

LéaV - Laboratoire de l'École nationale supérieure
d'architecture de Versailles

Publications du LéaV
Éditions en ligne

3^e séminaire « Ville, territoire, paysage »
ENSA Versailles et ENSP Versailles
Les écoles d'architecture et de paysage dans leur territoire
Actes des journées d'études des 13 et 14 juin 2019

Sous la direction de Roberta Borghi et Stéphanie de Courtois

Architectures et paysages de l'eau, un atelier mutualisé à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

Juliette Pommier et Annie Tardivon

Pour citer cet article

POMMIER Juliette et TARDIVON Annie, « Architectures et paysages de l'eau, un atelier mutualisé à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille ». In : BORGHI Roberta et COURTOIS Stéphanie de (dir.), 2022. *Les écoles d'architecture et de paysage dans leur territoire. Actes des journées d'études du 3^e séminaire « Ville, territoire, paysage »* (organisé les 13 et 14 juin 2019), LéaV/ENSA Versailles, mis en ligne le 1^{er} février 2022, p. 67-78.

ISBN : 978-2-9578793-0-4

Architectures et paysages de l'eau, un atelier mutualisé à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille

Juliette Pommier et Annie Tardivon

La Région des Hauts-de-France constitue un territoire marqué aussi bien par sa situation frontalière que par l'exploitation minière, l'industrialisation massive du littoral et sa poldérisation. Les problématiques de l'eau l'ont structuré depuis plus d'un millénaire, entre conquête de nouvelles terres exploitables sur la mer dès le Moyen Âge, et organisation de la défense du territoire français au XVIII^e siècle grâce au contrôle de l'eau dans les systèmes de fortifications. Aujourd'hui, la question de la submersion marine et de la montée des eaux ajoute le risque écologique à une gestion hydraulique déjà complexe. Faut-il se défendre de l'eau, l'exploiter, ou apprendre à vivre avec ?

L'atelier de master expérimenté au printemps 2019 en collaboration entre la formation architecture et la formation paysage de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (ENSAPL) propose d'aborder ces problématiques du territoire du Nord. Cet atelier rassemble 24 étudiants de première et deuxième année de master, certains préparant leurs diplômes : ils travaillent en équipes mixtes de trois ou quatre mêlant systématiquement les niveaux et les formations. Encadré par une architecte et une paysagiste, l'atelier bénéficie également d'un accompagnement ponctuel dans le domaine des sciences techniques¹ et des techniques de représentation², ainsi que des interventions de nos partenaires du CAUE du Nord et de l'Agence d'urbanisme de Dunkerque (AGUR).³

Le semestre est organisé en plusieurs phases de travail, alternant les travaux en équipe et en individuel, l'analyse et la conception, la grande et la petite échelle, le suivi en formations séparées ou confondues. Par cette alternance, les phases du semestre développent les interactions disciplinaires dans différentes configurations : en groupe pour les analyses et scénarios d'intervention, en individuel pour le

positionnement doctrinal, en équipe architectes/paysagistes pour la conception du projet urbain commun, puis à nouveau en individuel pour le développement des projets d'architecture et d'aménagement paysager. Cette succession de modes de collaboration vise à rendre conscientes aussi bien les spécificités et complémentarités disciplinaires que les prises de position personnelles et négociées, les démarches de conception comme de collaboration. Entre architectes et paysagistes, les outils et les méthodes sont proches, et souvent même partagés. Mais les étudiants découvrent « en marchant » les subtilités de chacune des disciplines, et croisent ainsi deux visions sur le territoire dunkerquois, et deux approches de la transformation, manipulant des échelles, des matières et des temporalités complémentaires, pour aboutir à des projets parfois partagés, parfois divergents. Cette pédagogie renforce les apports respectifs des deux disciplines, entre collaboration et distinction, plutôt que de les confondre dans une approche fusionnée et hybride du projet territorial.

L'atelier se propose donc d'interroger les notions, les méthodes de conception⁴ et de collaboration entre architectes et paysagistes qui ont été suscitées par ce territoire d'eaux. Le choix du programme s'est également orienté vers les architectures et paysages de l'eau en proposant un équipement aquatique et/ou nautique et ses espaces publics, visant à profiter des bassins portuaires et du littoral : aux prémices de la programmation architecturale et paysagère s'agence une articulation entre le dedans et le dehors, entre le social et le spatial, entre l'environnement dunkerquois et le quotidien. Le travail de programmation a encore amplifié l'interaction entre le territoire et ses pratiques sociales en dotant fréquemment l'équipement et les espaces publics d'une dimension pédagogique intégrant des lieux et dispositifs de médiation sur l'environnement.

Un territoire d'eaux

Le territoire du Dunkerquois assemble quatre composants : le système hydrographique, les industries, les sites balnéaires et naturels, les villes et villages, largement reconstruits après-guerre, et en forte expansion durant les Trente Glorieuses et l'importante extension portuaire. La logique et l'interaction de ces composants expliquent la configuration actuelle du territoire. Le site du Port de Dunkerque

concentre ces caractéristiques, et cristallise leurs évolutions et enjeux contemporains (fig. 1).

Ce territoire consiste d'abord en une géographie, progressivement domestiquée dans le temps long de l'histoire, depuis les premières installations sur l'ancienne côte, et la poldérisation progressive du territoire pour l'exploitation agricole, depuis le Moyen Âge. Le système des waterings (Delaine, 1969) est mis en place au XII^e siècle par les institutions monastiques des Flandres, afin d'évacuer l'eau des nouvelles terres gagnées sur la mer, qui se situent dès lors sous le niveau 0. Les systèmes d'assèchement, de pompage et d'évacuation se perfectionnent progressivement au XVII^e siècle, avant de connaître une mutation au début XVIII^e siècle pour intégrer le contrôle de l'eau aux nouvelles techniques défensives développées par Vauban. Les fortifications bastionnées s'enrichissent sur ce territoire d'un système ingénieux de douves, de canaux et d'écluses permettant d'inonder à volonté l'ennemi et de le tenir à distance.

L'histoire de Dunkerque résonne avec l'histoire de l'eau. La ville s'implante sur un cordon dunaire dès les débuts de la poldérisation du territoire, au Moyen Âge, et évolue au rythme de la pêche et du contrôle progressif des inondations de l'arrière-pays agricole. Les trois eaux du port correspondent, à partir du XIX^e siècle, au fonctionnement actuel : s'y croisent l'eau douce s'évacuant des waterings par le canal exutoire, l'eau salée de la mer soumise au marnage des marées, et l'eau salée du port, contrôlée par les écluses et maintenue à un niveau constant. Un système de canaux, de pompes et d'écluses de plus en plus sophistiqué permet d'évacuer l'eau douce à marée basse, et de bloquer l'eau salée à marée haute, du moins tant que les deux types d'eau ne sont pas saturés au même moment.

Au cours du XX^e siècle, la croissance du port s'accélère. Le chantier naval de France ferme en 1987, et les projets de reconversion du port commencent au même moment. Aux aménagements défensifs puis industrialo-portuaires succèdent désormais les projets de reconquête urbaine du port, alors que l'emprise administrative du port est devenue si importante qu'elle coupe la ville de la mer. Au palimpseste (Corboz, 2001) historique des occupations antérieures s'associe désormais le palimpseste des projets urbains successifs, amorcés mais

généralement inachevés, dont les morceaux ne parviennent pas aujourd'hui à dessiner une cohérence urbaine, alors que le projet du cœur de ville occupe dorénavant les édiles.

Après une phase de planification urbaine et de concours, l'équipe de Richard Rogers amorce le projet Neptune⁵ en 1991. La ZAC du Grand Large est développée à partir de 1996 par l'équipe de Nicolas Michelin, mais l'opération restera inachevée en 2014 (500 logements construits pour 1 200 prévus). Les projets ultérieurs perdent l'ambition urbaine portée au début des années 1990. Le Fonds régional d'art contemporain (FRAC) de Dunkerque est inauguré en 2013, le *Learning center* de la Halle aux sucres en 2014, et la nouvelle patinoire a ouvert en 2019 sur le Môle I, à quelques mètres du *Learning center*.

Aujourd'hui, deux tendances déterminent la politique urbaine de Dunkerque : d'un côté la concentration des moyens et des enjeux sur le cœur de ville (Dunkerque fait partie des villes moyennes du programme national « Cœur de ville »), et de l'autre la prolongation ponctuelle des opérations sur le port vers une reconversion culturelle et ludique des lieux. Dans cette perspective, une étude de reprogrammation urbaine datant de 2017 est pour l'instant restée sans suites, mais une série de projets d'équipements et d'aménagements poursuivent la transformation : la reconversion du chai à vin en espace événementiel et d'innovation artistique et culturelle (2020) ; le projet « Fructose », réhabilitation du bâtiment accueillant des ateliers de travail d'artistes (2018-2020) ; la bibliothèque-médiathèque (livrée en décembre 2019) ; le programme de loisirs & tertiaire du quai de Leith, fin 2020 - programme mixte porté par l'investissement privé.

Dans ce cadre, le sujet et les analyses menées en atelier ont permis de réarticuler une perspective globale et locale autour d'une série de problématiques. Comment transformer ce territoire pour le rendre habitable et appropriable par les usagers ? Comment retrouver une échelle plus humaine dans ce territoire de la démesure ? Comment accompagner la reconversion portuaire, amorcée depuis les années 1980, mais encore à venir : comment penser le temps long ? Comment révéler l'identité des lieux, tout en la réactualisant au prisme des enjeux contemporains ? Plusieurs axes de réflexion nourrissent ces questionnements. L'axe de la morphologie urbaine



1. Vue aérienne du port de Dunkerque, 2015.
© Jean-Louis Burnod.

et des espaces publics interroge les relations entre ville, port et front de mer, au croisement des questions de connexion, de perception et de pratiques sociales des lieux. L'axe de la programmation s'appuie sur un travail par complémentarité entre l'existant et le projeté pour amplifier la reconversion culturelle, ludique et sportive déjà en cours. L'axe de l'écologie explore les milieux et les conditions climatiques en présence pour envisager les ressources disponibles, les implantations possibles et la gestion des eaux, des sols, des vents.

Pour aborder ces questions, les équipes étudiantes ont sélectionné trois terrains dans le port de Dunkerque et ses abords. Le premier correspond à l'actuel port de plaisance, sur l'ancien chantier naval fermé en 1987. Il constitue un palimpseste particulièrement riche, qui rassemble à la fois des vestiges des bastions du XIX^e siècle, des traces du chantier naval, des hangars portuaires encore en activité ou désaffectés, des eaux douces et salées soumises au mouvement des marées et des écluses, des paysages de digues ou de plaisance, et le FRAC, encore bien isolé. Le deuxième terrain est moins diversifié mais bien plus vaste ; il se développe sur le bassin Freycinet datant également du XIX^e siècle, et englobe les Môles I et II, ainsi que le secteur des formes, pour certaines équipes. Doté des dimensions colossales de l'échelle portuaire (un môle mesure 170 m × 500 m environ), ce terrain a déjà amorcé sa reconversion culturelle et ludique sur le Môle I, tandis que le Môle II (et les suivants) apparaissent comme de gigantesques « pages blanches » ouvertes à tous les scénarios d'urbanisation. Le troisième terrain se trouve à Malo-les-Bains, de l'autre côté du canal exutoire situé derrière le port de plaisance. Il pose la question de la reconnexion du port de Dunkerque à l'univers de la station balnéaire de Malo. Ce terrain ne sera pas développé ici.

Entre deux eaux et trois milieux

Pauline Deray (paysagiste), Marie-Charlotte Hofmann et Justine Taillard (architectes)

La lecture du site du port de plaisance révèle une stratification historique et géographique organisée en bandes est-ouest. Cette composition procède aussi bien de la croissance radioconcentrique de la ville que de la localisation géographique du site sur une côte orientée au nord. Du nord au sud, se succèdent ainsi : la plage puis la digue des Alliés ; le

canal exutoire ; les berges du canal et les vestiges de la fortification du XIX^e siècle ; les hangars et services du port de pêche mais aussi le hangar du Grand Bleu et le FRAC, hangar AP2 déjà reconverti ; les quais et le port de plaisance. Chacune de ces bandes comporte sa logique, sa mémoire, son ambiance, et son potentiel de requalification. Mais chacune pose aussi la question des conflits d'usages, des porosités et transversalités possibles, bref de ses relations aux bandes voisines et au contexte proche et lointain. Le projet envisage le réaménagement du port de plaisance en trois modes d'action :

- 1) réordonner le fonctionnement et l'accès des bandes afin d'éradiquer les conflits d'usages (notamment entre port de pêche inaccessible et port de plaisance public),
- 2) requalifier chacune des bandes par sa propre logique de composition et son histoire,
- 3) aménager des percées transversales entre les bandes, qualifiant aussi bien la traversée des milieux que les relations visuelles proches et lointaines.

Les architectures du projet se situent dans la bande des hangars, tandis que les aménagements paysagers abordent chacune des bandes et jouent aussi bien le rôle de révélateur que de continuité. Les opérations architecturales et paysagères sont coordonnées par une charte commune qui fixe les modes d'implantation, le traitement des sols, les gabarits, mais aussi la gestion bioclimatique des éléments, la perception séquentielle des lieux ou les relations du corps aux espaces intérieurs et extérieurs. Chacune des interventions pose la question du langage architectural et paysager le plus pertinent en fonction du lieu et des usages (**fig. 2**). Au bord du canal exutoire, l'aménagement des berges révèle les mouvements variés des courants entrant et sortant ; ses atterrissements sculptés par les fluctuations des eaux évoluent au fil des marées et des saisons ; ses pentes accueillent les débordements et admettent les assèchements. En haut des berges, la restitution contemporaine des bastions détruits retrace l'histoire du lieu tout en redonnant une vue privilégiée sur le canal et au-delà, lorsqu'on atteint le belvédère du bastion préservé fermant la séquence du parc. La bande des hangars, devenue celle des équipements, correspond à une surface de sols fonctionnels (les voies, les cours) et à un aménagement des seuils par le



2. Entre deux eaux et trois milieux. Plan masse et coupe.
© Pauline Deray, Marie-Charlotte Hofmann et Justine Taillard.

nivellement, les plantations, les emmarchements et les murs. Les architectures des équipements y développent un langage de béton et de verre, alternant les transparences et les épaisseurs pour qualifier les masses simples empruntées aux hangars préexistants et partiellement conservés. Enfin, les quais requalifient l'accès au port de plaisance en lui redonnant une échelle plus humaine : un alignement d'arbres, une ligne d'eau et un mobilier bois marquent le seuil avant de descendre vers les bateaux.

Les relations entre architecture et paysage se développent à toutes les échelles. À l'échelle élargie, l'implantation des pleins et des vides compose toute une série de seuils du public au privé. La topographie les souligne, les bandes végétales les épaississent et les filtrent, les murs les délimitent, les cadrent, et les rendent simultanément habitables. De la même manière, le travail des vues s'orchestre tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, vers le proche ou le lointain. La collaboration s'est ainsi déclinée non seulement du collectif à l'individuel, mais aussi dans le partage des outils de conception – le langage, les seuils, les séquences – et dans leur mise en œuvre négociée entre le dedans et le dehors, au service d'une vision partagée du site comme stratification d'usages et d'histoires.

Du train à la trace, Réactivation urbaine par le biais du patrimoine

Louis Le Moal (paysagiste), Jorge Moreno Ruiz, Nicolas Radé, Maxime Lambelin (architectes)

Comment associer l'histoire des lieux à une intensification de la reconversion portuaire en cours ? La démarche proposée s'appuie sur un relevé détaillé de toutes les traces encore présentes sur le terrain des Môles I et II ; non seulement les bâtiments et hangars, en attente ou déjà reconvertis, mais aussi la nature des sols, les tracés des rails, la disposition des abords du site, et la composition du grand bassin Freycinet. Autour de ce bassin, la forme et l'amplitude des vides dominant : espaces publics mais aussi parkings à voitures ou à bateaux, sites de réparation et de stockage, emprises portuaires désaffectées ou encore en activité. Mais ils sont aussi jalonnés d'une série de bâtiments colossaux, hangars, halles, chai, qui rivalisent autour du vide pour inscrire leur présence massive et tranquille dans ce paysage horizontal battu par les vents. Le projet propose de

considérer ce bassin comme un nouvel espace public majeur, encadré par de grands équipements culturels, ludiques et sportifs, et animé tant par la reconquête des quais et places du port que par l'appropriation du bassin en lui-même pour la navigation et le déplacement.

Cet objectif se concrétise au travers d'une série d'interventions architecturales et paysagères coordonnées d'un côté par une attitude commune par rapport à l'existant – le respect et la mise en valeur – de l'autre par une accroche systématique des opérations à des éléments préexistants – bâtiments, sols, rails, quais – et enfin par un ensemble de chartes architecturale et paysagère visant à harmoniser les modalités d'intervention. Trois opérations architecturales sont ainsi développées pour installer un centre nautique, un centre aquatique et un centre d'art et d'expositions en prolongeant et/ou réhabilitant deux hangars, pour les équipements sportifs, et le chai à vin du Môle I, pour le centre d'art. Deux types d'interventions paysagères sont proposés : d'une part, la requalification des quais selon une diversité de rapports à l'eau et d'usages potentiels, et, d'autre part, l'aménagement des espaces publics du port tout autour du bassin Freycinet, en traitant aussi bien les places, rues et esplanades des môles que les accès des nouveaux équipements. Le croisement entre l'implantation des nouveaux espaces publics et la préservation des rails et sols préexistants dessine la composition des aménagements, alternant voies de circulation, jardins d'eaux et lagunages, alignements et bosquets d'arbres, parkings et pelouses appropriables.

Les équipements sont soumis à la charte des architectures (**fig. 3**). Elle fixe, d'une part, le rapport entre intervention contemporaine et bâtiment existant, et, d'autre part, la relation au contexte proche et lointain, par une série de principes d'organisation et de composition. Les quais respectent les règles de la charte des quais. Elle détermine les profils possibles en fonction des situations paysagères et des usages envisagés, ainsi que les matériaux. Enfin, les aménagements paysagers déclinent les préceptes établis par la charte des paysages : pour les sols, ils fixent les matériaux et aménagements à employer en fonction des usages et circulations prévus, mais aussi des sols préexistants qui sont préservés ; pour les végétaux, les essences et les implantations selon les situations.

	LE CHAI	BASE NAUTIQUE	CENTRE AQUATIQUE
INSCRIPTION DANS LA TRAME (GEOMETRIE)			
RAPPORT A L'EXISTANT	 Conservation Modification	 Juxtaposition Extension	 Dématérialisation Extension
RAPPORT AUX MATERIALITES EXISTANTES			
MIXITE PROGRAMMATIQUE PAR GRADATION			
EMERGENCES (DIALOGUE AVEC LES VOLUMES)			
LIMITES DEDANS / DEHORS 3 SEUILS : - Paysager / Pas couvert - Couvert / Pas couvert - Ouvert / Fermé			
EQUIPEMENTS PROCHES (STATIONS BATEAUX-BUS)			
VUES			

3. Du train à la trace. Charte des architectures.
© Jorge Moreno Ruiz, Nicolas Radé, Maxime Lambelin.

Les chartes constituent l'outil de collaboration privilégié, au service d'une vision commune du site, de son potentiel et de ses principes de transformation. Chaque opération relève d'une déclinaison de la même attitude respectueuse, différenciée entre les pleins et les vides, entre architectures et paysages.

Le Parc Portuaire, Un phasage de la reconquête portuaire par le loisir

*Brice Anssens (paysagiste), Justine Dozier,
Marianne Moulin, Marc Wery (architectes)*

Le regard porté sur le port industriel se déploie dans l'espace et le temps pour considérer à grande échelle la rupture entre ville et port. En se situant dans le temps long de la reconversion portuaire, le projet développe une ambition prospective et rétrospective. Il s'agit, d'une part, de renouer le lien entre les habitants et le port, permettant aux usagers d'avoir une nouvelle relation à l'eau et de profiter de l'eau comme support d'activités, et, d'autre part, de valoriser le patrimoine industrialo-portuaire, essentiel pour l'identité de la ville de Dunkerque.

Quatre stratégies visent à concrétiser ces objectifs : la connexion ville/port, la valorisation patrimoniale, l'intensification programmatique du pôle culturel et ludique des môles, s'appuyant sur les dynamiques en cours, et enfin – ou en premier – la préfiguration. La connexion retisse la trame urbaine de Saint-Pol-sur-Mer avec le secteur des môles, grâce au prolongement des lignes longitudinales qui structurent ce secteur. La valorisation recompose les éléments portuaires (sols, quais, rails, hangars, grues, cuves) à travers un parcours transversal d'est en ouest, partant du quai d'honneur du quartier de la citadelle. Ponctué par un enchaînement d'espaces publics, le parcours met en scène les éléments patrimoniaux au sein d'un parc dans lequel l'univers portuaire rencontre le ludique et le loisir – s'inspirant du site de Zollverein⁶ à Emscher Park. L'intensification amplifie le pôle culturel et ludique du Môle I en y ajoutant des équipements sportifs (centres aquatique et nautique) autour de la darse 2 réaménagée en bassin aquanautique, des lieux de restauration, des jardins thématiques et un laboratoire du paysage, des esplanades événementielles. Ce complexe s'articule aux équipements existants et projetés au sein d'un réseau d'espaces publics et de mobilités accrues (bus et navette portuaire). Enfin, la préfiguration constitue une programmation en soi, en même

temps qu'un dispositif d'accompagnement du projet sur le temps long. Elle concerne aussi bien l'aménagement paysager que l'architecture, chaque intervention développant dans le temps son implantation.

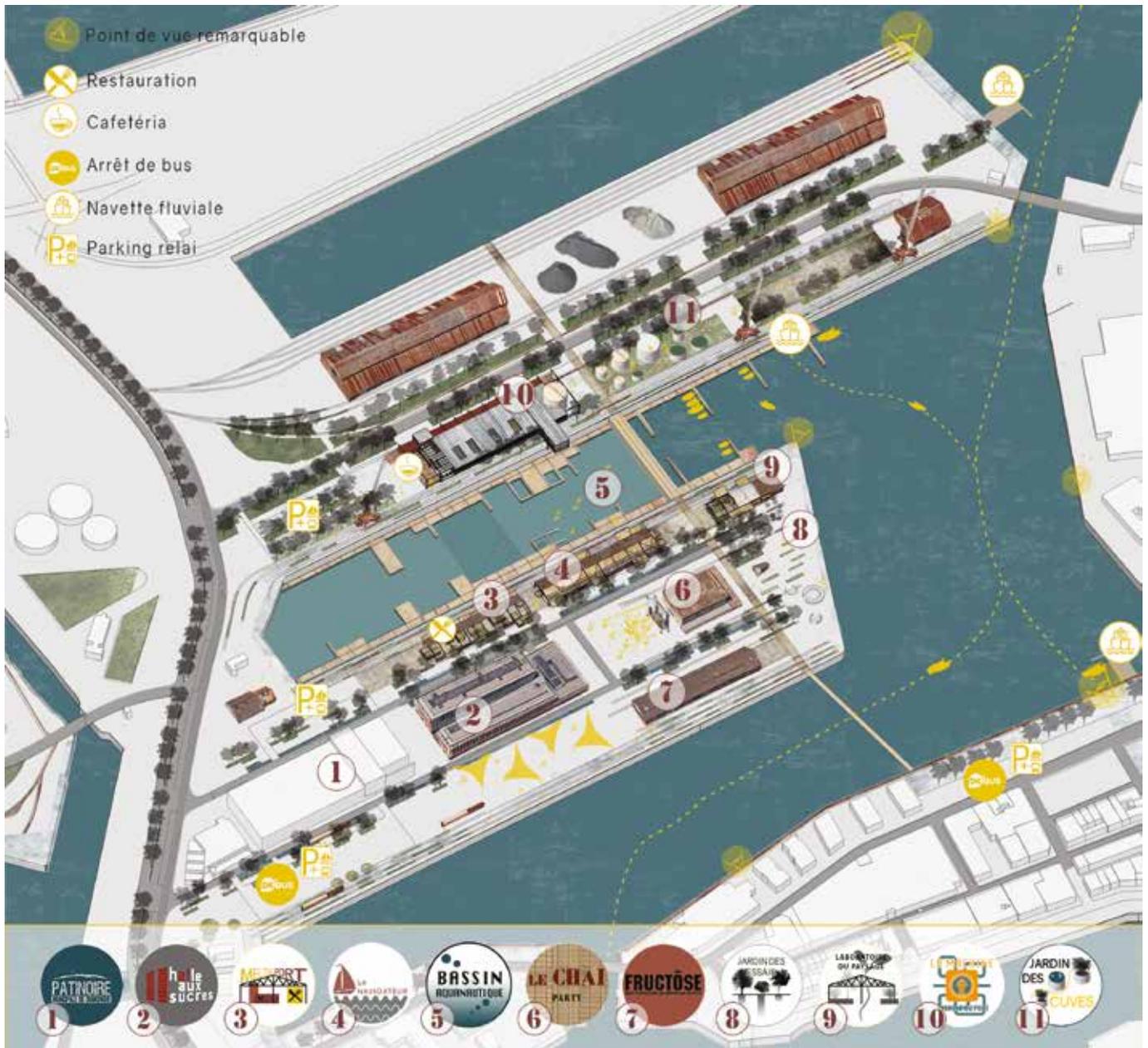
La démarche intègre donc les notions de temporalités et de phasage pour penser l'extension progressive de la ville sur le port, et pour prendre en compte l'incertain, chaque phase servant à la fois de préfiguration et d'essai avant le développement de la suivante. Elle se décompose en un phasage d'une cinquantaine d'années sur l'ensemble du secteur des môles durant lequel le parc portuaire progresse d'est en ouest ; le projet présenté correspond à la phase T+10 (**fig. 4**). Après une phase de préfiguration des usages et de test des plantations dans le jardin des essais, les bandes plantées et le préverdissement⁷ s'étendent sur les Mômes I et II, les passerelles et barrage sont réalisés et le centre nautique installé dans les halles réhabilitées. Dans un troisième temps, le bassin et le centre aquatique sont inaugurés, ainsi qu'un système de barges permettant de diversifier les usages du bassin et de les adapter en fonction des saisons.

Si les éléments de langage issus de l'univers portuaire sont partagés entre les différentes interventions, c'est surtout l'attitude commune par rapport à l'existant qui fonde la conception et la collaboration. Chaque opération intègre les trames existantes des sols, des rails, voire des hangars ; elle prolonge les matérialités minérales existantes, en réservant le bois au modulable et à l'évolutif ; elle réemploie les objets portuaires tels que les cuves dans de nouvelles configurations et pour de nouveaux usages (bains, plantations, récupération des eaux de pluie...) ; ou elle réinterprète le vocabulaire portuaire.

Un môle en plusieurs temps, Quand un nouveau sol invite à la créativité

*Florian Lambois et Nolwenn Marques (paysagistes),
Christian Nunez et Francisco Pacheco (architectes)*

L'analyse de la fabrication du dunkerquois dans la longue durée révèle un territoire tellurique sorti des flots par l'homme, largement anthropisé. Des forces telluriques ont façonné ce territoire, des amas de matière mélangés au cordon dunaire composent les môles du port, de même que les déblais des canaux et des darses ; elles sont encore en action dans le projet d'extension du port situé près de Gravelines (Cap 2020). Cette vision du territoire, et les formes



4. Le parc portuaire. Dépliant touristique du parc.
 © Brice Anssens, Justine Dozier, Marianne Moulin, Marc Wery.

particulières de la géographie portuaire – la morphologie des môles, l’horizontalité et la matérialité des quais, les profondeurs visuelles proches et lointaines –, ont inspiré une transformation analogue pour faire face à la reconversion portuaire et à l’incertitude de l’avenir de la ville. Passant du déjà-là au presque-là, le projet propose d’intégrer les ressources du territoire comme autant de prémices d’un « bientôt-là ». Les délaissés portuaires considérés à grande échelle constituent les réserves potentielles pour un système de parcs étendu de Calais à Dunkerque. L’hypothèse du déplacement de la gare en tête de Môle II présente l’opportunité d’organiser un pôle intermodal au service d’une nouvelle centralité portuaire. De même, les déblais du futur port ouest représentent une matière disponible pour le projet.

Cette dernière ressource constitue la base de l’aménagement du Môle II. Déjà quasiment vidé de ses constructions antérieures, le môle est recomposé selon la morphologie tripartite préexistante. L’axe central accueille un parc en remblai et le centre aquatique, les bandes latérales sont réservées pour une urbanisation ultérieure en fonction des besoins : habitat, commerces, bureaux, équipements secondaires tels que la base nautique. Le remblai assure la fertilisation du sol, et rend également possible l’implantation du centre aquatique dont les bassins sont posés sur le sol du môle sans le creuser. La composition anticipe l’urbanisation potentielle et la morphologie viaire nécessaire, mais permet aussi l’autonomie du parc, île fertile émergeant de l’horizontalité du port.

Réaliser ce parc, c’est d’abord préserver ce qui reste du Môle II : la qualité de ses quais, renforcés au besoin pour accueillir les nouveaux aménagements. Puis l’édification des soutènements servira à tenir les terres, et à préparer l’implantation des bâtiments futurs (fig. 5). Le transport et l’introduction des terres fertiles de Gravelines devront respecter les horizons du sol : la terre végétale au-dessus et les horizons inférieurs au-dessous, en adaptant les terrassements en fonction des hauteurs de remblais du parc. Le choix des milieux végétaux correspond, d’une part, aux conditions climatiques du lieu, intégrant les vents comme les effets d’îlots de chaleur dus à la minéralité du môle, et, d’autre part, aux ambiances recherchées selon les situations et les hauteurs de sols : du plus confidentiel au plus ouvert à l’extrémité haute de la promenade culminant sur

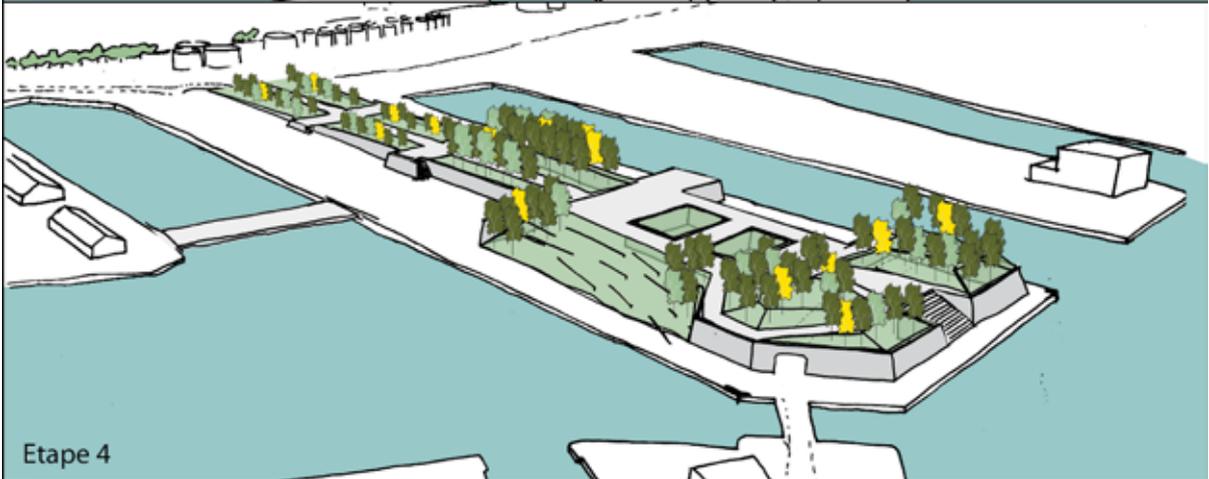
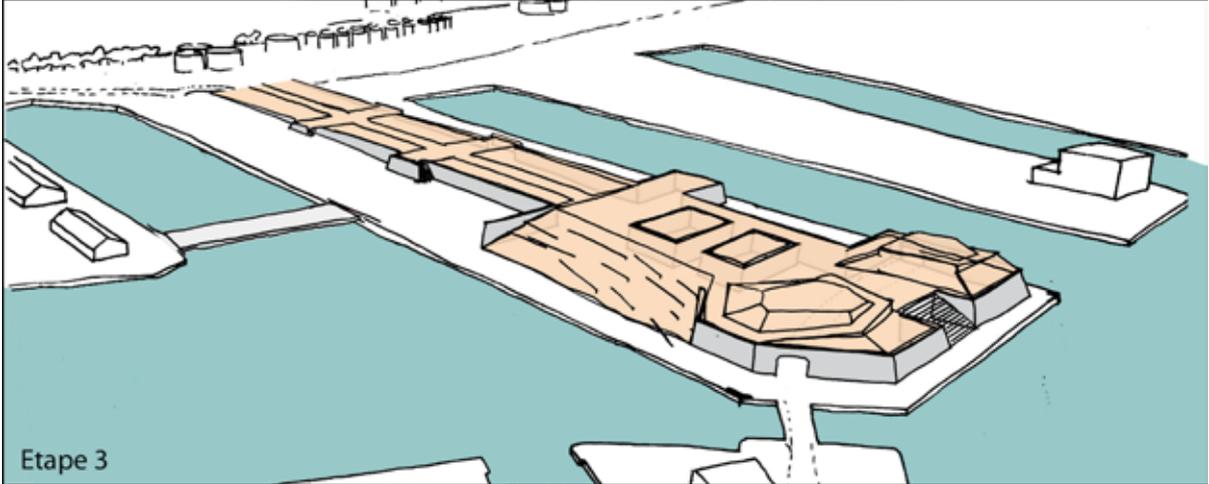
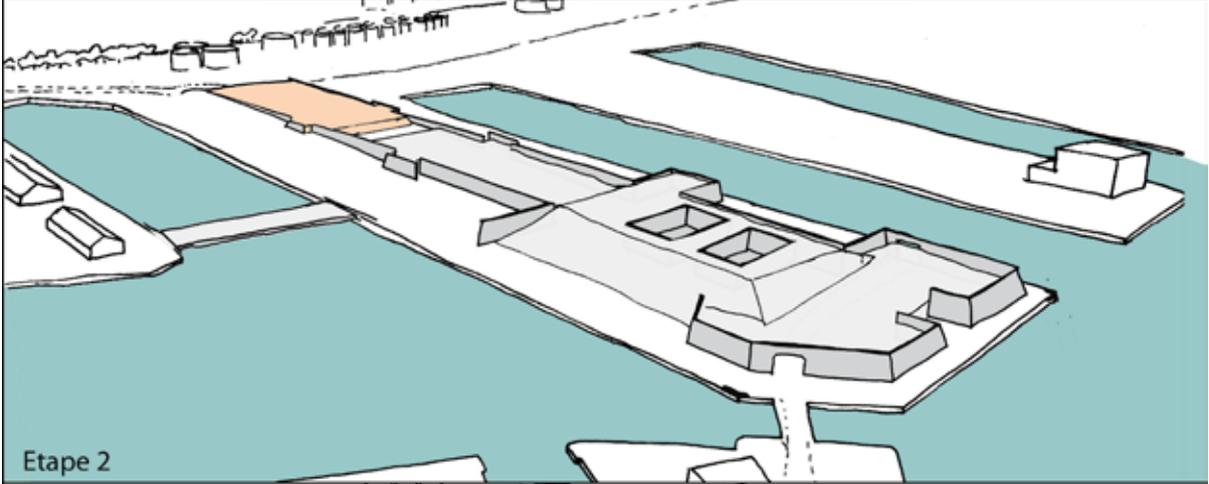
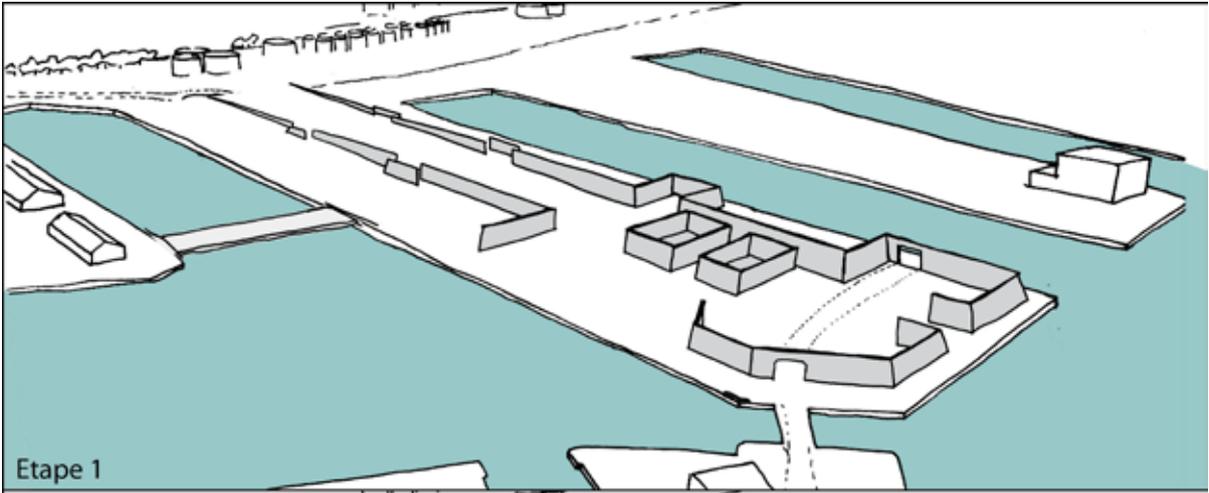
l’horizon maritime. Le projet propose également de tester des essences plus méridionales pour anticiper la hausse des températures.

Le projet décline le thème de l’évolutivité à différentes échelles, dans le projet urbain en attente des possibles, dans le parc ouvert au temps long et aux variations climatiques, et dans l’architecture du centre aquatique, structure tridimensionnelle disponible aux extensions successives, en fonction des besoins. Plusieurs scénarios sont envisagés, de la petite piscine de loisirs aux bassins olympiques, les espaces extérieurs occupés par des bassins paysagers permettant d’accueillir, voire de préfigurer les évolutions potentielles.

Le territoire dunkerquois a suscité parmi les étudiants une diversité de regards et de positionnements. Si tous prennent en compte l’arpentage des sites et la traversée des échelles instigués par Michel Corajoud (Corajoud, 2010), ils proposent plusieurs interprétations de l’identité du lieu selon les dimensions, les histoires et les avenir potentiels privilégiés. Ces interprétations ont constitué les fondements de postures et de méthodes divergentes, tant dans leurs problématiques et leurs outils, que dans la collaboration mise en place entre architectes et paysagistes.

La conception collaborative s’est généralement appuyée sur deux types d’outils : d’une part, les dispositifs organisationnels, réglant la répartition des rôles et le degré de partage des tâches selon les phases ; d’autre part, les dispositifs spatiaux permettant la coordination des projets tels que les chartes, le partage des langages et matérialités, les thèmes déclinés comme l’évolutivité, ou plus largement le projet urbain commun fixant collectivement les relations pleins/vides, les statuts de sols, les principes topographiques ou la gestion des flux.

Mais ces outils n’ont pu fonctionner que grâce au respect et à la curiosité mutuelle développés au sein des équipes – le facteur humain constituant souvent le point fort du dispositif pédagogique, et parfois son point faible. Ils ont permis d’apprendre à collaborer en renforçant la conscience des compétences disciplinaires de chacun au service d’une vision commune. Manipuler le construit ou le vivant ne procède pas des mêmes problématiques ; mais le construit comme le vivant permettent la spatialisation du



5. Un môle en plusieurs temps. Étapes de la réalisation du parc. © Florian Lambois.

milieu habité, des pratiques sociales et de la mémoire collective pour changer les représentations sociales des lieux.

Notes

1. Jean-Marie Dillies en sciences techniques pour l'architecture et Lilika Troha en sciences techniques pour le paysage.

2. Luc Guinguet pour les arts et techniques de représentation.

3. Le directeur du CAUE du Nord, Benoît Poncelet, et la responsable des projets urbains de l'AGUR, Nathalie Dominique, ont participé à plusieurs présentations de sites et jurys d'atelier.

4. Pour aborder cette problématique, l'atelier se situe notamment dans la lignée des travaux de Robert Prost, d'Alain Farel, de Philippe Boudon et de Françoise Choay. Cf. PROST, Robert, 2014. *Pratiques de projet en architecture. Le tournant silencieux : Essai*. Gollion : InFolio. FAREL, Alain, 1991. *Architecture et complexité, Le Troisième Labyrinthe*. Paris : La Passion. CHOAY, Françoise, 1980. *La règle et le modèle : Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris : Le Seuil. BOUDON, Philippe, 2003 (1971). *Sur l'espace architectural : Essai d'épistémologie de l'architecture*. Marseille : Ed. Parenthèses.

5. Société de développement du dunkerquois, Association des archives d'architecture du nord, *Dunkerque en projet : Neptune 1989-1999*, éd. Les archives d'architecture du nord, Liévin, 1999.

6. OMA et Agence TER, Reconversion du complexe industriel de Zollverein, Essen, 2001-2007.

7. Le préverdissement s'inspirant notamment des travaux de Michel Desvigne sur la question. Cf. CORNER, James, TIBERGHIE, Gilles, 2009. *Natures intermédiaires : les paysages de Michel Desvigne*. Bâle : Birkhäuser.

Bibliographie complémentaire

CORAJOURD, Michel, 2010. *Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*. Versailles/Arles : ENSP/Actes Sud.

CORBOZ, André, 2001. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon : Les Éditions de l'Imprimeur.

DELAINE, Gilbert, 1969. *Les waterings du Nord de la France*. Bruxelles : G. Delaine éditeur.

Mots-clefs : Risque écologique, gestion hydraulique, port industriel, littoral, palimpseste.