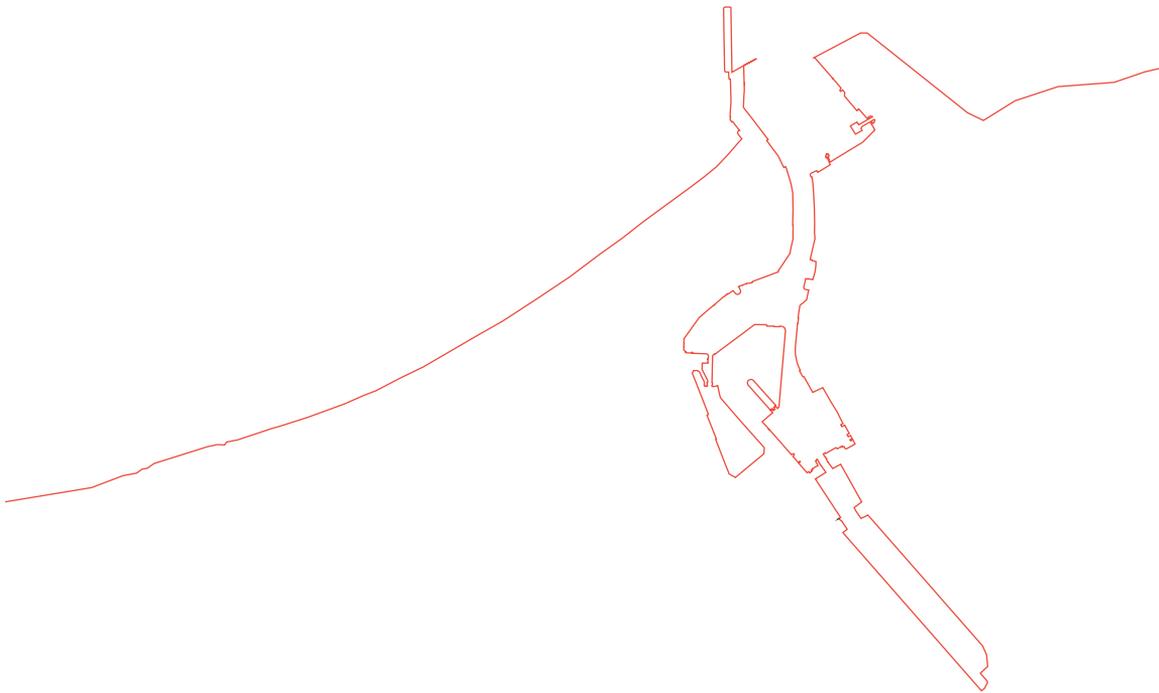


L'Autre ville.

Architectures
à l'épreuve
de l'a-métropole



Remerciements

Nous voudrions adresser nos remerciements sincères à la Mairie de Dieppe, à M. le Maire, Nicolas Langlois, à Bruno Lafosse, directeur général adjoint des services de la Ville de Dieppe, qui ont accepté de nous recevoir, de nous écouter et d'engager, avec intérêt et confiance, un partenariat avec nous pour cette seconde édition de l'Autre ville 2018 à Dieppe.

Nos remerciements vont aussi à Marie-Dominique Fouchault, directrice du Syndicat mixte du Port de Dieppe, et à son équipe, pour nous avoir accueillis, à Dieppe, et nous avoir permis, une seconde fois, d'arpenter le domaine portuaire.

Nous remercions également Isabelle Buron, responsable du centre d'hébergement du Domaine des Roches à Dieppe, et toute son équipe, ainsi que les agents de l'accueil de la municipalité qui nous ont aiguillés, renseignés et « subis » pendant notre semaine in situ.

De la même manière, nous remercions tous les acteurs de Dieppe, élus, agents, responsables économiques, culturels, ou autres professionnels qui ont eu la bienveillance de recevoir nos étudiants pour des entretiens ou des itinéraires.

Nous remercions l'école nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais, Luc Liogier, son directeur, et, Marie Beaupré, sa directrice adjointe chargée de la pédagogie, d'avoir soutenu et accompagné ce studio et la réalisation de cet ouvrage. Merci à Bruno Weiss d'être venu immortaliser les séances avec nos invités!

Nous remercions aussi tous nos collègues enseignants qui ont gentiment accepté que nous partions à Dieppe pour notre semaine in situ hors de la semaine consacrée aux voyages au risque de bousculer leurs enseignements.

| | |
|--|-----|
| Introduction | |
| L'Autre ville ? | |
| Une seconde édition à Dieppe | 4 |
| La démarche de projet de l'Autre ville : une pédagogie An 2 | 8 |
| Retour à Dieppe | 10 |
| Un studio international! | 12 |
| Les invités de l'Autre ville. | 16 |
| | |
| Chapitre 1 | |
| Le territoire des marins | |
| Récit photographique | 18 |
| | |
| La pêche à Dieppe: espérer, coopérer Martin Couëtoux du Tertre, Simona Scarnera. | 34 |
| | |
| Port imaginaire de Dieppe Hoyeon Hwang | 46 |
| | |
| Chapitre 2 | |
| Habiter et isolement | |
| Récit photographique. | 56 |
| | |
| La « famille élargie » du Talou Anna Isfer Zardo | 74 |
| | |
| Soyons déraisonnables! Hannah Heiermann. | 86 |
| | |
| No(s) Limites Pierre Bertin. | 102 |
| | |
| Aux Routiers Réunis Vincent Roger | 112 |
| | |
| Chapitre 3 | |
| Suivre la falaise | |
| Récit photographique. | 122 |
| | |
| L'expérience de la limite Emma Giomini, Mattéo Zocche. | 132 |
| | |
| Chapitre 4 | |
| Les territoires invisibles du quotidien | |
| Récit photographique. | 146 |
| | |
| L'assiette dieppoise Abla Tahri | 164 |
| | |
| L'atelier de rénovation urbaine du Pollet Rémi Bonnin | 172 |
| | |
| Dieppe en é'Caux Diane Delpierre | 182 |
| | |
| Chapitre 5 | |
| Dyptiques dieppois | |
| Hector Gamaliel Lopez | 192 |
| | |
| Conclusion | |
| Vers d'autres villes moyennes en enquête et en projets | 204 |
| | |
| Bibliographie | 210 |

Patrick Henry, Amélie Nicolas

L'Autre ville

L'Autre ville

L'autre ville ?

Le 27 mars 2018, Jacques Mézard, ministre de la Cohésion des territoires, a annoncé, depuis Châtelleraut dans la Vienne, la liste des 222 villes moyennes retenues dans le cadre du plan national «Action cœur de ville». Il affirmait qu'il avait «la conviction que les villes petites et moyennes doivent être le meilleur outil de redynamisation de nos territoires» (Commissariat général à l'égalité des territoires, Dossier «Action cœur de ville», cf. <http://www.cgget.gouv.fr/dossiers/action-coeur-de-ville>).

Parmi ces villes, figure Dieppe où nous nous sommes rendus pour la seconde édition de notre studio de projet de Master 1 de l'ENSA Paris-Malaquais.

Le dispositif, doté de plus de cinq milliards d'euros, a pour ambition de relancer les centres de ces villes moyennes. Au-delà de l'effet d'annonce dont il faudra mesurer les effets sur les communes concernées, c'est un signe de l'intérêt porté à ces territoires où vit près d'un quart de la population française.

Les ouvrages, articles et études qui pointent du doigt la disqualification des villes petites et moyennes et les conséquences d'une vraie fracture territoriale et sociale se succèdent depuis quelques années; «France périphérique»; «Villes en décroissance», «Dead cities» (cf. bibliographie de l'Autre ville). Tout

dernièrement, «La France abandonne ses villes moyennes», un article de Jean-Michel Dumay dans le Monde Diplomatique de ce mois de mai 2018, rendait compte de la situation de Montluçon, qui s'est vue amputée de ses lignes ferroviaires, menacée de la fermeture de son tribunal, et condamnée à un revenu médian par habitant bien inférieur à la moyenne nationale.

Par effet-miroir au modèle de la métropolisation, la question des arrière-pays, des hinterland, semble devenir une préoccupation partagée y compris au plus haut niveau de l'Etat. Est-ce là une nouvelle forme d'intervention d'un «Etat régulateur»¹ face aux crises et fragilités des systèmes territoriaux, qui finit par prendre conscience que ces villes ont été les délaissées des politiques d'aménagement de ces dernières décennies? Ou bien, est-ce plutôt la manifestation d'un Etat qui désormais «gouverne à distance» (selon une expression de Renaud Epstein²), à coups d'appels à projets, de mesures correctives applicables sur un corpus de villes élues, sans engagement de sa part dans la mise en œuvre d'une véritable politique structurante? Surtout pouvons-nous nous interroger sur les effets d'un certain mimétisme métropolitain? Sans attendre les subsides des Etats, certaines de ces villes moyennes

1 Philippe Aghion, «Le retour de l'Etat régulateur», Le Monde, 5 juillet 2010

2 Renaud Epstein. «Gouverner à distance : Quand l'Etat se retire des territoires». Esprit, 2006, pp. 96-111.

222 villes bénéficiaires plan ACTION cœur de ville



- ◆ Ville retenue dans le plan Action cœur de ville
- * Ville retenue dans le plan au titre de la démarche « Expérimentation ville patrimoniale »

ÎLE-DE-FRANCE



Carte des 222 villes retenues par le programme ministériel: Action cœur de ville

continuent à vivre en cherchant de nouveaux modèles de développement qui ne soient pas calqués sur celui des métropoles.

À la manière de Kartarpur au Pendjab (Inde), de Dison en Wallonie (Belgique), en passant par Brühl en Rhénanie du Nord-Westphalie (Allemagne), certaines de ces villes moyennes peuvent même devenir de véritables laboratoires urbains et sociaux pour l'avenir.

En France, la préoccupation des centres, la fameuse «centralisation à la française», nous a fait perdre de vue ces territoires jugés désuets ou dépassés, dans le réseau des villes-monde. Sous-préfectures, anciennes puissances commerciale, agricoles, industrielles ou portuaires, ces villes sont passées dans l'ombre des grandes villes devenues métropoles. Les mutations du capitalisme ont produit des villes dites sans qualité et aux paysages banalisés.

Pour autant, les petits commerces d'antan valent-ils mieux que les centres commerciaux?

Comme l'écrit, avec affection et lucidité, Eric Chauvier dans son ouvrage *La petite ville*³ à propos de Saint-Yrieix la Perche, située en Haute-Vienne, nous ne croyons pas à un âge d'or de ces villes, qu'il faudrait retrouver. Nous croyons au contraire que ce sont des espaces d'invention et de renouvellement des pratiques qui interrogent la place de l'architecte et de l'architecture.

3 Eric Chauvier, *La petite ville*, éd. Amsterdam, 2017

La démarche de projet de l'Autre ville : une pédagogie An 2

Ce renouvellement implique une refonte des processus de projet dans lesquels les rôles et tâches de chacun ne seraient pas écrits par avance, mais conduits par les nécessités des situations rencontrées et les opportunités de transformation qu'elles représentent. Pour cela, nous avons souhaité articuler nos approches et nos méthodes, issues des sciences sociales, de l'architecture et de l'urbanisme.

Les écoles d'architecture constituent des lieux privilégiés pour mener des expérimentations à condition d'accepter de se déplacer aux sens propres comme au sens figuré. Il ne s'agit pas de répondre à une commande précise mais au contraire d'aider à formuler, à faire émerger des questions-problèmes qui ouvrent des pistes de projets. En associant d'autres démarches et savoirs à ceux usuellement utilisés par les architectes dans l'élaboration du projet, les étudiants se déplacent, se questionnent afin de déconstruire certains préjugés ou idées préconçues. Les enquêtes qu'ils ont menées sur place, l'arpentage, les rencontres, les visites, les relevés, en poussant parfois jusqu'à l'immersion dans un milieu qui leur était jusqu'alors inconnu (les sociologues parlent d'observation participante) leur ont permis d'élaborer un réseau de questions situées, concrètes, les menant à leur projet.

Le paradoxe de cette posture est de trouver l'équilibre entre une nécessaire empathie et une salutaire distance avec les lieux et les personnes, afin de répondre au mieux aux attentes tout en suscitant de nouvelles pistes, de nouveaux développements.

La question aujourd'hui n'est pas seulement de savoir quoi faire, ni comment faire - les outils et les méthodes sont désormais bien identifiées - mais par quoi et où commencer?

Nous avons beaucoup insisté durant cette seconde édition, sur ce qui fait projet, ce qui engage un processus de transformation. Ne plus se dire ce qui doit être fait à terme, mais s'engager dans cette transformation en acceptant que l'enquête, et plus largement la recherche, deviennent des moteurs du projet.

C'est une voie plus ouverte, moins planifiée, qui laisse une large part au dialogue et à l'investigation.

Pour écrire ce livre, nous avons alors demandé aux étudiants de répondre à cinq questions, qui, nécessairement, confondent enquête et projet.

Qu'est-ce que je m'engage à transformer?

et pour qui? (Qu'est-ce que je fais?);

Qu'est-ce qui m'a permis d'arriver à voir et comprendre cette situation?

(Prise de conscience / enquête / protocoles);

Où est le projet? (Sites et échelles du projet);

Par quoi je propose de commencer?

(Leviers, activation du projet);

Quel architecte suis-je dans ce projet de transformation?

(Posture personnelle / engagement).

En poursuivant nos réflexions sur les territoires a-métropolitains, nous



Semaine in situ (du 2 au 9 mars 2018). Visite du port de Dieppe

souhaitions nous inscrire dans l'actualité de ces territoires, tout en effectuant un pas de côté, salubre et nécessaire pour ne pas retomber dans les travers des politiques globales, hélas, souvent inefficaces. L'architecte y joue alors pleinement son rôle, non pas d'expert surplombant, mais d'acteur engagé, à l'écoute, qui met à profit ses capacités à transformer le réel. C'est le sens de cette notion de service que nous employons dans ce studio de projet.

Retour à Dieppe

L'intérêt pédagogique de revenir pour la seconde fois sur le même territoire est multiple.

Il nous a semblé tout d'abord important de signifier par cette répétition, le fait que la question de la ville moyenne ne peut se poser en termes catégoriels, mais qu'elle doit s'incarner dans les territoires. Ce n'est pas une question « en général » mais une question située, précise, liée à des circonstances singulières.

De ce fait, étudier et projeter deux années de suite dans une même ville, nous semble un bon rythme pour appréhender le territoire, comprendre ses enjeux et apporter les réponses les plus pertinentes possibles.

La pédagogie est souvent affaire de répétition, ici elle est plutôt affaire de sédimentation et de continuité. Notre posture pédagogique nécessite une inscription dans la durée afin que le travail s'épaississe dans le temps, le dialogue et l'échange. Le travail au sein du studio de la quinzaine d'étudiants

a aussi permis d'établir un dialogue entre les étudiants venant d'horizons différents (voir *Un studio international!*).

En revenant à Dieppe, nous augmentions l'état des lieux de la documentation collectée, des réflexions des étudiants de l'année passée et des pistes qu'ils ont ouvertes. La première édition du livre constitue une archive des travaux menés et une ouverture vers d'autres pistes. Si les formes et les sites de projet sont différents de ceux de l'année passée, les étudiants de ce semestre en tirent parti.

Cette répétition permet aussi de profiter des décalages d'appréhension et de compréhension entre des étudiants, qui pour la plupart découvrent Dieppe et ses abords, et nous, enseignants, qui les avons déjà éprouvés.

Si nous nous refusons à leur « servir » des solutions « clefs en main », notre connaissance permet sans doute d'éviter de fausses routes et dépasser certains a priori. Cela permet aussi d'entretenir un autre rapport, plus autonome, avec les acteurs et en particulier les élus et les décideurs. Ni distance, ni méfiance, il s'agit de questionner au plus juste et de profiter des sujets d'actualité qui agitent la ville et son devenir.

La semaine in situ a été un moment fort du studio en début de semestre. Elle a été l'occasion d'une immersion dans la ville de Dieppe. Pendant sept jours, les étudiants ont arpenté la ville et rencontré des acteurs institutionnels, ont découvert des habitants qui les ont accueillis, ont parcouru des sites. Installés dans le domaine municipal des Roches que nous



Rencontre avec Bruno Lafosse, Directeur général adjoint des services de la Ville de Dieppe



Rencontre avec Marie-Dominique Fouchault, Directrice du Syndicat Mixte du Port de Dieppe



Visite du port de Dieppe

avons transformé en atelier de travail, nous avons échangé et élaboré des stratégies qui ont été développées durant tout le semestre.

Pendant sept jours aussi, nous, les deux enseignants de ce studio, avons arpenté, débattu, mangé ensemble, bu quelques verres de vin aussi. C'est un moment important d'un partenariat pédagogique, qui relie la vie d'une école, de ses enseignants, et celle de la vie en général, autour d'une amitié, qui organise mieux, d'année en année, la proposition et les contenus de la pédagogie.

Le clivage ville-port, constitutif de la ville de Dieppe, abordé de façon séparée l'an passé, est cette année plus intégré aux réflexions, les étudiants ayant compris que les deux entités ne possédaient d'avenir que commun.

La mobilisation de la municipalité sur la disparition annoncée des services publics a trouvé un écho dans les interrogations du Syndicat mixte du port de Dieppe de voir se regrouper à Caen les instances de gouvernance des trois grands ports régionaux (Caen, Cherbourg et Dieppe), alors que les liens fonctionnels se tissent avec les ports de Fécamp et du Tréport. Ces décisions prises en dehors du territoire les incitent à mobiliser les ressources présentes sur place.

La question de la ZAC Dieppe Sud avait eu un écho particulier dans les réflexions des étudiants lors de la première édition. Elle a occupé une place moins centrale

cette année, sans doute parce que les étudiants ont eu plutôt à cœur de trouver des façons de s'engager plus directement auprès d'habitants (vieillir à Dieppe, habiter des quartiers déshérités), d'acteurs (associations caritatives ou communautés) ou de métiers (marins-pêcheurs, routiers). Si le périmètre de la ZAC est appréhendé, c'est de façon périphérique, sur ses marges, pour réactiver ce qui peut encore l'être, et ainsi constituer d'autres points de départ que le phasage opérationnel envisagé.

Chaque proposition que vous découvrirez dans cet ouvrage, reste autonome mais résonne avec celles de l'an passé. Elle amplifie le corpus de pistes et de ressources que le territoire dieppois recèle. Nous espérons que les travaux présentés dans cet ouvrage, susciteront des initiatives de la part de la Ville de Dieppe, du Syndicat Mixte du Port de Dieppe, et des autres acteurs qui les entourent, pour s'engager dans d'autres voies que celles, rassurantes et balisées, des politiques en vigueur. Les architectes en devenir que sont les étudiants n'envisagent leur pratique qu'en réseau, en lien avec d'autres, au service d'acteurs et de situations. C'est une chance pour ces territoires en déprise, où les situations sont nécessairement complexes et imbriquées et les solutions multiples et à ajuster!

Un studio international!

Argentins, Coréens, Italiens, Allemande, Brésilienne, Français, Marocaine! Quatorze étudiants, sept nationalités. En arrivant à Dieppe pour une semaine, ce joyeux groupe a joué les perturbateurs. Il a poussé les portes des caravanes des gens dits du voyage; il a insisté pour se faire embarquer une nuit à la pêche aux bulots; il a négocié, avec un vieux couple du quartier résidentiel de Caude-Côté, un bon repas gastronomique, et une journée de tournage de leurs activités quotidiennes; il a écouté les histoires de Benoît, patron du Café de l'Avenir sur le port; il a visité les salles de prières gérées par l'association culturelle des musulmans de Dieppe, visité les Restos du cœur, la Soupe des Bénévoles, l'association Oxygène au Pollet...

Nous engageons les étudiants à utiliser les outils de l'anthropologie, ils en ont fait de vraies tactiques de leur habiter à Dieppe: Michel de Certeau aurait approuvé! Cette jeunesse multilingue a vécu à Dieppe, une semaine, et les Dieppois ont su les accueillir avec étonnement peut-être, mais aussi plaisir et intérêt.

Quatorze étudiants, sept nationalités. Ce sont des sensibilités très différentes qui s'écoutent, se croisent, s'apprivoisent. Ce sont aussi deux enseignants qui, surtout, doivent savoir se décentrer. Des enseignants qui ont pu s'inquiéter mais qui ont très vite réalisé que cette diversité des regards et des histoires était une chance, inédite, pour le studio, et aussi pour Dieppe. Comprendre les parcours académiques de tous ces étudiants dont

les formats et les contenus pédagogiques sont très différents d'un pays à l'autre. Accepter les épreuves de traductions; passer à l'espagnol, à l'anglais, au français ralenti. Produire un livre, écrire ensemble; écrire comme un moyen de mieux s'exprimer, de mieux s'écouter, écrire, comme une façon de faire projet aussi. Les langues et les manières de raisonner, l'unique verbe « être » français par rapport au « ser » et « estar » espagnols, la philologie héritée de certaines aires culturelles ou les écueils des traducteurs Google, des logiciels qui sont dupliqués dans toutes les langues et manipulés à l'identique; nous avons joyeusement parcouru toutes ses situations.

D'entrée de jeu, les étudiants se sont présentés à partir de définitions de la ville moyenne très différentes, de réalités que prend la ville moyenne pour eux très distinctes. Qui sont-ils?

Rémi, tu nous apportes une image du Mont-Saint-Michel, que tu relies à la ville moyenne parce qu'elle est pour toi un lieu isolé, relié à d'autres villes moyennes par des réseaux plus ou moins pratiques. Tu as l'image d'une ville intérieure, organisée autour de son centre historique, de l'église et de la mairie.

Pierre, pour toi, la ville moyenne c'est la chanson d'Orelsan qui raconte Caen, sa ville d'enfance, qui est aussi la tienne. La ville moyenne, de province, avec ses pavillons, ses entrées de ville, son Mac Do, sa Fnac, un peu triste se dit-on depuis Paris.

« Dans ma ville, on traîne entre le béton, les plaines
Dans les rues pavées du centre où tous les magasins ferment
On passe les weekends dans les zones industrielles
Près des zones pavillonnaires où les baraques sont les mêmes
Ma ville est comme la première copine que j'ai jamais eue
J'peux pas la quitter, pourtant, j'passe mon temps à cracher dessus »

Vincent, tu as écouté Olivier Razemon, au sujet de son livre Comment la France a tué ses villes? Car, tu écoutes beaucoup de podcasts de France-Culture!

Gamaliel, tu viens d'Argentine. Tu es venu avec un poème de Borges, sur Fervor de Buenos Aires, qui raconte l'histoire de quartiers anciens dans Buenos Aires.

Sebastian, tu viens aussi de Buenos Aires. La ville moyenne pour toi, c'est un souvenir d'enfance. C'était le terminus du train, à 40 minutes de Buenos Aires, qui te menait au delta de Tigre, entre champs et marécages. Il y a vingt ans, beaucoup de monde venait là pour passer le week-end. Aujourd'hui, tout est urbanisé, péri-urbanisé dirions-nous.

Martin, la ville moyenne, c'est Depardon, et son film Les Habitants dont tu nous présentes particulièrement trois extraits. Celui de l'arrivée de la caravane dans une petite ville, qu'elle partage avec certains poids lourds. Celui d'un dialogue



Séance de travail, ensa Paris-Malaquais © Bruno Weiss, ensa Paris-Malaquais

entre deux jeunes qui racontent leurs errances ici. Et celui de deux femmes qui abordent leur rapport à la figure de l'étranger dans leur ville. «T'as pas le choix ici il y a plus rien, avant on avait tout sur place. Fatalement les commerces ça correspond à la population d'ici».

Hoeyon, tu viens de Corée du Sud, et en Corée du Sud, tu nous dis ne pas trop comprendre ce que pourrait être une ville moyenne, en décroissance. Le territoire est trop compact pour avoir des situations a-métropolitaines. Elles sont toutes, facilement, connectées à Séoul. Tu ne nies pourtant pas que des territoires infra-métropolitains puissent exister dans cet Etat-métropole!

Diane, tu viens avec «Nouvelles Richesses», le projet manifeste de Frédéric Bonnet – OBRAS – AJAP14, présenté à la Biennale d'architecture de Venise en 2016. C'est la question du modèle et de la transposition du modèle métropolitain qui te pose question. Que penser de ce que nous qualifions de banal et de médiocre, nous, depuis les centres urbains dynamiques? Pour toi, comme pour «Nouvelles Richesses», une banalité bien travaillée peut surtout créer de l'enchantement. C'est une vision optimiste, qui croit aux potentialités de ces territoires, à leur réenchantement, c'est une vision que tu t'engages à défendre, toi, en tant qu'architecte.

Abla, tu as un peu botté en touche, mais ton approche est parlante. Tu as tapé «ville moyenne» sur Google, et cliqué sur «Images». C'est la ville de Dos Hermanas qui apparaît, une petite ville, représentée par une petite tache noire, à côté de Séville, la grande tache noire. La ville moyenne comme ville-satellite, reliée par un réseau routier, un réseau de cours d'eau, à la grande ville. Une ville qui accueille les zones industrielles. Dos Hermanas, une ville autrefois productive, aujourd'hui une ville-dortoir de Séville.

Simona, tu es des Pouilles, et tu étudies à Florence. Tu as déjà un projet de recherche sur la ville de Tarrante dans les Pouilles. C'est une ville moyenne italienne. Tu nous apportes L'architecture de la cité d'Aldo Rossi, lui qui analyse la ville comme architecture. La ville moyenne marche bien avec Aldo Rossi. Un port, la mer, une rivière, le *genus loci*. Comme lui, tu critiques le fonctionnalisme, et défends des projets avec l'approche par palimpseste.

Emma, toi, tu viens d'une ville moyenne en Toscane. Grossiето, à côté de Sienne. Tu étudies aussi à Florence. Tu apportes le livre italien «D'acier» de Silvia Avallone (Rizolli, 2010). C'est l'histoire de deux filles italiennes qui habitent une ville moyenne dans le centre de l'Italie. Piombino, une ville de 30 000 habitants, mais qui est un centre sidérurgique important pour l'économie italienne. Ses habitants sont très impliqués, le paysage urbain et les modes de vie y sont très intriqués. La ville moyenne en Italie, pour toi, c'est là

où il n'y a pas grand-chose à faire. Or, Piombino échappe à cette représentation.

Matteo, tu étudies à l'école Polytechnique de Milan, per favore! Tu viens avec le Plan de Londres de 1847 et tu t'intéresses à ces new towns, ces villes secondaires programmées pour désengorger la ville centre. La question de la planification de la ville secondaire t'interpelle.

Anna, tu es brésilienne. Tu nous apportes quelque chose de très personnel. Tu as habité dans une ville moyenne au Brésil. Guaratuba. Puis, tu nous dis que tu as aussi vécu dans une ville moyenne française. Nantes. Question d'échelles! Pour toi, les distances, les modes de déplacement, la qualité de vie est meilleure que dans la (très) grande ville.

Les invités de l'Autre ville

À l'issue de la semaine in situ, nous avons souhaité inviter des conférenciers apportant d'autres éclairages sur les villes moyennes, médianes, les villes en décroissance, les territoires en déprise. Tout en conservant notre ancrage dieppois, nous avons souhaité décaler le regard et comprendre que certaines questions ont trouvé ici ou là des réponses, dont il est possible de tirer quelques enseignements.

Nous les remercions ici pour les idées et l'agitation intellectuelle qu'ils nous ont permis de mener.

Sarah Dubeaux (docteure en géographie de l'Ecole normale supérieure de Paris (ENS-Paris) et chargée d'études à l'aurh – Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine): conférence le 16 mars 2018, « Penser avec la ville en décroissance: regards croisés entre l'Allemagne et la France. L'exemple du Havre ».



Sarah Dubeaux
© Bruno Weiss, ensa Paris-Malaquais

Sarah Dubeaux a apporté un éclairage européen sur la situation des villes moyennes et sur les causes de la décroissance des villes. A travers l'exemple havrais, elle a mis en avant le fait que l'analyse française considère la décroissance comme un dysfonctionnement temporaire et réversible, empêchant de l'envisager comme un point de départ possible pour un développement alternatif.



Jean Attali
© Bruno Weiss, ensa Paris-Malaquais

Jean Attali (philosophe et professeur à l'ensa Paris-Malaquais jusqu'en 2016): conférence le 30 mars 2018, « Un atlas pour demain. Pau 2030 », suite à son travail d'atlas prospectif engagé sur la ville de Pau avec des cartes réalisées par l'agence Ürümqi et des photographies de Jacqueline Trichard⁴.

Attali J., Urümqi, Trichard J. (2016), Pau 2030: Un atlas pour demain, Dilecta, 2017

Jean Attali a témoigné de la difficulté des élus (voire de leur impossibilité) à accepter la situation de la ville et ses représentations, se privant sans doute de la capacité d'envisager d'autres issues transfrontalières, permettant de constituer une métropole en réseau avec l'Espagne toute proche.

Eric Chauvier (anthropologue, chercheur au LéaV – Laboratoire de recherche de l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles – et enseignant à l'ensa Versailles): intervention le 23 mars 2018.



Eric Chauvier et Amélie Nicolas
© Bruno Weiss, ensa Paris-Malaquais

À l'issue de notre semaine in situ, les étudiants ont proposé à Eric Chauvier de réagir à leurs observations faites à Dieppe et à leurs premières intuitions de projet. Enseignant en école d'architecture, Éric Chauvier s'est positionné du côté du projet, des pistes de transformation s'appuyant sur l'enquête et l'observation.

















VOIRE DES MARINS
E SAINTE RITA
LE 29 DECEMBRE
E SAINT VAAST LA
LAUDE PATRON
MECANICIEN
NDIER
ACQUES MATELOT
HIERRY MATELOT
ILBERT MATELOT
ABRICE NOVICE
ERARD PASSAGER



es Radiotelegraphistes
et amis de Dieppe
sur croisiere camarade
Louis ROPERS
disparu en mer
bord de Marie-Therese
1929

me de
DEVILLE
Verdun
uin 1916
de Slans

A la memoire de Notre Frere
Louis AUVRAY
disparu en mer a bord de l'Abraham
le 30 Decembre 1917 -
a l'age de 45 ans. Regrets ?

RECONNAISSANCE
M.A. 1914.

Reconnaissance
N.D. de BON SECOURS
M.L.T.

RECONNAISSANCE
MERE
1917

RECONNAISSANCE
N.D. de BON SECOURS
1914 1920
E.C.

Reconnaissance
pour Alam.
1932 M.M.

RENOVO



BONNE SAINTE RITA
30-12-1986
Remembered
- by -
English Friends

A LA MEMOIRE DES MARINS DU
"FLIBUSTIER"
DISPARU LE 15 NOVEMBRE 1932 EN BAIE DE SEINE

| | | |
|--------------------|------------|--------|
| HEROUT JEAN PIERRE | PATRON | 29 ANS |
| HEROUT DANIEL | MECANICIEN | 26 ANS |
| FALIK GERARD | MATELOT | 25 ANS |
| PRIE PIERRE | MATELOT | 26 ANS |
| TROCHET VINCENT | MATELOT | 36 ANS |
| DOUBLET DANIEL | MATELOT | 28 ANS |

A LA MEMOIRE DE
"JEANNE GO"
DISPARU CORPS ET BIENS LE
SUR LES COTES D'A

| | | |
|----------------|------------------|----|
| PENHER JOSEPH | PATRON | DU |
| GRIZARD JEAN | CHIEF MECANICIEN | PO |
| BOTTE EUGENE | SECOND PONT | DE |
| LEGALLIARD GUY | SECOND MACHIN | LI |
| BREHNIER SERGE | RADIO | LI |
| BOUILLON YVES | GRAISSEUR | BF |

A LA MEMOIRE
DE MON CHER EPOUX
ET DE NOTRE CHER PERE
ALBERT LEROUX
DISPARU LORS DU NAUFRAGE
DE L'ABRAHAM DUQUESNE
LE 25 JANVIER 1955
"REGRETS ETERNELS"

A LA MEMOIRE
DE MON CHER EPOUX
ET DE NOTRE CHER PERE
ALBERT LEROUX
DISPARU LORS DU NAUFRAGE
DE L'ABRAHAM DUQUESNE
LE 25 JANVIER 1955
"REGRETS ETERNELS"

A LA MEMOIRE
de ROBERT D
mousse a bord du Gargouille
decore de la Croix de Guerre et de
mort pour la Pa
a l'age de 14

EN SOUVENIR
DE NOTRE CHER MARI ET PERE
LAURENT LEFEBVRE
DISPARU TRAGIQUEMENT
LE 25 JANVIER
- 1935 -
PRIEZ DIEU
POUR LE REPOS DE SON AME

A LA MEMOIRE DE L'EQUIPAGE DU CHALUTIER
"ABRAHAM DUQUESNE"
SAUTE SUR UNE MINE LE 25 JANVIER 1955

A LA MEMOIRE
L'EQUIPAGE DU CHALUTIER
Abraham Duquesne et Bord dans le port
700 Mai 1945

A la memoire
de notre Camarade
JEAN PERONNELLE
decede tragiquement
le 25 Janvier 1955
sur l'ABRAHAM DUQUESNE
Offert par ses amis cuisiniers

| | | |
|------------------|------------------|----|
| RASSE ANDRE | PATRON | .. |
| LEFEBVRE BERNARD | CHIEF MECANICIEN | .. |
| LEFEBVRE LAURENT | SECOND PONT | .. |
| GARZENEC JEAN | SECOND MACHIN | .. |
| DUMONT ROGER | RADIO | .. |
| DAVRAY VICTOR | MATELOT | .. |
| VALLEE BERNARD | .. | .. |
| OSMONT ALEXIS | .. | .. |
| ROBERT GASTON | .. | .. |
| HERTEL GEORGES | .. | .. |
| DEFRANCE HENRI | .. | .. |
| LENORMAND LOUIS | GRAISSEUR | .. |
| LEROUX ALBERT | .. | .. |
| PERONNELLE JEAN | CUISINIER | .. |
| RIQUIER HENRI | MOUSSE | .. |

| | | | |
|----------|---------|--|-----|
| LE COFF | Zeste | Capitaine | MAN |
| CARUS | Captain | .. | DEL |
| HEROT | Bien | Radio | THE |
| MOHRIER | John | 1 ^{er} et 2 nd Command | HOD |
| LE COFF | Alfred | Tenancier | CR |
| ALLAN | Louis | .. | CR |
| DUCROAN | Edmond | .. | PR |
| SEROLAN | Léonard | .. | ST |
| LEFEBVRE | Léonard | .. | GU |
| LORMIER | Maurice | .. | CO |
| QUIVIER | Francis | .. | .. |
| DESPARIS | Joseph | .. | .. |

A LA MEMOIRE DE
ROGER DUMONT
RADIO
DISPARU EN MER
A BORD DE
L'ABRAHAM DUQUESNE
LE 25 JANVIER 1955
OFFERT PAR SES CAMARADES ET AMIS

A LA MEMOIRE DE MON EPOUX
JEAN LECAIGNEC
CHIEF - MECANICIEN
DECEDE TRAGIQUEMENT
LE 14 MARS 1956
LORS DU NAUFRAGE
"VERT PRAIRIAL"

A LA MEMOIRE DE
"VERT PRAIRIAL"
DISPARU CORPS ET BIENS
SUR LES COTES D'A

A NOTRE FRERE
ET AMI
YVES BOUILLON
disparu en mer
le 3-11-1962
sur l'ABRAHAM DUQUESNE
OFFERT PAR SES CAMARADES

En so...

| | | |
|--------------------|----------------------------|----|
| COPPIN J. BAPTISTE | PATRON | DE |
| LECAIGNEC JEAN | C. MECANICIEN | PO |
| COUVELARD FRANCOIS | 2 nd PONT | PI |
| LEBRUN JEAN MARIE | 2 nd MECANICIEN | BO |
| MOREAU PIERRE | RADIO | LI |
| DERRIER JOSEPH | GRAISSEUR | M |
| LE DENMAT YVES | GRAISSEUR | W |
| LAGBA PASCAL | CUISINIER | CA |



DES MARINS DU
GOUGY
 EN LE 3 NOVEMBRE 1962
 S D'ANGLÈTERRE

A LA MEMOIRE DES MARINS DU
JEAN GOUGY
 DISPARU CORPS ET BIENS LE 22 FEVRIER 1970
 (AU LARGE DES ILES SCILLY)

MEMOIRE DES MARINS
PETIT FORBAN
 EN MER LE 22 FEVRIER
 Y MARCEL PATRON
 Y GERARD MECANICIEN
 N EMILE MATELOTT
 LE SERGE MATELOTT

- | | | | |
|---------------------------|----------------|-----------------------------|-------------------------|
| .. DUPUY CLAUDE .. | .. CRAISSE .. | DERUELLE PIERRE Patron | PANEL JACQUES MATELOTT |
| .. FOUSSIN JEAN-CLAUDE .. | .. COUBINER .. | WADOUX RENE Chef-MED | SAINTE-MARTIN ALBERT .. |
| .. DEFRANCE MICHEL .. | .. MATELOTT .. | CHAILLLOU JACKIE Second-MED | CLEMENT DOMINIQUE .. |
| .. LIBERGE BERNARD .. | .. | COLLOC YVAN Graisneur | DERUELLE ROBERT .. |
| .. OLIVIER RENE .. | .. | QUERE HENRI Graisneur | SEVELIN BRUNO .. |
| .. BROUARD AUGUSTE .. | .. | MACRE ETIENNE Cuisinier | ANDRE CLAUDE .. |
| | | DUVAL MICHEL MATELOTT | NOEL JEAN-MICHEL .. |

MEMOIRE
BERT DINET
 du Cargo-boat MAINE
 de la Patrie
 de 14 ans

MEMOIRE de
 BEAUFOUR et de Robert MARCHAND
 MUTE pour la FRANCE
 le 31 Octobre 1947
 sautes sur une mine
 a bord du NELLY CLAIRE
 DITE D'ORFÈVRE

A LA MEMOIRE
 DE MON CHER EPOUX ET PAPA
CHARLES HEUWLICH
 DECEDE TRAGIQUEMENT A BORD DU
 'PLUVIOSE'
 1924 - 1948

MEMOIRE
 du Cargo RENNES
 dans le region de GORNECQUE
 du Mai 1940

A LA MEMOIRE DE L'EQUIPAGE DU CHALUTIER
 "PLUVIOSE"
 SAUTE SUR UNE MINE LE 30 JUILLET 1948

LA MEMOIRE DE
MICHEL BICOT
 DISPARU EN MER
 LE 2 DEC 67
 A L'AGE DE 38 ANS
 A BORD DU RUDIN

- | | | |
|------------|----------------------|----------------------------|
| MALBRANDU | Kapit | Chief Mecanicien |
| DELSTRE | Chef | 2 ^{ME} MECANICIEN |
| THILLY | Begit | GRAISNEUR |
| MOCHE | Jilim | 2 ^{ME} MECANICIEN |
| CROCH RIGU | Fata | 3 ^{ME} MECANICIEN |
| LE GALL | 1 ^{ER} Chef | RADIO |
| FRAT | Chaudie | MATELOTT |
| STEPHAN | Jean | .. |
| GUYOMARD | Yves | .. |
| GORRON | Joh | .. |

- | | |
|-------------------|----------------------------|
| DUBOC CHARLES | PATRON |
| LAMIDEL EMILE | CHIEF MECANICIEN |
| ROBERT JOSEPH | SECOND PONT |
| MORIO GASTON | 2 ^{ME} MECANICIEN |
| HEUWLICH CHARLES | 3 ^{ME} MECANICIEN |
| GAUNET PIERRE | RADIO |
| ALEXANDRE CHARLES | MATELOTT |
| GUEROUIT JEAN | .. |
| KOUVALCKOUK ANDRE | .. |
| MARTIN JULIEN | .. |
| PASQUIER ANDRE | .. |
| RICHARD PIERRE | CUISINIER |
| BATEL RENE | NOVICE |
| ROBERT FRANCOIS | .. |

MICHEL VINCENT
 DECEDE TRAGIQUEMENT
 EN MER
 A BORD DU
 JEAN VAUQUELIN
 LE 20 AOUT 1960
 DANS SA 18^{ME} ANNEE

MEMOIRE DE
 JEAN LOUIS
 LARROUYE
 DISPARU EN MER
 LE 14 MARS 1956
 A L'AGE DE 37 ANS
 A BORD DU
 JEAN VAUQUELIN
 LE 20 AOUT 1960
 DANS SA 18^{ME} ANNEE



A LA MEMOIRE DE
 CLAUDE
 WILLIAM
 MARC
 JEAN PIERRE
 JEAN-LOUIS
 PIERRE
 MARCEL
 JEAN-MARIE
 BERNSDORF
 ANALYSE DU C...
 21 FEVRIER 1966 EN O...
 TRANIN XAVI...
 DU DOGGER BANK
 UNE LAME EN SCOTLAND

A LA M...
 DE NOTR...
 BRUNO S...
 DISPARU...
 A BORD DE JE...
 A L'AGE DE...
 LE 22-

A LA MEMOIRE
 DE MON CHER
 ET BON
 PAPA
 GILBERT MA...
 LE 14 MARS
 DANS SA 38^{ME}
 ANNEE

DES MARINS DU
 "PRAIRIAL"
 BIENS LE 14 MARS 1956
 S D'ANGLETTERRE

MEMOIRE DE
YVES LE DENMAT
 DECEDE TRAGIQUEMENT
 SUR LE COT PRAIRIAL
 LE 14 MARS 1956
 29 ANS

A LA MEMOIRE DE
 MON EPOUX LOUIS BODOT
 (MATELOTT) DISPARU EN MER DU NORD
 A L'AGE DE 38 ANS SUR LE CHALUTIER
 JEAN VAUQUELIN
 LE 20-12-1958

- | | |
|-------------------|----------|
| DESCHARLES ERNEST | MATELOTT |
| PONT AUGUSTE | .. |
| KRUVOST JULES | .. |
| BOURGAIN ADRIEN | .. |
| LE DEZ PIERRE | .. |
| MAGNIER EUGENE | .. |
| WACOCNE JOSEPH | .. |
| CARASSE LOUIS | .. |
| THILLY JACQUES | NOVICE |

A LA MEMOIRE DE
 MON PAPA
 DEFRANCE
 DISPARU EN MER
 LE 14 MARS 1956
 A L'AGE DE 37 ANS
 A BORD DU
 JEAN VAUQUELIN
 LE 20 AOUT 1960
 DANS SA 18^{ME} ANNEE

MERCI
 L...

de ROULLAND
 1948 - 2011



Je soule
 dans son honneur
 un jour de son
 1954 en Lorient Bretagne
 FIQUET Claude
 1954 - 2010



VENTE LE :

| BATELIX | TONNAGE | B.M | PLIE | DOR | MERL | MOX | HGS | RAIE | TBE | SURMBR |
|---------|---------|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|--------|
|---------|---------|-----|------|-----|------|-----|-----|------|-----|--------|

Daniel A

M BAR TAC ENC CABIO ROUSSSEICHEDIVERS HEURE DE LIVRAISON

VENTE DE

BATEAUX

NO

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20









Simona Scarnera, Martin Couëtoux du terre

La pêche à Dieppe : espérer, coopérer

La pêche à Dieppe : espérer, coopérer

Dieppe, à terre ou en mer

La première impression de Dieppe sur une carte est celle d'une ville à la périphérie d'une Région. Mais une première visite de la ville et de son port permet de corriger ce sentiment. Dieppe relie les deux parties d'un même territoire : le monde terrestre et le monde maritime. La frontière physique a été dépassée. La mer est un obstacle mais les hommes en ont fait une ressource.

La ville s'est d'abord développée grâce à la navigation transmanche qui reliait à l'origine,



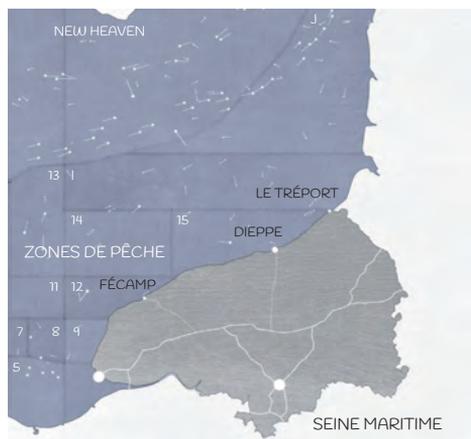
Dieppe, périphérie de la Seine-Maritime

au XI^e siècle, les deux rives d'un même Etat, le royaume anglo-normand. Dieppe était alors placée sur le plus court chemin entre Rouen, capitale de la Normandie et les îles britanniques. La pêche a naturellement accompagné le développement de ce port. Les premières mentions de débarques de pêche date de la même époque. Harengs, maquereaux et morues étaient alors préparés pour les salaisons.

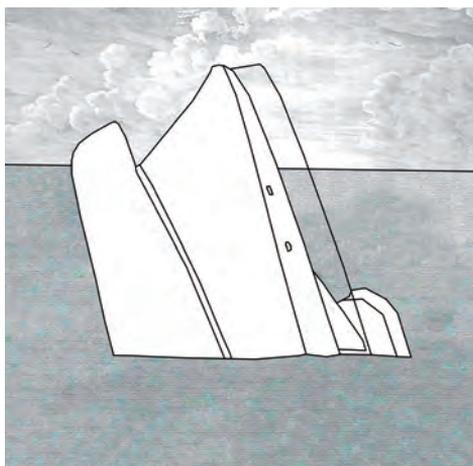
La pêche est encore aujourd'hui l'une des activités principales de Dieppe. C'est l'enjeu de l'enquête que nous avons menée.

Parcours de nuit, parcours de vie

Notre enquête a commencé par une sorte d'immersion passive au sein du monde des marins-pêcheurs, en étant présents autour du bassin Duquesne et le long du quai du Carénage aux heures d'embarquement ou de débarquement, de nuit comme de jour.



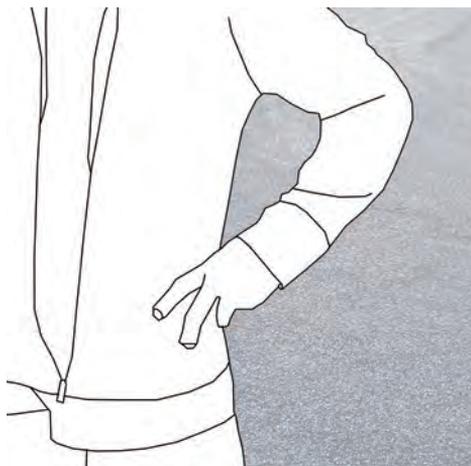
Dieppe au centre, entre terre et mer



Naufrage du Salve Regina

Nous y observons les marins-pêcheurs dans la routine d'un métier : préparation du bateau avant l'appareillage, débarquement des caisses de poissons ou de Saint-Jacques sous les yeux des proches venus prêter assistance, et des anciens venus « faire » assistance. On décèle la hiérarchie des matelots et des patrons, on perçoit la décompression du retour à terre, les attitudes trahissant une bonne ou une mauvaise marée.

Les premières conversations sont succinctes, patrons et matelots ne traînent pas beaucoup sur le port. On y vient pour appareiller, on y rentre pour retrouver son foyer. Alors ce sont ceux qui ont tout arrêté, mais qui pourtant « gardent la passion » qui parlent. Thierry, 54 ans, désormais chauffeur de bus, raconte son « métier de bagnard » exercé pendant 10 ans, à pelleter des cailloux à chaque virement du chalut. Il explique comment beaucoup de matelots



Accident de Zico

de sa génération sont partis finir leur carrière sur les dragueurs à Rouen. Au fil de notre présence sur le port, la conversation s'engage avec des patrons-armateurs qui racontent leur parcours, depuis le lycée maritime à Fécamp à 16 ans, en passant par l'apprentissage comme matelot et l'achat du premier bateau. C'est au détour de ces récits que l'on rencontre des expériences plus dures : naufrages et accidents de pêche émaillent leurs vies. Le risque resurgit.

Ce sont autant d'histoires de vie qui émergent de leurs mémoires : difficultés financières, vies de couple fragilisées, addictions diverses pour tromper l'ennui d'une escale lointaine pendant la saison de la Baie de Seine ou pour s'amuser sans compter le week-end. « Quand on n'a pas de famille, il n'y a rien d'autre à faire » ajuste Zico, patron-pêcheur. On sent que le métier éprouve autant en mer qu'à terre...

Comprendre une partie des difficultés du métier en mer, pour cela il faut embarquer. Un patron-pêcheur, Romaric, accepte de nous emmener pour une nuit de pêche. Pêche côtière, courte durée, conditions météorologiques idéales, mer calme, température clémente, pas de vent. Rendez-vous au cœur de la nuit quai du Carénage. Après l'embarquement, une heure de préparation des appâts pour les filières de casiers à quai, gestes répétitifs et précis du patron et son matelot, la lame à quelques centimètres de la main, il est 2h30. Cette routine va nous marquer tout au long de cette marée de 8 heures. Virer les filières, vider et préparer 800 casiers le plus rapidement possible, **ne surtout pas laisser traîner le pied dans le cordage**. Monotonie et efforts intenses sont compensés par les quelques mots échangés sur le pont ou à la radio, **ne surtout pas laisser traîner le pied dans le cordage**. Lever du soleil, on s'arrête quelques instants pour profiter, les dernières



Romaric prépare les appâts

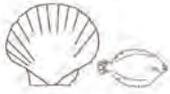
filières sont remises à l'eau, **ne surtout pas laisser traîner le pied dans le cordage**, les caisses de bulots s'amassent à l'arrière du pont, retour au port, il est 10h30.

Avec Romaric et Evan, son matelot, nous percevons la fatigue physique d'un métier en mer, mais aussi celle d'un cadre réglementaire toujours changeant. La pêche au bulot, qui est loin d'être la plus compliquée de ce point de vue, répond à des normes sanitaires (concentration métaux, bactérie), à des quotas, à des droits de pêche, à des zones de pêche, à des périodes de pêche. Chacune de ces variables étant susceptible d'évoluer. Cette complexité administrative est omniprésente dans les discussions sur le quai. Chacun identifie « son » coupable : les Anglais, les Bas-Normands, l'Europe, etc. On en retient une certaine sensation « d'étouffement », on parle gestion de stock, traçabilité, fraude : le mythe de la pêche s'est définitivement évanoui.



Evan file les casiers

ARMEMENT FAVROU



coquille st jacques
poissons plats



14 chalutiers



60 marins

ARMEMENTS ARTISANAUX



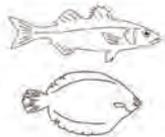
coquille st jacques
poissons plats



20 chalutiers



80 marins



poissons carnassiers + pélagiques
poissons plats



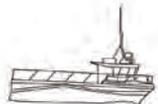
6 bateaux fileyeurs



25 marins



seiches
bulots



6 bateaux caseyeurs



20 marins



poissons carnassiers



1 bateau ligneur



2 marins

Aperçu succinct des marins-pêcheurs et bateaux à Dieppe

Moins de sociabilité, moins de solidarité

Un constat est en tout cas partagé par la plupart des pêcheurs rencontrés : la solidarité qui les liait il y a quelques dizaines d'années s'est complètement délitée. La plupart attribue la disparition de cet esprit de communauté aux difficultés qu'a traversé le monde de la pêche dans les années 1990 et 2000 : augmentation du gasoil, raréfaction de la ressource, mise en place de quotas. La concurrence entre les bateaux, entre les pêcheurs s'intensifie. Conflits entre chalutiers, conflits entre chalutiers et fileyeurs ont vu le jour.

Alexandre, qui pratique la pêche à la ligne d'espèces à fortes valeurs ajoutées (le bar, les vives, le lieu) est très sensible aux conditions météorologiques du fait de la petite taille de son bateau. Une mauvaise année, comme c'est le cas actuellement, rend très compliquée financièrement son activité. Aucun mécanisme de solidarité ou de soutien n'existe pour lui qui lui permettrait de faire front. Il est seul à exercer son métier à Dieppe, les autres pêcheurs ne se sentent plus concernés par ses difficultés.

Discussion avec l'une des employés du comité régional des pêches. Elle travaillait dans les années 80 au sein de l'ancienne coopérative de Dieppe. Elle a vu disparaître cette coopérative à cause des dissensions entre pêcheurs. Son constat est sans ambiguïté. « Pour moi les gars, en eux-mêmes, ils n'ont plus la mentalité qu'il y avait il y a quelques années. Les gars sont devenus indépendants. Ils n'ont plus la notion de coopération ».

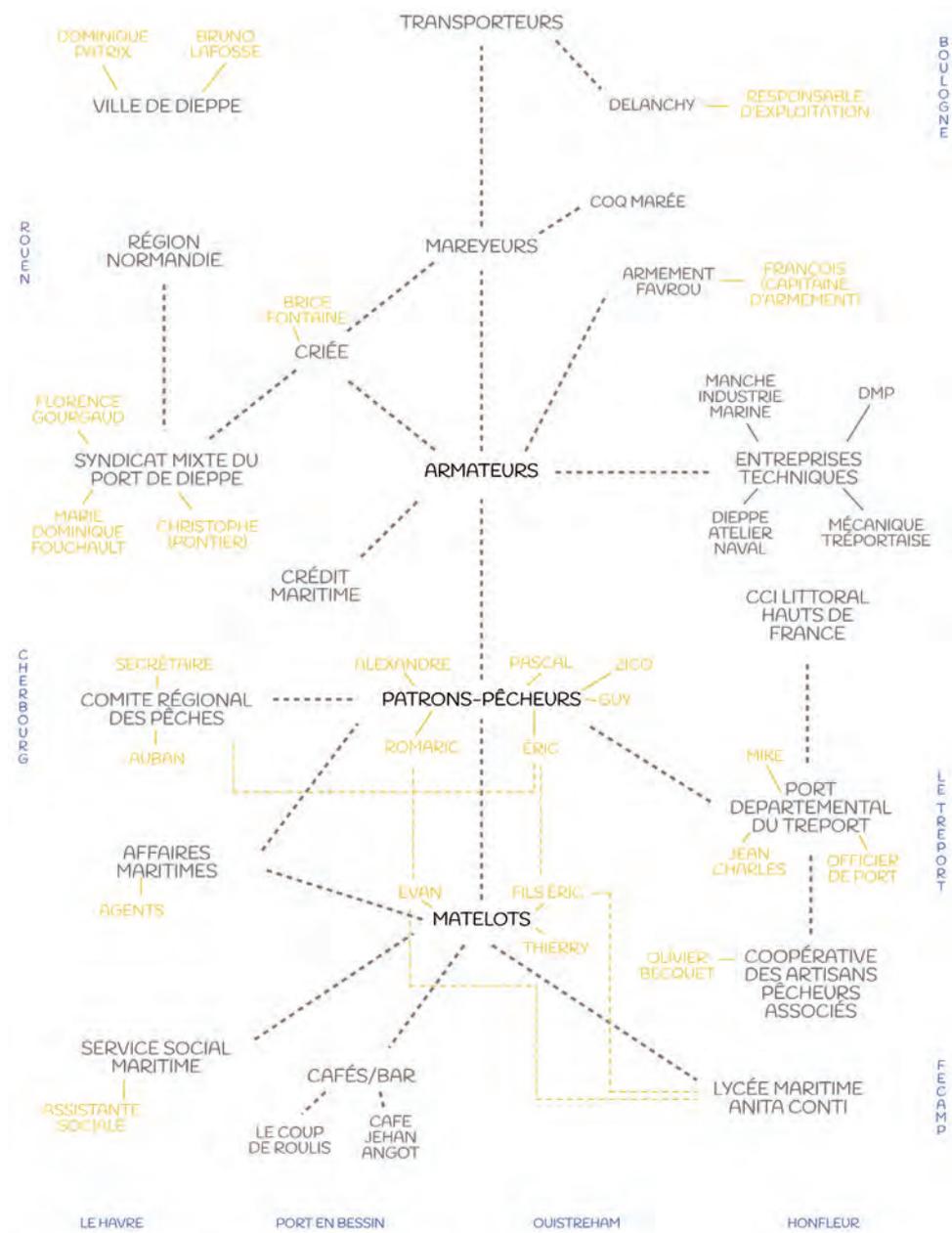
À terre, les métiers de la pêche

Au delà des marins, le monde de la pêche étend également son territoire à terre où sont installés les acteurs secondaires de la filière.

François, capitaine d'armement de la flotte Favrou, nous fait visiter un chalutier « Le rêve de Mousse » dont il supervise la remise en état après son rachat par l'armateur. Plusieurs entreprises sont mobilisées pour participer à cet armement, notamment Dieppe Atelier Naval et La Mécanique Tréportaise. Pour le matériel de pêche, les 14 bateaux de l'armement Favrou disposent d'un atelier propre, à Neuville-lès-Dieppe. François nous y donne rendez-vous le lendemain pour nous montrer certaines opérations de réparation des dragues à coquilles Saint-Jacques et de montage des chaluts à poisson pour la saison estivale. Le hangar est vaste pour permettre le montage des chaluts et le stockage du nombreux matériel.

Chaque métier de la pêche nécessite un atelier pour stocker, monter et réparer. Pour les artisans-pêcheurs, la place est comptée sur le port. Certains, peu, ont la chance de bénéficier d'une case près de la Criée ou au Pollet, d'autres entreposent leurs équipements à domicile. Beaucoup aimeraient pouvoir disposer d'un lieu plus près du port.

Pascal, patron-pêcheur du fileyeur Maryne Nathalie, a lui un homme à terre en permanence pour s'occuper de gérer son matériel, et notamment monter les kilomètres de filet qu'il doit fréquemment renouveler. Son atelier est à Fécamp, là où



Exploration du monde de la pêche à Dieppe (en jaune les interviews réalisées)



Territoire des pêcheurs à terre

se situe sa maison. Il achète son matériel parfois très loin : à Boulogne, en Bretagne, voire sur l'île d'Yeu. Chaque bateau possède son réseau d'entreprises propre.

Il faut acheter et investir, mais il faut surtout vendre, et bien vendre. C'est le rôle de la Criée, gérée par Brice au quotidien. Au petit matin, alors que les premiers lots de la matinée sont vendus, il nous détaille longuement les circuits commerciaux complexes, les stratégies de commercialisation dépendant fortement des volumes. Il insiste sur la place prépondérante des mareyeurs au cœur de la filière, puissants mais indispensables partenaires des pêcheurs. Une grande partie de la pêche ne passe

pas en Criée et est revendue directement aux mareyeurs. La qualité du « produit » est l'un des outils de valorisation du travail des marins. Il nous décrit aussi l'omniprésence du transport routier. Le transport par camion étant beaucoup moins cher que le transport par bateau, chaque déplacement des produits de la pêche ou des marins est optimisé. Un seul principe, limiter les déplacements du bateau.

Préserver une identité en retrouvant du « commun »

Au fil de ces rencontres et de ces témoignages, un constat s'est formé.

La pêche est importante pour Dieppe, mais elle est fragile. Elle est fragile car les marins-pêcheurs se sont isolés les uns des autres. Elle est fragile car les mécanismes de solidarité sont cassés. Elle est fragile car la gestion de la ressource est devenue un facteur de concurrence à outrance et non d'unité entre les pêcheurs. Elle est fragile car la sociabilité a disparu. Ce cercle s'auto-entretient et s'amplifie.

Notre conviction est que la réponse à ce constat est : coopérer. Cette coopération n'est pas décrétée, elle est portée par les marins eux-mêmes, conscients de l'impasse à plus ou moins brève échéance du système actuel. Elle se concrétiserait au moyen d'une coopérative artisanale. Ce type de structure, de solidarité et d'entraide, a historiquement été utilisé par les pêcheurs depuis la fin du XIXe siècle pour faciliter l'exercice d'un métier difficile. Ce retour à une gestion commune permettrait aux marins-pêcheur dieppois de faire face aux défis futurs : renouveler les bateaux, attirer les jeunes vers ces métiers de la pêche, accompagner la transformation des pratiques.

Déployer la coopérative : les « cases de marée » sur le quai du Carénage

Pour mettre en œuvre cette coopérative, il faudrait qu'elle puisse se fonder sur des projets communs. Nous proposons que le premier projet pour cette coopérative soit l'aménagement du quai du Carénage. Il a une importance considérable dans

la mesure où, d'une part, c'est la seule partie du port de pêche accessible à toute heure, et d'autre part, c'est le lieu de stationnement de la flotte de pêche des « arts dormants ». Il semble que les pêcheurs manquent de lieux de stockage de matériel mécanique ou de pêche, de réfrigérateur pour les appâts ou les débarquements, d'accès à une station essence permanente.

Romarc et Evan, du bulotier Chouchou, lorsqu'ils partent en pêche le matin vers 1h50 doivent passer à Grèges chez leur armateur pour récupérer leurs matériels et leur appâts. Arrivé sur le port, Romarc doit faire le plein de son bateau avec des jerricanes. Puis pendant une heure, ils doivent préparer leurs appâts avant de prendre la mer. Ils ne partent en mer que vers 3h30. Chacun des 6 bulotiers et des 6 fileyeurs est confronté aux mêmes contraintes.

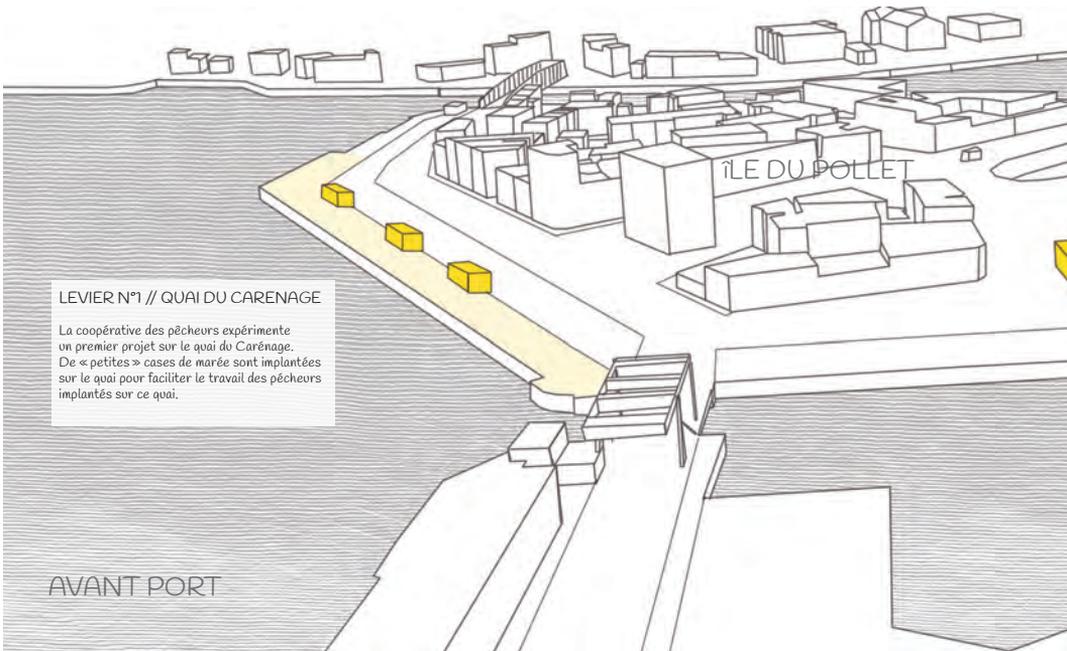
Notre proposition est qu'une partie du quai du Carénage soit entièrement affectée à l'usage des marins-pêcheurs, excluant les véhicules. Au niveau de chacune des grues, des « petites cases » de marée fixes permettraient d'abriter ces fonctions, offrant également un lieu de confort avant et au retour de l'embarquement, pour se préparer en cas de fortes pluies ou fort vent. Une partie couverte assurerait la transition intérieur/extérieur entre le quai et les cases à l'image du quai Gallieni mais à une échelle plus réduite. Dans le prolongement de ces cases fixes, des cases amovibles de structure plus légère

peuvent venir compléter le dispositif lors des saisons de pêches (coquilles, sèches). Ces cases de marée seraient également à disposition des bateaux de Fécamp et du Tréport débarquant à Dieppe. Les premiers usages de ces cases sont établis sur la base de notre enquête. Par la suite, la coopérative pourrait les faire évoluer pour répondre à d'autres exigences.

Incarner la coopérative : les « cases de marée » Gallieni

Aujourd'hui la sociabilité des marins-pêcheurs est quasi inexistante car ils n'ont aucune raison, ni aucun lieu pour se rencontrer, se retrouver, se confronter, partager... Une fois les cases de marée

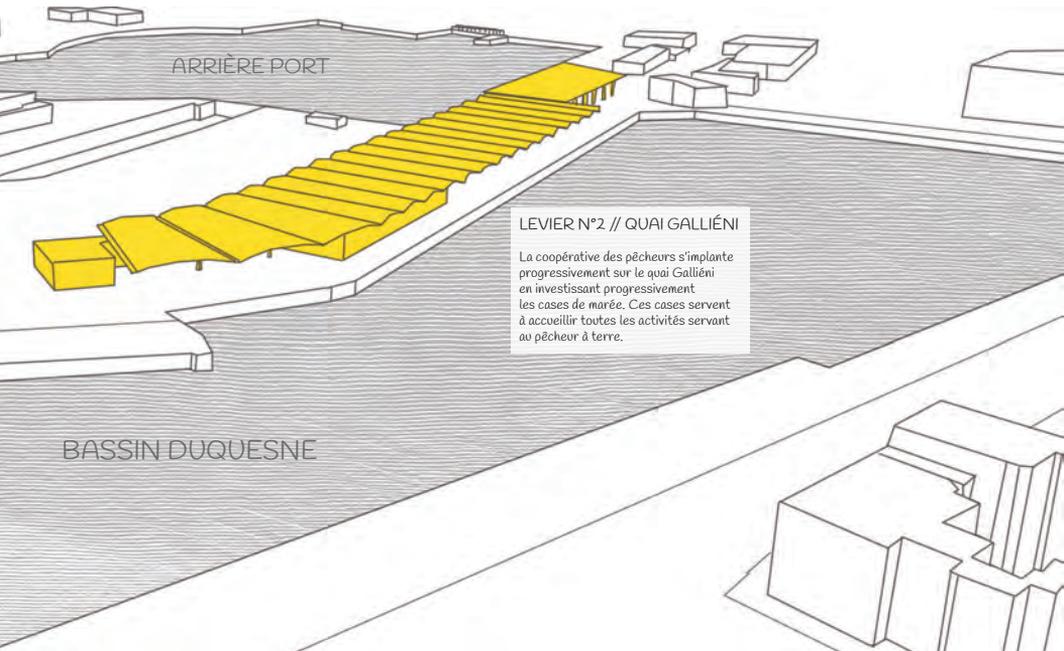
du quai du Carénage lancées, la nouvelle coopérative des pêcheurs pourra s'incarner dans un lieu. Ce lieu nous semble naturellement être le quai Gallieni, et les bâtiments de la Criée. Parmi ces bâtiments, les cases de marées sont les mieux à même d'accueillir la coopérative. En effet, elles n'abritent pas de fonctions vitales pour le port de pêche (à l'inverse de la salle des ventes, des réfrigérateurs ou des salles de lavage des bacs), et elles peuvent être aménagées au fur à mesure, l'une à la suite de l'autre, ce qui permettrait à la coopérative de ne pas arrêter leur usage a priori. Nous commencerions à aménager quelques cases de marées qui constitueraient le cœur de la coopérative. Ces cases bénéficiant d'une structure plutôt métallique, il serait possible de les



réaménager facilement. Notre objectif, en tant qu'architecte, est de proposer un lieu de vie et d'échange, et non de construire des espaces cloisonnés auxquels une fonction serait assignée. Les bureaux de la coopérative seraient ainsi implantés au cœur des ateliers de stockage, les lieux de vie (café, salle pré-embarquement) seraient ouverts sur les quais. Les espaces dédiés aux réunions seraient partagés avec ceux de la formation délocalisée (CFBS, Matelot pont, Mécanicien 250kW, Capitaine 200, etc.) Notre objectif est aussi d'activer la connexion entre le quai Gallieni et les cases de marée. Une autre ligne directrice de ce projet est de mutualiser au maximum les lieux qui peuvent l'être, tout en préservant de petites zones individuelles indispensables.

En prévoyant un aménagement progressif des cases, on imagine un déploiement progressif des fonctions de la coopérative (stockage → avitaillement → écorage → enseignement → armement → etc.) sans avoir à tout programmer en amont.

Notre proposition est ainsi de faire émerger un projet commun permettant de relancer liens, sociabilités et solidarité entre pêcheurs. En tant qu'architectes, nous pouvons aider les marins-pêcheurs à définir le sens de cette organisation (ce qu'ils veulent partager, ce qui doit être laissé à l'individuel, il ne s'agit pas de créer une collectivisation de la pêche, l'initiative individuelle doit être conservée car elle est aussi, à notre sens, un fondement de ce métier).





Hoyeon Hwang

Port imaginaire de Dieppe

Port imaginaire de Dieppe

Les traces que les marins laissent à Dieppe

Au XII^e siècle, Dieppe était le plus grand port de pêche du royaume. La spécialité médiévale du port de Dieppe était le hareng. La proximité de Paris et son marché de consommation ont ainsi développé l'activité de la pêche.

À la fin du XIX^e siècle, l'arrivée du chemin de fer apportait d'autres activités à la ville, particulièrement dans deux domaines: celui des relations avec l'Angleterre et celui du tourisme. Dieppe était reliée par le chemin de fer d'abord avec Rouen en 1848, la liaison directe avec Paris étant achevée en 1892. Casino, hôtels, plage, golf sur la falaise, ces loisirs attiraient parisiens et londoniens à Dieppe. Les voyageurs prenaient le train ou le ferry vers Dieppe. Certains d'entre eux changeaient de ferry à la gare maritime pour aller à Londres. D'autres y prenaient le train de marée vers Paris après leur débarquement. Dieppe était un port principal de ferries vers Londres et Paris au XX^e siècle.

De même, après le premier arrivage de bananes antillaises en 1913, le commerce maritime de Dieppe connut un essor considérable au XX^e siècle. Cela plaçait Dieppe en tête des ports bananiers français et en second port fruitier après Marseille. Comme le montrent les histoires ci-dessus, le port de Dieppe était autrefois florissant.

Mais cette prospérité ne se retrouve plus aujourd'hui. La concurrence avec d'autres ports voisins et la généralisation du transport maritime en conteneur a fait décliner la ville portuaire. Bâtiments délaissés, enseignes et panneaux de façade, paysages anciens photographiés ou peints, affiches anciennes, murs gravés, objets anciens: ce sont les traces que les marins ont laissés à Dieppe et qui évoquent une ville portuaire qui a perdu sa vitalité. Ces traces suscitent cependant l'imagination sur des moments magnifiques du port. C'est de l'ambivalence des traces qu'est née l'idée du projet «Port imaginaire de Dieppe», un projet de réinvention de ces traces.

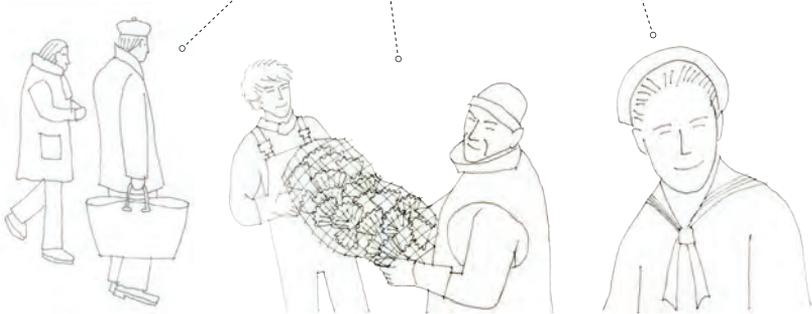
La réinvention des traces

Réinventer ces traces, c'est faire découvrir les valeurs cachées de ces traces. Les traces ne sont pas de vieux objets. Elles parlent, au présent, de leur unique histoire. Mais chaque trace ne se limite pas à son histoire propre. En s'assemblant les unes avec les autres, les traces évoquent le port sur lequel différents temps se sont superposés, autrement dit le port imaginaire. L'assemblage des traces permet de redonner une identité portuaire et maritime dynamique à Dieppe. À travers cet assemblage, nous visons une redéfinition de l'image de la ville moyenne.

Un petit nombre de traces est aujourd'hui encore à sa place originelle, mais pour retrouver et comprendre ces valeurs, nous devons aller au Château-musée ou aux Archives de Dieppe Ville d'art et d'histoire ou dans un magasin d'antiquités. Le musée ou les Archives conservent des morceaux d'une



Cartographie des traces que les marins laissent à Dieppe



Assemblage des traces

culture désormais disparue, mais dans le même temps, elles actent la fin de cette culture pour la ville et dans la ville. Dans cette perspective, le projet « Port imaginaire de Dieppe » remet les traces à leur place. Les peintures, les photographies et les affiches seront exposées sur place. La réinstallation des traces dans leur paysage originel permettra de revaloriser les quais dont les valeurs patrimoniales-sociales sont aujourd'hui oubliées par les dieppois.

Le parcours des quais oubliés

Le projet se situe le long des quais du port, particulièrement le long des six quais : quai Duquesne, quai du Tonkin, quai Guynemer, quai de la Somme, quai du Carénage et quai Henri IV. Certains quais (tels que le quai du Tonkin et celui de la Somme) sont aujourd'hui laissés à l'abandon. D'autres quais (tels que le quai Duquesne et celui du Carénage) sont mal exploités et sont devenus des parkings, des voies de bus, sans aucun lien avec leur histoire précédente.

Les quais sont le lieu sur lequel les marins débarquaient les bananes et les ivoires, celui sur lequel les pêcheurs vendaient directement leurs produits, celui sur lequel les trains de marée passaient, celui sur lequel les touristes attendaient pour monter dans un ferry vers Londres, celui sur lequel les impressionnistes peignaient et celui sur lequel les citoyens manifestaient pour le sauvetage du pont Colbert. Les quais sont des lieux qui ont des valeurs patrimoniales-sociales.

Divers thèmes seront exposés sur ces quais : tourisme dans les années 1920 et impressionnisme

seront exposés au quai Henri IV. La culture de la pêche sera exposée au quai du Carénage. La modernisation de Dieppe sera exposée au quai Duquesne. L'histoire du port de commerce sera exposée au quai Guynemer. L'histoire du pont Colbert et celle du quartier Pollet seront exposées au quai de la Somme. Les quais deviendront donc une galerie ouverte à tous. Les dieppois imagineront sans cesse le port et la culture maritime de leur ville en regardant les traces exposées.

Le projet ne vise pas le réaménagement des quais. Le projet ne consiste pas non à embellir les quais, mais juste à les transformer en espace public. À travers la réinstallation / réinvention des traces, les quais deviendront les terrasses urbaines publiques ouvertes sur le port. Pour cela, les parkings existants au quai Duquesne et au quai Carénage seront déplacés sur les parkings voisins. C'est sur les quais sans voitures que les locaux se rencontreront. Ils prendront un verre sur des tables. Des pavillons proposeront divers loisirs et divers événements aux Dieppois. Les quais seront donc recréés en lieux de fête publique pour les locaux. Enfin, la transformation des quais en espace public accélérera les projets futurs de réhabilitation des bâtiments délaissés autour du port. Bâtiment Feray, ancien prison, église abandonnée, ces bâtiments délaissés font face aux quais. La réhabilitation future des bâtiments permettra de créer une synergie avec les quais transformés dans l'avenir.

Le pavillon du quai du Tonkin

Étant remis à leur place, certaines traces seront réinventées pour l'installation



Imaginer les quais à travers de la réinstallation des traces à leur place originelle

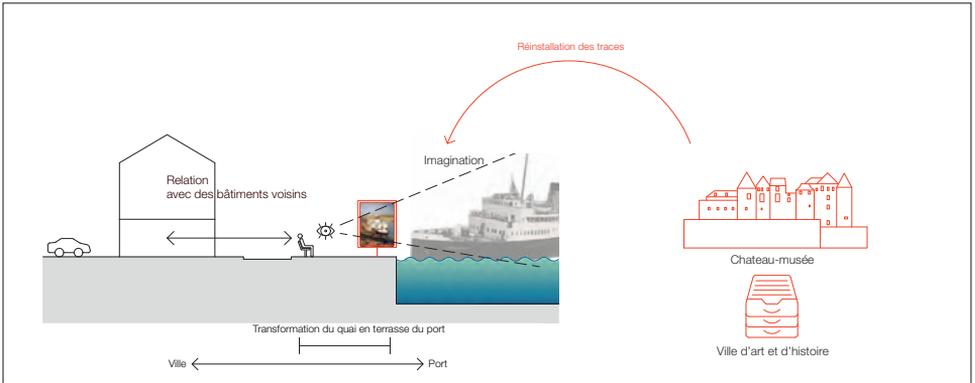
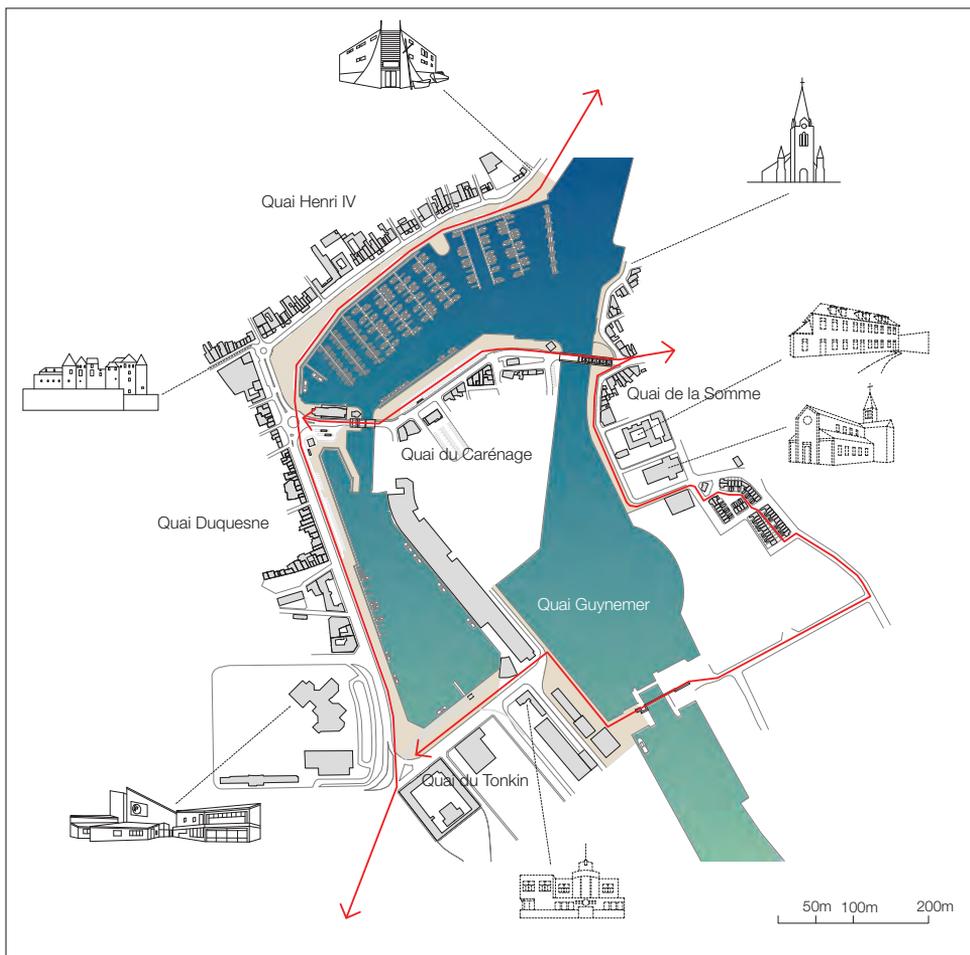


Diagramme de concept

des mobiliers urbains (tels que des bancs, des tables) et pavillons sur les quais. Pour cela, elles seront imprimées sur ces petits éléments architecturaux. Chaque élément architectural a un unique programme et design. Par exemple, le pavillon du quai du Tonkin se déplace le long des voies ferroviaires existantes. Ce pavillon mobile peut

se réduire ou s'agrandir à l'aide de la structure coulissante des voies ferroviaires existantes. La forme du pavillon évoquera les wagons des trains de marée. Un tel espace transformable pourra être utilisé comme espace secondaire de travail pour la Criée ou alors comme salle d'exposition de l'équipement culturel voisin, Dieppe scène nationale. Enfin, la réinvention



Parcours des quais oubliés

des traces, particulièrement en petits éléments architecturaux, créera la possibilité de nouveaux événements en relation avec les programmes existants des terrains voisins. La série de propositions architecturales permettra de reconsidérer/restaurer des valeurs patrimoniales-sociales que les quais avaient autrefois.

Quai du Tonkin. La promenade des chemins de fer

Les chemins de fer existants sur le quai du Tonkin seront réutilisés comme promenade. Les lignes blanches étant tracées sur les chemins de fer disparus sur les quais Henri IV et quai Duquesne, la promenade se prolongera jusqu'au quartier Front de mer. Elle est

non seulement un itinéraire d'exposition des traces, mais aussi un itinéraire piéton desservant les quartiers (tels que quartier Pollet, quartier Saint-jacques, quartier Front de mer, Zac Dieppe sud). Une signalétique particulière sera écrite sur la promenade proposée. Ces signaux sont ceux d'une carte du port imaginaire à l'échelle 1/1. La promenade sur les chemins de fer existants ou ré-inventés sera celle d'une balade dans l'histoire, dans le présent et dans l'imaginaire de Dieppe.

Quai Guynemer et quai de la Somme. La fermeture du pont Colbert

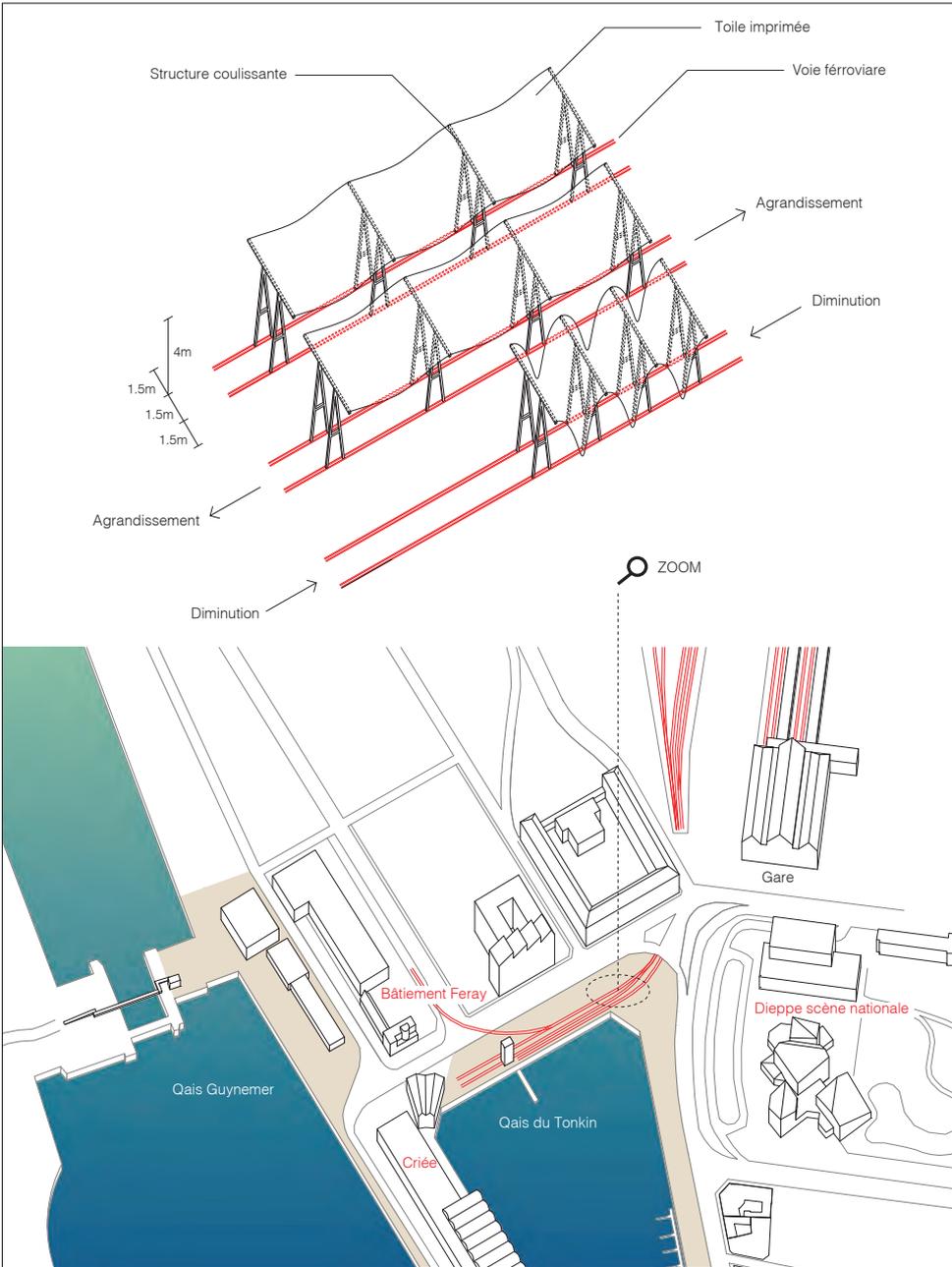
Cette promenade sera reliée à deux autres itinéraires. Quand le pont Colbert serait bloqué pour travaux, les Dieppois passeront par le quai Guynemer et celui de la Somme pour traverser le port. Ces deux quais ne sont pas piétonnisés aujourd'hui. Ils ne sont pas un lieu idéal pour se déplacer à pied. C'est la raison pour laquelle un nouveau parcours piéton sera proposé, incluant les traces réinstallées et réinventées en mobiliers urbains / pavillons.

Les quais d'aujourd'hui sont un espace de rupture entre la ville et le port. Les barbelés du quai du Tonkin et du quai de Guynemer bloquent leur accès. La plupart de quais ne servent pas d'interface entre la ville et le port. Pourtant, les quais ont les potentialités d'espace de connexion entre port et ville. La proposition de promenade le long des quais renforcera l'intérêt des Dieppois pour leur port.

L'architecture comme archéologie

Réinventer des traces, c'est penser l'architecture comme archéologie. L'archéologie est une discipline scientifique dont l'objectif est d'étudier les histoires sans paroles à travers les traces que les humains ont laissées. Les archéologues font parler les traces qui ont perdu leur fonction et leur signification après un changement social. Réinventer des traces, c'est revaloriser une société oubliée. Les architectes peuvent apprendre les leçons de l'archéologie. L'architecture comme archéologie n'imité pas le passé, ne le reproduit pas à l'identique, elle n'emprunte pas les anciens styles d'architecture et l'esthétique des objets anciens. En donnant la parole aux choses oubliées et devenues inutiles, l'architecture comme archéologie leur redonne une utilité dans la société actuelle, tout en confirmant un besoin d'histoire et de mémoire.

C'est en tant qu'architecte-archéologue que je m'engage à transformer des espaces portuaires marginalisés à Dieppe, notamment des quais. Certains quais ne sont aujourd'hui plus utilisés, d'autres sont mal utilisés et perdent leurs fonctions et leurs significations. Le projet restaurera les valeurs sociales et patrimoniales des quais. Il recréera les quais en nouveaux lieux publics dans lesquels les Dieppois d'aujourd'hui pourront construire leurs mémoires futures. Ces mémoires futures se matérialiseront en nouvelles traces sur ces quais à la manière dont les marins d'antan laissaient traces de leur passage à Dieppe.



Pavillon du quai du Tonkin

Habiter,
isolement







BOIS du NORD





EH 924 TG

17X21





LE PAVILLON

ARMAND THIERY

Drive

STOP

Drive





BRICO
DEPOT

EXP. ANCIEN BAS TOUS LES JOURS !

8

→

STOP

ENTREE →

Drive









17







AP
TO
R

ARRÊT DU
TRAIN
TOURISTIQUE
ROUTIER







Anna Isfer Zardo

La «famille élargie» du Talou

La « famille élargie » du Talou

Les leçons de la famille Joly

La famille Joly, à Dieppe, est une grande famille élargie, issue la communauté dite des gens du voyage. Ils sont plus ou moins sédentarisés et logent à la limite entre la commune de Dieppe et celle d'Hautot-sur-Mer. Ils ont emménagé là autour des années 1990, alors que le terrain qu'ils occupaient auparavant a changé de propriétaires.

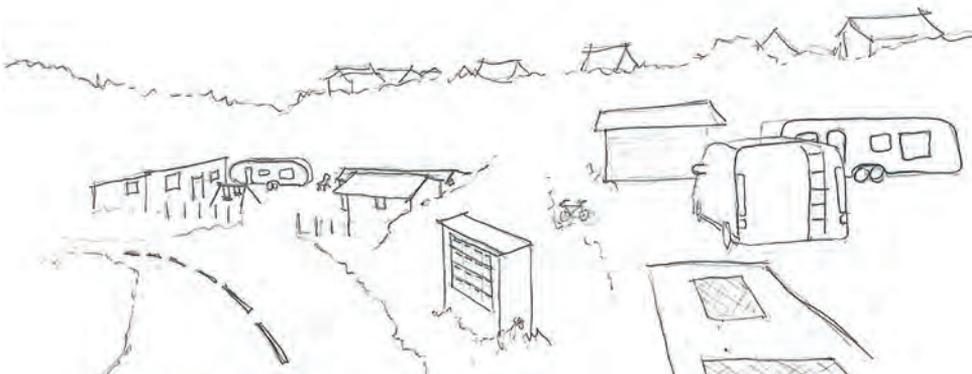
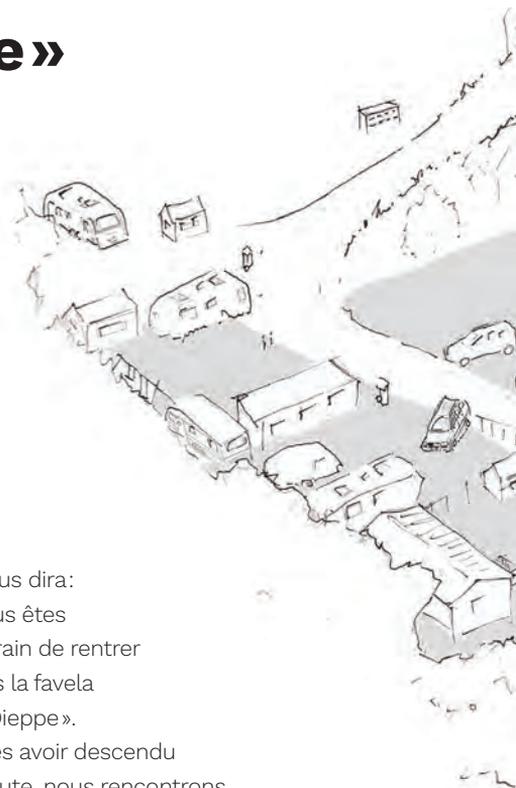
Le terrain où ils vivent aujourd'hui leur a été prêté par la Mairie, avec laquelle ils ont contracté un bail de 100 ans.

Quand nous nous y sommes rendus pour la première fois, je me souviens avoir vu une boîte aux lettres, et une route qui descendait vers un espace en contrebas, à l'abri des regards. Une voiture s'est alors arrêtée et son chauffeur nous a demandé où nous allions.

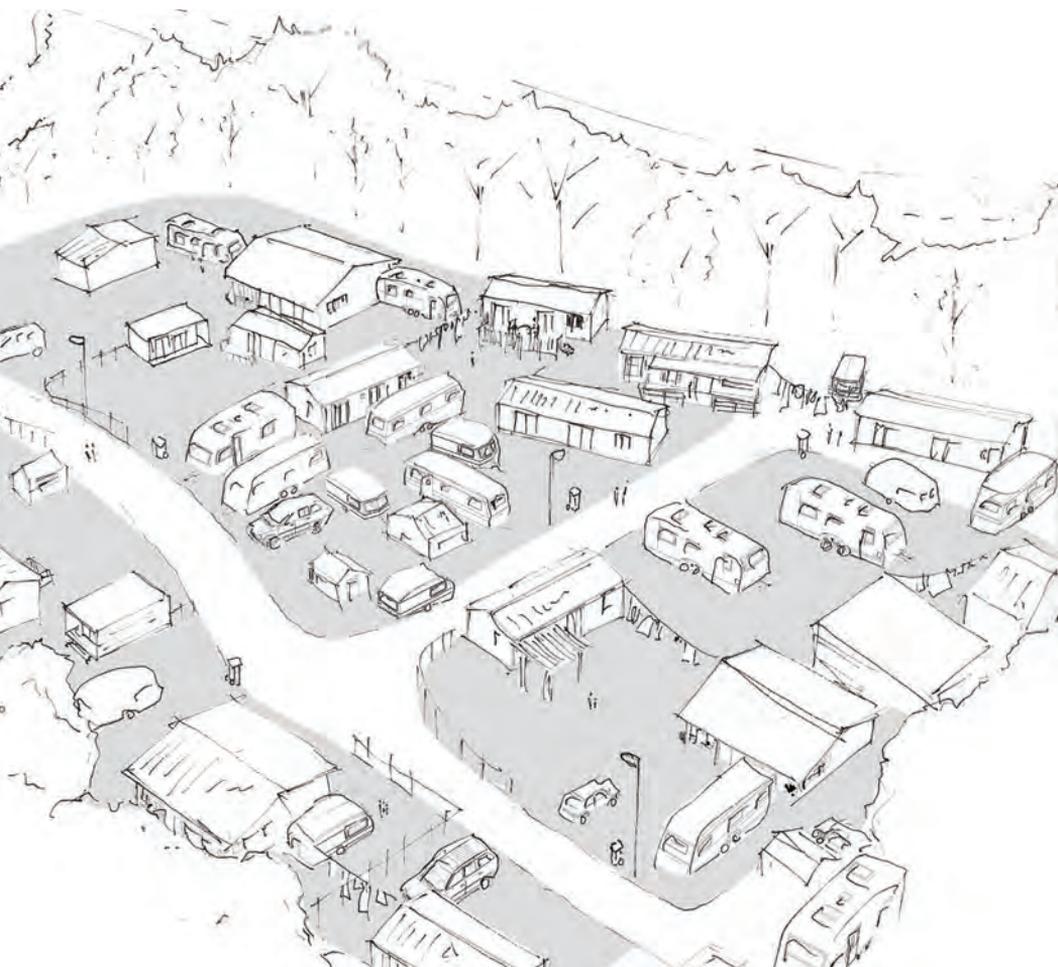
Il nous dira :

« Vous êtes en train de rentrer dans la favela de Dieppe ».

Après avoir descendu la route, nous rencontrons Anita Joly, la « matriarche » de la communauté, en train de nettoyer les poubelles



Le 6 mars, 13h24 « Vous êtes en train de rentrer dans la favela de Dieppe »



Le terrain de la famille Joly. Route de Petite Apeville

de la ville. Hormis ces poubelles, nous pouvons apercevoir quelques équipements municipaux comme des lampadaires, des plaques d'égouts... Anita nous explique que la famille a commencé à se sédentariser après que la Mairie ait commencé à embaucher des membres de la famille.

Trois types d'habitations coexistent sur le site. Les caravanes, les mobile-homes et

les maisons permanentes. Ces dernières reposent sur des fondations, signes forts de leur sédentarisation. Anita nous explique que ce sont elle et les membres de sa famille qui ont construit, seuls, ces maisons, et que chaque partie de sa construction a été faite par quelqu'un de différent, qui avait une connaissance et un savoir-faire particulier et utile.

«Aujourd'hui la base c'est le travail.
Il faut que les jeunes aient du travail,
un contrat de CDI pour pouvoir vivre»

«Le monde est en train de changer,
Jean Michel. Les prochains Jolys
seront des dentistes, des médecins,
j'en sais rien, c'est ça le futur»

«Moi je suis français avant tout»



«Comment tu veux que quelqu'un fasse
un CDI à quelqu'un qui voyage?
À quelqu'un qui est 6 mois ici,
1 mois là-bas et 1 mois là-bas?»

«Là tu es en train
de tuer tes origines...»

Le 8 mars, 16:33. Antony, le gitan et Jean-Michel, le gadjo

Il y a à peu près 200 personnes qui vivent là, mais ce nombre varie selon les époques, les travaux saisonniers et les voyages.

Parfois, de nouveaux arrivants, gens du voyage connus de la famille, y passent un peu de temps et repartent. Il y a peu de liens avec les voisins, Anita explique qu'elle connaît les gens qui habitent autour mais ils ne se parlent jamais.

Lors d'une deuxième visite, nous rencontrons Antony Joly, et Jean-Michel, un gadjo (il n'est pas né gitan mais s'est intégré à leur communauté), marié à la mère d'Antony. Ils nous parlent du paradoxe de la sédentarisation des gens du voyage.

Antony se plaint de la difficulté des jeunes de la communauté à trouver un emploi à Dieppe, de leur mauvaise réputation, et de leur manque de scolarisation. Il ne veut pas que ses enfants aient le même problème que les jeunes de sa génération pour être employés, et déclare qu'à l'avenir, les Joly seront des dentistes, des médecins, etc.

Jean-Michel répond qu'il est en train de tuer ses origines, et Antony lui répond qu'il est français avant tout. Ils sont d'accord sur le fait qu'ils aiment leur vie ici, basée

sur la solidarité et sur la famille. Entre les maisons et les caravanes, les espaces publics, communs et privés se mélangent, et le sens de la propriété de chaque cellule familiale n'est jamais mis en avant.

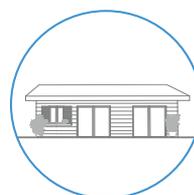
La rencontre avec la famille Joly m'a fait prendre conscience des problèmes et des potentialités de la ville de Dieppe. Observer et écouter la famille Joly a ouvert une réflexion sur les formes, les valeurs et les façons de vivre de la communauté familiale. Ainsi, la question des liens intergénérationnels, celle du rapport entre public et privé, entre nomadisme et sédentarité, celle d'un vivre ensemble qui varie au cours de l'année et dans des lieux différents, celle de la formation de jeunes à Dieppe, de l'autoconstruction et l'autoplanification, sont des sujets qui doivent pouvoir être pensés et problématisés, à l'échelle de la ville moyenne. Plusieurs problèmes doivent en effet être résolus : le manque d'emplois pour les jeunes, d'hébergements pour les migrants, de places dans les maisons de retraite... Dans ce contexte, je propose une intervention d'un nouveau type d'habitat



Caravane



Mobilehome



Maison permanente

Échelle de sédentarisation

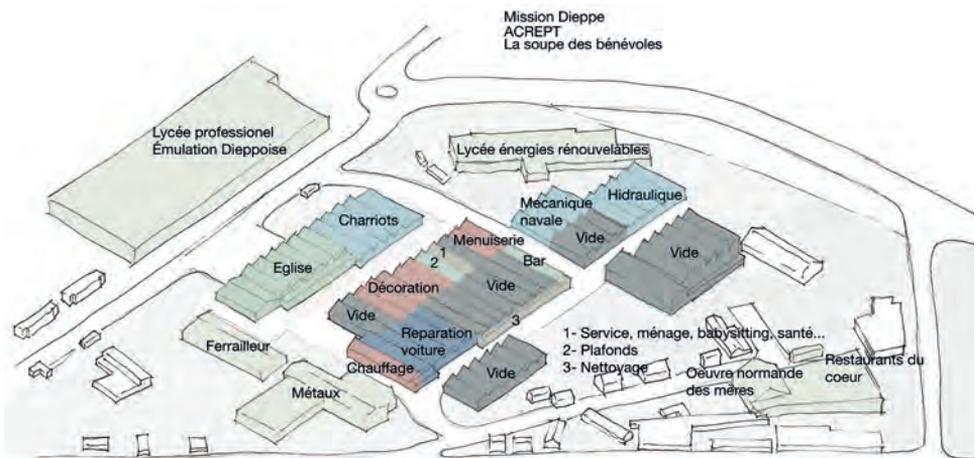
à Dieppe, qui puisse relier nomades et sédentaires, jeunes et retraités, chercheurs d'emplois et formateurs...

Solidarités nomades et sédentaires

Je m'engage à prendre en considération la situation des jeunes sans emploi à Dieppe ainsi que le manque d'habitation pour les migrants et les personnes âgées de la ville, en partant de l'action de diverses associations et acteurs locaux dans le territoire sur ces sujets.

Dans le centre-ville, l'association Itinérance Dieppe aide les migrants (ceux en en

route vers l'Angleterre, ceux qui veulent rester en France et les mineurs). Pour ceux qui veulent aller en Angleterre, (il y a une cinquantaine de personnes qui arrivent tous les mois – selon la mairie), l'association aide les personnes à être logées chez un bénévole avant de repartir. Pour ceux qui veulent rester en France, l'association accompagne l'insertion professionnelle via des partenariats avec d'autres associations, d'aide juridique notamment, mais aussi de cours de français, de distribution de repas, etc. Itinérance Dieppe a besoin de plus de place pour ses activités et n'a pas de siège local, son administration se situe dans le centre



Le parc du Talou et ses activités aujourd'hui

ville, dans un local cédé par la mairie aux associations qui n'ont pas de place. Elle a besoin de place pour son administration, et surtout pour recevoir et loger les migrants dont elle s'occupe en lien avec les autres associations.

En cherchant un site propice à ce déménagement d'itinérance Dieppe, celui du parc du Talou a retenu notre attention. Plusieurs acteurs sont en effet déjà présents autour de ce site qui pourraient partager les intérêts et modes d'actions d'itinérance Dieppe :

- L'ACREPT, association d'insertion professionnelle, axée sur l'emploi des technologies, le recyclage de plusieurs matériaux informatiques, et la couture.
- La « Soupe des bénévoles », qui distribue des repas gratuits tous les jours à Dieppe,
- Les Restos du Cœur, qui fait plus ou moins le même travail que la Soupe des Bénévoles,
- Mission Dieppe, qui aide et accompagne les jeunes sans emploi à trouver du travail et à

faire des formations professionnelles avec des partenaires extérieurs, ou encore à trouver un logement. Ils ont aussi besoin de place pour faire des ateliers C. V., expression en public, etc.

- Les activités déjà existantes dans le parc du Talou (comme une industrie menuiserie, mécanique navale, réparation de voitures, magasin de toitures, chauffage...)
- Un ferrailleur, et une industrie de métaux qui pourraient faire un partenariat avec Mission Dieppe, et fournir des matières premières pour la rénovation où pour la fabrication du mobilier.
- L'association « Œuvre normande des mères » qui aide les gens sans domicile fixe à se loger,
- Le lycée professionnel Emulation Dieppoise, qui a des formations tournées vers l'industrie,
- Le lycée professionnel du projet de Julie Durant de l'année dernière où elle prévoit un lycée professionnel lié aux énergies renouvelables.

La proximité de tous ces acteurs et l'arrivée d'itinérance Dieppe autorise à penser à un programme d'action commun dont l'attention se portera plus spécifiquement sur les personnes les plus en difficulté. Il s'agirait donc de former un réseau d'associations, afin de renforcer leurs actions respectives.

L'opportunité de l'ancienne coopérative agricole laitière du Talou

Une des contraintes est de ne pas construire du neuf à Dieppe. La ville a beaucoup de bâtiments abandonnés ou sous-utilisés qui, à eux-seuls, justifient que l'on ne s'engage pas dans la construction de nouveaux bâtiments. L'adaptation de la famille Joly est aussi inspirante. Le site du parc industriel

du Talou abrite les bâtiments d'une ancienne industrie laitière (Coopérative Agricole Laitière du Talou), s'étant installée dans les années 1950, et ayant quitté les lieux dans les années 1980. En 1982, le bâtiment est racheté par la casse automobile Abraham. Cette entreprise loue plusieurs espaces au sein de ces bâtiments à des commerçants mais de nombreux autres sous-espaces sont aujourd'hui abandonnés. Le site est marqué par ses toitures en shed, permettant une entrée de la lumière diffuse du nord. Les murs sont en briques, et la structure en bois et en métal. La partie haute des murs est couverte d'un bardage bois, parfois remplacé par un bardage métallique. Les dimensions des bâtiments restent modestes, la plupart ne dépassant pas les 8 mètres, seul un bâtiment atteint les 17 mètres de haut.



Anciens et nouveaux usages

Habiter, rénover, se former : une démarche incrémentale

C'est en commençant par le réinvestissement de ces espaces abandonnés au sein de l'ancienne friche laitière que nous pourrons élaborer un processus de projet en différentes étapes.

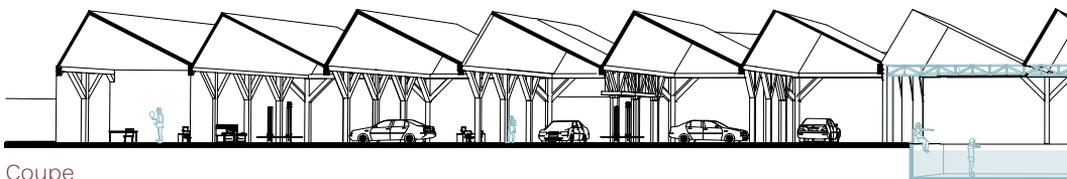
Les jeunes et les migrants qui veulent rester en France et avoir une formation d'ouvrier du bâtiment vont commencer à habiter le bâtiment et à le rénover. Un partenariat avec Mission Dieppe et CFA BTP à Dieppe leur permettra de s'installer dans le bâtiment au fil de sa rénovation. Petit à petit, on pourra y habiter en investissant ses sous-espaces. Les matériaux, comme la nouvelle structure en métal, pourra être fournie par l'usine de métal «Kloeckner Metals» qui est à côté, les premiers modules de logements pourront être installés et les gens pourront déjà y habiter. Après, avec un partenariat avec le ferrailleur «Abrafer» qui est aussi juste à côté, une formation de création de meubles pour le bâtiment pourra commencer avec d'autres élèves. Les briques démolies seront gardées et réutilisées pour le revêtement du sol. Les salles et les activités d'itinérance Dieppe pourront alors se mettre en place. La soupe des bénévoles et L'ACREPT, avec des ateliers de réparation et des cuisines pour la formation aussi.



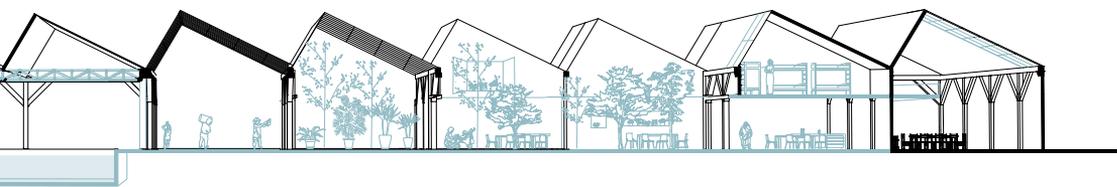
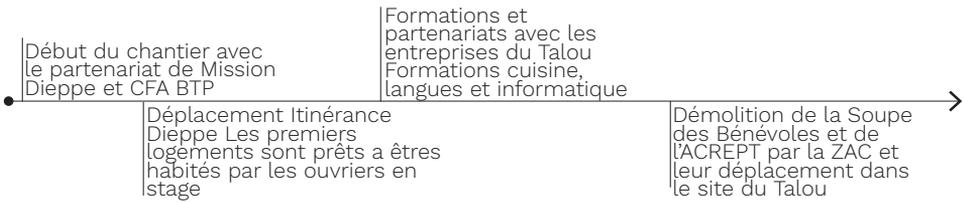
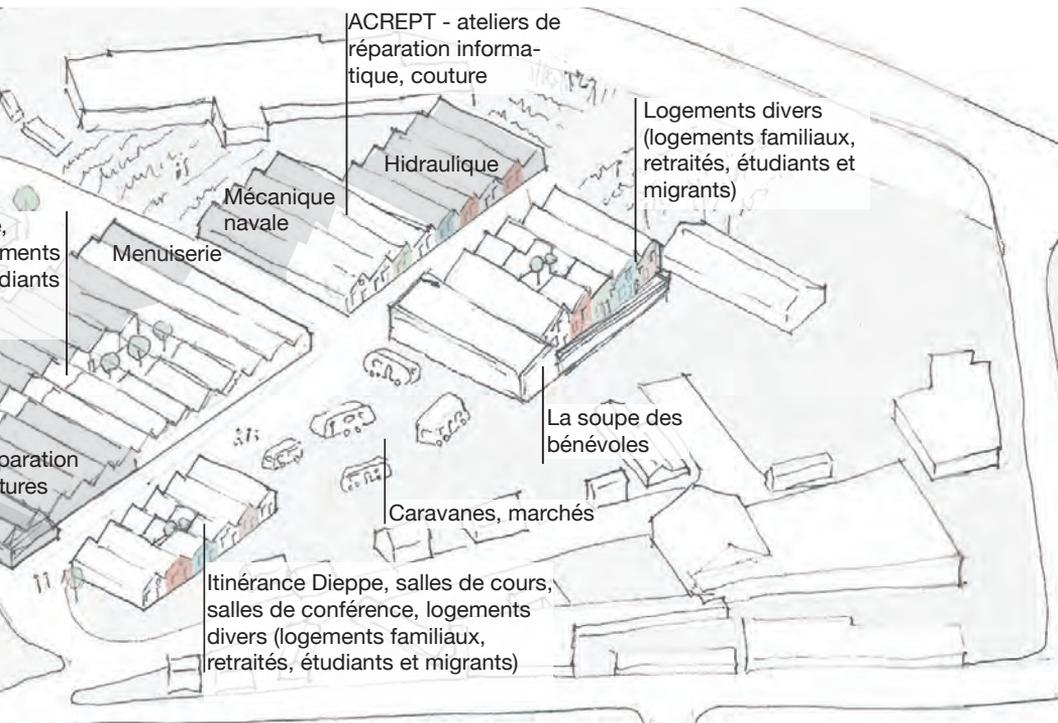
Axonométrie des nouveaux usages

L'on projette donc :

- Des espaces communs, comme des cuisines partagées, où il y aura des cours de cuisine pour la formation professionnelle, (avec le partenariat de la Soupe des Bénévoles et des Restos du Cœur) mais aussi des échanges de connaissance entre les gens qui y habitent (les migrants peuvent cuisiner



Coupe



un plat de leur pays...). Un partenariat entre Mission Dieppe, l'ACREPT et le ferrailleur pourrait aussi avoir lieu. Des salles d'études pour apprendre diverses langues (la langue française et la langue des migrants), pour s'entraider à faire un C. V., ou s'entraîner à s'exprimer en public et avoir plus confiance en soi, (avec Mission Dieppe) pourront s'installer.

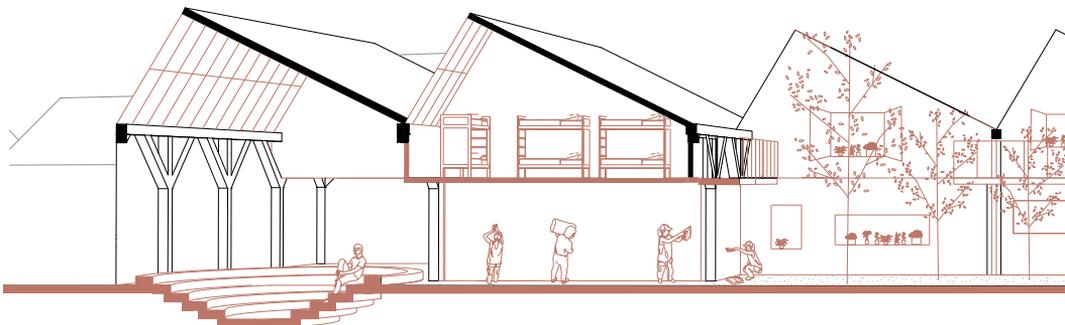
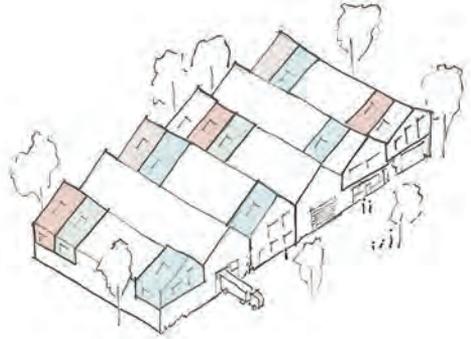
- Des espaces privés diversifiés: dortoirs, studios, appartements, dans le respect de l'envie d'habiter de chacun. Les loyers pourront être payés via des échanges de services: entretien du bâtiment, jardinage, échanges de connaissances...

simplement, en s'engageant au quotidien et au plus proche des impératifs sociaux? Notre époque et notre civilisation commencent à montrer leurs limites, et le besoin d'essayer autre chose se ressent de plus en plus. Écoquartiers, écovillages, ZADs, participatif, associatif, économies solidaire et circulaire, agriculture urbaine...

Nombreuses sont les tentatives alternatives qui se développent, avec plus ou moins de succès. Une architecte qui s'engage donc à essayer, à tâtons, à tenter de nouvelles formes d'habitat qui puissent changer la ville et la relation entre ses habitants.

Architecture et engagement ; la voie alternative ?

L'idée est de créer un lieu de solidarités, qui expérimente en dehors du système individualiste et marchand classique. Pouvons-nous imaginer une architecte qui se libère de son rôle spécialisé, qui sort de la relation monétarisée client-professionnel, afin de pouvoir écouter et comprendre,



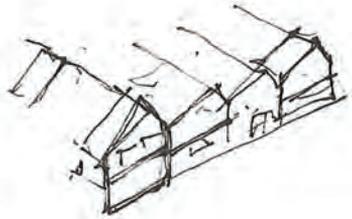
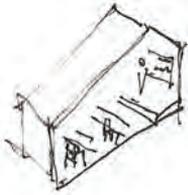
Coupe bâtiment Itnérance Dieppe



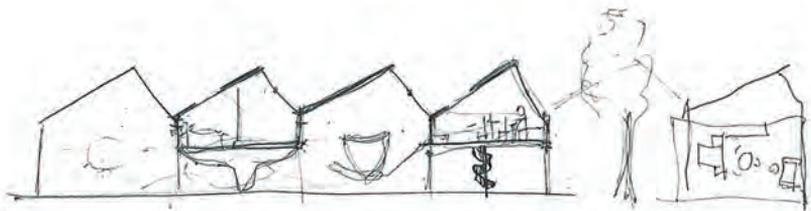
Organisation public/privé
gens du voyage



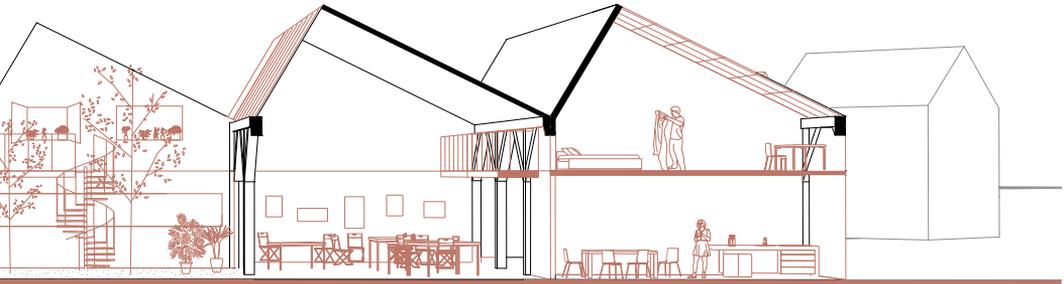
Trame/modules
proposés



Modules des espaces



Coupe schématique







Hannah Heiermann

Soyons déraisonnables

Soyons déraisonnables

Le récit d'une rencontre : vieillir ensemble à Caude-Côté

Pendant une balade sur les falaises de Dieppe, à coté de la chapelle Notre-Dame, j'ai rencontré un couple, Marie-Angèle et Jean Claude, qui m'ont invitée à déjeuner dans leur maison dans le quartier Caude-Côté, proche du centre.

Leur maison et le terrain se caractérisent par un grand soin. Le couple, étant originaire de Bordeaux, s'installait à Versailles pendant 40 ans et s'achetait une maison secondaire à Croixdalle, un petit village à environ 30 kilomètres de Dieppe. Au moment de leur retraite, ils quittaient définitivement Versailles, et déménageaient à Croixdalle.

Ils trouvaient finalement, après quatre ans à Croixdalle, une maison à Dieppe.

Ils avaient ce souhait de la sécurité, celui d'avoir une bonne connexion aux magasins et aux soins de santé, celui d'être proche des événements de la ville ayant toujours la possibilité de s'y rendre facilement.

J'ai passé un jour avec eux et je les ai suivis avec une caméra.

Cela me donnait la possibilité de voir leur quotidien et de mieux comprendre la vie des personnes âgées à Dieppe. Leur quotidien, c'est faire des courses dans le centre commercial, dans un magasin bio et sur le marché de poissons dans le centre. Tout est fait en voiture.

Après, Marie-Angèle cuisine, ils mangent, les deux jardinent, ils écoutent de la musique. Ils passent leur quotidien presque entre eux, sur leur terrain clos et ceint d'un grand mur qui en marque la frontière. Il est frappant qu'ils ne sortent pas beaucoup en ville.

Ils sont retirés dans leur « cocon » comme ils disent, qui représente en même temps un refuge et une protection du monde extérieur ainsi qu'une possibilité d'identification.

Aussi l'identification avec la ville passe par la maison, la valorisation de son histoire, et le soin apporté à son embellissement. C'est un choix volontaire d'un certain isolement, que j'ai tenté de représenter par le film.

Cette image est applicable sur tout le quartier Caude-Côté.

Il se compose des grandes maisons individuelles avec un jardin et des grands murs qui protègent les terrains et les maisons, tout contre la ville.

C'est une grande collection des « cocons » ! Le revenu moyen par habitant le plus important de Dieppe, le prix du mètre carré le plus cher de Dieppe, et le taux de chômage le plus bas se trouvent à Caude-Côté.

L'homogénéité des habitants ne favorise pourtant pas les échanges et relations entre les habitants.

Alors que le quartier se trouve à coté du centre-ville, il n'existe pas de vie publique à Caude-Côté.

Marie-Angèle et Jean-Claude vieillissent ici, ensemble. Leur équilibre tient tant qu'ils sont ensemble.



Extraits du film pris à Dieppe avec Jean-Claude et Marie-Angèle pendant les courses



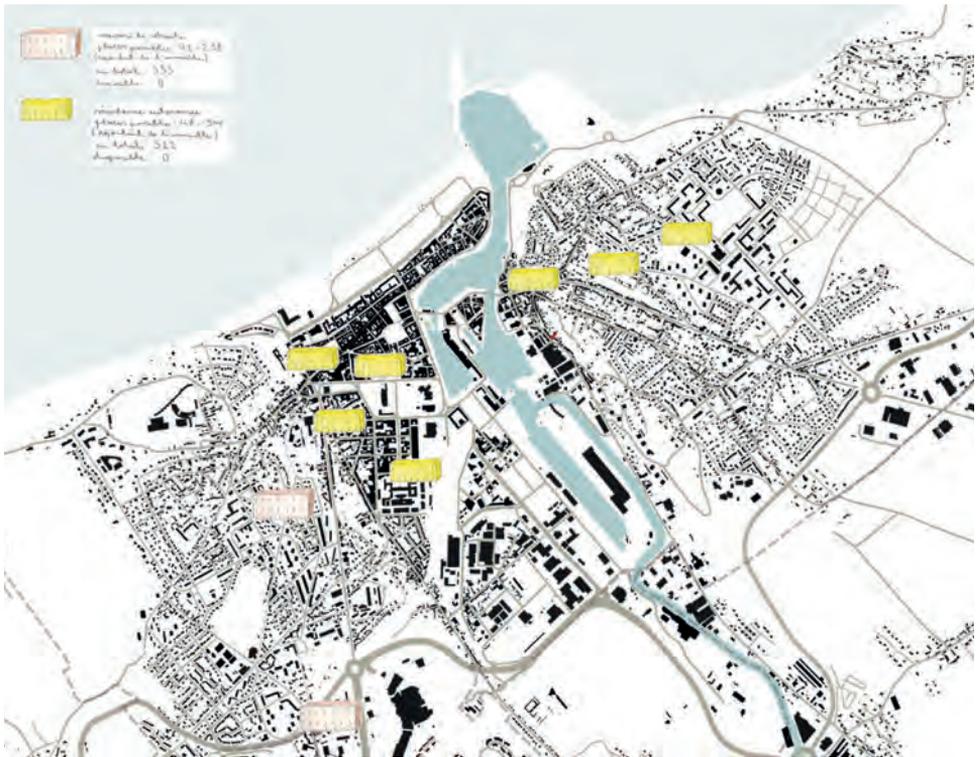
Extraits du film pris dans la maison et le jardin de Jean-Claude et Marie-Angèle, à Caude-Côté





Extraits du film pris dans le quartier Caude-Côté à Dieppe





Les maisons de retraite et les résidences autonomes qui se trouvent à Dieppe

Viellir seul:

Les maisons de retraite à Dieppe

Pour les personnes âgées et celles qui ont besoin de soins, Dieppe compte deux maisons de retraite publiques à la périphérie de la ville. Chacune se compose de 230 unités résidentielles, y compris des départements spéciaux pour les patients atteints de la maladie d'Alzheimer.

J'ai visité la maison OPAD (Office Personnes Agées de Dieppe) et parlé avec plusieurs habitants. Cette résidence se trouve sur

le bord du quartier Janval. Au rez-de-chaussée de cet OPAD, il y a une salle commune, utilisée par les résidents pour jouer ensemble. Les unités se composent de studios avec une salle de bains et une petite kitchenette ou, pour ceux qui ont besoin de soins, des chambres simples. La plupart des gens qui vivent ici sont seuls, célibataires, veufs ou veuves, et environ 40% d'entre eux ont des membres de la famille dans la ville. Seulement 20% des résidents vivent dans les studios et peuvent se déplacer de façon autonome, même en ville.

À cause de l'emplacement des maisons, le chemin vers la ville pour les personnes plus faibles est relativement long. Une station de bus est située à 400 mètres mais ce bus fonctionne le week-end très irrégulièrement et jamais après 18 heures. Sans bus, les résidents ne peuvent pas se rendre en ville et participer à la vie publique. Beaucoup restent ainsi dans l'institution, et ont fini par construire une limite mentale entre leur résidence et la ville. On ne se sent ainsi plus appartenir à la ville. On vieillit là.

La découverte d'une salle publique

Autre option de logement pour les personnes âgées, ce sont sept résidences autonomes privées, dispersées dans toute la ville. Les résidences sont toutes structurées de manière similaire. Au rez-de-chaussée, se trouve un espace communautaire pouvant être utilisé pour des événements, des jeux, des lectures, des divertissements. Aux étages, ce sont les appartements des résidents, qui sont souvent constitués de studios et conçus pour une personne. Toutes les résidences sont entièrement occupées et en raison des types des logements, 90% des habitants sont des célibataires à partir de 62 ans. J'ai passé une journée à la résidence Victor Hugo et parlé aux résidents. La résidence est située dans le centre de Dieppe, composée de 60 studios. Elle a été privatisée il y a 12 ans. Selon les responsables de l'établissement, environ 70 % des habitants ne sont pas dieppois, les autres ont grandi à Dieppe ou



Axonométrie de la résidence Victor Hugo, 9 Rue Victor Hugo, Dieppe



Croquis de la salle commune

déménagé ici pour être plus proches de la famille. Les places dans une résidence sont recherchées et la demande est beaucoup plus élevée que l'offre. Cette résidence est située dans la ville centre et donc à distance de marche d'un supermarché et de la vie urbaine. Encore une fois, on voit le désir de sécurité, de se sentir partie intégrante de la communauté et d'avoir théoriquement l'opportunité de participer à la vie urbaine. 15 des 20 habitants de la résidence à qui j'ai parlé m'ont dit que leurs activités quotidiennes se limitaient à faire des courses. Ils passent surtout leurs journées dans leur studio. Cette résidence dispose également d'une salle commune au rez-de-chaussée, face à la rue. Cependant, elle n'est pas comme le reste de l'institution, privée, elle est restée municipale. Dans cette salle, se tiennent principalement les événements de l'organisation à but non lucratif U.N.R.P.A., qui a son siège à Rouen et accueille des compétitions de Dominos et Coinchée. Ils n'ont aucun contact avec les responsables de la résidence, mais ont été sollicités par la mairie, qui leur fournit la salle gratuitement. La salle est publique et peut / doit être utilisée par des extérieurs à la résidence. L'entrée de cette salle nécessite de passer la porte d'entrée de la résidence. Il n'y a aucune marque claire de cette salle comme un espace public. Le hall semble faire partie et être réservé à la résidence. Depuis la vente de la résidence, les prix des loyers ont augmenté de 40%, et le nombre de nouveaux arrivants a augmenté. En 2008, une autre salle commune a été aménagée au 4^e étage, accessible

uniquement aux résidents. Ici aussi on peut se rencontrer, lire, jouer. L'organisateur de l'U.N.R.P.A. a déclaré que depuis la création de cette salle, le nombre de participants de leurs événements au rez-de-chaussée a fortement diminué.

J'ai passé un après-midi à un événement de domino et il y avait 22 participants. Deux d'entre eux étaient des résidents de la maison, 11 vivaient dans une autre résidence et 9 venaient de l'extérieur. Le hall du 4^e étage est apparemment beaucoup plus fréquenté par les résidents que le rez-de-chaussée. En raison du faible nombre de participants, l'année prochaine, également avec le changement de propriétaire, la salle devrait être vendue par la mairie. Cela signifierait qu'il sera fermé au public et que l'U.N.R.P.A. ne pourra plus utiliser la salle.

Pourquoi les gens n'ont-ils pas utilisé la salle publique, qui offre la chance de rencontrer de nouvelles personnes, surtout celles qui n'ont aucun lien avec Dieppe? De nombreux résidents n'ont aucun contact avec la ville.

J'ai parlé à Dieppe à l'extérieur de la résidence avec d'autres personnes du même âge. Personne ne connaissait la présence de la salle et ne pouvait pas s'imaginer participer aux matches, même s'ils jouaient régulièrement aux cartes. Ils se sentaient trop jeunes pour l'environnement.

Il y a donc un préjugé contre les résidences en général, et plus particulièrement contre ces événements, qui empêchent un brassage plus fort des habitants de Dieppe.



Affichage pour appeler à jouer à Dieppe

Un projet pour une société plus déraisonnable

« L'homme ne joue que là où dans la pleine acception de ce mot il est homme, et il n'est tout à fait homme que là où il joue. »
 (« Lettres sur l'éducation esthétique de l'homme », 1795, Friedrich von Schiller)

Le projet s'adresse tout d'abord aux Dieppois qui vivent seuls et qui ont démenagé dans cette ville sans liens forts. Les célibataires retraités pourront être encouragés à utiliser la ville et à la jouer. Jouer (cartes, dominos,

coincée...), une activité sociale largement répandue, notamment chez les personnes âgées, et qui n'engage pas de réelle distinction sociale. Le jeu donne la chance de rencontrer d'autres personnes, sans être obligé de parler, seulement de faire une activité ensemble. Jouer n'a aucun but commercial, c'est l'intention de le faire pour le plaisir qu'elle procure. Jouer n'est pas lié aux visions du monde, aux religions ou aux opinions politiques. On joue, c'est tout!
 Le concept de « homo ludens » de Johan Huizinga est parlant. Il nous dit que « l'existence du jeu confirme encore et

encore le caractère surlogique de notre situation dans le cosmos»¹. Jouer a aussi des objectifs pratiques tels que la relaxation, une sociabilité par l'activité pratique. Mais il confirme surtout la possibilité d'être déraisonnable (le jeu amène la blague) et le plaisir que procure à l'homme ces moments de relâche de la raison. La société actuelle est sérieuse, arc-boutée à la rigueur imposée par l'organisation du travail. Le temps quotidien est divisé entre temps de travail et temps libre ou de loisirs (pensés comme un hors-travail). Ainsi, certaines personnes, parce qu'à la retraite, ou sans travail, au chômage, finissent par se sentir désœuvrées, ou pire, inutiles. Le projet « Soyons déraisonnables » propose de motiver les gens à apprécier d'être ensemble, pour un temps, déraisonnables, sans qu'on puisse les juger en retour. Le jeu est un acte de culture, comme nous le rappelle Huizinga. « La culture prend la forme du jeu, la culture est jouée au début. » Avec ce projet, architecte et habitants se positionnent contre une Verinselung² de la ville. Ils se rencontrent autour d'un Plaidoyer pour une joyeuse et commune déraison !

1 Johan Huizinga, Homo ludens, Essai sur la fonction sociale du jeu, Paris, Gallimard, 1988 [1ère ed. 1951]

2 Verinselung: « Die Stadt als Wohnraum » 2008, Jürgen Hasse; le mot décrit le processus de la création d'une île. Par rapport à la ville, cela veut dire qu'elle tend à concentrer de plus en plus les logements et ses habitants sur la sphère privée et individuelle. La ville devient une collection des logements qui coexistent côte à côte sans aucune connexion entre eux.



Imaginations d'une espace à jouer à Dieppe



Dessin en perspective de l'échafaudage à Dieppe

Terrains de jeu urbains. Un échafaudage à jouer

Mais la création d'un nouveau bâtiment ne résoudrait pas le problème de la Verinselung de la ville. Le jeu consiste dans la mise en oeuvre d'un ordre auquel tous les joueurs se subordonnent. Sinon, on est un rabat-joie, on s'exclut et on peut ne pas jouer. Cet ordre n'existe que dans sa délimitation temporelle et spatiale. En effet, jouer ensemble crée cette délimitation et arrange une place. Cet ordre spatial est le

terrain de jeu. Ce terrain pourra s'étendre aux espaces publics de Dieppe. En effet, le projet vise aussi à rendre possible et à multiplier les déplacements physiques de ces personnes au sein de la ville. Parce que l'occupation d'une salle n'est pas suffisante pour créer une familiarité avec la ville! En combinant l'activité de jouer avec l'espace public, une vie publique peut se créer en jouant. Un «terrain de jeu» doit cependant assurer la protection du jeu, aux bruits, à la météo, à la circulation. Notre «terrain de jeu» est alors une construction qui se déplace



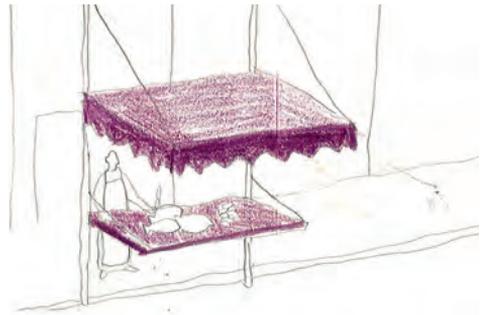
Croquis de l'échafaudage qui couvre Dieppe

dans toute la ville et permet de cheminer avec l'espace du jeu. Ce terrain de jeu est en permanente construction et déconstruction. C'est un échafaudage qui favorise les mouvements des gens dans la ville parce qu'il donne le sentiment d'une expédition. Il s'installe là où on ne va pas ordinairement. La balade devient un spectacle urbain inédit. Les rues sont rendues aux piétons le temps du jeu. Le regard change, on voit la ville avec une nouvelle perspective et cela donne la possibilité de renouveler la relation entre les habitants et la ville. Les plates-formes permettent de créer des lieux différents qui s'orientent vers le jeu, et vers la découverte de la ville, ils sont totalement appropriables par les habitants.

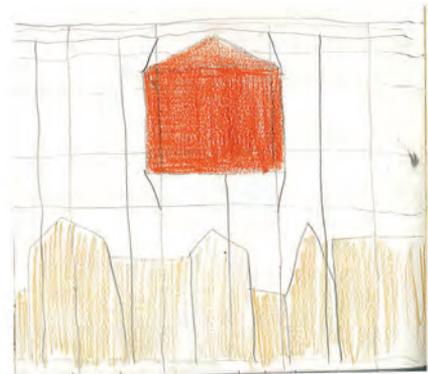
À l'intérieur de l'échafaudage, les joueurs ou les passants peuvent circuler librement. Les colonnes qui portent cet ensemble participent aussi à transformer l'espace de la ville. Elles forment la connexion entre les deux étages, physiquement et sensiblement. Cette structure est donc tout autant un terrain de jeu qu'un observatoire du paysage urbain. Les usagers peuvent construire leurs besoins entre les colonnes et peuvent réajuster leur environnement à leurs besoins.

Cela crée un lien personnel fort avec l'endroit, chaque nouveau déplacement et moment de montage créent un nouveau

spectacle mobilisateur. Cet échafaudage accueille non seulement des opportunités de jeu, mais il devient un jeu en soi. Je propose comme architecte mais aussi comme urbaniste d'initier les premiers itinéraires de cette plate-forme dans la ville, à la recherche de lieux inédits. Ce sont surtout des lieux « morts » dans la ville, qui ne sont plus utilisés ou qui disparaissent dans le fouillis de la structure des rues, des lieux trop laissés aux voitures mais qui pourtant ont la taille, la qualité et la localisation pour devenir des espaces publics agréables. Ils sont, avant tout, bien accessibles par rapport aux résidences et maisons de retraite et pourront permettre de créer des événements publics « déraisonnables », propres à inclure chaque habitant.



Possibilité d'utilisation de l'échafaudage au niveau de la rue





The image shows a close-up of a weathered wooden wall. The wood is dark, greyish-brown, and shows signs of significant decay, with many splintered and missing planks. A horizontal wooden beam is attached to the wall. In the center, there is a door made of corrugated metal, which is also heavily worn and partially obscured by peeling wood. The overall scene is one of neglect and decay. The text is overlaid on the left side of the image.

Pierre Bertin

No(s) Limites

No(s) Limites

Une nouvelle ligne de front urbain : Les aléas de la ZAC Sud

Lors de notre premier voyage à Dieppe, j'ai été particulièrement frappé par les nombreuses singularités qui marquent cette ville, en particulier par l'entrée de la ville.

Le site qui porte le projet dit de la ZAC Sud illustre parfaitement la situation difficile du port et de sa zone industrielle. Ce quartier n'est plus qu'un lieu de passage pour entrer en ville ou de contournement lorsque les ponts sont fermés et ne permettent donc plus d'accéder d'une rive à l'autre.

La ville est littéralement coupée en deux dans l'axe du port. L'arpentage du Cours de Dakar en est une illustration, avec d'un côté les quais du port qui sont grillagés et qui servent de lieu de stockage pour les éoliennes, et de l'autre, de nombreux terrains en friche et des hangars, la plupart abritant des concessions automobiles.

L'entrée de la ville ressemble à beaucoup d'autres, avec un tissu urbain entièrement dédié à la voiture, les quelques logements qui s'y trouvent semblent isolés, coincés entre le centre-ville historique et les grands surfaces, dans une zone qui se

destine à muter, avec le projet de la ZAC Sud.

Ce modèle d'aménagement urbain est lent à se mettre en place; la ZAC, outil de l'urbanisme opérationnel à la française court le risque d'une certaine standardisation urbaine. Ce constat avait déjà été soulevé dans les travaux de l'Autre Ville l'an passé: «Convoquant les mêmes opérateurs privés, les mêmes architectes urbanistes accompagnés des mêmes paysagistes, les ZAC produisent un peu partout en France, un urbanisme, des architectures, des cadres de vie assez semblables, homogènes, reproduisant un même modèle quels que soient les contextes d'accueil. Cela produit un Urbanisme mondialisé à la française» comme le nomme la critique Françoise Fromonot en 2011 (revue d'A, numéro 205 de décembre 2011, à propos de la ZAC de l'île Seguin-Rives de Seine à Boulogne-Billancourt):

Cela va bientôt faire 20 ans que le projet de la ZAC est développé par la Mairie de Dieppe, le projet remontant à 1999. Le résultat est plus que mitigé, avec un seul bâtiment construit, le bâtiment «phare»

1 L'Autre Ville. Architectures à l'épreuve de l'a-métropole. Dieppe, 2017; Chapitre 6 «Des stratégies pour la ville. Repenser le projet urbain», p. 149



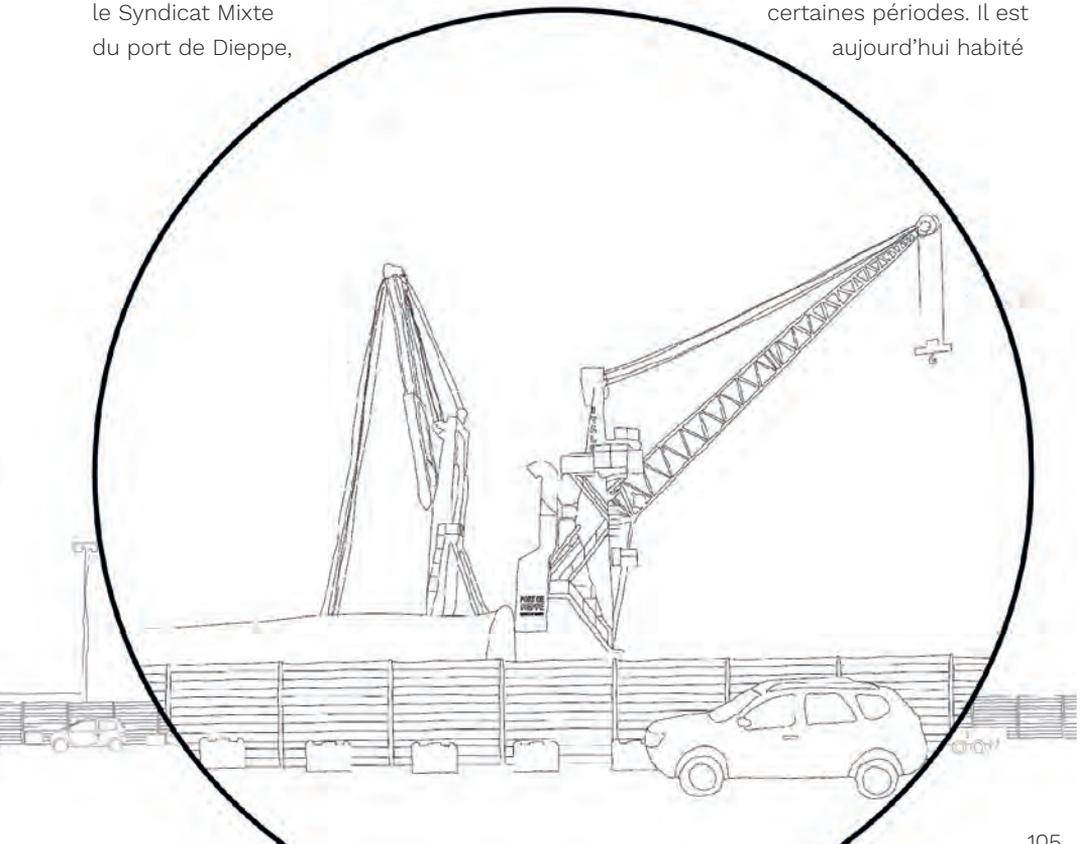
Extrait de la frise dessinée, qui détaille le Cour de Dakar.

de la tête nord de la ZAC qui abrite notamment Pôle Emploi et des bureaux de banques et assurances. Il est nécessaire de reconsidérer ce projet de ZAC mis en pause depuis plusieurs années, et suspendu plus récemment en raison du changement de réglementations liées aux zones inondables, énoncés dans le Plan de Prévention des Risques Littoraux et d'Inondation du bassin versant de la Scie.

Représenter la limite

En s'intéressant à la frontière administrative entre la ville et le port que gère le Syndicat Mixte du port de Dieppe,

on observe une « limite » sèche, matérialisée physiquement par les barrières mises en place il y a un an et demi tout le long du Cours de Dakar. Ces barrières ont été installées pour marquer des territoires distincts. Elles ont pour objectif également d'empêcher l'accès libre aux poids lourds qui avaient pour habitude de se servir des quais en places de stationnement sauvage. Cette frontière sépare le port devenu un lieu de stockage des éoliennes en transit, et cette autre partie de la ville, autrefois bassin de vie des travailleurs du port et des industries lui étant attachées. Ce quartier vivait en effet du trafic de fruits en vrac employant jusqu'à 2000 dockers à certaines périodes. Il est aujourd'hui habité



par des concessionnaires automobiles, encombré aussi de friches qui servent de lieux de vie éphémères aux gens du voyage. En dessinant l'élévation de cette fracture longue d'un kilomètre, nous avons tenté de montrer une situation figée, à l'image du projet de la ZAC aujourd'hui, tout en mettant l'accent sur le grand potentiel que représente cette zone riche d'espaces et symbolique d'un passé industriel notable. Pour ce mode de représentation, nous nous sommes donné un protocole : réaliser une photo tous les 15 pas, en prenant comme repère le trottoir. Les photos montées et assemblées les unes aux autres montrent des éléments visibles et de nombreux points de vue notamment sur les grues et les hangars. Nous avons ensuite dessiné le premier plan, dans l'idée d'une élévation mise à plat, pour recréer la rue de cette fracture.

Arpenter à l'intérieur

En retournant à Dieppe, un second protocole visait l'exploration de ce qui se trouve à l'arrière de ces points de vue. Derrière la limite du Cours de Dakar. En arpenter systématiquement le terrain de la limite administrative de la ZAC, jusqu'au lycée professionnel «Emulation Dieppoise» bordé par les voies de chemins de fer. C'est un lycée professionnel qui accueille 400 élèves. Il a été implanté sur cette zone en 2003, a été réalisé par l'agence ACAU selon une démarche de Haute Qualité Environnementale destinée à maîtriser l'impact du bâtiment sur

son environnement. Au-delà du lycée, le développement urbain semble s'être arrêté. Pourtant, aux alentours du lycée, on peut observer un habitat divers : des logements rénovés en briques et de petites maisons, d'anciens petits bâtiments industriels aujourd'hui occupés par la communauté des gens du voyage. En marchant à l'intérieur de cette zone, dans la rue du Talou, nous tombons sur une série de hangars collés, très longs et très fins, qui sont tantôt occupés par des entreprises, tantôt délaissés. Leur proximité avec le lycée et les habitations rénovées, donne une impression de compartimentation du territoire, avec d'un côté les logements et de l'autre l'activité économique.

Confirmer l'urbanité du quartier du Talou

Comme l'avait proposé Clément Pignon² l'année dernière, il s'agit de transformer ce territoire sans nier son passé industriel, de réinvestir les friches et les nombreux bâtiments désaffectés, en mettant au centre de ce processus un phasage en parallèle pour ne pas alourdir un peu plus le développement actuel, mais bien pour l'enrichir et montrer d'autres possibilités. Le projet de Julie Durand³, quant à lui, visait

² Clément Pignon, «Alter-ZAC», dans *l'Autre Ville. Architectures à l'épreuve de l'a-métropole*. Dieppe, 2017, p.126

³ Julie Durand, «L'énergie de la jeunesse», dans *l'Autre Ville. Architectures à l'épreuve de l'a-métropole*. Dieppe, 2017, p. 130



On rencontre quelques exemples d'habitats isolés sur le parcours entre le Cour de Dakar et le Parc du Talou.

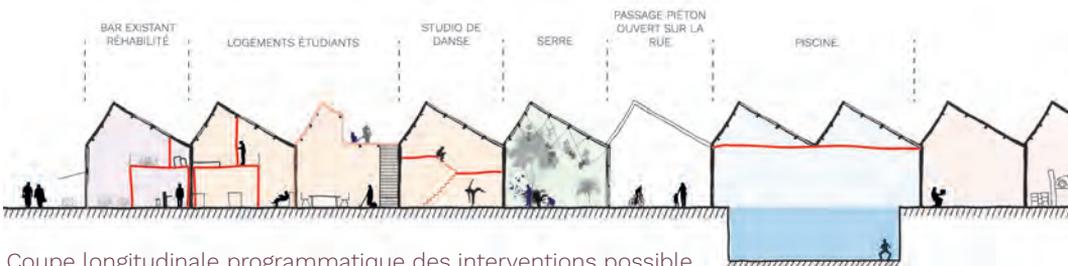
à réinvestir un bâtiment en face du lycée professionnel pour en faire un centre de formation dans le secteur des énergies renouvelables à destination des jeunes. À la suite des stratégies et projets proposés par Clément Pignon et Julie Durand, nous proposons de reprendre la transformation de la ZAC actuelle en complétant son axe de développement actuel (nord/sud) perpendiculairement afin d'imaginer une nouvelle dynamisation du territoire sur l'axe ouest/est, qui s'étend des voies de chemins de fer jusqu'au port. Le projet No(s) Limites vise à donner un meilleur cadre de vie, tant pour les élèves du lycée Emulation Dieppoise et ceux de l'école projetée par Julie Durand que pour les riverains. L'enjeu est celui de compléter la programmation de ce secteur de la ville, en alliant logements étudiants, commerces, et nouveaux espaces publics. Des programmes que l'on trouve ordinairement dans une ZAC, mais qui, dans notre cas, s'accrochent à un existant, dans cette petite « poche d'urbanité » qu'est le « Parc du Talou ». Cette démarche devient possible en réinvestissant un ensemble de bâtiments industriels présents, tout en préservant les activités déjà présentes.

Le projet favorise la mixité architecturale, en investissant les espaces des bâtiments existants qui ne sont pas occupés, et l'insertion sociale en redonnant des espaces aux associations présentes dans le secteur, comme la Soupe des bénévoles présente juste à côté.

Ces interventions sont aussi de nature à accroître l'attractivité de ce quartier auprès de jeunes en recherche de formations. Ces jeunes qui habitent Dieppe et la campagne avoisinante doivent pour certains d'entre eux se rendre à Rouen, Paris ou ailleurs pour poursuivre des études qui correspondent à leurs attentes, le lycée Emulation Dieppoise ne proposant aujourd'hui que des formations dans les secteurs industriels. Le projet peut ainsi générer une nouvelle implantation étudiante.

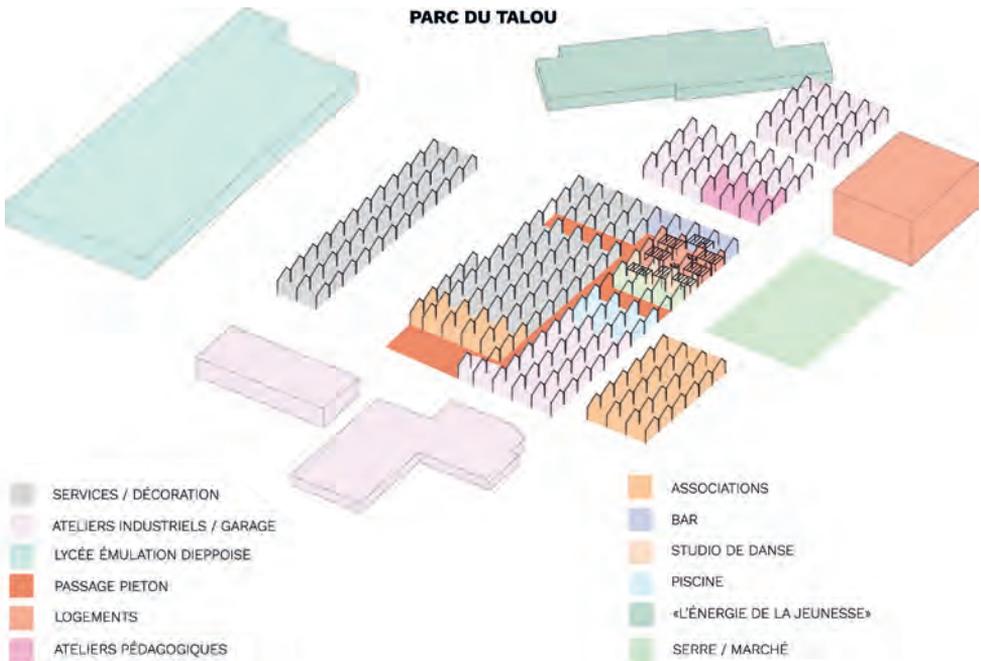
L'implantation de nouveaux logements doit aussi s'accompagner d'une réflexion sur les commerces de proximité, qui ont été durement touchés par le développement en périphérie de la grande distribution et des grandes surfaces.

Le projet d'Anna Izfer Zardo, « La famille élargie du Talou » est l'occasion de combiner deux regards issus de deux enquêtes



Coupe longitudinale programmatique des interventions possible.

PARC DU TALOU



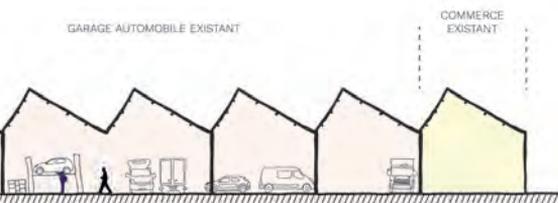
Axonométrie programmatique du Parc du Talou détaillant la relation entre l'existant: les ateliers industriels et le garage, les espaces dédiés aux services et l'entreprise de décoration; et les interventions dans le cadre du projet: la création du passage, les équipements publics et les logements.

distinctes. Si le projet No(s) Limites procède plutôt d'une analyse urbaine et des dysfonctionnements de l'outil ZAC, à la différence du projet d'Anna qui procède

plutôt d'une enquête sociale, nous avons fini par travailler ensemble en imaginant donner une cohérence programmatique à l'ensemble du site, celui du Parc du Talou.

« Faire méthode ». D'ouest en est.

En considérant les qualités des quartiers présents aux abords du site, nous trouvons, à l'ouest du lycée Emulation Dieppoise, de nombreux hangars industriels occupés par un petit nombre d'entreprises, ou délaissés. En les réinvestissant et en les réhabilitant,



par des ajouts structurels légers qui pourront être enlever ou modifier si les usages venaient à changer, nous pouvons initier une dynamique de rénovation du bâti existant, qui, petit à petit, pourrait «faire méthode» en se déplaçant progressivement vers l'est et le Cours de Dakar. Avec un programme de logements étudiants et de petits commerces de proximité, nous pouvons imaginer un développement urbain capable d'accroître le sentiment d'urbanité déjà présent, en perçant des passages piétons à travers le bâtiment central du parc du Talou, en se saisissant du caractère modulable de la trame industrielle, en faisant place à une serre et des espaces communs, en articulant à la fois des espaces publics et privés, en intégrant les quelques logements isolés déjà présents...

L'architecte sans la ZAC ?

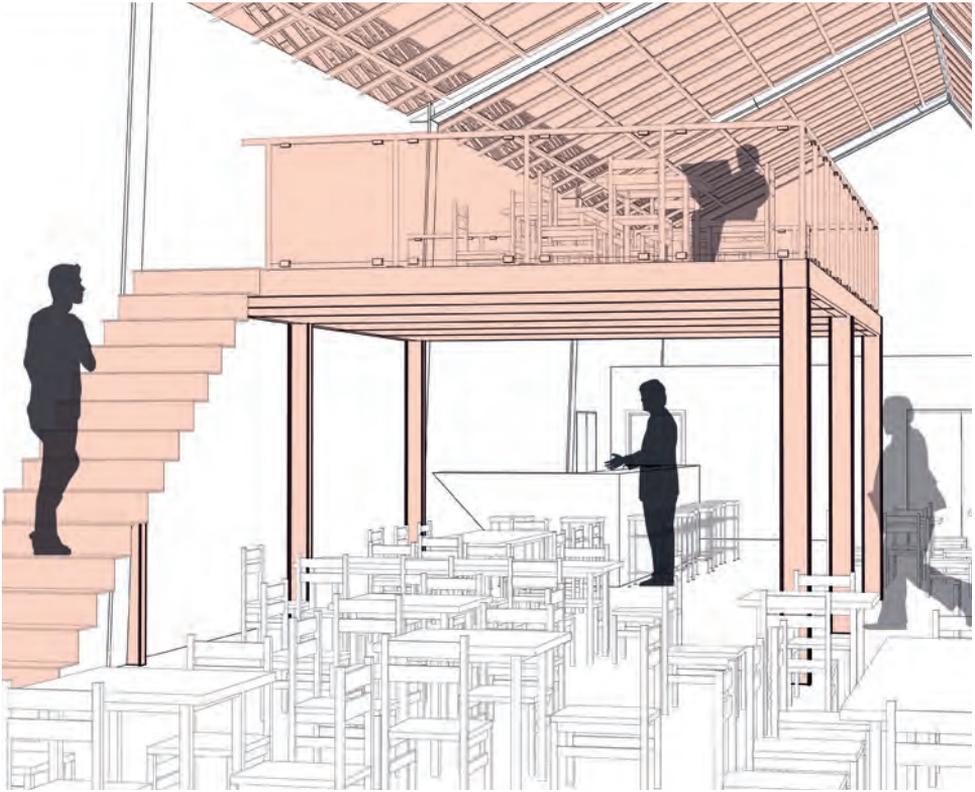
Ce projet propose de reconsidérer la place de l'architecte dans le processus de

conception. A travers un projet de logements et d'équipements publics au milieu des activités économiques existantes sur le site, à proximité de l'école pensée par Julie Durand et du lycée professionnel, et de la proposition de la «famille élargie du Talou» d'Anna Izfer Zardo, nous pensons qu'il est possible de diversifier et de dynamiser un territoire sans avoir recours à des plans de restructuration globaux comme énoncés dans la ZAC.

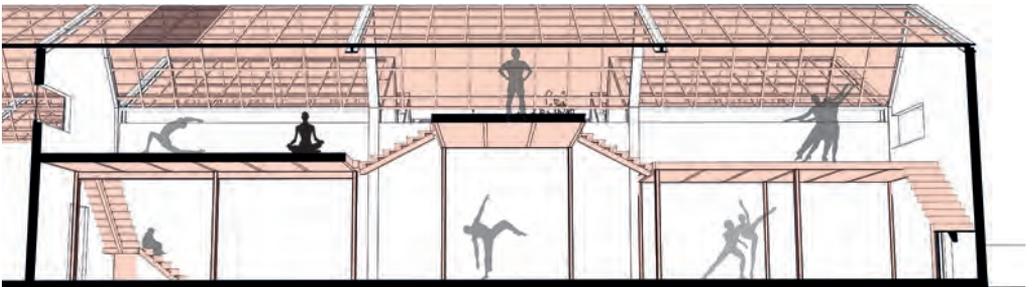
En effet si l'on considère la lourdeur de la mise en place de grands projets d'aménagement dont la ZAC peut être l'illustration, il nous faut essayer de changer de stratégies et de miser sur une propagation de la dynamique de changement, petit à petit, en s'attachant aux usages des habitants qui sont déjà là. Il est sans doute possible et peut-être préférable de concevoir la ville moyenne sans faire table rase du passé en considérant les qualités et le caractère unique de ces lieux.



Le Parc du Talou depuis la rue André Voisin



Vue perspective des interventions dans le bar, les éléments en rouge détaillent les interventions sur l'existant.



Coupe perspective des interventions pour le studio de danse



ROBERT

MÜ

WWW

ONE



Vincent Roger

Aux routiers réunis

Aux routiers réunis

« Philippe, Philippe, Philippe »

Durant notre voyage à Dieppe, plusieurs histoires et discours plus ou moins directement liés aux routiers et à leur condition nous ont été racontés. La présentation du Syndicat mixte du Port de Dieppe ne faisait pas mention du métier de routier, mais l'explication de l'évolution des activités portuaires racontait, en creux, comment les routiers avaient progressivement quitté l'espace du port. Benoît, gérant du café routier Le Café de l'Avenir, situé sur le cours de Dakar, nous a, lui, raconté toute l'histoire du port dans son rapport au métier de routier et de fait à son établissement. Il a évoqué l'activité du port depuis les années 1960 jusqu'à aujourd'hui. C'est sous la forme d'une fiction réaliste que nous choisissons de retranscrire toute cette collecte d'information. C'est l'histoire du regard d'un routier, que nous appellerons Philippe Robinet, sur la ville. Cette histoire met en scène plusieurs protagonistes qui racontent l'histoire de Philippe, routier ayant commencé sa carrière en 1965, ayant vécu l'âge d'or du port de Dieppe, et témoin des transformations des trafics du port jusqu'à aujourd'hui.

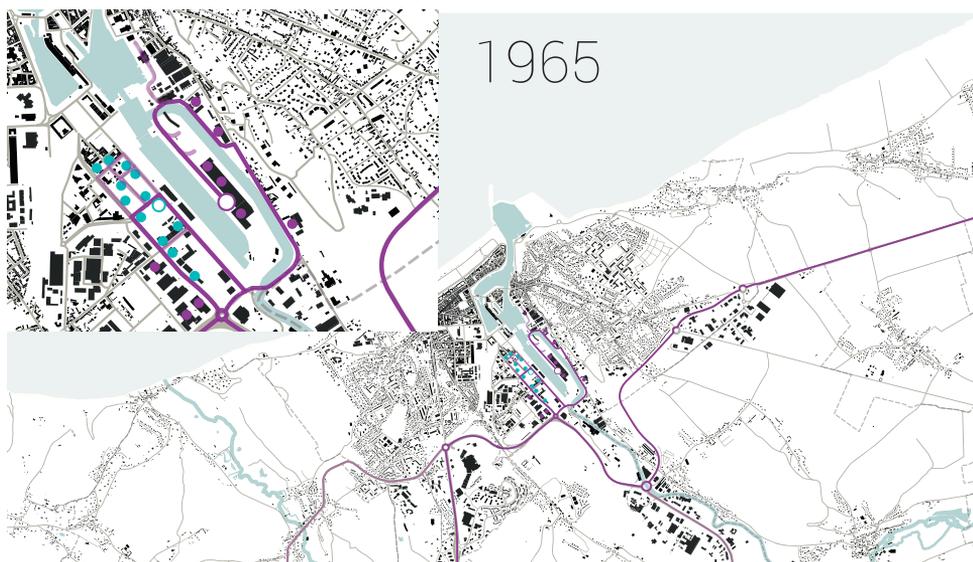
30 juillet 1965

- Aujourd'hui c'est un grand jour pour la famille. Ya l'ptit Philippe qui prend le volant

pour la première fois en solo. Ah la la, je me souviens de lui plus petit, sur mes genoux en train de rire de vive voix en conduisant le Berliet TCK sur le cours Dakar. Oh mais t'en fais pas pour le gamin, il est chez lui à Dieppe. Tout le monde le connaît sur le port, du Quai du Maroc au Quai Henri IV [...] - Il commence par quoi? 14h45, Quai du Québec, cargaison de bananes pour la grande ville! Il commence fort d'emblée l'gamin. En même temps avec toutes ces quantités de fruits qui arrivent chaque semaine, tu m'étonnes qu'ils aient besoin de bras pour transporter tout ça. [...]»

11 février 1977

- Oh bah tu sais moi ça va bientôt faire 10 ans que je traverse la France et j'ai jamais rien vu de pareil. Il y en a partout maintenant! Des containers t'en vois presque sur tous les camions aujourd'hui. Ça aurait bien pu tuer le port ces conneries! Mais hé hé, y en faut plus que ça pour l'abattre notre ptite ville de Dieppe! Crois-le ou pas, moi, Philippe Robinet, je suis né ici, je vis ici et j'veais mourir ici! J'irais pas travailler au Havre! Personne ne se parle là-bas c'est bien trop grand! Pis si c'est pour transporter des boîtes toutes la journée, non merci! [...] - Et crois-moi qu'avec les copains qui travaillent ici faut pas croire tout ce que ces charlatans racontent sur le déclin du port, nous on travaillera jusqu'au bout. T'inquiète dont pas va, il est pas prêt de crever ce port! Pis avec le Transmanche qui fonctionne à plein régime en ce moment ça apporte encore un plus pour le port! [...]»



Trajets les plus fréquents de Philippe en 1965 à Dieppe

25 septembre 1980

- Oh tu sais, on m'appelle pas Madame Robinet pour rien! Moi je peux te dire qu'avec moi, on ne passe pas par quatre chemins... Comment? Vous êtes qui vous? Vous cherchez qui?... Ha, Philippe! Oh bah à cette heure-là, il doit être chez Benoît. Oui le petit Bistrot Le Café de L'Avenir. Oui déjà, je sais qu'il est 14h mais depuis que y'a ce foutu bateau au milieu du port y'a plus rien qui tourne ici. Quoi? Vous l'avez pas vu? Mais ouvrez les yeux mon bon jeune homme! La Suceuse, la grosse dragueuse qui dépasse plus qu'à moitié dans l'avant-port, vous l'avez pas vue? On sait pas comment elle a fait pour se retrouver là mais depuis qu'elle y est y'a plus rien qui passe. Beh du coup mon Philippe bah il est bloqué lui aussi, on lui donne plus rien à

transporter! ... Bah j'essaye de le motiver à chercher mais que voulez-vous! Il passe ses journées chez Benoît en attendant que ça reparte! Il pourrait aller chez Delannoy il embauche lui! [...]

05 février 2001

- Ah non merci! Si c'est pour finir comme mon daron c'est dead. J'ferais jamais routier. Nan mais ça devait être cool à l'ancienne mais aujourd'hui quand je vois mes darons comment ils sont j'veux pas finir comme eux. Ils sont même plus ensemble! Je sais pas j'crois que c'est ma mère qui s'est cassée mais j'ai jamais vraiment su pourquoi exactement... Enfin j'm'en fous ils font ce qu'ils veulent pis de toute façon mon daron j'le vois que tous les trois mois donc bon [...]

- Ouais il taffe pour les éoliennes. Il s'occupe de faire les convois exceptionnels du coup quand il passe je le vois mais sinon il taffe ailleurs. J'crois pas qu'il a trop envie de revenir sur Dieppe... C'est p'être à cause des histoires avec ma mère...

Lui il me dit tout le temps que c'est parce que y'a plus de taf ici pour lui mais j'suis sûr que c'est un mytho. Le cousin de Grégoire il taffe chez Delannoy, mais si, tu sais, les camions blancs et verts à côté du lycée pro, mais si, ceux où y'a écrits D.E.L.A.N.N.O.Y. dessus bolosse! Oui bah eux ils cherchent des chauffeurs. Ouais, Grégoire m'a dit qu'il en avait grave besoin! En plus ça aurait été trop cool parce que chez eux c'est genre en mode tu conduis un camion mais tu rentres le soir chez toi, ouais ils dorment pas trop dans les camions, mais je sais aps pourquoi mon daron il veut pas aller la bas... j'crois il a déjà taffé avec eux mais ça s'est mal passé [...]»

Routier: un métier en pleine mutation

Le métier de routier, et plus globalement de transporteur, évolue rapidement. Nous nous trouvons dans une période où des transformations majeures vont avoir lieu dans cette profession et dans toutes celles qui y sont liées. Le changement générationnel qui s'effectue aujourd'hui entraîne avec lui une modification des pratiques et des mœurs. La jeunesse routière ne conduit plus par passion et est de plus en plus difficile à recruter



Benoît, patron du restaurant routier Au Café de l'Avenir, emblème de l'ancienne génération de routier.

en France. Les structures satellitaires liées au métier de chauffeur routier en sont directement impactées. Un exemple concret est le restaurant routier. La plupart de ces établissements ferment aujourd'hui ou se reconvertissent pour faire face à cette évolution. Désormais les routiers mangent dans leurs camions. Ces derniers sont équipés de petits frigos pouvant contenir les gamelles des chauffeurs. Ajoutons à cela que la nouvelle génération ne souhaite plus découcher et va préférer une stabilité dans les trajets. Elle va donc plutôt s'orienter vers des lignes fixes où elle peut rentrer chez elle le soir, ce qui ne nécessite plus de manger à l'extérieur dans ces restaurants. Les conditions sur les routes sont beaucoup plus complexes aujourd'hui à cause de l'évolution des réglementations. Un bien pour un mal me diront les chefs des



Aux Ouvriers Réunis, ancien restaurant routier en pleine reconversion.

entreprises de fret routier interrogés mais la sécurité apportée par ces nouvelles réglementations a également asphyxié la profession.

Une architecture au service des histoires de route

Je m'engage donc à faire évoluer ces structures et ces établissements liés au transport routier à partir d'un objet architectural qui regroupera les services dont ont toujours besoin

les chauffeurs malgré les évolutions du métier. Tout comme les sièges de petites sociétés dieppoises de transport, comme Delannoy ou Euro Channel Logistics, ou les restaurants routiers. Je compte restaurer les points de convergence des routiers, créer les conditions d'une nouvelle urbanité routière. Aujourd'hui les routiers ne se retrouvent plus et c'est pourtant ce qui faisait la force de cette profession très solitaire. Cet objet architectural pourrait être dupliqué sur tout le territoire, de manière à être là où les



Le parc d'activité d'Eurochannel regroupe plusieurs entreprises qui dépendent des transporteurs routier

routiers sont, c'est-à-dire partout. La particularité de ces espaces, c'est qu'ils pourront offrir également un abri aux autres usagers passagers de la route, ceux qui passent mais ne restent pas. Créer ces lieux de rencontre regroupant plusieurs occupants de la route ayant le même crédo pourrait amener de nouvelles rencontres et histoires de route.

Le mélange des nationalités et des pratiques de la route pourrait alors trouver un lieu où s'exprimer. Quand un couple de camping-caristes hollandais rencontre un chauffeur routier lituanien!

Le parc d'activités Eurochannel: habiter la périphérie

Créer un nouveau point de rencontre pour les acteurs routiers de passage dans une ville, sous-entend d'avoir une attention particulière quant au choix de l'emplacement. Le lieu doit se trouver en périphérie de la ville sans pour autant en être excentré, permettant d'accéder aux activités en lien avec le fret routier ou encore avec les services et commerces de la ville elle-même. Il ne doit pas pour autant nuire aux autres riverains. En prenant en compte ces enjeux, le site du Parc Régional d'Activités Eurochannel

a paru intéressant. C'est une zone d'activités, créée par la Communauté d'Agglomération de la Région dieppoise, située au nord-est de Dieppe, à cheval sur les communes de Dieppe et de Martin-Eglise. Sur cette zone de 78 ha, il est prévu une extension du site sur une vingtaine d'hectares. Ce site possède deux grands atouts en lien avec le domaine du transport routier. Tout d'abord, sa localisation est très intéressante car il est situé en périphérie de l'agglomération dieppoise dans une zone où l'on peut déjà constater une activité importante (1300 employés environ pour 80 entreprises). De plus, ce site est desservi par de grands axes de circulation tel que la RN27, l'A13, l'A28 ou encore l'A29, donnant accès aux grandes agglomérations françaises. Il est à 40 minutes de Rouen, 1h15 du Havre et de Port 2000, 1h20 d'Amiens, 2h de Paris et 2h30 de Lille. Ce parc d'activités est également idéal car il possède en son sein les sièges de Delannoy Transport et Euro Channel Logistics, deux entreprises de transport routier dieppoise. C'est une zone d'activités planifiée, classique, mais qui accueille des entreprises diverses et variées ainsi qu'un établissement scolaire professionnel. Il n'y paraît pas a priori mais cette zone a un air très bucolique. En effet, tous les bâtiments de cet ensemble sont entourés de larges bandes de pelouses intactes : personne ne marche dessus, les animaux ne viennent pas non plus, ce qui donne des sols très fleuris de marguerites et de pissenlits posés sur un lit vert d'herbe, ce qui contraste fortement avec l'austérité des édifices en tôles ondulées environnants. C'est un endroit très calme où règne une

tranquillité naturelle s'opposant encore aux grosses boîtes qui logent les activités et le lycée. Le centre de ce lieu est le restaurant Aux Ouvriers Réunis. Il regroupe le midi beaucoup des travailleurs environnants qui viennent se mêler aux routiers et autres intérimaires de l'éolien de passage, dans une ambiance de cantine joyeuse. Ce restaurant est également au centre du parc d'activités car il regroupe beaucoup de petites activités de passage à Dieppe : les conducteurs des convois exceptionnels des éoliennes dorment et se rassasient ici, les ouvriers de passage dans la région pour des travaux ou toutes autres missions dorment ici eux aussi, les vieux chauffeurs routiers des quatre coins de la France qui n'ont pas peur de découcher viennent également ici, mais eux dorment dans leurs camions.

Le camion augmenté, sociabilités hybrides

Le métier de routier est aujourd'hui assez réduit son unique fonction de transporteur. Le « pack » routier comprend un ensemble composé du chauffeur, du camion et de la marque du transporteur inscrite sur la remorque. Outre cette représentation stéréotypée de la profession, chauffeur routier reste un métier extrêmement solitaire et dur. Il est donc dans l'intérêt de ces professionnels de retrouver un lieu de rencontre pour recréer des liens et échanger. Ce lieu, nous pourrions l'appeler Aux Routiers Réunis. Cela doit également passer par une amélioration du confort. Aux Routiers Réunis, les routiers

pourront trouver des capsules dans lesquelles il sera possible de venir mettre le tracteur du semi-remorque à couple. Cette extension temporaire de l'habitacle viendra ouvrir un espace qui pourrait réhabiliter le découchage dans les esprits des jeunes chauffeurs. L'apport de services comme une pièce d'hygiène, une salle où il est possible de se tenir debout, d'avoir un accès à internet et au secteur, procure un confort supérieur à celui d'une simple cabine de poids lourd. Ces capsules n'auront pas comme seuls destinataires les chauffeurs routiers. D'autres acteurs de la route pourront également profiter de ces extensions tels le couple de hollandais qui descends vers la Bretagne en camping-car en passant par Dieppe ou encore la famille qui part en vacances avec peu de moyens et qui souhaite faire un arrêt pour se ressourcer avant de poursuivre son voyage. La réunion de profils différents autour de ces capsules aura également pour but d'ouvrir la parole et un regard neuf sur le métier de chauffeur routier par l'échange et la rencontre. Du fait de la solitude de ce métier, ces professionnels de la route accueillent généralement volontiers une discussion autour de leur métier et du rapport à la route et à son partage entre les différents usagers. Ce parc de stationnement nouvelle génération portera le renouveau de ce qu'on pu être les restaurants routiers aujourd'hui voués à disparaître. Ce parc offrira des services et des lieux de rencontres pour les routiers locaux et de passages. Enfin, le projet Aux Routiers Réunis a aussi une fonction urbanistique, celle d'ajouter de l'urbanité à cette zone d'activités Eurochannel.

Un architecte cohésif

Le domaine du transport routier domine aujourd'hui le marché du fret et les prévisions le place encore à la première place en 2050. Cependant, les mœurs et les usages changent, évoluent et il est difficile aujourd'hui d'attirer la nouvelle génération de chauffeurs. L'usage des restaurants routiers est en train de disparaître. L'isolement des professionnels dégrade les conditions de travail et n'engage plus à la solidarité entre routiers. Il s'agit donc d'accompagner cette évolution pour que le fossé entre les usages et les besoins du fret routier ne se creusent pas. En cela, l'architecte peut anticiper.

Il fut une époque où la passion menait cette profession et unifiait tous ses acteurs. Ils se retrouvaient autour des restaurants routiers pour échanger ou encore avaient une Cibi pour rester connectés sur la route, échanger des informations ou juste dialoguer. Aujourd'hui, entre les délais imposés, les téléphones portables et les GPS qui ont remplacés les radios, les restaurants routiers troqués pour des gamelles, les réglementations routières et les contrôles rudes, comment retrouver les éléments d'une communauté professionnelle solide et solidaire ? Une architecture au service de l'organisation d'un lieu de réunions entre les routiers en est une voie. Le partage du lieu Aux Routiers Réunis avec les non chauffeurs de poids lourds est également important pour en garantir une utilisation continue, même quand il n'y aura pas de chauffeurs routiers. Il sera donc un lieu de sociabilités routières, où les histoires de routes pourront se croiser.



Camion de fret de la société de transport Robert Müller partant restaurant, Aux Ouvriers Réunis.

Suivre la falaise





















Emma Giomini, Matteo Zocche

Experience de la limite

Expérience de la limite

Suivre la falaise

Le projet « Suivre la falaise » se concentre sur la bande côtière entre l'agglomération de Dieppe, la falaise et la mer. La falaise s'étend sur toute la côte le long de la commune de Dieppe et des villages limitrophes.

Nous prenons en considération une portion de cette falaise, c'est-à-dire 6,5 kms de côte qui vont de Pourville-sur-mer au Puys, et qui enserrant la commune de Dieppe et sa ville-port. La falaise est une limite physique, parce qu'elle se développe en hauteur à l'est et à l'ouest du centre de Dieppe, qui en représente le cœur. La falaise représente aussi une limite économique, urbaine et sociale. Le parcours vers le Puys montre une forte concentration de bâtiments publics, associés à la présence de villas et de maisons individuelles, qui paraissent inhabitées ; alors que le parcours vers Pourville, est, lui, marqué par une concentration d'habitations privées au sein de quartiers résidentiels, et d'équipements pour les touristes, comme le golf club et des restaurants.

Suite aux épisodes d'effondrement de quelques parties du trait de côte, et des destructions conséquentes de certaines habitations, cette limite est aussi devenue mentale et réglementaire, avec des interdictions de la pratiquer, éloignant ainsi le rapport que les Dieppois peuvent entretenir avec

la ville et la mer. Le projet est pensé pour les habitants de Dieppe et les visiteurs occasionnels avec l'idée qu'ils puissent retrouver, depuis les hauteurs de la ville, un lien avec la mer et son histoire.

Les lieux de la limite

Sur place, un protocole d'arpentage visant à marcher, le long de la falaise, ou en tout cas au plus près du trait de côte, d'un point A à un point B (Dieppe - Puys; Dieppe - Pourville), a permis d'observer les changements, les ruptures, les continuités (paysagères, et d'ambiance principalement), les points d'étonnement et d'opportunité. C'est à travers l'usage de la photographie et du dessin que nous avons caractérisé ces séquences et espèces d'espaces le long de la falaise.

De Dieppe au Puys

Le parcours de Dieppe au Puys est praticable sur une bonne partie de la limite côtière, mais il n'est pas valorisé.

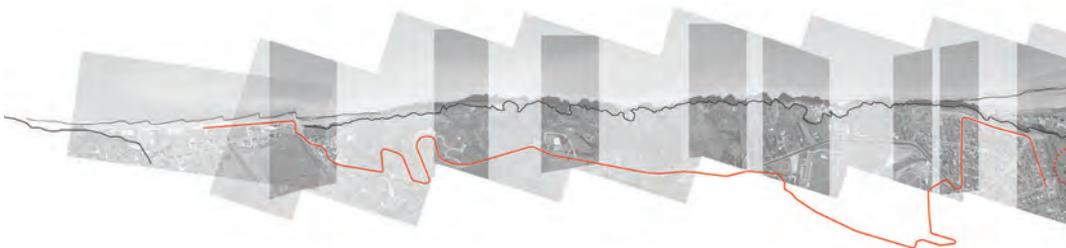
- La première partie de falaise, que nous appelons « la vue d'ensemble », permet de voir Dieppe, d'observer la forme et toutes les caractéristiques de la ville. D'ici on peut voir aussi l'autre partie de la falaise, le château, et le début d'un parcours vers Pourville.

Cette partie est caractérisée par un bâtiment intéressant, qui est la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, qui discute visuellement avec le château que l'on voit en face, et qui représente un site d'importance historique. Une chapelle qui abrite la mémoire des marins perdus en mer.



Point de départ du chemin vers Pourville. Vue depuis le château sur la ville-centre de Dieppe et sur la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, point de départ du chemin vers Le Puys.

- La seconde partie que nous appelons « la plaine » est un parcours qui conduit à un blockhaus de la seconde guerre mondiale, ainsi qu'à un sémaphore, tour de contrôle de l'horizon maritime, qui regarde vers l'Angleterre. Ces deux bâtiments, le blockhaus et le sémaphore, seront une opportunité de projet.
- En continuant le parcours, on trouve un chemin de terre, où s'ouvre une vue totale sur la mer. Les habitations deviennent plus rares.
- Enfin, une rue de construction récente divise la falaise, obligeant à un changement de parcours. Le parcours devient intérieur, il nous impose de quitter le trait de côte, après le passage sur un saut-de-mouton, pour pouvoir finalement, à son issue, arriver à la plage de Puys. La plage est intéressante, caractérisée par un mémorial des Canadiens tombés pendant la seconde guerre mondiale et un blockhaus tombé de la falaise, et échoué sur la plage.



Plan du territoire ; en rouge, les parcours arpentés pendant la semaine in situ, avec les points de départ relatifs.

De Dieppe vers Pourville

Le parcours de Dieppe vers Pourville est un parcours très fragmenté et presque tout de suite interrompu.

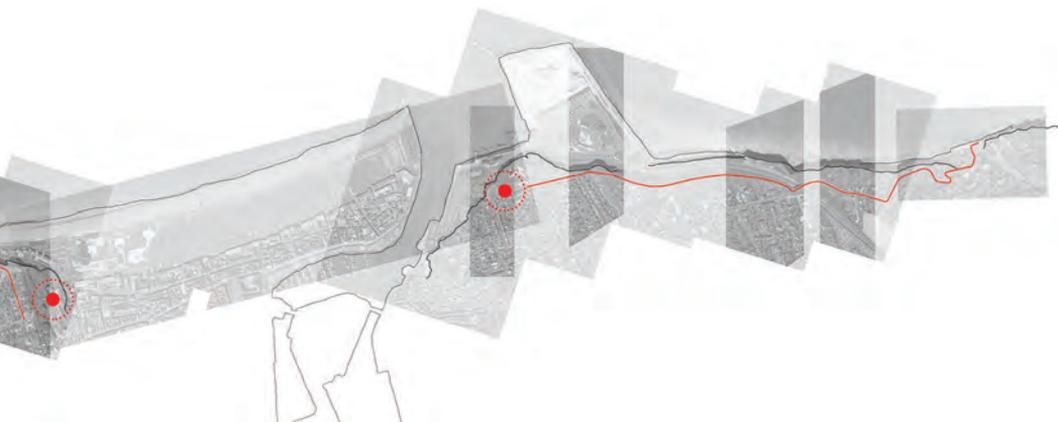
- Dans la partie initiale, que nous appelons « le belvédère », nous arrivons à une sorte de terrasse panoramique, depuis laquelle nous pouvons voir le château sous-jacent et la ville Dieppe. Ici les habitations sont proches de la limite côtière mais sont caractérisées par de hautes haies qui en limitent la vue sur l'horizon, comme une sorte d'introversion volontaire. Cette partie de la ville a une densité d'habitations plus élevée que sur le chemin du Puys. Ici, la falaise s'est effondrée, ayant interrompu le chemin entre les blockhaus.

- Le chemin continue ensuite entre les villas et le golf club, puis oblige à s'engager sur la route de Pourville, d'où la vue sur la mer est interrompue par une épaisse végétation. La route est dépourvue de trottoir.

- Il faut arriver jusqu'à Pourville pour de nouveau voir la mer, puis repartir à l'intérieur des terres pour enfin arriver sur la plage, où se trouvent des équipements pour les visiteurs (restaurants, magasins, centre d'information touristique...).

Le danger et la fragilité de la falaise

La falaise, avec sa matérialité imposante, a toujours eu une connotation fortement défensive et protectrice, mais ces caractéristiques particulières ont souvent eu des implications négatives. En complément de l'arpentage in situ, nous avons engagé une recherche documentaire sur les caractéristiques géomorphologiques de la falaise, en essayant de comprendre les causes principales de son effondrement. Comme les enseignements issus de cet article scientifique italien « Phénomènes de l'effondrement de la



falaise: les préférences de la communauté pour soutenir les interventions de récupération et de gestion» (AESTIMUM 69, décembre 2016), écrits par des professeurs de géologie de l'université de Bari (Italie).

La côte de Haute-Normandie est appelée «côte d'albâtre», caractérisée par cette pierre calcaire de couleur blanche. C'est un matériau facile à travailler et donc fragile. Les éventuelles opérations de sauvegarde sont les consolidations géotechniques ou les opérations de régénération des eaux affectant la roche à travers des conduites souterraines qui permettent son écoulement, et empêchant ainsi son absorption par la roche qui tend à s'effriter notamment en cas de brusques changements de température. Récemment, les falaises de Dieppe ont subi une série d'affaissements et d'effondrements qui ont mis en péril

certaines habitations de la zone. Les causes sont diverses: la nature argileuse de la falaise et l'érosion côtière ont progressivement causé un recul progressif de la limite côtière, atteignant les zones urbanisées, notamment dans la zone de Pourville.

Sur la base des recherches récentes sur les problèmes d'érosion et d'affaissement des falaises, nous avons jugé approprié d'inclure dans notre projet les travaux de consolidation géotechnique qui sont déjà engagés à la suite d'études des bureaux techniques, et qui visent à augmenter la sécurité de la crête (goujons locaux pour la stabilisation des blocs de roche; régénération de l'eau visant à réduire les écoulements...). Toutes ces actions seront menées de manière à minimiser ou à réduire l'impact sur l'environnement et le paysage, afin de profiter pleinement de ce que ce territoire peut offrir.



Route de Dieppe vers Le Puys: la limite entre les deux communes



Le sémaphore militaire de Dieppe, point d'observation et de contrôle du territoire.
Une opportunité de projet



Point de départ du chemin vers Le Puys: vue depuis le blockhaus sur la ville de Dieppe et sur le château, point de départ du chemin en direction de Pourville



Trait de falaise sujet à effondrement et érosion sur le parcours en direction de Pourville.

Une promenade architecturale et poétique

Quel est le paysage pour nous ?

C'est la dimension géographique du mental, constituée par le regard, l'orientation, la représentation, avec une forte dimension d'«extériorité», qui commence par la recherche d'une direction tout en partant d'une origine, d'un barycentre, d'un lieu d'appartenance.

Aidons-nous d'Italo Calvino: «Chaque fois que j'ai essayé de décrire un paysage, la méthode à suivre dans la description devient aussi importante que le paysage décrit: on commence en croyant que l'opération sera simple, délimiter un morceau d'espace et dire tout ce que l'on voit; mais voilà que je dois immédiatement décider si ce que je vois je le vois en restant immobile [...] ou si je le vois en me déplaçant d'un point à l'autre à l'intérieur de ce morceau d'espace de manière à pouvoir dire ce que je vois de différents points, donc en multipliant les points de vue d'un espace tridimensionnel [...] Mais il faut d'abord dire que pendant que je parcours le paysage pour le décrire tel qu'il résulte depuis les différents points de son espace, je le parcours aussi, bien sûr, dans le temps, je décris donc le paysage tel qu'il résulte dans les différents moments du temps que j'utilise pour me déplacer. Une description du paysage, en étant chargée de temporalité, est toujours récit: il y a un 'je' en mouvement qui décrit un paysage en mouvement, et chaque élément du paysage est chargé de sa temporalité, donc

de la possibilité d'être décrit dans un autre moment présent ou futur...»

(Italo Calvino, «Ipotesi per una descrizione», in AA.VV., Italo Calvino. Enciclopedia: arte, scienza e letteratura, Milano, Marcos y Marcos, 1995, p. 96-97)

La promenade architecturale, déjà proposée par Le Corbusier à la Villa Savoye ou par Rem Koolhaas dans l'ambassade Hollandaise à Berlin, est un itinéraire où l'architecture proposée permet au promeneur de se fondre dans les lieux qu'il parcourt. Pour cette raison, nous voulons ajouter à la perception visuelle, une proposition de «paysage sonore», qui pourra guider le marcheur dans sa relation avec l'espace.

Le projet assume également une dimension urbanistique en révélant des itinéraires privilégiés entre Pourville-sur-mer, Dieppe et Le Puy.

Départs et arrivées

Comme point de départ et d'arrivée de la promenade, quatre monuments symboliques ont été choisis, pour leur monumentalité et le rapport à l'histoire. Pour la promenade de Dieppe vers Pourville, le départ est marqué par le château médiéval et le blockhaus adjacent. Pour le signaler, un système d'éclairage spécial est ajouté au château, qui le rendra visible même la nuit. Le blockhaus, quant à lui, est peint afin de le rendre facilement reconnaissable. L'arrivée est à la plage de Pourville, où se trouve un blockhaus, autour duquel un dispositif sonore sera conçu.

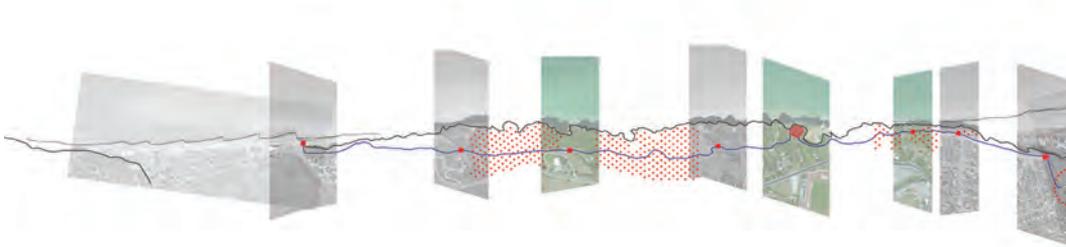


Falaises de craie sur l'île de Rügen, Caspar David Friedrich, 1818

Pour la promenade de Dieppe au Puys, les deux monuments choisis sont la chapelle de Notre-Dame-de-Bon-Secours au départ et le monument aux Canadiens à l'arrivée. La chapelle sera dotée d'un nouveau système d'éclairage, comme celui prévu pour le château. Le monument aux Canadiens sera peint.

Une intervention rythmée: le blockhaus et la promenade

Le choix est celui de rythmer le parcours en créant des occasions diversifiées de promenade, de déambulation. Mais aussi d'arrêt, de pause, et ce, grâce à la présence des blockhaus, qui se retrouvent,



Plan du territoire : en bleu, la promenade architecturale ; en rouge, les points d'intervention du projet pour les blockhaus et pour les dispositifs sonores

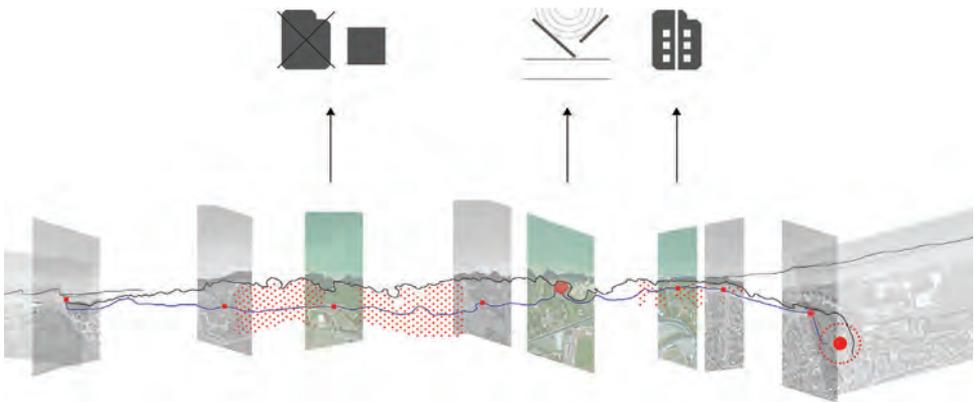
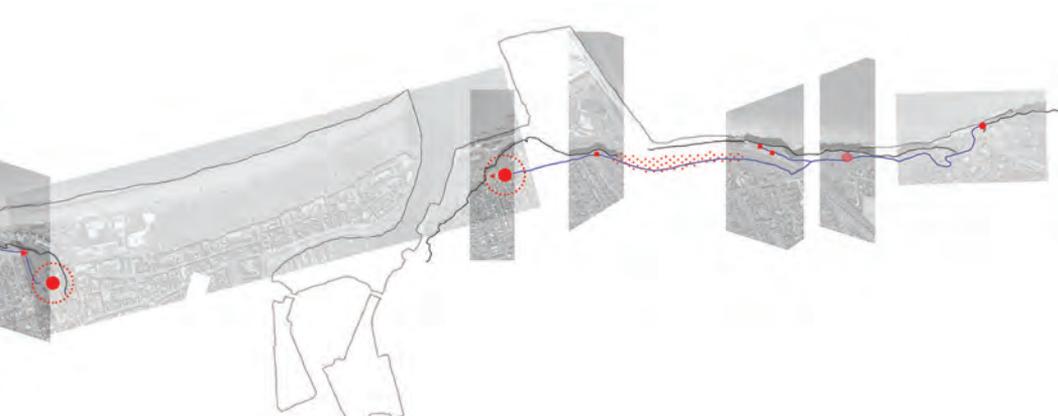


Schéma des interventions sur les blockhaus et des dispositifs sonores

régulièrement, tout le long du parcours. Ce parcours veut être une promenade architecturale qui tient compte des faiblesses structurelles de la falaise et des dangers à l'arpenter. Les transformations apportées sont de l'ordre de petites modifications qui vont permettre la construction de belvédères. En récupérant les blockhaus quand c'est possible, nous

proposons d'opérer des coupes à travers eux, afin de créer des fragments de vue de l'intérieur. Où il n'est pas possible de les récupérer, nous pensons à un bâtiment de petite dimension constitué par des miroirs qui renvoient formellement à l'idée de voir mais aussi d'être vu parce qu'ils pourront réfléchir à la fois le grand paysage mais aussi soi au sein de ce grand paysage. Nous



choisissons d'utiliser des formes simples pour créer des bâtiments silencieux qui n'interfèrent pas avec l'existant.

Connaissance du territoire : auto-observation et désir d'histoire et de mémoire

Le sémaphore de la douane raconte l'enjeu d'observer pour contrôler le territoire. Les blockhaus deviennent pour nous l'occasion d'approfondir cet enjeu du « voir » et du « pouvoir voir ». Ce que cette promenade architecturale et paysagère propose de voir, c'est aussi l'histoire qui est laissée sur place, surtout la période entre les deux guerres mondiales. La connaissance du territoire apparaît sur cette limite de la falaise, lieu d'observation de l'horizon (les sémaphores, les blockhaus). Nous proposons donc un chemin qui part à la recherche de cette limite et de cette expérience de la limite.

Le bruit de la mer est puissant quand nous sommes au contact de cette limite. Ainsi, en quelques points du parcours, quand il est possible d'être au plus proche de cette limite, nous mettons en place des dispositifs sonores, des murs en V, qui permettent de protéger et d'amplifier le bruit de la mer quand on entrera dans le dispositif.

La nature

La réintroduction de la nature toujours présente sur certains points est importante tout au long du parcours. Nous l'utilisons pour créer des moments de pause au fil de la promenade, surtout là où nous devons quitter le trait de côte et les vues sur la mer. Planter, replanter, est également important pour la protection de la falaise, car les racines de cette végétation empêchent le ruissellement au-dessus de la partie rocheuse,



Vue d'un dispositif sonore.



Vue d'un autre dispositif sonore.



Vue d'un bâtiment sur un blockhaus, nécessaire lorsque ceux-ci ne peuvent pas être utilisés.



Vue d'un des points sur lequel nous réintroduisons la nature.

Les territoires
invisibles
du quotidien











6 x 25 11/25 kg
Pommette
Agility
DRY
Code Article RUC: 6093

6 x 25 11/25 kg
Pommette
Agility
DRY
Code Article RUC: 6093



Pantalon
ETE

ETE

Modilac
1

Modilac
2

Bledine
Cereale

Nestlé

Agilac
Cremeuse



78 MEGA FRESH
Pampers





EXPRESSION LIBRE

Carrefour

1 milliard de **PROFITS**

400 millions d'**AIDES PUBLIQUES**

=

270 fermetures de magasins

Pour nous, c'est **NON**

PCF un vent de colère, la force de l'espoir

SÉCURISONS LES TRAVAILLEURS

PAS LES ACTIONNAIRES

PCF / **FRONT DE GAUCHE**

LOCATION DES PLACES

20h 15h & 15h



Le Sport po
ICI , La Ville de Dieppe me
des habitants un espace
en accès libre (sauf pendant

ATTENTION : les activités dev
cesser à 22 heures . Au delà de c
qui entrainerait des nuisanc
serait assimilée à du tapage
par les services c
(Arrêté préfectoral du

ESPACE SPORTIF
INTERDIT AU PUBLIC
PENDANT LES HORAIRES
SCOLAIRES

our Tous

**met à la disposition
ce sportif de loisirs
ant horaires scolaires).**

**devront impérativement
e cet horaire, une utilisation
nces pour le voisinage,
age nocturne reprimé
s de police
du 28 mai 1990).**



















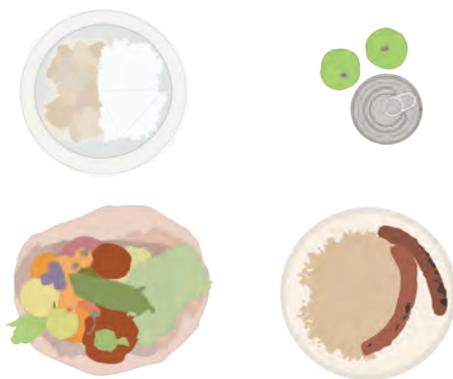
Abla Tahri

L'assiette dieppoise

L'assiette dieppoise

Quatre repas dieppois

L'entrée dans la ville de Dieppe s'est faite à travers quatre repas correspondant à quatre communautés rencontrées sur le terrain. C'est grâce à Henri, l'ancien marin et porte-drapeau dieppois que nous avons pu travailler avec les restaurants du cœur installés au sud de la ville et nous immerger dans la vie des bénévoles pendant une après-midi. La conversation avec ces personnes a créé un intérêt pour une autre association prônant le repas à petit prix : Oxygène. Installée à Dieppe, cette épicerie solidaire accueille et propose des activités au cours de l'année à des habitants de tous les âges. Le troisième âge, lui, a la chance d'avoir un service mis en place par la Ville depuis plus de vingt ans : celui du portage des repas. Chaque jour des repas sont livrés dans différents quartiers de Dieppe après avoir été préparés par la cuisine centrale de Neuville. Enfin, le dernier repas est celui de la communauté musulmane de Dieppe, correspondant à deux associations distinctes mais liées par la même volonté de s'étendre dans la ville et de partager, elles aussi, un repas solidaire. Ce sont quatre formes d'action solidaires semblables mais qui ne se rencontrent pas, qui sont distinctes. Le travail sur ces quatre repas a mis en évidence l'existence d'un réseau de solidarité dans la ville de Dieppe.



Illustrations des quatre repas étudiés.
De gauche à droite: repas porté, produits de l'épicerie solidaire, panier des restaurants du cœur et couscous turc

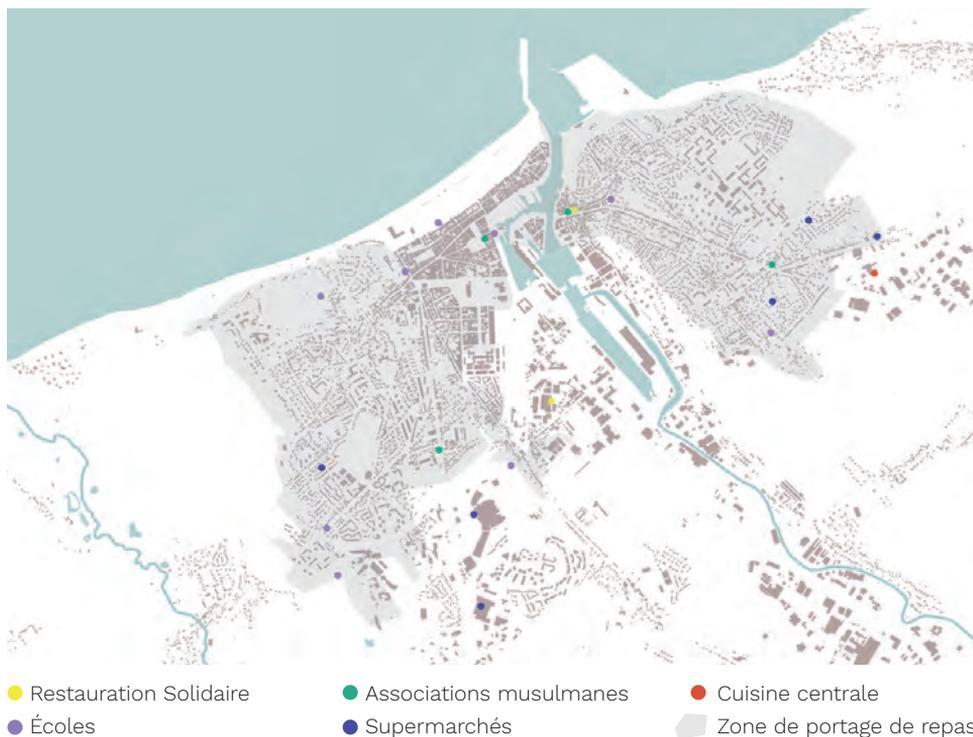
D'une part, il s'agit d'une grille de trajectoires, entre parcours automobiles de fourgons réfrigérés et de camions de récolte alimentaire, qui se croisent en des points stratégiques tels que le port de Dieppe ou la cuisine centrale. La spatialité de ces réseaux superposés s'étend jusqu'en dehors de la ville et s'étale sur l'agglomération dieppoise. D'autre part, la temporalité de ces quatre organismes est très différente pour chacun d'entre eux. Elle reflète le fonctionnement du territoire en fonction de la scolarité, des croyances, ou des saisons. C'est sur différents calendriers, à des rythmes souvent inversés, sur des cadences parfois dispersées, que chaque réseau solidaire fonctionne dans le temps.

Au menu à l'assiette dieppoise

La solidarité entre les habitants de la commune de Dieppe, mais aussi de la région est un des premiers éléments que nous

avons pu observer lors de notre travail in situ. L'arpentage de la ville et la rencontre des habitants a permis de mettre en évidence des communautés, des associations, des groupes de personnes mais aussi des services de la Ville qui placent l'entraide au coeur de leurs priorités. Les recherches effectuées sur la cuisine centrale de Dieppe ont apporté d'autres éléments de réponse aux interrogations posées par les découvertes in situ. L'assiette Dieppoise est un point stratégique indispensable à l'équilibre du réseau de solidarité cité auparavant. Il nous permet aussi de mettre en évidence l'existence de réseaux

alimentaires supplémentaires comme ceux des écoles maternelles et primaires. L'assiette Dieppoise est en quelque sorte le point de convergence de ces volontés solidaires, c'est pour cela qu'elle a une capacité évidente à devenir un point de rencontre pour les personnes qui bénéficient des repas étudiés. Cependant, la situation spatiale de la cuisine centrale de Neuville ne reflète pas sa capacité à fédérer ces réseaux alimentaires. Là est le point de départ du projet qui a l'ambition de créer un espace complémentaire à la cuisine centrale et de le qualifier justement pour qu'il puisse convenir au public de tous les âges et de toutes



Cartographie du relevé des acteurs de la solidarité à Dieppe

les classes sociales qui va l'investir. Il ne s'agit pas de dupliquer l'équipement public, avec ses contraintes et ses spécificités techniques, mais plutôt de créer un espace supplémentaire adapté aux acteurs qui vont se l'approprier.

Un nouvel équipement pour la ville moyenne

Le projet a pour objectif de saisir l'opportunité de déplacer la cuisine centrale pour la compléter et l'enrichir. Il s'agit de faire un choix esthétique architectural en accord avec l'intention première de faire de l'Assiette Dieppoise un lieu de rencontre ouvert à tous, de partage et de solidarité autour d'un repas partagé. Mais la nouvelle Assiette Dieppoise c'est surtout la possibilité de cuisiner ensemble, cuisiner pendant la semaine, l'année, les fêtes religieuses puis manger ensemble. C'est cuisiner des repas à régimes alimentaires restreints pour les personnes dans le besoin, cuisiner autour d'ateliers découverte pour les enfants, ou encore cuisiner avec des aliments dont l'approvisionnement et le stockage ont été repensés pour répondre aux besoins de tous les bénévoles. Dans cet espace complémentaire de la cuisine centrale de Dieppe, les bénévoles sont aussi des bénéficiaires et des membres. L'objectif est la fusion des réseaux solidaires alimentaires observés à Dieppe, tout en respectant leurs différences, et leurs temporalités, en mettant en évidence leurs divergences et leurs convergences dans un même espace.

Cuisiner à différentes échelles

La notion de centralité est primordiale dans la réflexion sur le rôle de l'Assiette Dieppoise comme équipement public complémentaire à Dieppe. L'équipement a une position centrale dans Dieppe, il est un manifeste pour ses habitants qui le retrouvent dans leur quotidien. Le programme de l'Assiette Dieppoise concerne différents groupes d'acteurs, appartenant à des classes sociales et démographiques différentes (enfants, adultes, personnes âgées). Il est donc judicieux de ne pas concentrer toutes les activités de la cuisine centrale dans un même endroit, non pas pour éviter la rencontre des bénéficiaires, mais plutôt pour diversifier les types de rencontres: une épicerie qui propose les produits issus d'un potager commun; une cuisine partagée accompagnée d'un espace communautaire de repas ainsi que des ateliers-cuisine pour les moins de 18 ans. Le quartier choisi est le Pollet pour sa situation géographique centrale dans Dieppe. L'échelle du site est variable car elle se constitue de plusieurs lieux investis, néanmoins le local principal comprenant cuisines partagées et stockage représente un volume plus important que le reste. Concernant la matérialité du projet, elle varie de la même manière. Pour la plupart des locaux, l'objectif est la réhabilitation d'espaces existants délaissés ou abandonnés. Ce type d'espace est présent en grand nombre dans le quartier du Pollet où on a été investis locaux abandonnés, commerces désaffectés et friches urbaines.



Photographies de l'immeuble abandonné choisi et exemple d'une friche urbaine.

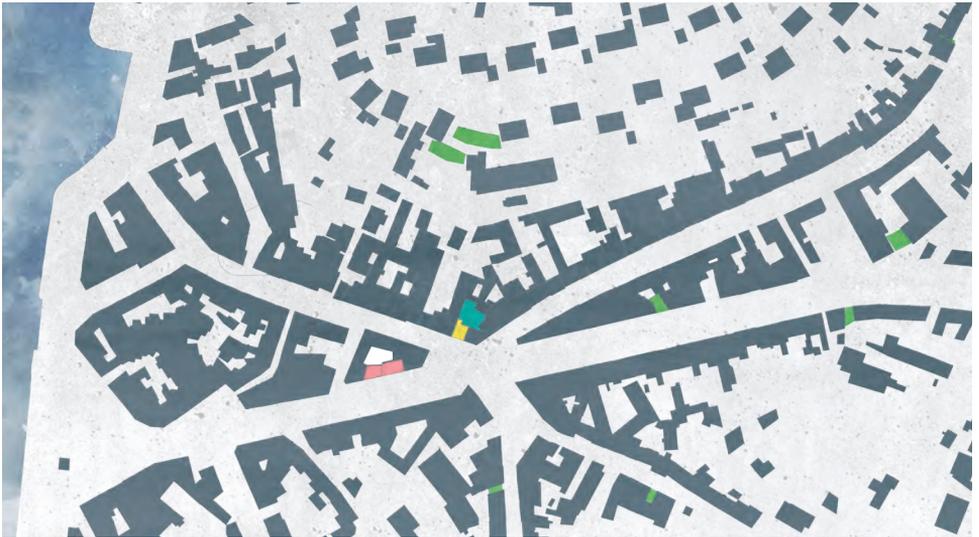
Afficher Dieppe

Le travail de projet pour la cuisine centrale de Dieppe a commencé par une série d'affiches. Il s'agit de dessins, collages et photomontages qui présentent le projet à la manière d'une affiche qu'un dieppois verrait sur un panneau publicitaire de sa ville. Faire des affiches pour représenter le projet, c'est aussi une manière de faire le projet, de le concevoir et de le représenter. Les affiches retracent la réflexion programmatique du projet, mais aussi l'imaginaire d'un nouvel équipement public qui ouvrira ses portes à tous. Sur certaines des affiches, on peut comprendre ce qu'est cet équipement

hybride. Une cuisine ou plutôt des cuisines; multiculturelles, expressives et accessibles. La collection d'affiches regroupe des images conceptuelles mais aussi des idées programmatiques précises ou encore des dessins techniques du projet. Ce portfolio est un objet de création ainsi qu'un outil de travail car il est déclencheur de discussions avec les habitants de Dieppe qui ont donné leur avis et ont exprimé leurs envies sur le sujet.



Affiche illustrée « Le Pollet se met à table »



■ L'assiette Dieppoise

■ Réhabilitation de la cour

■ Ateliers et primeur

■ Potagers communs

Plan masse du projet



Élévations de l'immeuble abandonné. Relevé, dessin et nouvelles façade



Coupe longitudinale de l'immeuble





Rémi Bonnin

L'atelier de rénovation urbaine du Pollet

L'atelier de rénovation urbaine du Pollet

Conversations avec le territoire du Pollet

L'ancien cœur de la ville est le quartier du Pollet. Dans la vallée, au pied de la falaise Est de Dieppe, un tissu urbain médiéval, constitué de ruelles étroites, parfois sinueuses et de maisons modestes, en silex. On se croirait presque plongé dans un autre temps, l'ambiance est d'abord maritime puis minérale mais aussi industrielle. Le quartier même, s'il paraît important, n'est pas très étendu si bien que dans le passé, on le nommait 'Faubourg'. Le Pollet est marqué par l'industrialisation du port. A partir de 1880, le creusement d'un chenal va modifier profondément la physionomie du quartier avec la disparition de rues, places et maisons et l'apparition d'une île artificielle entre deux ponts, l'île du Pollet. Une succession de deux ponts mobiles, le pont tournant ou Pont Colbert et le pont levant Jehan Ango conduisent véhicules, cyclistes ou piétons venant des plateaux Est ou de la gare maritime vers les ports de plaisance et de pêche, le centre-ville, le front de mer et l'ouest de la ville. Depuis que le Pont Colbert relie le Pollet à son île au gré de l'activité portuaire, les polletais se sont approprié ce pont,



- Atelier de rénovation urbaine du Pollet, conciergerie solidaire
- Cour des Sœurs: Point de vente collectif, cantine solidaire, cuisine ouverte
- Epicierie Solidaire Chez Louïsette
- Centre Social et Culturel l'Archipel

il rythme leur vie quotidienne. Quand « on est pris au Pont », cela fait partie de la vie. On attend... et on se parle. D'autres, ne se lassent pas du spectacle, une masse énorme de fer qui pivote sans bruit et laisse passer les bateaux. Le pont du Pollet est l'aorte du quartier, une passerelle entre le centre-ville, l'île du Pollet et Le Pollet. Le pont Colbert représente un lien complexe, sa fonction première est d'articuler les flux terrestres et maritimes mais aussi d'assurer la liaison entre les deux rives. C'est un élément vital pour les habitants et commerces du quartier. Les commerces sont directement menacés par la fermeture du pont. La rupture du lien principal entre les deux rives, la gêne des longs détours

par la passerelle Amiral Rolland entraînent pour les commerces de chaque côté une diminution de leur chiffre d'affaire de l'ordre de 40%.¹

Le pont rétabli, c'est deux kilomètres de moins à faire. Le Pollet est coupé en deux sur le plan géographique depuis le XIX^e siècle. Aujourd'hui, c'est sur le plan économique qu'il est divisé : tandis que l'île a su conserver un côté dynamique voire attrayant, de l'autre côté des bassins, le quartier situé sur la rive gauche de l'embouchure du fleuve côtier l'Arques qui existe autour de la place Arpajou, souffre. La fermeture pendant huit mois, au moins, du pont Colbert, au moment de sa rénovation, interroge les polletais. Le Pollet, bientôt et momentanément enclavé ? Pour l'instant le Pollet est dans Dieppe. Dieppe sera-t-il encore dans le Pollet ?

Passé le pont, la ville peut être rude : sa topographie, son climat, la densité du bâti et les logements exigus (parfois des taudis), la proximité entre les habitants, les bâtiments dégradés et commerces désaffectés, parfois squattés, des friches urbaines végétalisées qui accumulent les dépôts sauvages. L'ordinaire est rendu invisible. À la fois anomalies et récurrences spatiales, ces sites délaissés, lieux dégradés ou désaffectés composent le quartier. En voyant toutes les anciennes vitrines des commerces

¹ Julie Gacon, « Sur la route... d'un pont, à Dieppe », Radio France, 21/11/2015, <https://www.franceculture.fr/emissions/sur-la-route/sur-la-route-d-un-pont-dieppe>

(transformées en logements), on imagine la vie commerçante et marchande du quartier, l'animation de ses rues...

Les rencontres et discussions informelles, sur un bout de trottoir avec les passants ; au CAA-RUD - Le Cap Dieppe, Centre d'Accueil et d'Accompagnement à la Réduction des risques pour les Usagers de Drogue, dont l'organisme gestionnaire est l'association Œuvre Normande des Mères, une structure discrète qui vient en aide aux personnes souffrant d'addiction, la seule de la ville ; Chez Louissette, une épicerie solidaire rue Guerrier qui se présente comme une épicerie de quartier, et qui permet à des familles de s'alimenter à moindre coût, ainsi que la consultation d'articles de presses ont confirmé ces observations in situ. Ils révèlent l'isolement des populations âgées, sans emploi ou ménage d'une seule personne, la relative exigüité des logements, les fermetures de commerces de bouche.

« Je ne vois pas beaucoup d'améliorations dans ce quartier », déplore Léone, retraitée qui vit depuis trente ans au Pollet. Elle regrette « la disparition des commerces » : « On manque de tout et, notamment, de charcutiers ici. À l'époque, il y en avait plusieurs... »

Madani, ancien commerçant, résidant au Pollet depuis quinze ans, raconte : « Ça sera toujours le Pollet. La réputation est faite. Avec les deux ponts, nous sommes coincés ici. On ne peut pas améliorer le quartier. Et les loyers sont très chers par rapport au quartier. » L'ancien commerçant déplore

la fermeture du marché du Pollet « au bout de quelques années d'existence ».

Même constat pour Jeanine, habitante du Pollet depuis une quarantaine d'années : « Les magasins ne sont pas repris... On est obligé d'aller dans les grandes surfaces ! »² En plus, il n'y a plus de distributeur de billet.

Malgré tout, ce quartier n'est pas figé, il est traversé. Le Pollet est à la croisée des flux de la ville de Dieppe, à commencer par le flux très important d'automobilistes et de piétons, 12 000 voitures par jour et des centaines de piétons.

Le Pollet a une âme de village, les gens se connaissent. On y croise et recroise souvent les mêmes personnes. La vie de quartier apparaît bien lorsque l'on arpente le Pollet. Les commerces de proximité comme le Jean Bart, un bar-tabac-presse-pmu, les espaces de restauration, les associations de quartier (Oxygène-Chez Louissette, l'Archipel, le secours populaire, les citoyens du Pollet), les aires de jeux participent à entretenir le lien social. Les associations sont actives au quotidien, même si le tissu associatif est distendu, voir rompu entre les associations Oxygène-Chez Louissette et l'Archipel. Les salons de coiffure, boulangeries, lieux-dits chargés de mémoire collective et trottoirs sont aussi des lieux de sociabilité informels et quotidiens, qui résistent.

2 « Dieppe : les chantiers du quartier du Pollet », Paris-Normandie, 27 janvier 2015, cf. <http://www.paris-normandie.fr/>

Quand le temps le permet, les chaises sont installées sur les trottoirs, c'est un quartier où l'on se parle. La situation géographique du quartier, proche de l'hypercentre, son caractère architectural ou historique, la figure du pêcheur polletais, les chants et récits populaires du Pollet exercent encore une attractivité. Historiquement en dehors des murailles, quartier de pêcheurs et de déshérités, de gens de peines, l'identité des habitants du Pollet qui se disent Polletais avant d'être Dieppois (les citoyens du Pollet) semble, en partie, forgée par la proximité des activités maritimes et par des conditions de vie modestes, dans des logements insalubres. Encore aujourd'hui, les polletais ont des difficultés économiques. Mais depuis peu, il y a du changement. Un changement très localisé. Autour de la place du Petit-Fort, dans les ruelles typiques et pavées, apparaissent de jolis ensembles de bâtisses rénovées avec silex, parfois encorbellement et ferrures en ancrs de marine, des lieux au bord de l'eau où l'ancienne prison abrite un programme de 24 appartements de « standing » avec vue sur le chenal du port de commerce.

Action urbaine et solidaire

Un projet pour le Pollet serait celui de rendre service aux personnes, rompre l'isolement au quotidien, développer l'entraide en profitant des savoir-faire à « disposition » (ceux des habitants, associations, artisans...), améliorer

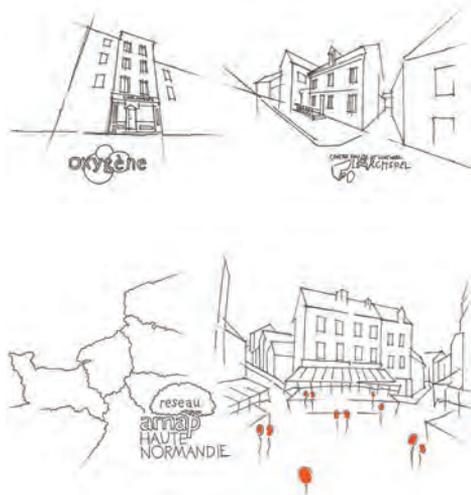
le quotidien des habitants du quartier à travers la réalisation de services de proximité.

Dans la perspective d'une petite gentrification du Pollet, il s'agit de contenir les effets connus de ce processus qui semble déjà engagé, c'est-à-dire l'éviction progressive des populations les plus précaires et tenter de les maintenir dans le quartier. L'objectif est de garder sa maison ou son logement. Améliorer, rénover ou transformer les lieux du quartier : l'habitat dégradé, les friches urbaines. Maintenir son activité professionnelle, commerciale, artisanale, artistique : rénover son enseigne ou son local. Une rénovation légère du quartier, des coups de main : dépannage, bricolage, nettoyage. Tous les habitants du Pollet et même au-delà doivent pouvoir participer, s'associer, en bénéficier. Cependant, on considérera davantage les populations modestes et isolées, populations âgées, sans emploi ou ménage d'une seule personne, en les engageant à anticiper, d'un point de vue commercial ou de l'offre de service, sur les transformations du quartier. À se mobiliser, à garder les rênes. Les travaux sur les logements sont une priorité, la rénovation urbaine commence là.

La question de l'alimentation au Pollet

L'agriculture doit être un élément de la qualité de vie des villes moyennes. On propose des alternatives au circuit alimentaire classique qui pourront participer au maintien ou au développement

du commerce de proximité, de l'animation et de la vie locale. On développe l'offre alimentaire, un modèle qui tend vers l'indépendance aux centrales d'achat, à la grande distribution en favorisant les circuits courts de proximité (CCP) et avec l'ambition d'élargir le rayon d'action de l'épicerie solidaire Chez Louissette. Notre volonté est d'établir un partenariat positif entre l'association Oxygène (organisme gestionnaire de l'épicerie Chez Louissette) et le Centre Social et Culturel L'Archipel (une forme de MJC de quartier), grâce à un projet commun.



En développant des circuits courts de proximité, on envisage de réactiver le marché du Pollet.

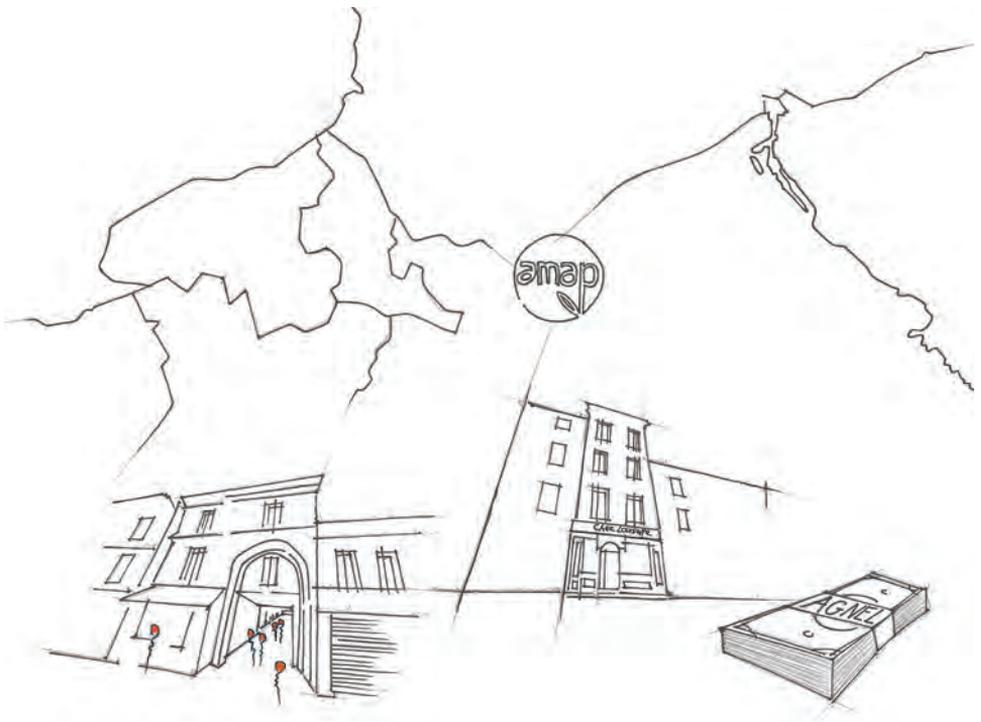
Un marché de quartier, alimentaire ou mixte (producteurs, artisans de bouche locaux, pêche artisanale, artisans et forains) peut être associé à un certain nombre de fonctions : économique (leur présence

a un effet d'entraînement sur d'autres commerces et services), sociale (en tant que lieu d'échange et de rencontre). En s'appuyant sur les structures associatives déjà présentes et leurs initiatives, on imagine une programmation en réseau : pour l'épicerie solidaire Chez Louissette, une permanence point de change pour la monnaie locale l'Agnel, des ateliers de cuisine, et la création de potagers urbains, Cour des Sœurs. On propose ainsi une structure de proximité au programme mixte, avec un point de vente collectif et de restauration collective, une cantine, ainsi qu'une cuisine ouverte ; le prolongement de l'épicerie solidaire du Pollet Chez Louissette favorisant les circuits

courts de proximité (de l'AMAP – Association pour le maintien d'une agriculture paysanne – au Point de Vente Collectif). Le projet ne dépend pas d'un lieu unique, d'un local ou espace, il doit pouvoir se déployer sur les étals, sur le marché du Pollet, dans les commerces alimentaires de proximité et de restauration collective, tout comme dans la nouvelle cuisine centrale pensée par Abla.

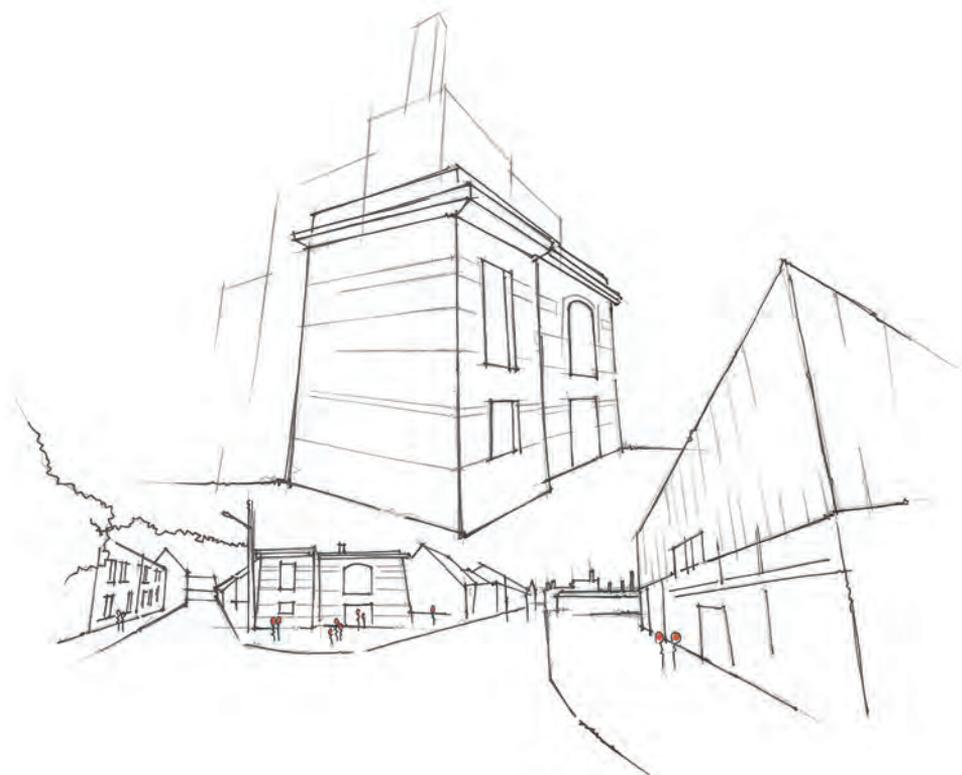
L'atelier de rénovation urbaine du Pollet : une programmation solidaire

Parallèlement, on propose aux associations de quartier Oxygène et Archipel d'engager



un projet commun. Un lieu collectif, un lieu de services du quotidien, de coups de main : dépannage, bricolage, nettoyage, etc. Une forme de conciergerie solidaire. L'objectif est aussi l'amélioration urbaine, la rénovation : entretenir sa maison, son logement (intérieur/extérieur), son quartier. On envisage un atelier d'échange et de conception entre habitants, architectes, bénévoles : une école pour tous, de la débrouille, du bricolage qui actionne la rénovation urbaine, à partir des initiatives et des savoir-faire des habitants, pratiquant ou travaillant au Pollet. Cet atelier de rénovation urbaine du Pollet met à disposition équipements et outillages.

Il centralise les savoir-faire des habitants qui existent aujourd'hui de manière informelle ; le bricolage, la mécanique. Il faut pouvoir profiter de la proximité avec les activités industrielles et portuaires du quartier, du chantier naval MIM (Manche Industrie Marine), spécialisé dans la réparation navale et la chaudronnerie industrielle, de l'ébénisterie Hautin et de la Maison du Peuple imaginée par Jeanne Rivière l'an passé afin d'être initié aux métiers de la menuiserie. On fait aussi appel aux cafés-citoyens, aux dynamiques de l'insertion par l'action et à l'activité bénévole mis en place au sein de l'Espace de Vie Sociale Chez Louissette.

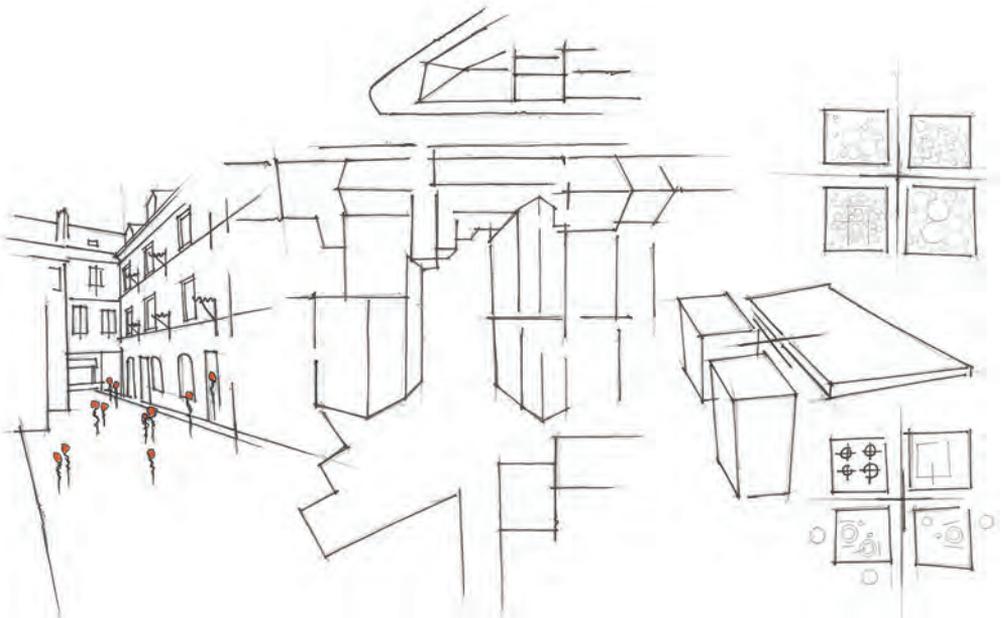


L'atelier d'architecture et de rénovation participe à la construction du point de vente collectif et de la cantine Cour des Sœurs. Conception de mobiliers de cantine ou étals marchandes, le temps pour les acteurs de ce projet alimentaire d'activer le réseau AMAP de Haute-Normandie.

Des lieux oubliés

On développe des lieux permanents et une mixité programmatique. Des structures

à l'échelle du quartier qui occupent des lieux-dits, souvent connus des habitants. Les transformations s'opèrent à l'échelle locale, celle du Pollet, mais mobilisent d'autres acteurs de Dieppe et sa région. Dans un premier temps, le point de vente collectif met en relation des producteurs et le réseau AMAP de Haute-Normandie avec les acteurs du quotidien, l'association de quartier: l'épicerie solidaire. Puis dans un second temps, il réunit ses bénéficiaires, polletais et dieppois autour d'ateliers cuisine, repas de quartier et activités extérieures: harengades et guinguettes.



Cour des Sœurs: mobilier adaptable de fabrication polletaise pour le point de vente collectif et la cantine solidaire.

Rue Guerrier, dans l'ancienne rue commerciale du quartier, une haute arcade, porche d'époque Louis XVI qui donne sur la Cour des Sœurs et à proximité de l'épicerie solidaire Chez Louissette et la nouvelle cuisine centrale pensée par Abla, au pied des logements de marins, sous les potences qui servaient au séchage des filets et les encoches pour remiser les rames, on investit un local désaffecté, un lieu discret dont les abords sont utilisés pour le stationnement de véhicules. Au fond de la cour, un raidillon en lacets mène aux jardins partagés puis à la Cité du marin.

La conciergerie solidaire puis l'atelier de rénovation urbaine se développent successivement puis conjointement dans un même lieu, un lieu d'accueil et de réflexion sur le futur du Pollet. Pour réunir habitants, bénévoles, artisans, professionnels et l'architecte du Pollet autour d'un projet commun et associatif, un atelier de quartier, de concertation et d'actions (urbaines) est pensé. En bordure de la partie industrielle du Pollet, à la frontière entre habitations et industries, dans un bâtiment isolé, posé sur le sol comme un poste d'observation, sans construction mitoyenne et inoccupé depuis le départ du secours populaire dans les locaux du centre social et culturel l'Archipel. Sa forme et l'endroit où il est implanté sont autant de possibles quant à l'extension ou la transformation du lieu, pour que bénévoles et polletais puissent œuvrer, chacun selon son savoir-faire. Mais le projet est aussi dans les maisons, escaliers, bouts de trottoirs...

L'architecte du Pollet

La fermeture du pont Colbert étant imminente, ne faut-il pas accompagner les Polletais face à cet événement qui pourrait bouleverser le territoire du quartier et les habitudes de ses habitants? L'architecte s'appuie sur la conciergerie solidaire, les solidarités et associations existantes pour recenser les besoins et créer les conditions d'une rénovation urbaine en proposant d'organiser, de construire avec, de porter les démarches collectives. L'architecte du Pollet travaille de concert avec les habitants. Il fait le lien entre les habitants, associations et élus pour agir. L'architecte du Pollet établit une stratégie d'action, s'investit dans la réalisation d'une cartographie sensible et participative de l'espace urbain, d'un cahier des propositions habitantes et diffuse à tous ceux qui se préoccupent du devenir du quartier, aux acteurs du projet urbain : polletais, élus locaux, services techniques, participants à l'atelier. Il dessine des espaces, mais surtout des lieux. Une expérience déjà menée à Boulogne-sur-Mer par l'équipe de l'architecte Patrick Bouchain. Chargée du réaménagement du quartier Chemin Vert, l'architecte s'est installé pendant deux ans dans une de ses maisons, vivant ainsi sur le lieu même du projet. Un Atelier Permanent d'Architecture. Cela signifie qu'il doit être à proximité. Le syndicat mixte du Port de Dieppe a bien son architecte, pourquoi pas le Pollet?



A photograph of a person walking a dog on a paved path. The person is wearing a dark hooded jacket and blue jeans. The dog is small and dark-colored. In the background, there is a green metal fence, a building with a corrugated metal roof, and bare trees under a grey sky.

Diane Delpierre

Dieppe en é-Caux

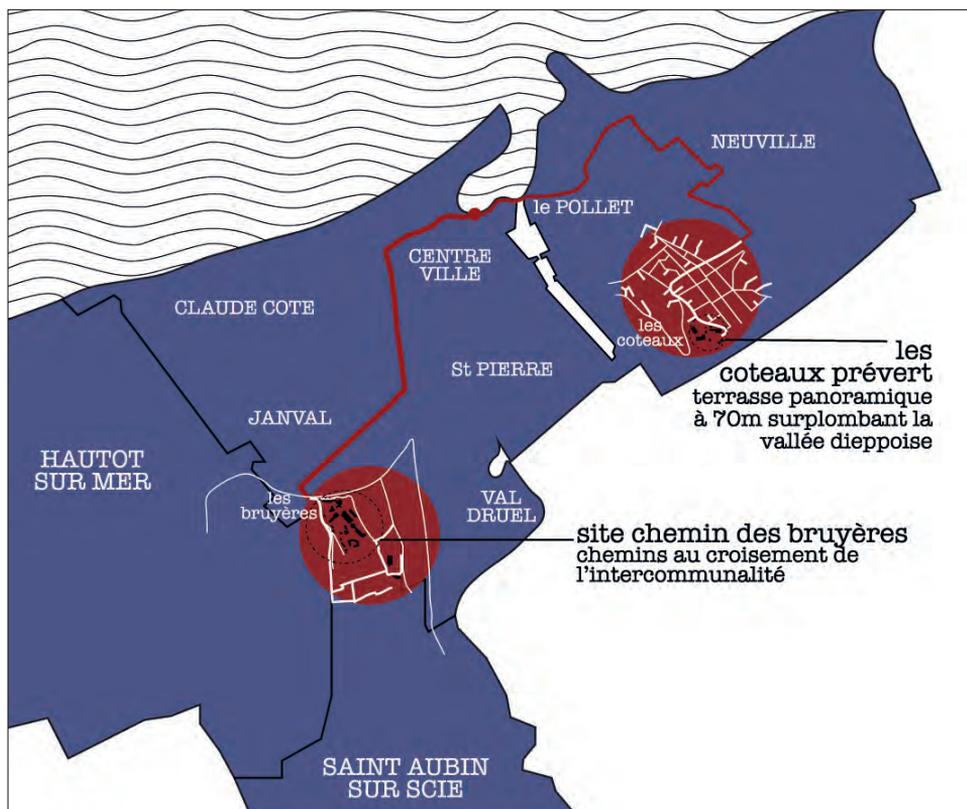
Dieppe en é-Caux

Prendre la tangente

C'était un dimanche pluvieux et froid. Nous marchions vers Saint-Aubin-sur-Scie, au sud de Dieppe, en venant du quartier de Janval, de la ferme des hospices plus précisément, jouxtant la rocade. Nous sommes arrivées devant l'entrée du stade Jean Dasniat. Et là, presque à la manière d'un « livre dont vous êtes le héros », nous avons trois choix : celui de prendre l'impasse des Bruyères ; la rue des Bruyères, étant en fait l'entrée du stade, grillage entrouvert et marquage 'accès pompiers') ; ou enfin le chemin des Bruyères, à peine visible sur le côté droit de la clôture de l'enceinte du stade. Nous avons emprunté l'impasse, qui s'est révélée l'être aussi pour les piétons, et redoutant de nous retrouver coincés dans l'enceinte du stade, nous avons pris la tangente matérialisée par le chemin boueux et peu entretenu des Bruyères. Mais malgré son état, nous avons pu vite nous rendre compte que ce chemin de terre nous ouvrait le panorama sur les champs et les vallons du pays de Bray. C'était la première fois que nous étions connectés à ce paysage agricole qui borde Dieppe, et nous venions de sortir des limites administratives de la ville. C'est en revenant vers notre parcours, entre le gymnase et la piscine Delaune, que nous

avons rencontré un monsieur qui promenait son chien, yeux rivés sur le béton sous son anorak, avançant droit devant lui, entre grillage et places de parkings. A quelques mètres pourtant, derrière stades, grillages et panneaux, se déployait un paysage aussi saisissant que doux, celui que vous venions de regarder.

Cette situation est un des fragments récolté sur place qui permet de prendre conscience d'une certaine routinisation du cadre de vie ; une organisation de la vie quotidienne qui fait écho au travail mené sur d'autres territoires par Eric Chauvier. Comment se déplace cet homme qui promène son chien ? Par où passe t-il ? Quelle est la qualité de son parcours quotidien ? Visuellement et sensiblement ? Nous constatons pour l'instant un promeneur égaré dans un décor brutal de béton, barrières, caniveaux, grillages, parkings, implantation massive d'équipements sportifs... Cet homme se promenait donc au milieu d'un environnement fonctionnel, créé pour organiser les flux d'entrées et de sorties de cet ensemble monofonctionnel. Et la routinisation qui guidait ses pas n'engageait pas à emprunter les petits chemins de traverses et les voies vertes, lui empêchant l'accès à un patrimoine naturel considérable. Ce protocole d'enquête par l'arpentage, fait de parcours marchés recherchant l'emprunt des tangentes et de dérives, interpelle. Il donne la mesure de l'existence persistante mais peu visible d'une ancienne trame viaire, antérieure à l'ère du tout-voiture et de l'aménagement zoné et monofonctionnel.



Spatialisation des déambulations in situ et repérage des deux sites de projet:
 En blanc épais apparaissent les tangentes empruntées, uniques accès vers le paysage.

**« Les coteaux Prévert »
 et « Le chemin des Bruyères » :
 ouvrir la ville au grand paysage**

Deux situations particulières sont repérées. Ce sont deux secteurs d'équipements scolaires et sportifs. L'un est dans le quartier dit « Les coteaux », rue Jacques Prévert ; avec l'école maternelle et l'école primaire Prévert, le collège Dumas, un gymnase, la salle de sport Aubertot et un terrain

à l'extérieur. L'autre est un terrain à St-Aubin sur-Scie, entre la rocade de Janval et le chemin des Vertus dont nous venons de raconter l'histoire. Il est plus conséquent, avec le collège Delvincourt, le lycée Neruda et son internat, l'institut Greta pour l'emploi, et, plus au sud, un complexe sportif constitué du stade Dausniat, très occupé notamment durant les week-end, cinq autres terrains de foot, la piscine et le tennis-salle de sport Delaune.

Quelques grandes caractéristiques parcourent ces sites. Ils sont repliés sur eux-mêmes, leurs fonctions sont délibérément circonscrites à un intérieur. Ils sont enserrés par de grands grillages, la disposition en archipel du bâti est accentuée par des clôtures omniprésentes. Les paysages alentours et leurs accès ne sont absolument pas pensés. Les chemins oubliés ou les fonds de cour sont laissés pour compte, invisibles dans leur usage actuel, alors qu'ils peuvent offrir des points de vue fantastiques sur le grand paysage.

Cette trame piétonne, trace de la naturalité qui survit au mitage, peut être révélée aux Dieppois qui vivent aux alentours. Ceci est permis par un travail de signalisation plus claire au niveau des accès de ces sentiers et chemins; par le développement d'autres itinéraires permettant de mener vers le chemin le plus ouvert sur le grand paysage; et par l'aménagement d'espaces de détente, de jeu, de contemplation qui viseraient à rythmer, ponctuellement, les parcours sur ces sentiers. C'est l'aménagement de ce réseau vert qui le révèle, le qualifie et permet aux promeneurs d'imaginer de nouveaux usages durant leurs arpentages. La mise en place d'itinéraires reposant sur la trame viaire existante et sur un épaississement des limites administratives, permet, ici ou là, des percées sur le grand paysage. On accède alors à « Dieppe-sur-mer », mais aussi à « Dieppe-sur-Braye », « Dieppe-sur-Caux » ou même « Saint-Aubin-sur-Dieppe ».

IL FAIT TOUJOURS PLUS BEAU



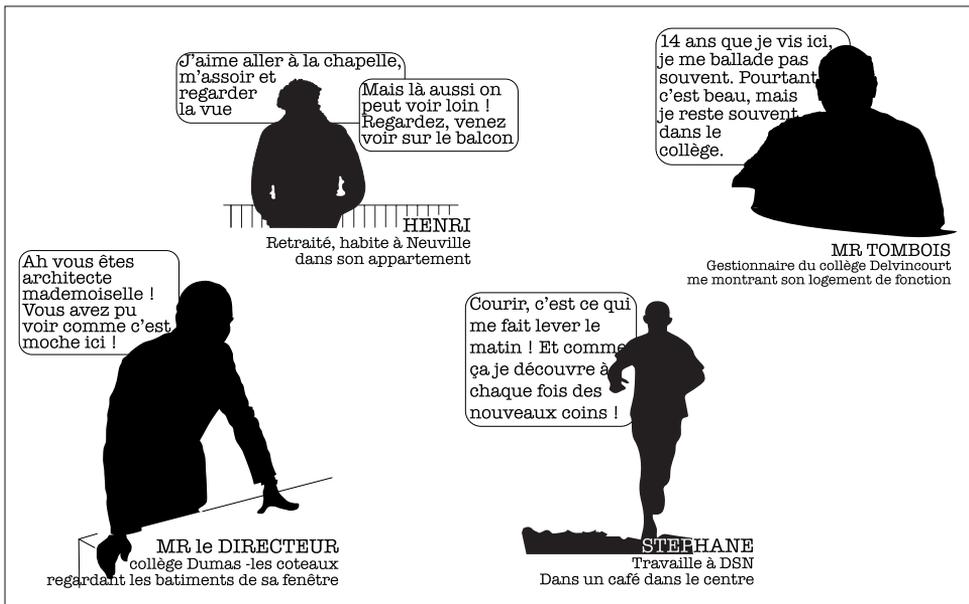
PRES DES COTEAUX

INAUGURATION



DES COTEAUX DIEPPOIS

vendredi 8 juin à 17h, venez fêter en exclusivité l'ouverture des coteaux à la vue de tous, et pour tous ! Impasse J. Prévert - en partenariat avec le centre scolaire Dumas / Triolet / Prévert.



Entretiens qui on fait surgir la question-problème du paysage



Scénario futur du chemin

**« Des machines à raconter le paysage » :
concerner, déclencher**

Le projet « Dieppe en é-caux » cherche à révéler un nouveau paysage, le paysage oublié de la campagne dieppoise. Il s'agit avant toute chose de concerner les Dieppois à cette opportunité d'être, depuis la ville, projeté dans ce grand paysage. Une première étape est celle d'une expérimentation collaborative, initiée grâce à deux « machines à raconter le territoire » : ce sont deux maquettes matérialisant les deux sites des Coteaux Prévert et du chemin des Bruyères, en en reprenant le plan mais en le modifiant sur la tranche afin de mettre en avant les caractéristiques marquantes des sites.

La machine des « Coteaux Prévert » avait vu ainsi le bâti et les îlots environnants disparaître, tandis que les grillages et haies étaient extrudés, dessinant alors le négatif de l'agencement en « archipel » des coteaux et le dédale de barrières contraignant du site.

Pour la machine du « chemin des bruyères », c'est en extrudant par le bas les nombreux bâtis de la zone, et en leur donnant une hauteur proportionnelle à leur niveau de fermeture sur eux-mêmes, que l'on pouvait montrer les contraintes du site.

Ces « machines à raconter le territoire » permettent d'interroger le lien entre des espaces « routinisés » et le grand paysage, insoupçonné, qui se trouve pourtant à portée de marche et de regard. Elles questionnent ces lieux associés à

leur fonction qui ne répondent plus qu'à l'impératif du parking, de la voirie principale pour accès rapide en voiture. Des lieux qui ne sont pas occupés en dehors des heures d'ouverture des équipements, des lieux ceints par des barrières surdimensionnées et en surnombre. Nous sommes partis à Dieppe pour présenter aux passants, et aux usagers de ces deux secteurs, ces « machines à raconter le territoire » (les maquettes, mais aussi les cartes les accompagnant pour une meilleure compréhension).

Les personnes rencontrées, notamment le personnel administratif et encadrant des établissements scolaires et sportifs des deux sites, ont pu raconter des fragments de vécus sur ce territoire, mais aussi évoquer l'opportunité du grand paysage, elles n'étaient pour la plupart pas très réceptives à cet enjeu. Le gestionnaire du collège Delvincourt, M. Tombois, vit dans un logement de fonction dans l'enceinte du collège, il a bien dit être déjà allé se promener sur le chemin des Bruyères « pour y voir la mer », mais a aussi avoué, non sans un ton d'auto-questionnement, avoir tendance à emprunter plutôt les routes bétonnées alentours, là où la vue est loin d'être la même. Quant au directeur de l'école Prévert, son discours était centré sur l'indispensable rénovation que nécessitent ses bâtiments « ignobles », et il n'a pas évoqué l'opportunité paysagère que représentent les coteaux qui tombent à pic au fond de sa cour. D'autres observations révèlent d'autres pratiques des lieux, d'autres routines : comme le confinement



Catalogue raisonné des itinéraires pour accéder au chemin des bruyères, le plus à l'ouest. Itinéraires existants, itinéraires narratifs, itinéraires découverts, itinéraires alternatifs

des parents qui attendent la sortie d'école de leurs enfants rue Prévert; comme le stockage des scooters

et voitures des lycéens du lycée Néruda sur un parking au bout de la route, et donc leur rassemblement en masse à cet endroit.

Itinéraires et terrasses sur le grand paysage : Porter Dieppe en écho

Le projet « Dieppe en écho » propose ainsi la mise en valeur de nouveaux itinéraires, prenant appui sur une trame viaire héritée, mais peu empruntée. L'enjeu est d'établir les accès et les aménagement de ces cheminements en lien étroit avec les récits et les observations récoltés sur place.

1. Site « Les coteaux Prévert » : Désenclaver l'accès au panorama, création de terrasses

Le projet consiste en une reformulation des limites des différents terrains pour permettre un accès et un usage raisonné de nouveaux espaces ouverts sur le grand paysage.

En premier lieu l'aménagement d'une passerelle, permettant de relier le terrain du collège à une terrasse de détente et d'observation, équipée d'un auvent (le site est très exposé, au vent venant de la mer, et au soleil avec une exposition plein sud). Ensuite l'aménagement d'une terrasse pour les sorties des deux écoles et le terrassement en escalier d'une pente, pour permettre le jeu ; il aura pour conséquence de redessiner les limites entre les deux écoles. Et enfin la requalification du chemin en bord de coteau et l'ouverture de nouvelles entrées depuis la rue sur ce chemin.

2. Site « Le chemin des bruyères » Révéler des sentiers, itinéraires narratifs

Sur ce site, le projet est un projet de révélation des cheminements possibles, articulant la réhabilitation de sentiers à l'abandon et la création de nouveaux tracés

et itinéraires liés au potentiel du site ; la construction de belvédères aux deux points leviers à l'interface entre chemins et la route Allende, à l'est et à l'ouest du site ; et la construction ponctuelle d'aires de détente, de pique-nique, et d'un salon en plein air. L'idée étant d'insuffler de nouveaux usages pour les habitants le long de ces sentiers, de répondre aussi à une demande des marcheurs passant par là ; mais de rester sur une construction très légère, pour que ces itinéraires verts gardent leurs qualités sensibles.

Développer un usage alternatif du territoire : concerner, révéler, transformer

« Regarder tous les territoires avec amitié » nous dit Paola Vígano. Les deux aménagements précédemment cités viennent servir un nouveau scénario pour ces deux sites. On ne va pas arrêter de se déplacer en voiture, mais si un jour on veut prendre la tangente, elle sera là, elle attendra le visiteur, et lui proposera l'ouverture sur un autre paysage.



Plan masse des «coteaux Prévert»: En rouge l'intervention des terrasses et de leurs accès, en gris l'important dénivelé des coteaux



Panorama sur un paysage industriel

Gamaliel Lopez

Dyptiques dieppois









Chaussures

RUE DE LA BARRE

VOIE PIETONNE

15



3,5t











Conclusion

Conclusion

Vers d'autres villes moyennes en enquête et en projets

Cette seconde édition du studio de L'Autre ville, confirme la pertinence et l'urgence qu'il y a pour les architectes de s'intéresser aux situations des villes moyennes ou médianes, à ces territoires a-métropolitains si familiers. En s'impliquant de façon concrète dans des situations réelles, les étudiants ne répondent pas simplement à une commande : ils inventent leurs conditions de travail et créent leurs propres outils projectuels.

L'urbanisation post-urbaine et post-rurale engage des mutations importantes qu'il convient d'aborder avec attention au travers d'enquêtes de terrain. L'enquête est un moyen de construire le projet, et elle continue aussi, dans le projet. Elle interpelle à chaque étape de la projection et de la programmation. Elle n'est pas une finalité en soi : si le projet se réalise à partir de l'enquête, dans le cadre de l'enseignement de l'architecture, il ne peut y avoir d'enquête sans projet. Le projet est ici entendu comme un processus de transformation d'un territoire ou d'un bâtiment quelle qu'en soit l'échelle. C'est une façon d'obtenir la connaissance, dont on a besoin, sur le territoire, la ville et son interface avec la société, l'économie ou les institutions. C'est aussi (et surtout), l'occasion donnée aux étudiants d'inventer

et de construire leur posture d'architectes (stratège, opportuniste, archéologue, cohésif, organisateur, médiateur...).

Il est désormais urgent d'engager des réflexions au niveau de chaque territoire afin d'en révéler les potentiels d'évolution selon leurs invariants, leurs spécificités et aussi le rapport qu'ils entretiennent avec leurs environnements proches ou lointains (proximité, dépendance, attractivité, complémentarités...). Ces réflexions doivent se mener sur différents fronts tant les questions qui les parcourent et les enjeux qui les animent sont nombreux et imbriqués.

L'article L110 du code de l'urbanisme définit le territoire français comme « le bien commun de la nation ». Nous proposons d'opérer un « retour au territoire en tant que bien commun », pour ré-animer les lieux, retrouver la mesure des établissements humains. L'échelle de la ville moyenne, étendue à celle de la communauté de communes, nous semble, en termes de bassin de vie, une échelle intéressante pour la proximité qu'elle permet entre les sites et les actions à mener sur ces derniers.

Cela demande de faire grandir la « conscience des lieux », pour reconstruire des synergies entre les établissements humains et l'environnement ; pour promouvoir de nouvelles façons conviviales et sobres d'habiter et de produire ; pour valoriser une citoyenneté active, des réseaux civiques et des formes



Dieppe depuis le centre d'hébergement du Domaine des Roches

de biens communs capables de fabriquer une richesse durable en chaque lieu du territoire.

Après avoir exploré durant deux années les situations dieppoises, nous souhaitons inscrire notre studio de Master sur six ans, en étudiant deux autres villes durant deux ans chacune, afin d'enrichir notre corpus d'étude et renouveler nos méthodes et nos outils, en les mettant à l'épreuve de plusieurs situations a-métropolitaines. Nous pensons à Nevers dans la Nièvre (figurant aussi parmi les 222 villes moyennes soutenues par le gouvernement), nous pensons aussi à Maubeuge, dans le département du Nord, en situation transfrontalière avec la Belgique.

Loin des schémas appliqués de façon « mécanique » aux territoires métropolitains et avant que d'autres modèles ne s'imposent et constituent de nouveaux standards pour les villes moyennes, nous revendiquons le droit à l'expérimentation et à la recherche de propositions situées, adaptées à chaque contexte. Celles-ci, établies à partir d'enquêtes précises, composeront avec une économie frugale, jouant des spécificités de chaque lieu, afin de déployer dans le temps et dans l'espace, des désirs et des stratégies de projet.

Rien n'est écrit d'avance, à cette jeunesse multiculturelle d'inventer ces nouvelles pratiques !



Le quai de la Marne



Bibliographie de l'Autre ville

- Attali J., Urümqi, Trichard J. (2016), «Pau 2030 : Un atlas pour demain», Dilecta, 2017
- Béal V., Collet A., DeFilippis J., Ocejo R.E., Rousseau M. (2017), «Villes en décroissance» (dossier), Métropolitiques, Url: <http://www.metropolitiques.eu/Villes-en-decroissance.html>
- Baron, Cunningham-Sabot, Grasland, Rivière, VanHamme (eds). (2010), Villes et régions européennes en décroissance, Hermès
- Boniburini L., Boniburini, I., Moretto, L., Smith, H., le Maire de Romsée, J. (2013), «La ville comme bien commun : planification urbaine et droit à la ville», Cahier d'Architecture de la Faculté La Cambre-Horta, Bruxelles, La lettre volée
- Brent. Ryan D. (2013). Design after decline. How America rebuilds shrinking cities, University of Pennsylvania Press, 288 p
- Chauvier E. (2017), La petite ville, Ed. Amsterdam
- Chauvier E. (2016), Les nouvelles métropoles du désir, Allia
- Chauvier E. (2011), Contre Télérama, Allia
- Choay F., Merlin P. (2015-4éd), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses Universitaires de France
- Dardot P., Laval C. (2014), Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle, Paris, La Découverte
- Davis, M. (2009), Dead cities, Paris, Les prairies ordinaires
- Guilluy C. (2014), La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires?. Flammarion. Paris, 2014
- Lacour C. (2004), «L'aménagement du territoire». In: Ferrandon B., La politique économique et ses instruments. La Documentation française, Paris
- Lallemand, A. (2011), Journalisme narratif en pratique, Bruxelles, De Boeck, coll. Info & Com, 223p.
- Magnaghi A. & E. Bonneau. (2014), La Biorégion Urbaine, ed. Eterotopia France
- OBRAS et Collectif AJAP14. (2016), Nouvelles richesses. Catalogue du Pavillon Français de la 15e Biennale d'Architecture de Venise 2016
- Ostrom E. (2010), Gouvernance des biens communs, Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Edition De Boeck (ed. Originale. 1990. Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action, Cambridge University Press)
- Razemon O. (2016), Comment la France a tué ses villes, Rue de l'Echiquier
- Secchi B. & P. Vigano. (2011), La Ville Poreuse, ed. Metis Presses
- Vigano P. (2012), Les territoires de l'urbanisme, le projet comme producteur de connaissance, Genève, Métis Presse, vuesDensemble (coll.)
- Wolff M., Sylvie Fol, Hélène Roth et Emmanuèle Cunningham-Sabot. (2013), «Shrinking Cities, villes en décroissance: une mesure du phénomène en France», Cybergeog: European Journal of Geography

[En ligne], Aménagement, Urbanisme,
document 661, mis en ligne le 08 décembre
2013, URL : <http://cybergeogeo.revues.org/26136>

« Les villes moyennes contre-attaquent »,
Urbanisme, n°378, mai-juin 2011

« Ces villes qu'on dit moyennes »,
Urbanisme, n°403, hiver 2016

« La France abandonne ses villes moyennes »,
Monde Diplomatique, n°770, mai 2018

Projet de recherche de la DATAR :
« 20 villes moyennes témoins »

Colloque « Villes petites et moyennes,
un regard renouvelé », Tours (9-10 déc
2010) // Articles publiés dans la Revue
d'Economie régionale et urbaine,
« Mutations économiques des villes petites
et moyennes », avril 2012/2, Armand Colin

