

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CANTON DE BERGUES
Etude FAN cadre de vie, Conseil général du Nord.

Aménagement du faubourg de Cassel



PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Juin 2003

E q u i p e d ' é t u d e :
Julien Langé, géographe-urbaniste, *ACT consultants*
Stéphane Cochet, architecte d.p.l.g., *Atelier 003*
Marion Talagrand, paysagiste d.p.l.g., *Atelier Tangente*

I N T R O D U C T I O N

L'objet de l'étude FAN cadre de vie qui nous a été confiée porte sur le faubourg de Cassel, entre l'échangeur A25/RD916 et le cimetière de Bergues.

Ce document constitue l'aboutissement de la phase d'état des lieux et de diagnostic que l'équipe d'études, constitué d'une paysagiste, d'un architecte et d'un urbaniste, a menée du mois de février au mois de mai 2003.

Le travail s'est appuyé sur trois sources de renseignement et d'analyse complémentaires:

- un travail de terrain et de relevé sur le site (reportage photographique, relevés sur plans, visites accompagnées)
- un travail de recueil d'informations, auprès des différents acteurs institutionnels et privés du territoire, de traitement et de recollement de ces informations, parfois incomplètes, puis de croisement entre les niveaux d'information, afin de constituer une base de travail commune et durable sur le sujet de l'aménagement du faubourg.
- un travail essentiel d'entretiens, avec les élus, les techniciens (responsables du développement économique du Dunkerquois, responsables-gestionnaires de sections de watrings, techniciens de la voirie et des déplacements, notamment pour la question du ramassage scolaire, etc.) et certains habitants ayant une connaissance intime du faubourg de Cassel.

Il a été présenté à différentes étapes aux élus de la Communauté de communes et des communes concernées, en présence des personnes chargées du suivi de l'étude pour le Conseil Général et en présence de représentants de l'AGUR.

La présentation obéit à plusieurs principes directeurs:

1/ Il ne s'agit pas d'un simple atlas qui compilerait des informations, mais d'un diagnostic qui procède d'un état des lieux thématique.
C'est donc moins qu'un atlas: certaines informations restent manquantes sur le territoire, car les acteurs eux mêmes n'ont pour le moment pas les moyens de les produire, et nous n'étions missionné pour combler ces manques (nous pourront, le cas échéant, suggérer lors des phases ultérieures de l'étude, de mettre en place des outils de suivi dans le temps, qui combleront progressivement ces manques).
C'est aussi plus qu'un atlas, puisqu'il s'agit d'une analyse problématisée qui parcourt plusieurs thèmes essentiels à la compréhension de la situation économique, sociale, urbaine et environnementale du faubourg de Cassel.

2/ Nous avons intitulé les têtes de chapitre "thème/enjeu" pour mettre en évidence les interdépendances entre plusieurs phénomènes:

- l'économie locale ne peut être comprise que si on la replace à l'échelle des dynamiques qui parcourent l'ensemble du territoire dunkerquois. Les dynamiques sociales y sont intimement liées.
- de même l'environnement, qui ne peut être isolé d'un ensemble de réalités qui dépassent l'échelle locale, et forment un "continuum"
- la question des déplacements et de l'accessibilité de la population aux services est également un thème transversal, porteur d'enjeux qui se posent aux différentes échelles du local et du régional

3/ Nous nous sommes appuyés sur un travail de repérage précis des espaces et sous-espaces du faubourg de Cassel, tant en ce qui concerne les dynamiques foncières (mutabilités, évolution de l'occupation du sol), que l'aspect du bâti et ses caractéristiques (habitat, commerces, bâtiments d'activité, leur voisinage et leurs "promiscuités") et le fonctionnement/dysfonctionnement de la voie elle-même (usages, modes de déplacements, stationnement, gabarit). Ce n'est qu'à partir de ces relevés et des analyses qui en découlent que l'on peut fonder un travail approfondi de diagnostic, dont les conclusions sont présentées sous formes d'enjeux.

Nous soulignerons, dans la note de synthèse à venir du diagnostic (une fois celui-ci validé), les atouts et les faiblesses du faubourg de Cassel, les risques et potentialités qu'il représente pour le développement de l'intercommunalité et les seuils que devra respecter la démarche d'aménagement, afin de préserver les qualités de cet espace et de conduire un projet d'aménagement harmonieux, qui répare les dysfonctionnements, réduit les nuisances et les risques environnementaux et permet au développement local de s'exprimer pleinement.

S O M M A I R E

CADRAGES : SITE ET SITUATION

- THÈME/ENJEU 1 EVOLUTION DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE
- THÈME/ENJEU 2 ECONOMIE ET DÉVELOPPEMENT
- THÈME/ENJEU 3 DÉPLACEMENTS ET ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES
- THÈME/ENJEU 4 ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT
- THÈME/ENJEU 5 VISIBILITÉS

6 DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET CONTRAINTES

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - INTRODUCTION: SITE ET SITUATION

L'armature territoriale de la Flandre dunkerquoise - Position de Bergues



Le secteur de Dunkerque-Bergues dans le nord de la France, en limite de la frontière belge



LEGENDE

Canaux	Cote repère (0 et 15)
Voie rapide ● échangeur	limite de la communauté de communes du Canton de Bergues
Voie interurbaine	Parties urbanisées
Voie secondaire	Frontière belge
Voie ferrée ● Gare	

L'agglomération a connu de profondes transformations depuis les années 1960.

La réalisation des autoroutes, A25, puis A16, a joué un rôle déterminant dans la diffusion de l'urbanisation, en favorisant l'accessibilité-temps du transport automobile.

La désindustrialisation et les mutations de l'appareil productif à partir des années 1980 se poursuivent. Le port de Dunkerque a retrouvé un dynamisme en s'adaptant aux nouvelles données de la logistique industrielle et commerciale. La carte des pôles économiques se modifie, influençant par contrecoup la localisation des ménages. L'agriculture a perdu du terrain, le nombre d'exploitations a nettement diminué, mais elle demeure une dimension importante du territoire (en termes de cultures, de paysages et de gestion du drainage).

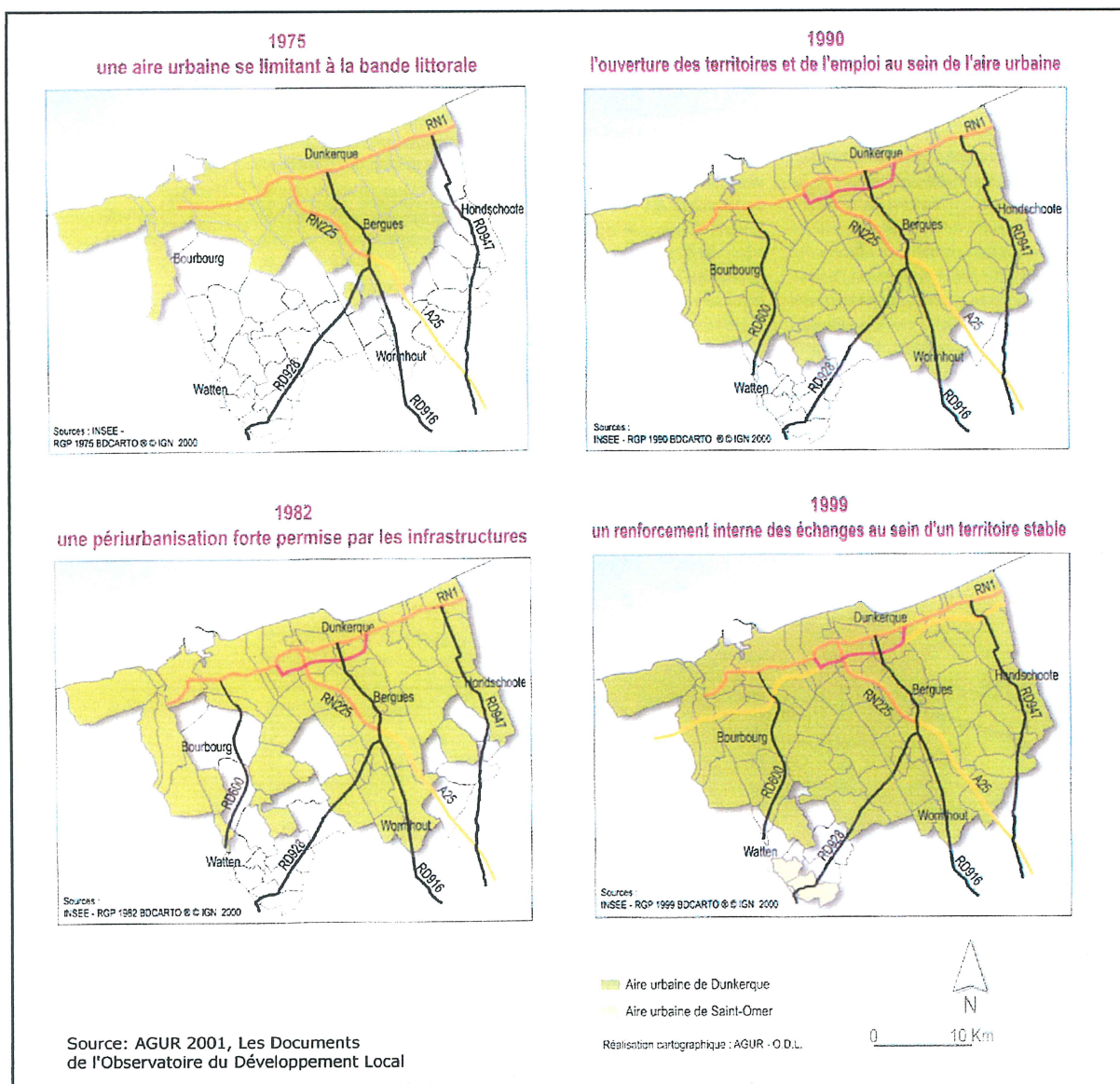
Globalement, on observe un mouvement de croissance des couronnes périphériques (1e et 2e couronnes), un véritable étalement urbain qui se polarise légèrement dans les secteurs les mieux desservis, dont Bergues et les communes proches de l'A25 (ou de l'A16 parallèlement au littoral) font partie.



L'agglomération en 1960, source AGUR.

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - INTRODUCTION: SITE ET SITUATION

Evolution de l'aire urbaine et croissance de l'habitat péri-urbain



L'évolution de l'aire urbaine:

(source La Flandre dunkerquoise, des clefs pour comprendre le territoire, Rapport de l'Observatoire du Développement)

Définition INSEE: "Il s'agit d'un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci."

1975: l'aire urbaine comprend 30 communes
Elle s'organise autour des axes historiques RN1 et RD916.

1982: Elle comprend 46 communes, sa superficie a augmenté de 52% en 7 ans.

1990: Elle comprend 54 communes, pour une superficie accrue de 22% en 8 ans.

La modernisation des infrastructures routières a permis un développement sans précédent de la tache urbaine dans la Flandre intérieure.

1999: L'aire urbaine comprend désormais 56 communes, pour une progression de 5% seulement en la superficie de l'aire urbaine en 1990 et 1999.

La stabilisation globale de la situation masque des inégalités de croissance selon les secteurs.

Les cantons de Bergues et de Wormhout ont connu entre autres une augmentation significative de population et d'emplois, tandis que l'habitat diffus continue de croître mais à un rythme plus faible que durant la décennie précédente.

Le phénomène de périurbanisation de l'habitat a concerné particulièrement la première couronne. **Sur 100 nouveaux propriétaires (non originaires de la 1e couronne), 78 résidaient auparavant dans le pôle urbain, souligne le rapport de l'Observatoire (p.71).**

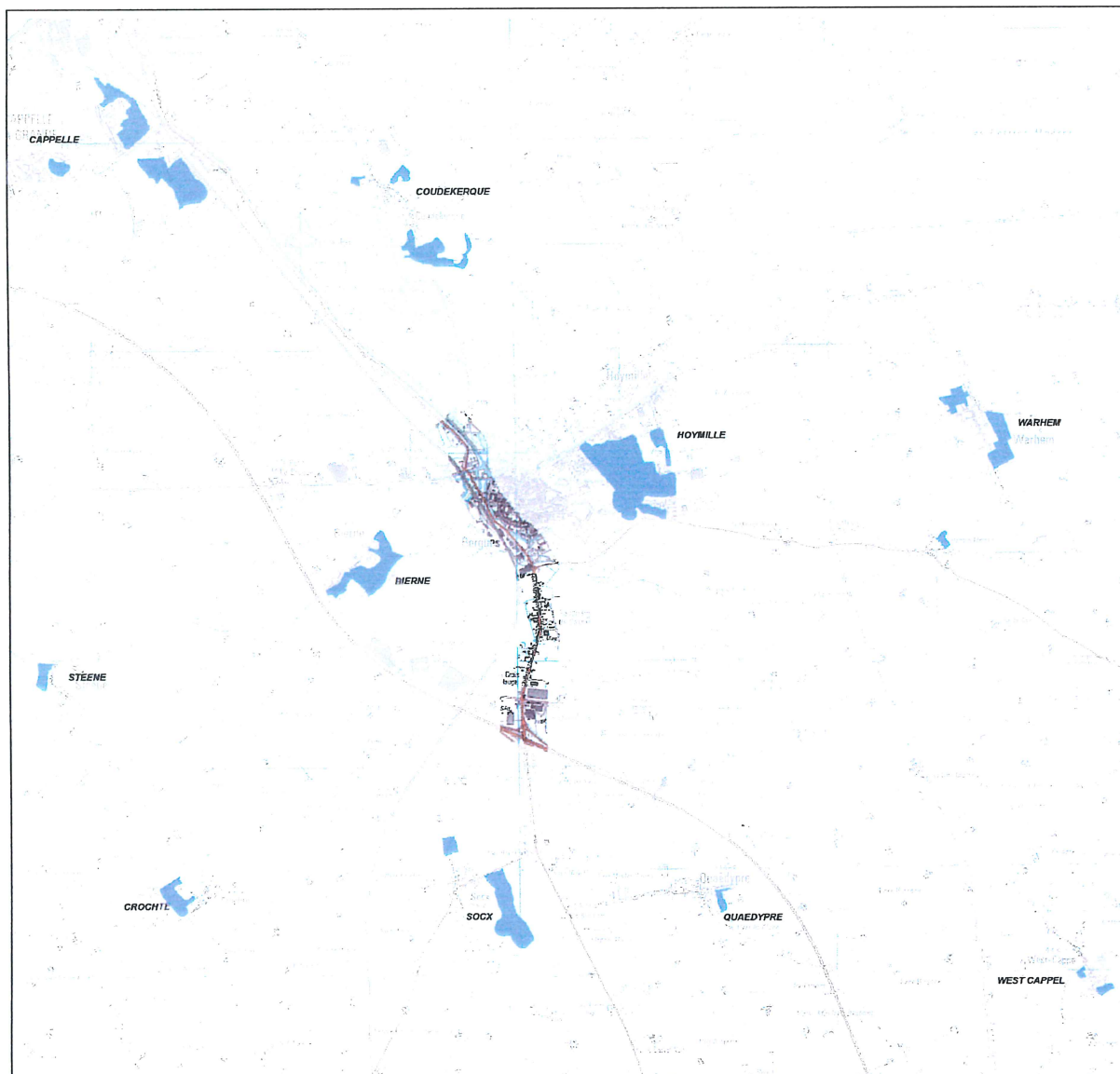
Illustration: les quartiers d'habitat individuel dans le secteur de Bergues:

Ce que l'on appelle le développement péri-urbain, qui est traité à l'échelle de l'aire urbaine dans les cartes qui précédent, s'est traduit, pour toutes les communes du canton de Bergues ces vingt-cinq dernières années, par une croissance de l'habitat individuel, réalisée sous forme de lotissement ou en construction diffuse.

Il est important de noter, à partir de la carte schématique réalisée ici, que cette croissance obéit à plusieurs caractéristiques:

- une quasi-exclusivité de l'accession individuelle à la propriété, donc une part très faible de programmes locatifs
- une proximité aux bourgs anciens, dont ils forment le plus souvent le prolongement, voire le "dédoublage"
- une consommation d'espace souvent très importante, du fait de faibles densités et de la prédominance du modèle de la maison construite au centre de sa parcelle.
- une faiblesse relative des équipements d'accompagnement et la réalisation d'une voirie minimale, formant des "poches" qui ne contribuent pas à l'amélioration du maillage.

Cet habitat individuel proche de petits bourgs mais déconnectés de toute centralité urbaine ne va pas sans la possession d'une et souvent plusieurs voitures, ce qui explique en partie la forte augmentation de la circulation observée sur le réseau routier durant la même période.



Localisation des quartiers pavillonnaires, fond IGN 25.

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - INTRODUCTION: SITE ET SITUATION

Une géographie plus complexe, du fait de la mobilité des populations

Source: AGUR 2001, Les Documents de l'Observatoire du Développement Local

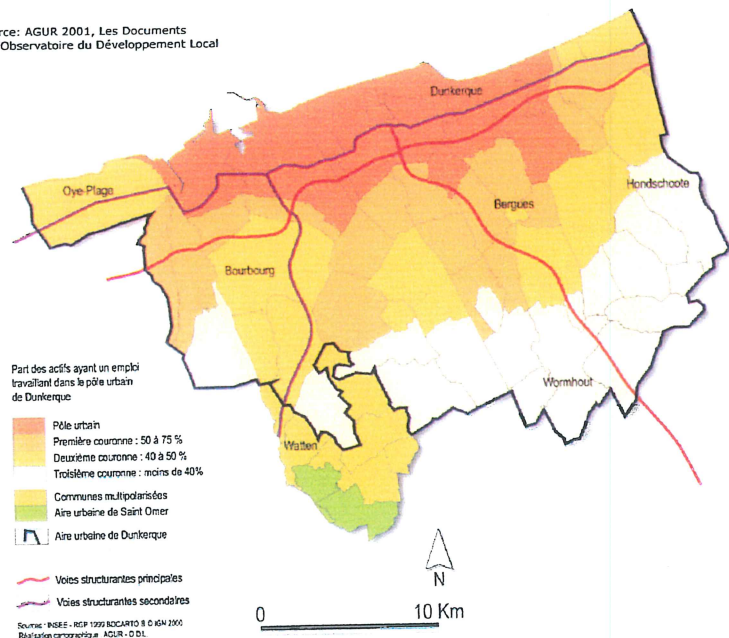


fig 1

La Flandre dunkerquoise

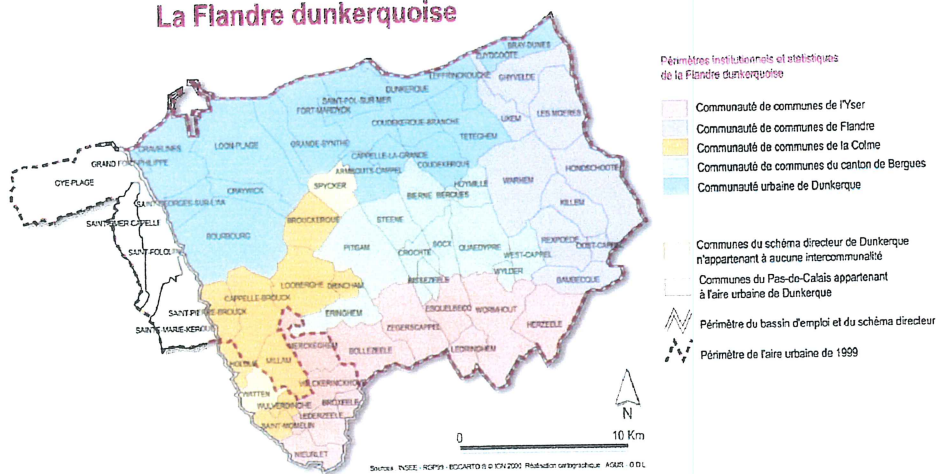


fig 2

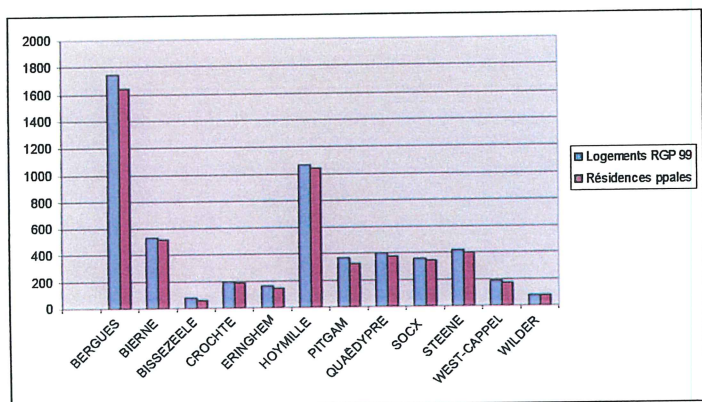
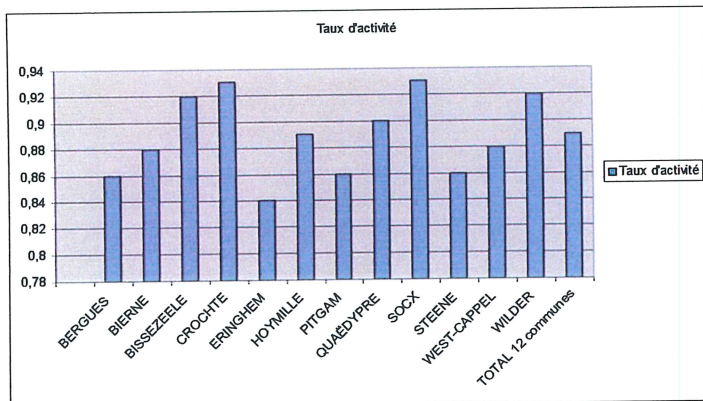
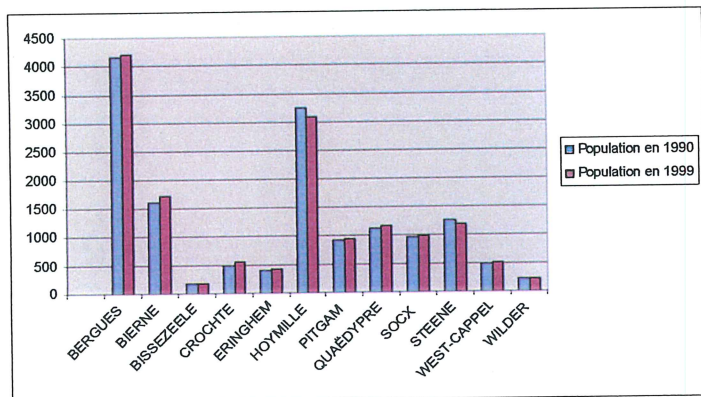


fig 3



Les communes polarisées par l'activité économique dunkerquoise (fig. 1)

(source La Flandre dunkerquoise, des clefs pour comprendre le territoire, Rapport de l'Observatoire du Développement)

Toutes les communes du canton de Bergues ne sont pas dans la même situation vis-à-vis de l'attractivité des pôles d'emploi centraux de Dunkerque:

- les communes de Steene, Crochte, Bieme, Socx et Hoymille sont assimilées à des communes de première couronne : 50 à 75% des actifs qui y résident travaillent dans l'aire centrale de l'agglomération.

- les communes de de Pitgam, Bergues et Quaëdypre appartiennent, selon ce même critère, à la deuxième couronne: seuls 40 à 50 % des actifs travaillent dans l'aire centrale, les autres ayant un emploi dans hors de l'agglomération (sur place, ou autour dans d'autres cantons)

- les communes d'Eringhem, de Wylder et de West Cappel sont elles rangées dans la troisième couronne, ce qui signifie que moins de 40% des actifs travaillent dans le pôle dunkerquois.

Cette diversité de situations induit des différences nettes, selon les communes, dans les déplacements domicile-travail : les habitants appartenant aux communes de la première couronne parcourent donc de plus longues distances et font en partie leurs achats à Dunkerque, en chemin entre le domicile et le lieu de travail.

La nouvelle géographie administrative (fig 2)

L'ensemble de ce que nous avons appelé l'aire urbaine est couvert par des structures intercommunales,

une communauté urbaine regroupant 19 communes autour de Dunkerque d'un côté (intercommunalité ancienne, rassemblant des communes en grande partie urbanisées dans la continuité de Dunkerque);

quatre communautés de communes regroupant entre 9 et 12 communes de l'autre, plus récentes, qui constituent des réunions de communes rurales, qui ont vocation à promouvoir avant tout le développement économique d'espaces encore largement ruraux de Flandre intérieure.

Dans ce nouvel ensemble administratif, qui ne gomme les différences communales au sein de chaque groupement, la communauté de communes du canton de Bergues est celle qui se trouve le plus à l'interface entre le monde urbain et le monde rural. Elle est un point de rencontre mais aussi de conflit entre des visions et de identités territoriales différentes.

Les disparités entre les communes du canton de Bergues (fig 3)

Chacune des communes conserve une identité et une dynamique propre, au sein d'une communauté de communes qui va tendre à rapprocher leur "destin" et leur moyens:

- en termes d'évolutions les plus significatives de population:
 - Bergues, commune la plus importante, reste stable (solde naturel et solde migratoire proches de 0);
 - Hoymille, qui s'est beaucoup développée dans l'habitat individuel, perd significativement des habitants (- 159) avec un solde migratoire très négatif (- 288) compensé en partie par un solde naturel positif (+129)
 - Bieme, au contraire, gagne 111 habitants, avec un solde naturel positif (+ 129)
 - Steene a connu des départs importants (solde migratoire: - 125)
- Les autres communes connaissent une modifications faibles.

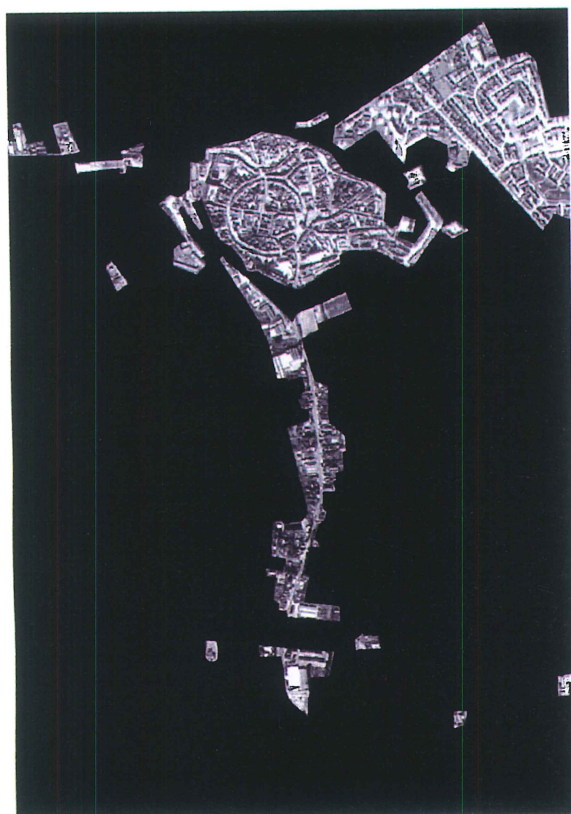
- en termes du niveau de revenus, on observe des disparités importantes, qui traduisent des différences sociales fortes entre certaines communes, et cachent des besoins différents:

- avec 73 700 et 78 200 francs de revenu net moyen par habitant, Eringhem et Bergues sont les communes qui logent les populations les plus modestes. Pour Bergues, cela s'explique en partie du fait que l'offre de logement locatif social pour l'ensemble du canton y soit concentré
- Bieme et Hoymille, avec 108 500, et Quaëdypre avec 114 500, se situent largement au dessus de la moyenne (99 700)
- Socx apparaît comme une commune de "riches" dans ce contexte, avec un revenu net moyen annuel de 158 600 francs par habitant.

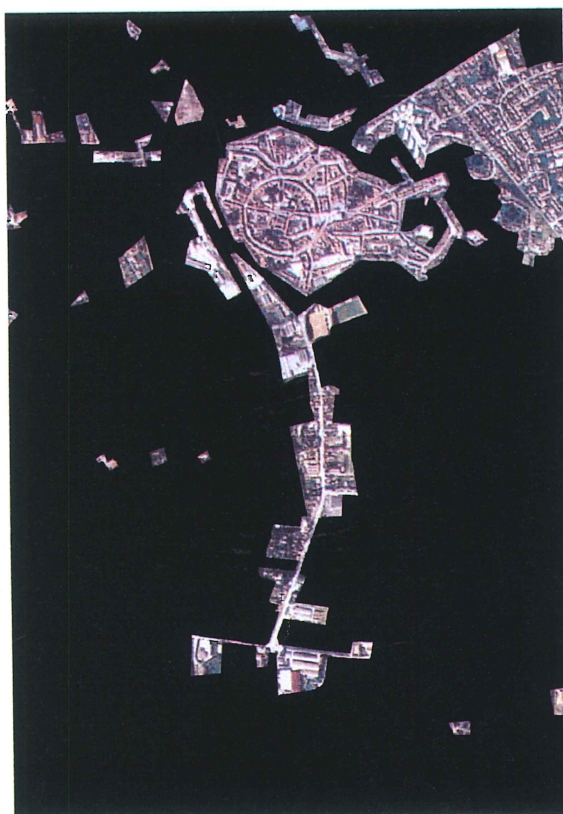
Ces disparités recouvrent des besoins, en termes d'équipements et de services publics, en termes d'emploi, que ne saurait faire oublier le développement de zones d'activités sur le territoire. Bergues (14%), Eringhem (15,6), Pitgam (14,6) et Steene (13,8) connaissent des taux de chômage importants, nettement supérieurs à la moyenne cantonale (10,75%).

1.1. Evolution de l'urbanisation sur le Faubourg de Cassel de 1978 à 2002.

“LES PLEINS” = L'URBANISATION



1978



1988



2002

“LES VIDES” = L'ESPACE AGRICOLE & LES ESPACES VERTS



1978



1988



2002

A- “LES PLEINS”

De 1978 à 1988, l'urbanisation a peu progressé en superficie. Quelques éléments nouveaux isolés apparaissent le long de la RD916 au sud (proche de l'échangeur) et au nord. On note une progression modeste vers Bergues des lotissements de Hoymille, qui sont déjà en grande partie en place en 1978. Quelques extensions ou constructions nouvelles se remarquent le long des RD 3 et 72 en sortie de Bergues.

De 1988 à 2002, on observe l'urbanisation de la bordure de l'autoroute et de l'entrée du faubourg de Cassel: il s'agit pour l'essentiel des surfaces des zones d'entreprises (ZAC de la Croix rouge, site Coca et continental Can, etc.), qui prennent leur essor dès la fin des années 1980 (la zone bénéficie d'un classement en zone franche de 1987 à 1993).

Les lotissements de Hoymille poursuivent leur progression vers le nord-est du secteur.

Bergues et le coeur du faubourg de Cassel (entre église et rempart) connaissent peu de changement, du moins pas dans l'évolution du rapport entre vides et pleins.

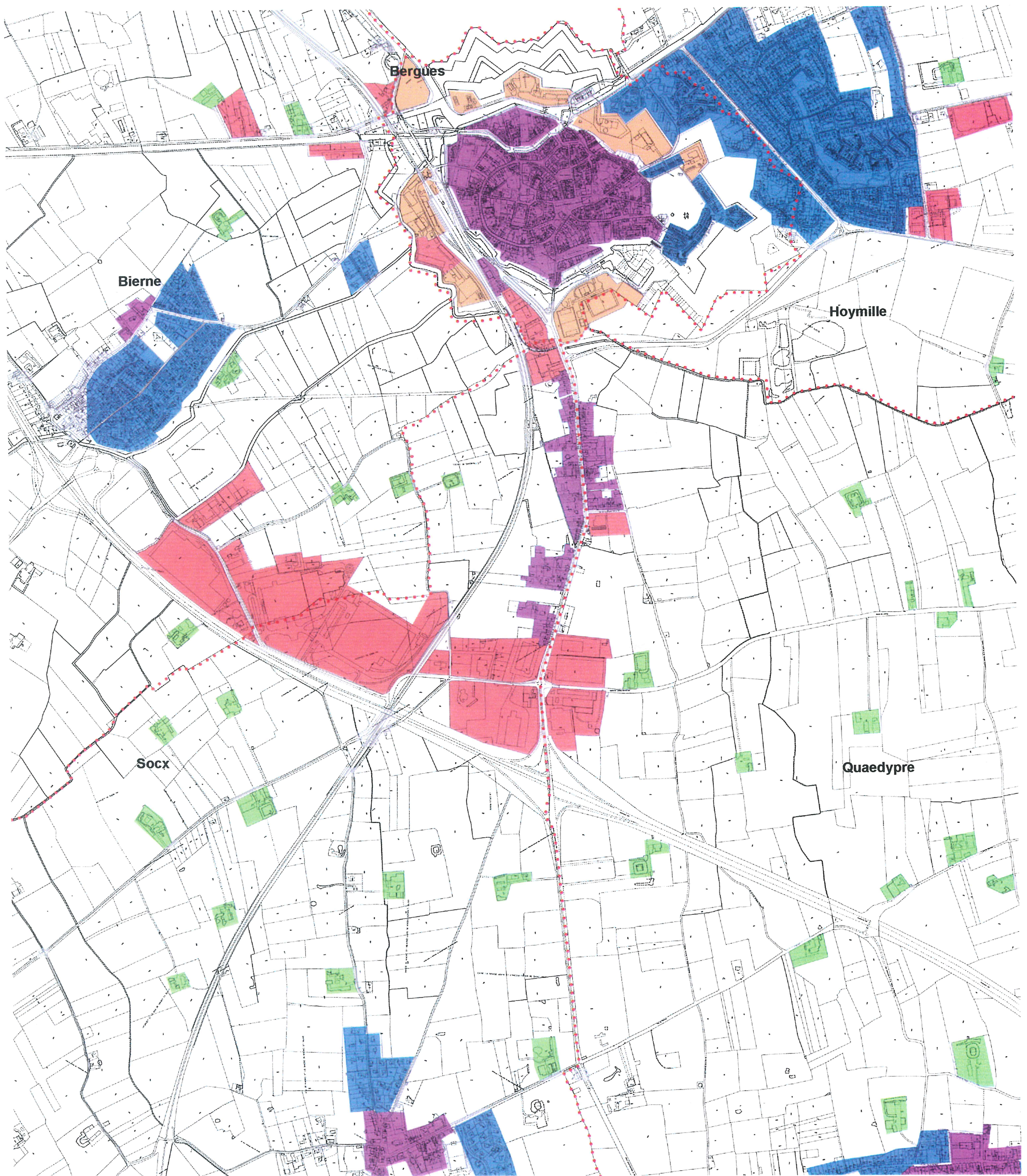
B- “LES VIDES”

Entre 1978 et 1988, ce sont des parcelles en bord de voies qui connaissent des mutations, par petites touches, selon une urbanisation modérée et clairsemée.

Entre 1988 et 2002, l'urbanisation, surtout autour de l'entrée du Faubourg de Cassel (mais aussi à l'entrée de Bierne, à l'ouest, hors photo), connaît un changement de forme:

- elle touche de plus grandes parcelles, souvent agricoles, proches des infrastructures et des points de jonction avec l'autoroute

- elle progresse dans l'intérieur du territoire, supposant une desserte nouvelle des terrains. Ces nouvelles voies d'accès, qui obéissent à un plan d'aménagement de base, **signalent un changement de rapport à la valorisation du territoire rural**: cessation d'activités pour certaines fermes, remembrement et viabilisation en vue d'accueillir des entreprises “urbaines”, fonctionnant en partie avec le pôle dunkerquois et recherchant la proximité de l'autoroute de Lille.



Echelle 1/15 000

Espaces mono fonctionnels :

- Habitat : lotissements récents en pourtour de noyaux villageois.
- Activités : concentration le long de l'A 25 à partir de l'échangeur
- Equipements : sur les pourtours de Bergues (ancienne enceinte fortifiée)

Espaces mixtes :

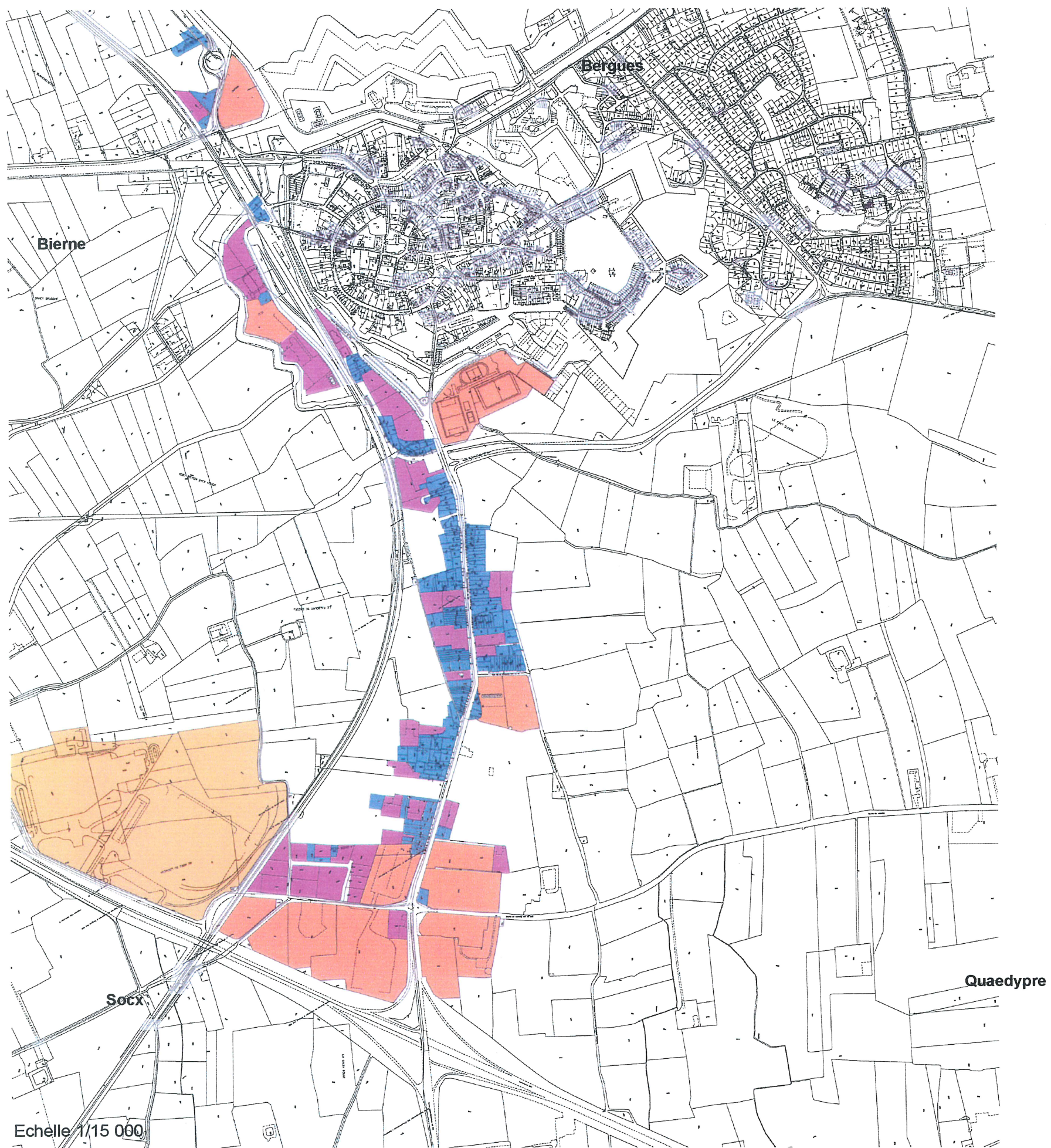
- Les centre bourgs anciens
- Les fermes

Le Faubourg de Cassel bien que situé à la marge des bans communaux de Bergues, Bierne, Socx Hoymille et Quèdypre, présente

les mêmes caractéristiques urbaines que les centres villageois anciens : mixité entre habitat, commerces et activités.

Comptant autour de 500 habitants, le Faubourg de Cassel représente l'équivalent d'un quartier urbain, sans être totalement traité comme tel, du fait de sa position en périphérie des communes et des centres bourgs.

Avec la réalisation de la ZAC de la Croix Rouge et de zone Coca et parallèlement celle de plusieurs lotissements, la spécialisation des espaces et le zonage monofonctionnel ont progressé au sein du territoire.



- Petites surfaces :**
< 1 500 m² :
 - Habitat ancien continu implanté sur des parcelles étroites support de petits commerces donnant sur la voie.
 - Lotissements récents (maisons isolées sur leur parcelle formant un habitat discontinu).
- Parcelles surfaces :**
1 500 m² <...< 10 000 m² :
 - Activités anciennement implantées en lien avec la vocation agricole du territoire et la situation de passage du Faubourg (garages, vente de matériel agricole et horticole...)
 - Activités nouvelles de la ZAC : concessionnaires auto ...
- Grandes surfaces :**
10 000 m² <...< 50 000 m² :
 - Equipements urbains : cimetières, terrains de sport situés principalement sur l'ancien glacis des fortifica-

- tions.
 - Entreprises industrielles de transformation des matières premières de l'agriculture : silos, transformation du lin...
- Très grandes surfaces :**
> 50 000 m² :
 - Activités nouvellement implantées sur le site correspondant à un mouvement de desserement industriel de l'agglomération de Dunkerque et de migration des entreprises à la campagne : usine coca cola ...

On observe :

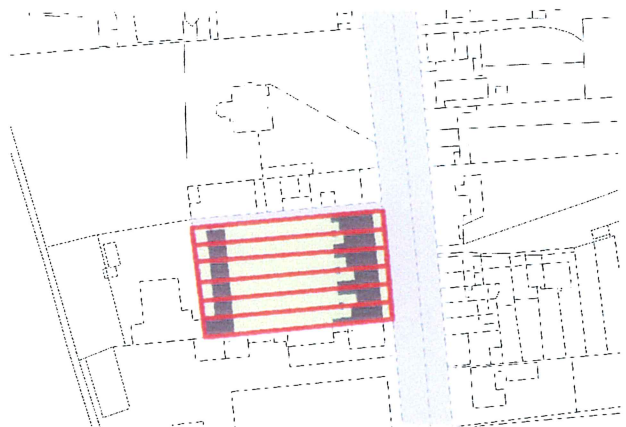
- une hétérogénéité de la taille des parcelles dans la partie ancienne du Faubourg. Cette imbrication de petites et moyennes parcelles correspond à la mixité du tissu : habitat serré sur rue;

ateliers et hangars agricoles en fond

- une plus grande homogénéité de dimension du parcellaire dans les secteurs récents urbanisés, qu'il s'agisse de la zone d'activité de la Croix rouge ou des lotissements.
- une partie non négligeable du parcellaire créé pour l'accueil de nouvelles activités dans la ZAC correspond à la dimension (1500 à 10000 m²) que l'on retrouve le long de la RD 916 : un certain type d'activités récentes nécessite les mêmes assises foncières que les activités traditionnelles.

Cette hétérogénéité est une caractéristique forte de tous les faubourgs - c'est quasiment sa définition!-, selon des combinaisons très riches dans les différentes villes.

1.4. Parcellaire et typologie du bâti

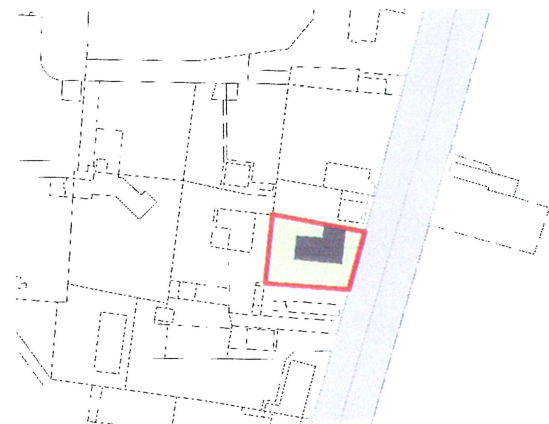


Plan - 1/2500



Petite parcelle avec maison alignée sur rue

- Petite parcelle en lanière (surface inférieure à 1500m²) perpendiculaires à l'axe de la voie.
- Implantation des maisons sur la rue
- Continuité des façades.
- Fond de parcelle occupé par le jardin et l'ap-penti.
- Accès direct depuis la rue à la maison et accès secondaire par des sentes latérales au fond de parcelle.



Plan - 1/2500



Petite parcelle avec maisons isolée

- Petite parcelle (surface inférieure à 1500m²)
- Maison en recul de la RD 916 entourée par son jardin.
- Continuité de la rue marquée par une limite opaque (muret ou végétation dense).
- Accès direct depuis la rue à la parcelle.

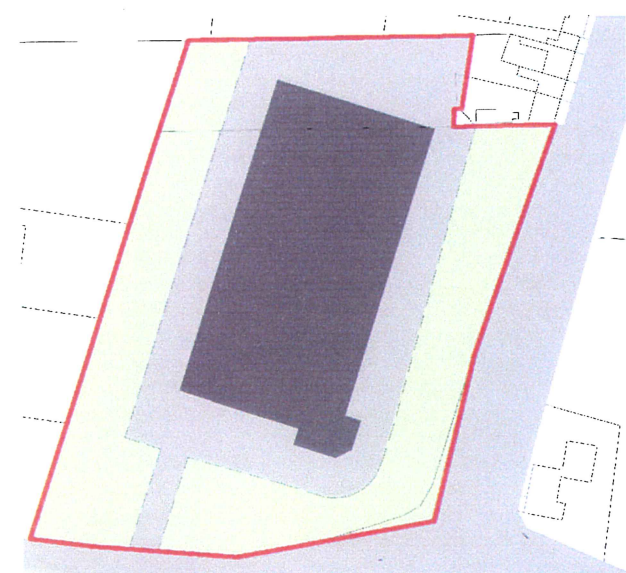


Plan - 1/2500



Parcellaire moyen avec bâtiment d'activité aligné sur rue

- Parcelle moyenne (1500 à 10 000m²).
- Bâtiment aligné sur la rue.
- Fond de parcelle occupé par un garage ou une aire de dépôt non visible depuis la rue.
- Accès direct de puis la rue à la parcelle et accès secondaire à l'arrière cour par une sente latérale.

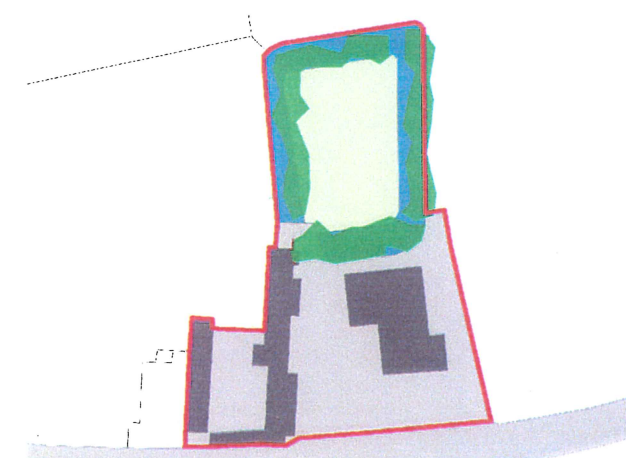


Plan - 1/2500



Grand parcellaire avec bâtiment d'activité non aligné sur rue

- Grande et très grande parcelle (10 000 à plus de 50 000m²)
- Bâtiment implanté en recul par rapport à la voie (30m environ)
- Limite marquée par une clôture transparente (treillis) d'où un effet de dilatation de l'espace public;
- Accès direct depuis la rue.

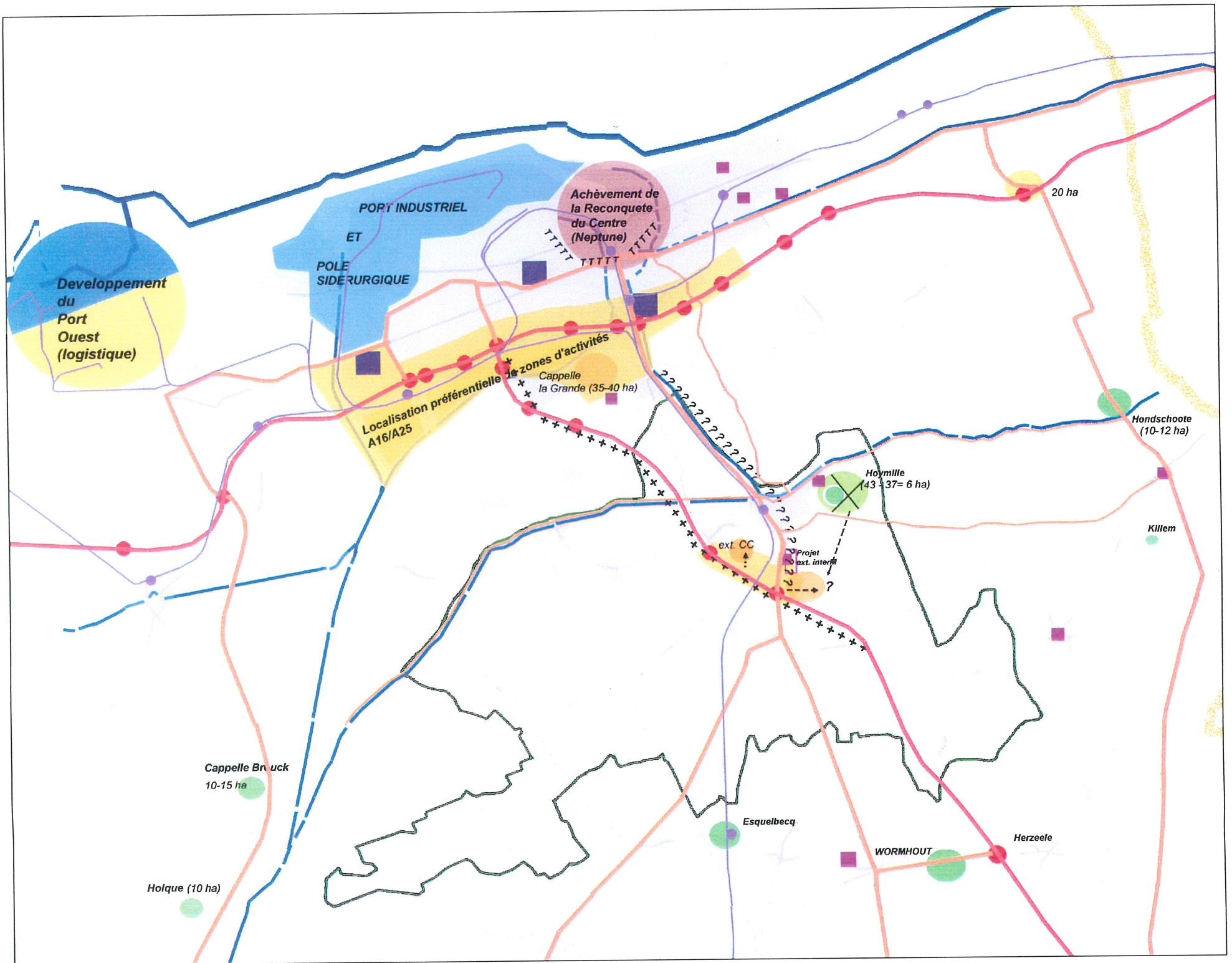


Plan - 1/2500



Ferme isolée

- Corps de ferme anciens délimitant une cour intérieure protégée de la route.
- Enclos délimité par un anneau d'eau et un alignement d'arbres jouxtant les corps de ferme (fonction d'assainissement et d'enclos pour le bétail et de protection des vents). Ces mares sont accompagnées de boqueteaux (protection contre les vents) qui constituent les principales structures végétales de la Flandre maritime;
- Bâtiments d'exploitation plus récents implantés au coeur de la parcelle en rupture avec la logique d'"anneau".



- Centre urbain administratif et tertiaire
- Activités liées aux infrastructures portuaires et secteurs industriels historiques
- Localisation préférentielle des activités
- Zones d'entreprises rurales
- Grandes surfaces (hyper, super)
- +++ Pôles et axes dynamiques
- ??? Pôles et axes dont le développement est en question

Le propos, dans ce chapitre, n'est pas de résumer des études ou des documents existants sur le développement économique pour redire ce qui est déjà su, mais de mettre en perspective les mutations en cours sur le faubourg de Cassel en le replaçant dans des échelles de temps et de territoire qui permettent d'en approcher les dynamiques, les significations et les enjeux futurs. C'est la raison pour laquelle nous avons appelé ce chapitre "économie et développement" plutôt que "développement économique", expression à notre sens trop restrictive. "Économie et développement" pose la question des enjeux et du rapport entre un espace et des structures économiques évolutives.

Le thème du (re)développement économique est au cœur des politiques territoriales dans le dunkerquois depuis une vingtaine d'années:

Histoire et constats: les années 1980, qui sont marquées par l'internationalisation des échanges vers une économie mondialisée, ont mis un coup d'arrêt parfois brutal à la période faste de la décennie précédente. La crise de la sidérurgie, la fermeture des chantiers de la Normed et la stagnation de l'activité portuaire engendrent un véritable traumatisme, tant économique (avec les fer-

metures en chaîne) que social. Face à la désindustrialisation, la transformation de l'appareil productif et la reconversion des sites apparaissent inéluctables.

Réponses qui ont été apportées à la crise: nécessaire adaptation de l'infrastructure portuaire aux nouvelles normes du transport maritime, notamment à la généralisation de la conteneurisation; reconversions industrielles dans les domaines traditionnels; mise en place d'une stratégie territoriale d'implantation d'entreprises, à travers la définition de zones franches (1987-1992) et de zones d'entreprises/d'activités dans des environnements nouveaux notamment "à la campagne", non pénalisés par l'image négative du port industriel.

Résultats observés:

la reconquête du centre urbain et de l'avant-port, à travers le projet Neptune, qui arrive aujourd'hui à maturité: le changement d'image de la ville est très net, et tire positivement le développement (stabilisation de la population, montée du tertiaire, etc.) de l'ensemble du territoire

le redémarrage du port de Dunkerque, qui se positionne parmi les grands ports de la Mer du Nord (ne réalise encore que le 1/4 du tonnage de Rotterdam), grâce à la modernisation des installations elles-mêmes, mais aussi du fait de l'amélioration des dessertes (A25/A16)

l'installation d'entreprises de production, de grande taille pour certaines, dans l'avant-pays, "au vert", regroupées dans des zones d'entreprises. Sur celles ayant bénéficié de la défiscalisation des zones franches, peu sont parties lorsqu'il a pris fin, ou bien elles se sont relocalisées pour des raisons différentes.

Signification de la carte et enjeux: la carte présentée n'est pas une carte de localisation précise des activités ou des zones, mais un schéma destiné à illustrer trois tendances structurantes:

- la localisation ou relocalisation d'activités dans les couloirs autoroutiers de

2.2. Diversité économique et hétérogénéité du faubourg de Cassel

l'A25 et de l'A16 (zones de Cappelle, l'Etoile, Repdik, Bergues): il s'agit le plus souvent de grosses PME-PMI (chimie-pharmacie, conditionnement, électro-technique/mécanique, etc.)

- le développement de zones d'activités logistiques directement liées au port et de leurs services

- l'essaimage de petites unités de production et de surfaces de vente (gros, alimentaire, etc.) en Flandre intérieure (voir les zones de Wormhout, Cappelle Brouck, Hondshoote, etc.)

Enjeux pour le territoire du canton de Bergues

1/ Enjeux entre zones d'activités :

- **il n'y a pas de concurrence exacerbée** entre les zones de développement, car leurs atouts sont souvent différenciés.

La zone de Bergues/Bierme cumule plusieurs avantages comparatifs: proximité au centre de Dunkerque, excellente desserte (deux échangeurs, gare, bus), environnement de qualité lié au site de Bergues (paysages et site classé, restauration, hôtellerie, services). Certaines zones ont des rythmes de commercialisation plus lents (du fait de coûts d'aménagement plus élevés que prévus - Cappelle la Grande - ou du fait d'un déficit de valorisation - Wormhout)

- **mais une identification insuffisante de leur vocation.** Aucune zone n'a d'identité forte, qui donnerait un sens durable aux localisations et aux regroupements d'entreprises. Il s'agit le plus souvent de terrains rendus disponibles à proximité de l'autoroute, viabilisés et dans le meilleur des cas "paysagés": ces zones sont autonomes les unes des autres, disséminées, et souvent éloignées des bourgs, pour des raisons évidentes.

2/ Enjeux sur le faubourg de Cassel:

Il s'agit bien d'un espace de faubourg, où l'on retrouve une forte hétérogénéité entre:

- des activités traditionnellement liées à la route (services automobile), au monde rural (matériel agricole), au passage et l'arrêt minute (petits commerces)

- des activités de production artisanale (meubles, bâtiment, etc.)

- des activités nouvelles dans la partie la plus proche de l'échangeur avec l'A25; liées à la politique d'implantation d'entreprises rappelée plus haut

- de l'habitat, sous des formes diverses lui aussi

Cette mixité de fonctions et d'activités, qui fait en partie l'identité du lieu, pose plusieurs questions aujourd'hui, que nous allons tâcher de préciser:

- **que signifie cette hétérogénéité?** Elle renvoie à une logique et à des pratiques, qui sont liées à une voie passante comme la RD916: or "la logique des pratiques, c'est de cesser d'être logique dès lors que ce n'est plus pratique", dit un sociologue.

- En quoi il est pratique de développer son activité le long de la RD916? Accessibilité et desserte, visibilité, notoriété, pour un artisan comme pour un commerçant, ce sont des critères essentiels.

Notons que c'est aussi ce que recherchent les entreprises qui s'installent le long de l'A25: visible de l'autoroute entre Lille et Dunkerque, et du même coup accessible facilement en voiture et en poids lourd.

- En quoi il est logique ou pratique de construire sa maison? Parce qu'on a son activité à proximité (cela permet de "veiller sur" et d'être plus disponible); parce qu'on dispose d'un terrain à un prix modéré, par rapport aux autres secteurs constructibles (à vérifier); parce qu'on a sa famille à proximité

- **quelles difficultés engendrent cette hétérogénéité?** Nous l'avons constaté sur le terrain, *de visu*, et en nous entretenant avec des habitants et des commerçants,

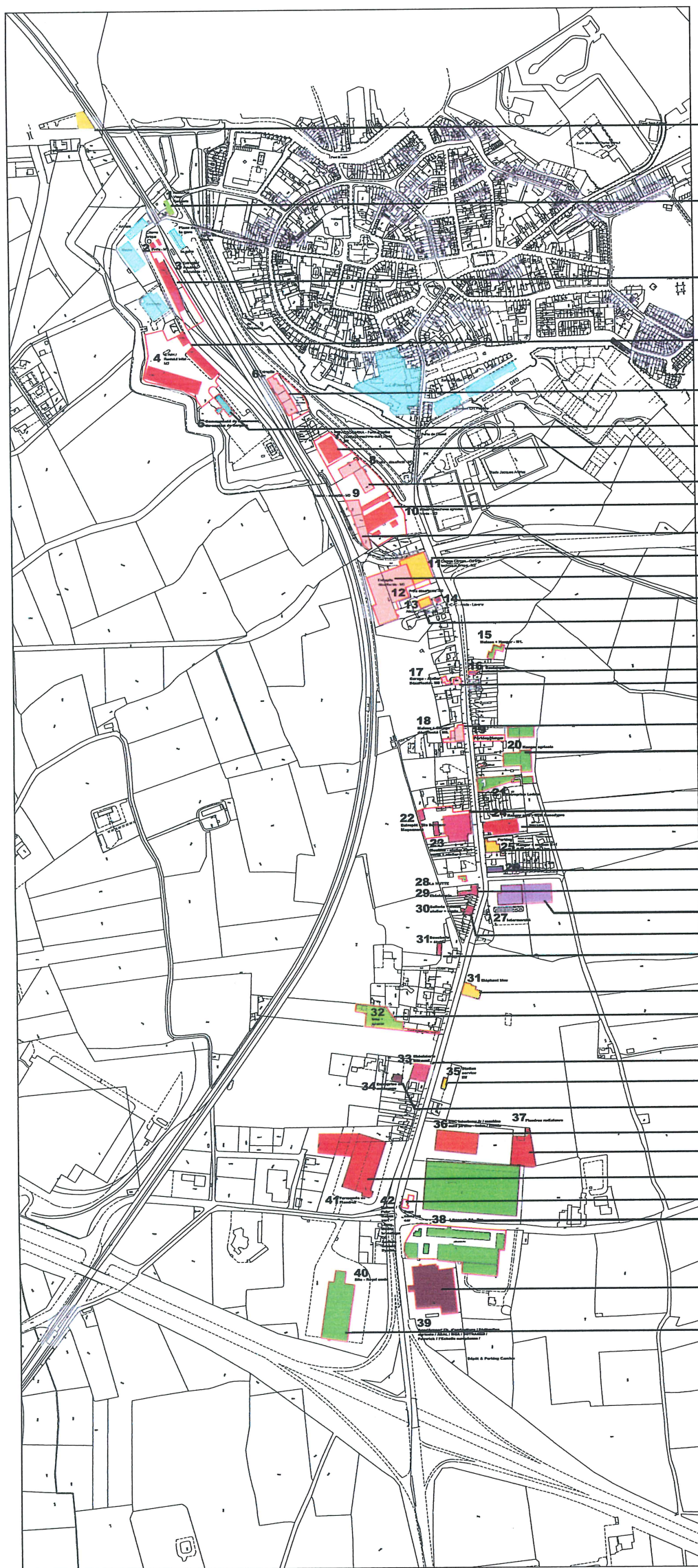
- elle pose des difficultés de circulation et de stationnement, du fait de la superposition des circulations (transit/local, camions/autos/vélos/piétons etc)

- des cohabitations difficiles ou des proximités gênantes entre les habitations et les espaces d'activité

- des difficultés de mutation des activités, qui n'ont pas nécessairement l'espace suffisant pour s'agrandir, et qui partent, laissant derrière elles des friches.

Or le faubourg de Cassel connaît aujourd'hui une période de mutation, plus importante que toutes celles qu'il a pu connaître par le passé: un relevé précis des surfaces et des activités (voir 2.3.) montre que, sur l'ensemble des 3 kilomètres entre l'A25 et la sortie de Bergues, chaque partie du faubourg connaît des transformations importantes, dont certaines ont des répercussions sur les autres

- le développement de la zone d'activité au sud, et ses extensions possibles, remet en question l'exploitation de certaines terres agricoles - évolution qui semble bien acceptée - et fragilise l'habitat situé à la Croix rouge côté Socx. (voir aussi les perturbations provoquées sur la gestion de l'eau)



Sites d'activités:

39 sites d'activité dont 7 désaffectés.

Typologies/ Mutabilités:

12 emprises mutables à moyen terme

Station service désaffectée	CT
Restauration	
Biscuiterie et entrepôt meubles	Préfabriqués / MT
GTMH et Rentokil Industries	Préfabriqués / MT
Entrepôts	Préfabriqués / MT
CCCB	
Husqvarna - vente machine outil agricole / jardinerie	Préfabriqués / MT
Magasin de vente désaffecté	CT
Billaert - vente machine outil agricole	Préfabriqués / MT
Entrepôt désaffecté	CT
Garages automobiles	Bât. brique+sheds
Entrepôt désaffecté	CT
Laverie	
Atelier - garage	CT
Hangar agricole	CT
Boulangerie - Tabac	
Garage et atelier désaffecté	CT
Magasin et atelier désaffecté	CT
Hangar agricole - Ledein entreprise	Préfabriqués / MT
Atelier et magasin de vente de mobilier	
RCD Quaedyre - Industrie	Hangar neuf
Vente automobile - Occasion du Lion	
Pharmacie	Chapelle
Ebénisterie	
Intermarché	
Sellerie et tissus	
Atelier boucherie + étable	
Eléphant bleu	
Gîte rural + écuries	
Ebénisterie	Bâtiment neuf
Station Elf	
Entreprise de nettoyage	
GBC - vente machine outil agricole - jardinerie	
Flandres radiateur - industrie	
Ferronnerie de Flandres - industrie	
Supports publicitaires	CT
Decock sa - transformation agricole (linerie)	
Pépinière d'entreprise et service aux entreprises	Nota: mutabilité CT / Court Terme MT / Moyen Terme
Silo - Royal canin	

On repère sur le faubourg de Cassel une quarantaine de site d'activité dont 15 établissements commerciaux (45% des activités):

- 7 sites sont désaffectés ou à louer,
- 5 sont dédiés à l'automobile (dont 2 sont désaffectés),
- 5 concernent l'industrie dont 3 pour la machine-outil,
- 3 magasins vendent de la machine-outil agricole et de jardinerie,
- 4 sites sont liés à l'activité agricole (agro-industrie et agro-alimentaire),
- 7 entreprises représentent des activités artisanales dont 5 sont liées à l'ameublement (ébénisterie),
- 1 bâtiment regroupe plus de 9 entreprises ou services (pépinière),

Le commerce ou service de proximité ne compte que 3 établissements et 1 restaurant.

2 sites hôteliers: 1 gîte et La Hutte.

Les activités commerciales liées à la situation de voie de passage du faubourg représentent 12 établissements.

Il est à noter une forte représentativité des activités artisanales liées aux métiers de l'ameublement, et des emprises importantes de magasins liés à la machine-outil agricole et de jardinerie.

Les principales emprises foncières sont représentées par:

- Entreprise Ledein
- Intermarché
- Decock SA

services et pépinière d'entreprise	magasins de vente	activités agro-industrielles
activité industrielle	commerce de proximité	restauration et gîte
activité artisanale	activités automobiles	locaux désaffectés

Mutabilités



Magasin mutable à court terme.



Friches.



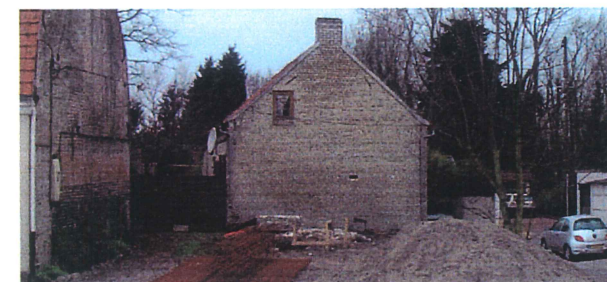
Entrepôts mutables



Transformation de la chapelle en commerce.



Reconversion et renouvellement de l'habitat



Extension et réhabilitation de l'habitat ancien.



constructions neuves sur le faubourg.

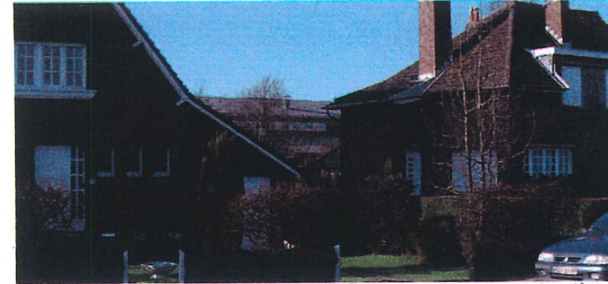
Typologies et mixités: co-habitations.



Emprises industrielles sur la Rd916 hors zone habitée.



Jardins potagers et zone d'entrepôt - anciens tracés.



Implantations d'habitat, emprise industrielle (friche) sur l'arrière.



Mixité activités indus. et artisanales, commerces et habitat.



Développement des activités sur la profondeur des parcelles.



Nouvelles emprises non alignées sur le faubourg (pignons).



Entreprises relocalisées sur la ZAC: changement d'échelle.



"Rue" ZAC de la Croix Rouge - Beffroi de Bergues au lointain.

Quel développement?



Zone de livraison de l'Intermarché rue de la Chapelle.



Nouvelles emprises en arrière des habitations.



Vue depuis un jardin.



Emprises d'activités Porte de Cassel.

Impacts environnementaux.



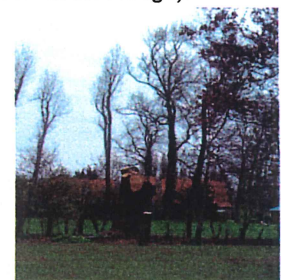
Pollution sonore et de l'air.



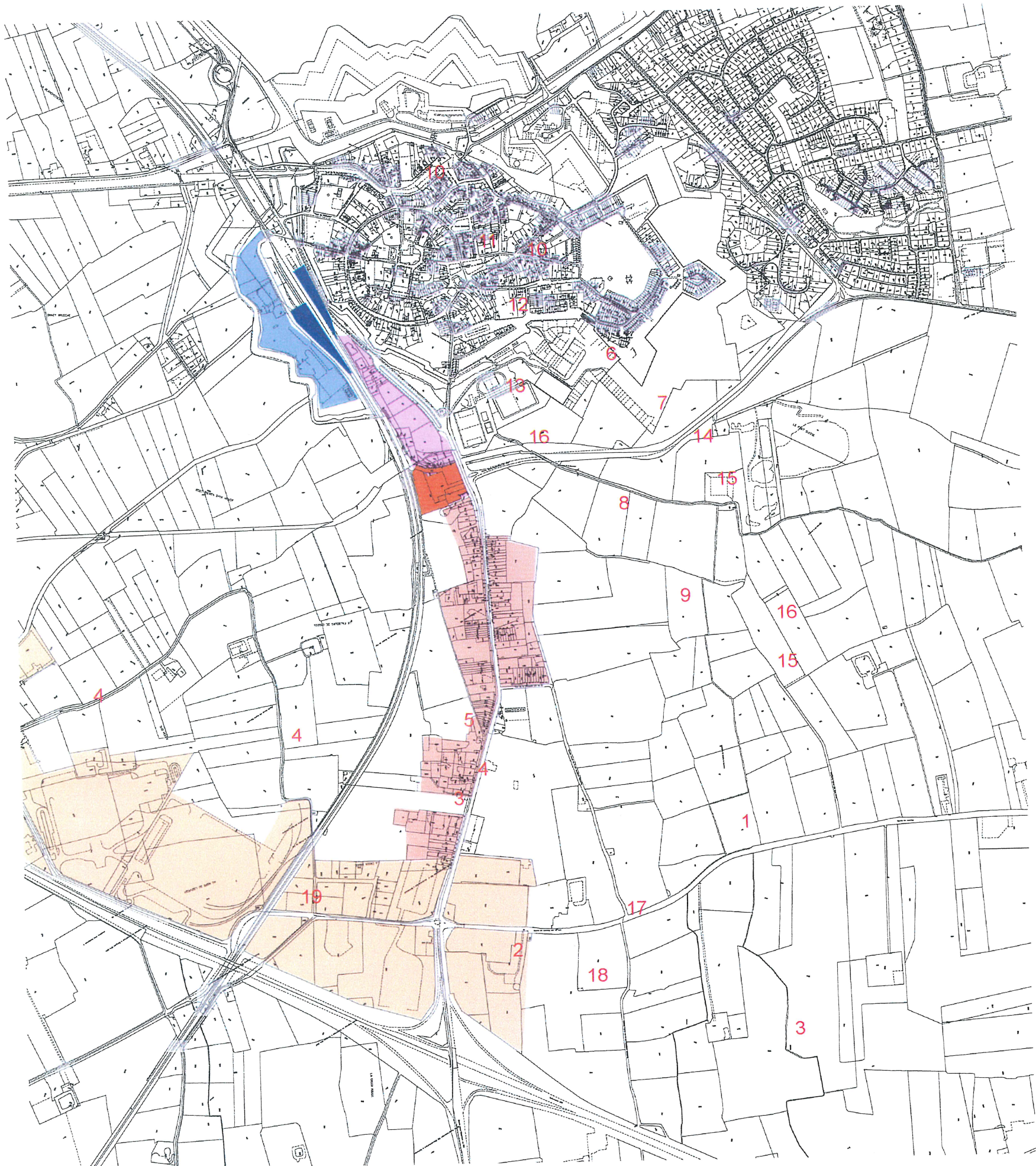
Imperméabilisation des sols (ZAC Croix Rouge).



Déchets co-latéraux.



Destruction de l'éco-système.



Echelle 1/15 000

Parcelles en projet

Il s'agit principalement de bâtiments en cours de construction ou de parcelles en attente de validation d'un permis de construire.

- 1 - Extension de l'inter marché
- 2 - Terrains de la ZAC

Parcelles réservées pour l'urbanisation

Ces réserves inscrites au POS des communes prévoient un changement d'affectation des sols dans le prolongement de la zone d'activité de la Croix Rouge sur des terres aujourd'hui agricoles.

- 3 - Zone 2 NAb
- 4 - Terrains disponibles dans la ZAC
- 5 - Extension pressentie de Coca Cola

Parcelles construites identifiées comme mutables sur le court terme

Il s'agit principalement de bâtiments désaffectés pouvant être réhabilités ou bien démolis en vue de reconstruire des bâtiments propres à accueillir de nouvelles activités.

- 6 - non identifié
- 7 - Serfis Aluminium
- 8 - SCALA Flandre Maritime
- 9 - Garage désaffecté

Parcelles non bâties identifiées comme mutables sur le court terme

Il s'agit principalement de terrains libres situés en bord des voies ferrées.

- 10 - Friches ferroviaires

Fermes en cessation d'activité ou dont le devenir est incertain

Parcelles potentiellement mutables sur le moyen terme

Il s'agit d'établissements en construction préfabriquée pour la plupart antérieure à 1975 : garages, distribution de matériel agricole, vente de meuble... sur RD 916; bâtiments d'exploitation agricole en arrière de parcelle :

- 11 - Equipements sportifs : boudrome et tir à l'arc
- 12 - Entrepôt de meubles
- 13 - GTMH
- 14 - Vente de matériel agricole / jardinage : Wolf, Sthil
- 15 - Réparation de voitures : garage Citroën, Autosur...
- 16 - Hangars agricoles

Terrain résiduel

Espaces résiduels des grandes parcelles récemment construites sans économie de l'espace :

- 17 - Ferronnerie des Flandres : bande située entre la RD 916 et le bâtiment
- 18 - Espaces résiduels autour des Silos
- 19 - Espaces résiduels autour des bâtiments CocaCola.

Récapitulatif des surfaces concernées (en hectares)

Parcelles en projet	17
Parcelles réservées pour l'urbanisation	43
sous total	60
Parcelles potentiellement mutables sur le moyen terme	3.5
Terrains résiduels	8
Parcelles construites identifiées comme mutables sur le court terme	2.5
Parcelles non bâties identifiées comme mutables sur le court terme	2.5
sous total	16,5
TOTAL des SURFACES MUTABLES	76, 5ha

- l'apparition de friches entre la voie ferrée et la RD916, côté Socx et Bergues, qui risque de s'amplifier dans ce secteur, témoigne de la disparition ou de la métamorphose de certains types d'activités sur le faubourg. Ces terrains et ces bâtiments sont autant de potentialités de redéveloppement, mais peuvent aussi entrer dans un processus de pourrissement durable, ou encore de localisation ponctuelle d'activités commerciales à faible valeur-ajoutée au gré des opportunités foncières.

- dans le détail, on observe également des changements d'affectation, dans le tissu même du faubourg. On relève par exemple des fonds de parcelle qui étaient utilisés pour l'agriculture ou l'élevage, qui sont en partie affectés à de l'habitat, soit pour des permis de construire individuels, soit parfois pour des petites opérations de maisons groupées.

Les superficies concernées par l'une ou l'autre forme de ces mutations totalisent, selon notre estimation, plus de 75 hectares, répartis selon le tableau ci-contre

Il appelle plusieurs remarques:

1/ Le total lui-même constitue en soi un chiffre impressionnant, si on le replaça à l'échelle du site, à l'échelle de l'évolution temporelle constatée (en un temps très court, le paysage du faubourg peut se trouver bouleversé), et à l'échelle du canton de Bergues

Sur ce total, il faut distinguer deux catégories de foncier, qui obéissent à des logiques très différentes:

2/ Ce que nous avons appelé "parcelles en projet" et "parcelles réservées pour l'urbanisation", qui représentent 60 hectares au total, ont une logique propre, qui est le développement de deux zones d'entreprises de part et d'autre de la voie ferrée, l'une centrée sur l'usine Coca, l'autre mixte. Cette logique obéit à la proximité à l'autoroute et à la disponibilité de terrains mobilisables rapidement, offrant de grandes parcelles non construites (essentiellement d'anciennes surfaces d'exploitation agricole, de qualité variable, mais toutes hors d'eau)

Le projet de surfaces commerciales sur la parcelle intermarché mis à part, car il touche directement le fonctionnement du faubourg de Cassel, alors que les zones d'entreprises citées sont desservies depuis l'A25 par les échangeurs et se "branchent" sur le RD110.

3/ Les 16,5 hectares du deuxième groupe résultent d'une observation fine du tissu d'activités inscrit dans le faubourg proprement dit, c'est-à-dire ayant un lien étroit avec la RD916 et le devenir du faubourg. La forme de leur devenir - friches qui apparaissent et perdurent, remplacement ponctuel, reconversions? - est un enjeu essentiel pour le faubourg, en tant qu'il est un espace d'articulation entre les communes et avec Bergues.

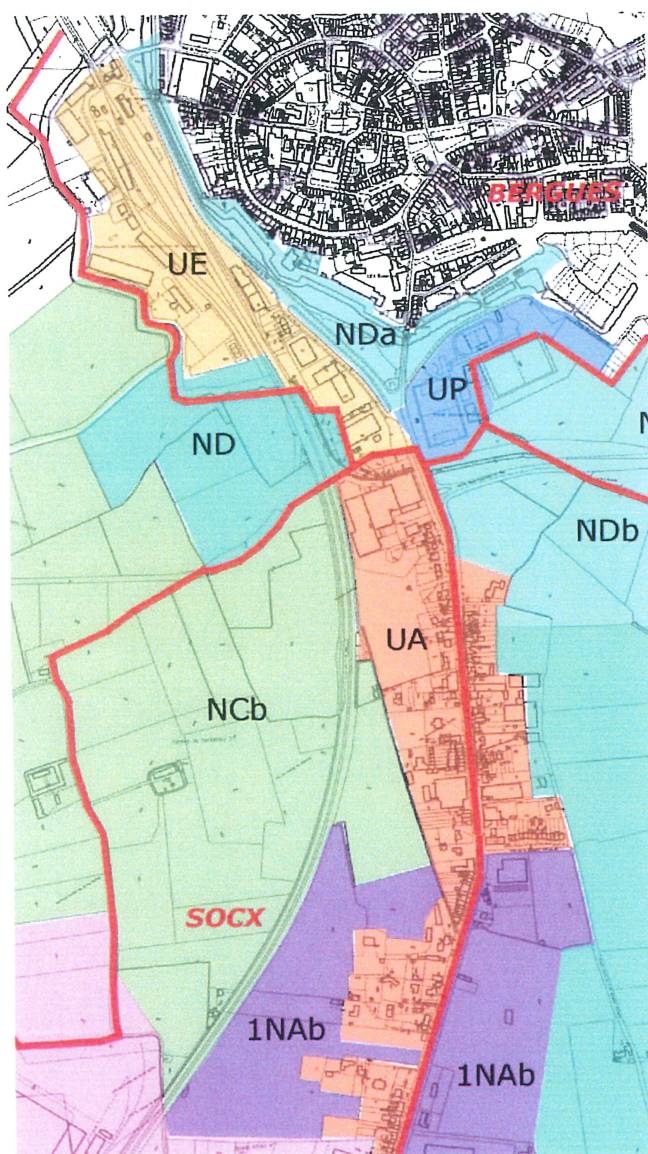
Dans ces 16,5 hectares, qui sont toutes, bâties ou non, des parcelles "urbaines" (c'est-à-dire non agricoles), il faut distinguer:

- les terrains résiduels: toute surface non utilisée et pourtant incluse dans une parcelle occupée, qui pourrait être mieux valorisée, ou qualifiée à titre provisoire.
- les parcelles construites ou non, identifiées comme mutables à court terme, qui représentent 5 ha, et qui sont situées le plus souvent en des endroits stratégiques au regard d'un projet de requalification du faubourg de Cassel
- les parcelles identifiées comme potentiellement mutables à moyen terme, estimées à 8 ha, chiffre qui n'a qu'un caractère indicatif, puisqu'on se place dans un moyen terme incertain.

Conclusion

La question des zones d'activités et d'entreprises qui se développent au sud doit être traitée en partie séparément de celle du faubourg de Cassel. L'aspect stratégique d'affectation des sols au regard de l'évolution de la "vocation" des espaces incite à préconiser trois axes de travail:

- un travail fin, en vue d'élaborer le schéma directeur pour le faubourg de Cassel dans le cadre de cette étude, sur la ré-affectation des espaces mutables et sur la politique foncière à adopter pour cela
- une démarche distincte pour les espaces d'entreprises et leurs extensions prévues dans le cadre des ZAC et des réserves foncières; et pour l'espace linéaire du faubourg, organisé par le RD916
- une réflexion autour des outils de suivi dans le temps de l'évolution des ces activités et de ces potentialités foncières le long de la RD916: observatoire foncier, forum économique, etc.



Extrait de la carte de recouvrement des POS, analysée en

2.5. Changements et incertitudes



Délaissés en bord de l'autoroute...



et implantation des activités en recul par rapport à la RD 916 : comment qualifier ces espaces résiduels?



Quel perennité pour les activités artisanales ...



ou agricoles implantées en fond de parcelle ?



Quelle orientation pour le faubourg : vers un développement type zone d'activité ou...



vers un renforcement résidentiel ?



Quelle affectation pour les friches ferroviaires...



et les entrepôts désaffectés?

Trois sous ensembles se dessinent le long du Faubourg de Cassel :

De l'échangeur de l'A 25 à l'inter marché :

Ce secteur est en transformation rapide. Les constructions récentes alternent avec les terrains viabilisés prêts à accueillir de nouvelles activités et les prairies résiduelles.

Il est difficile d'identifier une logique dans la manière dont s'implantent les entreprises. La plupart des bâtiments plantés au centre de la parcelle laissent son pourtour inoccupé, probablement pour se ménager la possibilité d'une extension future. Il en résulte un tissu lâche et fragmentaire - inachevé, qui laisse le plus souvent la question du traitement des limites non résolue.

Deux questions peuvent être posées: d'une part celle de la qualification de ces espaces libres en attendant leur occupation future; d'autre part celle de la rationalisation de leur utilisation future en vue d'économiser le foncier. (correspondant en partie à ce que nous avons appelé "terrains résiduels")

De l'inter marché au carrefour RD 916/ 916A :

Bien que le cœur du Faubourg semble plutôt stable, son équilibre est fragile et son devenir incertain.

La pression exercée par la transformation rapide du sud du faubourg pourrait engendrer un changement d'affectation de certaines parcelles et orienter le faubourg vers une vocation de zone d'activité. Cependant plusieurs chantiers en cours de maisons individuelles laissent percevoir une dynamique résidentielle qui contrarie ce processus, preuve que le faubourg reste considéré comme un espace mixte.

L'enjeu de maintien de l'identité du faubourg reste étroitement liée à la survie de ce tissu mixte où s'intercalent activités et habitat. A cet égard la résolution du projet intermarché sera un élément clef du devenir du Faubourg selon que la projet associe les vocations commerciales et résidentielles ou non.

Du carrefour de la RD 916 et de la RD 916A à l'écluse :

Ce secteur est marqué par une forte présence de terrains en friches ou de bâtiments désaffectés qui représentent un potentiel de mutation important.

Cette disponibilité foncière pose les termes de l'alternative, suivant l'affectation des terrains libres et le type d'aménagement choisis : opportunité de créer une continuité urbaine entre Bergues et le Faubourg, entre Bergues et son environnement, ou risque d'isolement du Faubourg, et d'une certaine façon de Bergues également

Mutations consécutives de l'espace agricole :

L'extension de la zone d'activité au nord se fait au détriment de l'espace agricole : surfaces en herbes peu rentables ou surfaces en labours facilement constructibles. A proximité du faubourg, deux fermes sont d'ors et déjà en cessation d'activités, une autre en devenir incertain (dont l'ensemble foncier représente à peu près 50 ha)

Toute comme pour le thème "économie et développement", l'objectif de cette partie n'est pas de juxtaposer des regards techniques successivement sur des thèmes qui concernent le faubourg de Cassel, mais de croiser les analyses afin de dégager les enjeux sur le territoire, avec les effets d'échelle qu'ils comprennent, et de construire une approche problématique qui permet vraiment d'avancer dans le diagnostic.

Les schémas ne constituent donc pas une cartographie exhaustive, ce qui sera la vocation du diagnostic territorial qui sera mené dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Les représentations qui suivent sont le résultat d'entretiens avec les acteurs du territoire et la transcription de ce qui a pu être saisi de la question.

Premiers constats :

Bergues est un carrefour, d'hier à aujourd'hui.

Ancien port de la Ligue Anséatique, place forte sous l'Ancien régime (fortifications de Vauban) juchée sur un point haut et sec dominant la campagne, puis centre du réseau de canaux et coeur du système de navigation, Bergues organise un territoire de plaine agricole conquise sur la mer.

Quand les voies de communication deviennent le support du développement industriel, Bergues se situe sur la trajectoire: la RD916, voie principale d'accès à Dunkerque, tangente la ville, et la voie ferrée Worhout-Dunkerque s'arrête à Bergues.

Aujourd'hui la gare continue de fonctionner, Bergues est la tête de pont du ramassage scolaire départemental.

Quant à l'autoroute A25, elle ne passe à Bergues, mais avec deux échangeurs, le canton est extrêmement bien relié au grand territoire.

Bergues se trouve maintenant en limite de l'urbain

Même s'il est vrai qu'il existe encore une coupure franche, de plusieurs kilomètres de large entre l'agglomération de Dunkerque et le secteur de Bergues, les habitants du canton vivent de plus en plus comme des urbains: ils se rendent en différents points de l'agglomération centrale pour travailler, pour faire leurs courses, pour leurs loisirs et pour aller au lycée, etc. Leurs pratiques et leurs habitudes se rapprochent de celles des citadins, mais leur mentalité et leur identité reste rurale et "berguoise".

Vivre sous l'influence de l'agglomération ne veut pas dire pour autant vivre sous la dépendance de Dunkerque: le territoire de Bergues a son développement propre, agricole, artisanal et aujourd'hui industriel.

En revanche, avec 15 000 habitants, la communauté de communes, de création récente, ne peut faire contrepoids à l'attraction du pôle urbain, mais apporter des services complémentaires ou offrir une meilleure accessibilité à un ensemble de services, pour une population dont une frange importante est modeste et qui, par exemple, n'a pas toujours de voiture.

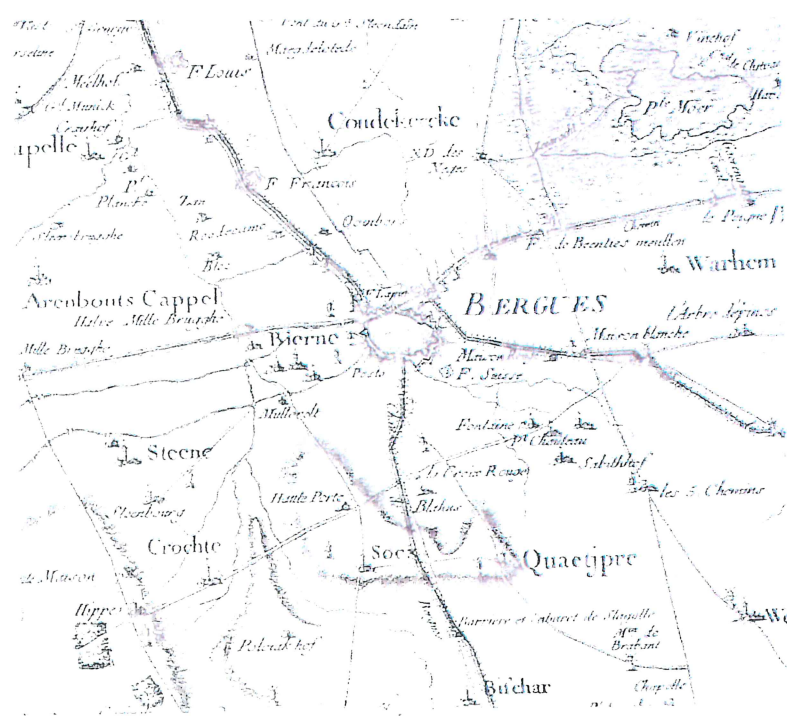
Or Bergues se situe bien aujourd'hui en limite externe des services qu'offre l'agglomération:

- en limite du Plan de Déplacements Urbains et donc en limite de desserte par les transports collectifs urbains. C'est donc encore les lignes départementales qui prennent le relais, mais avec un service moindre.

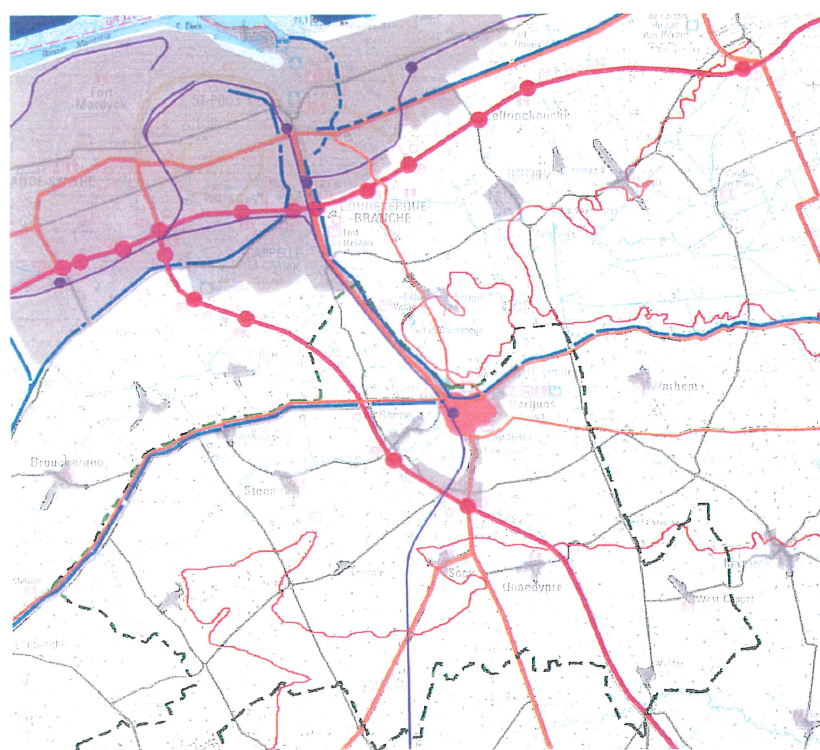
- en limite des aires de chalandise entre les grands pôles commerciaux de l'agglomération, qui attirent même les habitants de la deuxième couronne, et des aires de chalandise secondaire des supermarchés et moyennes surfaces qui se sont implantées plus récemment dans le territoire rural.

- du point de vue de l'offre commerciale et des équipements/services publics, il est évident que le petit centre de Bergues, avec ses boutiques et ses services (agences bancaires, assurance, médecins, dispensaire, bibliothèque, etc.) joue un rôle fondamental dans l'équilibre du territoire, d'autant que la proximité à Dunkerque continue d'être à la fois une opportunité, mais aussi un risque, pour ce qui est de la diversité de l'offre commerciale notamment.

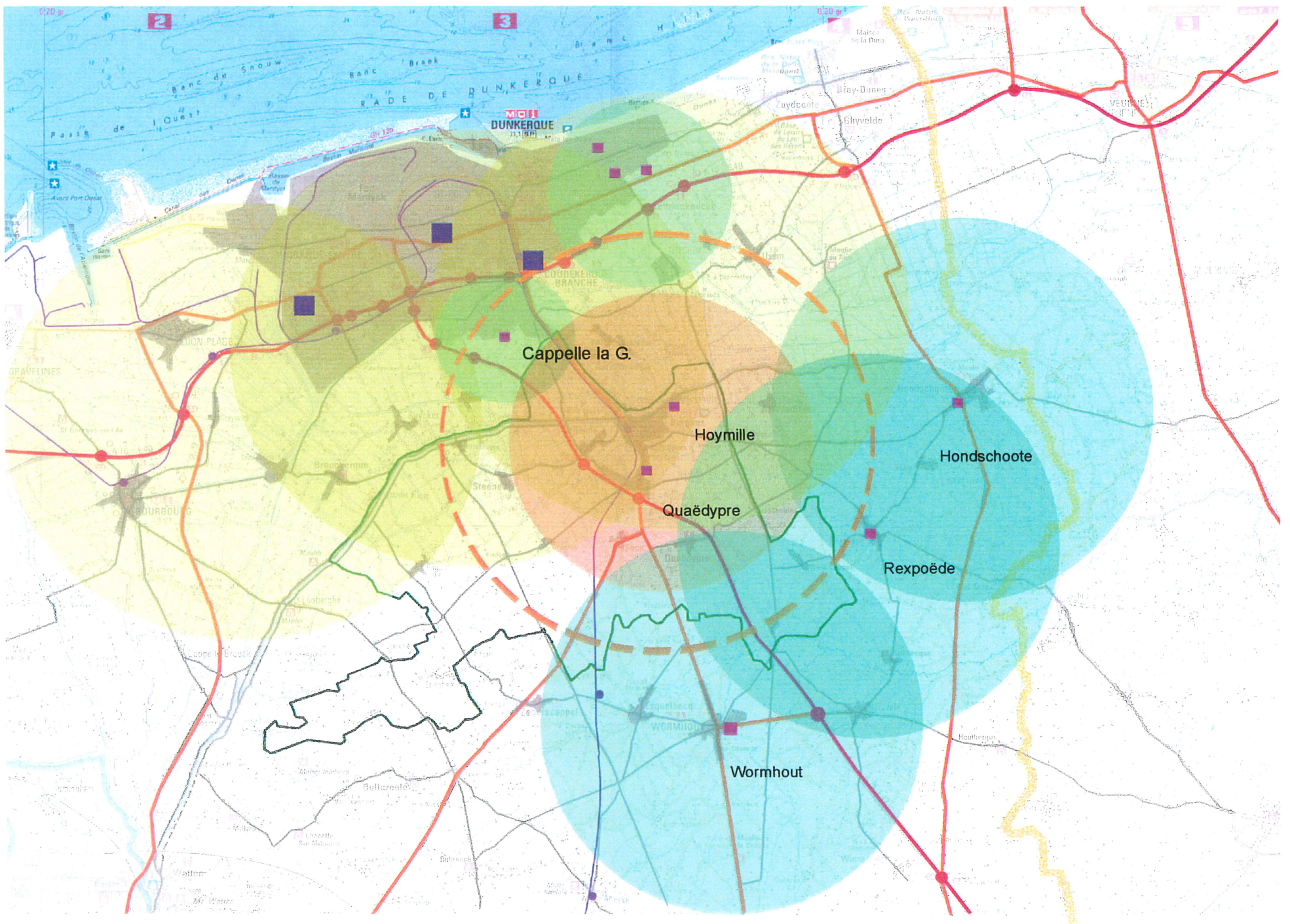
Le projet intermarché à Quaëdypre, en bordure de la RD916, cristallise tous les espoirs, toutes les réserves et toutes les oppositions parce qu'il est au "carrefour" d'un questionnement essentiel aujourd'hui: **quel doit être le niveau de développement et d'autonomie du canton de Bergues, et quelle est la place de Bergues et de son faubourg dans son rayonnement?**



Extrait de la carte de Cassigny du Nord -1749.



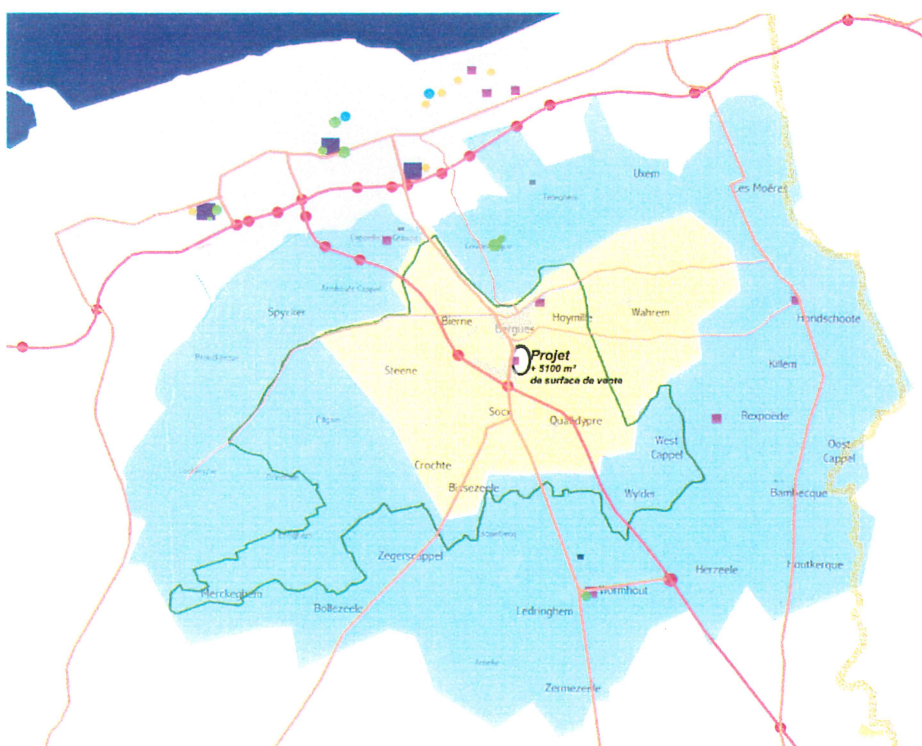
Extrait de la carte de situation présentée en 1.1.



LEGENDE

- | | | | | |
|-------------------------|--|------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Canaux | Cote repère (0 et 15) | Centre commercial type hypermarché | Aire de chalandise des hypermarchés | Aire de chalandise des spermarchés du Canton de Bergues |
| Voie rapide ● échangeur | limite de la communauté de communes du Canton de Bergues | Centre commercial type supermarché | Aire de chalandise des supermarchés | Rayonnement supplémentaire du fait de l'extension intermarché |
| Voie interurbaine | Parties urbanisées | | | |
| Voie secondaire | Frontière belge | | | |
| Voie ferrée | | | | |

échelle d'origine: 1/100 000e - fond IGH



Nous avons reporté l'aire de chalandise potentielle annoncée par le pétitionnaire du projet d'extension intermarché, sur le fond de plan de l'aire urbaine.

Les transformations dans les structures commerciales:

1/ Logique d'agglomération centre et première couronne

Pour le pôle dunkerquois, la situation a atteint une certaine maturité quant à la structure de l'offre: l'ensemble des segments de marché sont couverts, les évolutions (fermetures, réouvertures, etc.) se mesurant plutôt sur des niches précises, ou des projets de regroupement sur des sites renouvelés

Les équipements commerciaux de type hypermarché exercent une attractivité forte sur l'ensemble du bassin de vie:

- Auchan à Grande Synthe, 12 345 m²
- Carrefour à St-Pol-sur-Mer, 8 600 m²
- Cora à Coudekerque-Branche, 8450 m²

dont le succès semble confirmé par des projets d'extension les concernant. La réduction des distances-temps pour l'accès au centre de l'agglomération (à partir des A25/A16) a permis ce type de polarisation, dont tous les effets ne sont pas encore mesurables sur les centralités traditionnelles.

Il existe également, sur le pôle de Dunkerque, une offre abondante en grandes surfaces spécialisées, jusqu'à Coudekerque et Cappelle la Grande,

3.3. Le faubourg de Cassel, nouvelle centralité commerciale?

selon la qualité des dessertes, et qui confirment que le nord du canton de Bergues est de plus en plus gagné par "la ville".

Il n'existe pas à ce jour de recensement général et cartographié du commerce sur l'ensemble de l'aire de chalandise, qui permettrait de connaître l'évolution de l'armature commerciale et la vitalité - ou la dévitalisation - des centres bourgs en milieu rural, en première et deuxième couronne.

2/ Des pôles commerciaux "ruraux" en voie de constitution?

En Flandre intérieure, dès lors que l'on sort de l'aire d'influence étendue des hypermarchés, on trouve un maillage, encore incomplet, de moyennes surfaces commerciales, surtout des supermarchés alimentaires, et quelques commerces spécialisés (bricolage, jardinage, équipement de la maison), qui sont tous localisés sur les voies structurantes, en limite de village ou de bourg (du fait du nombre important de places de stationnement nécessaire).

L'intermarché de Quaëdypre est en position charnière, en limite de la zone d'influence de l'agglomération de Dunkerque et du monde rural, et charnière également entre Bergues et son faubourg, avec 1700 m² de surface de vente actuelle.

Sur ce territoire rural, la connaissance des évolutions qui l'affectent reste encore fragmentaire: elle est détenue par les acteurs eux-mêmes, mais les occasions sont rares de les mettre en commun, et surtout il n'existe pas d'instance de suivi ni d'indicateur de ces évolutions.

Le Projet de territoire, validé en 2000 par les structures intercommunales du territoire de la Flandre occidentale (**Comité d'Aménagement Rural**) a permis ponctuellement de mettre en commun les lectures que chaque instance élue avait de son développement, ses attentes, les axes de convergences et les éléments d'un programme d'actions.

La question du commerce apparaît deux fois dans le document, en page 9 et 10, dans les scénarios : "au sud (secteurs de Cassel, Wormhout), il faudra rechercher à "redynamiser le tissu artisanal et commercial", et dans le programme d'actions, en page 27, "maintenir le commerce de proximité", ce qui devrait passer par "le soutien à l'initiative privée pour la création, la reprise et le renouvellement des entreprises commerciales", "une stratégie de développement commercial (pôles à privilégier, implantations des grandes surfaces...)" et se traduire par "l'élaboration d'une charte commerciale pour le secteur rural du Schéma Directeur" et la "prise en compte des commerces isolés des communes rurales"...

3/ Incertitudes et questionnements

...Ce que révèle les pistes d'actions engagées et les diagnostics dressés sous-territoire par sous-territoire sur lesquelles elles reposent, c'est la difficulté rencontrée pour anticiper sur les évolutions en cours et sur le caractère schyzophrène du point de vue sur le développement commercial, que l'on retrouve au sein de la CCCB et chez les élus:

- d'un côté, le développement de grandes ou moyennes surfaces risque de fragiliser le commerce traditionnel, qui joue un rôle d'animation des centres de villages
- d'un autre côté, ces commerces nouveaux constituent véritablement une offre capable de retenir la population, et d'éviter l'évasion commerciale vers le centre de l'agglomération ou les villes les plus proches (Saint Omer vers le sud ouest par exemple)

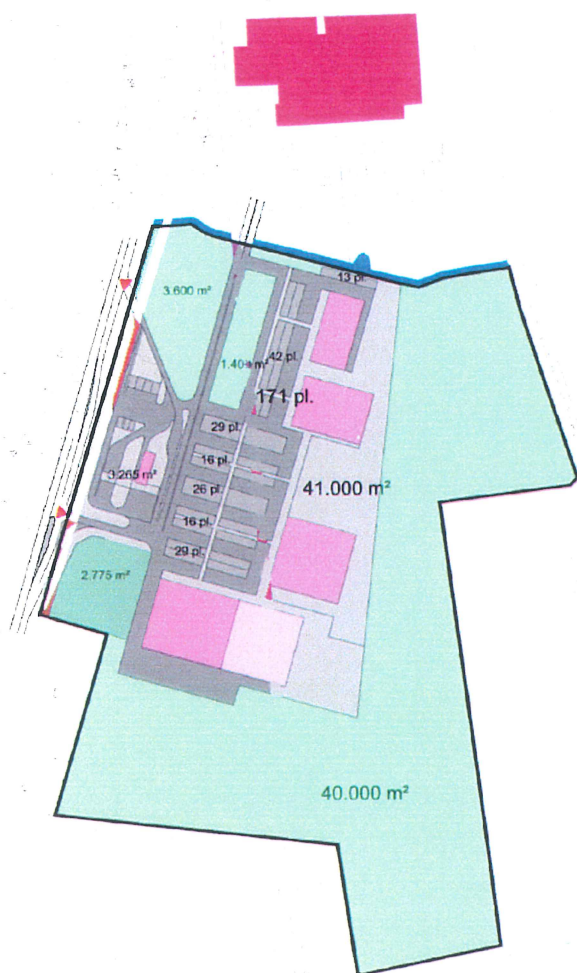
Du point de vue de la circulation et de l'accessibilité à ces services vitaux, on retrouve également cette dichotomie:

- des pôles commerciaux nouveaux maillant le territoire rural évitent les déplacements longs vers le pôle central et sont relativement plus accessibles aux personnes dépourvues d'automobile
- localement, ils risquent de créer des surcroûts de trafic sur des voies peu adaptées pour les recevoir

Le dossier déposé en CDEC en octobre 2002 pour un projet de plusieurs surfaces commerciales à Quaëdypre, le long du faubourg de Cassel, pose le même type de question de façon plus aigüe encore, et suscite les mêmes opinions contradictoires.

Les personnes publiques consultées - CCI, Chambre de métiers, DDE, etc.- expriment un certain nombre de réserves que nous reprenons à notre compte, concernant:

- l'absence d'évaluation du trafic supplémentaire engendré sur réseau local et en particulier sur le RD 916 ("une étude d'impact trafic paraît indispensable")



Le projet de développement de surfaces commerciales sur la parcelle "intermarché". Schéma de composition proposé initialement, reprise atelier 003.

Source: Dossiers déposés en CDEC, octobre 2002.

Le projet d'implantation sur une parcelle de 82 000 m² d'un seul tenant comprend

- la réaffectation du bâtiment de l'ancien Intermarché à une autre enseigne ("Dynamite", équipement de la maison, 1 dossier)
- la réalisation de plusieurs bâtiments nouveaux en vue de l'ouverture de plusieurs enseignes nouvelles:

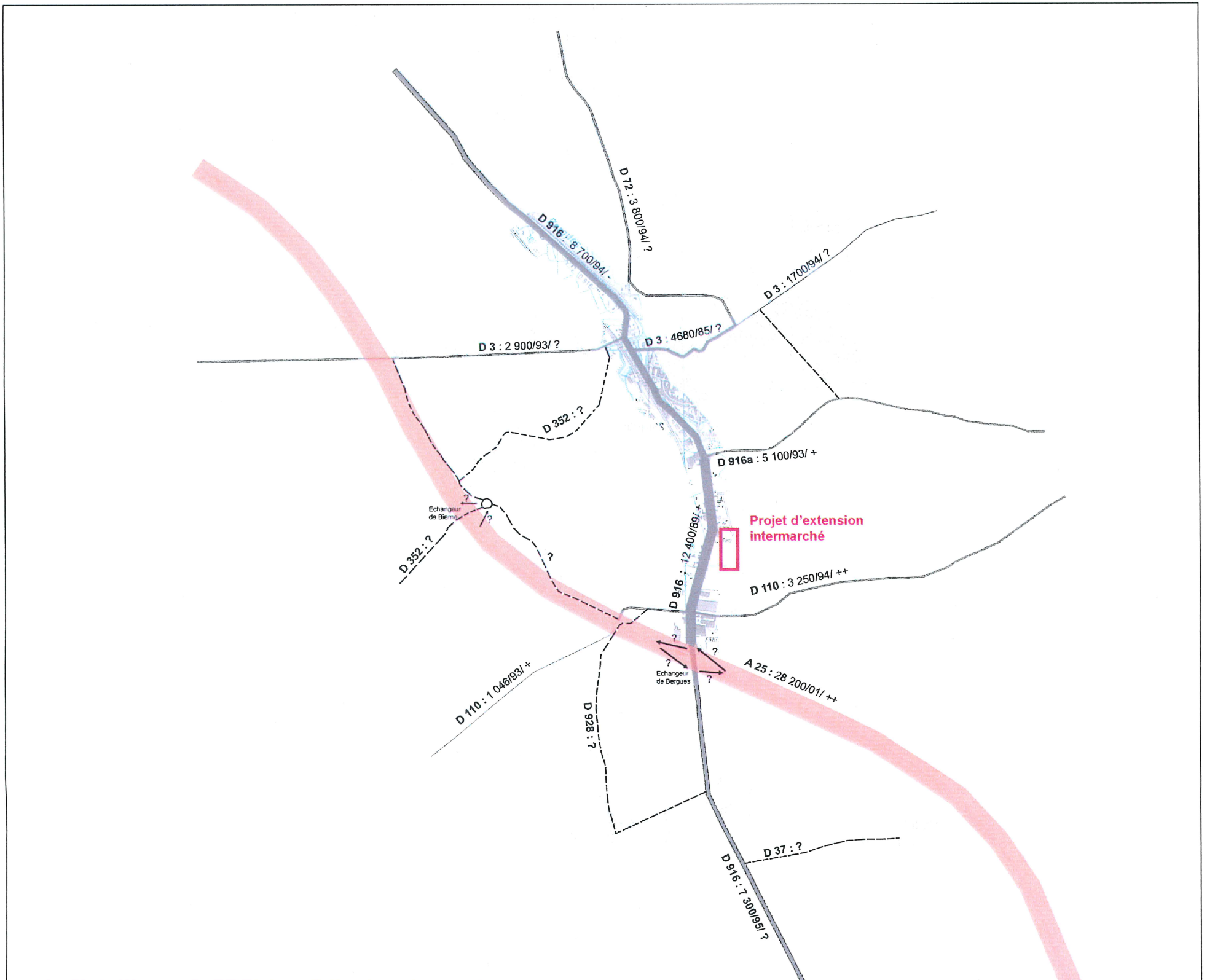
- Bricomarché: 2585 m²
- Chauss Expo: 580 m²
- Twinner: 800 m²
- Station Marché (centre automobile): 375 m² (1 dossier)
- Leader (électroménager): 500 m² (1 dossier)
- Station service: 250 m² (1 dossier)

Le total de surface de vente nouvellement créée s'élèverait à donc à plus de 6000 m² de surface de vente

Ce projet, par son ampleur, sa taille, le nombre d'emplois créés, les chiffres d'affaires annoncés, engendre la création d'un véritable pôle au centre du faubourg : **de périphérie, le faubourg en devient-il pour autant une centralité? Il peut connaître une évolution inverse:**

- ou bien le projet renforce le caractère urbain du faubourg, à certaines conditions
- ou bien les nuisances et le vis-à-vis font fuir progressivement les habitants et le tissu mixte se dégrade

Pour plus de détails sur le projet d'extension intermarché et la variante d'aménagement proposée par ACT/A003/Tangente et les prescriptions environnementales et architecturales qui l'accompagnent, voir les 4 fiches présentées le 6 mars 2003 à la CCCB.



ble", DDE), et sur les voies telles que D3, D916a, D110, etc.

- la faiblesse de la solution d'accès proposée, au regard de ce surcroît de trafic (opposition du Conseil général à la création de deux "piquages" nouveaux sur le RD916)

- les phénomènes de concurrence entre certaines enseignes du pôle et des commerces artisanaux situés dans le secteur ou le centre de Bergues semblent minimisés (exemples: que vont devenir les deux magasins de cycle au centre de Bergues, face à Twinner; les garages face à Station marché; la quincaillerie/droguerie de Bergues face à Bricomarché. "Risque d'un impact très négatif sur l'attractivité et l'animation du centre ville", dit la CM)

On parle d'un prélèvement sur le commerce et l'artisanat traditionnel autour de 10%, qui concernerait 21 commerces, et qui représenterait pour eux environ 10 000 euros. En l'absence d'une bonne connaissance de la santé des commerces existants, on ne peut rien en conclure.

Or les répercussions ne se révéleront qu'une fois les magasins en service, ce qui fait dire à la CCI qu'il faudrait "une montée en charge progressive", "une densification échelonnée" pour "éviter les risques de déséquilibre majeur".

Si le projet revêt un caractère stratégique, à l'échelle du grand territoire, pour contrebalancer l'évasion vers l'agglomération, à l'échelle locale, ne représente-t-il pas un risque de fragilisation, du commerce berguois d'un côté et du tissu urbain du faubourg de l'autre?

4/ Enjeux pour Bergues et le faubourg

Dès lors, les enjeux pour le devenir du faubourg et l'équilibre du territoire de Bergues se situent à plusieurs niveaux:

- le projet intermarché cristallise les points de vue contradictoires parce qu'un effet de seuil psychologique est franchi, bien qu'il ne soit pas encore concrètement atteint:

1/ Sur la voirie, tout projet nouveau un tant soit peu important d'activité risque de provoquer la saturation de la RD916 dans la séquence où elle est la plus étroite.

Les estimations que nous avons pu faire, à partir des comptages et des courbes de tendance connus, montrent que l'on a déjà atteint + de 14 000 véhicules/jour sur le RD916, et que le projet intermarché entraînera un apport supplémentaire net par jour de 600 à 800 véhicules. **La limite de saturation sera donc atteinte à certains moments de la journée, pénalisant à la fois les habitations, les commerces et les activités situées dans le faubourg.**

2/ Les questions de ruissellement (dû à l'imperméabilisation) et d'impact environnemental sont abordées plus en détail au chapitre 4 et dans les fiches de prescriptions sur le projet intermarché

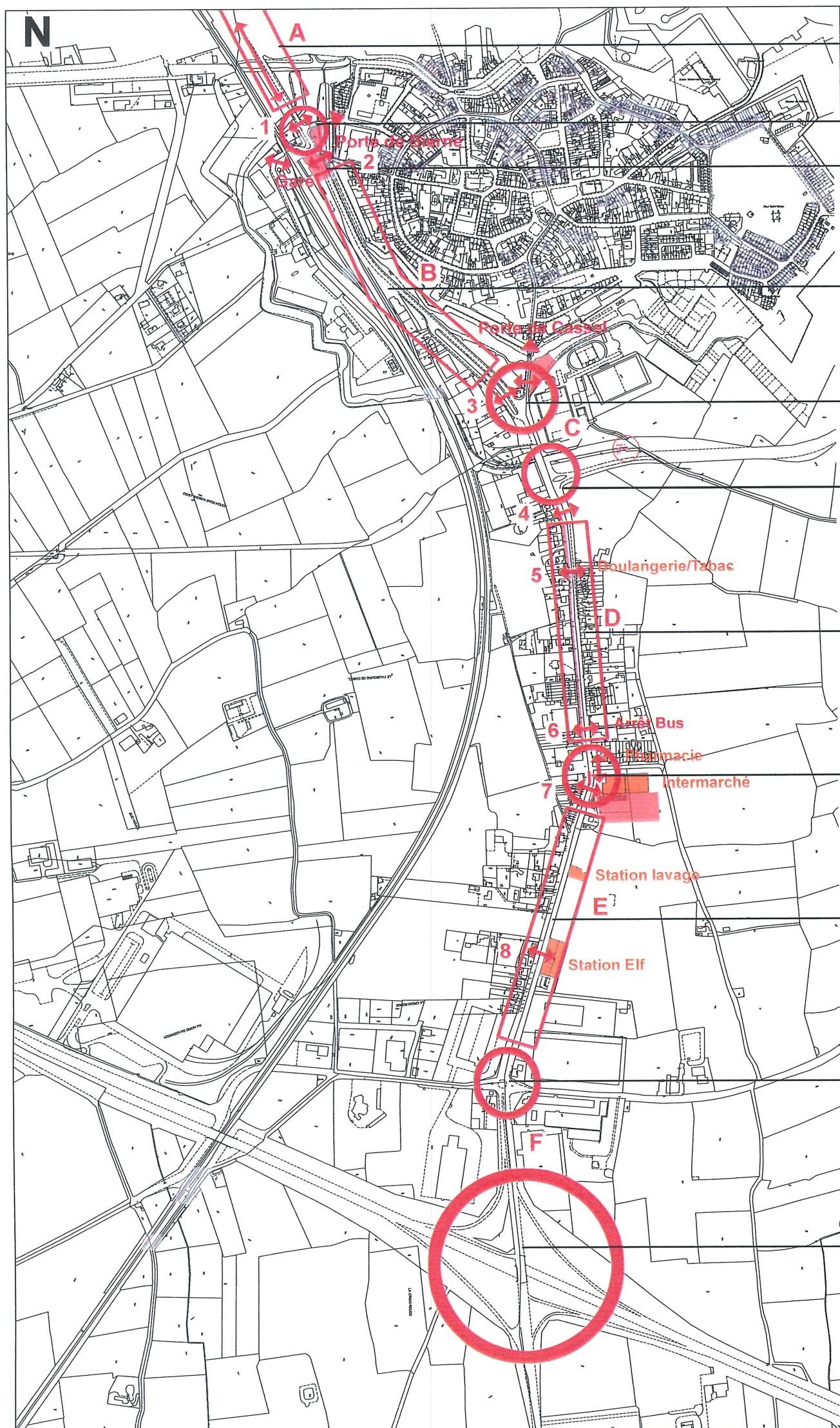
3/ Les risques de déstabilisation du centre commerçant de Bergues sont réels, dès lors que l'on conçoit le développement de l'un et l'autre pôle (inter et centre ville) comme opposés.

Axes de travail et enjeux: nous préconisons d'engager un ensemble d'actions, pour sortir du cercle sans fin des oppositions:

- aider le porteur du projet d'extension d'interMarché à améliorer son projet
- définir en concertation avec l'équipe d'étude travaillant sur le centre de Bergues des actions de revitalisation du commerce de Bergues,
- travailler sur des hypothèses de liaisons facilitées entre le faubourg et le centre de Bergues (vélos, TC hectométrique, etc.)
- placer la CCCB en situation de faire des choix cohérents sur le moyen terme, et non d'être contraint, comme les communes d'ailleurs, de répondre dans l'urgence à des projets ponctuels

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - THÈME/ENJEU 3 DÉPLACEMENTS ET ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES

Annexe: Les conditions et conflits d'usage le long de la RD 916, état des lieux



Entrée Nord de Bergues : 8 700 véh./jr.
Aménagement routier. Traversée piétonne et piste cyclable du Pont rive Ouest. Traversée interdite rive Est.

Porte de Biere: carrefour et accès cars aux heures de pointes.
Place de la gare: stationnements et cars.
Voirie de 7,80m - Trottoirs 2,90m et 4,65m.
Parc à vélo non relié à la piste cyclable.

Zone des remparts - voie d'accélération.
Voirie de 7,15m - Trottoirs de 2,50m

Entrée Sud de Bergues: Porte de Cassel.
Elargissement de la voirie et carrefour.
Stationnement cars. Ralentissement dû au sous-dimensionnement de la Porte. Pas de traversée vers l'entrée du stade et vers collège.
Voirie de 8,00m, emprise carrefour 25,00m.

Carrefour avec la RD916a: 5 100 véhicule/jr.
Pas de traversée de la RD916a (liaison piétonne jardins familiaux et Intermarché).
Emprise voirie: 18,00m de large

Zone d'habitat dense - resserrement de la voirie - ralentissement .
Voirie 7,90m - Trottoirs 2,00m et stationnements longitudinaux rive Ouest.

Carrefour à feu et présence de l'Intermarché comme généra-teur de déplacement.
Camions de livraison et sortie de parking.
Aménagement routier et barrière de franchissement.

Zone d'accélération. Habitat rive Ouest.

Carrefour RD110 et accès A25 - Accès à la ZI.
RD 110: 3 500 véh./jr environ
Pas de traversée piétonne - Absence de trottoir piéton sur la RD110.

Echangeur autoroutier A25 / RD 916 - Pont de franchissement.
A25 = 30 000 véh./jr environ

Sur 3 kilomètres, plusieurs segments
On peut distinguer 6 segments routiers le long du faubourg en distinguant les largeurs de voie et de trottoir (partage de la voirie), la qualification des rives (bâties ou non).
On remarque que c'est dans les zones les plus habitées (bâti sur les deux rives de la voie) que la vitesse de circulation est ralentie ainsi qu'aux abords des carrefours.
La séquence C, entrée Sud de Bergues, est marquée par un caractère très routier dû à la succession de deux carrefours importants.

Un partage de la voirie pas clair
8 passages piétons jalonnent le faubourg. On peut constater une absence de continuité des liaisons piétonnes qui restent soumises à la logique routière (pas de continuité entre la Porte de Cassel vers l'Intermarché, pas de continuité entre piste cyclable et parc à vélo de la gare).
Les trottoirs piétons sont généralement sous-dimensionnés et sous-traités.

Un déficit apparent de stationnements.
Stationnements insuffisants: une seule aire de stationnement public au niveau de la gare, de faible capacité.
Débordement des stationnements sur l'emprise des trottoirs.
Sorties parking des habitations non sécurisées.



Logiques Routières



Encombrement Porte de Cassel (ZI Bergues/gare)



Stationnement et accès piéton à la gare.



Superposition des flux: auto + tracteur + TGV



Sous dimensionnement de l'entrée Sud de Bergues.



Sur-dimensionnement de la voirie aux carrefours.



Sur-dimensionnement voirie et logique publicitaire.



Affichage publicitaire sur la route



Implantations routière (et passage piéton...)

Circulations douces et TC.



Circulations piétonne et cycliste interdites (Séq.A)



Piste cyclable et aménagement routier (Séq.A)



Parc à vélo - Gare.



Circulation douce et barrière de sûreté sur trottoir (Séq.D).



Circulation à mobilité réduite (Séq. B).



Discontinuité du traitement des trottoirs (Séq.E).



Emprise des stationnements sur trottoir (Séq.D)



Abri bus (Séq.D)

Segments de la RD916.



Segment A: Pont.



Segment Gare / Porte de Bieme.



Segment B: Remparts



Segment C: Porte de Cassel.



Segment C: RD 916a



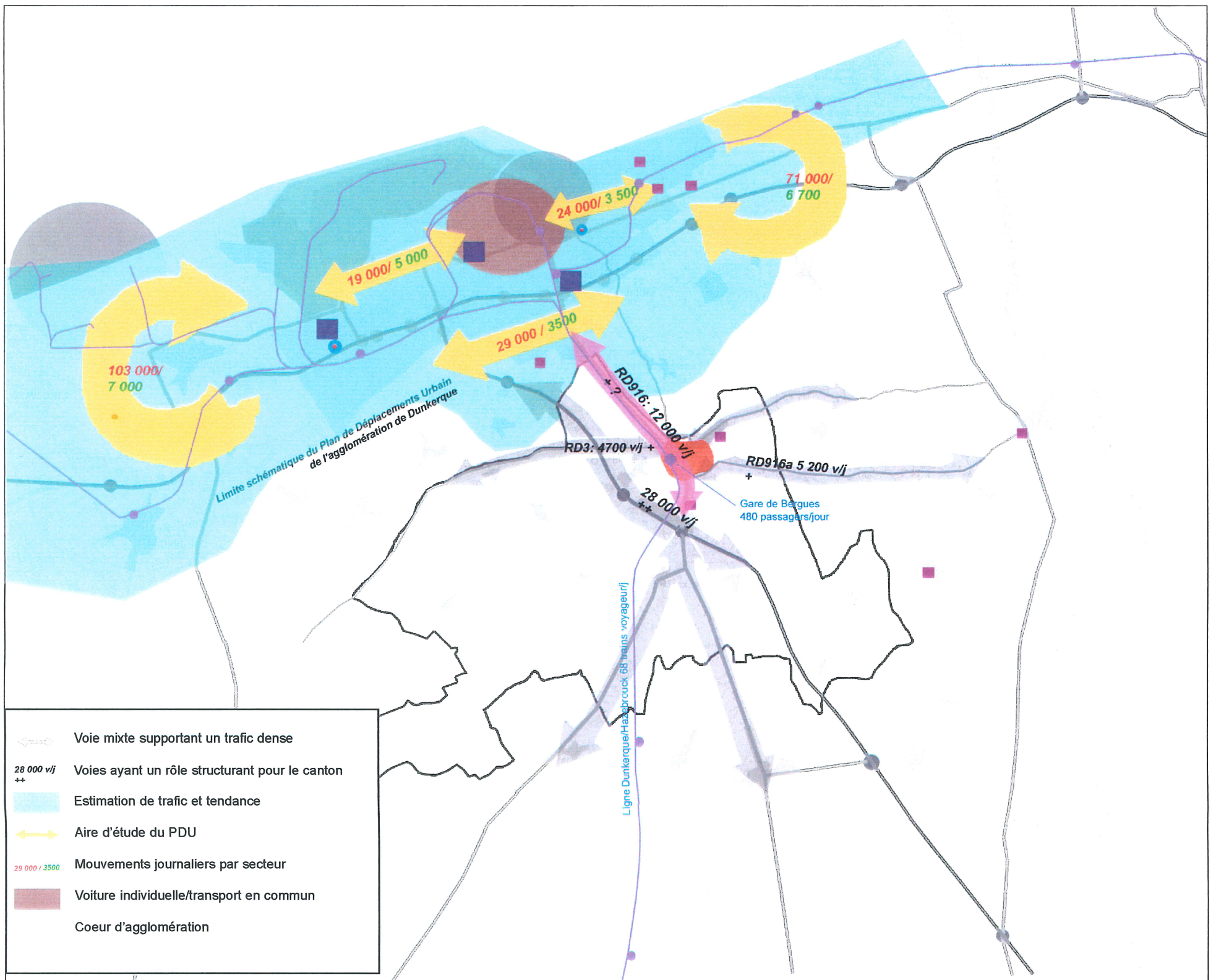
Segment D: Faubourg habité.



Segment E: vers Intermarché



Segment F: carrefour RD110



Les données extraites du document Plan de Déplacements Urbain, projet actualisé, déc. 2002, CUD.

Périmètre du plan de déplacements urbain =
Communauté urbaine de Dunkerque =
18 communes = 210 000 habitants

Communauté de communes du canton de Bergues =
12 communes = 15 000 habitants

La tendance actuelle sur l'agglomération, dans l'aire du PDU:

- croissance du parc automobile,
- croissance de la mobilité entre Dunkerque et communes périphériques
- croissance en périphérie de l'usage de l'automobile, et augmentation des navettes domicile-travail entre centre et couronnes péri-urbaines
- engorgement du centre
- baisse de l'usage des deux-roues
- stagnation des transports en commun

Taux de motorisation moyen par ménage: 2,9 (enquête ménage 1991)

3,6 déplacements/habitant/jour (moyenne nationale 3,2)

82% des déplacements s'effectuent en voiture

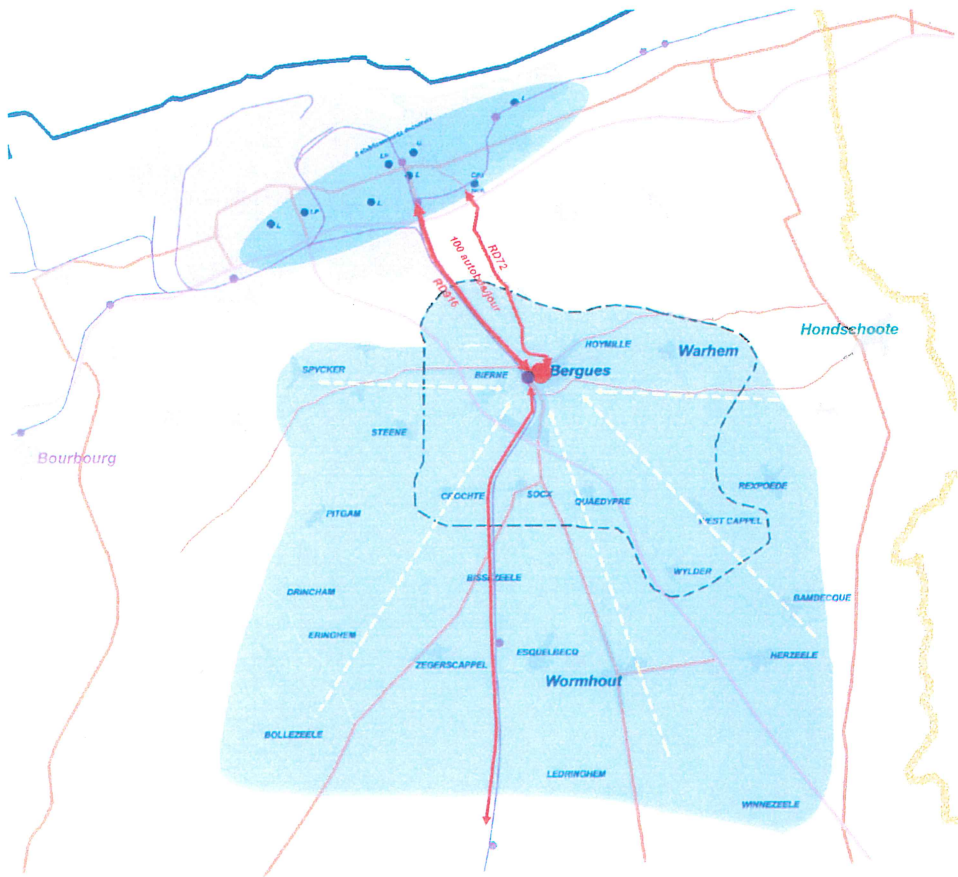
Le trafic croîtrait d'environ 1% par an en moyenne sur le réseau de 1^e couronne.

Rôle des déplacements dans les dynamiques territoriales (cartes 3.4. et 3.5.)

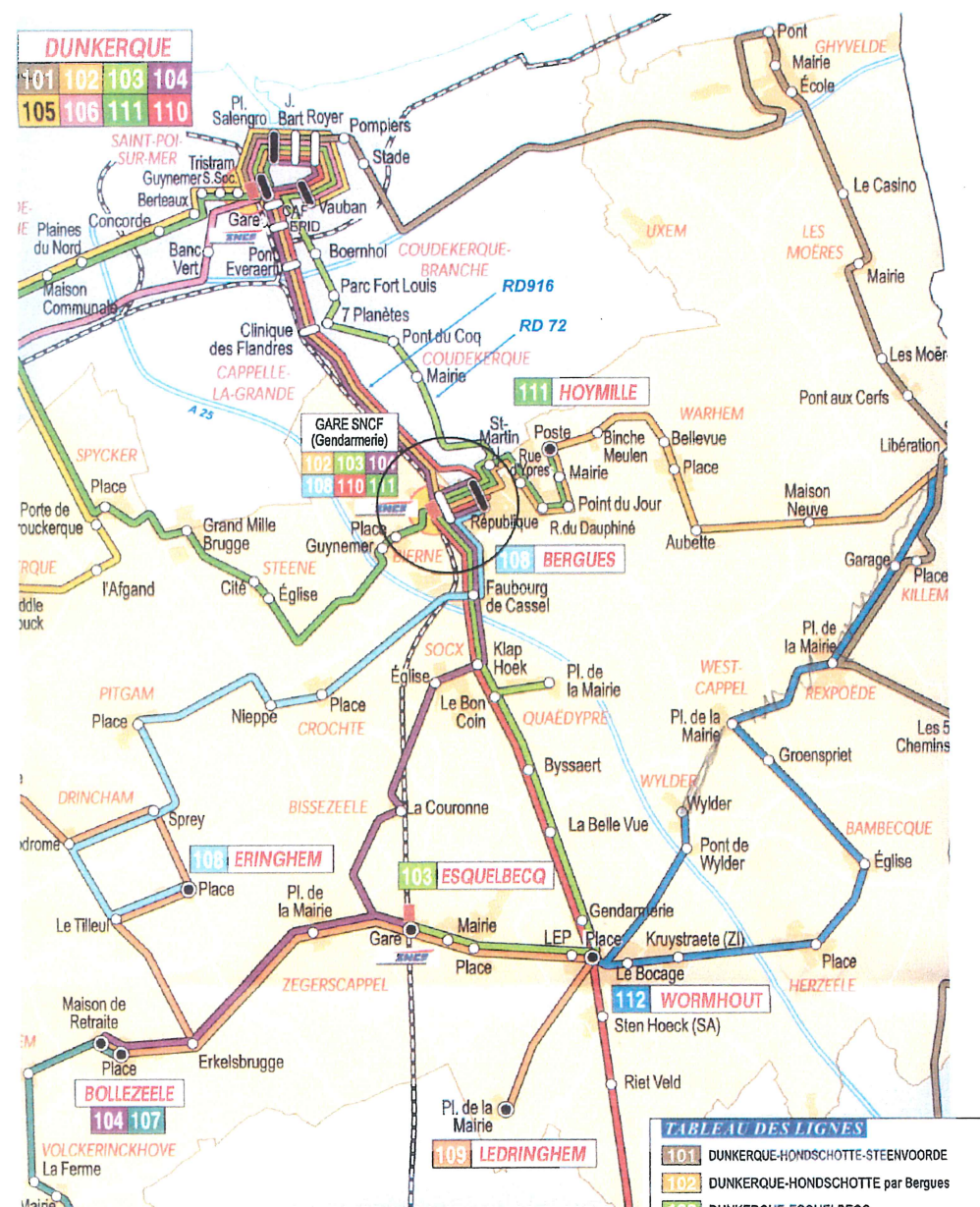
La partie nord du canton est sous l'influence forte de l'agglomération dunkerquoise:

- Les échanges se sont intensifiés ces dix dernières années, du fait des migrations domicile-travail : l'emploi est encore principalement situé dans la communauté urbaine, tandis que l'habitat périphérique s'est beaucoup développé, notamment en accession individuelle à la propriété.
- La RD 916, malgré la mise en service de l'A25 (et le projet arrêté de passage en voie express de la RN225) et de l'A16 et enfin leur bouclage, reste une pénétrante vers le centre et l'est de l'agglomération: c'est une entrée de ville pour Bergues et une entrée de ville pour Dunkerque. Elle reste très empruntée, notamment pour les mouvements domicile-travail, et pour accéder aux plages le week end. La circulation automobile est donc toujours dense, et continue de croître (du fait de l'accroissement général). Cependant, la proportion de poids lourds a nettement décru depuis le bouclage A25/A16. Elle reste significative, sur d'autres voies également comme la D110 et la D916a.
- La voie est chargée aux heures de pointe du matin et du soir, avec une superposition des trafics de transit et locaux, rendant difficile les traversées et le stationnement pour les riverains et les clients de commerces (voir planche photo)
- Le secteur de Bergues et des communes limitrophes est à la jonction entre le monde urbain et le monde rural, ce qui se marque dans le schéma de transport collectif:
 - les lignes de transport urbain n'y viennent pas
 - les lignes départementales ont principalement pour vocation le ramassage scolaire vers les établissements de Dunkerque. Pourtant il existe trois lignes régulières passant le long de la RD916, desservant pour certaines le centre de Bergues, mais selon des fréquences "non urbaines". Or c'est le financement du ramassage scolaire-

3.6. Bergues, tête de réseau du ramassage scolaire



- secteur de Bergues, lycéens vers Dunkerque
- secteur de Bergues, collège
- voies empruntées
- gare et ligne ferroviaire
- établissement desservi, lycée/lycée professionnel, université



Carte des lignes de bus, document Conseil général

TABLEAU DES LIGNES	
101	DUNKERQUE-HONDSCHOTTE-STEENWOORDE
102	DUNKERQUE-HONDSCHOTTE par Bergues
103	DUNKERQUE-ESQUELBEQ
104	DUNKERQUE-BOLLEZELE
105	DUNKERQUE-BROUCKERQUE
106	DUNKERQUE-SAINT-OMER
107	BOLLEZELE-SAINT-OMER
108	BERGUES-ERINGHEM
109	BOURBOURG-BOLLEZELE-WORMHOUT-LEDRINGHEM
110	DUNKERQUE-HAZEBROUCK
111	DUNKERQUE-HOYMILLE par Grande-Synthe
112	WORMHOUT-WYLDER-REXPÖEDE
113	WATTEN-EPERLECOQUES

re qui permet en outre de financer aujourd'hui les quelques lignes ordinaires, non rentables sans cela pour le moment.

et dans l'aménagement de la voirie: lampadaires routiers, absence de piste ou bande cyclable, carrefours routiers, etc.

Dès que l'on traverse le faubourg, le conflit entre cette logique routière et des pratiques dignes d'un quartier de Bergues ou de Socx est flagrant, et appelle une réponse appropriée.

Conclusion: le rôle encore structurant des voies départementales, dont certaines sont d'anciennes routes royales, est aujourd'hui encore essentiel, bien que, en matière d'implantations des activités économiques, elles ne suffisent plus: il faut la proximité à l'autoroute, qui offre accessibilité et visibilité.

Ce rôle, qui risque de se borner à la desserte de zones commerciales périphériques et aux souhaits de déplacement toujours plus rapide des "rurbains", doit être en partie redéfini aujourd'hui: cela est d'autant plus vrai sur le faubourg de Cassel et la traversée de la RD916, qui

LE SERVICE DES BUS SCOLAIRE, UN PROBLEME SPECIFIQUE?

Le réseau de bus départemental est organisé afin de répondre à la nécessité de la desserte des établissements scolaires (collèges, lycées, pôle universitaire) pour l'ensemble des élèves, dans un souci d'égal accès. Le système principal consiste dans la desserte des 8 établissements de niveau lycée et supérieur, tous situés dans l'agglomération de Dunkerque.

Tant en termes de parcours que d'horaires, le réseau se calque donc sur la géographie et les horaires scolaires.

Le réseau est hiérarchisé avec des points de correspondance (d'ouest en est, Bourbourg, Bergues, Warhem, Hondschoote), où convergent les élèves, par secteur.

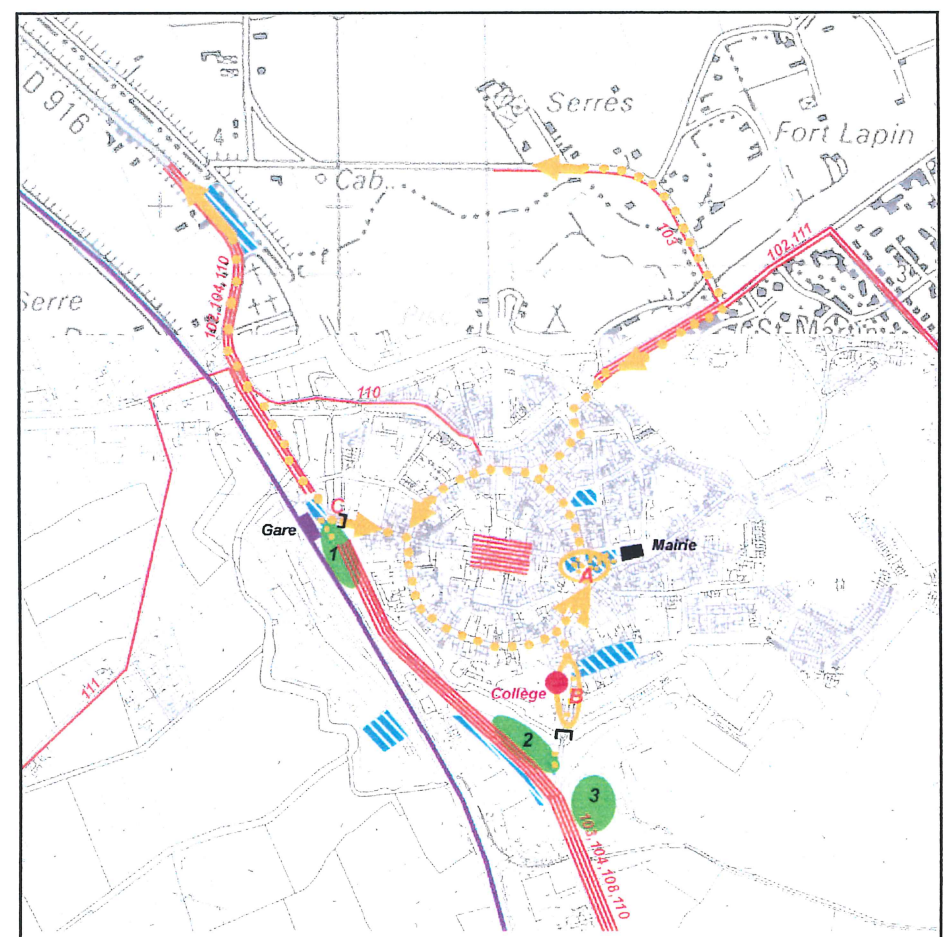
Le secteur de Bergues comprend plus de 20 communes, dans un rayon de plusieurs kilomètres à plusieurs dizaines de kilomètres.

La ville de Bergues joue un rôle de carrefour et de plate-forme d'échanges de première importance, puisque l'on compte:

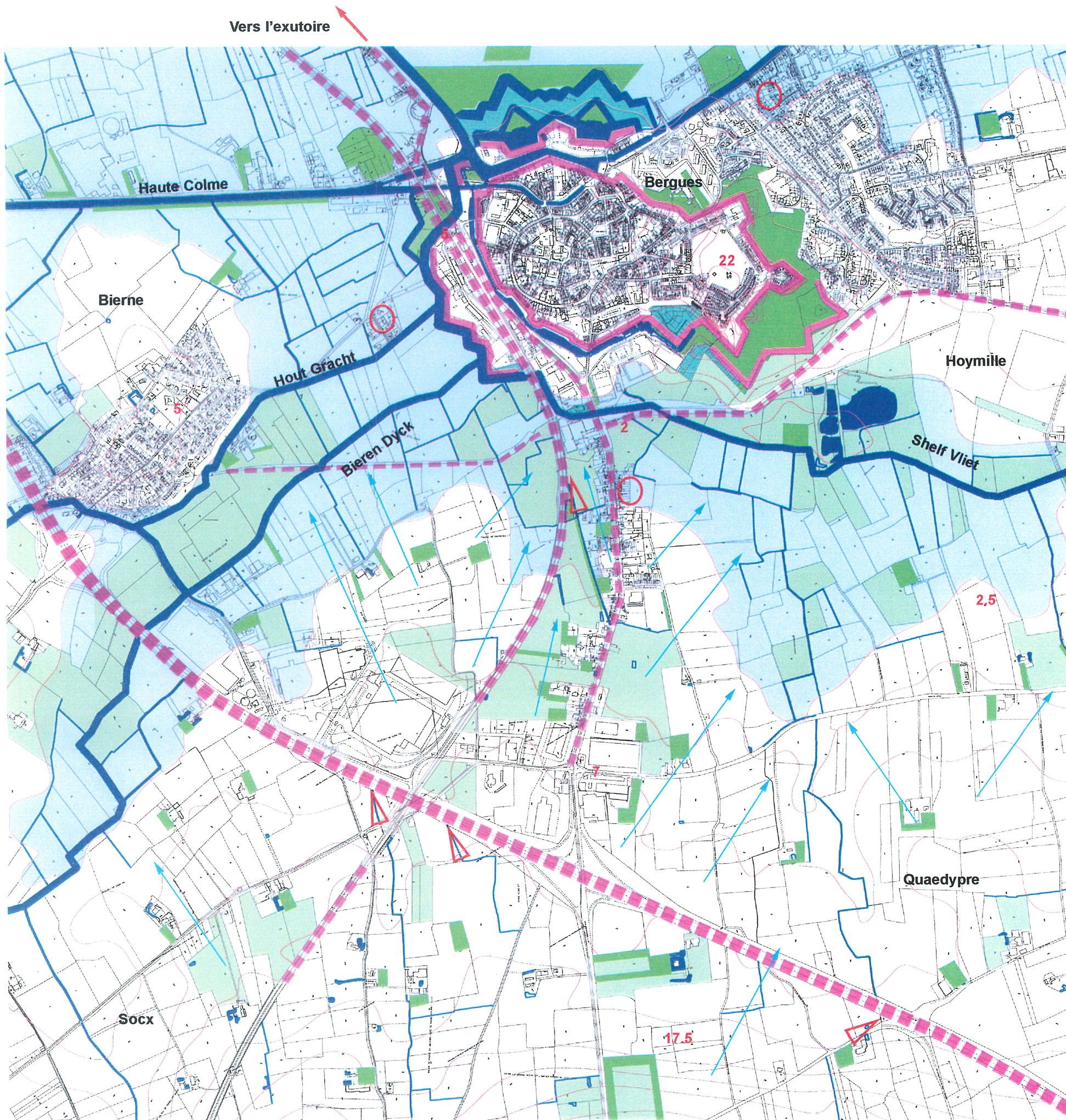
- plus de 300 élèves qui arrivent et repartent par le train, et effectuent une correspondance en bus
- 42 bus entre 7h et 9h30 transitant par le centre
- 38 bus entre 17h et 18h45
- un collège 500 qui draine également une partie du canton
- une centaine de bus par jour répartis sur le D916 et le D72

Plusieurs hypothèses retiennent notre attention à ce stade:

- le déplacement de la gare (équipe)
- l'externalisation sélective des bus du centre de Bergues (Mairie)
- l'intégration du secteur berguois dans les réflexions du PDU (équipe)



Trois localisations envisagées pour la gare routière hors de Bergues (en vert)



Echelle 1/15 000





Coupe en long : du chateau d'eau à la tour d Bergues - échelle y=2x





Chateau d'eau

Fort Suisse

Bergues

-  Terres gagnées sur la mer, soumises aux inondations (inondations de 1944 : côte 2.5)
-  Système de waeteringues : becques, watergangs et canaux
-  Prairies
-  Structures végétales (boquetaux, alignements...)

-  Fortifications de Bergues
-  Voies de communication construites en digue

-  Blocage hydraulique
-  Risques d'inondation (carte non exhaustive)

Sources ayant permis de réaliser ces documents:
 - entretiens avec les personnes responsables des 3e et 4e sections de Watringues (mars 2003)
 - cartes topographique, géologique et repérages de terrain

4.2. Maîtrise de l'eau et mise en valeur "traditionnelle" du territoire



Lieu dit Le Fort Suisse : les zones basse : des terres gagnées sur la mer

Un territoire entre deux eaux :

Le territoire de l'étude situé à l'articulation de la Flandre maritime et de la Flandre humide correspond à des terres gagnées sur la mer. Il vit sous la menace constante des eaux.

- risque d'inondation par les eaux de mer en cas de rupture des digues
- problèmes de remontée saline par capillarité lors des saisons sèches
- difficultés d'évacuation des eaux de ruissellement du fait de la très faible pente.

Un système traditionnel de gestion des eaux décliné de l'échelle du territoire à celle de la parcelle :

La mise en oeuvre d'un système collectif de drainage, a été la condition pour mettre en valeur et habiter ces terres. Il repose sur un réseau hiérarchisé de fossés et de canaux qui structure le territoire et lui confère son identité propre :

- Les "anneaux d'eau" autour des fermes.
- Les becques (fossés à sec l'été) et les watergangs (fossés toujours en eau) qui sillonnent les micros thalwegs et assurent le drainage des terres agricoles.
- Les grands canaux d'évacuation : le Shelf Vliet, l'Hout Gracht doublé par le Bieren Dyck, qui conduisent jusqu'à l'écluse Tixier à Dunkerque.

Ces canaux et fossés jouent un triple rôle de drainage, de stockage et d'évacuation des eaux. Ils constituent aujourd'hui un patrimoine qui témoigne d'un savoir faire ancestral, qui perdure aujourd'hui et "vit sa vie", à travers le système de gestion et d'entretien assuré par les sections des waeteringues, auquel contribuent les propriétaires fonciers.

Le rôle fonctionnel des structures végétales dans la gestion des eaux :

- les pâtures jouent le rôle de fond servant en saison humide et permettent de lutter contre la salinisation des sols en saison sèche.
- les structures arborées (alignements, boqueteaux...) jouent un rôle de drainage, de filtration et d'épuration des eaux.

L'ensemble de ces structures végétales, en même temps qu'elles participent du fonctionnement hydraulique du territoire, jouent un rôle de transition et d'articulation entre les espaces bâtis et les espaces ouverts de la campagne :

- pâtures en pourtour du faubourg (l'"horizon" des habitants du faubourg)
- végétaux hydrophiles en bord de fossé en limite parcellaire
- alignements de peupliers le long des sentes latérales à la RD 916
- boqueteaux de protection des fermes (notamment contre les vents forts d'ouest).

Logique traditionnelle d'implantation du bâti et des routes face aux contraintes topographiques et hydrologiques

Les noyaux villageois suivent une logique d'implantation hors d'eau, positionnés sur les micro reliefs. Les voies de communication sont construites en digue de telle sorte que les transports ne soient pas compromis lors des périodes d'inondation.

Cependant, le Faubourg de Cassel suit une logique d'implantation indépendante de la topographie suivant un développement linéaire le long de la RD 916. Aujourd'hui, l'eau reste une menace permanente pour ses habitants (inondation de caves...) notamment dans la partie nord du Faubourg.



Fossé de drainage en limite parcellaire



Canaux d'évacuation des eaux au pied des fortifications de Bergues



Pâtures en pourtour du Faubourg



Alignement de saules têtards le long des canaux



Alignement de peupliers le long de sentes

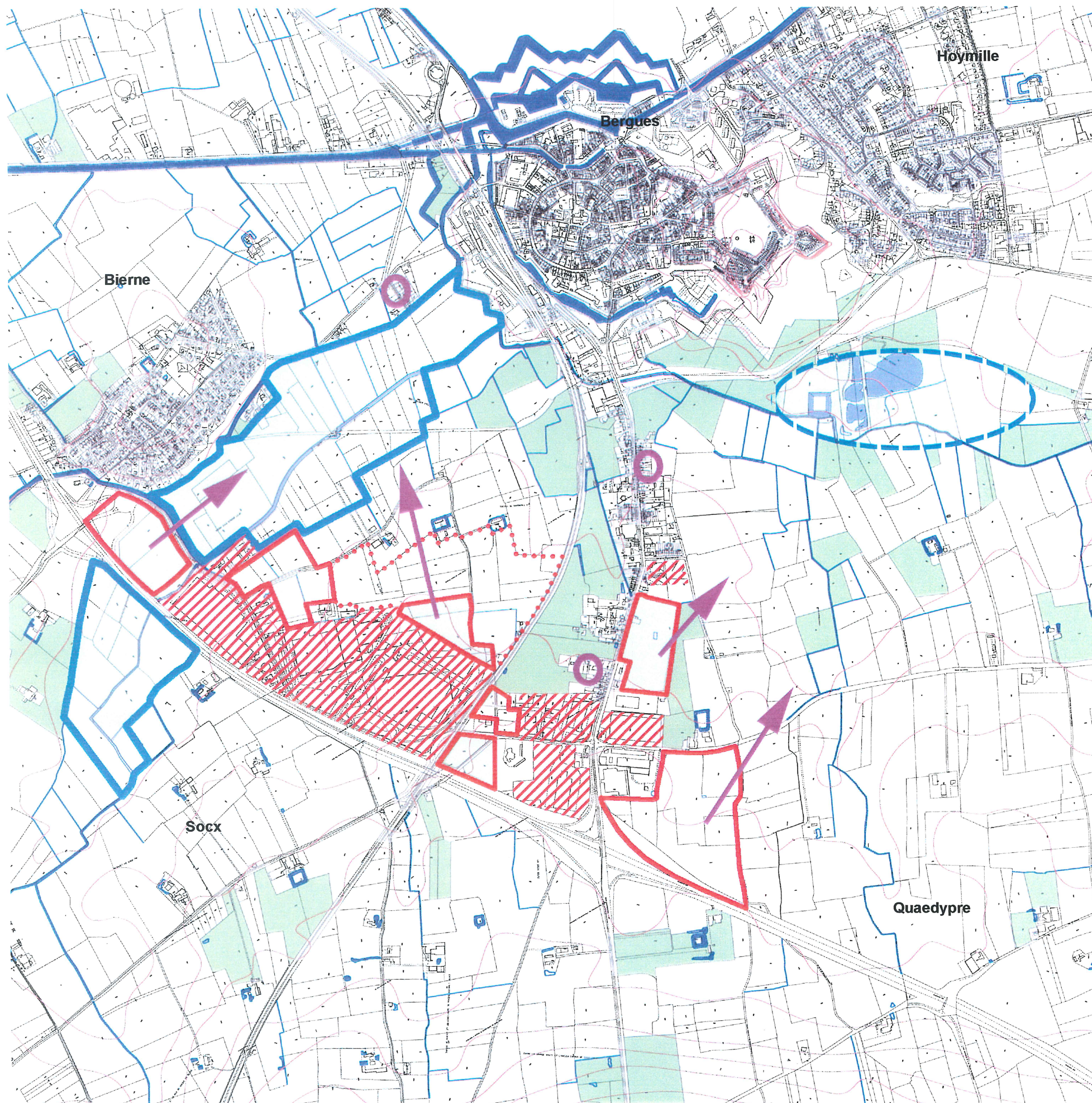


la RD 916...



...la voie ferrée : voies de communication en digue

4.3. Risques de modification du régime des eaux



Echelle 1/15 000

-  Terrains récemment urbanisés
-  Terrains réservés pour l'urbanisation future
-  Risque d'inondation accru
-  Risque d'augmentation du ruissellement
-  Périmètre zone humide en projet
-  Périmètre zone humide pressentie

Les mutations récentes (extensions péri urbaines et l'intensification de l'agriculture) font peser des risques de perturbation du régime des eaux :

- par l'implantation des grandes infrastructures en contradiction avec le sens d'écoulement : **effets de barrage.**
- par le développement de lotissements et zones d'activités "dévoreuses" d'espace : augmentation des surfaces imperméabilisées qui induit une **augmentation du ruissellement.**
- par la conversion des prairies en labours et le drainage intensif des parcelles cultivées : **augmentation des débits rejetés en aval.**

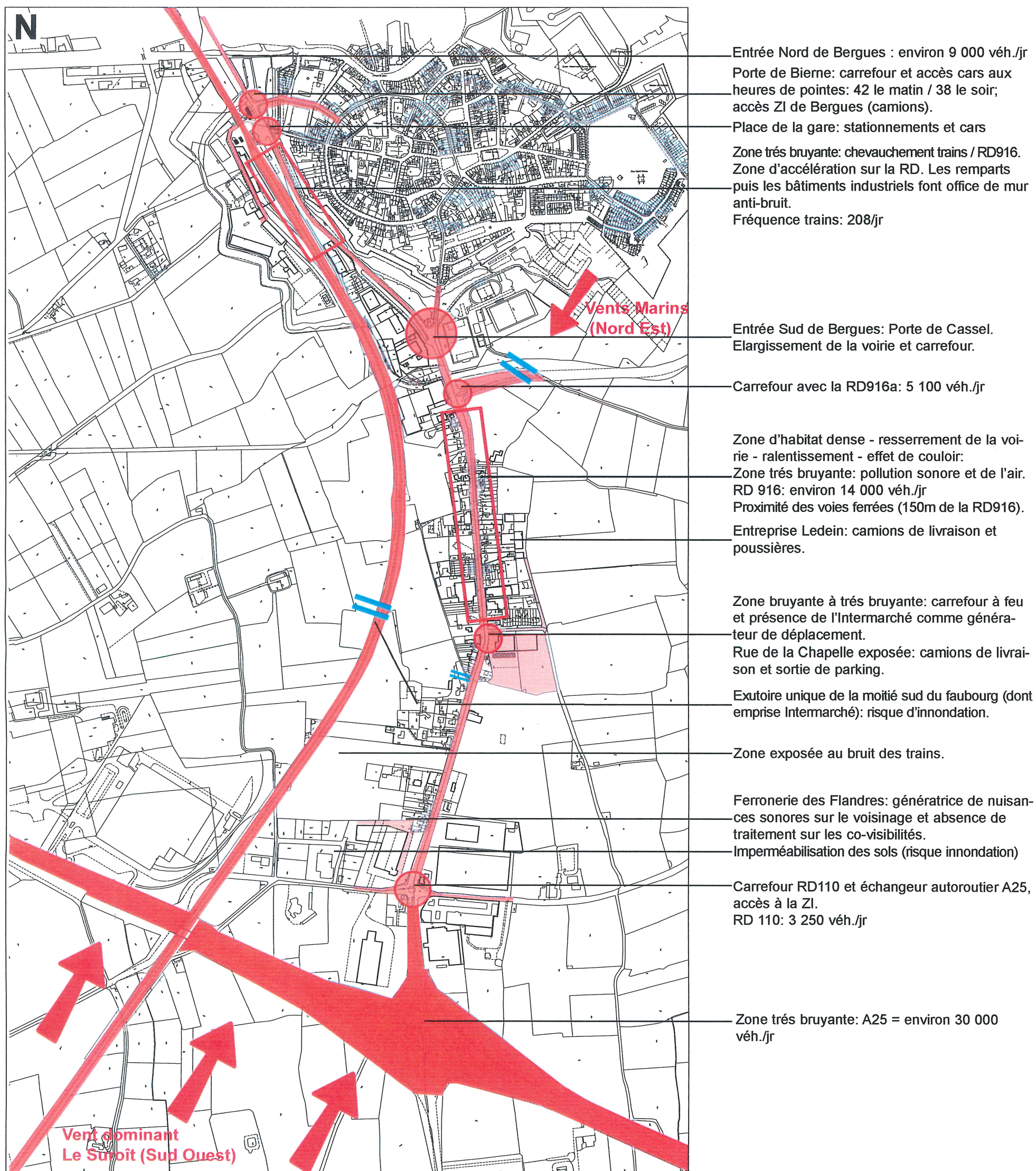
A cet égard le projet d'extension de la zone d'activité de la Croix rouge mais également ceux de l'usine coca cola ne seront pas sans incidence sur les terrains situés en aval et drainés par le Bieren Dyck et le Shelf Vliet.

L'augmentation prévisible des débits d'évacuation oblige donc à penser l'adaptation du système de wateringues selon l'alternative suivante :

- amélioration et redimensionnement des ouvrages d'évacuation des eaux existants (élargissement des fossés et canaux...)
- développement de zones d'expansion des crues en aval. Le projet de recréation de zones humides initié par le Conseil Général dans le secteur du Bieren dyck se situe dans cette perspective : les 50 hectares de zone humide planifiés semblent compenser les 50 hectares de zone d'activités projetés.

Cependant aucune solution ne saurait se dispenser d'un traitement du problème à la source par des dispositifs de rétention à la parcelle pour limiter les débits de rejet (débit maximal autorisé de 2l / hectare / seconde).

4.4. Annexe: Carte des nuisances, état de lieux



Carte des nuisances.

Données climatologiques: climat océanique pur, façade Nord.

Vents dominants: le Suroît (vent du Sud-Ouest). Vents marins de direction Nord-Est moins fréquents. En moyenne 50 jours de vent fort (Lille) supérieur à 16m/s.

Précipitations: moins de 750 mm par an avec une moyenne de 50mm par mois. Les mois les plus pluvieux se situant à l'automne avec une pointe en novembre. Février étant le mois le moins pluvieux. On compte plus de 120 jours de pluie en moyenne par an.

Amplitude thermique de 13,5 à 14°C à l'abri des Monts de Flandres où les mois estivaux atteignent 22°C contre 20°C sur le littoral.

L'insolation annuelle est d'environ 1600 heures.

Visibilités sur Bergues et depuis Bergues.



Vue depuis la Porte de Cassel sur la RD916.



Porte de Cassel - Belfroy



Vues sur les remparts et la Porte de Cassel depuis la RD916.



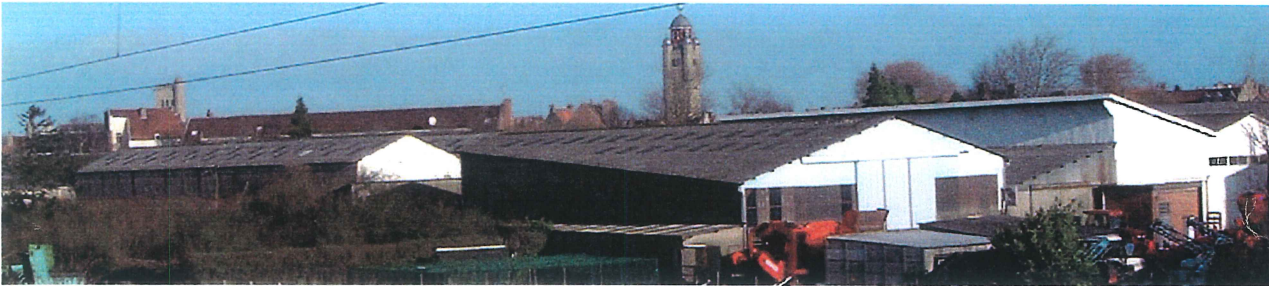
Vue sur la RD916 depuis les remparts de Bergues.



Vue sur les voies SNCF et la ZI de Bergues depuis les remparts de Bergues.



Arrivée sur Bergues depuis le train (sens Lille-Dunkerque).



Vue sur Bergues depuis le train .



Vue sur Bergues depuis la RD110 (même visibilité depuis l' A25), de jour.



Vue sur Bergues depuis la RD110 et A25, de nuit.

Séquences et alignements sur les amers.



Vue tangente 1 en arrivant de Dunkerque par la RD 916



Vue tangente 2 en arrivant de Lille par la RD 916



Vue tangente 3 en arrivant de Lille par la RD 916



Vue latérale sur la ferme de Peerzeele



Vue latérale depuis la ZI de Bergues sur Bergues



Vue tangente 1 depuis la voie ferrée (TER et TGV)

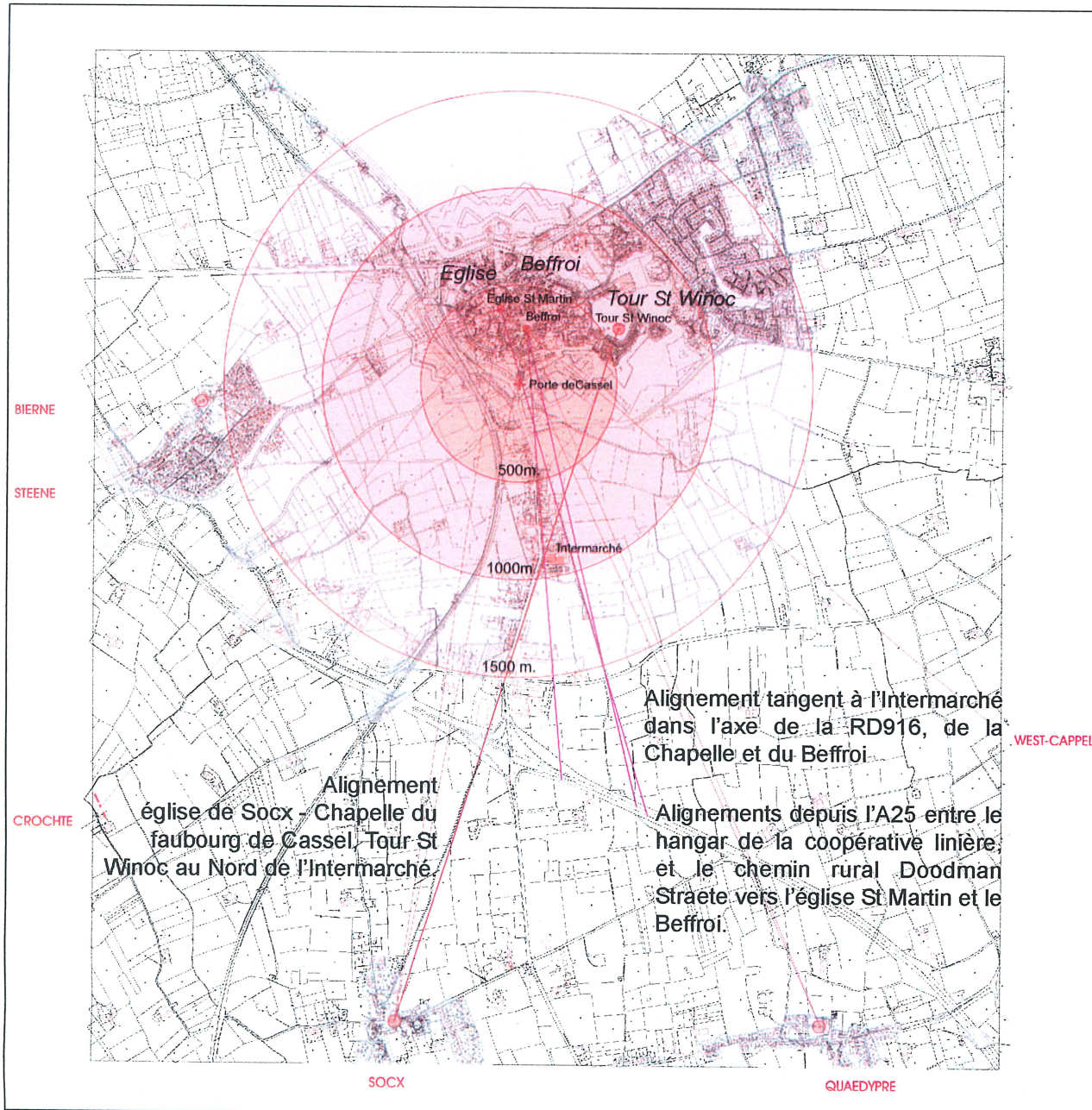


Vue sur depuis l'autoroute A25.

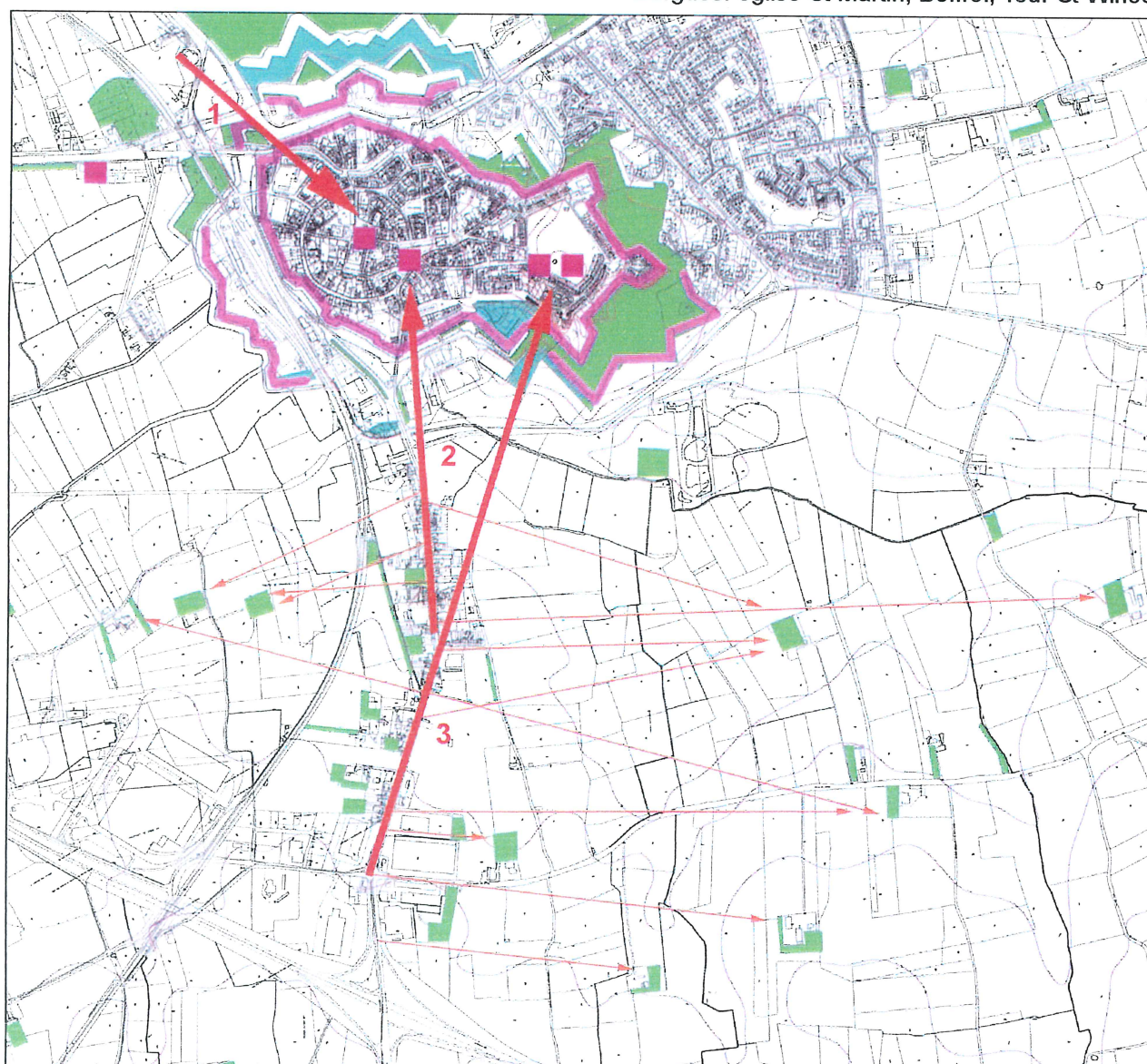


Vue sur Bergues depuis la ZAC de la Croix Rouge.

5.1. L'organisation du territoire et l'entrée dans Bergues par la RD 916



Principaux alignements reliant les églises des communes du canton de Bergues aux émergences de Bergues: église St Martin, Belfroi, Tour St Winoc.



■ Eléments repères de la ville de Bergues
 1 - Belfroi
 2 - Eglise
 3 - Tour St Winoc
 4 - Remparts

■ Eléments repères dans le paysage: les fermes
 → Vues tangentes (Nord-Sud)
 → Vues latérales (Est-Ouest)

La ville de Bergues est située sur un mont (Berg), sur la côte +5, et domine un territoire relativement plat situé sous la côte moyenne de la mer à l'étal (Flandres littorale).

Ce positionnement géographique particulier est à l'origine de la fondation de la ville et de son statut de ville fortifiée.

Située aux confluent des canaux de Haute Colme, du Scheviet et de Basse Colme, ancien port, la Ville de Bergues s'inscrit dans une logique géo-politique d'aménagement et de maîtrise du territoire, dont elle constitue le centre: elle organise le territoire:

- port et place forte sur le canal de Haute Colme et de Basse Colme en limite de la Flandre intérieure,
- ancienne voie royale puis route de Lille (RD916),
- tracé des voies ferrées et gare,
- tracé de l'autoroute A25 qui s'arrête à Bergues (comme voie autoroutière) et échangeur desservant Bergues
- positionnement des fermes et des bourgs alentours, maillage viaire autour de Bergues.

La question de la visibilité de la Ville de Bergues n'apparaît comme une fin en soit, comme un objet touristique classé qu'il faudrait sauvegarder, la visibilité de Bergues est le résultat de cette organisation du territoire.

Elle en constitue le point de convergence et le point d'équilibre comme restitution de l'identité de ce territoire:

- équilibre et échanges ville-campagne,
- équilibre entre territoire humide et infrastructures des canaux (Watergang),
- équilibre entre mer et terre (port),
- équilibre entre infrastructures et logiques de territoire (fortifications, routes et voies ferrées en point haut, participant à la logique de drainage du territoire).

Aussi, plus que les questions de visibilité (qui n'est qu'une résultante), l'enjeu du développement et de l'aménagement du faubourg de Cassel est de savoir si cet aménagement doit s'inscrire dans cette logique de territoire et conserver à la Ville de Bergues son rôle structurant de référent.

Ces points de références sont pour le faubourg de Cassel:

- la Porte de Cassel au Sud,
- les Portes de Bieme et de Dunkerque au Nord,
- les remparts et fortifications,
- les points d'émergence dans le paysage, constitués par les clochers, tours et beffroi de la ville et perceptibles au lointain.

Dans ce territoire relativement plat, les éléments construits saillant acquièrent une visibilité et une désignation particulières: ils forment des amers et des alignements, des repères et traduisent un système de relation des éléments constitutifs du territoire (maillage):

- Les clochers et beffrois indiquent les villes et villages.
- Les fermes isolées accompagnées de boqueteaux, rythment l'horizon du territoire agricole.

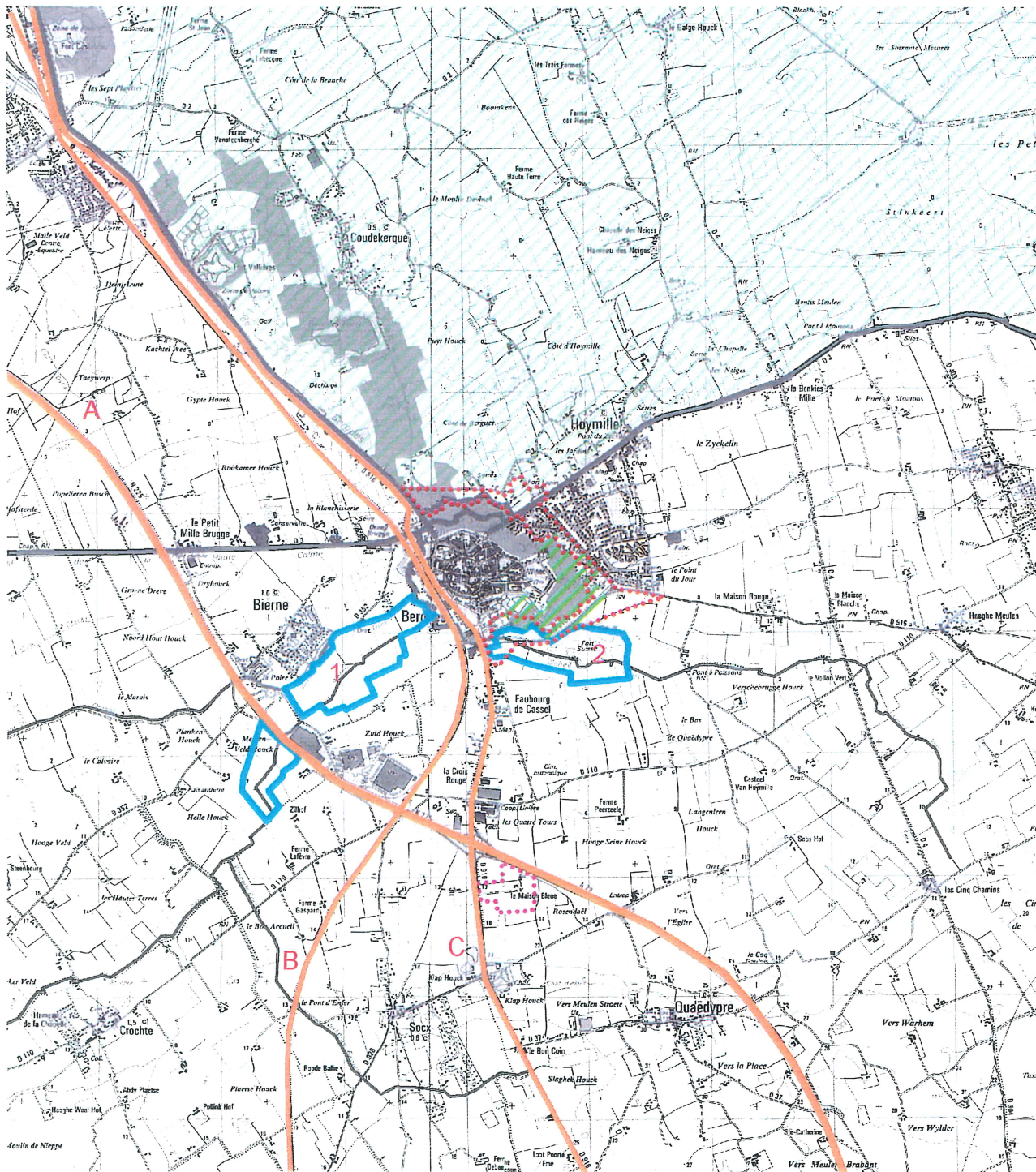
Ils sont visibles depuis tous les points du territoire: Monts, A25, RD916, voies SNCF.

En arrivant de Cassel, la RD 916 et les voies SNCF pointent tour à tour les trois éléments saillants qui identifient la ville de Bergues: le clocher, le beffroi, la tour Winoc. Chaque inflexion de la route découvre un nouvel élément repère. En arrivant de Dunkerque par la RD 916, Belfroi et Clocher sont en ligne de mire. Le long du Faubourg des échappées visuelles latérales ouvrent des vues discrètes sur la campagne.

Ce mode d'approche et de perception du paysage participe de l'identité du Faubourg.

Cet équilibre et ce mode d'organisation du territoire est pourtant fragile: la Zac de la Croix Rouge ne prend plus pour référent la Ville de Bergues, changement d'échelle des activités qui forment écrans sur la ville (Coca, Intermarché, entrepôts le long des voies ferrées)..

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - 6: DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET CONTRAINTES



Inventaires et protections de l'environnement.

La reconnaissance du patrimoine paysager et historique porte essentiellement sur le territoire de la Flandre Maritime

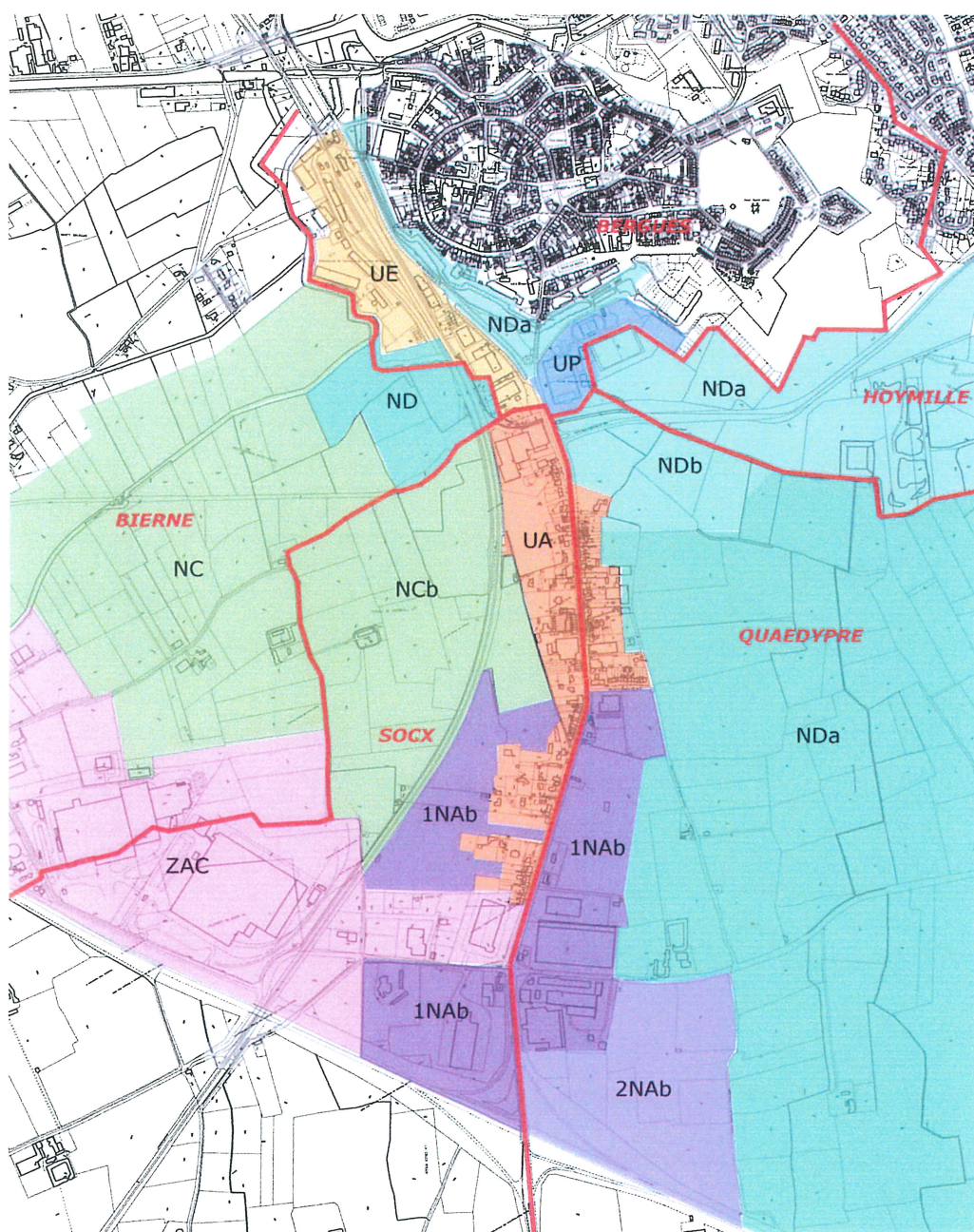
On observe des lacunes concernant :

- la protection de la partie ouest de fortifications de Bergues
- la protection du patrimoine paysager "banal" notamment celui lié aux waeteringues

Par ailleurs les impacts tant visuels que fonctionnels sur les sites protégés, consécutifs à l'extension de la zone d'activités ne sont pas pris en compte par le dispositif actuel.

Dans le secteur du Faubourg de Cassel, la densité d'infrastructures (Autoroute, Voie ferrée et Route départementale classée à grande circulation) entraîne des nuisances (sonores) et des contraintes réglementaires (zone non aedificandi).

	Site classé Abords des fortifications de Bergues
	Site inscrit Mainoir la Blauwhuys
	ZNIEFF type 1 Remparts de Bergues
	ZNIEFF type 2 Moères et la plaine maritime Flamande
	Site sensibles projetés 1 - Zone humide de Bierendyck 2 - Zone humide du Fort Suisse
	Infrastructures : A - Autoroute (zone non aedificandi) B - Voie ferrée C - Route départementale 916 (voie classée à grande circulation soumise à la Loi Bernier)



Les POS communaux

Anciens pour la plupart - ceux de Socx et Quaëdyre datent de la fin des années 1980, celui de Bergues de 1995 -, modifiés, contournés par la procédure de ZAC, ils n'ont pour ainsi dire plus de rapport avec les dynamiques territoriales qui se font jour depuis une décennie sur le secteur, tant le long de l'autoroute que sur le faubourg lui-même. Leur mise en révision, du fait également de l'avancement de la définition du SCOT, paraît inéluctable, voire souhaitable.

Ce serait l'occasion d'entériner et de modifier certaines dispositions, à la fois dans le zonage, qui n'est plus conforme aux choix effectués aujourd'hui, et dans les règlements:

- **les zones NA** (et leurs sous-catégories, subtiles mais souvent source de conflit et de confusion) **sont appelées à disparaître**. La zone 1NAb située entre la Rd916 et la voie ferrée, qui devait accueillir des extensions de la ZAC de la Croix Rouge, devrait être abandonnée en tant que zone de projet économique: la question du devenir de cet arrière, et plus largement de toute cette bande de prairie devra donc être posé.

- **certains articles devront être revus**, pour s'accorder aux exigences reconnues au projet d'aménagement du faubourg, qui doit être validé à l'issue de cette étude. Les articles concernant la desserte en voies et réseaux (articles 3 et 4) et le stationnement (art.12) pourront être étoffés, notamment sur les questions de raccordement de voirie et sur celle des écoulements d'eau pluviale et de volumes à traiter.

Les articles 6, 7 et 8 pourront être redéfinis plus finement, dans l'hypothèse de favoriser, selon les séquences différenciées le long du RD916, des gabarits, des reculs ou des alignements conformes au projet de valorisation du tissu du faubourg de Cassel (question des rez-de-chaussée, des marges de recul, des locaux d'activités)

Les articles 11 (aspect extérieur) et 13 (plantations) feront également l'objet d'un soin particulier, au regard des points validés du diagnostic puis du schéma directeur.

PHASE 1 - DIAGNOSTIC - ANNEXE : CONTACTS ET ENTRETIENS

BERGUES - Faubourg de Cassel - Contacts et entretiens au 09/06/2003

- DDE			
- Voirie	M. Dassonville	0328244491	
- Urbanisme / instruction PC	Mme Pitival	0328244444	
- Agence de l'eau Artois-Picardie			
- mission littoral	M. Perdrix	0327999000	
- Assainissement	M. Herman	0327999001	
- assainissement	M. Lemaire	0321309575	
- Conseil régional			
DAE (dir. de la planification et de l'action économique)			
Immobilier d'entreprise (ruches)	Mme Stasik	0320172760	
= CCI Dunkerque / Cré-immo	M. Vandewoestyne	0328227020	
- CAUE 59	M. Grandjacques	0320576767	
- Conseil Général			
- Dir. Voirie et Infrastructures :	M. Dujardin		
Assainissement	M. Leroux	0320405360	
Subdi. dép. de Bourbourg	M. Vandale		
Sécurité routière/comptage (BEESR)	M. Vromant	03206349454	
- DDA - police de l'eau	M. Bajoux	0320964142	
- Dir. Environnement	Mme Jamont	0328827429	
= gestion de l'eau	M. Fouquet		
- direction sport/tourisme	M. Delattre		
espaces naturels	M. Lemoine	0320635747	
- DDAF			
service amgt rural et foncier	Mme Lesur	0320964152	
- Chambre d'Agriculture	M. Douillez	0320886722	
- Développement. rural	Mme Vangeluwe	0328657679	
- DIREN			
- subventions/finances	M. Reichainaud		
- service de l'eau	M. Vipré	0359578374	
- zones humides	Mme Quignon	0359578370	
- "espace naturels "	M. Boete	0359578383	
- ADEME Picardie		0322451890	
- ADEME Nord Pas de Calais	M. Bezet	0327958970	
- CUD			
- Mission environnement et D&D	Mme Leclair	0328627000	
= ECOPAL ass. industriel de promotion environnementale (CUD et CCI)			
= S3D SEM	Mme Azar	0328638410	
- Immobilier d'entreprise (Dunkerque)	agence BECI		
- CCI de Lille (secteur activité)	M. Hibon	0320637749	
- APIM (ass. de promotion indus. Métropole)	M. Collette	03 20218989	
- Ass. ADOPTA (SIADO) Douai	M. Mottier	0327999000	
- Habitants:	M. A au 135		
	M. B au 120		
- Acteurs économiques locaux :	M. Bodinghien - Intermarché	0328659965	
	M. Decock - SA Decock	0328682222	
- Agriculteurs			
- président assoc. Gites	M. Vereecke	0328686698	
- animation syndicale	M. de Grave	0328686544	
- Association départementale des waeteringues			
- 4ème section	M. Vermersch	0328600815	
- 3ème section	M. Parent	0321382056	
- Voies Navigables de France :	M. Revel	0328243478	
- Association Nord Nature			
- lagunage et assainissement	Mme Marion	0320884933	(documentation)

Nota: en gras = personnes effectivement contactées.

Entretien et visite du 11 février 2003

Act Consultant : Julien Langé
Atelier 003 : Stéphane Cochet
Atelier tangente : Marion Talagrand

Voies Navigables de France : Monsieur Revel
Institution interdépartementale des Waeteringues :
Monsieur Landry et Monsieur Vermersch

1 - Petit vocabulaire :

- Becques : fossés à sec en période sèche
- Watergang : fossé toujours en eau

2 - Fonctionnement de l'institution interdépartementale des waeteringues :

- Une section est un syndicat " forcé " de propriétaires.
- Chaque section gère de fait un bassin versant qui dépasse ses propres limites administratives (celle-ci correspond en moyenne à la côte 5 marine) et gère de fait l'eau de terrains situés en amont dont les propriétaires ne cotisent pas.
- La taxe levée par l'institution est proportionnelle à la surface des terrains. Y sont soumis les terrains d'une surface supérieure à 2500 m² :
les terrains cultivés ;
les terrains urbanisés ;
les emprises d'infrastructure
(SNCF - Routes gérées par le département...).
- Les propriétaires doivent une servitude de passage le long des canaux de 7/8 m pour le curage qui est effectué par un engin type grue chenille (un curage par suçage est possible techniquement mais trop onéreux). Le curage a lieu environ tous les 7 ans. Les riverains sont dans l'obligation de recevoir les boues du curage sur leurs terrains.

3 - Fonctionnement hydraulique du secteur du Faubourg de Cassel :

- Berges est un nœud hydraulique entre la 3ème et 4ème section de Waeteringues : la Haute et la Basse Colme qui sont les deux grands canaux d'évacuation de la 3ème et 4ème section de waeteringues se rejoignent et se déversent dans le canal de Bergues.
- Evacuation du canal de Bergues à la mer par l'écluse Tixier à Dunkerque.
- Sur le secteur du Faubourg de Cassel, la RD 916 joue comme une ligne de partage des eaux entre la 3ème et 4ème section ;
- à l'ouest les eaux s'écoulent vers le Bieren Dyck
- à l'est vers le Shelf Vliet
- Quelques chiffres :
- 3ème section :
5500 hectares évacués par le Houtgracht et le Bieren Dyck
- 4ème section :
2000 hectares récupérés par le Shelf Vliet
- L'évacuation du canal de Bergues à la mer par l'écluse Tixier à Dunkerque. L'évacuation est soumise au rythme des marées du fait que les terres ont une altitude inférieure au niveau moyen de la mer. L'évacuation se fait à marée basse, par tirage gravitaire suivant un débit de 100m³/seconde. D'où un marnage important à l'aval des canaux d'évacuation.
- Plusieurs stations de relevage intermédiaire sont nécessaire (remplacement du système traditionnel par moulins à vents).

4 - Difficultés rencontrées :

- Difficulté supplémentaire d'évacuation des eaux due au sens contraire des vents qui freine l'écoulement.
- Problème de maintien des berges du au marnage important.
- Difficile équilibre hydraulique :
- Evacuer au maximum l'eau en hiver pour drainer les terres inondables.
- Maintenir un niveau minimum en été en limitant l'évacuation à la mer et ceci pour éviter des remontées d'eau salée et la contamination des terres agricoles (nécessité de maintenir une pression minimum en eau douce sachant que la densité de l'eau de mer est supérieure à celle de l'eau douce)

5 - Règles spécifiques à l'urbanisation :

Pour chaque parcelle : Rejet maximal autorisé de 2L/ha/seconde
Bassin de rétention obligatoire sur la parcelle

6 - Bibliographie :

G. Delaine :
Les waeteringues du nord de la France

Entretien téléphonique - avril 2003

Atelier tangente : Marion Talagrand

Conseil général
Direction du sport, du tourisme et des espaces
naturels - Service des ENS :
Monsieur Guillaume Lemoine

1 - Projet de prairies humides sur la commune de Bierne et de Hoymille :

1 - Objectifs de la future zone naturelle sensible :

- Régulation hydrologique par stockage des eaux en prairies humides
- Capacités de stockage évaluée sur les 7 premiers hectares à : 22 000 / 35000 m² soit 2 à 3 jours de pluie fine

vRecréation d'une biodiversité spécifique des milieux naturels humides - zone de nidification et de refuge des oiseaux migrateurs.

- Valorisation du site de Bergues : enrichissement de l'image de la Commune

Expérience de station expérimental menée dans le cadre du contrat de Plan sur la Commune de Lallin au Terril de Germiny Sud

- Secteur de Bierne : pas de valeur naturelle mais agricole des terres
- Secteur du Fort Suisse (Hoymille) : forte valeur écologique : préservation nécessaire

2 - Où en sont les acquisitions ?

- Au sud de l'A 25 : 7 hectares achetés ou en cours d'acquisition par la SAFER
- Au nord de l'A 25 : projet d'acquisition sur 5/10 ans de 50 ha supplémentaires

3 - Mise en oeuvre et fonctionnement de la zone humide :

- Décaissement léger des terres pour transformation des labours agricoles en prairies humides.

- Rétrécissement du cour du Bieren Dyck pour permettre le débordement des eaux dans les prairies.

- Constitution de grandes prairies humides suivant des pentes de 2/3% (paliers de 20/30 cm pour 10 m).

- Création d'un réseau de noues - suivant des paliers d'une profondeur de 20 à 70 cm - fonction de zone refuge pour la végétation et la faune (invertébrés) et de maintien d'une humidité minimale du site en période sèche

4 - Mode de gestion :

Délimitation de deux zones :

- Zone centrale fermée par le Bieren Dyck et l'Outgracht -inaccessible.
Mise en place d'une gestion différenciée en fonction des milieux souhaités
- soit fauche des prairies une fois dans l'année (en période sèche)
- soit pâturage extensif

Contractualisation avec un agriculteur dans l'un ou l'autre mode de gestion choisi (permet de viser un coût d'entretien nul pour la collectivité - l'agriculteur est payé " en nature ")

- Zone sud - accessible au public :

- grandes prairies accessibles fauchées plus intensivement -
- création de cheminements piétons en limite du Bieren Dyck et d'observatoires ornithologiques (soit ponctuels soit le long d'une " digue " constituée en limite avec les terres de déblais e la zone humide)
- ' zones de pêche et parcours de canoë

5 - Problématiques :

- Quel devenir pour les terres agricoles résiduelles situées entre la zone humide, la voie ferrée et l'A25 ?

- Quel réemploi pour les terres excavées ?

6 - Références :

Prairies bombées pâturées du Platier d'Oye à Oye Plage

7 - Rappel sur les expériences menées par les Espaces Naturels Sensibles du Département du Nord :

- 6600 ha de terrain à préempter
- 1800 ha de terrains acquis gestion en espaces naturels sensibles dont des zones humides
- Expériences de restaurations de roselières mégaphorbiaies...
- Expérience de station expérimental menée dans le cadre du contrat de Plan sur la Commune de Lallin au Terril de Germiny Sud