Gilles GOURONNEC Architecte D.P.L.G.
66, Place d'Hexham 35800 ST LUNAIRE - Tél. 02 99 46 48 48 - Fax 02 99 46 42 76
Courriel : contact@gouronnec-architecte.com - Site : www.gouronnec-architecte.com
EURL RCS ST-MALO B 341 010 106 00027 - N° gestion 87 B 68 - Code APE 7111Z

Maître d'ouvrage :
GROUPE BIZEUL
74 CHAUSSEE DU SILLON

Projet :
CONSTRUCTION D'UN ENSEMBLE DE LOGEMENTS COLLECTIFS ET DES MAISONS INDIVIDUELLES

DOMAINE DU GINGKO
DINARD

NOTE DE PRESENTATION

31 MAI 2018

L'objet de cette note est de présenter le contexte urbain dans lequel s'insère notre projet, bien-sûr, mais surtout notre réflexion.

La parcelle d'emprise longe l'ancienne voie ferrée Dinan-Dinard.
Si l'on regarde dans le temps, on observe que le développement des voies ferrées a été possible en profitant de terrains libres d'urbanisation, celles-ci venant alors tangenter les villes, tout en utilisant le tracé le plus facile possible, donc les fonds de vallées, les bords de rivières etc …

Une carte de Dinard datant de 1950 illustre parfaitement cette logique. Les noms des lieux-dits sont là pour nous la rappeler, si tant est que la densification des équipements et habitations nous fasse oublier les contraintes physiques d'un site.
Le Val Porée est à quelques dizaines de mètres de notre parcelle …

Le long de la voie ferrée, en 1950, il restait encore pas mal de vastes espaces qui n'attendaient que les « nouveaux équipements », industriels, artisanaux ou pas, dont le développement en cette deuxième moitié du 20ème siècle a été incomparable.

S'il en découle un tissu urbain, on ne peut malheureusement pas s'en servir comme témoignage d'une réflexion urbaine très fine.

L'arrivée des gares, malgré tout le progrès dont elles témoignent, a marqué la fin d'un « urbanisme de fourmis », qui se tissait grâce à une intelligence collective totalement présente dans la façon de choisir l'emplacement d'une maison, comme de la réaliser. C'est sans doute la raison pour laquelle nous admirons toujours nos centres villes, et qu'invariablement, ils attirent, et que l'on rêve d'en comprendre l'harmonie.

Ces jolies considérations, pour bien saisir l'importance de l'histoire dans la réflexion que nous avons à mener, sur un site qui, au premier abord, n'est qu'une vulgaire parcelle suffisamment insignifiante pour que des pneus (qui balisent les pistes de karting) ne choquent même pas !
Il est attendu d'un projet sur un tel site qu'il participe à la recomposition d'une trame urbaine, donc qu'il rétablisse des liaisons entre les gens. La trop rapide gestion de 50 dernières années a laissé de côté les notions d'orientation d'ensoleillement, les développements en « boucle » des lotissements, peu lisibles, nous navrent !

A peu de distance, noyés parmi ces « boucles », les anciens hameaux de « La Ville es Mesniers », « La Ville es Passants », ainsi que, à l'ouest, la rue de la Saudrais témoignent de cet urbanisme de fourmis, de cette remarquable organisation cachée, qui n'obéissait qu'au soleil et au cheminement des uns et des autres pour se rendre chez soi.

Observer ces traces forge notre réflexion pour retrouver de vrais fils conducteurs, même sur une parcelle « délaissée ».

Cela commence par échanger avec les gens qui travaillent pour d'autres, à côté de nous. C'est ce que nous avons fait.

La voie ferrée, devenue « verte », est évidemment une opportunité qui correspond aux nouveaux usages d'aujourd'hui. Elle permet d'offrir aux habitants qui la longent une liaison à la fois fonctionnelle et une échappatoire aux circulations classiques.

L'assemblage des réflexions menées par chaque opérateur permettra de retrouver, à terme, un véritable axe de composition, pas très éloigné des anciennes voies comme la rue de la Saurais.

La différence, importante, c'est que l'on recompose à l'envers, partant de la voie, pour y accoler ce qui aurait pu la justifier.

Mais nous sommes certains de respecter l'ensoleillement, et profitons d'un relief tout indiqué pour nicher un habitat.

Soucieux de contribuer à recréer l'indispensable continuité des circulations, une voie est préparée pour se raccorder à une évolution future de l'ensemble artisanal au sud.

Le plan général est ainsi composé de maisons individuelles groupées, à deux niveaux, dont le gabarit est proche des volumes ruraux anciens, avec une majorité de toits à deux versants ardoise.

Prédestinés grâce à la voie verte, aux familles avec enfants, ces logements dans leur ensemble ont pour vocation l'accueil d'une population aux moyens modestes.

Les prix d'acquisition resteront nécessairement abordables pour atteindre cette cible, et la proportion de logements individuels, qui est prédominante, préserve une part d'appartements ou maisons pour primo-accédants. Toutefois, un projet ne s'adresse à une tranche d'âge, que dans sa courte jeunesse ! Il doit être réfléchi et conçu pour vivre bien plus longtemps que nous, et il ne s'agit pas ici de souhaiter une sorte de « spécialisation », mais bien au contraire, d'assurer un mélange. Gageons que cette voie verte, opportunité que nous offre l'histoire des transports, soit le vecteur de liens sociaux attendu par tous.

A l'image des croisements qui, autrefois, avaient accueilli des petits hameaux, les petits collectifs sont implantés à proximité des entrées, et les maisons, moins volumineuses, sont disposées à l'arrière. Cette physionomie, assez récurrente aujourd'hui, si elle est menée de façon équilibrée, reprend un thème ancestral.

En conclusion, bien que cette parcelle puisse paraitre peu « servie », nous avons l'opportunité de l'inscrire dans un vrai projet de recomposition urbaine, dont on ne peut nier l'importance, en regard de l'histoire.

L'objectif de ce projet, c'est de « disparaître » à terme.

Autant nous sommes tous capables de reconnaître les lotissements en boucle comme des erreurs, autant nous ne remarquons pas les anciennes voies bordées de pignons.

Nous souhaitons donc, que dans quelques dizaines d'années, on nous « oublie » comme la rue des Saudrais !