



Communauté Urbaine de Dunkerque

Ville de Tétéghem / Étude sociale et urbaine sur le quartier DEGROOTE

Rapport final de diagnostic

22 Décembre 2016



SOMMAIRE

Préambule	page 4
Positionnement du site par rapport à l'agglomération	page 5
Données relatives à l'environnement	page 11
Rappel historique	page 15
Environnement proche	page 19
A l'échelle du quartier	page 24
Croisement des indicateurs sociaux	page 53
Comment réorganiser le quartier?	page 56
Interventions sur l'existant / la définition d'îlots	page 63
Orientations de projet / Variante 1	page 80
Orientations de projet / Variante 2	page 87
Vues aériennes du quartier (pour mémoire)	page 93

Préambule

L'objet de la présente étude est de proposer dans le cadre d'un processus partenarial du type contractualisation ANRU avec la région, un projet urbain de quartier qui permette de ramener le quartier DEGROOTE, quartier d'habitat social de grand ensemble éligible ANRU, dans le droit commun.

Notons en préalable que malgré d'importantes interventions passées (réhabilitations, démolition d'une partie du parc) le quartier conserve des caractéristiques socio-économiques en décrochage par rapport au reste de la commune et de l'agglomération (niveaux de revenus, taux de chômage, caractéristiques socio-professionnelle...).

Notons également, comme des effets potentiellement amplificateurs son isolement réel mais également psychologique dans la commune du fait de ses caractéristiques urbaines: volumétrie, hauteurs, caractéristiques foncières (foncier grand ensemble opposé au foncier pavillonnaire environnant).

Dans ce cadre, la volonté du groupement est d'accompagner la CUD, maître d'ouvrage délégué, la commune de Tégehem et le bailleur PARTENORD dans la définition d'un projet partenarial, développé sur une emprise pertinente en regard des enjeux, afin de réintégrer le quartier dans la dynamique urbaine développée à l'échelle de Tégehem et d'arriver à quitter définitivement les dispositifs de type politique de la Ville.

Positionnement du site par rapport à l'agglomération



Le site dans l'agglomération

Concernant le site DEGROOTE, il existe plusieurs façons de l'aborder :

- Depuis le coeur de village, vis à vis duquel, il pourra paraître éloigné, relégué, en extrême limite Nord Ouest du territoire communal, de l'autre côté de la coupure physique de l'autoroute A 62,
- Repositionner dans un contexte communal général, lui même inclus dans un contexte d'agglomération.

C'est par cette dernière approche que nous vous proposons de commencer ce diagnostic car il nous permet de partir des données générales pour arriver au particulier mais également car elle permet de donner une nouvelle coloration au quartier DEGROOTE trop souvent présenté par le biais de ses caractéristiques négatives.

Une situation idéale par rapport au coeur de l'agglomération

Si on peut voir le fonctionnement du coeur de l'agglomération à l'Est de Dunkerque, comme un système défini par des secteurs relativement concentriques :

- le coeur d'agglomération, établi entre les bassins à flots et le canal, dans lequel on retrouve l'hôtel de ville de Dunkerque, l'université, la gare de Dunkerque, le théâtre ou le musée,
- la première couronne Est, entre le canal et la RD 636,
- la seconde couronne, qui en quelque sorte regroupe tous les tissus urbanisés jusqu'à la frontière physique de l'autoroute et qui vient progressivement se terminer sur Leffrinckoucke.

Dans ce contexte particulier d'intensité urbaine du coeur d'agglomération de Dunkerque, la carte montre que les terrains des quartiers DEGROOTE et Chapeau Rouge constituent un secteur singulier, car ils contribuent à étendre la seconde couronne au delà du canal de Furnes et permettent de la tirer jusqu'à l'autoroute.

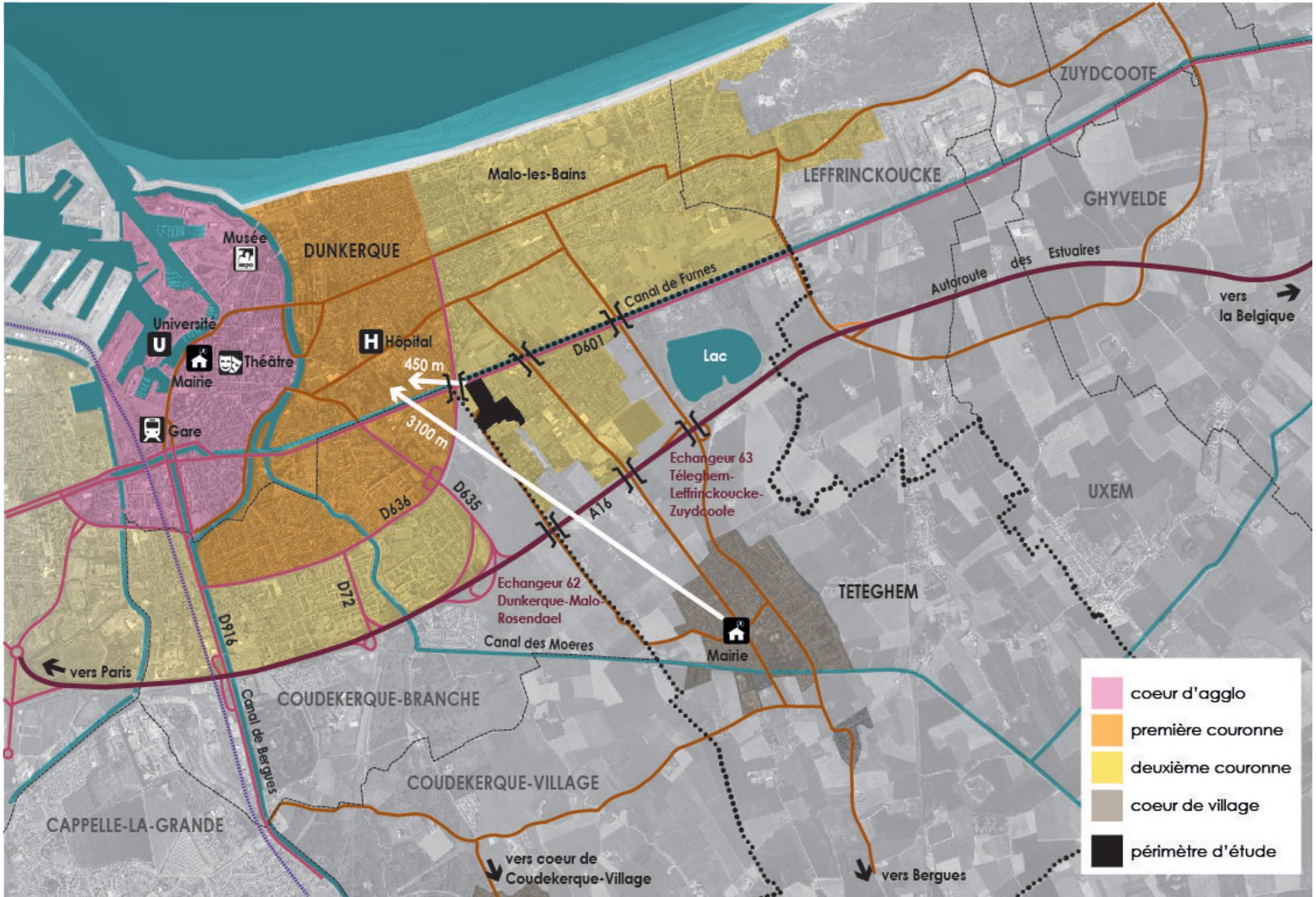
Au delà de cette barrière physique et de cette marque géographique qu'est l'autoroute commence à l'Est la zone géographique de la plaine agricole de Flandre avec ses villages intégrés dans la plaine dont le coeur historique de Tétéghem fait parti.

Ainsi DEGROOTE (et le Chapeau Rouge) font parti des derniers terrains r (et inversement si on vient de la campagne des premiers terrains) attaché urbainement au coeur d'agglomération.

Potentiellement, à l'échelle de Tétéghem, DEGROOTE permet de proposer des terrains à la jonction entre les avantages des tissus urbains de coeur d'agglomération et la ville à la campagne, caractéristique identitaire forte développée par les élus de Tétéghem.

On peut également citer comme caractéristiques particulièrement intéressante pour le développement d'un projet urbain que:

- DEGROOTE et par extension le Chapeau Rouge sont les quartiers les plus proches du coeur d'agglomération,
- DEGROOTE est la porte d'entrée Nord Ouest de Tétéghem,
- par rapport à la frontière géographique du canal, le quartier est situé entre deux ponts, qui renforce son rôle de transition et de point de passage du Sud vers le Nord,
- par rapport au réseau routier régional et départemental en direction de Dunkerque, Calais vers l'Ouest et la Belgique vers l'Est, le quartier est situé entre deux échangeurs sur l'autoroute et deux franchissements au dessus de l'autoroute, ce qui optimise ses capacités de desserte et de raccordement viaire.
- par les friches qui le bordent et les terrains potentiellement libérés dans le cadre de l'opération, il offrira des réserves foncières importantes en secteur « dense » ou pouvant supporter une densité relative.
- pour finir, par sa proximité avec le coeur d'agglomération, ses avantages et son réseau de transport en commun plus dense, DEGROOTE offre donc l'accessibilité tous modes la plus développée de Tétéghem.



Un potentiel important dans le projet de ville

Si on replace le site DEGROOTE dans le projet de ville de Tétéghem mais également dans le projet de développement de la trame verte et du réseau de circulation douce de l'agglomération, on observe aisément que le quartier DEGROOTE occupe une position avantageuse dans ce maillage dont il pourrait tirer avantage et au moins y puiser des éléments importants pour sa régénération, sa desserte douce et son ouverture sur son environnement.

Rapport au canal et à l'agglomération

En raison du caractère enclavé du quartier, en seconde ligne sur les deux axes principaux de desserte du secteur (route de Furnes et route de la Branche), il est vital dans le projet de venir donner une façade au quartier sur le canal.

Cette accroche sur le canal pourrait s'inscrire dans un projet plus large de constitution d'une véritable façade urbaine pour Tétéghem qui pourrait se développer de la limite communale Nord Ouest avec Coudekerque Branche jusqu'au carrefour du Chapeau Rouge.

Il conviendra donc dans un cadre communautaire de travailler en complément le réaménagement des deux berges (prévu côté Rosendael dans le projet de valorisation des canaux) pour, côté Tétéghem, sortir de l'aménagement routier existant et tendre vers un aménagement de boulevard urbain ménageant de généreuses circulations douces le long du canal.

Rapport à Coudekerque-Branche

Développer un important projet urbain sur Tétéghem sans à minima sonder les élus de Coudekerque-Branche sur leurs projets à proximité voir sur l'opportunité de développer en parallèle

les terrains en vis à vis serait une occasion manquée, ces terrains ne pouvant envisager leur desserte que par l'Est et la route de la Branche et la présence de la pénétrante les liant fortement au réseau viaire commun et à Tétéghem.

Rapport au projet de trame verte et au projet de liaisons cyclables de l'agglomération

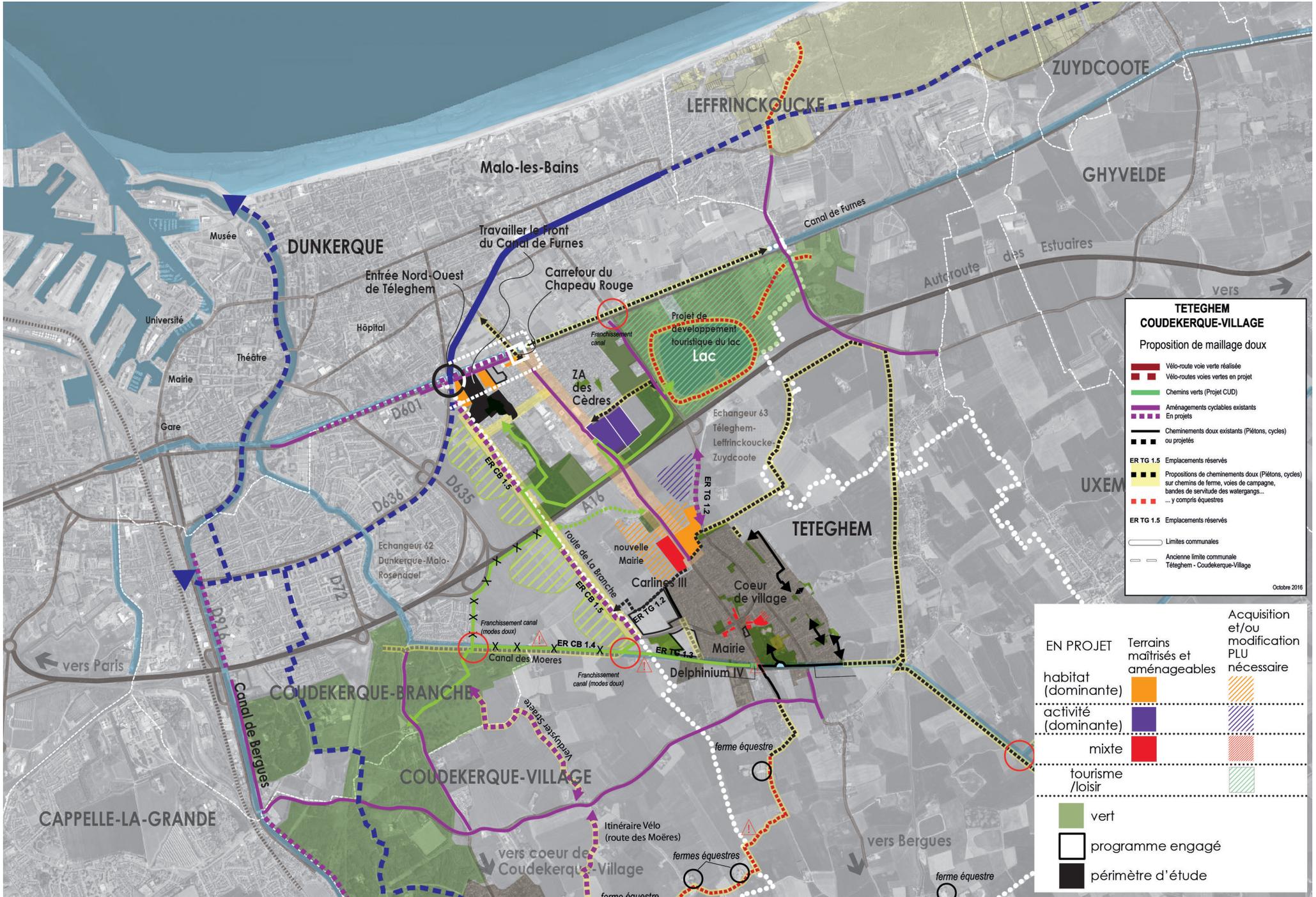
Le quartier DEGROOTE et le projet urbain associé sont bien positionnés par rapport au schéma général de développement de ces deux thématiques.

Ils représentent des opportunités non négligeables de liens doux vers et depuis le grand territoire, notamment :

- au Nord Ouest vers le cœur d'agglomération de Dunkerque (notamment via le projet de valorisation des berges du canal de Furnes) et vers Malo-les-Bains et Rosendael,
- au Sud Est et via la zone humide en bordure des papillons blancs vers le futur secteur de développement touristique et de loisir du lac de Tétéghem,
- au Sud Ouest via la route de la Branche (axe doux prioritaire) vers le cœur de village existant et via un projet de liaison douce à définir via le nouveau quartier de l'hôtel de ville.

Notons également que la pointe Nord Est du quartier DEGROOTE est située à un carrefour donc une zone d'intensité entre des voies importantes (D636, route de Furnes), voies cyclables structurantes), d'un pont qui concentre et contraint le passage et dans une séquence déterminée par la présence de ce premier pont mais également par la présence du pont au niveau du carrefour du Chapeau Rouge.

Ce réseau offre également des opportunités de liaisons à l'Est via la route de Branche vers l'Ouest du vieux Tétéghem et la commune associée de Coudekerque-Village.



**TETEGHEM
COUDEKERQUE-VILLAGE**
Proposition de maillage doux

- Vélo-route voie verte réalisée
- Vélo-routes voies vertes en projet
- Chemins verts (Projet CUD)
- Aménagements cyclables existants
- En projets
- Cheminement doux existants (Piétons, cycles) ou projets
- ER TG 1.5 Emplacements réservés
- Propositions de cheminements doux (Piétons, cycles) sur chemins de ferme, voies de campagne, bandes de servitude des watergangs... y compris équestres
- ER TG 1.5 Emplacements réservés
- Limites communales
- Ancienne limite communale Teteghem - Coudekerque-Village

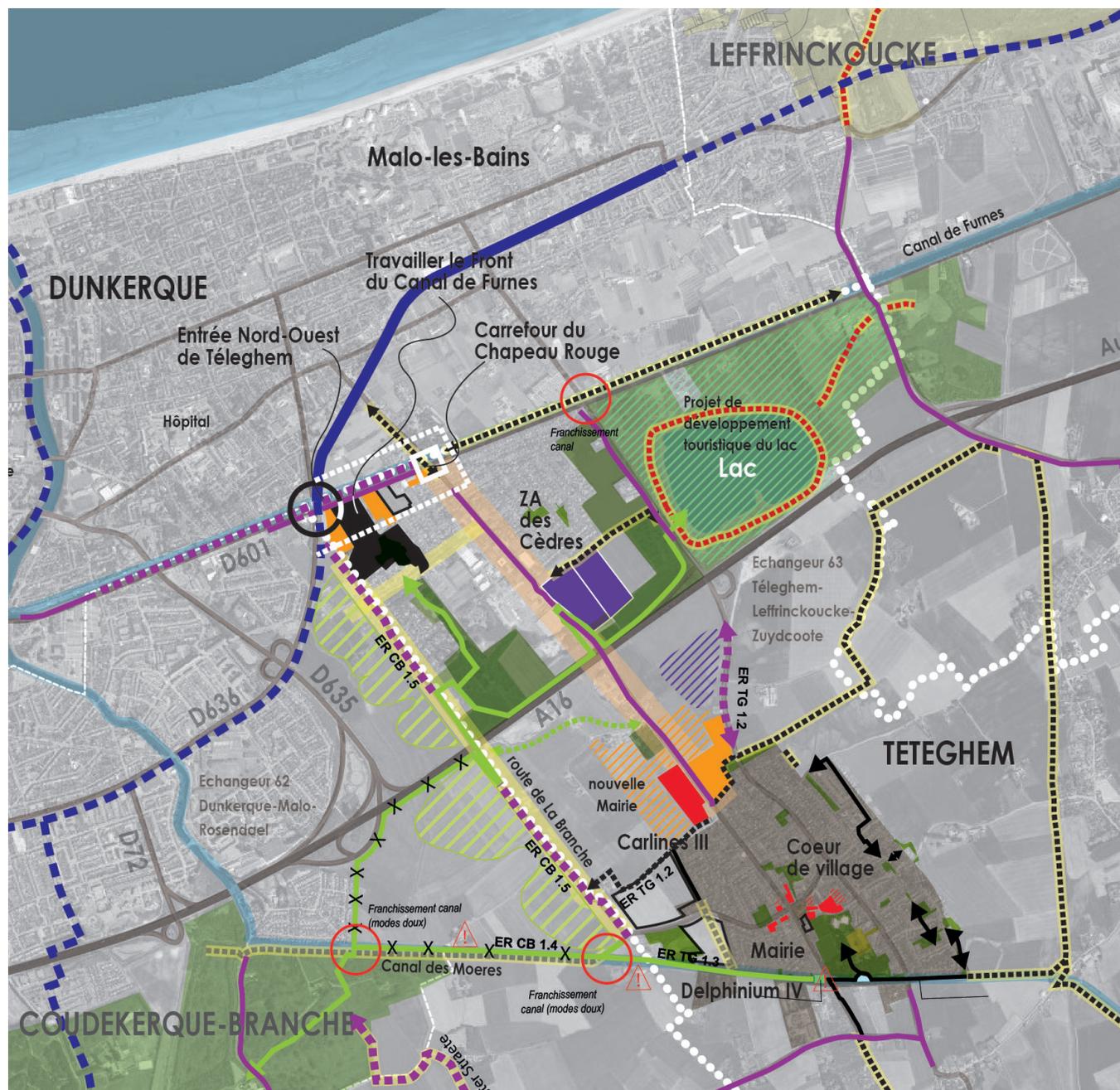
Octobre 2016

EN PROJET	Terrains maîtrisés et aménageables	Acquisition et/ou modification PLU nécessaire
habitat (dominante)		
activité (dominante)		
mixte		
tourisme /loisir		
	vert	
	programme engagé	
	périmètre d'étude	

Zoom sur la zone «centrale» du projet de ville

Le zoom permet de mettre en perspective les thématiques déjà abordées dans les deux pages précédentes :

- Structurer le front de canal (bâtiment + berge + D601) de la limite communale Nord Ouest avec Dunkerque au carrefour du Chapeau Rouge
- Créer une entrée de Ville depuis le cœur d'agglomération,
- Travailler la liaison Ouest (route de la Branche) en direction du village et du futur quartier du nouvel Hôtel de Ville (voie plus douce et plus proche (en contact direct) que la route du Chapeau Rouge beaucoup plus routière (fréquentation, aspect du traitement, présence d'activités) et de surcroît séparée du quartier par un cordon pavillonnaire important.



Données relatives à l'environnement



Zonage écologique / rapport au grand paysage

A proximité du site on peut observer deux types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type 1 plutôt axées sur des ensembles paysagers reposant sur la préservation d'ensembles boisés,
- Les ZNIEFF de type 2, plus ouvertes, dont le principe repose sur la conservation du tissu agricole flamand et de son organisation.

Il est bien entendu à noter que les secteurs DEGROOTE et Chapeau Rouge sont les deux seules parties de la commune qui ne sont pas couverts par des ZNIEFF donc ils bénéficient de la proximité des ZNIEFF sans leurs contraintes.

Entre le site et le reste du territoire communal (notamment entre le site et le coeur historique de la commune), on peut observer des ruptures écologiques et paysagères importantes :

- Canaux,
- Autoroute,
- Nationales.

Rappel des caractéristiques de la Flandre maritime

Un paysage de lignes et de coupures dépendant de l'eau et de l'homme.
Aucun traceur de ce terroir n'est présent dans DEGROOTE.



Watergang



Watergang



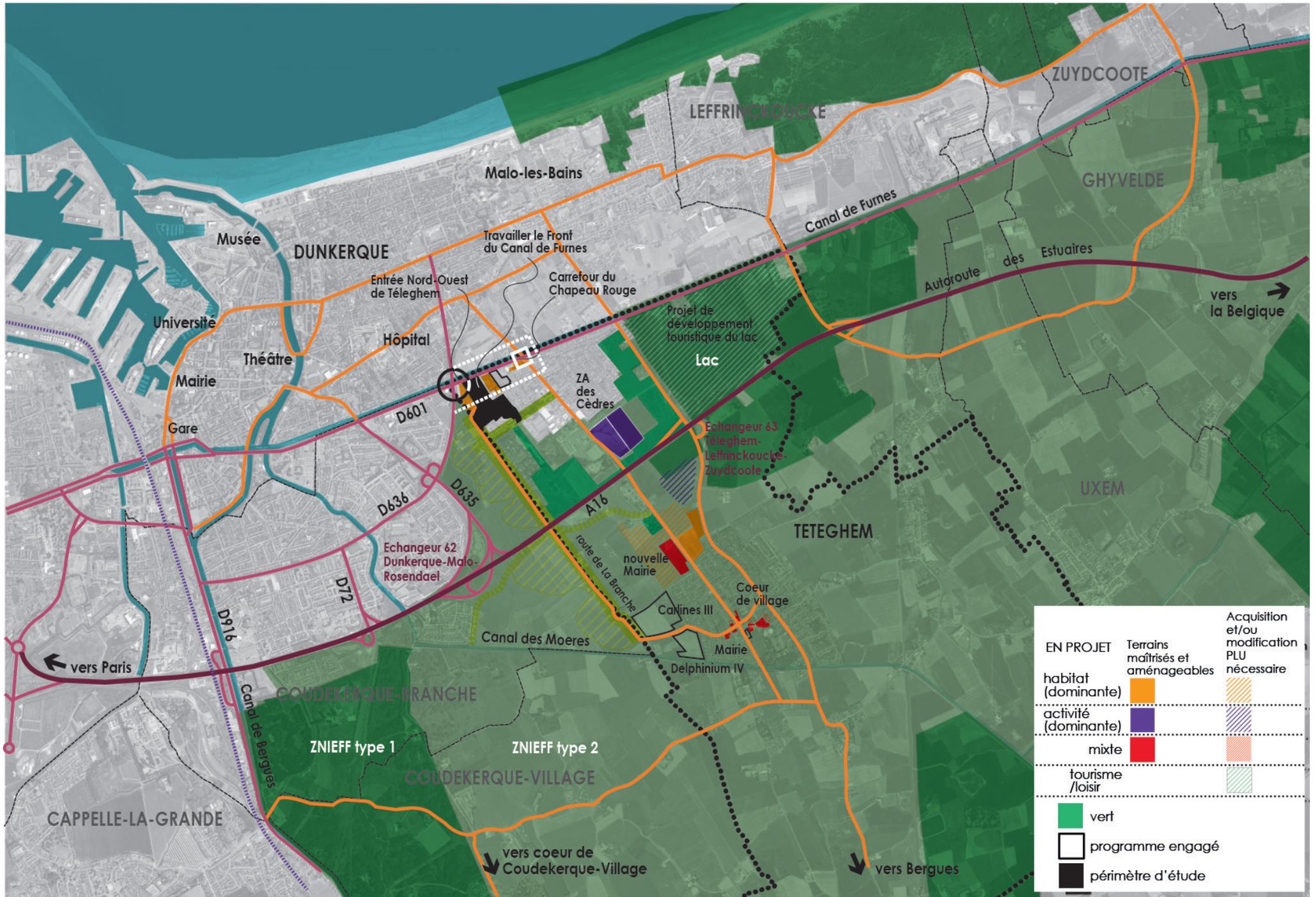
Canal



Sillons agricoles



Dune et littoral

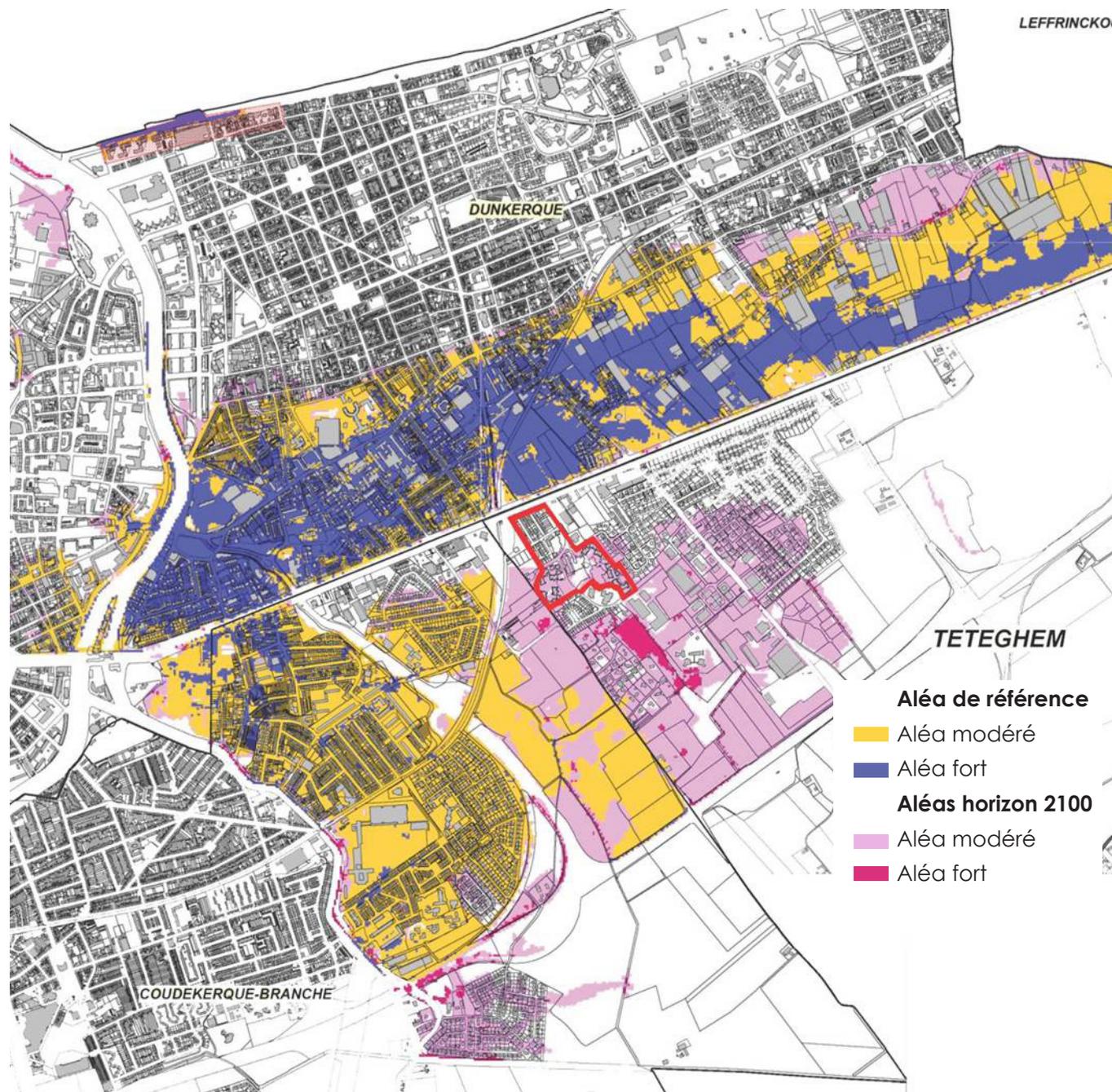


Risques de submersion marine

La carte existante concernant les risques de submersion marine nous montre que le quartier n'est pas concerné par les zones d'aléas de référence et est potentiellement concerné par le zonage aléa modéré du zonage à horizon 2100.

Mais le plan de prévention des risques de submersion marine est en cours de révision et devrait aboutir à un redimensionnement important des aléas à l'horizon 2100 qui réduira les zones concernées.

Ainsi le quartier et le projet associé devrait proposer des terrains libres exempts de risques ce qui est plutôt avantageux dans le cadre d'une commercialisation.



Rappel historique



Le parti d'origine

A l'origine le parti d'aménagement est celui d'une opération d'ensemble sur une grande entité foncière.

La composition d'ensemble est plutôt libre et assez éloignée de la composition urbaine traditionnelle :

- pas de rue structurée,
- pas d'alignement mais une dentelle de bâtiments avec de l'herbe autour, du bord de route à la façade,
- pas de réponse à l'environnement urbain (et pour cause à l'époque il n'y en a pas ou peu et il y avait une volonté de rupture du programme collectif social avec un environnement pavillonnaire « traditionnel » de maisons de ville en bande présent au Nord Ouest (en bas à droite sur l'illustration de droite).

La première grande vague de démolition dans les années 2000 va commencer à attaquer le « cœur » du parti urbain d'origine.



Le quartier aujourd'hui

* Un quartier isolé, relégué, en seconde ligne des voiries primaires (Route de Furnes et route du Chapeau Rouge) et des tissus urbanisés existants,

* Des démolitions importantes mais sans véritable volonté urbaine de re-programmation,

* Un nouveau questionnement sur le devenir urbain du quartier au travers d'un dispositif de type ANRU.



Photo aérienne en 2013 / Site IGN

Environnement proche



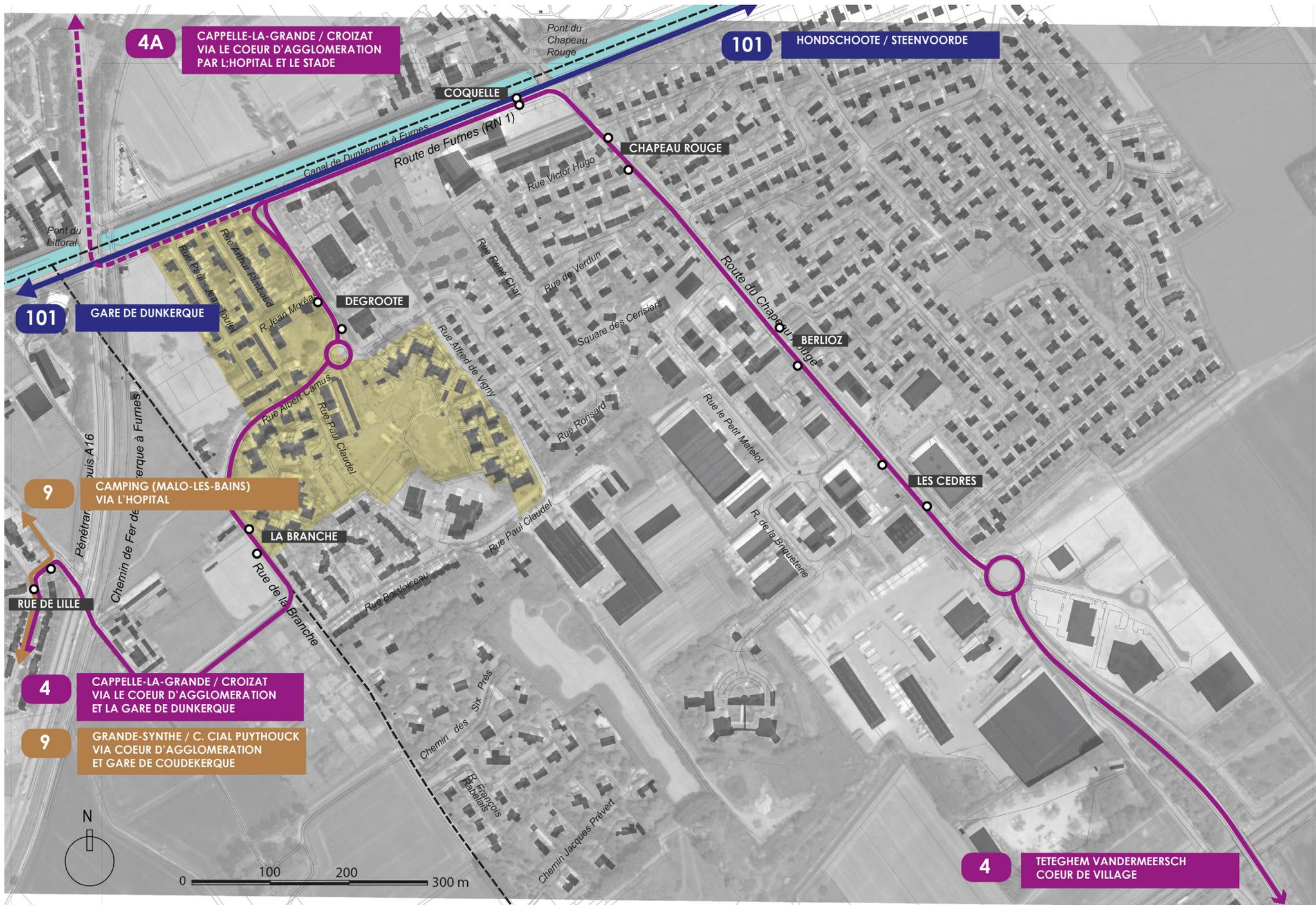
Desserte actuelle en transports en commun

Une desserte relativement optimale étant donnée la situation avec des bus quasi toutes les 20 minutes.

La ligne 101 qui borde le site au Nord, à proximité, sans s'arrêter...

Le projet DK PLUS, qui sera potentiellement proche du quartier DEGROOTE dans le cas du scénario «5 grandes lignes» par Coudekerque Branche mais sans assurer de desserte directe sur Téteghem mais qui restera sans impact véritable dans le cas du choix d'un scénario grand axe qui restera trop éloigné de la commune.





Équipements / Commerces et activités

Activités et commerces

Aujourd'hui il n'existe plus de commerces dans le quartier DEGROOTE.

La seule activité répertoriée est celle de l'EPAD des papillons blancs.

Si on élargit le zoom à l'environnement général, on constate que les activités commerciales se trouvent sur les deux axes routiers principaux (route de Furnes et route du Chapeau Rouge) où elles bénéficient des flux importants que ces derniers supportent.

Ainsi si on souhaite développer des commerces ou de l'activité il sera primordial de rechercher la proximité de ces deux axes.

Concernant l'activité, elle est principalement présente sur la route du Chapeau Rouge, de part et d'autre de la voie avant l'autoroute.

Équipements publics

Des équipements sont présents sur le quartier mais ils sont enclavés, placés en bout de quartier et d'usage confidentiel.

Il s'agit :

- d'un gymnase obsolète et hors normes qui présentait l'avantage d'être bien placé à l'intersection des rues Camus et Vigny, cette dernière se prolongeant via la rue de Verdun en direction du lotissement pavillonnaire situé à l'Est du site,
- d'un groupe scolaire, en perte de vitesse complète qui peine à attirer les enfants du quartier et souffre d'un évitement quasi total des population externe à DEGROOTE,
- d'une maison de quartier au rôle important mais dont l'accès ultra confidentiel rend peu lisible.

Concernant l'école et le centre social, leurs accès tournés vers le Sud et la rue Alfred de Vigny donne à voir au quartier des façades arrière (bien qu'il en constitue l'essentiel de la fréquentation) et le traitement de leurs abords (accès par des parkings, indigence des espaces piétons quand ils existent) ne contribuent pas la mise en valeur de leur séquence d'accès.



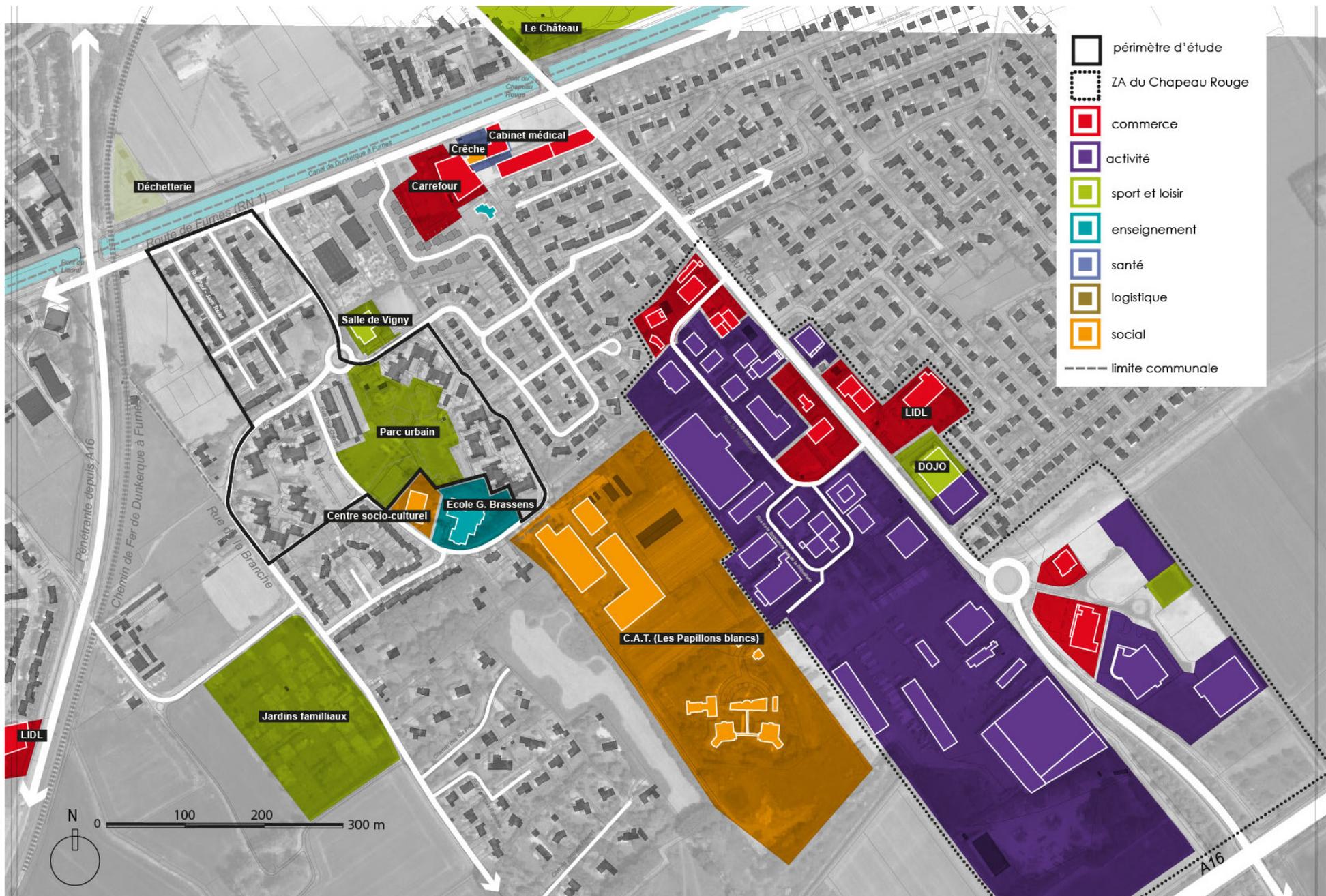
Accès au Gymnase / Salle de Vigny



Entrée de l'école, un parking/parvis



L'accès au centre social : un portillon sur un parking



A l'échelle du quartier



Liaisons dans le quartier

L'accessibilité est bonne quoique réduite.

Il existe trois points d'accès :

- 1/ depuis le Nord sur la route de Furnes, c'est l'accès principal,
- 2/ depuis l'Ouest et la route de la Branche qui est un accès secondaire depuis l'Ouest du vieux village à travers une importante séquence de campagne,
- 3/ depuis l'Est et la route du Chapeau Rouge via la rue de Verdun qui est un accès confidentiel et très peu lisible qui traverse le lotissement pavillonnaire sur la route du Chapeau Rouge.



Accès Nord, principal / Route de Furnes



Accès Ouest / route de la Branche



Accès Est / rue de Verdun

État des voies

L'état des voiries s'analyse selon deux critères :

- La qualité urbaine d'une part, qui est ici très limitée. Les voiries ne servent qu'à desservir les îlots. Elles ne sont pas qualifiées comme espace public viable, support d'activité et de vie sociale. Elles accueillent à peine les véhicules des résidents et les services publics.
- Leur état physique. Il est relativement bon, compte tenu de l'âge des aménagements. Les plus gros désordres ont lieu sur les trottoirs. Nous émettons un doute quant à la présence possible d'amiante dans les enrobés, chose fréquente pour les opérations de ces années là.



Rue Alfred de Vigny, réduite à la plus simple expression de la route.



Rue Alfred de Vigny: s'il n'y a pas de gros problèmes de stationnement dans le quartier, c'est que tout est dédié aux véhicules. Le piéton est absent du projet d'aménagement des voiries.



Entrée de la rue Alfred de Vigny: un parking appelé rue. Toujours sans trottoir ni espace public appropriable.



Le rond point d'entrée de quartier occupe environ 2500 m². Cela semble disproportionné compte tenu du trafic. Il sert d'aire de demi tour aux bus et poids lourds



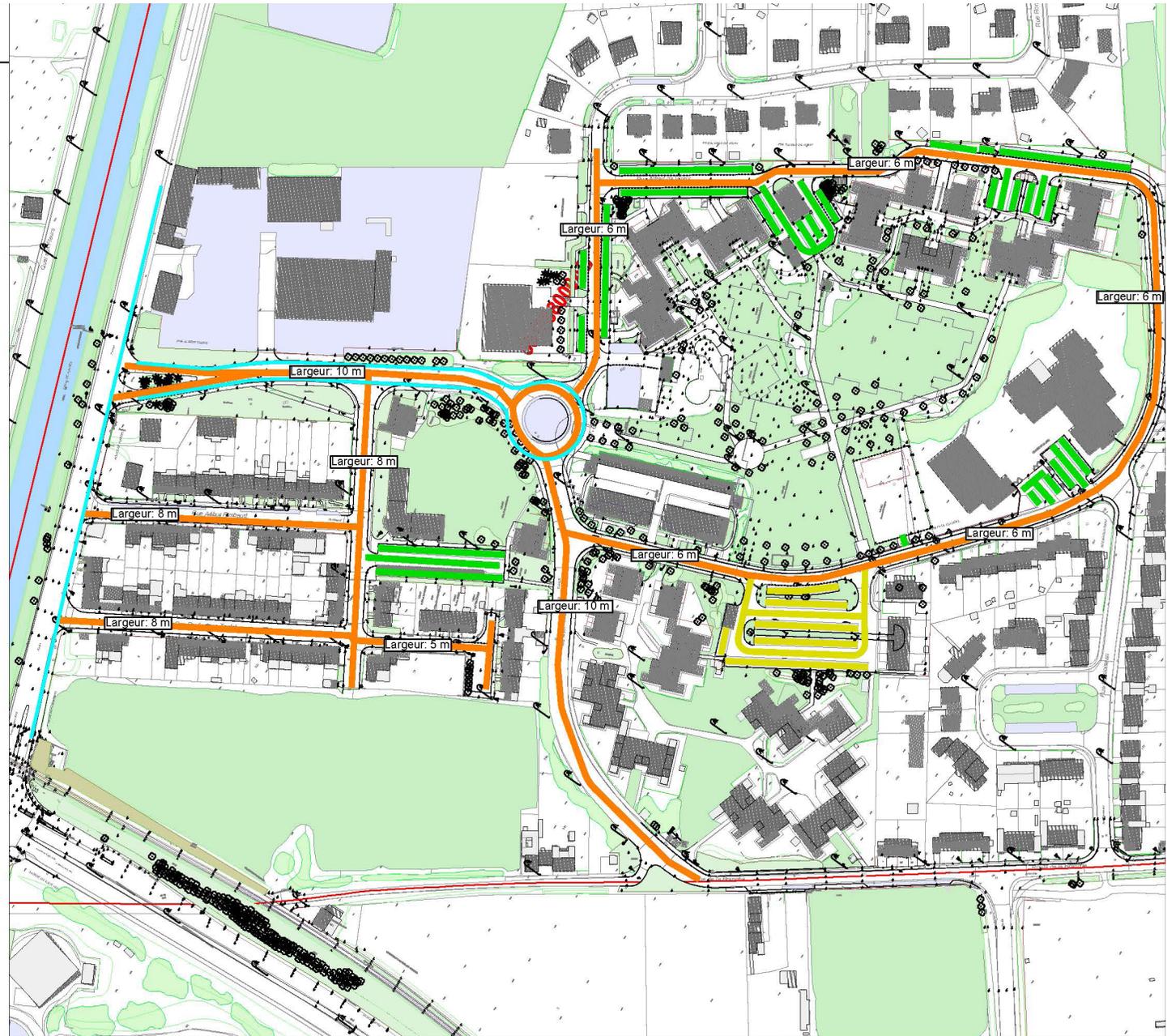
La rue Alfred de Vigny, bordée de clôtures et de haies, débouche sur des carrefours assez mous permettant des vitesses excessives. Elle porte pourtant le seuil des principaux équipements du quartier.



La rue Paul Claudel et le parking, bordant le parc. C'est l'axe principal du quartier et il ne permet que de circuler à travers le quartier et vers les lotissements. Un seul trottoir étroit la borde avec une haie séparative vers le parc. Le parking est vide de tout traitement qualitatif permettant de l'intégrer.

Légende

-  Etat correct
Prévoir la reprise de la
fondation sur la partie centrale
-  Bon état
Prévoir quelques purges
-  Etat moyen
Prévoir la reprise de la fondation
-  Piste cyclable



Réseaux

Les réseaux ont été extrapolés sur la base des retours de concessionnaires. Ils ont été replacés selon les éléments visibles du terrain et les plans fournis.

Globalement, le quartier ne semble pas souffrir de dysfonctionnements particuliers, hormis sur le volet éclairage. Le quartier est connecté à la RD 601.

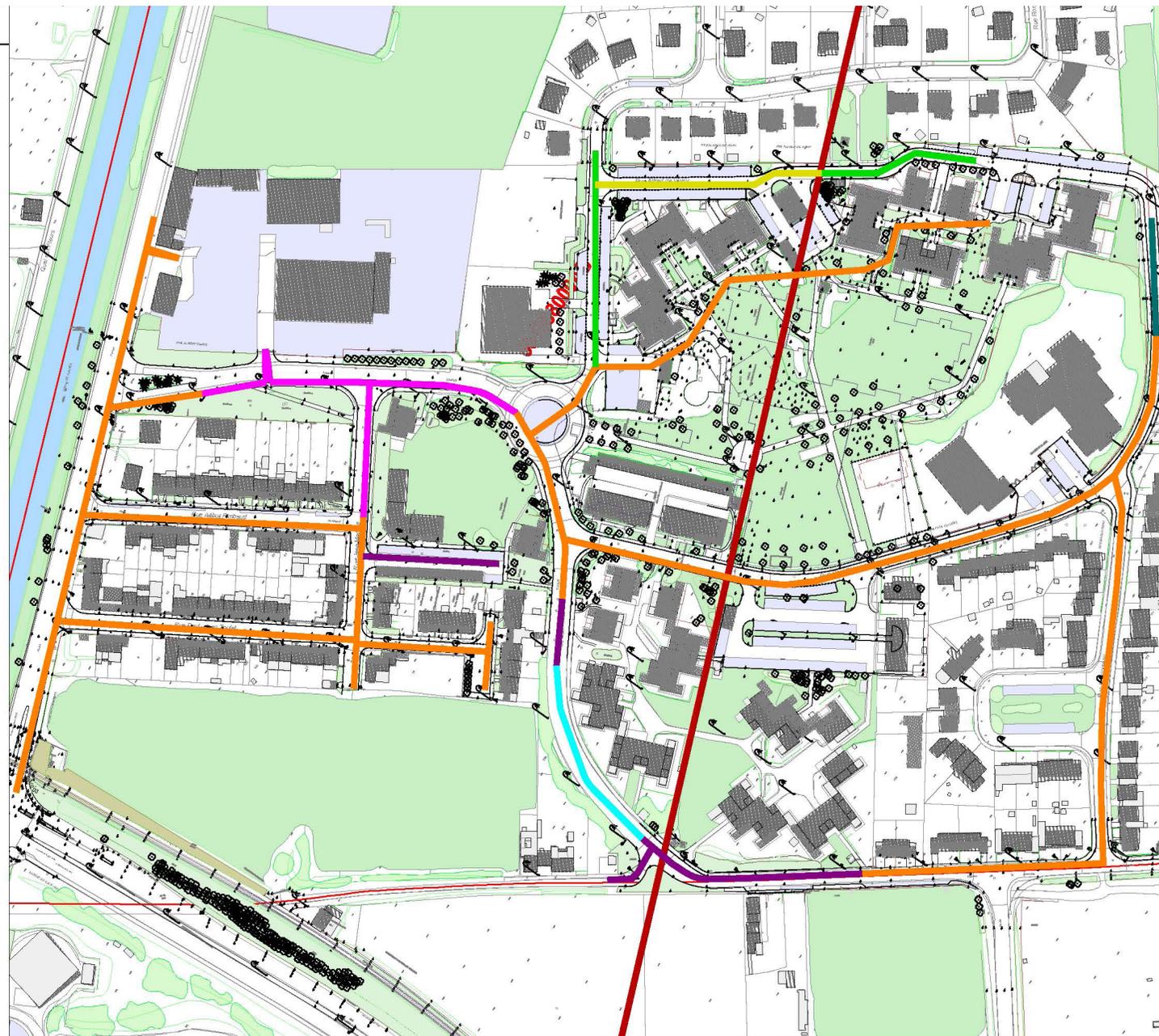
On constate les traces du plan d'ensemble d'origine avec la branche de réseau initialement placée entre la place Pagnol et le bâtiment «passerelle» passant désormais dans le parc.

Elle pourra être utile pour les projets futurs. Pour la suite des opérations, les VRD de la partie Sud du quartier devraient être conservées.

Celles de la partie Nord seront optimisées voire reprises et dévoyées, pour valoriser le foncier disponible et rattacher le quartier au canal.

Légende

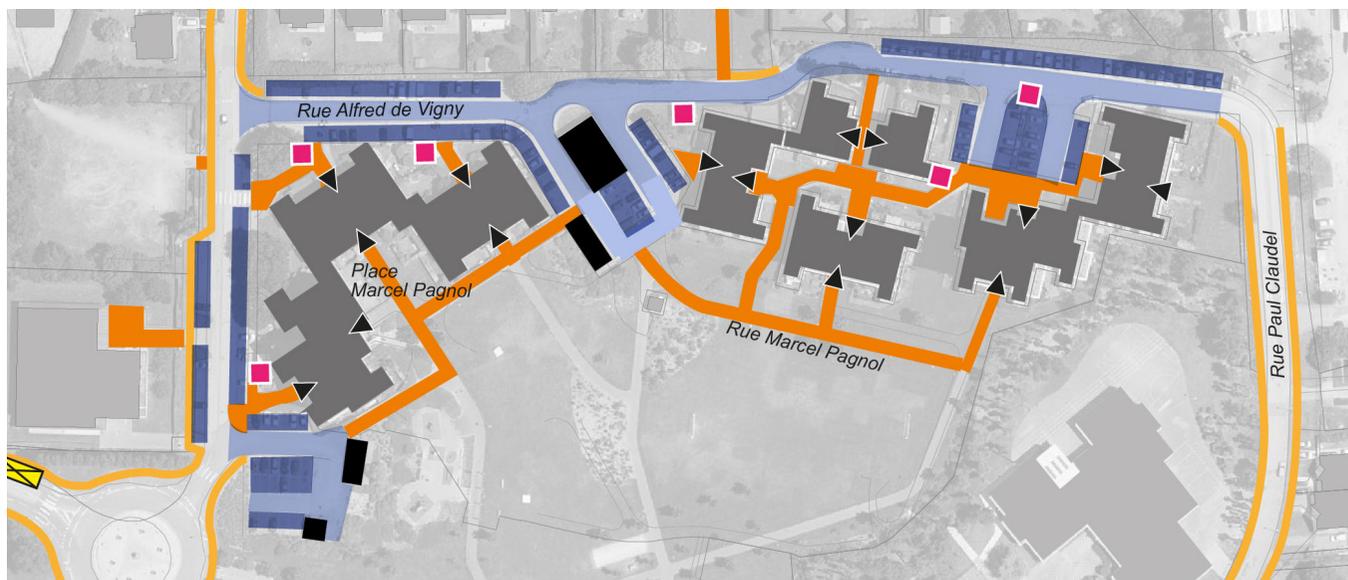
-  Ligne électrique RTE
-  Tranchée 6 réseaux
(EDF, GAZ, Telecom, Adduction d'eau, Eaux pluviales, Eaux usées)
-  Tranchée 5 réseaux
(EDF, GAZ, Telecom, Adduction d'eau, Eaux pluviales)
-  Tranchée 5 réseaux
(EDF, Telecom, Adduction d'eau, Eaux pluviales, Eaux usées)
-  Tranchée 5 réseaux
(EDF, GAZ, Adduction d'eau, Eaux pluviales, Eaux usées)
-  Tranchée 4 réseaux
(EDF, Telecom, Adduction d'eau, Eaux usées)
-  Tranchée 4 réseaux
(EDF, GAZ, Telecom, Adduction d'eau)
-  Tranchée 3 réseaux
(EDF, Adduction d'eau, Eaux pluviales)



Accès aux bâtiments

Aujourd'hui ce que l'on observe sur le terrain c'est que :

- A l'Est, pour le secteur Pagnol, l'accès se fait depuis les parkings (rue Alfred de Vigny), sans trottoirs, réduisant les aménagements piétons à des cheminements allant du parking à l'accès des bâtiments.



- A l'Ouest, coté Troyat la situation est un peu différente. En effet, le long de la rue Albert Camus, la voie est bordée de trottoirs qui permettent une mise en réseau des points d'accès et une disposition beaucoup plus favorable aux piétons.

Position des bornes de collecte OM

Positionnées de façon à être sur le trajet des locataires entre l'accès des bâtiments et leurs véhicules, positionnés en bordure des voies pour en faciliter le ramassage par les services compétents, elles sont en conséquence le premier élément de la séquence d'entrée dans les bâtiments mais leur traitement déjà ancien et leur aspect actuel sont devenus en partie déqualifiant dans cette séquence d'accueil des résidents et des visiteurs.

Elles devront être revues dans le cadre du projet de requalification du quartier





Entrées d'immeubles

Globalement sur le quartier la précédente vague de rénovation des bâtiments s'est attachée à refermer les halls d'entrée qui étaient, à l'origine, des passages ouverts aux éléments.

La solution retenue, d'inspiration ... «régionaliste», même si elle permettait d'apporter plus de confort aux halls d'entrée et aux logements ouverts sur ces derniers, a en même temps contribué à créer des entrées d'immeuble très fermées, sans fenêtres en RDC (les halls étant systématiquement sur deux niveaux) avec des portes d'entrée aux bâtiments extrêmement défensives.

L'aspect de ces portes, très sécuritaire, s'apparente plus à des portes de locaux OM (ou de prison) qu'à des portes d'immeuble accueillantes et ouvertes vers les halls.

Pour les bâtiments conservés il sera donc nécessaire de revoir ces aménagements déqualifiants pour revenir à des formes plus amènes.

Concernant le traitement architectural des nouvelles entrées, il est important d'ajouter que même si visuellement elles reprennent des matériaux locaux comme la brique, la tuile, les châssis bois pour les fenêtres pour les tours (famille D) et les bâtiments en R+4 (famille C) et les gros bâtiments en R+3 (famille A), une disposition en bati rapporté pour les bâtiments de famille B avec une volumétrie comportant un toit et des fenêtres s'apparentant à celles des maisons flamandes, ces pièces rapportées apparaissent comme des éléments exogènes, rajoutés sur des bâtiments sans véritable intégration.

Accessibilité

Tous les halls d'immeubles étant sur deux niveaux, seuls les appartements des niveaux bas des halls sont accessibles.

De plus les tours (famille D) et les bâtiments en R+4 (famille C) possèdent des rampes aux pentes sévères qui sont donc non accessibles voire dangereuses pour les publics les plus vulnérables.



81 rue Pagnol : entrée type pour les bâtiments de famille A



6 rue Henri Troyat : entrée des bâtiments de familles C et D



1 et 2 Rue Henri Troyat : entrée type des bâtiments de famille B



138 rue Marcel Pagnol : entrée type des bâtiments de familles C et D



32 rue Pagnol : entrée type des bâtiments de famille B

Dans le parti d'origine, les halls étaient assez ouverts et communiquaient entre eux.

Ils ont été peu à peu réorganisés et isolés les uns des autres.

Cela donne aujourd'hui un quartier assez mystérieux et clos.

Outre l'accessibilité PMR qui n'est pas assurée, les sentiments d'insécurité ou de ne pas être «à sa place» apparaissent. L'adressage est difficile à appréhender pour un visiteur.



Accès devenus compliqués au fil du temps et des réaménagements fonctionnels ou sécuritaires.



Certaines portes sont devenues invisibles.



81 rue Pagnol : entrée type pour les bâtiments de famille A



Hall à l'aspect très technique



Il est difficile de manœuvrer et d'ouvrir les portes dans les escaliers et diverses rampes PMR



Entrée de bâtiment en second plan, moins identifiable et moins marquée

Analyse paysagère des circulations piétonnes

Le projet a été conçu avec des circulations piétonnes entre les bâtiments et au cœur des îlots, et des circulations automobiles en périphérie.

Les itinéraires ont été conçus de manière fonctionnelle, allant d'un point à un autre.

L'usage sur le terrain montre que les piétons n'empruntent pas forcément ces itinéraires tracés.

La démolition de la rue haute comme la création des jardins a perturbé ce système.

Enfin, l'ambiance est également très routière et standard.



Les haies des jardinets ont été implantées à l'intérieur. Les clôtures sont donc apparentes et les végétaux difficilement gérables par le bailleur.



Arbre passé en domaine privé suite à la délimitation des jardinets. Sa dimension ne correspond pas à la présence des bâtiments et à l'emprise de la voie. Les haies sont gérées de manière aléatoire.



Les haies sont plus employées comme des murs que comme des éléments vivants participant à la qualité de vie et à la qualité de l'environnement.



La périphérie du quartier donnant sur les jardins privés est cernée par des murailles de conifères ou de peupliers



Les arbres de la cour d'école sont rabattus sans cesse car leur gabarit et leur espèce ne sont pas adaptés au lieu



Masses végétales peu cohérentes et peu qualitatives. Difficulté de gérer de si grands arbres à proximité d'équipements et de voiries

Analyse des cœurs d'îlots

L'organisation originelle des bâtiments a généré des cours urbaines.

Ces dernières ont pu permettre une certaine vie sociale et une tranquillité pour les résidents, renforcé par le report en périphérie de toutes les nuisances liées à l'automobile (transit, circulation et stationnement).

Aujourd'hui, comme le signale l'étude sociale, le taux de rotation important des habitants a pu être engendré une baisse de ces échanges sociaux.

Mais on constate également que ces cours sont trop peu équipées, peu appropriables et insuffisamment conviviales pour générer une vie propre aux îlots.

Lors de nos visites sur le terrain, nous n'y avons perçu que très peu d'échanges malgré un potentiel urbain important.



Place Troyat

Les cours sont assez grandes, calmes et propres. Les jardins ont des sorties sur l'espace public. Il y a du potentiel.



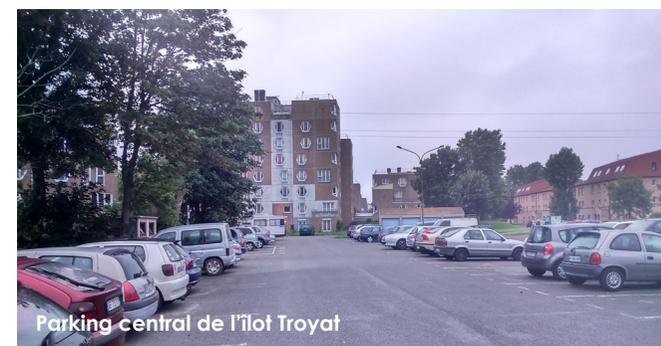
Résidence Claudel

La cour de la résidence Claudel est une allée de garage. C'est hermétique, très peu qualitatif et sans dialogue avec l'espace public et l'architecture.



138 rue Marcel Pagnol

Si l'espace peut sembler généreux en plan, l'espace des cours de l'îlot Pagnol est pris par des rampes d'accès alambiquées et les parkings.



Parking central de l'îlot Troyat

Le parking central crée un clivage avec le «parc» et délimite les quartiers. Les routes ne jouant pas leur rôle quant à l'accueil des voitures, de grands espaces publics sont dédiés au stationnement.



Cour, rue Troyat

Les cours des petits îlots s'apparentent plus à de petites ruelles. Mais il y a beaucoup d'effets de sas peu engageants.



Ouverture sur le parc, rue Pagnol

Certaines cours donnent sur le parc, mais il n'y a aucun dialogue de qualité entre ces espaces.

Pour conclure, certaines cours ont persisté, mais ne sont pas aménagées en tant que telles, d'autres sont réduites à l'état de rues, d'autres encore ont disparu suite aux opérations de démolitions dans le quartier.

Ces cours sont un vrai atout en terme de surface et de potentiel de structuration des cœurs d'îlots mais elles ne peuvent être bien vécues en l'état.



Typologie végétale

Le patrimoine végétal n'est absolument pas contextualisé, il est géré de manière hétérogène et parfois dépérissant.

Il ne constitue pas d'ensemble paysager particulier et à ce titre n'entre pas dans la logique urbaine.

Il se compose de 3 strates sans grands liens entre elles :

- une strate arborée peu adaptée
- une strate arbustive banale et difficile à gérer
- une strate herbacée monotone

Il manque une strate basse intermédiaire qui pourrait être composée de vivaces et de graminées et qui permettrait de faciliter la gestion et de diversifier les ambiances.

Concernant le rapport à l'environnement naturel, les milieux écologiques et le réseau hydraulique caractéristique des campagnes environnantes n'ont pas été pris en compte dans les choix d'aménagement du quartier, ni dans l'implantation des essences.

Tout cela engendre un dépérissement de certaines essences arborées et une gestion inadaptée.

L'échelle des essences choisies est souvent inadaptée aux lieux d'implantation et les arbres plus qu'un élément valorisant peuvent même localement être perçus comme des nuisances. Certaines essences plantées récemment souffrent d'épidémies et doivent donc être gérées avec précaution.



Essences dépérissantes ou manquantes et non remplacées. Cela va générer des vides dans une trame régulière à terme.



Superposition de trames végétales incohérentes entre elles. Le quartier n'a pas de projet végétal d'ensemble.



Arbres gérés de manière drastique (taille en tête de chat). Leur dimension naturelle est trop contraignante.



Strate arbustive désordonnée nuisant à sa lisibilité

Sur ce plan, les arbres sont représentés par les points rouge. On constate l'absence de trame et de lien avec le projet du quartier. Il y a des successions de densités, accompagnant ou pas le réseau viaire. Il n'y a pas vraiment de ligne maîtresse ou de lieux particulièrement bien traités avec le végétal.



Réalisation : Osmose

DIAG

N°1

PLAN ETAT DES LIEUX

1/2000

Typologie végétale des espaces privés



Les haies des jardinets ont été implantées à l'intérieur. Les clôtures sont donc apparentes et les végétaux difficilement gérables par le bailleur.



Les haies sont plus employées comme des murs que comme des éléments vivants participant à la qualité de vie et à la qualité de l'environnement.



La périphérie du quartier donnant sur les jardins privés est cernée par des murailles de conifères ou de peupliers



Arbre passé en domaine privé suite à la délimitation des jardinets. Sa dimension ne correspond pas à la présence des bâtiments et à l'emprise de la voie. Les haies sont gérées de manière aléatoire.



Les arbres de la cour d'école sont rabattus sans cesse car leur gabarit et leur espèce ne sont pas adaptés au lieu



Masses végétales peu cohérentes et peu qualitatives. Difficulté de gérer de si grands arbres à proximité d'équipements et de voiries

Typologie paysager de l'entrée du quartier



Le quartier à la chance d'être connecté au canal de Furnes. Cependant aucun lien n'apparaît entre ce grand trait dans le paysage et les zones humides au Sud du quartier.



L'avenue d'entrée du quartier est traitée comme une vulgaire desserte de zone industrielle. Sans essence durable ni caractère paysager ou urbain particulier.



Le traitement paysager d'entrée du quartier est très banal. Le quartier s'en retrouve caché



La trame architecturale et urbaine du projet d'origine a été remplacée par du vide vert.



Les quelques arbres restant de la trame d'origine ou de la tentative de réaménagement ne parviennent pas à tenir le quartier et à l'inscrire dans son terroir. Il y a très peu d'expression dans ces massifs.



Même les accès piétons en entrée du quartier sont confidentiels

Hauteurs de bâti

Un quartier globalement haut dans un environnement pavillonnaire plutôt bas.

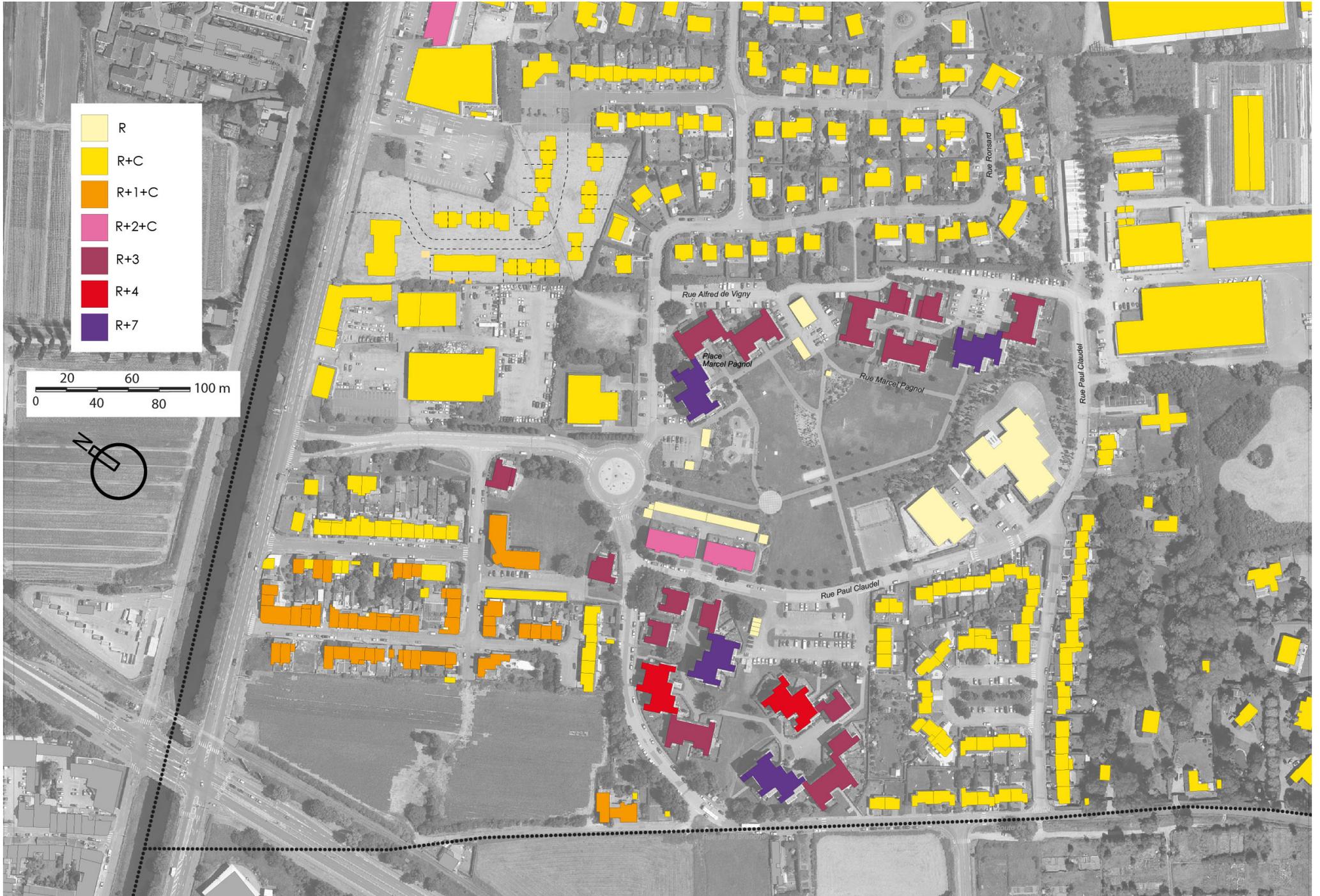
Dans cet environnement, les tours en R+7 dépassent toutes les lignes apparaissant à l'horizon (cimes des arbres et faîtage des constructions) dans une plaine de Flandre plutôt plate où seuls les beffrois traditionnellement dépassent (avec les cheminées d'usine à partir du XIX^{ème} siècle).

L'organisation du bâti, issue d'une composition de type «plan libre», est en décalage complet avec celle des quartiers environnant car sans rapport à la rue et sans référence à des alignements.

D'une façon générale, les bâtiments sont hauts et dénotent voire stigmatisent le quartier.



Vue du quartier depuis la RD 636



Typologie de bâti

Un mode constructif identique pour des bâtiments très différents.

Les observations sur le terrain nous ont permis de voir qu'il existe 5 familles distinctes de bâtiments et une organisation du bâti en îlots eux même résultats de compositions entre les familles de bâtiments.

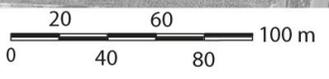
Le quartier est donc beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît.

Pour notre équipe, il apparaît important de proposer une intervention réussisse à dégroupier une série de secteurs qui, suite aux premières démolitions, ne constituent plus un ensemble.

Pour finir et sans surprise, les bâtiments hauts concentrent plus de logements (et particulièrement de petits logements), plus d'habitants et ... plus de problèmes.



- famille A : R+3 (type bâtiment test)
4 T3 / 4 T4 / 5 T5
sauf Test (8 rue Troyat) 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6
- famille B : R+3
2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- famille C : R+4
1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
- famille D : R+7 (tours)
base commune : 2 T1 / 12 T2 / 25 T3
- famille E : Nouveaux bâtiments R+1
TOTAL : 9 T2 : 9 / 25 T3 / 18 T4
- boîtes



TYPE DE BATI

Définition des familles

FAMILLE A

C'est la famille du bâtiment test.

Il s'agit de bâtiments en R+3 sur un plan masse globalement en U, présentant des grands logements en duplex dans les deux derniers étages.

Assimilables à des logements intermédiaires dans leur fonctionnement, c'est une forme bâtie bien particulière présente en 6 exemplaires sur le quartier (24 % du parc).

Composition type : 13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5

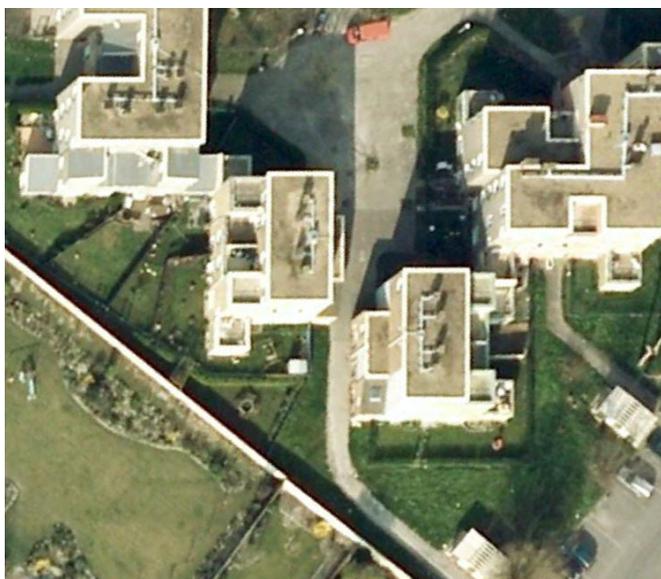
Notons que le bâtiment Test, 8 Rue Henri Troyat est lui même un atypique du type puisqu'il regroupe : 12 logements / 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6



Vue de l'emprise au sol en U, bâtiments 2 et 3 place Marcel Pagnol



Vue des bâtiments 2 et 3 Place Marcel Pagnol



Vue de l'emprise au sol et de l'effet «passage»,
bâtiments 2 et 3 place Troyat



Vue des bâtiments 2 et 2 place Troyat

FAMILLE B

Il s'agit de bâtiments en R+3, avec un bâtiment principal en I qui bordent soit des accès aux cours soit des cours.

Actuellement sur site on a 9 bâtiments de ce type (35 % du parc).

Beaucoup plus petits que les bâtiments de la famille A, moins complexes en plan masse, l'une de leur façade est pourtant assez dure puisque quasi aveugle (en général celle qui borde le passage ou la cour semi-privative).

Composition type : 2 T3 / 2 T4 / 3 T5

Définition des familles

FAMILLE C

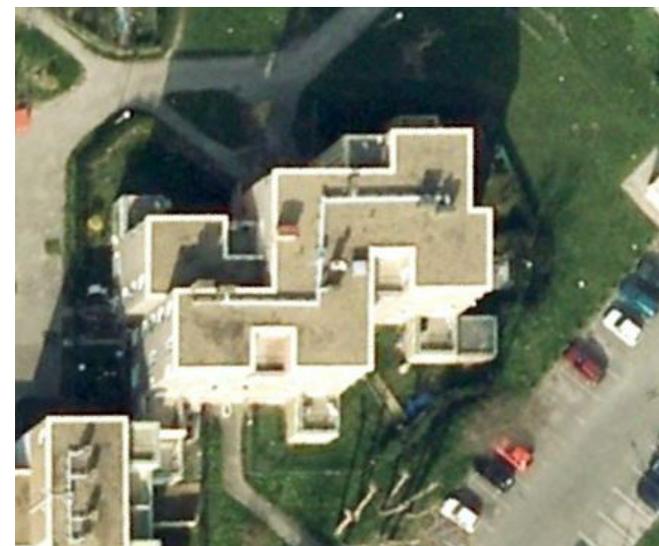
Il s'agit de bâtiments en R+4, avec un bâtiment principal très découpé et de nombreuses terrasses dans les premiers étages.

Il s'agit donc en emprise au sol et en hauteur d'une forme intermédiaire entre les types A et B et le type D (les tours).

Actuellement sur site on a 2 bâtiments de ce type (8 % du parc).

Composition type :

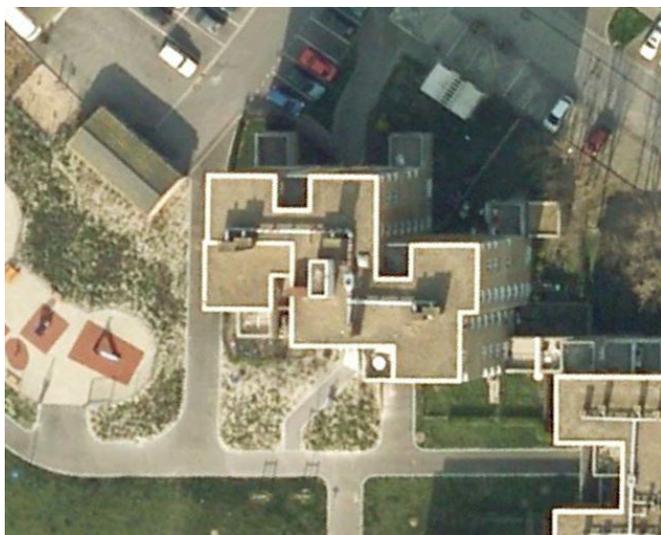
2 T3 / 2 T4 / 3 T5



Vue de l'emprise au sol du type C, 1 Place Henri Troyat



Vue du bâtiment, 1 Place Henri Troyat



Vue de l'emprise au sol de la tour 1 place Marcel Pagnol

FAMILLE D

Il s'agit de bâtiments en R+7, ce sont les tours.

Très proches en emprises au sol et en organisation des accès des bâtiments de type C.

Actuellement sur site on a 4 bâtiments de ce type, un dans chaque îlot (16 % du parc).

C'est la forme urbaine la plus en rupture avec l'environnement plutôt bas de l'Est de Dunkerque et donc visuellement les bâtiments les plus impactant en terme d'image.

Composition :

- 5 Place Troyat
42 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 3 T4

- 3 rue Troyat
41 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 1 T4 / 1 T9

- 1 place Marcel Pagnol
42 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 3 T4

- 148 rue Marcel Pagnol
43 logements / 6 T1 / 12 T2 / 23 T3 / 2 T4



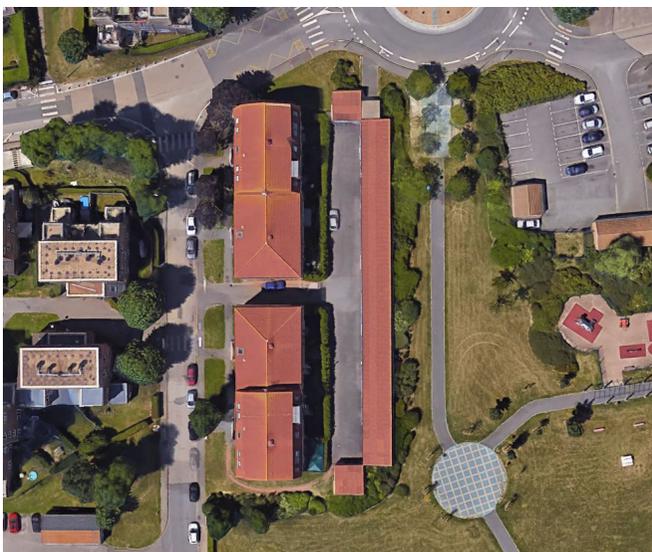
Vue de la tour 1 Place Marcel Pagnol

FAMILLE E

Il s'agit des bâtiments issus de la première vague de reconstruction en R+1+Combles.
3 bâtiments (12 % du parc).

Composition :

- Moréas
R+1
24 logements / 5 T2 / 11 T3 / 14 T4
- Claudel
R+1
28 logements / 4 T2 / 14 T3 / 10 T4



Vue de l'emprise au sol des bâtiments Claudel



Vue de l'emprise au sol du bâtiment Moréas



Vue des bâtiments Claudel



Vue du bâtiment Moréas

Croisement des indicateurs sociaux



Indicateurs sociaux

Attention, cette partie du présent document n'a pas la prétention de résumer le travail très complet du sociologue, il est nécessaire de s'y reporter pour bien comprendre les éléments représentés ici.

Attention des critères sociologiques reflètent une réalité sociologique, en l'occurrence principalement une fragilité de population, ils ne peuvent en aucun cas être utilisés seuls pour justifier une intervention urbaine.

Cependant il apparaît important d'en reporter graphiquement les résultats, croisés, par bâtiments, pour pouvoir les mettre en parallèle avec les résultats de l'analyse urbaine et établir une résonance qui potentiellement pourra renforcer les choix urbains pris dans le cadre du projet d'ensemble.

Données d'entrée pertinentes:

- L'état du bâti : globalement tous les bâtiments existants sont dans un état physique et sanitaire mauvais. Si le choix est fait de les conserver il est donc nécessaire d'engager des fonds importants pour les maintenir dans un état locatif acceptable.

- État de la vacance : aujourd'hui les mutations intra-quartier, la décohabitation et la présence d'une clientèle captive et fragile n'étant pas en position de refuser les logements proposés sur DEGROOTE a permis de contenir la vacance sur le quartier mais des signes d'essoufflement apparaissent qui laisse présager que ce système ne pourra pas perdurer.

- Taux de rotation : son importance traduit une relative instabilité des populations sur site et un renouvellement des populations très rapide

notamment sur certains bâtiments.

- Part d'emménagés récents
- Part de familles monoparentales qui est un marqueur fort de précarité sur une population comme DEGROOTE.
- Problématiques d'occupation identifiées.

Il en ressort que :

- Globalement le quartier est fragile,
- Il existe des points de dureté dont les deux tours 138 Pagnol et 5 Place Troyat,
- Pagnol se porte moins bien que Troyat avec un point de dureté au Sud de Pagnol.
- Si des bâtiments existants sont conservés, un travail sur le peuplement et l'accompagnement des locataires (ou de suivi des indicateurs socio.) devra être effectué car les problèmes rencontrés sur le quartier ne se réduisent pas au problème physique des bâtiments.
- Il est nécessaire que le bailleur porte une vision de gestion, peuplement, valeur patrimoniale du bâti conservé à terme qui lui permette de justifier les interventions qui seront engagées.

	Données brutes			Notation						Coeff final		
	Emménagés récents (- 3 ans)	ratio mutation	% famille monoparentale	Emménagés récents (- 3 ans)	ratio mutation	% famille monoparentale	Bâti	Occupation	Total			
1 rue Pagnol	16%	0,17	50%	1,00	2,00	3,00	3	1	10,00	1 rue Pagnol		
32 rue Pagnol	0%	0,00	17%	1,00	1,00	1,00	3	1	7,00	32 rue Pagnol		
Moréas	41%	0,08	33%	3,00	1,00	2,00	1	1	8,00	Moréas	X	Bâtiments neufs
Claudel	42%	0,04	25%	3,00	1,00	2,00	1	1	8,00	Claudel	X	Bâtiments neufs
1 place Troyat	4%	0,08	23%	1,00	1,00	2,00	3	2	9,00	1 place Troyat		
2 place Troyat	33%	0,00	17%	2,00	1,00	1,00	3	2	9,00	2 place Troyat		
3 place Troyat	33%	0,00	0%	2,00	1,00	1,00	3	2	9,00	3 place Troyat		
4 place troyat	46%	0,08	46%	3,00	1,00	3,00	3	2	12,00	4 place troyat		
5 place Troyat	42%	0,38	36%	3,00	3,00	3,00	3	3	15,00	5 place Troyat		Tour
1 rue Troyat	50%	0,00	17%	3,00	1,00	1,00	3	2	10,00	1 rue Troyat		
2 rue Troyat	36%	0,50	50%	2,00	3,00	3,00	3	2	13,00	2 rue Troyat		
3 rue Troyat	48%	0,22	10%	3,00	2,00	1,00	3	3	12,00	3 rue Troyat		Tour
4 rue Troyat	50%	0,17	50%	3,00	2,00	3,00	3	2	13,00	4 rue Troyat		
6 rue Troyat	34%	0,04	8%	2,00	1,00	1,00	3	2	9,00	6 rue Troyat		Agence PARTENORD
8 rue Troyat									0,00	8 rue Troyat	R	Bâtiment vide
1 place Pagnol	52%	0,17	19%	3,00	2,00	1,00	3	2	11,00	1 place Pagnol		Tour
2 place Pagnol	30%	0,15	15%	2,00	2,00	1,00	3	2	10,00	2 place Pagnol		
3 place pagnol	46%	0,08	46%	3,00	1,00	3,00	3	2	12,00	3 place pagnol		
81 rue Pagnol	46%	0,23	38%	3,00	2,00	3,00	3	2	13,00	81 rue Pagnol		
83 rue Pagnol	50%	0,33	17%	3,00	3,00	1,00	3	2	12,00	83 rue Pagnol		
142 rue Pagnol	50%	0,17	33%	3,00	2,00	2,00	3	2	12,00	142 rue Pagnol		
136 rue Pagnol	38%	0,08	31%	2,00	1,00	2,00	3	2	10,00	136 rue Pagnol		
138 rue Pagnol	45%	0,26	42%	3,00	2,00	3,00	3	3	14,00	138 rue Pagnol		Tour
140 rue Pagnol	15%	0,54	69%	1,00	3,00	3,00	3	2	12,00	140 rue Pagnol		
Emménagés récents	0 % à 20 %	21 % à 40 %	41 % à 60 %									
Ratio de mutation	0 à 0,11	0,11 à 0,30	0,31 à 0,60									
Pourcentage de famille monoparentale	0 % à 20 %	21 % à 40 %	41 % à 60 %									
Notation				0 à 9								
				10 à 11								
				12 à 13								
				14								

Comment réorganise le quartier?



Pistes d'intervention

Les premières démolitions ont commencées à détricoter le parti d'origine, il est donc nécessaire d'un point de vue urbain de stopper cette désintégration progressive:

- en retrouvant des points d'accroche urbains forts sur le canal et l'environnement proche
- en déterminant une stratégie d'évolution de la composition pour les parties conservées.

Du point de vue urbain :

Le grand ensemble sur une parcelle unique a vécu, il est donc primordial de faire évoluer le foncier en proposant un redécoupage « urbain ».

Il faut en finir avec le mitage : stopper la désintégration, stabiliser et... reconstruire pour obtenir un effet levier sur le quartier.

Traitement des voies :

Un parking n'est pas une rue donc quand elles n'existent pas, il faut refaire des vraies rues, cela concerne principalement le secteur Pagnol et la rue Alfred de Vigny et bien entendu toutes les voies nouvelles qui seront créées dans le cadre de l'opération.

Interventions sur le bâti conservé / feuille de route de PARTENORD :

De l'avis de l'équipe, si on réhabilite autant viser l'exemplarité :

- Reprendre le meilleur du patrimoine conservé, le mettre en perspective.
- Améliorer le peu performant voire l'insalubre
- Améliorer l'esthétique

Et d'une façon plus générale et transversale, le plus important dans un quartier complexe, IL FAUT DÉVELOPPER DES SOLUTIONS SIMPLES

Reprendre le meilleur du patrimoine conservé, le mettre en perspective :

Pour cela le bailleur, PARTENORD, doit prendre position sur des valeurs qu'il identifie comme positives.

Des entretiens et des échanges menés nous identifions certains points à confirmer :

- Des grands logements poli-orientés (mais correspondent-ils aux besoins des bénéficiaires: familles monoparentales de 2,5 personnes en moyenne), Ce point est à croiser avec la mise en perspective à court et moyen terme des évolutions du peuplement et de la locabilité des logements conservés (adéquation entre l'offre et la demande).
- Des terrasses (mais qui sont une des sources des désordres),
- Des niveaux de loyers bas rapportés aux surfaces et aux agréments offerts qui seront de toute façon modifiés une réhabilitation aillant mécaniquement une répercussion sur le niveau des loyers.
- Un petit « grand ensemble » très éloigné des barres caractéristiques du logement social des années 70.

Améliorer le peu performant voire l'insalubre

- Résoudre définitivement les désordres constructifs en reconstruisant complètement les façades : faire une boîte autour de la boîte. C'est apparemment la solution retenue par PARTENORD ou du moins celle qui ressort des études techniques menées sur le bâtiment Test.
- Améliorer la qualité thermique des bâtiments plutôt mauvaise et développer un mode d'intervention qui supprime tous les risques d'infiltrations,
- Améliorer l'aération des logements : si les locataires se confinent (rendent les fenêtres étanches), des désordres liés aux vapeurs et à la formation de points de rosée peuvent également être la raison du développement de phénomènes de moisissure
- Précarité énergétique : rappelons que l'étude sociale a mis en évidence un phénomène qui touche plusieurs locataires, le chauffage sanitaire et central étant individuels, certains locataires ne sont pas en mesure de régler leur factures énergétiques (énergie est hors charge) et ce retrouvent donc de fait sans chauffage.

Améliorer l'esthétique

Concernant DEGROOTE on pourrait résumer un sentiment largement partagé par une phrase : « Quand on est dedans c'est bien et quand on le voit de dehors c'est moche »

Il y a donc un travail important à porter sur les façades des bâtiments conservés pour en améliorer l'image.

Mais comme on l'a vu précédemment le travail sur les façades permettra en plus d'améliorer le peu performant cité précédemment, voire de viser l'excellence en terme énergétique et réussir le changement d'image du quartier sur lequel on communiquera enfin positivement.

Définir un programme d'interventions

Aujourd'hui, quand on parle du programme d'intervention sur DEGROOTE, on parle coté PARTENORD :

- d'une étude technique sur un bâtiment test,
- d'intentions de démolitions avec un volume pressenti proposé dans les lettres d'intention de PARTENORD,
- implicitement de réhabilitations d'enveloppes bâties et d'intervention de confort dans les logements sur les autres bâtiments

Il s'agit donc uniquement de données techniques.

Mais ... cela n'est pas suffisant pour nourrir la programmation du projet urbain et établir et justifier les interventions et les engagements forcément lourds à prendre sur le quartier DEGROOTE.

Il est donc nécessaire que PARTENORD mène des investigations supplémentaires en interne pour apporter certains éléments de réponse essentiels pour calibrer le volume (physique mais également financier) des interventions mais surtout que ces dernières soient mises en perspective à court et moyen terme dans un plan de gestion du site.

Il faut donc que PARTENORD décrive sa vision à court, moyen et long terme de son patrimoine et en quoi les interventions

permettront de répondre aux objectifs définis dans cette vision.

Il est évident que le maintien du status quo et des locataires en place n'est pas une réponse à la hauteur des investissements partenariaux qui pourraient être engagés.

Il est nécessaire que la stratégie locative soit décrite à court et moyen terme (voire long terme) afin que les investissements réalisés sur les actions physiques répondent à un besoin et une demande future en terme de logement social.

En effet les taux de rotation importants, la fragilité des locataires, le vieillissement de la population et les signes d'essoufflement du mode de gestion locatif actuel sur le quartier, très bien décrits dans l'étude sociologique, montre qu'une nouvelle vision doit être développée :

- composition typologique du parc pour éviter de soutenir une sous occupation dans des bâtiments qui ont été chers à entretenir,
- choix des bâtiments pertinents pour une conservation et une place dans ce plan stratégique.

C'est d'autant plus important que les coûts d'intervention vont être très élevés, difficiles à financer et pour les bâtiments existants concernés, pérenniseront ces derniers pour la

durée à minima de leur amortissement (de 15 à 20 ans après les travaux).

Ainsi il n'est pas seulement demandé à PARTENORD une solution technique aux désordres mais également une vision à partager avec les autres partenaires de l'ANRU, la CUD et la ville sur l'avenir du parc social sur DEGROOTE.

Même des arbitrages d'ordre technique ne peuvent être portés sans développement d'une stratégie générale par PARTENORD:

- maintien et réhabilitation des bâtiments existants : en effet si on fait le constat qu'ils proposent des typologies inadaptées à la demande pressentie ou déjà existante, d'une impossibilité technique ou financière à faire évoluer la typologie interne de ces bâtiments est-t-il pertinent d'investir sur leur maintien?

- reconstruire des logements sociaux et dans quelles proportions?

Si on souhaite maintenir une offre sur le quartier (ou permettre des opérations à tiroir), il faudra renouveler le parc démoli et reconstruire un bâti adapté, exempt de défauts techniques, aux formes urbaines compatibles avec l'environnement urbain et sortir du correctif pour retourner dans l'aire du développement raisonné.

Premières démolitions pressenties

Démolitions pressenties

Il existe un certain consensus sur les tours (toute la famille D), renforcé par des objectifs urbains, structurels, la concentration de difficultés sociales (et d'autres critères sociologiques), des problèmes techniques et sécuritaires :

- Bâtiments les plus hauts
- Les plus stigmatisants
- Les plus denses (40 logements sur un seul bâtiments)
- Les plus durs en fonctionnement
- Les plus touchés en désordres de tous ordres

A cela on peut confirmer la suppression des bâtiments isolés pour libérer des emprises (bâtiment rouge en entrée de quartier (1 rue Pagnol) et pourquoi pas le bâtiment bleu au Nord de Pagnol (140 rue Pagnol) isolé et potentiellement bloquant pour une réutilisation de l'emprise foncière.

Concernant d'autres bâtiments :

- proposition de suppression du gymnase obsolète et difficilement réhabilitable
- proposition de démolition de l'école à terme et reconstruction dans le cadre de l'opération d'une nouvelle école pour le futur quartier.

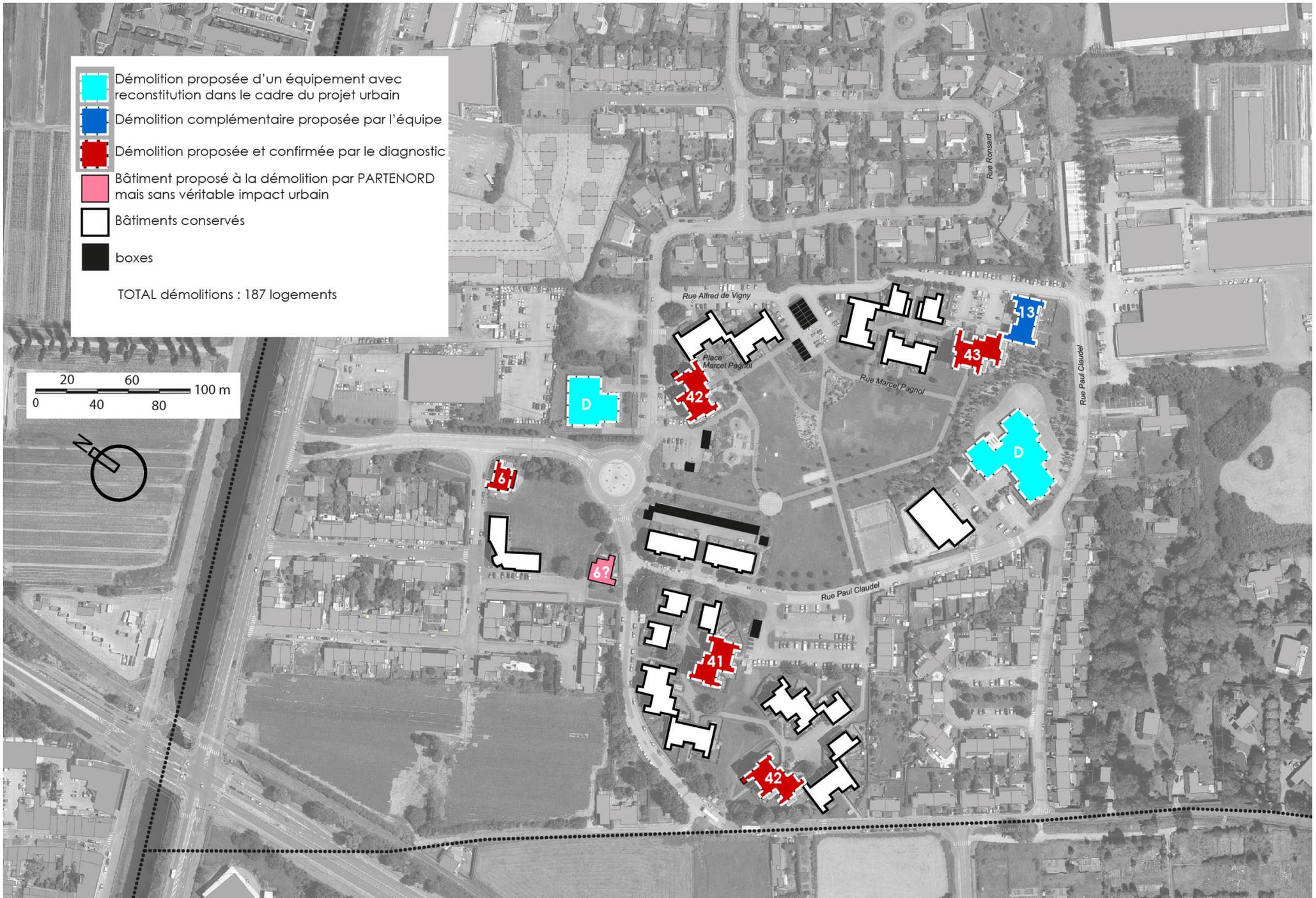
Aller plus loin sur les bâtiments existants de PARTENORD :

Nous avons développé dans les pages précédentes la nécessité que PARTENORD pousse ses investigations en matière de stratégie future et de choix de bâtiments pouvant :

- soit être réhabilités et réorganisés typologiquement,
- soit être repris seulement extérieurement,
- soit ne pas répondre (techniquement ou typologiquement ou parce qu'ils n'auront pas de possibilités d'évolution) et donc qui devront être éliminés à terme.

A cet égard on pourrait imaginer un renouvellement total de Pagnol, secteur le plus dur sociologiquement, urbainement le moins structuré, le plus opposé à son environnement (les pavillons).

Le cas échéant, on pourrait également, si il est prouvé sa justification, la suppression d'une famille ou de tout ou partie d'un îlot.



Composition typologique du parc de bâtis conservés

En appui des pages sur la nécessité d'expliciter la stratégie d'évolution du parc social à terme, regardons quelques données.

Les tours contenant le gros du parc des T1 et T2, la disparition des tours fait quasiment disparaître ces typologies de l'opération globale et de certains îlots créant un appauvrissement de la composition typologique.

Ainsi sur Pagnol, il n'y aura plus de T1 et de T2
Sur Troyat, conservation quasi anecdotique dans les bâtiments de famille C (au total 2 T1 et 18 T2 sur tout le parc ancien conservé.

Composition du parc restant :

PAGNOL : 24 T3 / 24 T4 / 29 T5

TROYAT : 2 T1 / 18 T2 / 43 T3 / 23 T4 / 20 T5 / 1 T6

Total : 184 logements soit 2 T1 (1%) / 18 T2 (10%) / 67 T3 (36%) / 47 T4 (25,5%) / 49 T5 (27%) / 1 T6 (0,5%)

Sans modification de la programmation, dans le parc conservé on aurait donc essentiellement des grands logements avec une proportion importante de T3, des T4, des T5 et des T6.

Le taux d'occupation moyen des logements (cf étude de sociologie urbaine) autour de 2,5 personnes en moyenne correspond plutôt aux T3.

Il est donc nécessaire pour avoir une plus grande mixité, une adéquation de l'offre à la demande et éviter de sur investir sur des typologies inadaptées que PARTENORD définisse une stratégie d'évolution du parc.

- Faut-il identifier les bâtiments (ou les niveaux de bâtiments) les plus aptes au changement?
- Faut-t-il prévoir plus de démolition, les bâtiments potentiellement conservés ne répondant plus aux besoins à terme...
- Tout va bien, on réhabilite les bâtiments existants, car ils correspondent à la stratégie définie par PARTENORD et répondent aux besoins futurs.

Interventions sur l'existant / la définition d'îlots



Ilot 1 Moréas-Bazin

C'est l'îlot qui aujourd'hui constitue l'entrée de quartier depuis la route de Furnes. Son aspect actuel est issu de la démolition du Nord de la passerelle.

Il a été partiellement reconstruit et conserve une importante réserve foncière.

Aujourd'hui foncièrement sous utilisé et mal recomposé d'un point de vue urbain c'est un îlot à fort potentiel pour le projet de recomposition du quartier.

Démolitions :

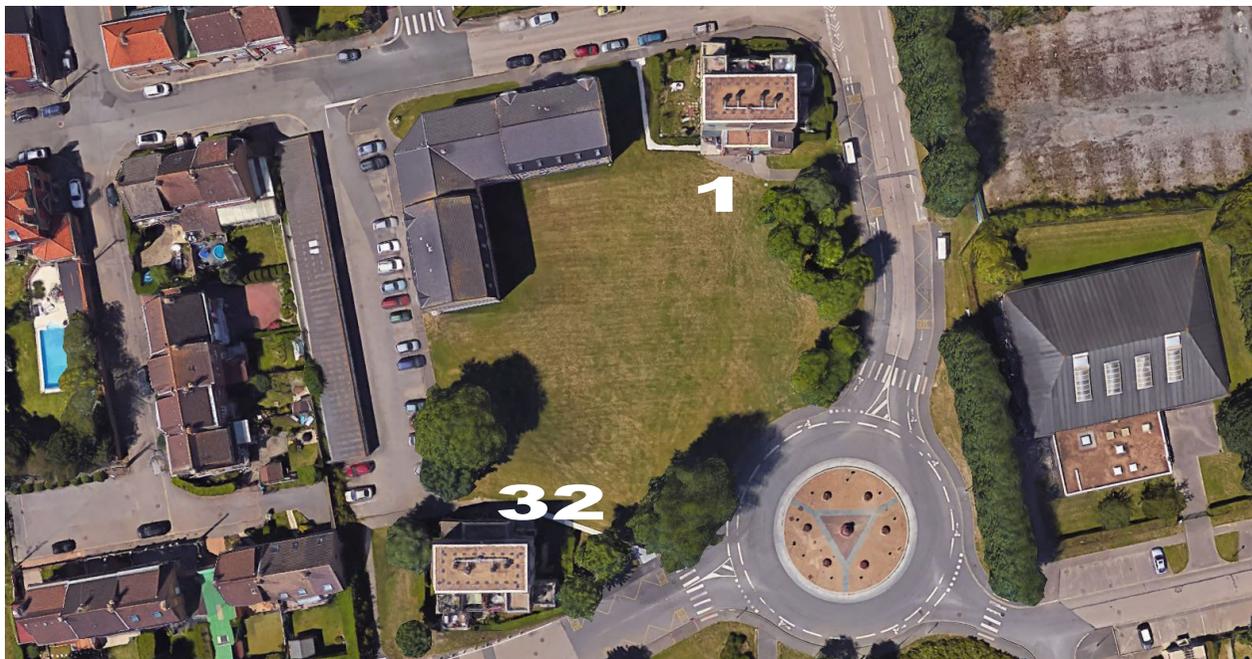
Aujourd'hui PARTENORD a identifié deux démolitions potentielles :

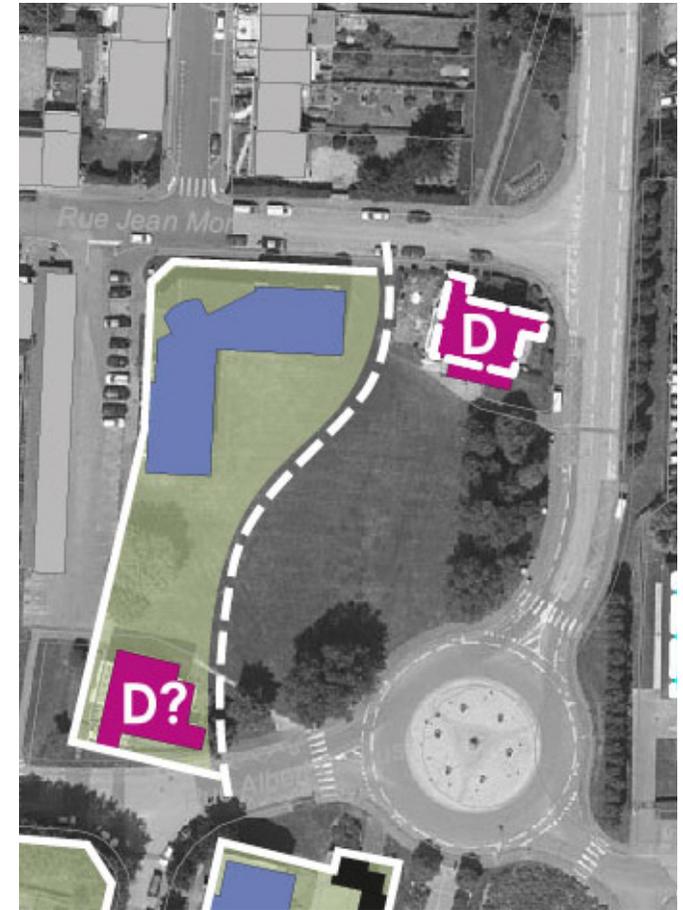
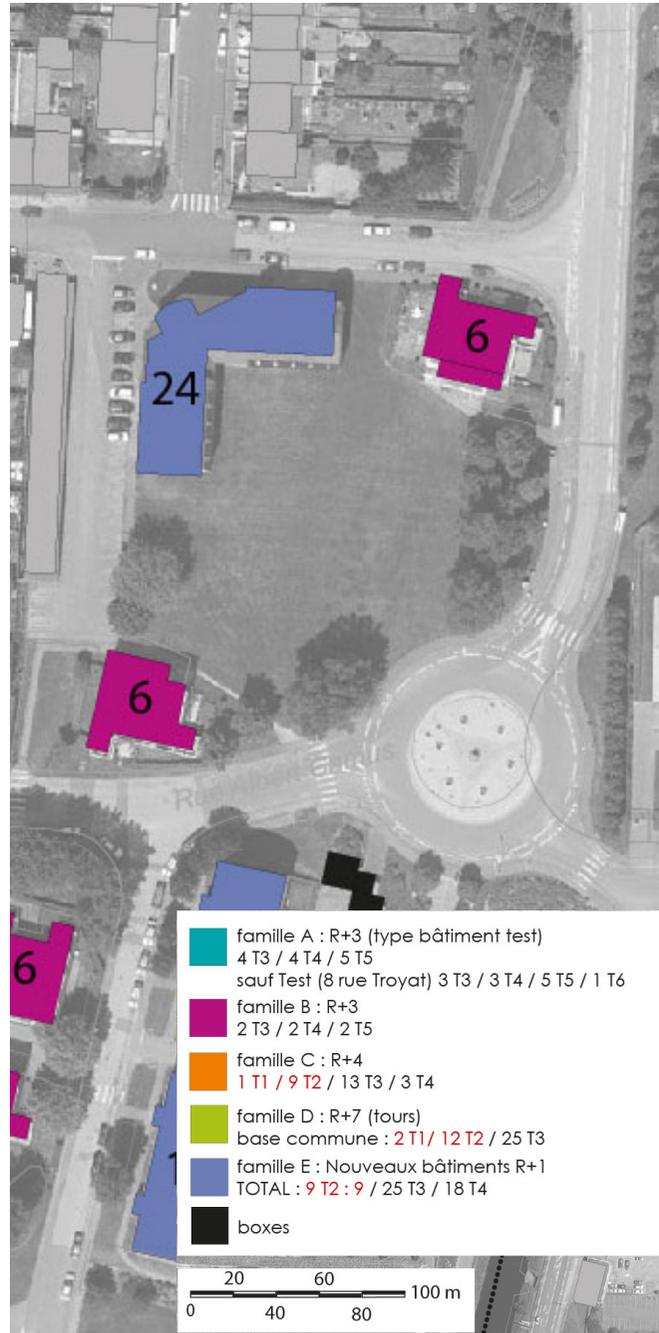
- Le 1 rue Marcel Pagnol,
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- Le 32 rue Marcel Pagnol
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

Découpage en deux parties de l'îlot:

- à l'Ouest les parties anciennes conservées,
- à l'Est reconstitution d'un nouveau front à rue dans le cadre de l'opération.





- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)

- 32 rue Pagnol (à préciser PARTENORD):
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

Ilot 2 rue Henri Troyat

C'est un îlot très composé, encore dans sa configuration d'origine, dont l'identité, les limites et la pertinence viennent du groupement autour d'une cours semi-privative.

Démolitions :

Aujourd'hui PARTENORD a identifié une démolition potentielle :

- Le 3 rue Henri Troyat,
R+7 de la famille D (tour)
41 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 1 T4 / 1 T9

Composition des îlots restants

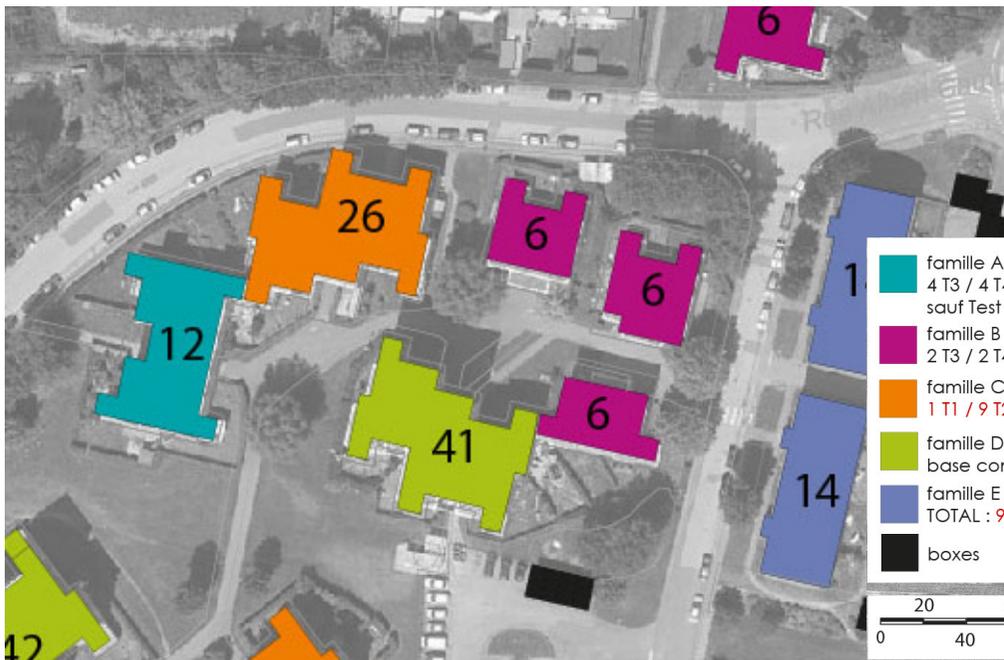
- 1 rue Troyat
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 2 rue Troyat
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 4 rue Troyat
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 6 rue Troyat
R+4 de la famille C
26 logements / 1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
- 8 rue Troyat
R+3 de la famille A
12 logements / 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

Constitution d'un îlot résidentiel, sans reconstruction sur l'emprise de la tour.

Recompositions typologiques à étudier selon capacités techniques des bâtiments à voir notamment sur le 6 rue Troyat .





teal	famille A : R+3 (type bâtiment test) 4 T3 / 4 T4 / 5 T5 sauf Test (8 rue Troyat) 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6
pink	famille B : R+3 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
orange	famille C : R+4 1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
light green	famille D : R+7 (tours) base commune : 2 T1 / 12 T2 / 25 T3
blue	famille E : Nouveaux bâtiments R+1 TOTAL : 9 T2 : 9 / 25 T3 / 18 T4
black	boxes

Interventions à préciser par PARTENORD:

- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

Ilot 3 Place Henri Troyat

Plus petit que le précédent mais également très organisé autour de sa cour centrale, c'est également un îlot qui se distingue rapidement du reste du quartier. Il est également le fruit d'une composition des 4 familles originelles de bâtiments.

Démolitions :

Aujourd'hui PARTENORD a identifié une démolition potentielle :

- Le 5 Place Henri Troyat,
R+7 de la famille D (tour)
41 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 3 T4

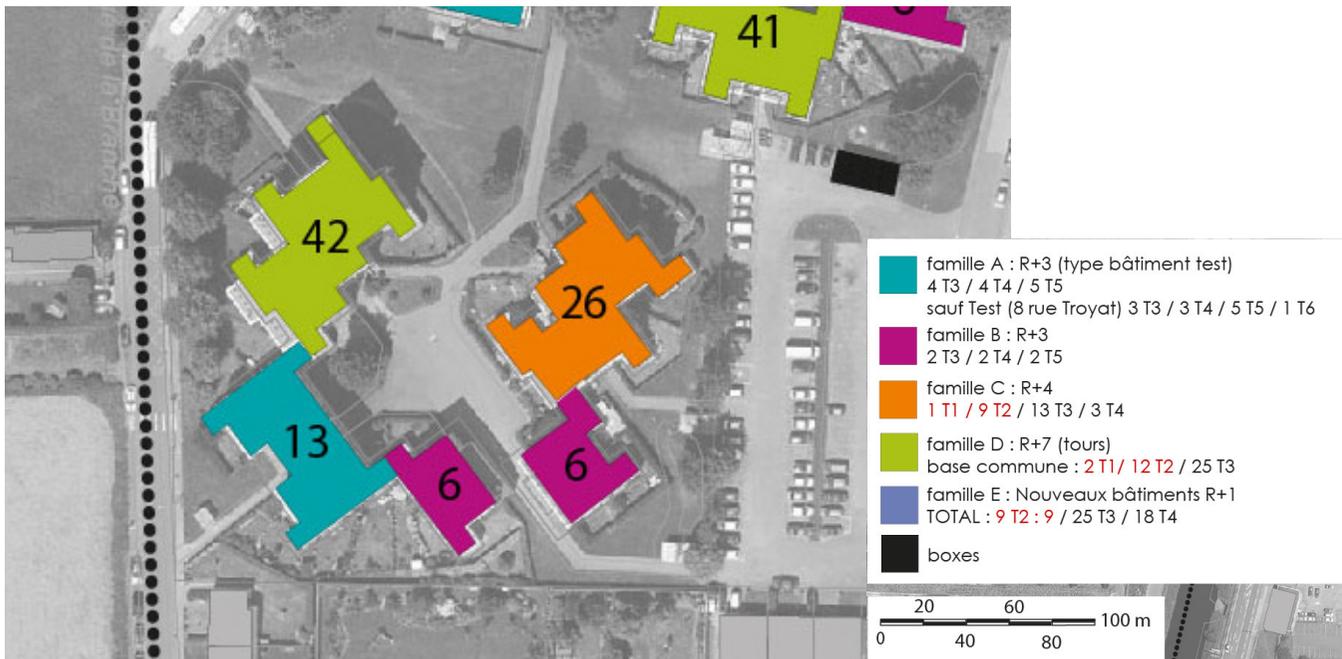
Composition des îlots restants

- 1 place Troyat
R+4 de la famille C
26 logements / 1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
- 2 place Troyat
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 3 place Troyat
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 4 place Troyat
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

Constitution d'un îlot résidentiel, avec ou sans reconstruction sur l'emprise de la tour.
Recompositions typologiques à étudier selon capacités techniques des bâtiments à voir notamment sur le 1 place Troyat .





Interventions à préciser par PARTENORD:

- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

Ilot 4 rue Marcel Pagnol Sud

Les îlots de la rue Marcel Pagnol sont découpés en 3 entités distinctes. Pagnol Sud est la première. Il est choisi de l'isoler car son organisation ne se fait pas autour d'une cour mais dans une sorte de L autour d'un parking qui isole les bâtiments qui y sont groupés des autres parties de Pagnol.

Démolitions :

Aujourd'hui PARTENORD a identifié une démolition potentielle :

- 138 rue Marcel Pagnol,
R+7 de la famille D (tour)
43 logements / 6 T1 / 12 T2 / 23 T3 / 2 T4

Composition des îlots restants

- 140 rue Marcel Pagnol,
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

- soit constitution d'un îlot résidentiel, avec ou sans reconstruction sur l'emprise de la tour,
- soit extension des démolitions au 140 et libération complète de l'îlot sans entrave.





Interventions à préciser par PARTENORD:

- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

OU

- Démolition complète et reconstruction

OU

- Démolition complète et cession du terrain

Ilot 5 rue Marcel Pagnol Centre

Pagnol centre est un îlot particulier car il a une identité urbaine très forte et pousse loin l'idée de la cour privative.

C'est un îlot très homogène en terme de hauteur et de typologie bâtie qui pousse une sorte de concept d'habitat proche d'individuels groupés et superposé.

Démolitions :

Aujourd'hui pas de démolitions identifiées.

Mais les îlots Pagnol sont des îlots durs socialement avec de nombreux indicateurs au rouge, urbainement isolés, avec des frictions avec les pavillons situés derrière, on pourrait s'interroger sur le maintien et le réinvestissement sur ce bâti ou sur une démolition et un remplacement.

Composition des îlots restants

- 81 rue Marcel Pagnol,
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5
- 83 rue Marcel Pagnol
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- 136 rue Marcel Pagnol,
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5
- 142 rue Marcel Pagnol
R+3 de la famille B
6 logements / 2 T3 / 2 T4 / 2 T5

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

- soit constitution d'un îlot résidentiel,
- soit libération complète de l'îlot sans entrave (à traiter en variante).





■	famille A : R+3 (type bâtiment test) 4 T3 / 4 T4 / 5 T5 sauf Test (8 rue Troyat) 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6
■	famille B : R+3 2 T3 / 2 T4 / 2 T5
■	famille C : R+4 1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
■	famille D : R+7 (tours) base commune : 2 T1 / 12 T2 / 25 T3
■	famille E : Nouveaux bâtiments R+1
■	boxes
TOTAL : 9 T2 : 9 / 25 T3 / 18 T4	

Interventions à préciser par PARTENORD:

- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

OU

- Démolition complète et reconstruction

OU

- Démolition complète et cession du terrain

Ilot 6 Place Marcel Pagnol

L'îlot Place Marcel Pagnol est un îlot stratégique car c'est l'un des îlots les plus visibles depuis l'entrée de quartier en venant de la route de Furnes.

Démolitions :

Aujourd'hui PARTENORD a identifié une démolition potentielle :

- 1 place Marcel Pagnol,
R+7 de la famille D (tour)
42 logements / 2 T1 / 12 T2 / 25 T3 / 3 T4

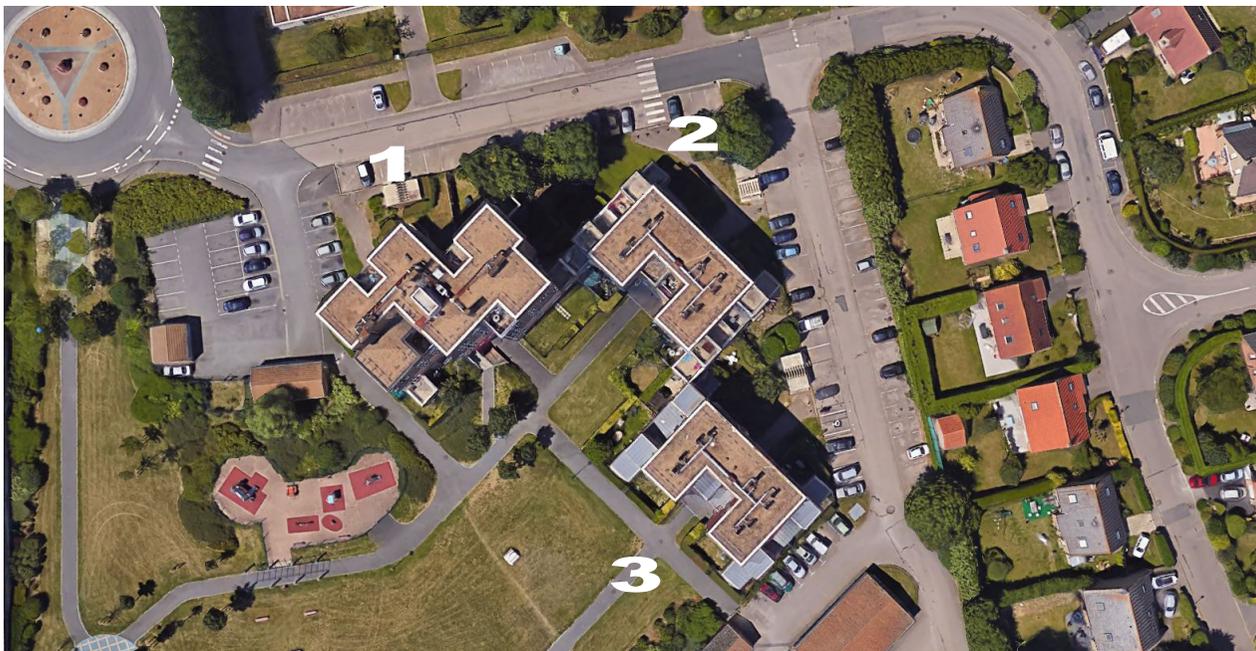
Composition des îlots restants

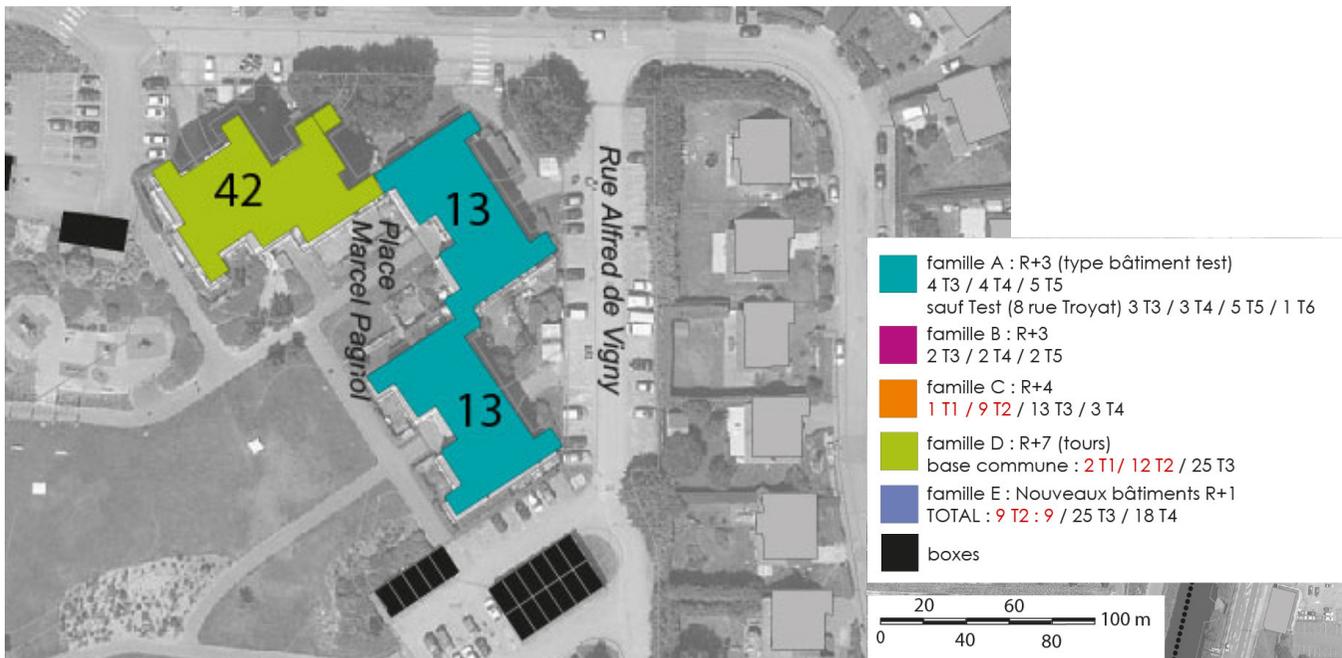
- 2 place Marcel Pagnol,
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5
- 3 place Marcel Pagnol,
R+3 de la famille A
13 logements / 4 T3 / 4 T4 / 5 T5

Proposition d'intervention dans le cadre du projet urbain:

- constitution d'un îlot résidentiel avec bâtiments conservés à l'Est du site,
- Mobilisation du foncier libéré pour constitution d'un îlot résidentiel neuf à l'Ouest,

OU libération complète de l'îlot sans entrave (à traiter en variante).





Interventions à préciser par PARTENORD:

- Résidentialisation de l'îlot par création de limites marquées (à déterminer seconde partie de l'étude)
- Réhabilitation des façades
- Interventions de confort éventuelles dans les logements,

OU

- Démolition complète et reconstruction

OU

- Démolition complète et cession du terrain

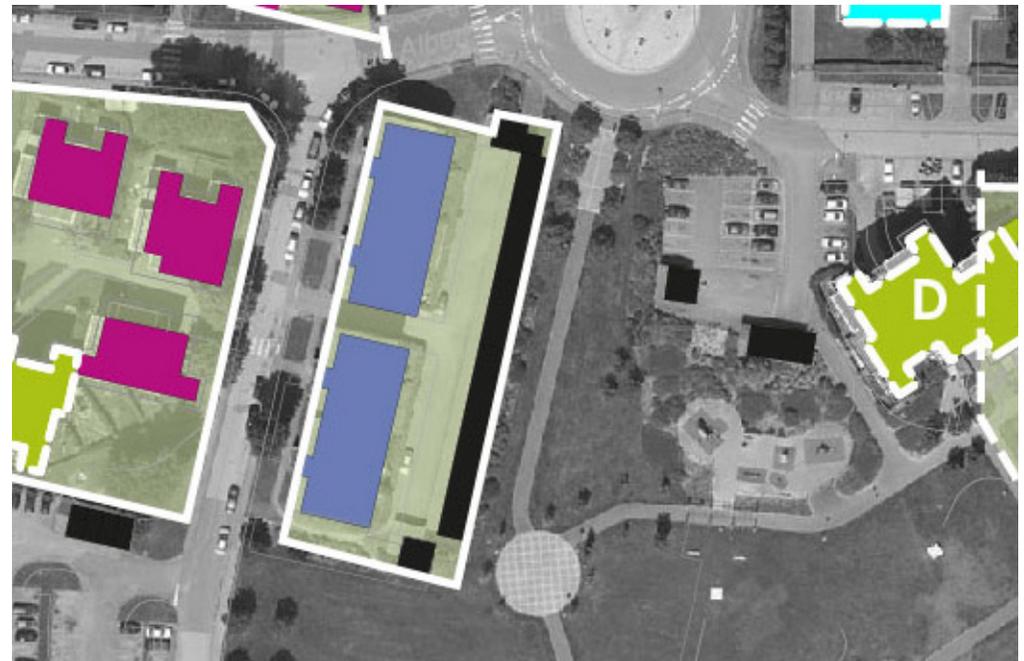
Ilot 7, Famille E, rue Paul Claudel

Il s'agit d'un îlot neuf qui date de la première vague de reconstructions.

Composé de bâtiments relativement bas R+1 +C à R+2+C.

Il est d'une architecture néo classique d'inspiration flamande, alignée sur rue mais avec une façade arrière sur parc composée d'arrière de boxes, urbainement très dure.





- famille A : R+3 (type bâtiment test)
4 T3 / 4 T4 / 5 T5
sauf Test (8 rue Troyat) 3 T3 / 3 T4 / 5 T5 / 1 T6
- famille B : R+3
2 T3 / 2 T4 / 2 T5
- famille C : R+4
1 T1 / 9 T2 / 13 T3 / 3 T4
- famille D : R+7 (tours)
base commune : 2 T1 / 12 T2 / 25 T3
- famille E : Nouveaux bâtiments R+1
TOTAL : 9 T2 : 9 / 25 T3 / 18 T4
- boxes

Récapitulatif sur la définition des îlots «conservés»

On obtient donc un découpage primaire, un invariant.

On a des démolitions affermies car elles libèrent du foncier stratégique.

Des démolitions pressenties à affermir et potentiellement des démolitions complémentaires si ces dernières sont financièrement soutenables et stratégiquement justifiées (plan stratégique de gestion future du site par PARTENORD).

Mais quelque soient les options retenues, le plan est évolutif : les îlots résidentiels conservés peuvent demain être démantelés sans remettre en question le plan masse général.

Puisque le quartier évolue en îlots résidentiels individualisés, pour rompre avec l'image unitaire négative du quartier, chaque îlot peut et doit être traité par un maître d'oeuvre différent.



Des interventions unitaires par îlots / un exemple Troyat Nord



Fournier / Tirard architectes, Dunkerque



Hessamfar/Verons Architectes, Bordeaux

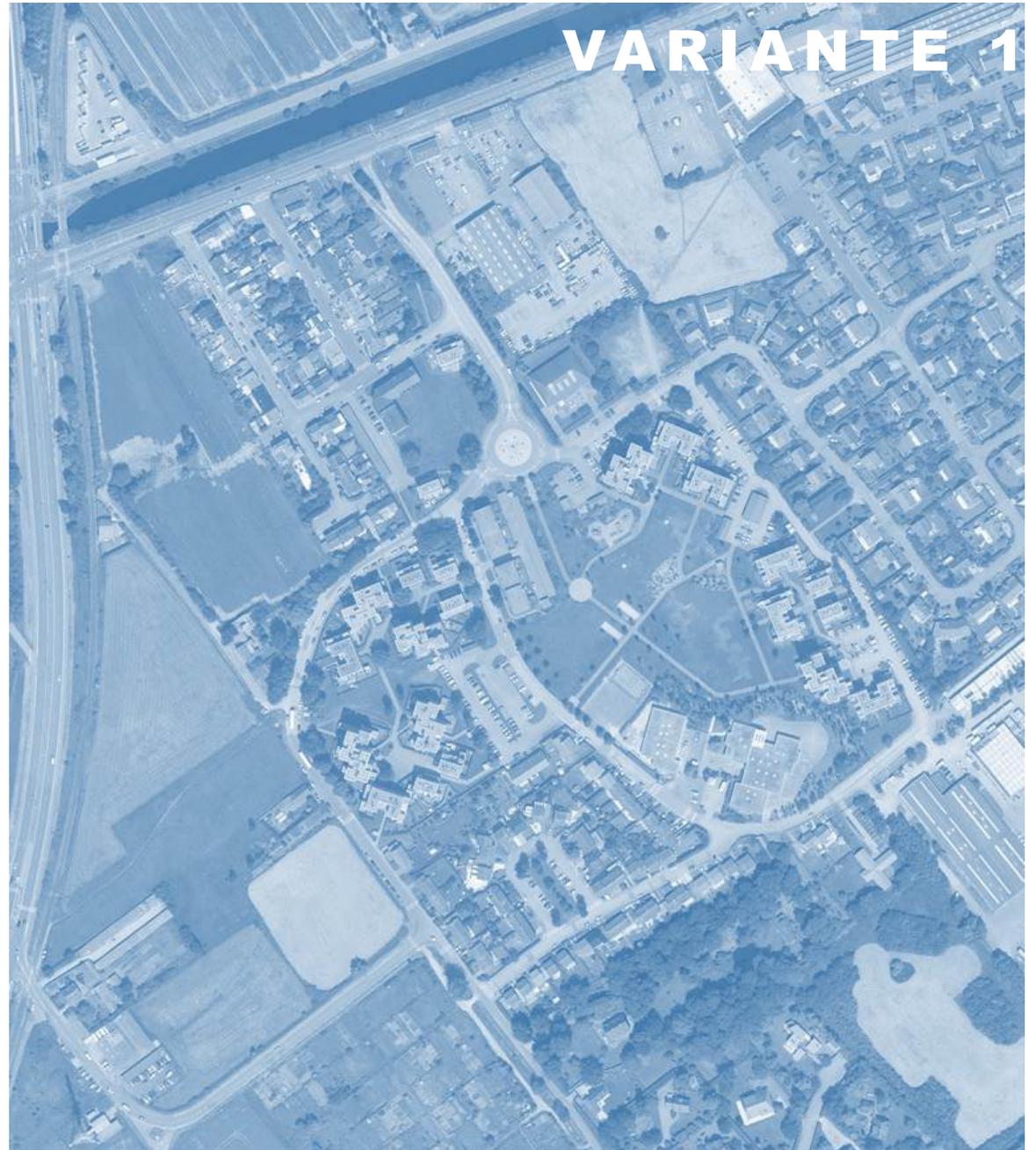


MDNH Architectes, Paris



- * Peu de couleurs,
- * Peu de matériaux et des beaux matériaux pérennes :
 - Brique/pierre ou bois sur les socles,
 - Doublage blanc pour les corps d'étage,
 - Zinc prépatiné pour les toitures ou les attiques
- * Des fenêtres orthogonales

Orientations de projet



Variante 1 : la ligne brisée

Sur la base des invariants des îlots conservés on peut tracer un nouveau parcellaire. On déhanche sur la route de Furnes pour gagner de l'épaisseur devant les pavillon à l'Ouest et avoir du bâti de part et d'autre de l'entrée du quartier pour la cadrer.

On mobilise tout le foncier disponible.

On conserve un parc qui se chaînera avec la plaine humide au Sud (à côté des papillons blancs)



Variante 1 : la ligne brisée

On bâtit une trame d'espaces publics et de rues (des vraies traditionnelles) qui rythment et structurent l'espace, simplement.

On garde une trame forte d'espaces verts et de cheminements verts qui s'accrochent sur le système plus général de la ville et qui en deviennent un maillon

On crée quelques rotules aux carrefours stratégiques :

- accroche sur la route de Furnes et le canal au Nord,
- carrefour rue de Vigny et Rue Albert Camus



Variante 1 : la ligne brisée / aller plus loin?

Construire une nouvelle école pour le quartier du Chapeau Rouge

Devant la réelle difficulté des phénomènes d'évitement par les parents du Chapeau Rouge (hors logements sociaux DEGROOTE voire même de la part des parents d'enfants de DEGROOTE) qui touche durement et durablement l'école actuelle, avec le positionnement fortement déporté de cette dernière et son accès qui tourne le dos au coeur du quartier, pourquoi ne pas envisager la construction d'un nouveau groupe scolaire pour l'Ouest du Chapeau Rouge.

Repositionné sur l'un des carrefours stratégiques du quartier recomposé, en position centrale par rapport à l'Ouest du quartier du chapeau Rouge, ce nouveau groupe scolaire serait créé pour les nouveaux arrivants, les autres habitants du quartier du Chapeau Rouge (les pavillons) et bien entendu accueillerait les enfants des anciens îlots DEGROOTE mais symboliquement n'appartiendrait plus physiquement à l'ancien DEGROOTE.

Ce signal fort permettrait de redonner à l'école son rôle central dans la structuration de la vie de quartier et son rôle de maillon fort dans la mixité et les échanges de tous les habitants du secteur.

Il permettrait donc de se détacher des problématiques du groupe scolaire actuel et de l'ombre pénalisante de l'ancien quartier DEGROOTE en se plaçant de surcroît du côté

Nord de la route qui séparera les anciens îlots résidentialisés du quartier DEGROOTE originel qui, parallèlement, ne formeront plus un ensemble unitaire et oppressant mais une succession de «résidences» à l'autonomie retrouvée.

Reconstruire (et démolir) plus

Le projet est conçu pour pouvoir être réalisé par étapes :

- Un premier volet de démolitions et une première mobilisation de parcelles stratégiques permettant de recomposer une façade et un accès au quartier depuis la route de Furnes par la création d'une opération totalement neuve sur des terrains nouvellement urbanisés.
- Des volets ultérieurs permettant de poursuivre la dilution de l'ancien quartier DEGROOTE dans un nouveau quartier, avec la possibilité, sur la base du nouveau découpage foncier, de poursuivre le renouvellement en démantelant d'autres anciens îlots du quartier DEGROOTE.

Papillons Blancs

Aujourd'hui de nombreux bâtiments de l'institution, construits sur des sols particuliers sans fondations adaptés deviennent progressivement inutilisables. La question du déplacement de l'institution se pose donc de la libération d'un foncier important, intéressant (puisqu'il permettrait de prendre en tenaille les restes de l'ancien DEGROOTE

fortement mis en minorité par le projet «version» basse.

Le projet urbain DEGROOTE

30 à 35 % d'îlots résidentiels indépendants, anciens noyés dans 65 à 70 % d'un nouveau quartier établit selon des standards contemporains, quelques innovations programmatiques et une forme urbaine intégrée à mi-chemin entre la ville (type coeur d'agglomération) et la campagne (ou la ville à la campagne) caractéristique identitaire de Tétéghem et Coudekerque-Village.

Retrouver une accroche vers l'environnement et en l'occurrence le centre commercial «Carrefour»

Mobiliser du foncier sur les papillons Blancs et créer une accroche (piétonne / vélo voire automobile) vers la route du Chapeau Rouge

Nouveau groupe scolaire?



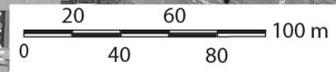
P

P

D?

D?

D?



Variante 1 : l'ancien DEGROOTE, un petit bout d'un nouveau quartier du chapeau Rouge

- 1/ Le carrefour route de Furnes / Route du Chapeau Rouge : une pièce importante de la façade renouvelée du canal
- 2/ L'esplanade : l'accroche du quartier au canal et à la route de Furnes
- 3/ Cœur DEGROOTE : la jonction entre nouveau et ancien Degroote
- 4/ Route de La branche Nord : La façade vers Dunkerque
- 5/ Chapeau Rouge : une accroche à trouver



Orientations de projet



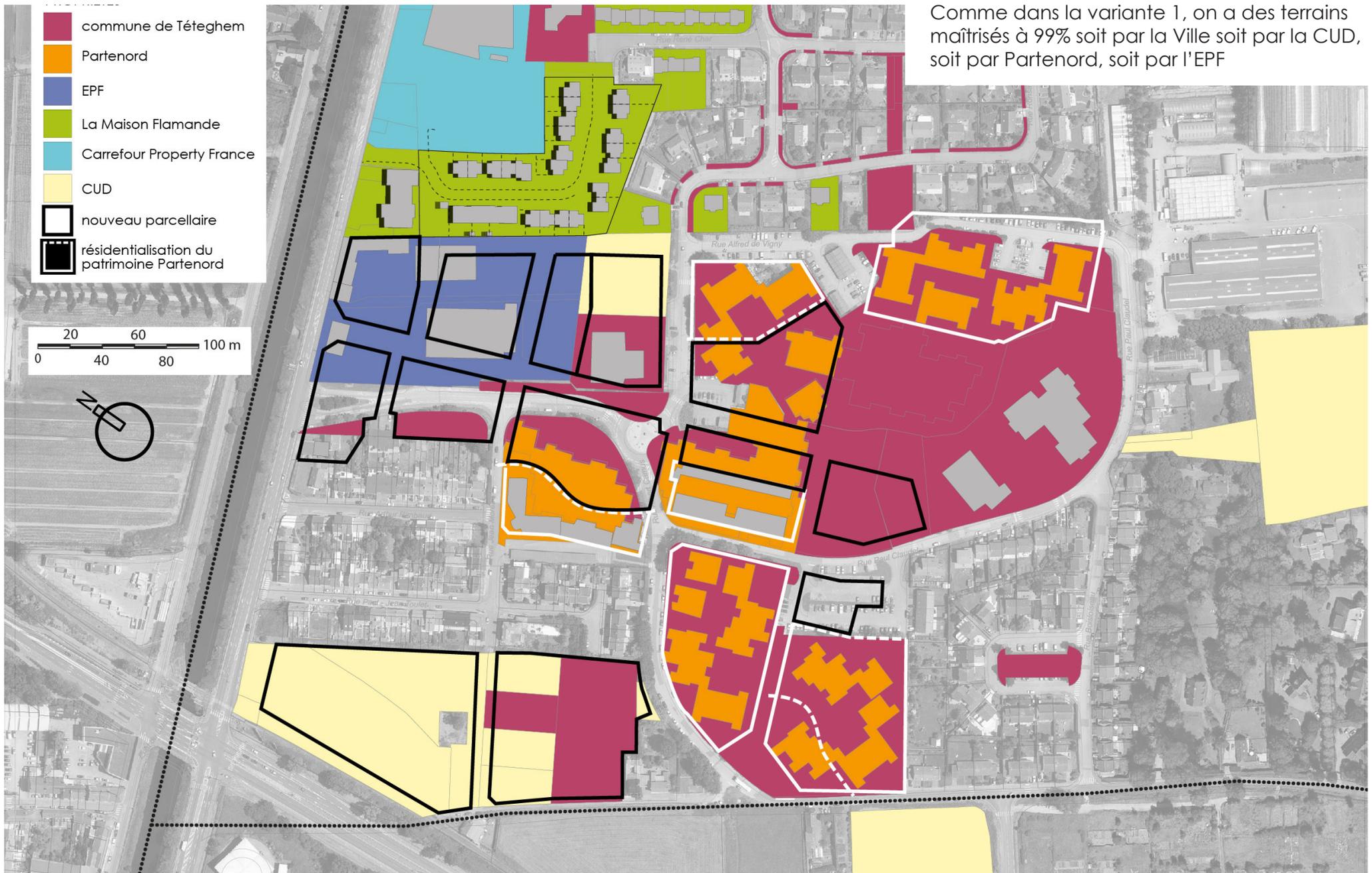
Variante 2 : la ligne droite

Contrairement à la première variante où on suivait au maximum le tracé de la voie raccorçant le quartier à la route de Furnes, ici on adopte un tracé simple et droit. On déhanche également sur la route de Furnes pour gagner de l'épaisseur devant les

pavillon à l'Ouest et cadrer l'entrée. On mobilise tout le foncier disponible. On conserve un parc qui se chaînera avec la plaine humide au Sud (à côté des papillons blancs)



Variante 2 : superposition projet : foncier



Variante 2 : la ligne droite

Foncièrement la solution est plus neutre et plus équilibrée dans la répartition des terrains de part et d'autre de l'axe central venant de la route de Furnes.

Cela laisse donc plus de souplesse dans les possibilités d'évolution de la programmation le long de cet axe.

Pour le reste les deux propositions d'orientations sont assez similaires.



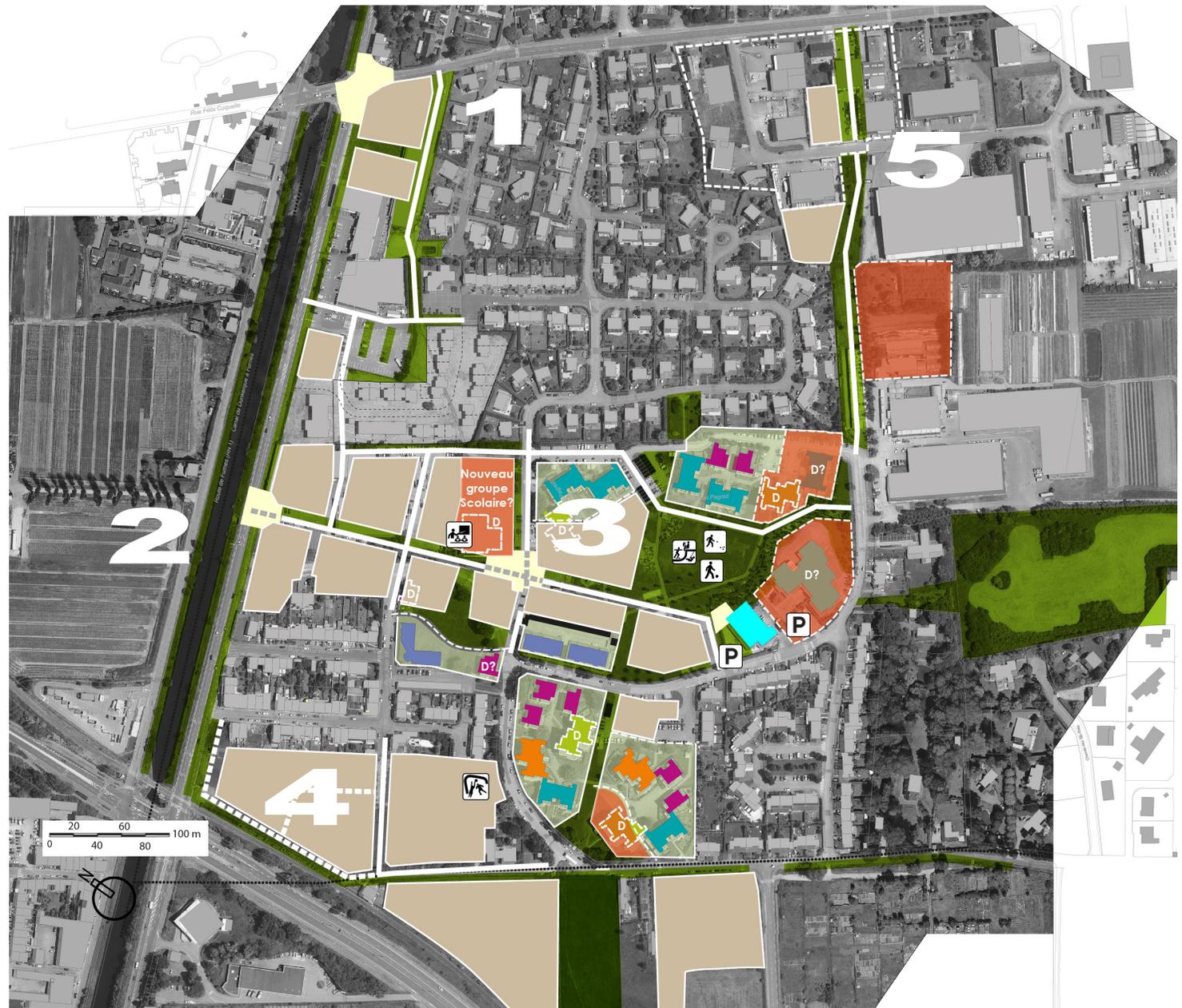
Retrouver une accroche vers l'environnement et en l'occurrence le centre commercial «Carrefour»

Mobiliser du foncier sur les papillons Blancs et créer une accroche (piétonne / vélo voire automobile) vers la route du Chapeau Rouge



Variante 2 : l'ancien DEGROOTE, un petit bout d'un nouveau quartier du chapeau Rouge

- 1/ Le carrefour route de Furnes / Route du Chapeau Rouge : une pièce importante de la façade renouvelée du canal
- 2/ L'esplanade : l'accroche du quartier au canal et à la route de Furnes
- 3/ Cœur DEGROOTE : la jonction entre nouveau et ancien Degroote
- 4/ Route de La branche Nord : La façade vers Dunkerque
- 5/ Chapeau Rouge : une accroche à trouver



Vues aériennes du quartier (pour mémoire)





Vue aérienne depuis le Nord Ouest



Vue aérienne depuis le Sud Ouest



Vue aérienne depuis le Nord Ouest



Vue aérienne depuis le Sud Ouest