dans les îlots des faubourgs anciens. Jean Castex, Jean-Charles Depaule et Philippe Panerai constatent : « Ce qui commence à disparaître avec l’îlot haussmannien, c’est le dedans d’îlot avec ses propriétés fonctionnelles et sa richesse d’articulation. »⁶³

Pourtant on a pu voir à travers l’histoire de la reconstruction, que les architectes modernistes de l’époque et notamment Niermans et Leveau attachaient une importance particulière à l’intérieur de l’îlot.

Le Corbusier notamment :« le destin de Paris est ailleurs : à partir du moment où la rue, la rue-corridor, « chemin des ânes », doit être abandonnée, la figure de l’îlot n’a plus aucune validité. »

Encore une fois, Niermans à contrario de Le Corbusier ne souhaitait pas la disparition de l’îlot bien qu’il opposa la vision de la vie bruyante et rapide de la rue à une vie calme et paisible en cœur d’îlot. On voit bien que les modernistes dunkerquois se détachaient assez fortement de la vision moderne Corbuséenne, tout du moins au niveau urbain.

Années 1940-60 : La déconstruction de l’îlot

« Le meilleur dispositif, pour obtenir une aération et un ensoleillement convenables des immeubles, consiste à réserver, au centre de chaque îlot, un vaste espace libre prenant ouverture en divers points sur les voies périphériques desservant l’îlot »

Le Corbusier : « Contre le bon sens, l’habitude d’aligner les constructions sur la rue persistera, créant le principe aujourd’hui encore en usage : les alignements sur rue et les cours à l’intérieur, deux formes parfaitement contraires au bien des hommes, et contre lesquelles la chartre d’Athènes a opposé le principe des constructions procédant du dedans au dehors »⁶⁴

L’îlot ouvert de l’urbanisme moderne

« En 1950, Robert Auzelle réfléchit à la manière d’implanter les bâtiments d’habitation. Il préconise deux dissociations : une première dissociation des bâtiments et des circulations, préconisation devenue commune à la plupart des urbanistes ; une seconde dissociation des bâtiments eux-mêmes. Il dessine ainsi un schéma théorique d’îlot carré dans lequel les bâtiments des quatre côtés sont séparés et décalés les uns par rapport aux autres. Cette disposition crée un ensemble à la fois ouvert et fermé, « un espace suffisamment fermé pour que l’intimité indispensable soit conservée tout en laissant au regard la possibilité de larges échappées »⁶⁵

« Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l’exigence que l’espace soit ouvert est quasiment internationale. Elle se traduit souvent par l’ouverture du carré (ou du rectangle), et son corollaire, l’impossibilité de dessiner des bâtiments qui fabriquent des angles »⁶⁶

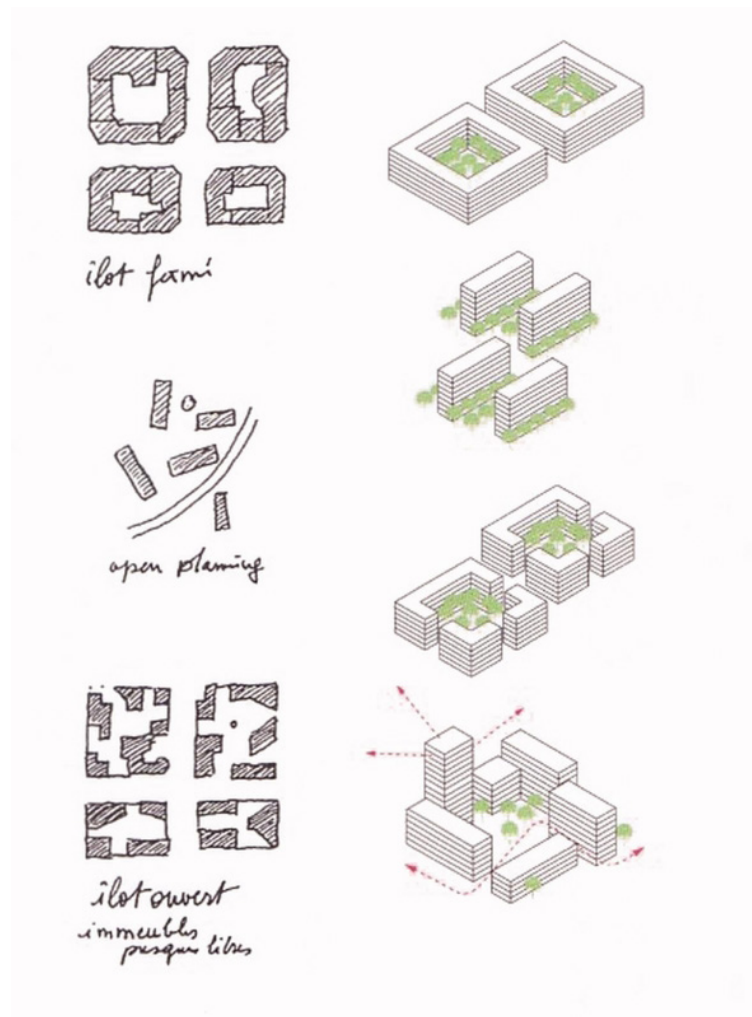
« Henry Bernard imagine que métaphoriquement, les blocs construits horizontaux soient comme relevés à la verticale, libérant ainsi des terrains libres au sol qui pourraient être dévolus à des espaces verts. Il procède ainsi à ce qu’il appelle « une répartition différentes des densités »⁶⁷

⁶² LUCAN, J., AND A. HIDALGO (2012). OÙ VA LA VILLE AUJOURD’HUI ? FORMES URBAINES ET MIXITÉS, ÉDITIONS DE LA VILLETTE. P.15

⁶³ IBIDEM P.16

⁶⁴ IBIDEM P.19

65, 66, 67 IBIDEM P.21



Christian de Portzamparc : la théorie de «L'îlot ouvert»

« Avant que n'ait été lancée la consultation pour le quartier Masséna en 1995, le travail de Christian de Portzamparc s'était depuis longtemps inscrit dans la perspective du renouveau de la réflexion urbaine, notamment à partir de sa première réalisation parisienne, dans le XIII^{ème} arrondissement, l'ensemble de logement Haute-Formes (1975-1980).

⁶⁸ LUCAN, J., AND A. HIDALGO (2012). OÙ VA LA VILLE AUJOURD'HUI ? FORMES URBAINES ET MIXITÉS, ÉDITIONS DE LA VILLETTE. P.43

FIGURE : CRÉDIT CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, «SCHEMA MONTRANT LE PASSAGE DE LA VILLE DE L'ÂGE I À LA THÉORIE DE L'ÎLOT OUVERT»

Christian de Portzamparc fait un pas supplémentaire en avançant ce que l'on peut bien nommer une théorie urbaine, celle de la « troisième ville » ou plus précisément, celle des trois âges de la ville »⁶⁸

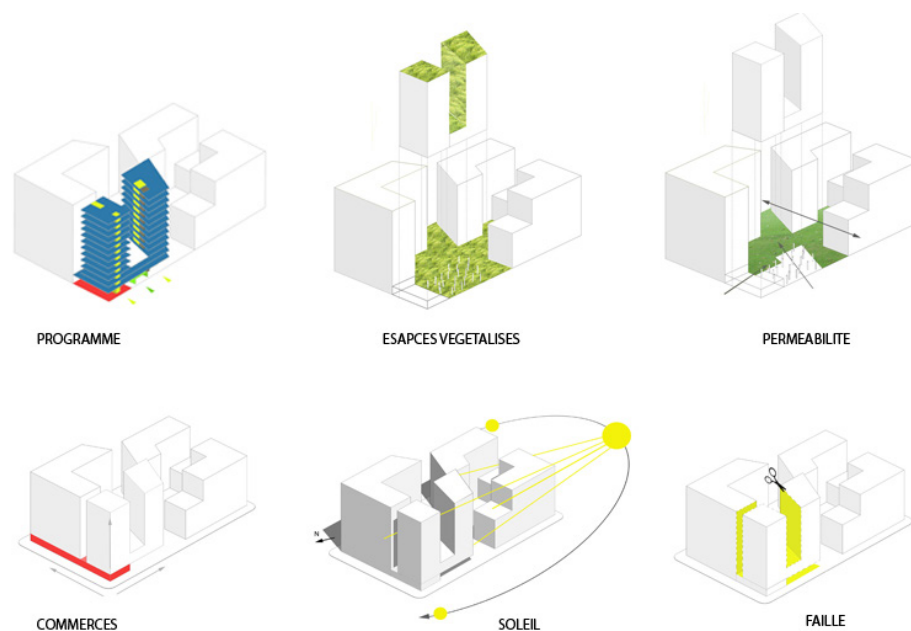
Pour Christian de Portzamparc, on peut distinguer trois types d'âges pour les villes, résumé ainsi :

La ville de l'âge I est la ville originelle, la ville historique et médiévale composée de rues étroites et d'un agglomérat de maisons et d'hôtels particuliers ainsi que de bâtiments historiques qui viennent créer des « moments » dans la ville. Bien souvent la ville de l'âge I constitue le centre historique de nos villes européennes, par exemple le vieux Lille, le vieux Lyon etc.

La ville de l'âge II quant à elle est celle du XX^{ème} siècle et de son urbanisme moderne. Selon lui, elle est venue « bouleverser » voire « saccager » la ville de l'âge I. Elle est venue peu à peu prendre le pas sur cette dernière en imposant son schéma de développement urbain tout en faisant fi de l'histoire et des tracés antérieurs. Il qualifie cette période de « big-bang urbain » résultat du développement de « l'objet architectural, du bâtiment vu comme objet et comme nouveau paradigme »

La ville de l'âge III elle, est le résultat de l'addition des deux premières, ville avec laquelle il va falloir composer puisque « déjà là » et qui propose de multiples situations toutes particulières. Il est donc impossible pour lui de proposer une solution « normative » aux villes de l'âge III puisqu'elles sont le fruit d'un « éclatement des codes de la ville d'âge I au profit de la ville de l'âge II »

La théorie de Portzamparc s'avère être assez porteuse, néanmoins pour la grande majorité des villes de la reconstruction, les villes de l'âge I furent rasées, seuls quelques vestiges restaient encore présents au moment de la reconstruction.



Ces villes comme Le Havre, Dunkerque, Maubeuge, Brest ne subissent pas la confrontation entre l'âge I et l'âge II et permettent donc une réflexion plus « normative » et plus homogène sur leurs manières d'évoluer et d'être réhabilitées.

En effet la réflexion porte sur des parcs de bâtiments datant d'une période assez restreinte proposant ainsi des situations, composants et enjeux homogènes.

C'est pourquoi dans ce TFE nous nous attacherons à proposer une solution d'ensemble sur un îlot pilote pouvant ainsi servir d'exemple pour le reste du parc de logement et pour les autres villes de la reconstruction souvent basée sur un même modèle bien que proposant des situations parfois particulières.

Partant du constat que la ville européenne est aujourd'hui constituée d'un « archipel d'entités hétérogènes » Portzamparc dira : « Face à l'archipel, l'urbanisme de l'âge III n'est plus un urbanisme de la régularisation, mais d'intervention différenciée à des endroits et des registres divers » En effet, dans le cas d'une ville « traditionnelle » sa théorie sur l'urbanisme semble pouvoir être appliquée, dans les villes de la reconstruction pour la plupart entièrement rebâties à la période de l'âge II un urbanisme et une solution d'ensemble homogène semblent envisageable.

« Il n'est pas dans notre propos de déclarer caduc dans l'absolu cette notion d'harmonie née de l'homogénéité. Elle est à poursuivre et à rechercher dans certains cas. Elle a été la gloire de la ville européenne, permettant un jeu, une certaine variété de détails de modénature sur la base de la déclinaison, à chaque époque, de types d'immeubles créant l'unité de l'ensemble. »⁶⁹

« Quelques semaines après la consultation pour le quartier Masséna Christian de Portzamparc précise : Le thème de l'îlot répond à plusieurs nécessités :

1. La traversée des vues et de la lumière entre intérieur d'îlot et rue, c'est-à-dire le confort de chaque logement.
2. La lisibilité, mais aussi la luminosité de la rue
3. L'indépendance volumétrique des architectures distinctes, mais aussi leur alignement partiel sur la rue »⁷⁰

⁶⁹ LUCAN, J., AND A. HIDALGO (2012). OÙ VA LA VILLE AUJOURD'HUI ? FORMES URBAINES ET MIXITÉS, ÉDITIONS DE LA VILLETTE, P.48

⁷⁰ IBIDEM P.49

FIGURE : CRÉDIT CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, « AXONOMÉTRIES SCHEMATIQUES MONTRANT LES ATOUTS DE « L'ÎLOT OUVERT »



FIGURE : CRÉDIT CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, QUARTIER MASSÉNA VARIATION DE HAUTEUR, MATIÈRE ET VENELLE POUR RENTRÉE DANS LES COEURS D'ÎLOTS

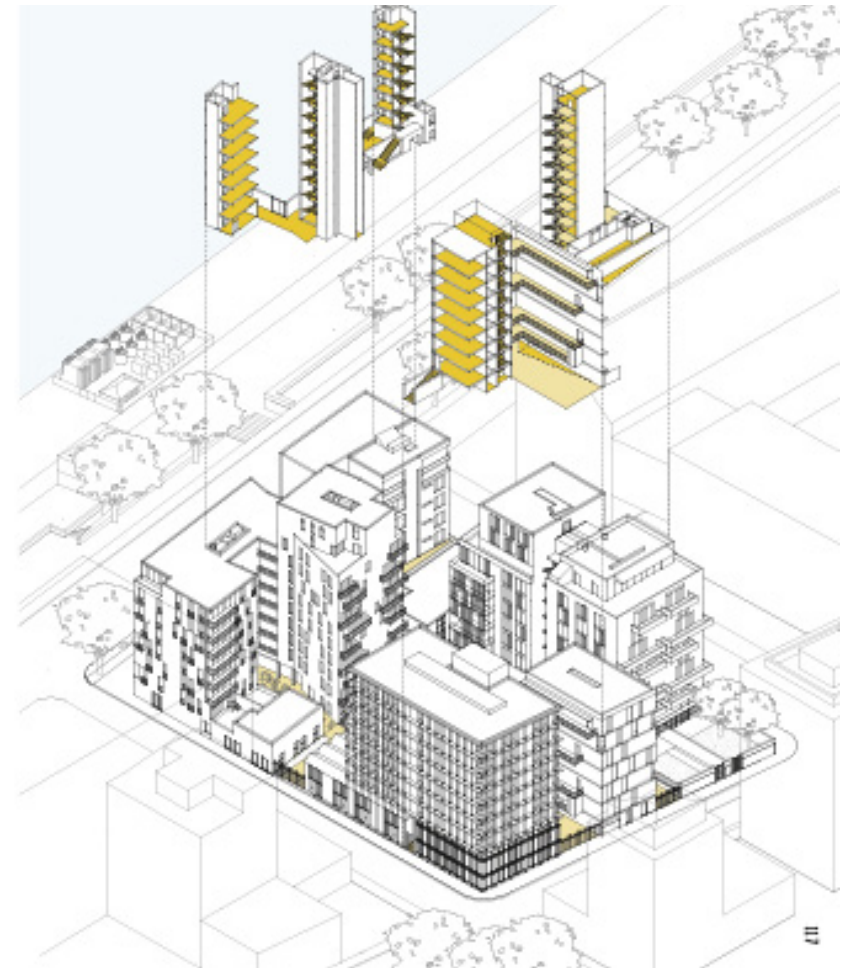
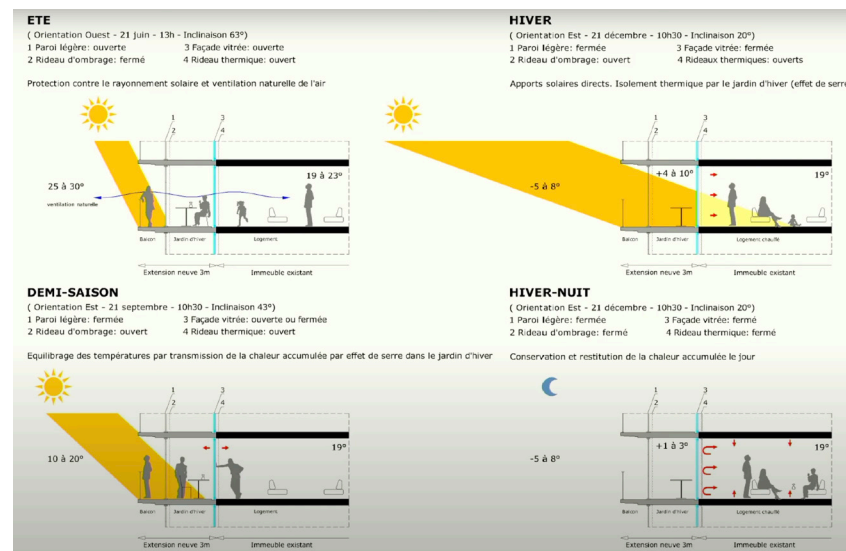


FIGURE : CRÉDIT CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, AXONOMÉTRIE DU QUARTIER MASSÉNA L'ESPACE AU SOL DE L'ÎLOT AINSI QUE LES CIRCULATION VERTICALES SONT REPRÉSENTÉS EN JAUNE



Lacaton & Vassal : Faire plus avec moins

Dans mes études et dans ce travail de fin d'études j'ai été sensible au travail d'Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal et Frédéric Druot qui consiste à ajouter, à toucher le moins possible et à réussir à proposer beaucoup avec des dispositifs simples et peu coûteux voir même parfois proposer de ne « rien faire ».

« C'est un travail qui mise sur la précision, la délicatesse, la gentillesse, l'attention : attention aux gens, aux usages, aux constructions, aux arbres, aux sols en bitume ou en herbe, à tout ce qui est existant. Il s'agit de provoquer le minimum de dérangement ou pas de dérangement du tout. Il s'agit d'être généreux, de donner plus, de faciliter les usages et simplifier la vie »⁷¹

Je ne ferais pas une étude de cas particulière de leurs projets déjà extrêmement connus mais davantage une description des dispositifs mis en place, de leurs atouts et de ce qu'ils engendrent spatialement et techniquement.

Enfin nous verrons comment nous pourrions réinterpréter ces dispositifs architecturaux dans le projet EN & SUR. Nous apporterons d'autre références plus récentes toutes inspirées de la démarche de Lacaton & Vassal et Druot qui font partie des pionniers français de cette manière de faire avec le déjà là.

⁷¹ DRUOT, F., LACATON, A ET VASSAL, P. (2004). «PLUS : LES GRANDS ENSEMBLES DE LOGEMENTS. TERRITOIRE D'EXCEPTION.» BARCELONA, MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION.

FIGURE : CRÉDIT LACATON & VASSAL RÉHABILITATION DE L'HOPITAL SAINT-VINCENT DE PAUL EN LOGEMENT

FIGURE : CRÉDIT LACATON & VASSAL : DISPOSITIF DE FAÇADE TAMPON AMÉLIORANT LE CONFORT THERMIQUE D'UN LOGEMENT EN HIVER ET EN ÉTÉ

Dispositif : l'épaisseur habitée de la façade

L'un des dispositifs architecturaux les plus utilisés par Lacaton & Vassal et « l'épaisseur de façade ajoutée » par un dispositif préfabriqué en béton, verre et acier.

Ce dispositif permet de :

1. Créer un tampon thermique entre l'intérieur et l'extérieur venant réguler la température à la fois en hiver et en été.
2. Offrir un espace « en plus », lumineux et appropriable par l'habitant, ce dernier peut y agrandir son séjour, s'y faire un jardin d'hiver ou ouvrir le dispositif tel un balcon.
3. Les travaux peuvent être effectués « en site occupé » partiel et ne nécessite pas beaucoup de démolitions.
4. Donner une nouvelle apparence à des ensembles aux façades vieillissantes et avec des matériaux d'origines de basse qualité.



5. Permettre des projets peu coûteux car ce sont des dispositifs préfabriqués et en plus de cela on évite tous les coûts de démolition qui sont souvent des gouffres financiers.

6. On améliore le logement des habitants en leur permettant d'y rester, on ne les expulse pas de là où ils habitent parfois depuis plusieurs années. On ne les arrache pas de leurs « chez-soi », c'est là une démarche extrêmement humaine.

*FIGURE : CRÉDIT
LACATON & VASSAL
RÉHABILITATION DE
L'HÔPITAL SAINT-
VINCENT DE PAUL EN
LOGEMENT*

Améliorer ou mettre en exergue l'existant :

Dans le projet de réhabilitation de l'hôpital saint Vincent de Paul, par Lacaton & Vassal, j'ai pu trouver plusieurs similitudes avec ce que j'avais envie d'entreprendre pour le projet EN & SUR :

1. Une implantation en îlot avec pour intention de revitaliser ce dernier et d'en faire un jardin commun
2. Une intervention sur une architecture moderniste assez rythmée, de brique jaune et à toiture terrasse.
3. La reconversion d'un bâtiment non isolé en logement.
4. Une extension du bâtiment en toiture venant contraster avec l'existant par la matière, le langage architectural, la volumétrie.
5. L'utilisation d'une façade faisant office de tampon thermique.

4.0 Projet EN & SUR l'Architecture

4.1 A l'échelle urbaine

4.2 A l'échelle de l'îlot

4.3 A l'échelle de la barre

4.4 A l'échelle de l'habiter



L'îlot 3 : un emplacement stratégique

Le choix de **l'îlot numéro 3** comme îlot pilote résulte de plusieurs facteurs :

1. Sa position stratégique dans la ville, à côté de la place Jean-Bart la place principale de Dunkerque. Mais également sa position par rapport à deux axes Est-Ouest majeurs, la rue Poincaré mais surtout le boulevard Sainte-Barbe
2. Il est également l'un des îlots les plus frappés par le taux de vacances des logements comme on a pu le voir dans les chapitres qui ont précédés il est situé en zone rouge c'est-à-dire avec plus de 5 logements vacants par ensemble.
3. Enfin il est également l'un des meilleurs exemples dunkerquois de fermeture d'îlots et d'imperméabilisation des sols.
4. Une présence systématique et forte de la voiture.
5. Si on le réouvre il permettra des traversées longitudinales, transversales et diagonales et donc la création de nombreux « raccourcis urbains et piétons »

*FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN MASSE
REPRÉSENTANT
LE PATRIMOINE
RECONSTRUIT EN
ROUGE AINSI QUE LES
ÎLOTS HERMÉTIQUES
ACTUELS. L'ÎLOT N°3
EST REPRÉSENTÉ EN
SURBRILLANCE*



Retour à la ville poreuse et verte

Comme on a pu le constater dans les chapitres précédents cette présentation du projet EN & SUR, l'enjeu premier sur lequel je me suis penché à l'échelle urbaine c'est la revalorisation des cœurs d'îlots.

Aujourd'hui bétonisés et dédiés au stationnement automobile ainsi que la cohabitation entre une trame dédiée à la voiture « la rue et les grands axes » et une trame douce celle de la vie intérieure et des cœurs d'îlots ».

Cette revalorisation à **plusieurs objectifs** :

1. Une amélioration du cadre de vie et du parc de logements de la reconstruction par une revalorisation par « l'extérieur ». En effet on offre des jardins aux habitants et aux passants.
2. Une attractivité commerciale renforcée et traversante de l'îlot à la rue, en s'inscrivant dans des programmes de logements mixtes, en effet les rez-de-chaussée sont dédiés aux commerces et aux équipements les étages étant réservés aux logements.
3. Une amélioration de la mobilité douce dans l'hypercentre-dunkerquois
4. Un réseau d'îlots interconnectés, proposant flânerie, lien social, nature en ville, jeu et détente.
5. Réparer le besoin de « Biophilie » fondamental à la santé et au bien-être de tout être humain

Ces aménagements de cœur d'îlots ont pour mot d'ordre : « économie de moyens », « facilité d'appropriation » et « mixité d'usages ».

Le plan masse ci contre projette les potentialités de connexions de la maille végétalisée des cœurs d'îlot revalorisés ainsi que celle des espaces publics minéralisés Dunkerquois.

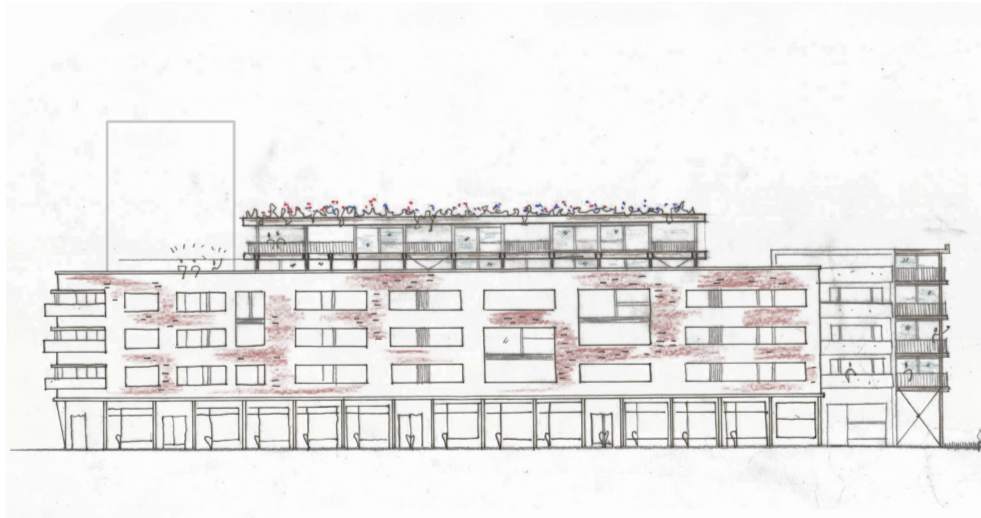
*FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
PLAN MASSE EXPOSANT
LES MAILLES DES
ÎLOTS OUVERTS QUI
SE CONNECTENT ET SE
REJOignent AINSI QUE
LA MAILLE D'ESPACES
PUBLICS MINÉRALISÉS.*



Figure: Photo de maquette représentant le centre ville



Figure: Photo de maquette l'îlot n°3 longé par le boulevard Sainte-Barbe l'un des axes forts dunkerquois



Proposer une solution d'ensemble et une valorisation patrimoniale

On a pu entrevoir au fil de ce TFE que le parc reconstruit s'apparente aujourd'hui à :

1. Un patrimoine peu reconnu, peu entretenue et peu valorisé.
2. Un parc de logement non-isolé et peu accessible aux seniors et PMR.

Actuellement, l'un des problèmes rencontrés est la somme des interventions individuelles et éparses sur les logements de la reconstruction. Cela entraîne une perte de la lisibilité d'ensemble et souvent des intervention pas très « heureuses » sur ce type d'architecture.

Il faudrait non seulement que la ville refuse ce genre d'interventions spontanées, non réglementées et purement individuelles afin de préserver l'unité d'ensemble de son centre-ville.

Enfin si l'on doit modifier, réinterpréter et réhabiliter, il faut le faire de manière logique et traiter cette architecture dans son ensemble.

En cernant les enjeux écologiques, énergétiques et d'usages. C'est ce que j'essaie de mettre en place dans ce projet EN & SUR, un système qui puisse se déployer à large échelle, qui soit simple tout en répondant à plusieurs enjeux. Ce système doit également accepter des variantes, il y aura forcément des situations particulières et différentes que celles rencontrés dans l'îlot n°3, l'îlot pilote choisi pour ce TFE.

Enfin par souhait personnel et par affection pour cette architecture moderne, la proposition devra mettre en exergue ce patrimoine, ne pas le cacher, ne pas l'oublier.

FIGURE : ÉLEVATION BAPTISTE PAULINO, On CONSERVE LES FAÇADES EXISTANTES CÔTÉ RUE SEULE QUELQUES BAIES SONT REPERCÉES LORSQU'UN DUPLEX S'ANNONCE AFIN DE FAIRE COMPRENDRE LES TYPOLOGIES ET LES USAGES EN FAÇADE À LA MANIÈRE DES MODERNISTES RECONSTRUCTEURS

Mixité programmatique

On sait qu'aujourd'hui qu'afin d'obtenir des quartiers vivants, il faut viser une mixité programmatique. C'est pourquoi en plus des locaux commerciaux déjà présents rez-de-chaussée, le projet intègre 3 équipements et des lieux communs en lien avec les cages d'escaliers et d'ascenseurs.

Au sud, l'on retrouve une **médiathèque de quartier** qui prend place le long du boulevard sainte-barbe et qui propose une terrasse sur le jardin de l'îlot. Cette médiathèque de quartier permettra de compléter l'offre de la bibliothèque secteur théâtre tout en étant proche de la place Jean-Bart.

L'**ancien cinéma**, retrouve en partie sa fonction d'amphithéâtre et de salle de spectacle et projection. Son entrée se fait directement depuis la place Jean-Bart et la salle débouche au cœur du jardin de l'îlot.

L'intervention y est simple, on vient abattre les assises de fenêtres au niveau du sol extérieur afin de donner à voir depuis l'îlot. Puis on vient y positionner de grand châssis en bois avec un rythme vertical. Enfin des rideaux sont positionnés à l'intérieur pour venir occulter vue et lumière au besoin.

Une **crèche** prend place à l'est de l'îlot, elle s'ouvre sur un creux dans la topographie avec une généreuse double hauteur. Cela permet de garder une intimité pour les enfants et de leur offrir un lieu qui leur est dédié par les jeux de niveau. Enfin, on profite de la pente afin de proposer des assises et des jeux de glisses pour les enfants.

Pour **les lieux partagés** qui prennent place dans les locaux commerciaux au même titre que les commerces, ils sont toujours situés à côté des circulations verticales. Ils sont également traversants de la rue à l'îlot et permettent dorénavant l'entrée dans les immeubles côté cœur d'îlot.

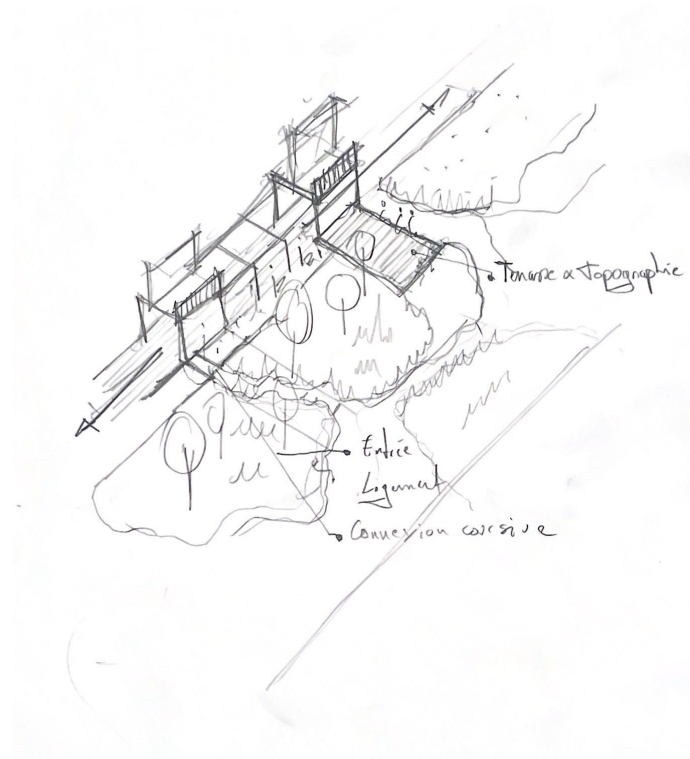
En termes de programme, on y retrouve des fonctions intéressantes à collectiviser comme des machines à laver, sèche-linge, table de bricolage et outils.

Enfin ils peuvent également être des espaces de convivialité ou l'on retrouve assises, table de ping-pong, billard etc... Ces différentes fonctions partagées donnent l'occasion au même titre que les commerces d'animer la rue.

*FIGURE : PLAN
REZ-DE-CHAUSSÉE
MONTRANT LA POSITION
DES ÉQUIPEMENTS
PUBLICS AINSI QUE
DES COMMUNS EN
RELATIONS AVEC
LES CIRCULATION
VERTICALES.
LE RESTE DES LOCAUX EST
DÉDIÉ AUX COMMERCES*



- Équipements publics : Amphithéâtre, médiathèque et crèche
- Espaces communs en lien avec les circulations verticales



La «galerie» : entre commerces, communs et jardins

Au rez-de-chaussée, l'extension de façade en cœur d'îlot propose une galerie qui permet de déambuler couvert.

*FIGURE : CROQUIS
BAPTISTE PAULINO*

Cette galerie est bordée d'un côté par les commerces et les lieux communs et de l'autre par une noue plantée.

La galerie comme dispositif est une sorte de clin d'œil à ce qu'avait dit Jean Niermans à ses équipes d'architectes, en effet il souhaitait que ces derniers prennent pour référence le Palais Royal de Paris qui selon lui était l'image d'une vie calme et paisible en cœur d'îlot.

Le palais royal est entièrement bordé par une galerie qui s'ouvre sur de grands espaces de jardins.

Ici la galerie permet aux commerces et lieux partagés de s'étendre en extérieur l'été, elle permet d'orienter les flux piétons et de mobilités douces de la rue vers les jardins puisqu'elle vient s'annoncer jusque dans les situations d'angles d'îlot.

La déambulation s'effectue au sein de la galerie sur un sol en brique de pavement, seul sol de l'îlot proposant une perméabilité à l'eau faible.

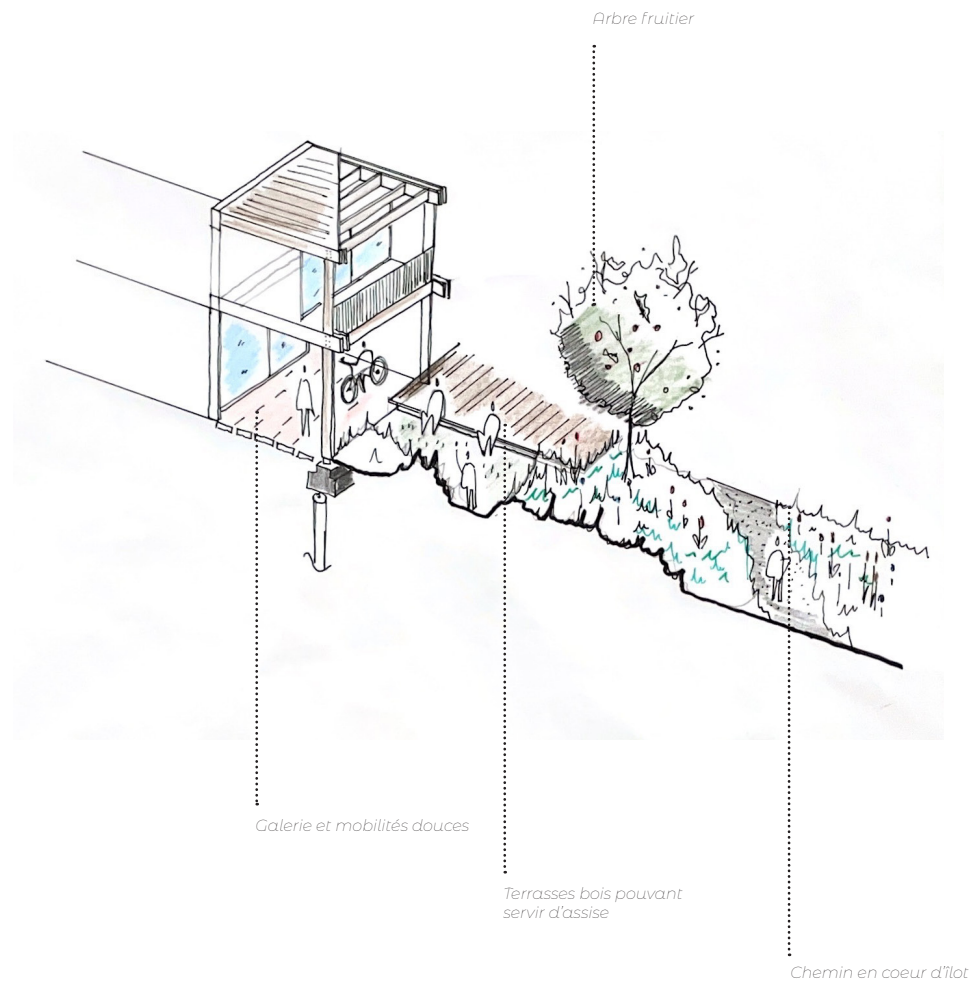


Figure: Isométrie Baptiste Paulino, «Variations des séquences de la galerie au coeur d'îlot sur la largeur d'un dispositif de façade»

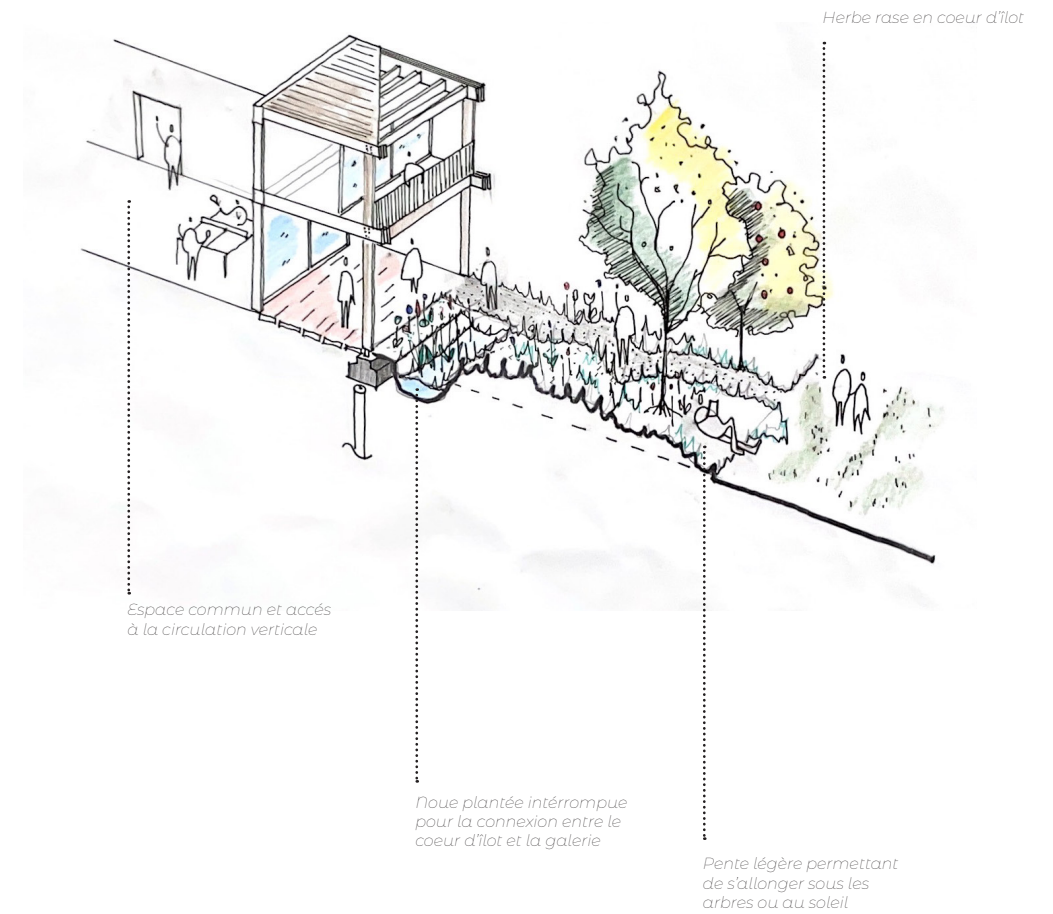


Figure: Isométrie Baptiste Paulino, «Variations des séquences de la galerie au coeur d'îlot sur la largeur d'un dispositif de façade»

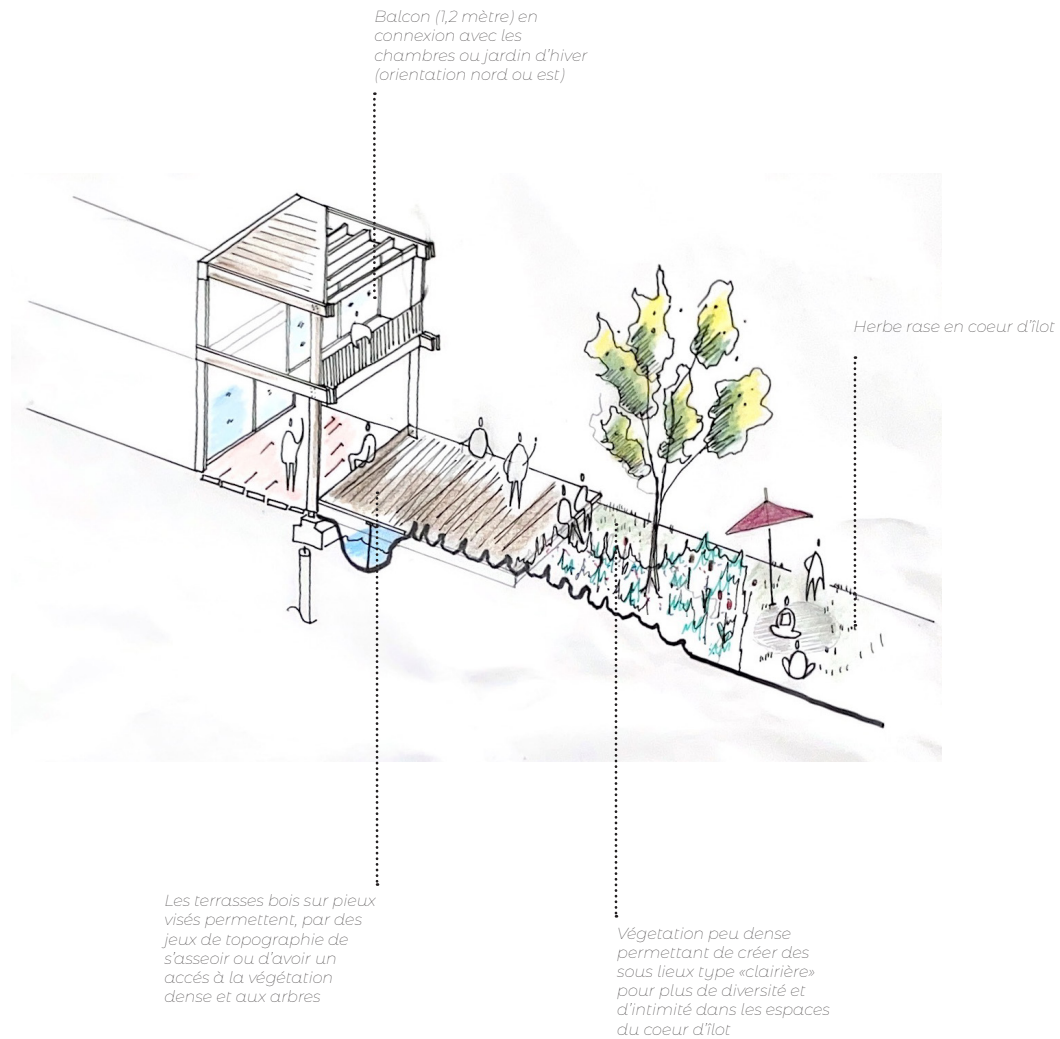


Figure: Isométrie Baptiste Paulino, «Variations des séquences de la galerie au coeur d'îlot sur la largeur d'un dispositif de façade»

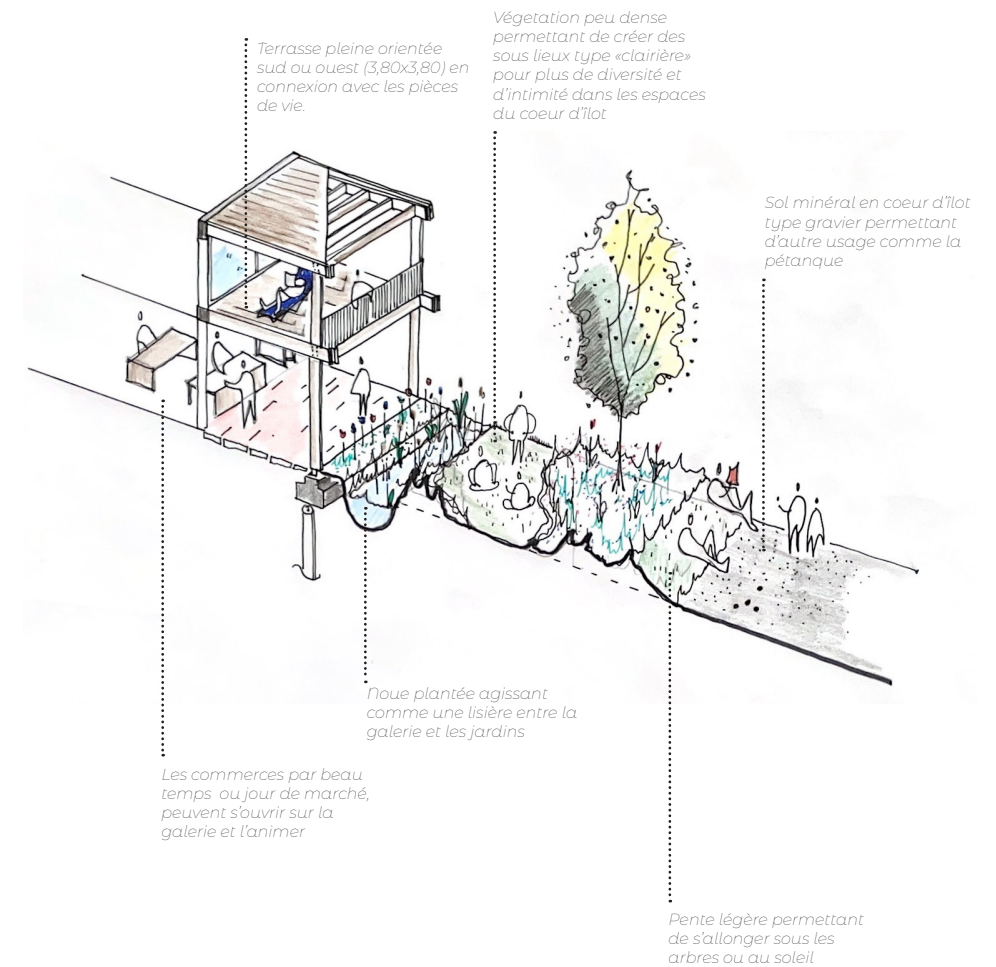


Figure: Isométrie Baptiste Paulino, «Variations des séquences de la galerie au coeur d'îlot sur la largeur d'un dispositif de façade»

Traitement des sols et végétation

Dans l'optique d'une économie de moyens dans le projet, l'intervention paysagère se veut simple et fortement appropriable. De légères pentes viennent induire des sous lieux où l'on peut s'allonger à l'ombre des arbres, comme l'on a pu le voir sur les isométries précédentes.

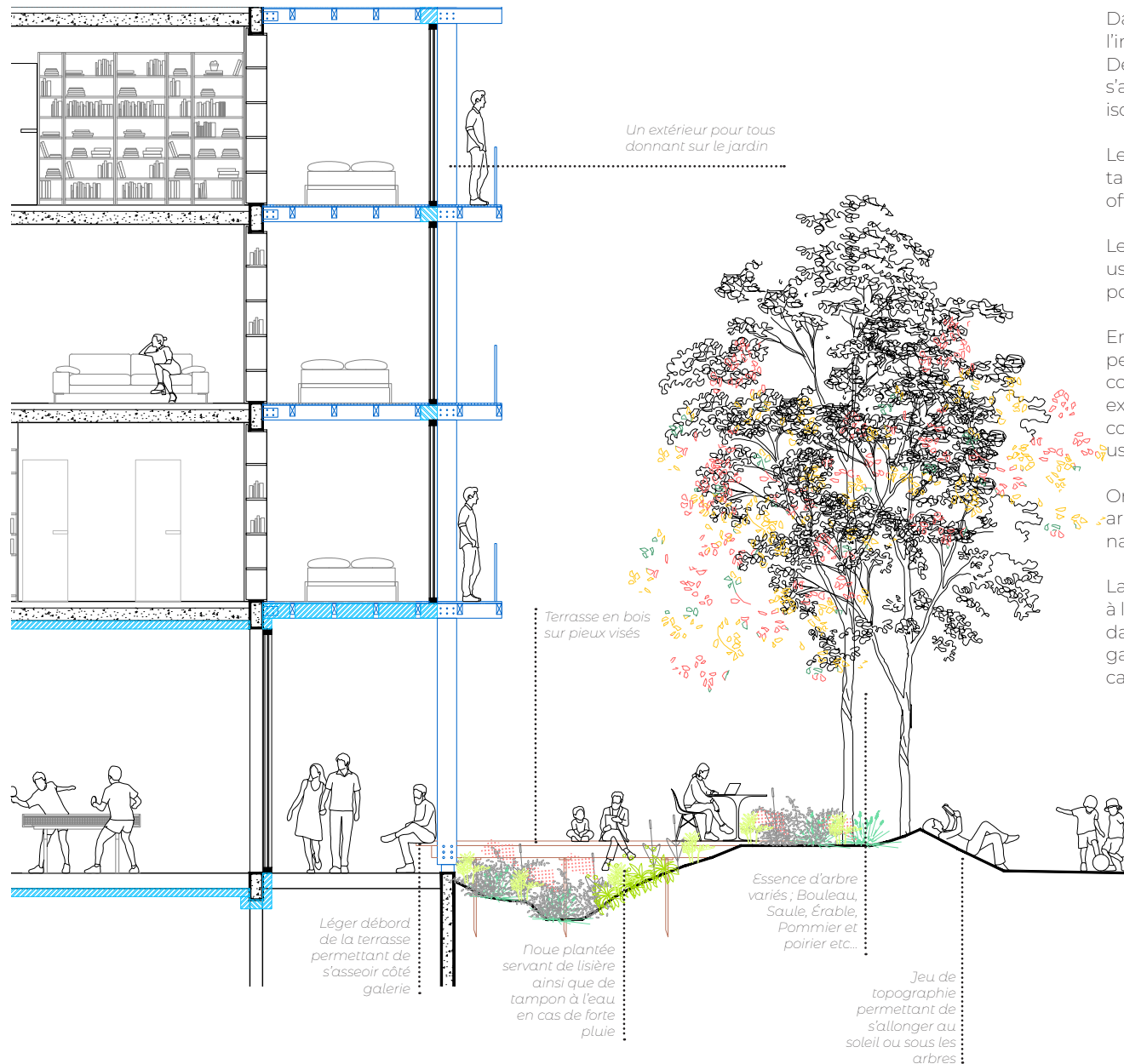
Les terrasses en bois sur pieux vissés permettent d'y installer des tables ou du mobilier, combinées à des jeux de topographie elles offrent des assises.

Les flux en cœur d'îlots sont créés par le passage récurrent des usagers. On pratique une tonte raisonnée de la végétation basse pour y dégager des petites « zone de clairières » et des chemins.

Enfin plus au centre de l'îlot on retrouve des zones d'herbe rase permettant de s'installer confortablement ainsi qu'un sol minéral composé de gravier permettant de jouer à la pétanque par exemple. Ainsi les usages ne sont pas forcés mais induits, l'usager comprend que la nature du sol lui permet d'exercer tel ou tel usage.

On préférera semer des fleurs et plantes vivaces ainsi que des arbres d'essences variées et fruitiers dans l'optique de laisser la nature faire et la biodiversité s'installer.

La noue plantée le long de la « galerie » permet de créer un tampon à l'eau en cas de forte pluie qui se produisent assez régulièrement dans la région. Elle joue également le rôle de « lisière » entre la galerie de caractère public et les jardins qui sont plus intimes et calmes.





Plan Rez-de-Chaussée : L'intervention paysagère se veut simple et appropriable par des jeux de terrasses, pentes et noues. La galerie s'ouvre d'un côté sur les commerces de l'autre sur le jardin.



Figure: Photo de maquette «tranche», abord de chez -soi plantée en cœur d'îlot



Figure: Photo de maquette «tranche»

Ilot ouvert et traversées urbaines

La réouverture de l'îlot à la manière de Portzamparc permet de recréer des traversées piétonnes qui sont comme des raccourcis dans la ville.

Des traversées entourées de végétation ou l'on rencontre différents types d'usages et d'animation.

La réouverture de l'îlot numéro 3 permet de passer de manière transversale et diagonale entre le Boulevard Sainte-Barbe et la rue Poincaré l'on connecte ainsi deux rues majeures.

L'îlot vient également s'ouvrir par un passage sous porche sur la place Jean Bart créant ainsi une relation forte avec cette dernière et une traversée longitudinale vers la rue Royer un axe Nord-Sud majeur débouchant sur la place du marché et le secteur théâtre bateau feu.

Les passages vers les cœurs d'îlot sont ainsi de nouveau marqués par les porches de l'époque ou par des passages à ciel ouvert entre les barres. Dans ce dernier cas de figure l'extension de façade se retourne dans les situations d'angles venant ainsi annoncer une situation particulière de la ville : Le passage de l'effervescence de la rue au calme de l'îlot jardin.

La série de croquis d'atmosphère suivant illustre les différentes séquence d'entrée lorsque l'on passe de la ville à la «vie intérieure».

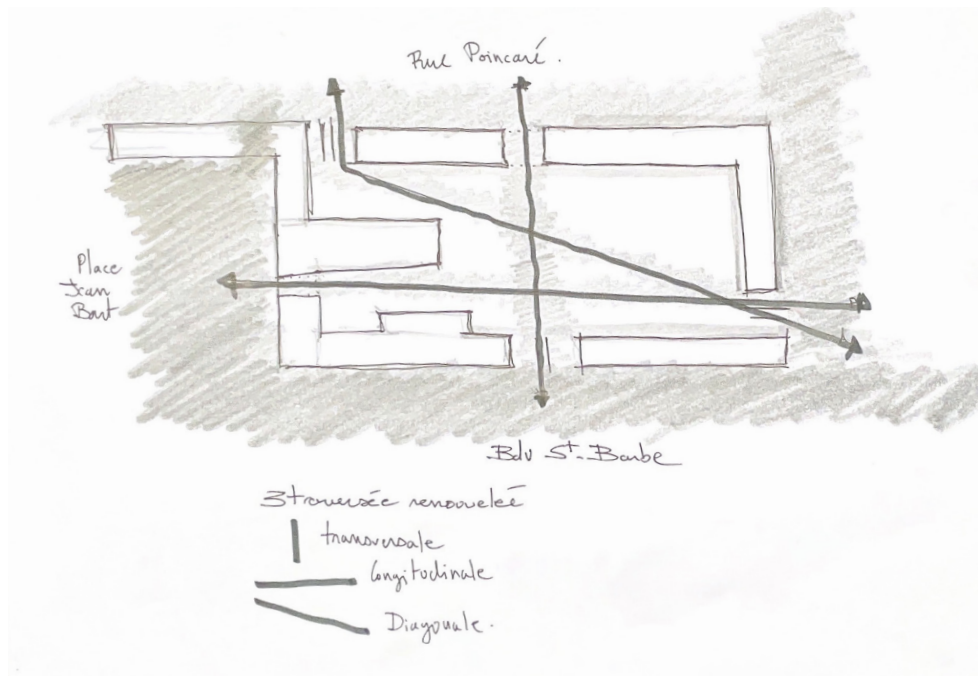




Figure: Crédit Baptiste Paulino, «séquence d'entrée Est» de l'îlot depuis le boulevard Sainte-Barbe. La galerie viens s'annoncer et l'on a à présent une percée sur le beffroi



Figure: Crédit Baptiste Paulino : «Séquence d'entrée Nord» depuis la rue poincaré, Jardin et terrasse entre une galerie et le nouvel amphithéâtre



Figure: Crédit Baptiste Paulino : «Séquence d'entrée Sud depuis la rue Royer, la façade existante propose à présent de grandes loggias d'angles»

Conserver et mettre en exergue le patrimoine : Un projet «Pile & Face»

Côté rue, les façades d'origines sont conservées quasiment à l'identique. Lorsqu'elles sont orientées au Sud les châssis sont ôtés et de nouveaux châssis bois plus performants énergiquement viennent en retrait de la façade en lien avec des « rupteurs de pont thermique ».

A présent lorsqu'un Duplex vient s'annoncer sur rue, la baie est agrandie, on comprend ainsi l'usage et les typologies au travers de la façade, comme les modernistes aimaient le faire à l'époque.

Ces dispositifs architecturaux simples permettent de vivre les anciennes façades sud comme des terrasses puisque la couche isolante est à présent positionnée plus en retrait, ces terrasses ont donc un rapport à la matière fort.

Elles proposent alors de grandes « fenêtres sur rue » qui laissent entrevoir les usages, les typologies et la vie des habitants.

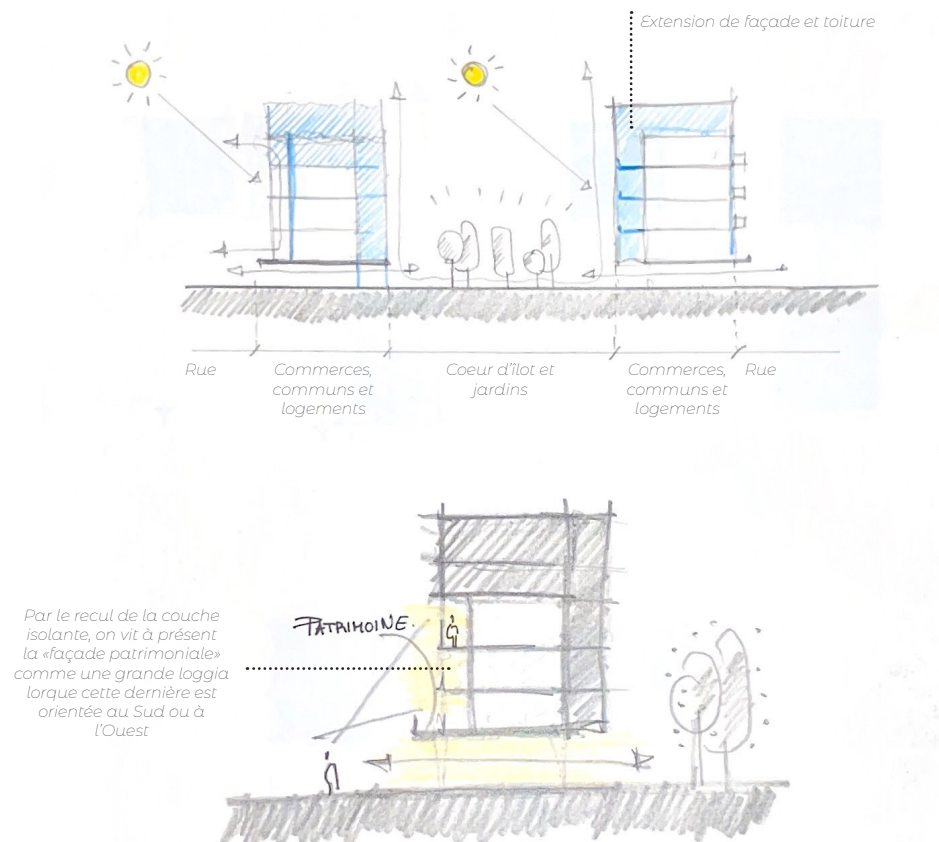
En toiture, le projet vient s'annoncer derrière l'acrotère sur deux niveaux. Tout d'abord parce que les structures poteaux poutres béton de l'époque n'ont pas été dimensionnées pour pouvoir supporter beaucoup plus d'étages ; et ce bien que les fondations soient sur pieux due à la construction sur un sol en grande partie constitué de ruines.

Ensuite, afin de respecter l'horizontalité de la ville de dunkerque et de son architecture moderniste. Ainsi on reste dans cette dynamique horizontale et le projet s'annonce de manière plutôt discrète.

Les verticalités sont réservées aux bâtiments venant signaler des lieux publics fort comme le beffroi, la tour du Reuze, l'hôtel de ville.

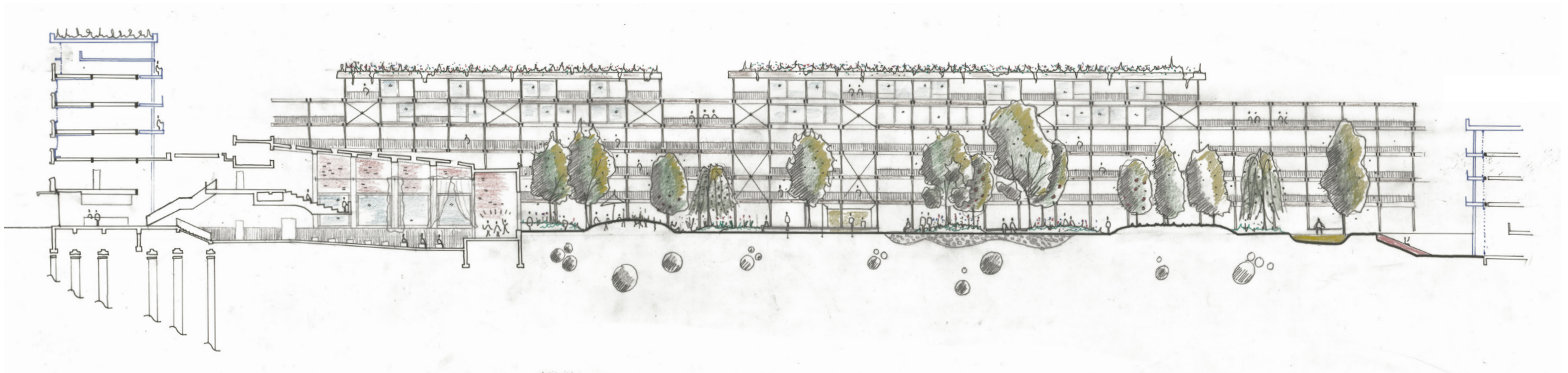
Les façades d'époques se retrouvent alors entre une épaisseur de socle représentant les commerces en rez-de-chaussée et un couronnement fait du nouveau projet qui vient s'adresser au ciel et qui montre qu'à présent les toitures des immeubles de la reconstruction sont enfin habitées.

FIGURE : CRÉDIT
BAPTISTE PAULINO,
SCHEMAS REPRÉSENTANT
L'INTERVENTION
D'EXTENSION AINSI QUE
LE REcul DE LA COUCHE
ISOLANTE

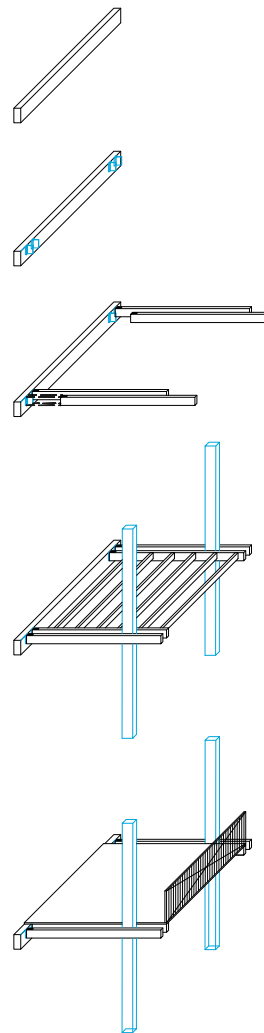




Élévation : Façade patrimoniale côté rue recevant la lumière du sud, elle est à présent vécue par l'intermédiaire de grandes loggias donnant sur la ville.



Coupe longitudinale & élévation : Le nouvel amphithéâtre donne à voir en coeur d'îlot et relie la place Jean-Bart à ce dernier. L'extension de façade vient s'exprimer en coeur d'îlot par les rythmes horizontaux et verticaux de sa structure bois.



Accessibilité

Des ascenseurs sont ajoutés dans les circulations verticales (en rouge sur le plan type d'étage) venant ainsi augmenter la taille des paliers d'origines et modifier les typologies de certains appartements.

Un ascenseur est positionné dans chaque « trame » dès que cela est possible et dessert donc deux appartements par étage, comme cela on répond aux problématiques d'accessibilités totale pour les PMR et séniors l'un des enjeux majeurs du parc de logement reconstruit.

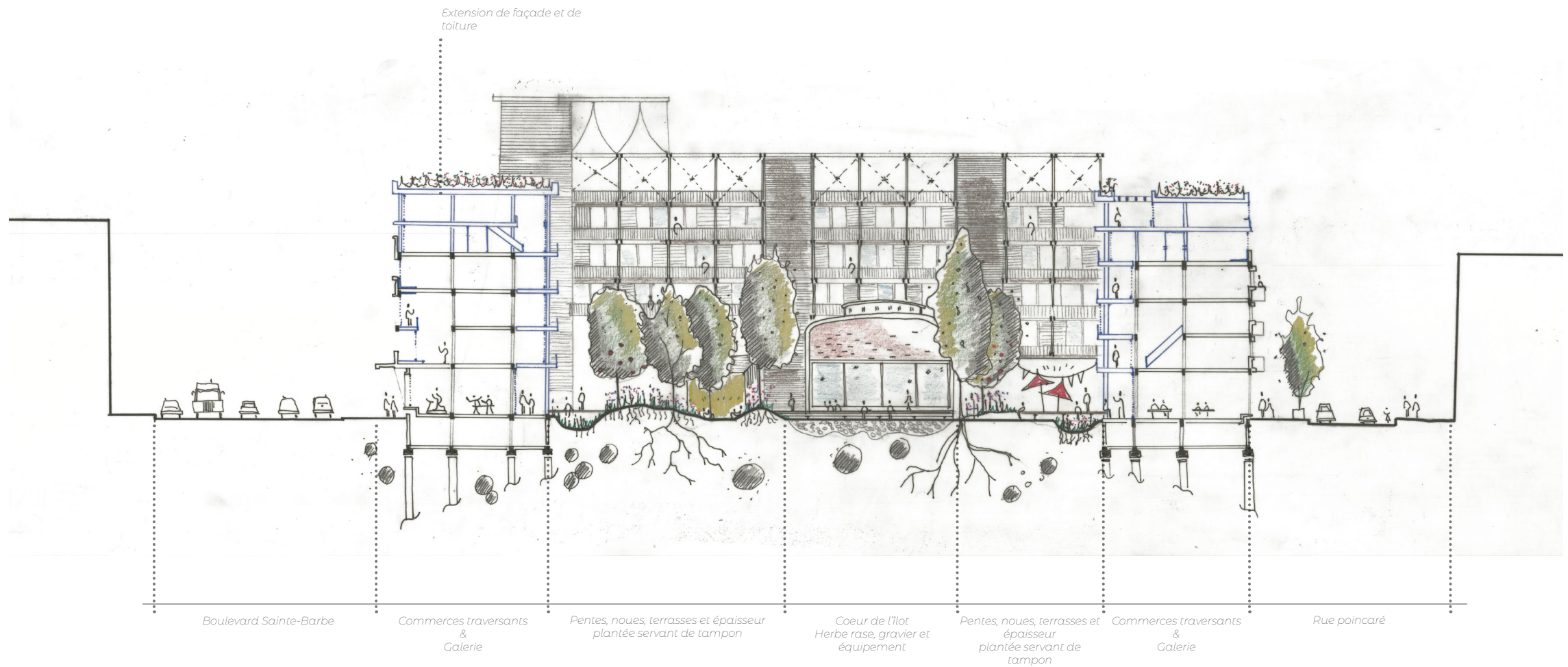
*FIGURE : CREDIT
BAPTISTE PAULINO,
DISPOSITIF D'EXTENSION
DE FAÇADE EN BOIS
VENANT PRENDRE APPUI
SUR LA POUTRE BÉTON
EXISTANTE EN FAÇADE.*

Extension de façade

A la manière de Lacaton & Vassal, on vient ajouter une épaisseur de façade en cœur d'îlot. Les façades d'origines étant réservées à la rue. Cette épaisseur a plusieurs objectifs :

1. Effectuer un tampon thermique et améliorer les performances énergétiques du logement. En effet la faible épaisseur des barres de la reconstruction (en moyenne 8 à 10 mètres) permet l'ajout de cette extension tout en conservant une belle luminosité dans les logements.
2. Augmenter la surface initiale des logements pour un coût faible.
3. En fonction de l'orientation du soleil cette épaisseur peut servir de chambre, de bureau, de jardin d'hiver ou pour les lieux les plus ensoleillés de grande terrasse ou d'extension de séjour.
4. Quelle que soit l'orientation elle offre un accès à l'extérieur surplombant le jardin du cœur d'îlot et donc une relation visuelle à la nature.

Cette extension doit pouvoir s'adapter à différents types de situations. Ainsi elle est conçue en filière sèche (bois) pour son côté léger, durable et adaptable (voir schéma du dispositif). C'est la position et le nombre de châssis que l'on y place qui détermine sa fonction.



Coupe transversale : Coeur d'îlot revalorisé

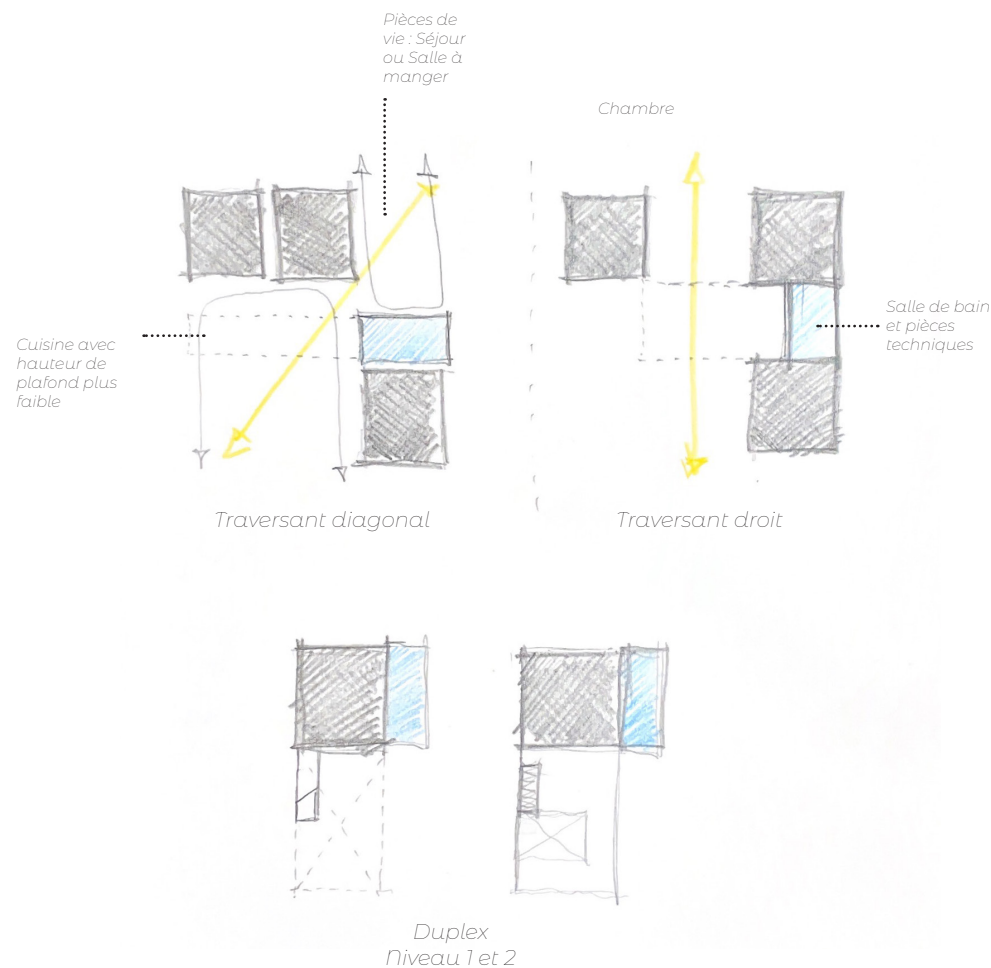


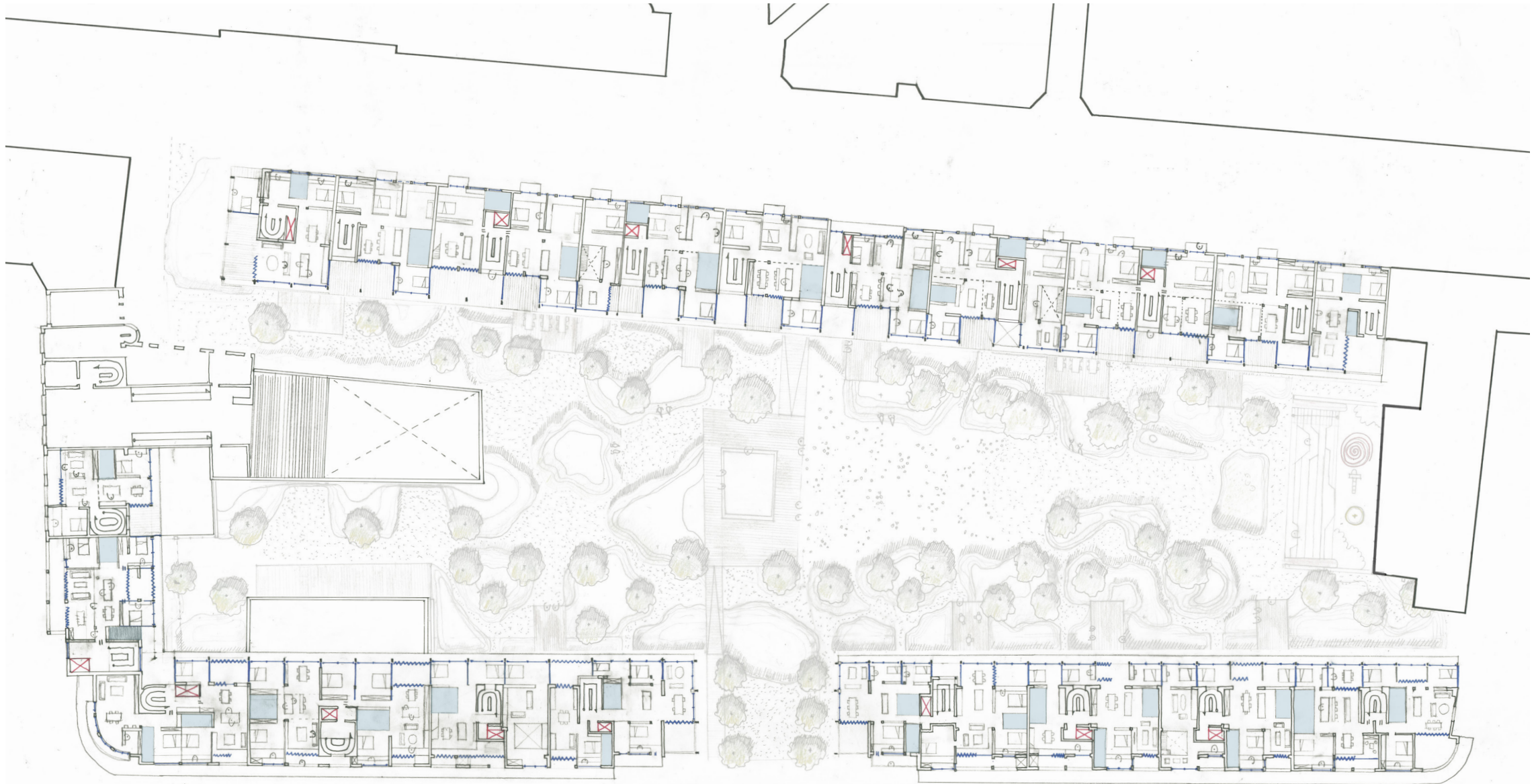
FIGURE : SCHÉMAS
BAPTISTE PAULINO,
«SCHÉMA DES
TYPOLOGIES MISES
EN PLACE DANS
LES LOGEMENTS
RÉHABILITÉS»

Modifications typologiques

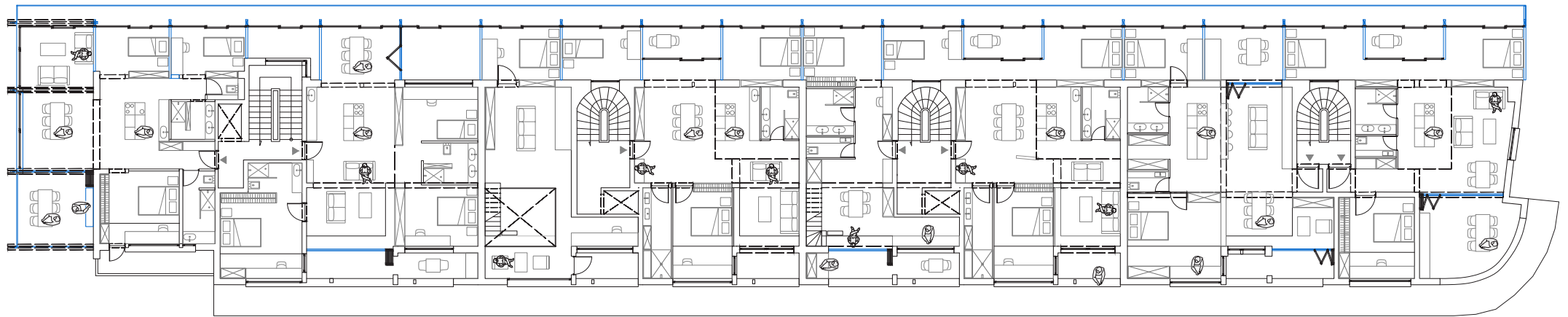
Pour le travail sur les typologies on peut résumer les interventions ainsi :

1. L'introduction de typologies traversantes afin d'avoir une relation à la fois à la rue et au cœur d'îlot dans les pièces de vie. Cette relation est systématique dans les typologies d'appartement comportant un seul étage. Les typologies traversantes sont faciles à mettre en place étant donné la faible épaisseur initiale de la barre et le fait qu'elles nécessitent d'abattre uniquement quelques cloisons.
2. Les plus petits appartements sont transformés en duplex avec une double hauteur au sud proposant ainsi de « grandes fenêtres sur ville » lorsque la façade ensoleillée est côté rue, et des séjours donnant sur terrasses lorsque cette dernière s'ouvre sur le cœur d'îlot.
3. En fonction de la typologie initiale ont introduit soit des « traversants droits », des « traversants diagonales » ou des duplex. (Voir schémas)
4. Les fonctions d'eau comme les salles de bains et cuisines sont souvent à proximité dans le plan délimitant ainsi par une hauteur de plafond plus faible (pour le placement des gaines) une zone d'usage différente de celle des pièces de vie comme les séjours ou les salles à manger.
5. Dès que possible, on oriente les chambres au nord et à l'est ainsi que les pièces de vie au sud et à l'ouest, la cuisine agit la plupart du temps comme un « entre deux » entre les fonctions nuit et jour ou comme « le cœur » de l'appartement, comme lieu de convivialité.

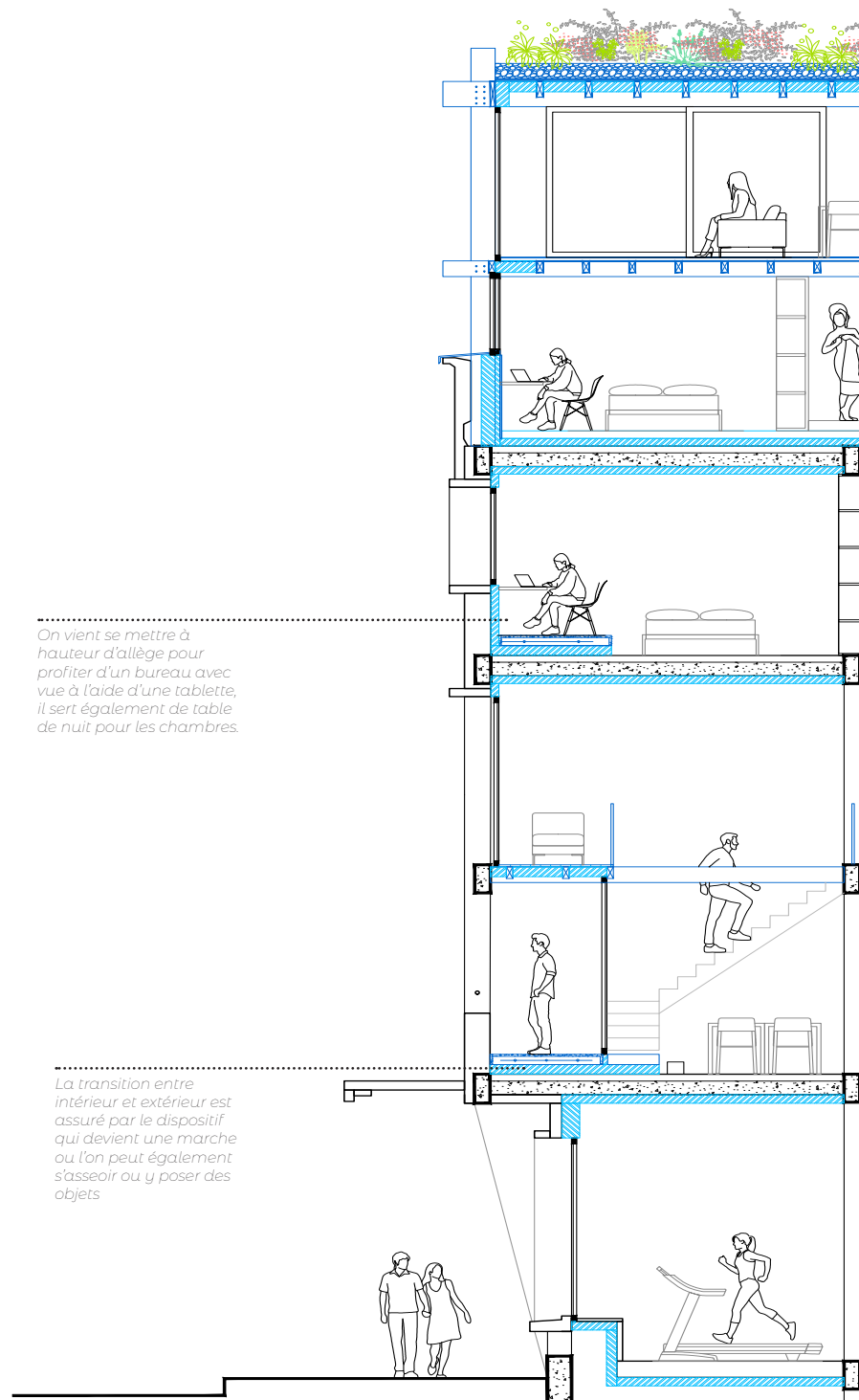
Globalement la surface des logements est plus diversifiée qu'avant et la plus grande variation du nombre de chambres permet d'accueillir un éventail plus large de typologie de ménage. Allant de la personne seule aux familles.



Plan d'étage type dans les logements réhabilités



Plan d'étage type dans les logements réhabilités, Unité 40 au Sud-Est de l'îlot



Dispositif: les rupteurs thermiques comme vecteurs d'usages

On a vu que côté cœur d'îlot l'extension de façade agit comme une couche isolante et propose un agrandissement des logements. Sur les façades d'origines, conservées côté rue, on vient déplacer la couche isolante en retrait de la façade à l'aide de rupteurs de ponts thermiques (Voir schéma) comme nous l'avons évoqué plus tôt.

FIGURE : CRÉDIT BAPTISTE PAULINO, DÉTAIL DES RUPTEURS DE PONT THERMIQUES

Cependant l'ambition était que ce dispositif ne soit pas qu'un dispositif isolant, mais qu'il soit également vecteur d'usage au sein de l'habiter.

Ainsi ces dispositifs isolants d'une hauteur de trente centimètres permettent :

1. De créer des seuils entre l'intérieur et l'extérieur par l'intermédiaire d'une petite marche.
2. De pouvoir y poser décorations, objet, plantes etc...
3. De proposer des assises ou des lieux où s'allonger au bord de la fenêtre légèrement en hauteur.
4. Des « tables de chevets » dans les chambres.
5. Des rangements dans l'épaisseurs du dispositif comme de petites bibliothèques par exemple.
6. De se mettre à hauteur d'allège dans les chambres et par l'intermédiaire d'une tablette de créer un bureau avec vue

Encore une fois, l'usager est libre de s'approprier ce seuil comme il le souhaite.

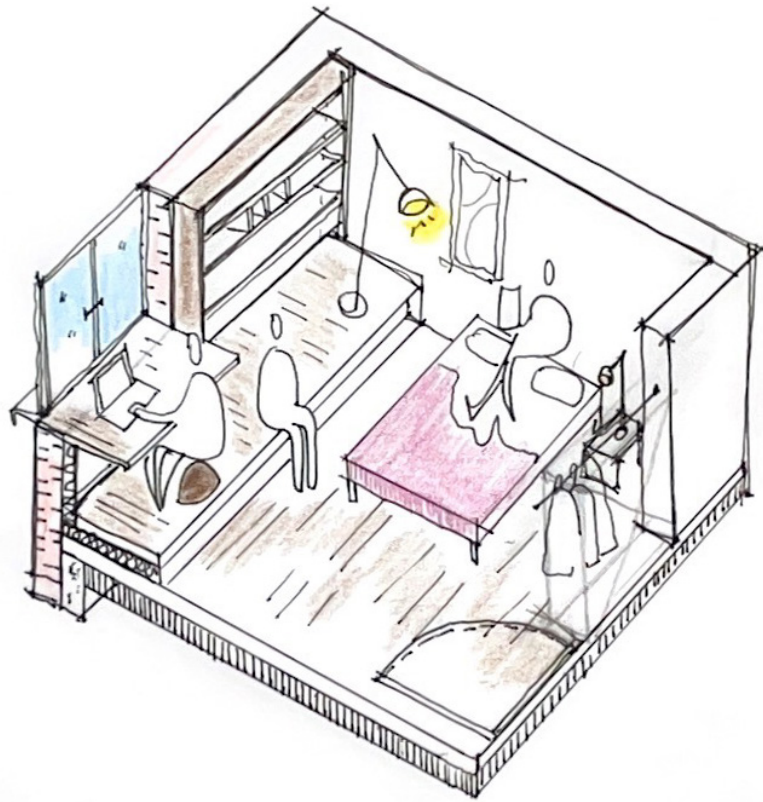


Figure: Crédit Baptiste Paulino, Axonométrie habitée, «Le dispositif thermique est vecteur d'usages il met à hauteur d'allège pour disposer d'un bureau avec vue, permet de s'asseoir pour lacer ses chaussures ou sert de table de nuit»

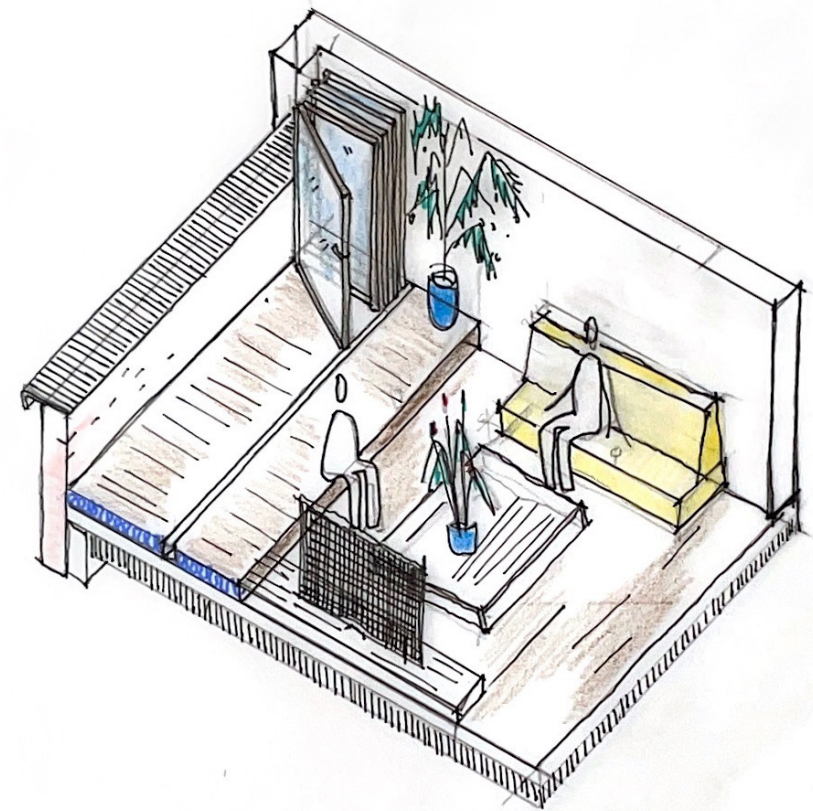
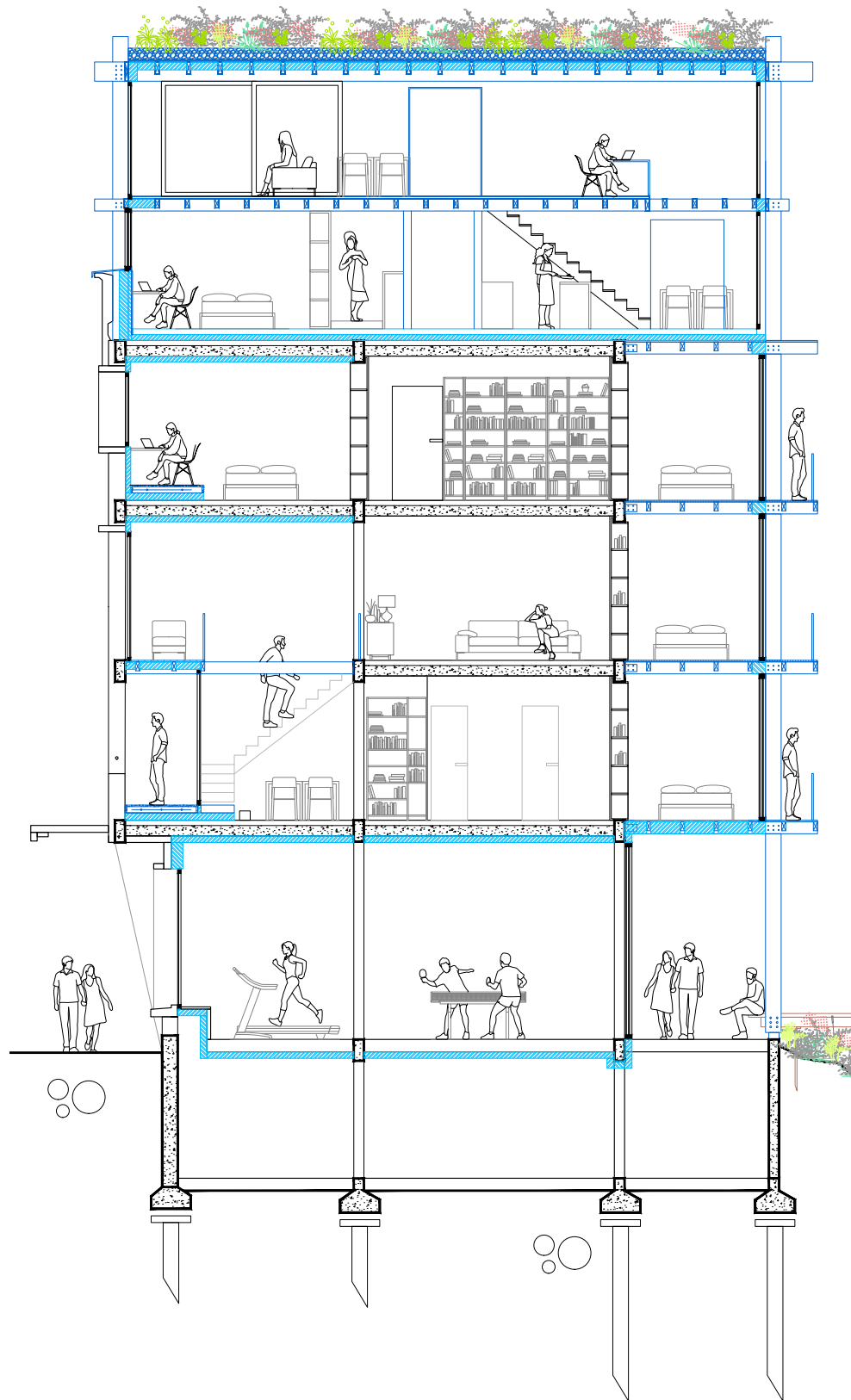


Figure: Crédit Baptiste Paulino, Axonométrie habitée, «Le dispositif thermique est vecteur d'usages il crée une assise dans le séjour, crée un seuil entre intérieur et extérieur et permet de créer un meuble télé. Les baies en accordéon donne l'occasion d'ouvrir le séjour sur la loggia»



Vivre sur les toits

Les toitures plates, caractéristiques de l'architecture moderne dunkerquoise sont revalorisées. On vient densifier sur deux niveaux avec des typologies duplex allant du logement 1 chambre à 4 chambres. L'extension ne prend volontairement pas toutes la longueur de la barre permettant ainsi de dégager des vides au niveau des angles. Ces vides servent alors de terrasses communes pour les habitants de l'immeuble avec de belles vues dégagées, mais également de petits potagers partagés amenant du lien social.

Les potagers se situent ainsi en toiture afin de s'adresser aux habitants de l'immeuble uniquement. Ils sont ainsi plus appropriables car adressés à un plus petit nombre de personnes.

A la manière de Le Corbusier à la cité radieuse une rue intérieure vient desservir les logements en liant les différentes circulations verticales.

Cette rue est éclairée naturellement par de petites terrasses communes servant à entreposer les vélos des habitants ou à organiser une soirée entre voisins par exemple. À chacun de ses abouts elle débouche sur les grandes terrasses communes et potagers communs évoqués plus tôt.

Les logements s'imbriquent et s'organisent en duplex, on y retrouve au premier niveau les cuisines et salles à manger en double hauteur ainsi que les chambres et les salles de bains.

À l'étage se développe un grand séjour traversant donnant sur la double hauteur d'un côté et sur une terrasse ensoleillée de l'autre. Enfin ce séjour permet également de desservir un espace nuit annexe.

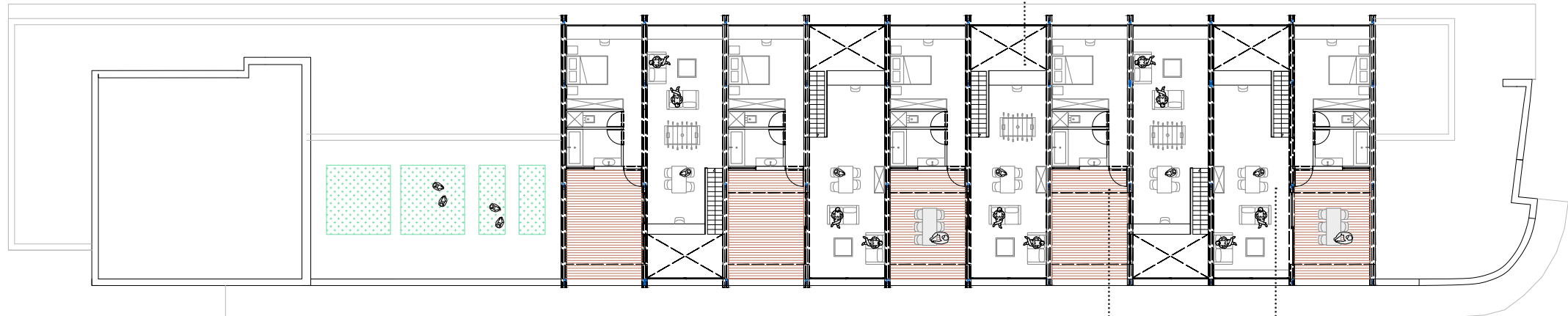
Ces logements fonctionnent ainsi par bandes traversantes qui s'inscrivent dans la trame régulière du système d'extension de façade. On observe donc une continuité du rythme entre la façade côté cœur d'îlot et l'extension en toiture.

Ces bandes structurales prennent appui sur les files de poteaux et poutres béton existantes et sont conçues en bois et en filière sèche afin d'obtenir une structure la plus légère possible.

On profite donc des toitures terrasse jusqu'alors en grande partie inutilisées pour densifier le centre-ville de la reconstruction sur deux niveaux. L'on y retrouve une manière d'habiter différentes des logements réhabilités et un rapport fort à la matière bois.

Plan niveau 2 de l'extension de toiture : Les séjours traversant à l'étage des duplex offrent des relations visuelles de la rue au cœur d'îlot avec une double hauteur généreuse dans les cuisine et salle à manger. Ces séjours donnent sur des terrasses à ciel ouvert au sud qui offrent elles des vues lointaines et un rapport au ciel.

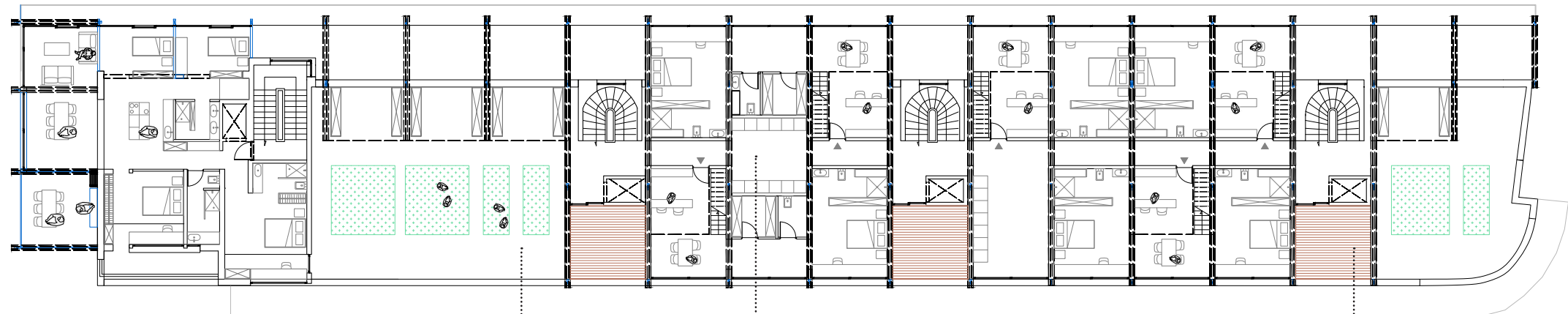
Double hauteur donnant dans les cuisines et salle à manger



Plan niveau 1 de l'extension de toiture : La rue intérieure dessert les logements et débouche sur de grandes terrasses et potagers communs. Elle est bordée par des communs comme des buanderies partagées

Terrasse privé au sud et à ciel ouvert

Séjour traversant de la rue au cœur d'îlot



Grande terrasse commune et potager

La rue intérieure se dilate et offre des buanderies communes ou espaces de stockages

Terrasse partagée entre voisins proches, en lien avec les circulations verticales

Le projet & l'îlot en chiffre

- 3 nouveaux équipements, médiathèque de quartier, crèche et amphithéâtre
- 11 locaux communs en RDC comprenant des buanderies, ateliers bricolages, salle de sport et de détente
- 32 locaux commerciaux de préférence destinés à du commerce de bouche et de proximité
- 97 logements réhabilités thermiquement et typologiquement
- 29 logements neufs en toiture soit une densification d'environ 1/3 de la densité de logement initiale
- Environ 302 habitants, dont 238 logeant dans les logements réhabilités et 64 dans les logements neufs
- Un cœur d'îlot végétalisé d'une superficie de 5300 m²
- 3 nouvelles traversées urbaines : transversale, diagonale et longitudinale

*«Faire passer des éléments à priori jugés
comme très négatifs en très positifs, soit
par leurs renversements, soit par leurs
excès, il s'agit de provoquer une évolution
inverse à celle du désenchantement qu'a
connu un lieu» - Jean Nouvel*

Conclusion

Je vais à présent essayer de résumer deux ans de travail sur ce mémoire de fin d'études, deux ans durant lesquels j'ai toujours su que je voulais plus ou moins toucher à la question du logement. Je me suis finalement tourné vers ma ville natale que j'ai mainte et mainte fois arpenté, requestionné et rêvé autrement.

J'ai eu l'occasion avec ce TFE de toucher à des questions bien plus vastes que celles du logement, notamment des questions de réhabilitation, de patrimoine, d'urbanisme, d'histoire mais aussi de transition écologique. Ces différents thèmes ont été amenés par le principal sujet de ce mémoire « l'architecture de la reconstruction dunkerquoise ». Sujet vaste et passionnant.

En analysant cette architecture et ce quartier reconstruit, en cherchant ses problématiques, ses enjeux je me suis rendu compte que les dispositifs architecturaux que j'allais devoir mettre en place n'allaient pas uniquement toucher aux logements et que ce dernier n'était en réalité qu'un point de départ.

Pour améliorer le cadre de vie d'un « tout » comme un quartier reconstruit il faut s'attaquer à toutes les échelles, de « l'urbain à l'habiter ». Mais l'avantage est que la grande homogénéité de ces quartiers rend le travail possible. En effet on peut imaginer des solutions et dispositifs d'ensemble.

C'est cela que j'ai trouvé passionnant dans la recherche par le projet EN & SUR, chaque dispositif testé à un moment donné, pouvait être appliqué à un autre îlot et être étendu à l'ensemble du centre-ville reconstruit.

On parle beaucoup aujourd'hui de la problématique des « Grand-ensemble » ; pourtant la Reconstruction partage autant de points communs que de différences avec ces derniers.

Je trouve que le sujet des quartiers reconstruits devrait davantage être mis en avant, de plus j'ai le sentiment, qu'ils peuvent être un « terreau fertile » pour la ville de demain, par leurs grandes homogénéités que je viens d'évoquer mais aussi à travers tout ce que j'ai mis en avant dans le chapitre dédié de ce TFE.

J'ai donc débuté le projet EN & SUR par une « intuition ». Lorsque j'étais enfant je me rappelle très bien avoir pu traverser les îlots dunkerquois, en rencontrant les voisins de ma grand-mère qui habite dans le quartier reconstruit depuis plus de 40 ans.

Ces dernières années de plus en plus d'îlot se sont refermés sur eux mêmes et ont bétonnés leurs sols pour les raisons que nous avons exposées dans ce mémoire, empêchant alors leurs traversées. J'ai donc évoqué l'idée d'un retour à la « cité-jardin » voulue par les modernistes de l'époque.

Cette intention fût la pierre angulaire du projet, l'amélioration du cadre de vie dunkerquois allait passer par l'échelle urbaine. La revalorisation d'un urbanisme « d'îlots ouverts modernistes » avec pour objectif de créer « une ville dans la ville », vecteur d'une vie calme et intérieure à proximité de l'effervescence, de la rapidité et du bruit de la rue.

J'allais donc dans un premier temps m'attaquer à la revalorisation des logements reconstruits par le sol de la ville. J'ai trouvé cela paradoxal, mais j'ai pu comprendre l'importance des abords du chez-soi dans le plaisir d'habiter un lieu.

De plus le traitement du sol de l'îlot sert à la fois la ville en créant une « maille » d'îlots végétalisés et donc un accroissement considérable du nombre d'espaces verts (25% de la surface de la ville dunkerquoise correspond à des cœurs d'îlots) mais sert aussi l'habitant qui peut jouir d'un jardin collectif où il peut flâner et se détendre et où les enfants peuvent jouer dans un lieu calme.

Finalement l'échelle de « la barre », du logement et donc de l'habiter, est arrivée après. Les typologies modernistes étaient à la base plutôt bien pensées et je me suis uniquement attelé à remettre ces logements aux standards actuels.

J'ai fondé mon travail sur des études sociologiques et statistiques, sur les nouvelles manières d'habiter, sur les désirs des usagers, mais aussi sur un substrat de références architecturales. Par exemple :

- En proposant des typologies traversantes de la rue au cœur d'îlot,
- En venant casser les strates horizontales modernistes par l'implantation de duplex.
- En répondant aux problèmes d'isolation par un dispositif de façade tampon en cœurs d'îlot et des rupteurs de ponts thermiques côté rue car je souhaitais laisser respirer ce patrimoine que j'apprécie tant.

· En venant placer des cuisines ouvertes au centre des logements car la cuisine a évolué et est devenue le lieu de convivialité.

· Enfin en venant collectiviser des fonctions comme les buanderies, les ateliers de bricolages afin non seulement d'accroître le cadre de vie mais aussi le lien social entre voisin.

J'ai également essayé de m'inscrire dans une logique d'économie de moyens en « démolissant » le moins possible tout en « adaptant » dès que cela était permis. J'ai voulu travailler principalement en filière sèche avec une structure bois. Et proposer des espaces le plus appropriables avec une mixité d'usages forte qui rime pour moi souvent avec une économie de moyen et une liberté des usagers.

L'homogénéité des quartiers reconstruits permet de prospecter sur leur avenir suivant une logique « d'acupuncture » que j'ai entreprise dans ce mémoire. On recherche et l'on essaie des dispositifs architecturaux sur un « îlot pilote ». Ces dispositifs peuvent ensuite être transposés à l'ensemble du quartier, mais on pourrait très bien imaginer améliorer au fur et à mesure les dispositifs employés en fonction des remarques des usagers ou du constat des « hommes de l'art ».

De plus comme les villes de la reconstruction possèdent des similitudes fortes ne pourrait-on pas imaginer des échanges d'idées et de collaborations entre architectes et urbanistes, des villes concernées afin de proposer des solutions novatrices aux problématiques rencontrées par une bonne partie des QR Français ?

Tout en ayant en tête que chaque reconstruction possède ses propres particularités, son ADN que l'on retrouve dans les transitions urbaines (les passages sous porches par exemple), les matières (la brique, le béton), mais aussi l'histoire de la ville. « Ce grain des villes » n'est bien entendu pas à gommer mais à mettre en exergue comme j'ai essayé de le faire avec l'urbanisme d'îlot dunkerquois ainsi qu'avec l'architecture de Niermans.

Malgré cela, des dispositifs architecturaux communs semblent envisageables pour les quartiers reconstruits français.

Pour finir avec une ouverture sur le projet EN & SUR j'aurais également aimé lier la résolution du stationnement automobile en implantant et dessinant des parkings mutables à usages multiples qui seraient venus compléter une offre d'équipement public en rez-de-chaussée, de places de parkings dans les étages intermédiaires et de logements ciblés dans les derniers niveaux.

Malheureusement, on ne peut pas tout faire mais cela aurait permis de montrer ce que l'on faisait concrètement des voitures qui ne se garent à présent plus en cœur d'îlot, outre des parking P+R comme le suggère Joan Busquets.

Je vous remercie de votre lecture, de votre temps et espère vous avoir donné envie de découvrir davantage « l'architecture de la reconstruction », ses particularités urbaines, ses détails et traitement de la matière, ses jeux de volumétries, sa beauté d'ensemble ainsi que sa situation inédite dans l'histoire du développement de nos villes européennes et françaises.

J'espère aussi vous avoir permis d'entrevoir les potentialités de ces quartiers reconstruits, au cœur de nombreuses de nos villes comme un grand terrain de jeu, pour la ville agréable et durable de demain.

Merci.

Bibliographie

(1980). «*Les intérieurs d'îlots.*» Bruxelles, Fondation Roi Baudouin.

Bouchain, P. (2010). «*Construire ensemble le grand ensemble : habiter autrement*», Actes Sud.

Busquets, J., et M. Desvigne (2012). «*Projet de réaménagement du centre-ville de Dunkerque*», Imprinta Tormiq.

Benkahla, N. (2018). «*Le quartier Gagarine – Truillot : Des espaces pour rêver*». E.p Veauvy, L et LOCI Tournai

Catrouillet, E. (2016). «*La longue invention du territoire communautaire*», Communauté urbaine de Dunkerque.

Cornu, C. (2002). «*Dunkerque, ville entachée de préjugés*». E. p. van Overstraeten et S.-L. Institut supérieur d'architecture. Ramegnies-Chin, Institut supérieur d'architecture Saint-Luc Tournai: 128 p.

De Roux, A. (1997). «*Villes neuves : urbanisme classique*». Paris, Desclée De Brouwer.

Duquesne, J. (2013). «*J'aime ma ville.*» Nord' 61(1) : 15-18.

Druot, F., Lacaton, A et Vassal, P. (2004). «*Plus : les grands ensembles de logements. Territoire d'exception*». Barcelona, ministère de la Culture et de la communication.

Ghivasky, A. (2018). «*Architecture du XXe siècle, matière à projet pour la ville durable du XXIe siècle : Toulouse, du grand ensemble à la ville durable, perspectives et actions*». La réhabilitation énergétique de la cité d'Ancely, Toulouse, HAL CCSD.

Labasse, A. and P. d. I. A. (2022). «*Conserver adapter transmettre*», Pavillon de l'Arsenal.

Lefèvre, P. (2008). «*Voyages dans l'Europe des villes durables : exposé des premiers projets urbains remarquables réalisés dans la perspective du développement durable*», PUCA.

Lucan, J., and A. Hidalgo (2012). «*Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités*», Éditions de la Villette.

Lucan, J. (2021). «*Habiter : ville et architecture*», EPFL Press.

Panerai, P., et al. (1997). «*Formes urbaines : de l'îlot à la barre*», Parenthèses.

Rambert, F., et al. (2015). «*Un bâtiment, combien de vie ? la transformation comme acte de création*», Silvana.

Revedin, J. (2022). «*L'Architecte et l'existant*»

Vermandel, F., et Doutriaux, E. (1997). «*Le Nord de la France, laboratoire de la ville : trois reconstructions ; Amiens, Dunkerque, Maubeuge*», L'Espace Croisé.

Voldman, D. (1997). «*La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 : histoire d'une politique*». Paris, L'Harmattan.

Rapport d'enquête

CEREMA, (2016). «*L'évolution récente de différents quartiers issus de la Reconstruction*», Direction territoriale Nord-Picardie

CERELA (2020). «*Analyse comparée des méthodes d'approche de la rénovation et de la mise en valeur du patrimoine reconstruit des centre-villes*», partenariat CUD



Figure: Photo de maquette «tranche»



Figure: Photo de maquette de site

