

CÔTE D'OPALE : HÉRITAGE MARITIME ET ANCRAGE URBAIN

Voyage d'étude à Dunkerque et Boulogne-sur-Mer

MASTER STRATÉGIES TERRITORIALES ET
URBAINES
ÉCOLE URBAINE DE SCIENCES PO

6-8 OCTOBRE 2015



SOMMAIRE

NOTE ÉDITORIALE

Brigitte Foulland, Directrice exécutive de l'École Urbaine, Responsable pédagogique du master STU M1

p.4

CARTES

La Côte d'Opale, partie prenante de la Northern Range
Boulogne-sur-Mer et Dunkerque, deux morphologies urbaines sur un même littoral

p.6

p.7

CHAPITRE UN : PORTS, ICI ET LÀ

Ports restés en rade ? Pour une relecture d'une interface
Quentin Bernard

p.10

À Dunkerque :

La mobilisation du Grand Port Maritime face à la compétition internationale
Vincent Arnulf, Louis Colnot, Arnaud Vidal

p.12

Du roll on-roll off au tramping, la grande industrie a « les pieds dans l'eau »
Clarisse Fabrèges, Mathilde Léonardo, Quentin Nam

p.18

À Boulogne :

A la Criée, pas un mot !
Léo Stephan, Lucas Lebrun

p.22

CHAPITRE DEUX : REBONDIR EN INTERNE

À Dunkerque :

Un « écosystème écologique et industriel » pour la Communauté Urbaine de Dunkerque
Julie Teissedre, Quentin Bernard

p.26

Work & Co : l'ESS au coeur d'un quartier prioritaire
Salomé Attias, Camille Bergeret

p.30

À Boulogne :

La gestion intégrée des zones côtières : contribution universitaire à la filière de la mer
Claire Lemoine, Arthur Courty, Pierre Hudzik

p.32

Commentaire :

Regard de l'Est : l'impérative « reconversion »
Daniel Kajpr

p.36

CAHIER CENTRAL : VISITES LIBRES

Un pied dans la Halle, l'autre sur les dunes du Nord
Hélène Routier, Faustine Kuster, Margherita Maestri, Benjamin Muselet, Thibault Berlingen, Linh Nguyen Tri, Élise Perrault, Claire Piqueret

p.40

C'est un Boulogne-sur-Terre que j'ai vu !
Iman Ahmed-Mohamed

p.44

Nausicaa : l'attractivité par l'identité
Martin Lanoux, Coentin Émery

p.47

CHAPITRE TROIS : FACETTES DE L'ACTION PUBLIQUE

À Dunkerque :

Grande Synthe, la « banlieue verte » ?
Marion Laumonier, Basile Mulciba, Hugo Prost, Maxence Rose

p.54

La Halle aux Sucres et son learning center « Ville Durable »
Laura Falzon, Lucas Verdant

p.60

Jeu de Mail, Carré de la Vieille, Île Jeanty : étiquetés « politique de la Ville »
Paul Giraud, Yann Tavernier

p.64

Le groupement Européen de Coopération Territoriale West-Vlaanderen - Flandres -
Dunkerque - Côte d'Opale
Anna Mariama, Léo Kahn

p.67

À Boulogne :

Economie touristique et produits de la mer : les priorités de la Communauté
d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer
Adèle Larvoire, Aubrée Louarn, Ariane Visier, Arturo du Monceau

p.70

CHAPITRE QUATRE : INCERTITUDES URBAINES

À Dunkerque :

Mais où donc regarde Neptune ?
Jean Cailleau, Bastien Morvan

p.76

Regards indiscrets, visite de la ville reconstruite
Jérémy Leugé, Clément Nouguez

p.80

Dunkerque joue le Phoenix : héritage portuaire et avenir urbain
Mathilde Hermelin-Burnol, Cassandre Rey-Thibault

p.82

CONCLUSION
Antoine Schneider

p.86

ÉPILOGUE

p.88

CRÉDITS PHOTOS

p.90

NOTE ÉDITORIALE

Les étudiants de première année du Master Stratégies Territoriales et Urbaines ont effectué leur voyage d'études à Dunkerque et Boulogne-sur-mer en octobre 2015. L'annonce de cette destination les a surpris ... mais l'équipe enseignante était depuis longtemps convaincue de l'intérêt d'entrer dans les thématiques urbaines à travers ces deux agglomérations.

Celles-ci sont en effet représentatives du tissu européen de villes moyennes, avec leurs 199 682 habitants pour la Communauté Urbaine de Dunkerque et 117 832 habitants pour la Communauté d'Agglomération de Boulogne (INSEE, 2012).

Comme de nombreuses villes d'Europe, leurs économies, prospères dans les années 1945-1975, sont en pleine mutation aujourd'hui : les spécialisations industrielles qui en étaient la base ont connu une concurrence vive. Les fermetures (Cofilog à Boulogne par exemple), ou les incertitudes (comme Arcelor Mittal à Dunkerque) en attestent.

Les tissus urbains portent la trace de ces évolutions : l'abandon de la ligne de ferry Boulogne - Folkestone a laissé le quartier de la Gare maritime en déshérence, des friches industrielles se sont développées à Dunkerque. Les niveaux moyens de revenus assez bas et l'augmentation des taux de chômage se traduisent dans la structure des quartiers et constituent pour les élus un fort enjeu, notamment à l'heure où, dans les deux agglomérations, la montée des votes extrêmes s'affirme.

La reconversion constituait donc le thème majeur de notre mission d'étude : comment les différents acteurs analysent-ils cet enjeu, à quelle échelle la traitent-ils ? Ville-centre, agglomération, territoire rural des communes alentours, transfrontalier, Flandres belge et française, région ... Quels leviers d'action publique mettent-ils en œuvre ? Quelle coordination entre eux ? Dans quelle mesure, élus, administrations locales, agences, chambres consulaires, entreprises privées parviennent-ils - ou non - à gouverner par projet (Gilles Pinson, 2009) la restructuration des centres villes, le renouvellement urbain, le développement de pôles économiques, la formation et les nouvelles technologies. L'action publique d'accueil de réfugiés déjà en cours lors de notre visite à Grande Synthe constitue aussi un sérieux défi.

La rencontre de nombreux acteurs a permis, par la multiplicité des points de vue, de comprendre l'intensité des problèmes, la volonté d'intégrer l'histoire de ces villes dans des réponses qui ne peuvent faire table rase du passé, tout en développant une capacité d'innovation indispensable pour susciter de nouvelles activités. Des initiatives émergent à Boulogne et à Dunkerque, de nombreux acteurs produisent un travail considérable pour les faire vivre. La nécessité de les mettre en cohérence, d'assurer une réelle capacité de portage, et de relier tous les acteurs, y compris les habitants, au devenir de leurs villes, constitue sans aucun doute un impératif.

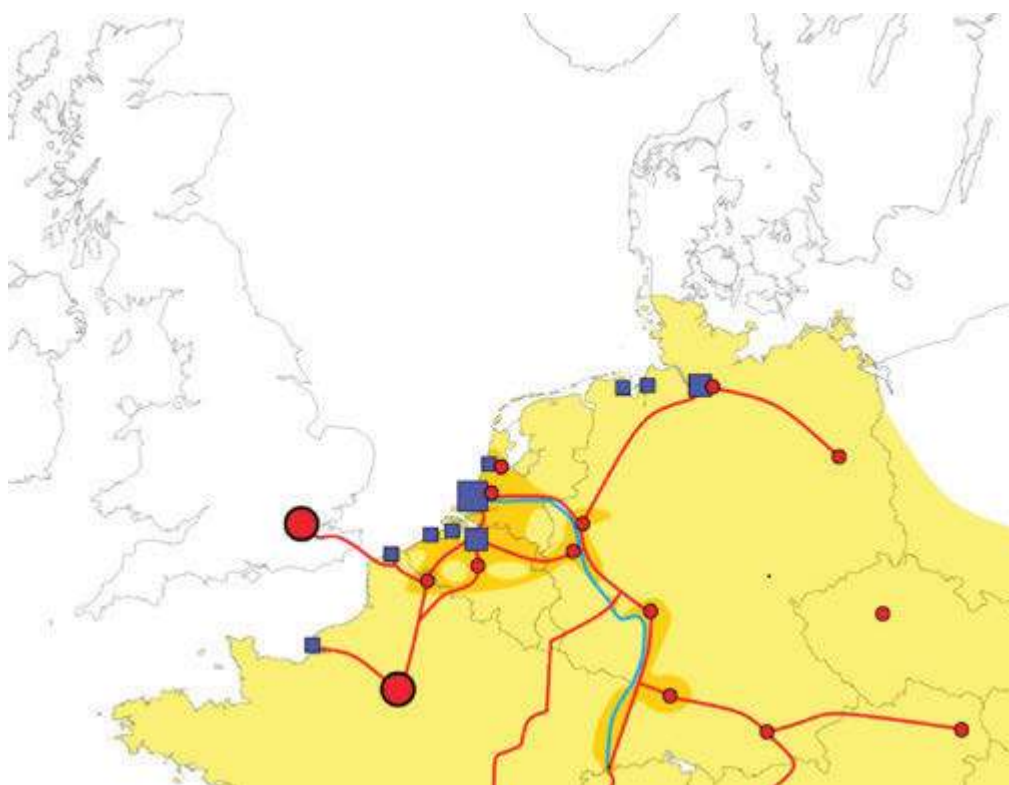
Nous remercions très chaleureusement tous les intervenants : leur accueil et leur disponibilité nous ont permis de découvrir des agglomérations vivantes, dynamiques, conscientes des enjeux et tournées vers l'avenir. Ce rapport, réalisé collectivement par les étudiants du Master, souhaite en rendre compte.

Brigitte Fouilland,
Directrice exécutive de l'École Urbaine de Sciences
Po, Responsable pédagogique du master STU M1












LA CÔTE D'OPALE, PARTIE PRENANTE DE LA NORTHERN RANGE

Croquis de la situation de Dunkerque et de Boulogne-sur-Mer situées dans la façade maritime nord-européenne



Source : eduscol.education.fr

-  Le 4ème port mondial
-  Ports de taille mondiale : 14ème et 15ème rang
-  Ports de commerce plus modestes
-  Principaux axes de transport (multimodaux)
-  Le Rhin, axe fluvial à grand gabarit
-  Deux mégalofoles (plus de 10 millions d'habitants)
-  Les autres métropoles (plus d'un million d'habitants)
-  La mégalofole européenne (fortes densités de population)
-  L'hinterland de la façade nord-européenne



Source : Géoportail IGN

LA COTE D'ÔPALE ET DEUX MORPHOLOGIES URBAINES

Cartes littorales de Dunkerque et de Boulogne-sur-Mer : deux manières d'occuper le rivage et ses embouchures



Source : Géoportail IGN



PORTS, ICI ET LÀ

CHAPITRE UN

Souvent réduite à son héritage agricole et terrestre, la France laisse une place particulière et parfois réduite aux ports. L'univers maritime a pourtant durablement structuré l'imaginaire national et plus encore celui des littoraux. La politique maritime et portuaire est un enjeu fort pour un pays qui dispose du deuxième domaine maritime mondial le plus important, avec 11 millions de kilomètres carrés.

Regorgeant d'emplois insoupçonnés tant dans le port (négociants, armateurs, dockers, lamaneurs, etc.) que dans son hinterland, les ports ont été et sont un poumon économique essentiel des villes de la Côte d'Opale. Situés au cœur du rail du nord – la Northern Range est la deuxième interface maritime mondiale en termes de trafic de marchandises – le Grand Port Maritime de Dunkerque et le Port de Pêche de Boulogne-sur-Mer soulèvent des enjeux économiques similaires. Comment adapter les ports à la concurrence internationale et aux mutations de l'économie mondiale ?

Si l'enjeu est de taille pour des territoires dont l'axe maritime est à la fois un héritage et une ressource, ils s'expriment différemment à Dunkerque ou à Boulogne-sur-Mer. Les articles qui suivent en donnent un aperçu. Pour la grande industrie comme pour la pêche commerciale, les filières adoptent des stratégies divergentes, l'une tournée vers le monde, l'autre vers l'intérieur des terres.

Quoiqu'il en soit, le port reste une interface. Et la question se pose dans les deux cas de son lien avec la ville.

Ports restés en rade ? Pour une relecture d'une interface.

Par Quentin Bernard



Lorsque l'on parcourt dans un faible intervalle de temps les rues de Dunkerque puis celles de Boulogne-sur-Mer, un constat vient à l'esprit : il est difficile, dans l'un ou l'autre des cas, de sortir du port. Que ce soit par habitude ou par tropisme, les pas y ramènent. Dans ces deux villes de la Côte d'Opale le port structure la ville. Il en est la raison d'être et le poumon économique.

Il est d'autant plus étonnant de remarquer plusieurs similitudes derrière les différences croissantes : le premier est l'une des plus importantes zones industriello-portuaires de France tandis que l'autre est le premier port de pêche français en volume, ou encore, dans la première ville, la plupart des bâtiments ont moins de 70 ans, tandis que dans l'autre la vieille ville compte son âge en siècles. Néanmoins, dans les deux cas on retrouve au moins trois constantes.

A Dunkerque comme à Boulogne-sur-Mer, le port est la connexion principale de la ville à son environnement, le lieu vers lequel convergent les axes de circulation, et est connecté à la ville par un ou plusieurs canaux. Quelque soit sa superficie, le port qui est à l'extérieur de la ville proprement dite en constitue paradoxalement le centre. En outre, l'interface entre le centre-ville et la zone économique-portuaire présente des ressemblances frappantes dans les deux cas. Que ce soit le quartier Grand-Large de Dunkerque ou l'Eperon de Boulogne, une bande de terre fait zone-tampon. Objet de reconquête urbaine dans les deux cas, elle est pensée comme une excroissance du centre-ville, où il s'agira, ici de « faire ville » en créant des commerces et des espaces résidentiels, là de construire des équipements culturels qui mettent en valeur le patrimoine de la ville (terminal portuaire). Mais à chaque fois, le centre de la réflexion concerne les axes de circulation qui doivent irriguer ce quartier et augmenter la fluidité de passage entre les espaces résidentiels et économiques/portuaires, fortement séparés dans les deux villes. Ceci nous amène à la troisième constante. Les programmes d'aménagement urbain des communautés d'agglomérations et de leurs cabinets d'urbanisme déploient le même raisonnement : il faut tourner la ville vers le port, afin qu'elle s'ouvre au port et vers le port. Pourquoi connecter la ville vers le port ?





Personnages peints
sur les piliers de
l'ancienne gare
maritime de
Boulogne-sur-Mer.

Là, en revanche, les explications diffèrent selon les villes, mais surtout selon les acteurs. Il peut s'agir d'affirmer l'identité maritime de la ville, d'améliorer la qualité de l'environnement des habitants, de rendre plus attractive la zone économique ou encore de désenclaver certains quartiers. Quoiqu'il en soit, cette zone tampon semble l'élément clé de la réussite du retournement de la ville.

Force est de constater que les succès en cette matière ont été inégalement partagés entre les deux villes, si l'on s'en tient à une première impression d'ensemble. D'un côté, le port dunkerquois est morcelé et du coup, morcellée, la lisière avec la ville, encore tournée sur la place Jean Bart. La requalification du quartier Grand-Large laisse la part belle aux friches, sans compter l'entrée de la ville qui se fait directement par le labyrinthe des terminaux portuaires. De l'autre, la frontière ville - port est dessinée par la Liane dont les berges ont été réaménagées, l'entrée de la ville peut se faire par différents axes et est facilitée par les ponts qui relient les deux berges, tandis que l'Eperon boulonnais, sans être encore aménagé, ne complexifie pas la lecture de la ville : ses espaces goudronnés vides permettent en un coup d'œil d'embrasser le port et la ville, soulignée par ses reliefs.

Car c'est bien de lisibilité dont il s'agit *in fine*, de la manière dont on se repère et dont on comprend une ville. Malgré des configurations spatiales similaires, la volonté d'ouvrir la ville sur le port n'a pour le moment, pas débouché sur le même degré de lisibilité à Dunkerque ou à Boulogne-sur-Mer. Peut-être est-ce dû à ce que le port de pêche de Boulogne-sur-Mer est relié au centre-ville tout en étant séparé géographiquement. Le passage est fluide et la frontière claire, et cela se ressent aux premiers coups d'œil.

La mobilisation du Grand Port Maritime face à la compétition internationale.

Par Vincent Arnulf, Louis Colnot, Arnaud Vidal
7 Octobre 2015

M. François Lambert, Directeur chargé des achats et de la finance du Grand Port Maritime de Dunkerque, membre du directoire (GPMD), M. Yves Lalaut, Directeur de l'aménagement et de l'environnement du GPMD, M. Didier Béthune, Secrétaire général de l'Union Maritime et Commerciale (UMC), M. Hervé Gauducheau, Président du service pilotage du GPMD, Mme Anne Peguy Hellequin, Enseignante-chercheuse à l'Université Littoral Côte d'Opale (ULCO)



Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est l'établissement public chargé de la gestion du port. Des membres du secteur privé, par exemple l'Union Maritime et Commerciale (UMC), et du secteur académique (Université du Littoral) ont été associés à la présentation, organisée suivant le type d'acteur : les acteurs publics, puis privés et enfin académiques.

La gouvernance publique du port : d'une gestion d'aménageur à une stratégie de développement dans un cadre concurrentiel.

Messieurs François Lambert et Yves Lalaut, responsables du GPMD, ont présenté la situation du port et leur action stratégique. Notamment en insistant d'emblée sur le sentiment de solitude des acteurs maritimes face aux problèmes actuels. Aux questions portant sur ce point, M. François Lambert a souligné le manque de direction spécifique au niveau gouvernemental sur les affaires maritimes. Il a ensuite appelé de ses vœux à la

création d'un Ministère de la Mer, justifié par les multiples façades maritimes du pays.

M. François Lambert a commencé par faire un point juridique sur le statut du port, modifié par la loi de juillet 2008. Il a ensuite abordé l'importance générale de la mer pour la France, en termes économiques mais aussi stratégiques. Il a également souligné la coopération entre les ports de Dunkerque et de Calais, malgré des statuts juridiques différents, puisque le port de Calais est depuis 2007 propriété de la région Nord-Pas-de-Calais.

M. Yves Lalaut a évoqué l'histoire et la nature industrielle du port de Dunkerque. En effet, la reconstruction d'après-guerre s'est faite sur impulsion de l'Etat autour de la sidérurgie dite "pieds dans l'eau". L'implantation d'USINOR en 1962 a ainsi permis un développement du port. Des synergies entre industries se sont également développées, par exemple entre Air

Liquide et le futur terminal méthanier. Cependant, cette particularité industrielle a fragilisé le port lors de la crise de 2008.

M. François Lambert a ensuite évoqué la situation particulière du GPMD pour le trafic maritime. Il note une amélioration de la situation dans le court terme, par rapport à la crise de 2008. Le port est marqué par ses activités historiques : 700.000 tonnes annuelles de produits frais (fruits exotiques), 50% du trafic en vrac solide (sidérurgie). Cependant, un virage stratégique vers le conteneur a été initié pendant la crise de 2008. L'atout majeur défendu par M. François Lambert pour le port de Dunkerque est, d'une part la diversité du trafic, qui n'est pas seulement composé de cargos, et d'autre part sa très bonne connexion aux voies de chemin de fer. Ceci devrait lui permettre de tirer son épingle du jeu dans la compétition régionale entre ports.

M. Yves Lalaut présente ensuite les orientations d'aménagement et de stratégie du GPMD. Cette stratégie est bâtie sur le long terme, de 20 à 25 ans. Elle présente 4 axes majeurs : la reconquête de l'hinterland, le développement de la capacité de transbordement, le développement durable et la responsabilité écologique et la coopération entre acteurs. Par exemple, un des outils importants de cette stratégie est le soutien à l'économie circulaire, qui consiste à valoriser les coproduits des entreprises. Une question sur le développement durable a été l'occasion pour M. Yves Lalaut de rappeler qu'il ne faut pas opposer port durable et port industriel, car des actions de compensation sont mises en œuvre dans le cadre des nouvelles activités portuaires. De même, une autre question a porté sur le projet Horn de stockage de matières dangereuses. M. François Lambert a soutenu que, malgré la polémique suscitée, le port avait l'expérience nécessaire pour gérer ce projet. Au niveau des investissements, 242 millions d'euros sont prévus sur 5 ans. M. Yves Lalaut cite comme exemple le projet d'agrandissement du cercle d'évitage pour les manœuvres des navires.

La gouvernance privée du port : la coordination de multiples métiers.

Après la présentation des axes stratégiques du port, c'est M. Didier Béthune, secrétaire général de l'Union Maritime et Commerciale (UMC) qui a pris la parole. L'UMC est un syndicat professionnel unifiant cinq grands acteurs privés en lien avec le port : l'Association des Consignataires et Agents

Maritimes (ACAM), le Syndicat des Transitaires, les manutentionnaires (Syndicat des Entrepreneurs Maritimes de Manutention - SPEM), les armements (Syndicat de l'Armement Français), l'Association des Entreprises de Services, ainsi que le Groupement des Industriels Importateurs de Pondéreux (GIIP).

Syndicat centenaire, l'UMC gère la gouvernance privée du port avec son jumeau, le groupement d'intérêt économique Gestion Commune Organisation Maritime (GECOM), dont M. Didier Béthune est également l'un des administrateurs, en charge de la gestion de l'antenne d'accueil du port Ouest, de la délégation professionnelle à distance, du système informatique et de l'accueil commun des camions pour les entreprises du port.

M. Didier Béthune a explicité les missions et objectifs de l'UMC qui concernent essentiellement la défense du trafic maritime, la mise à disposition des moyens du port, ainsi que la coordination des activités portuaires entre acteurs des différents métiers du port (portiqueurs, manutentionnaires, lamaneurs, remorqueurs, etc.). Il a également évoqué le rôle de porte-parole de l'UMC avec les entreprises de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP), ainsi que sa casquette de médiateur avec les autres acteurs du port.

La parole a ensuite été donnée à M. Hervé Gauducheau qui a présenté le fonctionnement d'un métier précis du port, celui de pilote, à travers la station de pilotage du port. Les pilotes sont des professionnels commissionnés par l'Etat dont la mission consiste à assister les gros navires dans leurs manœuvres à l'intérieur du port. Bien qu'ils aient un statut privé, le métier fonctionne en tant que délégation de service public, ce qui implique de fait une absence de concurrence mais aussi la nécessité de posséder leur matériel d'intervention (station radar, ateliers, pilotines, hélicoptère). Le port de Dunkerque compte 29 pilotes, tous expérimentés et issus d'une formation d'ingénieur au sein l'École Nationale Supérieure Maritime. Enfin, pour compléter le panorama des acteurs privés du port, M. Franck Bally, président de l'ACAM, a développé le rôle tenu par ses membres, les consignataires. Ils assurent, pour le compte de l'armateur, le commandement de l'ensemble des tâches commerciales de liaison entre le bateau et les services portuaires, en mettant à sa disposition les différents professionnels du port : assistants, réparateurs,

douaniers, manutentionnaires, etc.

Regroupant consignataires et agents maritimes, l'association répond aux deux types de liaisons requises par le port : les lignes régulières (qui concernent le métier d'agent maritime), et les lignes irrégulières, de vagabondage - dites de tramping - dont s'occupent les agents consignataires. L'ACAM assure d'importantes fonctions logistiques au sein du port, particulièrement avec la GECOM au sujet du réseau informatique entre les différents intervenants du port (programmes SIRENE pour les mouvements de navires, ORION pour la perception des droits de douanes).

L'analyse académique des enjeux urbains du port : entre requalification des friches et nouvelle articulation port-ville.

La faiblesse des liens entre le port et le monde universitaire a été évoquée lors d'une question comme une source potentielle des difficultés du port de Dunkerque. Cependant, M. François Lambert a répondu que ces liens existaient et que les difficultés du port venaient de bouleversements majeurs. Mme Anne Peguy Hellequin a fait une présentation sur les dynamiques d'une ville portuaire. Elle a commencé par exposer les caractéristiques générales de la ville : population, poids des activités industrielles, évolutions. Elle a ensuite développé la notion d'interface port-ville, expliquant qu'initialement le port et la ville étaient totalement enchevêtrés, puis, avec le développement des activités portuaires modernes, le port s'est progressivement détaché de la ville. Les activités portuaires s'éloignent maintenant en laissant derrière elles des friches qu'il faut valoriser. Ainsi des projets d'extension de la ville sur ces friches ont été développés comme le projet NEPTUNE des architectes britanniques Richard Rogers et Mike Davies au début des années 1990, accompagné de la construction de nombreux ponts, la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Grand Large ou encore l'implantation de l'Université Littoral Côte d'Opale (ULCO). Le but était de recréer un lien avec la mer, de redonner le droit à la mer.

*Photos ci-contre ; stockage de conteneurs,
bois minerais dans le Grand Port Maritime
de Dunkerque.*





MER DU NORD

PORT EST

PORT OUEST

PORT INDUSTRIEL

LE CLIFON

Mardyck

Fort Mardyck

Saint-Pol-sur-Mer

DUNKERQUE

Grande-Synthe

ZIP DE LOON-PLACE

POINT A BOSSAUX

Loon-Plage

Cappel La Grande

Gravelines

Saint-Georges sur l'Aa

Craywick

Brouckerque

Spycker

Armbouts-Cappel

0m 500m 1000m

SITUATION URBAINE DES ZONES PORTUAIRES DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE



Du *roll on-roll off* au *tramping*, la grande industrie a « les pieds dans l'eau ».

Clarisse Fabrèges, Mathilde Léonardo, Quentin Nam
7 Octobre 2015

M. Dominique Lammin, Direction Commerciale du Grand Port Maritime de Dunkerque



Une visite du port permet de parcourir les 17 kilomètres de côte que compte le port et de découvrir toutes les activités qui le composent.

Elle se déroule donc d'est en ouest, suivant ainsi la logique chronologique de la construction des infrastructures. Nous quittons le centre-ville par la chaussée des Darses, qui, comme son nom l'indique, longe les bassins les plus anciens. Cette route parallèle à la voie ferrée est aussi celle que les Dunkerquois empruntent dès qu'ils doivent entrer ou sortir de leur ville : on comprend pourquoi ils sont tant attachés à leur port, puisque le voyageur entre par le port avant d'entrer en ville. Cet attachement des Dunkerquois au port est renforcé par le fait que chaque habitant ou presque connaît quelqu'un qui y travaille. Les premiers quais semblent bien vides et bien mornes sous ce temps gris : seul un ferry - un "ro-ro", pour "roll on-roll off" - de petit tirant d'eau y est amarré. Ces quais ont en fait été progressivement délaissés au profit des installations plus neuves situées à

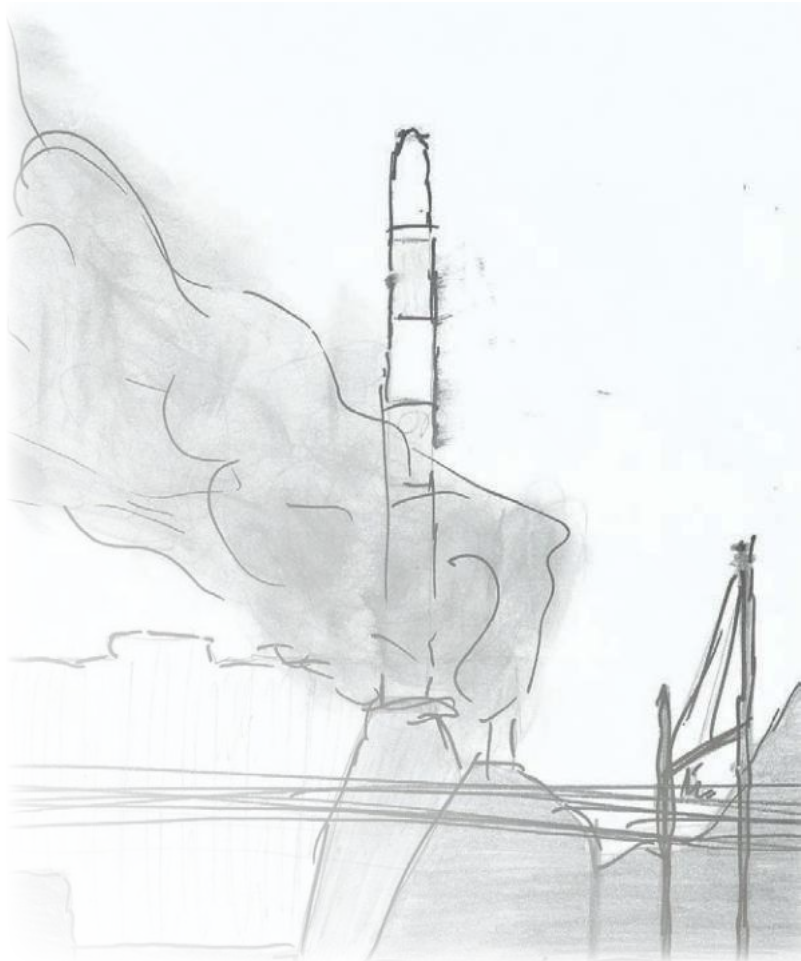
l'ouest car ils sont peu profonds et ne peuvent donc pas accueillir les navires avec de gros tirants d'eau. Face au développement du gigantisme naval depuis plus d'une cinquantaine d'années, le vieux port n'est plus adapté : pour assurer la pérennité de son existence, le port de Dunkerque a dû s'adapter à la massification. Un peu plus loin, le bus s'arrête sur un quai traversé par des voies ferrées où les trains peuvent toujours venir chercher leur cargaison. Dominique Lammin nous explique que le statut de "Grand Port Maritime", acquis par le port en 2008, est aussi lié à la navigation marchande, dont il nous définit la typologie : les lignes régulières, d'une part, proposant un itinéraire fixe ; le "tramping" (de l'anglais tramp : vagabond) d'autre part, qui est un service de navigation non planifié, les navires étant affrétés à la demande pour le transport de marchandises en vrac (charbon, céréales, sucre, fruits tropicaux...). Le "tramping" correspond donc à une offre qui répond à la demande : un jour, à un moment donné et pour

une personne.

Toutefois, il est intéressant de noter que certaines activités relevant originellement du "tramping" sont désormais intégrées dans les lignes régulières. C'est notamment le cas du sucre, dont un silo est situé juste devant nous, au bord du bassin : auparavant chargé en vrac dans le cadre du "tramping" ("Vrac rentrant, Sac sortant"), il est désormais chargé directement en sacs sur les bateaux. Ce changement est représentatif de l'importance du port de Dunkerque : du fait de son activité régulière il est désormais en mesure d'offrir un départ par semaine en ce qui concerne le sucre.

Nous reprenons notre route, en empruntant non plus la chaussée des Darses, mais directement la route interne au port. Très vite, nous passons à un point de contrôle : tout le monde ne peut pas entrer dans le port qui est désormais une zone à accès contrôlé. C'est donc réellement une chance de pouvoir cheminer entre ces bassins, quais et entrepôts. Nous nous rendons compte de la très grande diversité des matériaux traités dans le port : M. Lammin nous montre le site de la société Colas, qui reçoit des huiles de façon à produire des bitumes et bétons bitumineux ; plus loin, nous passons à côté d'un dépôt de cuivre. Ce tas est en réalité très précieux, car son coût actuel est estimé à 6000€ la tonne...

Nous quittons ensuite vraiment la ville et le schéma industriel dunkerquois typique apparaît avec des friches de plus en plus présentes. C'est aussi autant de défis pour les élus et les acteurs de la reconversion des territoires. Nous arrivons enfin dans la partie centrale du port, celle qui concentre encore aujourd'hui 50% des emplois du site : l'usine d'Arcelor Mittal. Le développement du port est lié de longue date à l'installation de cette usine sidérurgique « les pieds dans l'eau » - c'est-à-dire juste à côté de l'arrivée des bateaux acheminant les matières premières – exploitée d'abord par le groupe nationalisé Usinor puis par Arcelor. Ce site a été construit pour prendre le relais des vieux hauts fourneaux qui, à six cents kilomètres de là, dans le nord de la Lorraine, n'avaient plus assez de matières premières à disposition immédiate pour fonctionner. Le parcours à l'intérieur du site d'Arcelor Mittal est très impressionnant : entre les



cheminées fumantes, les tas de minerais et les engins de chantier à l'œuvre, notre bus évolue au cœur de l'activité industrielle du port. Nous assistons même au déchargement d'un énorme bateau, amarré le long du quai. De gigantesques portiques soulèvent un très imposant godet qui vient puiser dans le ventre du navire. En face de ce site en effervescence, une digue artificielle, très populaire chez les Dunkerquois en été, permet de séparer le port du large. La digue du Braek fait notamment office de plage populaire les jours de beau temps, bien que la baignade y soit interdite, et constitue aussi un véritable lieu de loisir, de promenade et de pêche. Dominique Lammin nous explique de plus que le niveau de l'eau dans le port est maintenu constant par un système d'écluses : si la pression de l'eau n'était pas maîtrisée, le quai s'effondrerait immédiatement.

Plus tard, lors de notre traversée vers l'ouest du port, quelques maisons apparaissent, très légèrement cachées derrière un petit bois. Il s'agit du village de Mardyck, classé en zone Seveso du fait de sa proximité immédiate avec les industries et donc des risques qui en découlent : incendie, explosion, nuages toxiques... Pourtant, malgré cette situation inquiétante, force est de constater que ce "village de Gaulois" résiste. Aujourd'hui, construire à Mardyck est interdit et les maisons ne valent plus rien mais les habitants refusent de quitter le

village. Certains pointent les trop faibles indemnités proposées par l'État, mais cette résistance témoigne également d'un réel attachement des riverains à leur territoire.

Concernant le reste de la ville de Dunkerque, elle aussi est placée sous surveillance. M. Lammin nous affirme qu'une classification Seveso ne doit pas être considérée comme un handicap en soi car elle permet au territoire d'être constamment surveillé : c'est donc un territoire qui a le mérite d'être suivi, où les autorités n'ignorent pas les risques qu'il encourt.

Nous passons ensuite à proximité du port à conteneurs, où seules accostent les lignes régulières de Dunkerque. Cette zone est par ailleurs destinée à grossir de six cents mètres et à accueillir deux nouveaux portiques pour traiter deux méga carriers. Depuis cette partie du port, quasiment à l'extrême ouest de la zone, près de la centrale de Gravelines, nous avons une vue d'ensemble, toute en longueur, sur les activités portuaires visitées.

Malgré la très grande diversité des marchandises et des navires traités au port de Dunkerque, beaucoup de terrains restent inexploités et sont donc disponibles pour de nouveaux projets. En ce sens, Dunkerque continue de se développer, à l'image du nouveau terminal méthanier dont la mise en service est prévue pour novembre 2015. Le gaz arrivera sous forme liquide et sera réchauffé grâce à la centrale nucléaire de Gravelines, située juste en face.

Alors que la visite s'achève, Dominique Lammin évoque l'importance que le développement durable doit avoir dans la croissance du port. Il nous confie sa fierté de la fiabilité sociale du port, puisqu'aucune grève n'y a eu lieu depuis 1992. Il évoque aussi la tension entre écologie et industrie : selon lui, ces deux enjeux sont tout à fait conciliables et cela se traduit, de son point de vue, notamment par la préservation d'un biotope pour les espèces animales à même le site.

Néanmoins, l'activité industrielle du port, ainsi que son rôle de lieu de transit routier de marchandises, suscitent des questions. D'une part, si écologie et industrie sont conciliables, il n'est pas certain que les efforts du Grand Port Maritime soient suffisants pour compenser l'émission de carbone d'Arcelor Mittal. En outre, la gestion des migrants se pose avec une acuité particulière, parfois à l'intérieur même du port.





À la Criée, pas un mot !

Par Léo Stephan, Lucas Lebrun
8 Octobre 2015

M. Gildas Dubois, Chef de service de la Criée du Port de Pêche de Boulogne-sur-Mer



Le port de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français en volume et second en chiffre d'affaires (76 millions d'euros en 2014) est propriété de la région Nord-Pas-de-Calais. Il est le centre leader de distribution des produits de la mer. Assister à la criée du port de pêche de Boulogne-sur-Mer est donc une chance. Le chef de service de la criée, Gildas Dubois, présente le fonctionnement et le rôle clé de celle-ci. La criée est le lieu de vente du poisson récemment pêché. Plus de 70 espèces différentes sont débarquées chaque jour pour être ensuite vendues aussitôt sur place. La criée se déroule à 6h ou 7h du matin en fonction des jours et le hall aux ventes fonctionne du lundi au dimanche avec deux gros jours de vente, le mercredi et le samedi.

L'intérêt de la criée est aussi son organisation spatiale et technique. Autrefois manuelle, elle est aujourd'hui entièrement informatisée. La salle de vente est divisée en trois parties. La première partie, située en haut de

la salle, est l'espace des vendeurs, qui enregistrent leurs marchandises, fixent le prix de départ et établissent un prix « barrage » ou prix cible de la marchandise que devra respecter l'acheteur. Les acheteurs se retrouvent, eux, dans la partie centrale de la salle de vente. Pour pouvoir participer à la criée, tout acheteur doit avoir un numéro Siret et une enveloppe minimale de 5 000 euros de budget. Enfin, en bas de la salle se trouvent les crieurs qui valident et enregistrent les différentes transactions.

La criée s'organise en trois phases de vente, la troisième phase étant la phase dite de « dernière chance ». Trois cadrans numériques se trouvent sur un mur pour rendre plus facile le déroulement de la criée. Le premier cadran affiche les différentes espèces de poisson et la quantité en kilos, et le deuxième cadran montre les lots à suivre ; cela permet de voir, par exemple, le type de produit avant la vente. Enfin, le troisième cadran livre

plusieurs informations comme le nom des bateaux ou l'heure d'arrivée du déchargement.

Le port de pêche de Boulogne-sur-Mer a été le dernier grand port français à avoir un système totalement informatisé de la criée. En effet, jusqu'en 2008, l'échange entre les acheteurs et les crieurs était verbal, avec une « vente à la voix ». La chambre de commerce et d'industrie a dû moderniser la criée pour faciliter le fonctionnement des échanges et favoriser la multi-transaction. Le passage d'un système ancien au système informatique vient aussi des différents problèmes ressentis depuis 2005 entre l'offre et la demande. Les acheteurs n'avaient pas accès à l'ensemble du marché et les règles mises en place étaient toujours traditionnelles (vente à la craie). C'est pourquoi un groupe de travail a été mis en place afin de travailler sur un outil permettant d'informatiser les ventes, tout en consultant les acteurs sur leurs besoins vis-à-vis du système. Du fait des nouvelles réglementations européennes le logiciel est devenu obsolète et est à refaire.

Plusieurs acteurs participent au fonctionnement du port de pêche et à la criée. Il y a tout d'abord l'écoreur qui est un agent réalisant un certain nombre d'opérations pour le compte du bateau pour lequel il travaille en tant que prestataire de service. La mise en vente du poisson à la criée est l'une de ses attributions. Les écoreurs constituent une tradition propre à Boulogne-sur-Mer, qui possède plusieurs structures les regroupant, à l'instar de la Coopérative Maritime Étaploise, Unipêche Boulogne Écorage et C2MC. Il y a ensuite les armateurs, qui possèdent les bateaux et vendent une partie de leur poisson à la criée. Enfin, les mareyeurs prennent place dans la salle de vente pour participer aux enchères du jour. Au niveau des ventes, les produits

invendus — à cause par exemple d'un prix mal défini —, repartent dans les mains des écoreurs. Et si le marché est porteur, il va y avoir une négociation entre le vendeur et l'acheteur. S'il ne l'est pas, le vendeur va directement consulter l'acheteur. Les résidus de poisson sont recyclés : le port de pêche de Boulogne est le premier centre français de transformation du poisson.

Néanmoins, les pêcheurs peuvent avoir leur propre service commercial, allant d'une certaine manière contre le principe même de la criée qui, elle, offre une garantie de paiement pour être attractive. La loi française laisse le droit au producteur de vendre directement son poisson sans passer par la criée : de telle sorte qu'on estime à 70 % la production vendue à la criée, contre 30 % vendue directement.

Un des problèmes actuels du monde de la pêche est le fait que les pêcheurs, du fait de la compétition accrue entre les grands ports du Northern Range, ont une vision à court-terme de la pêche. Or, cette vision entre directement en conflit avec l'instauration de quotas de pêche. Alloués annuellement aux États-membres par l'Union Européenne, les quotas sont ensuite répartis entre les organisations de producteurs pour assurer une pêche durable. Le ratio de ces quotas est établi en fonction des espèces pêchées. La filière pêche se situe donc dans une situation délicate : dans l'incapacité de prévoir plus d'un an à l'avance sa pêche, elle ne peut que pousser à la surpêche, ce qui a des effets non négligeables sur les prix des marchandises. Ce cercle vicieux conduit les protagonistes à dépendre de plus en plus des subventions européennes.

Mais jusqu'à quand ?



Le cadran horaire de la Criée.



REBONDIR EN INTERNE

CHAPITRE DEUX

De Dunkerque à Boulogne-sur-Mer, sur toutes les lèvres un mot : reconversion. Les difficultés économiques sont de taille. L'activité tarde à repartir et le chômage ronge le littoral. C'est du moins l'impression que l'on peut avoir en regardant la carte de la France. C'est un constat que tous les acteurs partagent à demi-mot. Et l'équation n'est pas aisée à résoudre. A Dunkerque l'équilibre est fragile, là où des milliers d'emplois ne dépendent que de quelques industries, parfois en perte de vitesse. A Boulogne-sur-Mer, qui ne dispose pas d'un tissu industriel aussi important que sa voisine nordique, la chose n'est pas évidente non plus.

Une politique publique d'attractivité est-elle la solution ? Si la Communauté Urbaine de Dunkerque et la Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer misent dessus, ce n'est pas le principal levier qu'elles cherchent à activer. Les deux territoires font le pari de la spécialisation. L'industrie et l'énergie au nord de la côte, le tourisme et la filière « produits de la mer » au sud. Toutes deux ambitionnent d'accompagner la création de « pôles » qui concentreraient des activités spécifiques. Et cherchent par-là, les externalités positives de l'agglomération d'entreprises.

Le défi est de taille mais pas impossible. Surtout il montre que plutôt que la reconversion, les deux intercommunalités cherchent à capitaliser sur leurs ressources, pour les transformer et en faire des leviers. A plus petite échelle, les quartiers prioritaires sont aussi concernés. Un aperçu de l'initiative Work&Co l'illustre. Rebondir en interne, la question se pose à de multiples échelles.

Un « écosystème industriel et écologique » pour la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Par Julie Teissedre, Quentin Bernard
6 Octobre 2015

Monsieur Yannick Vissouze, Directeur du développement économique de la Communauté Urbaine de Dunkerque



C'est dans l'imposant bâtiment aux allures de presse-papier (selon l'expression de Bernard Verbauwen, architecte de la CUD), que M. Yannick Vissouze nous a exposé les enjeux de la CUD en termes de développement économique.

Troisième port français en volume, Dunkerque est aussi un pôle secondaire de la métropole lilloise. Gigantesque complexe industrialo-portuaire, Dunkerque connaît des difficultés dues à la reconversion industrielle. Contrairement à Anvers, le port n'est plus une cible privilégiée d'investissements des pouvoirs publics. L'ère du tout-industriel s'est terminée mais la volonté de rebondir est là. D'où l'organisation par la Communauté Urbaine d'États Généraux de l'Emploi Local (EGEL), en 2014, permettant de préciser les grandes orientations économiques. L'option retenue du développement endogène rime avec spécialisation intelligente, écosystème industriel et économie résidentielle.

Dunkerque, un territoire historiquement industriel en perte de vitesse

Située dans le détroit de la Manche – par lequel transite 23 % du commerce mondial – Dunkerque est au cœur de la « banane bleue », ce qui lui a permis de devenir un très grand complexe industrialo-portuaire. Périphérique en France, la ville se trouve pourtant à distance égale de Londres et de Bruxelles. Cependant, cet atout de localisation n'entraîne pas mécaniquement du dynamisme, comme l'illustrent les difficultés traversées par le territoire.

Le développement de l'industrie lourde dunkerquoise s'est fait à la faveur des choix politiques des années 1960, au même titre que Fos-sur-Mer, à Marseille. Symbole de Dunkerque, le « géant aux pieds d'alu » [1], Pechiney, devenu Arcelor Mittal, s'était installé dès 1988 à proximité du port. Ce dernier y est devenu et reste son poumon économique.

En 2013, 40 % des emplois étaient encore liés au port ou à l'industrie. Mais l'internationalisation des industries dans les années 2000 a contribué à éloigner les centres décisionnels, alors même que le tissu industriel du bassin de Dunkerque, essentiellement composé de PME/PMI sous-traitantes reste dépendant de ces grandes industries. L'économie locale dépend donc de la conjoncture mondiale. La recomposition de la structure industrielle internationale, en défaveur de l'Europe, a joué contre Dunkerque. Les difficultés industrielles démarrent dès les années 1980, lors de la fermeture des chantiers navals. Plus récemment, les arrêts de l'activité de raffinage de Total, de la production d'aspartame par Ajinomoto, ou de pipelines par Europipe, ont accru les difficultés. D'ailleurs, l'activité industrielle s'extrait de la ville, vers le port ouest ou le long de l'Autoroute A16. Fait significatif, le taux de chômage (12 % en 2015) y est supérieur à la moyenne nationale (10,5 %), tandis que la santé économique du territoire semble dépendre du succès de la reconversion de ces sites économiques. L'ambition de Patrice Vergriete, nouveau président de la CUD, est d'en faire des filières d'excellence en partant des compétences industrielles existantes.

Un écosystème industriel et énergétique

Pour traduire cette ambition, M. Vissoze a fait appel à la notion d' « écosystème industriel », comparaison biologique permettant de parler des territoires d'activités comme un ensemble. Le courant porteur de ce concept, apparu aux Etats-Unis dans les années 60, pense les flux entrants et sortants de matière, d'énergie et d'information, de l'activité industrielle, afin qu'ils génèrent le moins de résidus possible.

C'est un tel écosystème vertueux que la CUD essaie de structurer. L'association Ecopal aide déjà depuis 2001 les entreprises du bassin dunkerquois à mutualiser leurs services. Première structure européenne dans son genre, elle outille et accompagne un réseau de 200 entreprises. En écho à cette action qui prend de l'ampleur, l'IRENI a été créé en 2015. L'Institut de recherche en environnement industriel regroupe plusieurs établissements d'enseignement supérieur du Nord-Pas-de-Calais, pour réfléchir à la pollution et aux risques industriels. Ces exemples traduisent les efforts, accompagnés par la CUD, pour se doter de structures de pointe en termes d'échanges de pratiques et de R&D. Cette vision d'écosystème industriel est aussi présente dans les plans de requalification

de sites industriels du port. OVH, le leader européen de l'hébergement de données s'est installé sur l'ancien site de REXAM. La CUD voudrait attirer d'autres entreprises du haut débit à proximité, en se servant d'OVH comme point d'ancrage. De même pour les 80 hectares du site Total, reconvertis pour partie en centre de formation aux métiers techniques du pétrole (Oléum) : un tiers de la zone y est encore en friche, et la CUD envisage d'y implanter un service d'hôtellerie pour la clientèle d'affaires. Le choix de la « conversion d'ancrage », rappelle d'ailleurs la politique dunkerquoise en matière d'énergie. Ce n'est pas la première ville gravitant autour d'une métropole à adopter une stratégie de spécialisation technologique : Grenoble et Saint-Etienne, à la périphérie lyonnaise, se sont respectivement spécialisées dans les technologies de pointe (biochimie, énergie, numérique) et dans le design industriel. Les stratégies de Lisbonne (2000) et Göteborg (2001) impulsées par le Conseil Européen, visant à favoriser l'économie de la connaissance, encouragent ce choix.

Dunkerque est le premier pôle européen de production et de consommation d'énergie. Son tissu industriel local est déjà tourné vers la filière énergétique : centrale nucléaire de Gravelines, activité de production de biocarburant de Total, réseaux de chaleur à partir des gaz de l'industrie sidérurgique, ainsi que des projets d'éco-quartiers (Grande-Synthe) d'où la création du Technopole Euraénergie.

Un territoire visible : emplois endogènes et économie résidentielle

L'attractivité du territoire économique, troisième objectif de la CUD, peut être retracée à travers deux actions. D'une part, l'aide à la structuration sectorielle (groupements d'entreprises) afin d'instituer plus de coopération, par exemple, dans la prospection de marchés. D'autre part, la diversification des champs d'action des PME, en pariant sur des filières innovantes comme la chimie verte. La production de lin est une activité traditionnelle locale qui pourrait ainsi être revalorisée. Chiffre marquant : deux fois moins d'entreprises sont créées sur le territoire de la CUD qu'en moyenne en France. La persistance d'une forte culture salariale semble être un frein à la création d'entreprises et donc d'emplois. Travailler la psychologie du territoire est donc une des priorités. La CUD souhaite y répondre grâce à la sensibilisation dans les établissements scolaires mais aussi en outillant les créateurs d'entreprises En 2016

ouvrira un portail unique et dématérialisé, servant d'outil financier avec des services intégrés pour les entrepreneurs.

Outre les entreprises, la CUD cherche aussi à attirer habitants et touristes, notamment en provenance de la métropole lilloise. C'est l'objectif de la requalification du centre de l'agglomération en cours, ainsi que de la restructuration du réseau de transport public (gratuit à horizon 2018). Le marketing territorial est un atout à ne pas négliger. Côté français, on oublie parfois les qualités touristiques du Dunkerquois, pourtant réelles. Ainsi, les dunes de Flandre sont candidates au label « Grand site de France », géré par le Ministère de l'Ecologie, et la « cathédrale » du quartier Grand Large accueille le Fond Régional d'Art Contemporain (architectes : Lacaton et Vassal). La visibilité du territoire structure la réflexion de la CUD, tout comme la recherche de moyens pour faciliter l'accessibilité de Dunkerque. Une liaison ferroviaire vers la Flandre est imaginée, alors que Lille concentre les transits transfrontaliers. L'amélioration du canal Seine Nord permettrait à Dunkerque d'agrandir son hinterland en direction de Paris.

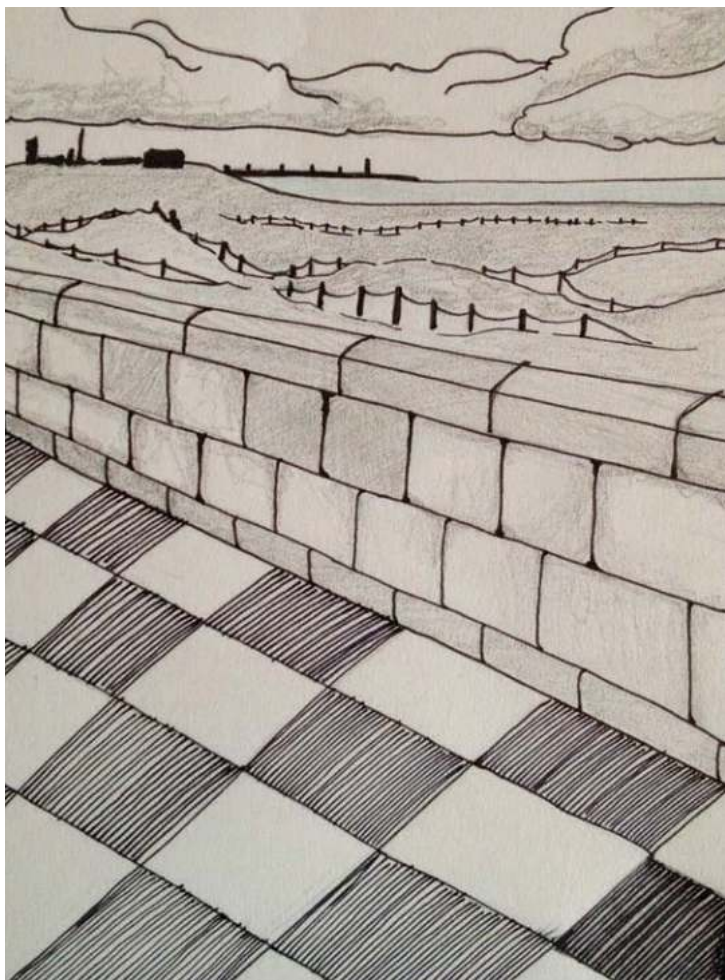
Au-delà de l'analyse économique de la CUD et de ses perspectives de développement, quelle est réellement la marge de

manœuvre de la CUD ?

Que peut réellement la CUD ?

En matière économique, les leviers d'action de la CUD sont limités par la prépondérance d'autres acteurs économiques : le port, la région Nord-Pas-de-Calais et les grandes entreprises du territoire. En effet, le Grand Port Maritime de Dunkerque est un port autonome. Même s'il est son partenaire privilégié, notamment sur les questions foncières, il n'en reste pas moins qu'il forme une deuxième administration indépendante, occupant un tiers des sols de l'agglomération. Surtout, la région Nord-Pas-de-Calais reste l'élément le plus structurant du territoire. Elle conserve les principales compétences stratégiques en matière économique : l'élaboration des schémas régionaux de développement économique (SRDE), des plans locaux de développement économique (PLDE) et la mobilisation des fonds européens (FEDER, FSE). De surcroît, les grands groupes installés sur le territoire en sont les pièces maîtresses. À titre d'exemple, Arcelor Mittal Dunkerque produit 7 des 120 millions de tonnes d'acier du groupe et représente 30% de l'activité du port. Son départ serait une réelle catastrophe économique, dont le territoire se relèverait très difficilement.

Pourtant, suite à la perte d'importance des Chambres du Commerce et de l'Industrie (CCI) — fin du prélèvement de la taxe additionnelle sur les entreprises et contrainte de se regrouper à l'échelon régional —, la CUD joue un rôle de plus en plus important en tant « qu'ensemblier » territorial. En effet, la CUD a hérité de facto des fonctions des CCI. Cette évolution « rapide et inédite » du rôle de la Communauté Urbaine en termes de compétences de développement économique, n'en fait pas pour autant un lieu de pouvoir mais plutôt une interface entre les acteurs économiques qui animent le territoire.



[1] Hubert Bonin, Le Monde, 18 Octobre 2013



Miroiterie

Le Xao Verre

Work&Co : l'ESS au coeur d'un quartier prioritaire.

Par Salomé Attias, Camille Bergeret

7 Octobre 2015

M. Pierre Bataille, Fondateur de Work&Co et Mme. Anne-Cécile Gautier, Directrice de la mairie de quartier de Dunkerque-Sud



Visiter l'espace de co-working Work&Co, dans son bâtiment situé au cœur du quartier politique du Jeu de Mail, en compagnie de son fondateur Pierre Bataille et de la directrice de la Mairie de quartier Dunkerque-Sud Anne-Cécile Gauthier, fut non seulement l'occasion d'aborder un cas concret de rénovation urbaine dans le cadre de la politique de la ville mais aussi celle de découvrir un espace de travail innovant « labellisé » économie sociale et solidaire.

Un projet implanté au cœur du quartier prioritaire du Jeu-de-Mail

Situé à seulement quelques minutes de la gare SNCF, le quartier du Jeu-de-Mail occupe une position centrale dans la ville de Dunkerque et compte aujourd'hui environ 1 500 habitants. Entré dans le cadre de la politique de la ville depuis les années 1990, il a bénéficié du programme ANRU en 2005. Le projet, élaboré en collaboration avec les habitants, a été présenté aux instances natio-

nales, approuvé et signé en 2007. Dès lors d'importants travaux ont été engagés. Aujourd'hui, le quartier ne ressemble plus du tout à ce qu'il était auparavant. D'importants travaux de voirie ont été effectués dans le but de le désenclaver, un parc a été créé et de nombreux bâtiments d'habitation ont été détruits. D'autres, plus modernes, ont vu le jour et dessinent aujourd'hui le nouveau paysage du quartier, complètement transformé.

Si d'importants travaux de rénovation ont été réalisés, les difficultés du quartier n'en sont pas pour autant effacées. Le quartier reste frappé par plusieurs faits de délinquance. Récemment, la maison de quartier est partie en fumée suite au déclenchement volontaire d'un incendie. Le quartier reste également celui qui présente le revenu médian par foyer le plus faible et l'un de ceux où le taux de chômage est le plus important de la cité dunkerquoise. Cet exemple conduit à s'interroger sur l'impact réel des programmes de rénovation urbaine. La rénovation

urbaine dans sa dimension purement urbanistique est-elle suffisante ? L'exemple du quartier du Jeu-de-Mail, comme de nombreux autres, nous montre à quel point il est important d'associer la rénovation urbaine à d'autres instruments de redynamisation des quartiers prioritaires de la politique de la ville. L'implantation du projet Work&Co au cœur du quartier du Jeu-de-Mail est apparue à cet égard comme une opportunité intéressante.

Work&Co : un espace de co-working social et solidaire ... mais pas seulement.

Ce qui ressort de l'échange avec Pierre Bataille, c'est sa vision très pragmatique de l'Economie Sociale et Solidaire : elle n'est pas caritative ou humanitaire. Il s'agit d'apporter du sens, de la valeur ajoutée sociale et environnementale, à une activité économique classique tournée vers le profit. Le « CoGroup », groupement d'entreprises ESS, se décline en trois entités : Work&Co (Travail collaboratif), Kids & Co (Une crèche) et Coffee&Co (Un restaurant). Les deux co-fondateurs ont ainsi pensé à la diversification économique de leur lieu en proposant des services intégrés leur assurant une ouverture vers d'autres usagers : le restaurant et la crèche ne sont pas réservés aux seuls coworkers. A ces trois entités s'est ajoutée par la suite Spark&Co, association porteuse de

projets d'innovation sociale et numérique. Ainsi toutes les activités proposées par le groupe s'inscrivent à la fois dans une recherche de rentabilité économique et dans une démarche sociale.

Work&Co : un espace privilégié

Au rez-de-chaussée se trouve Kids&Co, qui accueille ce jour-là 4 enfants sur les 10 places disponibles. La crèche bénéficie de subventions de la CAF et le prix de la place est fonction des revenus. Face à la porte de la crèche, celle du restaurant Coffee&Co, restaurant bio et local. A l'arrière, une grande salle de séminaire, qui peut être privatisée par des entreprises ou bien mise à la disposition des initiatives ou des événements du quartier. Aux premier et deuxième étages, des salles de réunions peuvent également être privatisées. Le troisième est occupé par des salles de réunion, une salle confidentielle, une salle de détente avec canapés ainsi que quatre bureaux privés, autre originalité de cet espace de co-working. Ils sont occupés par des indépendants qui les louent pour 350 euros par mois. Au quatrième étage se trouve l'espace de co-working à proprement parler. Six grandes tables en bois sont disposées dans cette vaste pièce lumineuse. Tout le mobilier a été réalisé par des personnes en insertion, dans une démarche circulaire, notamment à travers l'utilisation des déchets du chantier. Le co-working est l'activité principale de ce lieu, qui attire désormais

trente-six abonnés réguliers et autour duquel gravitent cent-vingt clients.

L'idée au cœur du travail collaboratif est que le savoir d'un travailleur peut être utile à un autre. Le contact et les échanges induits par la proximité physique entre tous les entrepreneurs favorisent l'apparition de projets transversaux et innovants, du fait notamment de la diversité des activités professionnelles qui cohabitent. L'idée de communauté est essentielle, en témoignent les nombreux espaces plus « informels » que nous traversons lors de notre visite.

Work&Co : quel impact sur le quartier du Jeu-de-Mail ?

Si Work&Co est un projet d'économie sociale et solidaire porteur qui occupe une place de plus en plus importante dans le paysage dunkerquois, la redynamisation du quartier qui en résulte est néanmoins encore marginale.

Une question qui se posait en filigrane lors du développement du projet était de savoir comment rattacher le lieu au quartier, le Jeu-de-Mail, qui souffre d'un notable déficit d'image.

Finalement, après un an, les ambitions sont un peu déçues : le lieu n'attire pas vraiment les habitants du quartier. Il attire toutefois de nouvelles populations dans le quartier. Un quartier enclavé, exclu du tissu économique et professionnel, retrouve alors une forme d'attractivité autour de Work&Co.



Les bâtiments de Work&Co, dans une ancienne manufacture réaménagée.

La gestion intégrée des zones côtières : contribution universitaire à la filière de la mer.

Par Claire Lemoine, Arthur Courty, Pierre Hudzik
8 Octobre 2015

M. Joseph Jeanfils, Vice-Président en charge des projets structurants, de la stratégie et des moyens et Mme. Sophie Reboul, Coordinatrice du GIS Campus international de la Mer et de l'Environnement littoral



A la suite de la présentation d'une thèse organisée dans le cadre des journées doctorales du campus de la mer portant sur les "GPS sous-marin", qui nous a permis d'apprécier l'importance de la recherche dans l'économie bleue d'une zone côtière, M. Jeanfils et Mme. Reboul ont poursuivi cette présentation par celle du Campus de la Mer.

L'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) a été créée en 1991, dans le cadre du plan Université 2000 inspiré par Lionel Jospin. Pleinement effective dès 1994, l'ULCO répond à la nécessité de favoriser l'accès à l'enseignement supérieur des jeunes de ce territoire du Nord-Pas-de-Calais, dans un contexte de massification des études longues. L'ULCO a effectivement pu augmenter le nombre d'étudiants sur le territoire en contrant la répulsion qu'avaient beaucoup de ces étudiants à quitter leur propre région. Lors de l'année universitaire 2014-2015, ce ne sont pas moins de 9 954 étudiants dont 2 300 en convention, qui étaient rassemblés à l'ULCO.

Le rééquilibrage de l'accès à l'université passe par l'implantation de l'ULCO dans les quatre villes de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer. Cette multiple implantation territoriale répond alors à une forte demande des collectivités concernées et satisfait une tendance de cette époque au désir de proximité territoriale. L'ULCO est donc multipolaire ; elle est aussi pluridisciplinaire. Elle compte quatre grands pôles d'enseignement, que sont les Sciences Humaines et Sociales, le département de Droit Économie Gestion, celui des Arts et, enfin, celui des Sciences Technologiques et de la Santé.

Si la multipolarité de l'établissement permet de rajeunir et de dynamiser chacune des quatre villes, elle entraîne des surcoûts - déplacements des professeurs, multiplication par quatre des services aux étudiants, etc. - qui ne sont pas sans questionner l'organisation de l'ULCO en cette période de disette budgétaire.

Apparaît par ailleurs une tendance à la spécialisation thématique de chacun des pôles. Dunkerque serait le pôle des Arts, Lettres et Langues, Calais le pôle Scientifique et de Génie Industriel, Saint-Omer un second pôle de Génie Industriel, et Boulogne le pôle des Sciences Humaines. Cette spécialisation thématique questionne l'unité et la cohérence de l'ULCO, tandis que la division du domaine de génie industriel en deux pôles pose des problèmes de gestion. De plus, l'ULCO essaye de développer une véritable expertise dans le domaine de la recherche, avec douze laboratoires dont un reconnu par le CNRS. Est ainsi affichée une réelle volonté de développer ce secteur afin de gagner en attractivité.

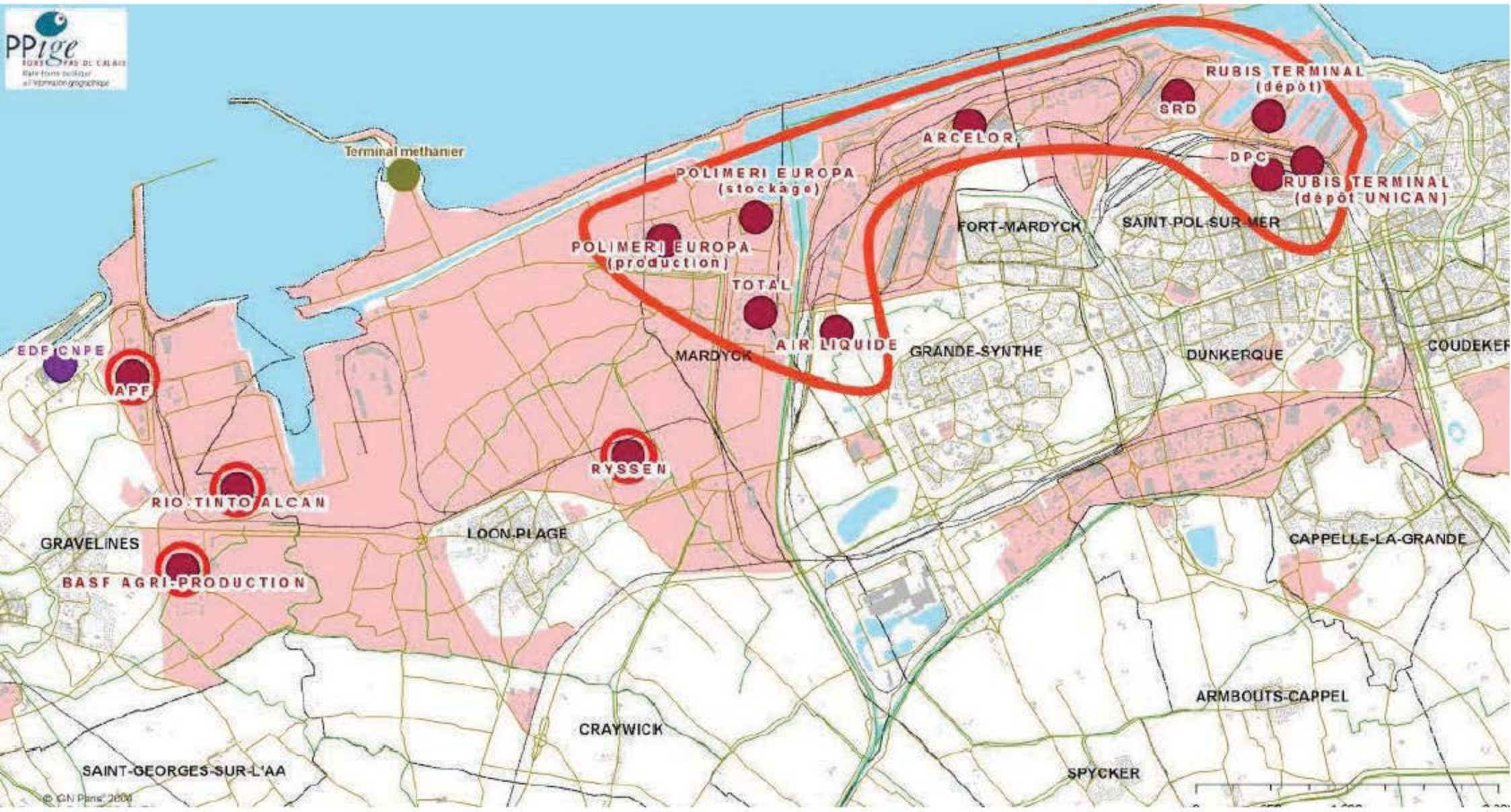
La création, en 2011, du Campus de la Mer devait répondre au constat que les acteurs du domaine des sciences de la mer ne disposaient d'aucun endroit ni d'aucune occasion pour se réunir et envisager les problématiques des espaces littoraux et maritimes. Le Campus de la Mer, espace physique tout autant que virtuel, doit ainsi permettre de coordonner et de faire dialoguer des acteurs de tout bord : académiques - ULCO, Lille I, Lille II, centres de recherche - IFREMER, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, collectivités territoriales - Communauté d'Agglomération du Boulonnais, Conseil départemental, le Conseil Régional, Chambre de Commerce et d'Industrie, ainsi qu'un pôle de compétitivité. Aquimer, qui est un pôle national dont l'objet est de favoriser l'innovation dans la filière des produits de la mer en mettant en relation des chercheurs et des industriels.

Ce sont ici des partenaires essentiellement institutionnels plus que des acteurs de terrain. La collaboration entre le Campus de la Mer et les acteurs privés s'avère en effet plus délicate.

Les contributions du Campus de la Mer s'articulent autour de trois axes scientifiques. Le premier concerne le fonctionnement des systèmes littoraux et côtiers et la biodiversité. Le second réfléchit à la valorisation de la pêche et de l'aquaculture, en lien avec le troisième axe, la transversalité et l'intégration des activités maritimes.

De façon plus concrète, le Campus de la Mer est aussi visible à travers le diplôme universitaire mention "gestion intégrée des zones côtières" qu'il délivre. Son action vise également à l'organisation des journées doctorales, de colloques sur le tourisme durable et la planification de l'espace maritime, ainsi que des séminaires scientifiques (MARCO). Sans oublier des projets futurs. Ainsi, un learning center Mer et Océans s'apprête à voir le jour dans le cadre de la restructuration du Centre National de la Mer, le centre Nausicaa. Ces événements tendent à démocratiser la recherche dans un secteur où l'innovation n'est pas habituelle. Enfin, le Campus de la Mer a aussi pour objectif de faciliter la recherche et le financement de thèses par des entreprises privées, notamment intéressées par les aspects de sécurité et de qualité.

On peut regretter le fait que la majeure partie de ces dernières ne soient pas des entreprises implantées dans le territoire, mais y soient extérieures. Mais le Campus favorise une certaine sensibilisation et, surtout, une certaine structuration de la filière des produits de la mer. Car les acteurs de cette dernière nourrissent à bien des égards une culture de l'opacité et de la rivalité, qui questionne leur capacité à unir leurs capacités d'attractivité commune.



LOCALISATION DES ZONES CLASSÉES SEVESO DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE



Regard de l'Est : l'impérative « reconversion »

Par Daniel Kajpr



Voyager dans le nord de la France a été pour moi une expérience unique. J'ai pu découvrir une nouvelle facette de la France, pays qui m'accueille depuis six ans. J'ai pensé que ce point de vue pourrait sans doute apporter un regard un peu différent sur la région, d'autant que je viens d'un pays de l'Est, familier des territoires en reconversion.

Pour moi, la France est un pays qui se caractérise par son attractivité territoriale, sans doute la plus forte d'Europe. Elle dispose de villes très développées et d'une ruralité dynamique. D'où ma surprise en découvrant la région Nord-Pas-de-Calais qui se caractérise par son industrie en reconversion et sa situation sociale difficile.

Je voudrais me concentrer ici sur l'image que je me suis fait de Dunkerque et de Grande-Synthe. A vrai dire, le nombre d'investissements étatiques pour la ville et les communes alentours est étonnant. Il est évident que beaucoup de régions en France rêveraient de pouvoir bénéficier d'autant de musées, de galeries et d'autres bâtiments modernes que Dunkerque.

L'effort de réhabilitation des friches portuaires et de certaines parcelles de la ville montre pour moi l'importante volonté d'innover et de construire des logements bénéficiant à la fois d'une forte mixité sociale, d'une architecture très moderne, d'une faible consommation énergétique et d'une qualité de construction élevée.

L'aménagement et l'architecture de la ville m'ont cependant laissé un sentiment amer : j'ai observé une multitude de nouveaux logements dans une région où un quart de la population n'a pas d'emploi et où la majorité des logements est financée par les allocations de l'Etat. Pourquoi construire d'immenses ensembles de logements dans des villes en déficit d'emplois ?



Quelque part dans le Grand port Maritime de Dunkerque.

En se promenant dans des quartiers présentant une diversité de logements de qualité, également dotés de grands espaces publics et d'espaces verts – qu'on pourrait qualifier, notamment dans le cas de Grande-Synthe, d'aménagements exceptionnels – on constate qu'on ne croise presque aucun commerces. La « ville-dortoir » ne semble prendre en charge que le logement, bien qu'une vie communautaire se reforme par le biais de certains jardins partagés. Pourtant, nous savons qu'après la famille, le travail est la sphère la plus importante de socialisation.

Malgré le soutien municipal aux agriculteurs bio et au développement d'une économie locale, il est évident que cela ne suffit pas. Je suis très admiratif du travail effectué par le maire, M. Carême, au sein de cette région en déclin. Peut-être que davantage se tourner vers l'Union Européenne serait un moyen de soutenir ces efforts.

Je considère que la ville de Dunkerque dispose d'un fort potentiel si elle diversifie son activité économique. Etant donné que les industries sont très fortement dépendantes les unes des autres, la faillite d'Arcelor Mittal pourrait être catastrophique et pourrait faire s'effondrer toute l'industrie de la région. C'est pourquoi il faut encourager des politiques territoriales orientées vers d'autres secteurs d'activité comme le développement du tourisme et plus généralement du secteur tertiaire. Toutefois, cela dépend aussi du niveau d'éducation de la population. En effet, c'est un cercle vicieux, où le manque d'emploi ne permet pas de retenir la population la plus éduquée.

Les nouvelles constructions et investissements ne suffiront pas à les convaincre de rester, si l'offre en matière de recherche et d'innovation ne se développe pas. Il faudrait surtout soutenir le changement d'orientation économique de la région, pâtissant sans doute de son économie mono-sectorielle.



VISITES LIBRES

CAHIER CENTRAL



1 Du Canal de Bourbourg à Malo-les-Bains, quatre groupes dans les rues de Dunkerque. Tour d'horizon de leurs impressions.

2 Du Boulevard de Clocheville à la Bastille, avec un crochet par la gare des Tintellerie, c'est un « Boulogne-sur-Terre » que l'on découvre.

3 Le Centre National de la Mer, ou Nausicaa : l'attractivité par l'identité.

3

Un pied dans la Halle, l'autre sur les dunes du Nord.

De la Halle aux Sucres au port de plaisance par
Hélène Routier

Le centre-ville par Faustine Kuster, Margherita Maestri,
Benjamin Muselet

Le quartier Grand Large par Thibault Berlingen, Linh
Nguyen Tri, Elise Perrault

Malo-les-Bains par Claire Piqueret

6 Octobre 2015

1

Du Canal de Bourbourg jusqu'au quartier balnéaire de Malo-les-Bains, quatre groupes se sont librement baladés dans les rues de Dunkerque, sans jamais vraiment s'éloigner des dunes du Nord, qui la bordent. Tour d'horizon de leurs impressions.

De la Halle aux Sucres jusqu'au port de plaisance tout une partie de la ville, bien qu'un peu éloignée du centre et peu animée, dégage un charme particulier. Le paysage est fortement marqué par la présence de la Tour du Reuze, ou Tour de la Marine, une véritable énigme esthétique pour nous. A l'approche du centre-ville, chaque tournant donne l'impression d'entrer dans une autre ville : formes, couleurs, matériaux, rien ne se ressemble. Différentes conceptions architecturales se superposent. Les briques rouges et la présence de bâtiments sans toits donnent une allure un peu froide à l'ensemble. Et l'aspect noirci et impersonnel des façades peut avoir un côté un peu répulsif. Plusieurs commerces sont fermés, ou ornés d'imposants panneaux publicitaires,

oppressants et pas très modernes. Des appartements sont en vente. Les rues peu animées donnent à penser que certains quartiers sont à l'abandon. Des espaces démesurément grands et vides de monde. Sous les porches de liaison, qui mènent de la place du Minck à la place Jean Bart, on assiste à une rupture dans l'atmosphère qui se dégage des lieux.

Le centre-ville efface l'apparence que Dunkerque incarne dans l'imaginaire collectif, figée dans un autre temps, entre docks et carnaval. La forte présence de fleurs ou compositions florales comme décorations urbaines colore la rue. Du reste, Dunkerque a été classée '3 fleurs' au concours des villes et villages fleuris. Les murs, eux, sont plus austères. La plupart des bâtiments datent de l'après-guerre, bas et en briques rouges. Ici et là des fils électriques et des tuyaux s'échappent. Sur la place Jean Bart, nommée ainsi en l'honneur du célèbre corsaire français : un bar, une boulangerie, quelques bou-

tiques. On rejoint ensuite le nord du centre-ville par un ensemble de traverses caractéristiques de l'architecture de Théodore Leveau et Jean Niermans. Habilement pensées, elles assurent une continuité entre les différentes parties du centre-ville tout en donnant à l'espace habité une impression close de chez-soi.

D'un îlot à un autre en alternant les espaces minéraux puis végétaux, c'est une succession de mondes que nous traversons pendant notre balade.

C'est ainsi que l'on rentre dans ces îlots construits entre 1950 et 1955 dont la peau est faite de briques rouges ou de carreaux en terre cuite. Ils apportent un nouveau regard sur l'héritage industriel dunkerquois, par la réutilisation de certaines formes et couleurs, tout en modernisant l'ensemble du bâti. Là, les murs porteurs en béton armé sont souvent apparents et viennent casser la monotonie des façades qui longent la route. Si l'appréciation esthétique que l'on peut porter sur ces îlots reste propre à chacun, au moins présentent-ils un grand intérêt architectural. C'est en soi, un ensemble de renvois à un passé marquant et marqué qui emplit les lieux. Plus loin, l'Hôtel de ville, le beffroi et l'Église Saint Éloi instaurent une atmosphère plus conviviale.

On aperçoit alors à nouveau la tour cuivrée. La Tour du Reuze, cristallise les oppositions contre ses logements jugés vétustes. Du haut de ses 88 mètres, elle n'en est pas moins un bâtiment emblématique de la ville, l'unique "immeuble résidentiel de grande hauteur". A l'intérieur, les escaliers jonchés de débris contrastent avec l'ascenseur, synonyme de prospérité et d'une modernité technique à laquelle accédait la classe moyenne. Fardeau ou symbole ? Depuis la tour on voit la "Citadelle". S'y trouvent l'Université du Littoral, le siège de la Communauté Urbaine de Dunkerque ainsi que le musée portuaire. Ce quartier « insulaire » donne son cachet à la ville et fait le lien entre les briques et la rade. Face au « Duchesse Anne », amarré dans le port de plaisance, on observe un peu plus loin, Neptune. En arrière-plan d'une succession de bassins et d'entrepôts rappelant l'activité du port, les immeubles du quartier Grand Large se détachent du ciel. Le soleil vient se refléter de plein fouet sur les façades en aluminium des bâtiments en gâble. Ponts et passerelles forment le passage obligé du promeneur pour s'y rendre, rappelant l'urbanité spécifique de cette ville portuaire

découpée au gré des bassins, darses et châteaux. C'est justement dans l'objectif de recréer une continuité territoriale entre la ville et son port que le projet Neptune a vu le jour à la fin des années 1980, suite à la fermeture des chantiers navals. Ce vaste projet de requalification urbaine vise alors à contrer les maux qui touchent les Dunkerquois, à l'ère de la désindustrialisation ; comme en témoigne un riverain du Grand Large, rencontré ce jour-là : "il y a beaucoup à faire à Dunkerque". Alors, par où commencer ?

Le projet Neptune est un nouvel éco-quartier dont la dénomination révèle la philosophie : retrouver le bénéfice du littoral. Cela signifie retrouver une forte qualité de vie pour une population aux activités tertiaires. Au quai de la Cunette, le port de plaisance fait face aux logements à gâbles conçus par Nicolas Michelin. Leur style géométrique et les façades métalliques atténuent leurs gabarits massifs en les intégrant à un bout de terre, entre ciel et mer. Le choix des formes fait écho à l'industrie. Ce n'est pas anodin, et le Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC), reproduction contigüe de son voisin, « l'atelier de préfabrication n°2 » des chantiers navals de Dunkerque, est héritier de la même conception architecturale. Aéré, ouvert sur la mer, cette zone de transition agréable, atténue la fracture entre la ville et son port.

Un riverain curieux, explique de façon volubile ce que l'on pourrait appeler l'envers du décor. Les voitures encombrant la chaussée : l'habitat est étroit et les habitants étalent leurs biens jusque dans les garages, utilisés comme espaces de stockage. Un seul dépôt de pain, excentré. La ligne de bus ne fait que contourner le quartier. Sans doute faudra-t-il encore du temps pour que les services promis par la Mairie donnent au Grand Large une « vie de quartier ». Mais les habitants eux-mêmes ne parviennent pas à s'accorder sur les infrastructures au sein du conseil de quartier. Le temps de la réflexion aurait-il été trop court ? Et l'aménagement n'a-t-il pas été fait selon un "effet vitrine" ? Les logements à gâbles, en bord de quai, visibles de loin, sont l'identité visuelle du Grand Large. Mais au-delà, les habitations reléguées à l'arrière, dans l'ombre de cet îlot qui s'étend tout en longueur, ne bénéficient d'aucun accès au quai et souffrent de ce manque d'ouverture sur la ville-centre.

Comment expliquer cette fracture entre

L'ITINERAIRE

nos impressions et le ressenti exprimé par ce riverain ? A ce sujet, peut-être faut-il évoquer la difficile adéquation entre le temps politique, à échéances et résultats réguliers, et le temps bien plus long de la ville. Un quartier se construit au moins en trente ans, soit le renouvellement d'une génération. Par ses habitants et non ses bâtiments explique Bernard Verbauwen, architecte-conseil de la ville de Dunkerque. Les FILs, ces Fabriques d'Initiative Locale, créés début 2015, répondront-elles aux « attentes quotidiennes des habitants » ?

En regardant vers le Nord, le long de la passerelle, on voit Malo-les-Bains. En tournant la tête, au Sud, on imagine les môles du port de Dunkerque, ces grandes jetées portuaires. Le Grand Large est à mi-chemin. Pourtant, le DK'Bus, le réseau de transport en commun de la CUD ne le dessert pas, lorsqu'il s'agit d'aller de l'un à l'autre, lui préférant le centre-ville. Gratuites le week-end, les navettes mènent jusque sur le littoral résidentiel et balnéaire de « Malo ».

Là, le contraste est vertical. Au rez-de-chaussée, des commerces fraîchement rénovés : épicerie, petits restaurants, bistrot, etc. A l'étage, des logements dégradés, en façade du moins. La plage est large et, à marée basse, il faut marcher longtemps avant d'atteindre l'eau.

Début 2014, elle a fait l'objet d'une grande opération de rechargement en sable qui a permis de conforter la digue des Alliés : 1,2 million de mètres cubes de sable ont été déplacés. Pour stabiliser cette nouvelle plage, un dispositif de confortement a été déployé : des filets sur plusieurs centaines de mètres permettant de retenir le sable apporté. Footing, vélo, promenade, et le week-end, à coup sûr, baigneurs et chars à voile. La plage est très fréquentée. Avantage incontestable de l'agglomération dunkerquoise, la mobilité est facile, les déplacements rapides et peu onéreux. Un laps de temps court sépare les logements du littoral, les bureaux de la campagne. Et vice versa.



C'est un « Boulogne-sur-Terre » que j'ai vu !

Par Iman Ahmed-Mohamed

8 Octobre 2015

2

Au pied de Boulogne, le clocher de la basilique nous nargue déjà. Nous décidons d'en faire notre point de repère : il sera l'axe de notre visite et nous guidera de la ville basse vers la ville fortifiée.

Nous nous lançons à l'assaut de la ville par le boulevard de Clocheville. L'architecture est très hétérogène, certains immeubles sont en pierre, d'autres de marbre, et les bâtiments modernes construits après la guerre ponctuent cet ensemble. Nous remarquons rapidement la structure d'îlots de copropriétés, et notre curiosité nous pousse à découvrir chacune de leurs cours. Cette dynamique d'intérieur/extérieur nous permet de découvrir un petit local qui attire notre attention. Sur la devanture il est écrit « Bl... Pourre » ; comme sur beaucoup de devantures, des lettres manquent. Quelqu'un sort, sans doute étonné de nous voir stagner devant sa vitrine, et nous demande si nous cherchons quelque chose. « Nous visitons seulement le quartier ». Étonnée, elle nous

explique que « Blanzly Pourre » est l'un des nombreux centres d'accueil d'urgence pour SDF, demandeurs d'asiles et personnes en difficulté. Cet accueil social est l'un des points du réseau mis en place dans toutes les villes qui visent à offrir une écoute psychologique, des douches et un centre d'aide à l'hébergement. Je demande naïvement si la situation n'est pas trop compliquée actuellement, elle me répond un peu sur la défensive que « non, ici c'est toute l'année sans interruption qu'il y a du flux, de la demande, été comme hiver, 2014 comme 2015 ».

En continuant notre route, nous remarquerons de nombreux autres centres d'accueil de ce type, tout comme des cellules d'écoute ou des antennes d'hébergement comme « les toits de l'espoir ». Jusque-là, je suis loin d'être charmée et Boulogne-sur-Mer correspond à l'image que je m'en étais faite. Sur notre boulevard, peu de commerces, et il est difficile de savoir dans quelle partie de la ville nous nous situons et quelle popula-

tion habite ici. Je ressens que la municipalité est très présente, tant à travers des soutiens sociaux qu'une forte communication municipale. Ses affiches côtoient les publicités Sephora et Schweppes ; « Lorsque Thomas passe, vos poubelles trépassent ». Je regarde l'arrêt de bus plus précisément et je souris en remarquant qu'il s'appelle « Sécurité sociale ». J'essaie de me détacher des clichés que j'ai en tête et d'effacer de ma tête les données INSEE vues quatre jours auparavant afin d'appréhender la ville sans a priori. Nous remarquons un petit passage sinueux et une minuscule pancarte indiquant un parc. Un peu de vert, nous nous engageons dans un escalier escarpé qui descend vers un parc touffu, en contrebas. C'est dans ce petit paradis calme et verdoyant que je me vois dire à Salomé « Regarde, on dirait presque qu'ici coule une rivière ». C'est un îlot de verdure en plein centre-ville, mais qui ne paraît pas du tout animé.

Nous quittons le parc et nous continuons de remonter le boulevard de Clocheville, axe conducteur de notre visite. À droite, la rue Modinot monte vers le parc des Tintelleries. Ce parc est très différent du précédent : c'est un parc pelouse, avec quelques bancs, et qui cette fois-ci est très investi et animé. Je l'aurais trouvé sans charme s'il n'avait pas été si vallonné. Je comprends alors que le charme de la ville vient de son relief. Le parc en contrebas d'un boulevard qui monte, les clochers qui pointent à diverses altitudes, et les forteresses qui nous font systématiquement lever le menton vers le ciel. En bas du parc se dessine une gare. Nous nous approchons de tels petits quais, de telle petite station... tout rappelle une gare de province perdue en campagne. La gare « Boulogne-Tintellerie », en plein centre, est une singularité. Loin de polluer le paysage urbain ou de créer un espace de non-lieu qui fracture l'espace, elle apparaît ici comme un lieu parfaitement intégré dans le paysage.

Petit à petit, nous commençons à nous faire surprendre par la ville. De retour sur le boulevard, nous approchons de l'entrée de la ville fortifiée. Arrivées au pied de la porte, nous passons sous les remparts et nous voilà dans les rues pavées. Les maisons, l'atmosphère, tout y est différent. Le patrimoine historique nous submerge et nous impressionne. Nous montons sur les remparts et en commençons la ballade. Nous croisons 3 groupes scolaires différents, dont des écoliers anglais. L'attrait touristique commence donc réellement ici. Du haut des remparts, la vue est imposante. Nous dominons la ville et pourtant, aucun signe de la mer. Pas un seul indice, pas un morceau du paysage ne laisserait croire que cette ville est balnéaire. Les pigeons volent au-dessus de nous, les mouettes n'existent pas, les noms des restaurants ne présentent aucun champ lexical de la mer, comme ce fut le cas de Dunkerque.

On pointe une tour du doigt en criant « Regarde ! La Bastille ! ». Une passante explique gentiment aux deux Parisiennes que nous sommes que cette tour, c'est la colonne de la Grande Armée érigée par Napoléon en 1804. Napoléon l'a construite faisant dos à l'Angleterre et donc à la mer. Nous arrivons ensuite au château de Boulogne : pierres, remparts, tours et pont-levis consacrent son côté médiéval. Les murailles datent du XIII^{ème} siècle, tout comme le château, d'ailleurs classé monument historique. Un passé antique se révèle alors à nous. Du I^{er} au IV^{ème} siècle, ce site romain était l'un des plus remarquables du nord de la Gaule. On s'engage ensuite dans les petites rues pavées qui se croisent et s'entremêlent. Le ciel bleu, l'ambiance médiévale, nous sommes charmées. Les commerces cultivent leur caractère « d'antan » et je me sens dans n'importe quel petit village de province qui aurait conservé son centre historique. Les maisons ont des napperons aux fenêtres, j'oublie que je suis dans le Nord-Pas-





de-Calais. Nous arrivons devant la basilique Notre-Dame-de-l'Immaculée-Conception, un bijou architectural qui domine de manière ostentatoire la ville pleine de modestie. Sa construction remonte au Vème siècle ; elle sera améliorée et agrandie de nombreuses fois au Moyen-Âge. Pendant la Révolution, la cathédrale sera vendue comme bien national puis démolie. La reconstruction s'opère ensuite en 1827, à l'initiative de l'abbé Haffreingue. Sa reconstruction soulèvera des foules et de grands noms financeront les travaux : Hugo, de Vigny, Chateaubriand. La basilique est une splendeur construite au XIXème siècle, sur l'idée originale d'un prêtre-architecte amateur. Impressionnées par la grandeur des arcs et par la lumière qui s'en dégage, nous sommes surtout étonnées par l'état de délabrement général. Les peintures murales ne sont presque plus visibles tant elles sont abîmées, la peinture s'écaille, certains vitraux sont cassés, et tout cela est d'au-

tant plus saisissant que le lieu dégageait une prestance certaine. Partout dans la cathédrale, des affiches appellent les visiteurs aux dons et les alarment sur le besoin urgent d'argent pour la rénovation. Tout aussi présent que les affiches, nous découvrons « Notre-Dame-de-Boulogne », l'icône de la cathédrale, représentée sur les flots, dans une barque conduite par des anges.

Il aura fallu attendre la fin de la visite, et le cœur de la ville, pour trouver le premier élément maritime. C'est à la fois un beau symbole et une invitation à réfléchir sur le lien qu'entretiennent Boulogne et la mer. Aujourd'hui, quand je repense à Boulogne, je vois ses pavés médiévaux, ses pigeons qui volettent au dessus des remparts, l'horizon de clochers de la vieille ville qui s'isole en hauteur loin du reste. Ce Boulogne que j'ai vu, c'est finalement un Boulogne-sur-Terre.



Nausicaa, l'attractivité par l'identité

Par Corentin Emery, Martin Lanoux
8 Octobre 2015

3

Plus qu'une découverte de la ville, c'est son attachement à la mer que, le Centre National de la Mer, met en valeur en nous offrant un regard différent sur les enjeux d'attractivité à Boulogne-sur-Mer et sur la manière dont l'identité d'une région en mutation peut constituer le point fort de son développement économique, social et culturel.

Un ancrage et une promotion identitaire

Autrefois station balnéaire prisée par la société du XIXème siècle, Boulogne-sur-Mer est devenue successivement le point de départ des continentaux vers l'Amérique puis le plus grand port de pêche de France, position qu'elle occupe encore à ce jour. Par son histoire, la ville est profondément liée à la mer, à sa biodiversité et à ses enjeux. Il n'est alors pas surprenant de constater que le projet d'une "station océanographique" remonte à un article de la Revue de Boulogne-sur-Mer de 1927. Mais c'est en 1981 que le maire de

la ville, Guy Lengagne, décide de rénover l'ancien casino situé entre le port et la plage et dont l'activité n'a cessé de décroître depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il confie cette mission de reconversion à deux océanographes, Philippe Vallette et Christophe Liacopoulos, qui lui soumettent le projet d'un Centre National de la Mer. « Nausicaa » ouvre ses portes en 1991 ; un nom riche de significations qui montre l'attachement du site à son territoire : emprunté à la princesse phéacienne de l'Odyssée d'Homère, il est aussi une anagramme du mot "casino", dont il a pris la place sur le front de mer boulonnais.

Si Nausicaa constitue le trait d'union entre Boulogne-sur-Mer et le monde marin, il représente aussi un formidable atout de promotion de l'identité de la ville et de valorisation de son territoire. Située sur le littoral de la Côte d'Opale, Boulogne-sur-Mer se développe en compétition avec des villes de taille moyenne relativement comparables comme Dunkerque et

*Ci-contre : basilique
de Notre-Dame
del'Immaculée
Conception*

Calais. L'enjeu de la construction de Nausicaa est donc aussi celui de placer Boulogne-sur-Mer au centre d'une région au développement toujours fragile. Avec 615 000 visiteurs par an, le Centre National de la Mer apporte un certain rayonnement économique, culturel et scientifique à la ville. Sa situation géographique en front de mer, son gigantisme et l'absence de bâtiments autour du site en font une véritable figure de proue pour Boulogne-sur-Mer.

Un engagement politique multiforme

« Nausicaa n'est ni un musée, ni un aquarium. [...] C'est un centre culturel, axé sur les relations entre l'homme et la mer » : A travers la mise en évidence de la place de l'homme au coeur des processus de transformation et de préservation du monde marin, le Centre National de la Mer remplit sa mission de sensibilisation à la préservation des océans.

Les visiteurs sont ainsi en immersion permanente dans le milieu aquatique. Du début à la fin de notre itinéraire à Nausicaa, la mer est présente autour de nous, au-dessus et au-dessous de nous et nous plonge dans un voyage initiatique dont les images fortes servent cette mission de sensibilisation. Le visiteur est même souvent au coeur de l'action : simulateur de tempête, film en 4D et bassins où il est possible de toucher les animaux sont autant d'éléments qui contribuent à établir ce lien entre l'homme et la mer. La variété des expériences sert également la visée pédagogique de Nausicaa. Des panneaux explicatifs présents sur le parcours appellent en outre à une mobilisation économique et politique en mettant en valeur la richesse des ressources que l'homme tire des océans. En une après-midi, la visite de Nausicaa éveille le spectateur/acteur aux conséquences de son action sur la mer et aux moyens à adopter pour la préserver. La scénographie des expositions met en valeur cette double logique : il s'agit à la fois de créer une identité maritime pour les générations futures et de signaler que la mer est un écosystème à préserver en tant qu'elle est une ressource essentielle aux développements futurs.

En ce sens, le projet de Nausicaa s'est institutionnalisé en 2012 avec le programme Sea for Society. Lancé en partenariat avec d'autres centres aquatiques européens et financé par la Commission Européenne, il vise à encourager la collaboration entre chercheurs, acteurs économiques et de la société civile afin de créer un mouvement général de rassemblement autour des

causes inhérentes au monde marin. Ce programme témoigne des ambitions transversales que souhaite jouer le Centre National de la Mer, à travers un engagement politique multiforme à grande échelle, en cohérence avec l'universalité de la question de la préservation des océans.

Nausicaa, tête de pont d'un redéploiement urbain

L'implantation de Nausicaa à l'avant-port de Boulogne à l'endroit de l'ancien casino ne doit rien au hasard : il s'agit de requalifier une zone difficile à connecter au reste de la ville du fait de son éloignement des centralités portuaires. La construction du Grand Nausicaa, qui ambitionne de doubler l'affluence actuelle, est ainsi inscrite dans le projet Axe-Liane, conçu comme le projet moteur de la revitalisation du port de Boulogne et, plus largement, de toute l'agglomération boulonnaise. L'objectif est donc de renforcer cette centralité en polarisant les flux touristiques sur l'avant-port, obligeant ainsi à parcourir l'axe portuaire dans sa totalité. En effet, Nausicaa relève de la stratégie de diversification des activités sur le port et de couture urbaine entre différents lieux qui répondaient jusqu'alors à une logique de zonage. Le Nausicaa actuel fait déjà ce lien entre le port et la plage à travers son architecture : le bassin des otaries est visible depuis la promenade du bord de mer et l'entrée, surélevée, se fait depuis les quais du port.



*L'ancienne gare
maritime de
Boulogne-sur-Mer.*



Ce promontoire n'offre toutefois aucun point de vue sur le large. Il oriente le regard vers les collines qui bordent l'agglomération. Cette double perspective qu'induit l'architecture incarne ainsi la devise du Centre National de la Mer : « La Mer est sur Terre ». Le Grand Nausicaa serait donc une plate-forme encore plus structurée, ouvrant à des espaces aux fonctionnalités nouvelles et au périmètre plus large.

Par ailleurs, la construction du Grand Nausicaa nécessite le déploiement de nouvelles infrastructures et l'aménagement d'un nouveau quartier aux activités porteuses de croissance. Le site internet de Nausicaa, en ce sens, propose déjà un catalogue d'activités touristiques, allant de la découverte patrimoniale à la balade en bateau le long du port ainsi que des adresses pour se loger et se restaurer. Il semble donc que le Grand Nausicaa soit l'avant-poste rêvé du déploiement d'une filière touristique à l'échelle de la Côte d'Opale. Cela permettrait en effet de capter et d'allonger des flux touristiques essentiellement ponctuels à l'heure actuelle.

Néanmoins, si l'ambition du projet mobilise la créativité des décideurs et des aménageurs locaux, il semble difficile en l'état de réaliser la connexion souhaitée avec l'arrière-port. En effet, la raréfaction des ressources financières freine les investissements, comme la construction d'un pont piéton qui relierait les deux rives. Le risque est donc de créer un objet urbain aux fonctionnalités nouvelles, déconnecté du reste de son environnement immédiat. Cet enjeu résumerait presque à lui seul le pari de la revitalisation du port de Boulogne.

**Aragon, *La Nuit
de Dunkerque, Les
yeux d'Elsa, 1942***

la plage de Malo

Il monte dans le soir où
des chevaux
pourrissent
Comme un
piétinement de bêtes
migratrices

Le passage à niveau
lève ses bras rayés
Nous retrouvons en
nous nos cœurs dépa-
reillés

Cent mille amours
battant au cœur des
Jean-sans-terre
Vont-ils à tout jamais
cent mille fois se taire

O saints Sébastiens
que la vie a criblés
Que vous me ressem-
blez que vous me
ressemblez

Sûr que seuls m'en-
tendront ceux qui la
faiblesse eurent
De toujours à leur
cœur préférer sa bles-
sure

Moi du moins je crierai
cet amour que je dis
Dans la nuit on voit
mieux les fleurs de
l'incendie

Je crierai je crierai
dans la ville qui brûle
A faire chavirer des
toits les somnambules

La France sous nos
pieds comme une
étouffe usée
S'est petit à petit à nos
pas refusée

Dans la mer où les
morts se mêlent aux
varechs
Les bateaux renver-
sés font des bonnets
d'évêque

Bivouac à cent mille
au bord du ciel et
l'eau
Prolonge dans le ciel



Je crierai mon amour
comme le matin tôt
Le rémouleur passant
chantant Couteaux
Couteaux

Je crierai je crierai Mes
yeux que j'aime où
êtes-Vous
Où es-tu mon alouette
ma mouette

Je crierai je crierai plus
fort que les obus
Que ceux qui sont
blessés et que ceux
qui ont bu

Je crierai je crierai Ta
lèvre est le verre où
J'ai bu le long amour
ainsi que du vin rouge

Le lierre de tes bras à
ce monde me lie
Je ne peux pas mourir
Celui qui meurt oublie

Je me souviens des
yeux de ceux qui
s'embarquèrent
Qui pourrait oublier
son amour à Dun-
kerque

Je ne peux pas dormir
à cause des fusées
Qui pourrait oublier
l'alcool qui l'a grisé

Les soldats ont creusé
des trous grandeur
nature
Et semblent essayer
l'ombre des sépultures

Visages de cailloux
Postures de déments
Leur sommeil a tou-
jours l'air d'un
pressentiment

Les parfums du prin-
temps le sable les
ignore
Voici mourir le Mai
dans les dunes du
Nord





FACETTES DE L'ACTION PUBLIQUE

CHAPITRE TROIS

Au-delà des enjeux portuaires ou du développement économique, qui sont très prégnants, l'action publique joue un rôle important dans le développement et la structuration des territoires, sur la Côte d'Opale ou ailleurs. L'exemple dunkerquois illustre avec une acuité particulière les facettes particulières de cette action.

D'une part, le territoire se décline à différentes échelles. Au niveau du quartier, prioritaire ou non, des villes-centre ou de celles de l'agglomération, et même à celui du réseau des villes de la Côte d'Opale, des enjeux très différenciés se posent pour une même collectivité. De l'écologie dans la ville à l'emploi, en passant par l'innovation, la Communauté Urbaine de Dunkerque permet d'illustrer ce fait.

D'autre part, le territoire est enchâssé dans différents niveaux d'action publique. Communes, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Groupements Européens, mais aussi agences d'urbanisme et de développement, Chambres de Commerce, Université du Littoral, autorités et communautés portuaires, etc. La situation frontalière de Dunkerque révèle notamment à quel point pour un même territoire géographique différentes focales institutionnelles peuvent être adoptées. Et interroge les différents organismes sur la difficile articulation de leurs actions.

A quel point ils ne fonctionnent pas en silo, mais se croisent et s'enrichissent l'une l'autre, là est la question.

Grande Synthe, la « banlieue verte » ?

Par Marion Laumonier, Basile Mulciba, Hugo Prost, Maxence Rose
6 Octobre 2015

M. Damien Carême, Maire de Grande-Synthe et Vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque



La commune de Grande-Synthe appartient administrativement à l'agglomération de Dunkerque. M. Damien Carême, maire de Grande-Synthe et vice-président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, a présenté l'histoire et les caractéristiques socio-économiques de sa ville, avant de nous la faire visiter.

Les grandes étapes de l'histoire récente

Dans l'après Seconde Guerre mondiale, le village de Grande-Synthe est peuplé de nombreux maraîchers qui bénéficient d'un accès direct à la mer et au port, puisqu'il est situé sur la route de Dunkerque.

Vers 1955-1957, l'État décide de l'implantation d'Usinor : la population est dès lors privée de l'accès à la mer. La ville se construit d'Ouest en Est au rythme de l'accueil des nouveaux arrivants, d'abord pour construire l'usine et par la suite pour y travailler (11 000 salariés au plus fort de la période de plein-emploi). C'est à ce

moment que l'urbanisation s'accélère : de la petite maison l'on passe rapidement à des constructions en rail (chemin de rue). Le nouveau dynamisme industriel est alors perçu comme un grand progrès social. La nouvelle population provient principalement du Nord et de l'Est de la France (anciennes régions minières déclinantes), mais aussi d'autres pays d'Europe de l'Est et plus tard des pays méditerranéens. En 1971 l'usine est construite : elle jouxte un port en eau profonde. Une large digue y est bâtie afin de protéger le site des aléas de la mer. Des infrastructures de transport viennent consacrer ce nouveau dynamisme industriel, notamment avec la construction de faisceaux ferroviaires et d'une autoroute.

L'urbanisation de la ville

En 1972 les urbanistes de Dunkerque estiment que la population devrait doubler grâce à ce dynamisme économique. Pour loger cette nouvelle force de travail est amorcée la

construction de ZAC (Zones d'Aménagement Concerté) dont une à Grande-Synthe. Cette construction s'opère avec une initiative innovante pour l'époque : la démocratie participative. En effet, des équipes administratives vont à la rencontre des habitants afin que ceux-ci puissent dessiner le quartier où ils aimeraient vivre. On décide également de l'aménagement des canaux historiques de la ville.

Le développement économique de Grande-Synthe a néanmoins décéléré, en conséquence directe des chocs pétroliers des années 1970. Cette crise aura de graves répercussions sociales, qui marquent encore la ville aujourd'hui.

En 2015, l'agglomération dunkerquoise, bien que dénombant près de 200 000 habitants, est celle qui perd le plus d'habitants en France (à raison de 1000 habitants/an). Grande Synthe a 21 000 habitants. A l'instar de toute la région Nord-Pas-de-Calais, l'agglomération dunkerquoise est en quête de reconversion et cherche à limiter sa dépendance vis-à-vis des géants industriels tels qu'Arcelor Mittal.

Le contexte environnemental

Cette préoccupation prend une tournure particulière dans cette ville de la périphérie dunkerquoise. La Flandre est caractérisée par le fait qu'une partie de son territoire se trouve sous le niveau de la mer. Ainsi les canaux et les Watergangs, qui drainent les eaux des canaux pour irriguer les terres, sont essentiels. Au-delà de leur utilité technique, Grande-Synthe s'est servie de ces canaux comme un outil structurant de l'urbanisme, à tel point qu'en 2004, la Ville est parvenue à les faire reconnaître comme projet urbain. L'identité verte est un autre marqueur de Grande-Synthe, apparue lors du mandat municipal de René Carême (1971-1992). Déplorant le manque de verdure dans sa ville, il a fait planter des arbres, dotant Grande-Synthe d'un vrai patrimoine environnemental. Aujourd'hui, 95% des habitants vivent à moins de 300 mètres d'un espace vert, compensant ainsi l'absence de jardins privés. Sur un plan plus pratique, cela permet à l'eau de s'infiltrer dans les sols et d'éviter les ruissellements. Il s'agit également de lutter contre le changement climatique, une cause commune des différents maires de Grande-Synthe qui se sont succédé depuis les années 1970. Par ailleurs, les matières dégagées pour

la construction de l'autoroute qui traverse la ville ont servi de remblai au lac artificiel, situé au sud de la ville. Dans les années 2005 à 2007, la ville a choisi de replanter des arbres pour créer une barrière végétale et reconstituer des écosystèmes. Le lac artificiel, bien que situé à proximité de l'autoroute, est aujourd'hui devenu une base nautique appréciée de la population mais aussi de certaines espèces animales. Tout un secteur de la ville sera d'ailleurs très prochainement classé réserve naturelle régionale.

Quel urbanisme aujourd'hui à Grande-Synthe ?

La ville possède une réserve foncière ancienne qui lui accorde une maîtrise de son urbanisation. Dans les zones à urbaniser, les habitants seront à nouveau consultés, et les travaux démarreront mi-2016 pour 1 500 habitants. Toutes les eaux grises et noires des logements sont traitées par phyto-épuration. Dans la rue qui traverse le quartier, un service de voiture en libre-service et des solutions de mobilités douces seront mis en place. Les matériaux utilisés pour les nouveaux logements seront finement sélectionnés selon des critères environnementaux : priorité sera donnée aux matériaux régionaux, au bois coupé localement, et ce afin d'obtenir le meilleur bilan-carbone de la construction possible. Avec ces bâtiments à énergie positive, l'objectif affiché est de décrocher une labellisation internationale, qui permettrait de générer une autre image de la ville.

Le profil socio-économique de la ville

24 % de la population active grand-synthoise est au chômage, 34 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. En effet, la sous-traitance dans l'industrie représentait une grande part de l'emploi local, qui a été profondément entamé par la crise économique. Comment répondre alors à ces difficultés sociales ? Il est nécessaire de travailler à l'échelle de l'agglomération, de sortir du « tout-industriel » en diversifiant les activités, pour attirer des entreprises et des cadres, favoriser une économie résidentielle.

Quelles solutions proposées par la Ville ?

L'accès à un environnement de qualité, en dépit des conditions difficiles, est

prioritaire. Les habitants ont besoin, et cela d'autant plus que leurs conditions sont difficiles, d'un milieu de vie de qualité. Cela passe par la démocratisation de l'accès à la culture, à l'énergie, aux soins, à l'éducation.

Dans les cantines scolaires, la mairie a pris la décision forte de proposer un menu issu à 100 % de l'agriculture biologique. Au pied des immeubles, des jardins partagés ont été mis à la disposition des habitants, pour qu'ils produisent eux-mêmes une part de leur alimentation avec un double objectif : d'une part, leur rendre du pouvoir d'achat, d'autre part, reconstruire du lien social autour de ces nouveaux lieux de rencontre. Tous les logements livrés sont des bâtiments « basse consommation ». Et les bâtiments passifs livrés lors de la dernière opération de construction de logement social, avec seulement deux radiateurs par logement, ont permis de baisser les charges pour les habitants. La mobilité douce est encouragée à Grande-Synthe, et la mairie travaille actuellement sur un projet d'aménagement de pistes cyclables. La Communauté Urbaine de Dunkerque s'implique également au niveau de la mobilité, et vise à court ou moyen terme la gratuité des transports en commun de l'agglomération de Dunkerque, ainsi que leur amélioration. Pour inciter les enfants à venir à l'école en vélo, les écoles se sont dotées de parcs à vélos. Depuis que le dispositif a été mis en place, 30 % de plus d'enfants viennent en vélo, rompant avec les Trente Glorieuses qui avaient placé la voiture au centre de la vie sociale.

En matière d'énergie aussi, il s'agit pour la mairie de montrer l'exemple. Tous les équipements de la ville utilisent de l'énergie renouvelable, à hauteur de 72 %, et 58 % de gaz renouvelable, tout en baissant la consommation énergétique. Pour encourager les bonnes pratiques, la municipalité a initié une université populaire, à laquelle on doit les jardins partagés, ainsi que des ateliers écologiques, enseignant aux habitants la confection de leurs produits ménagers, économiques autant qu'écologiques.

La question du financement

Toutes ces mesures ne sont pas nécessairement coûteuses et surtout, le retour sur investissement est rapide. La cantine biologique est certes 20 % plus chère si l'on considère le coût d'un repas : néanmoins, il s'agit d'un régime transitoire. À long terme, les prix baisseront avec la massification de

la demande. C'est du moins le pari qui est fait. En revanche, la plantation d'arbres fruitiers en lieu et place d'arbres conventionnels ne coûte rien de plus, et participe à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Des économies ont par ailleurs été réalisées dans l'entretien des espaces verts : un éleveur vient faire paître ses animaux sur les terrains. Si la méthode peut paraître originale, l'élimination des produits phytosanitaires est considérée positivement par les habitants, sensibilisés à ces problématiques par le biais de l'université populaire.

La participation des habitants

Les habitants sont très impliqués dans la vie de leur ville, comme en témoignent les rendez-vous mensuels et la densité de la vie associative. 80 personnes sont parties visiter d'autres modèles à l'étranger pour construire le projet de l'éco-quartier. Les agents de la ville travaillent de manière transversale : tous les services doivent être au fait de ce qu'il se passe partout dans la ville. Chacun des interlocuteurs de la collectivité doit pouvoir informer les habitants, et rapporter leurs paroles au bon interlocuteur ou responsable. On a ainsi une approche systémique dans l'organisation de la ville.

La question spécifique du logement social

La proportion des logements sociaux atteint 64 % sur l'ensemble des logements sur la ville, ce qui répond aux besoins de la population locale. Pour anticiper au mieux les situations de dettes de loyer ou d'énergie, la mairie travaille étroitement et en amont avec les différents bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers, et fournisseurs d'énergie. La municipalité cherche aussi à encourager les projets d'accession ; dans l'éco-quartier, l'enjeu sera d'équilibrer les coûts pour que les prix soient accessibles aux habitants. La visite de la ville a montré son dynamisme dans le domaine des énergies renouvelables. Ce statut de ville pilote lui apporte des financements. Cela s'inscrit dans un programme gouvernemental « Repenser les villes dans la société post-carbone » (co-piloté depuis 2014 par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable et par l'ADEME, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) qui vise à éclairer les enjeux de la transition énergétique.

Le premier geste marquant la place de la nature dans la ville date des premiers élus de la ville avec l'introduction des compositions florales, qui ont remporté plusieurs

prix dans ce domaine. Aujourd'hui, la ville compte 30 ruches et s'inscrit dans le concept de « trame verte » : datant des années 1980-1990, elle consiste en la constitution d'un réseau d'espaces verts. Plusieurs initiatives sont prises dans ce domaine : des espaces verts sont laissés en friche pour améliorer la biodiversité du territoire ; on laisse se développer des « corridors biologiques », une autre manière d'améliorer la biodiversité. La présence de nouveaux oiseaux a été observée depuis peu. Les watergangs, ouvrages de drainage pour assécher les bas-marais, ont été conservés, contrairement à d'autres territoires de la région. Ces ouvrages sont aussi de formidables milieux pour le développement de la biodiversité.

Dans le domaine de l'aménagement urbain, le maire prend aussi des initiatives écologiques. Des parkings filtrants ont été installés pour permettre l'évacuation de l'eau et éviter des inondations. Les nouveaux logements sociaux sont souvent en bois. Le Nord-Pas-de-Calais était l'une des régions les moins boisées de France : aujourd'hui, elle compte 41 000 emplois dans ce domaine. Utiliser le bois du département, c'est favoriser l'emploi local et utiliser un matériau durable. Construire durable, c'est aussi isoler le mieux possible les

nouveaux logements. Le maire s'est inspiré de constructions qu'il a pu observer en Allemagne pour construire des habitats passifs, logements à consommation énergétique très basse. Les dépenses énergétiques du logement sont divisées par 4.

La place Courghain avait été construite selon le modèle de l'urbanisme sur dalle et la place était fermée sur elle-même. C'était l'un des principaux lieux de trafics du Pas-de-Calais. Grâce aux financements de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), la ville a détruit les logements qui entouraient la place. Sur les 67 millions d'euros qui ont été nécessaires pour la rénovation de la place, 20% ont été pris en charge par l'ANRU, 5 millions par la commune et le reste par les bailleurs sociaux. En effet, tous les nouveaux logements qui entourent la place sont des logements sociaux. Ce n'est qu'après un long travail de lobbying que le maire a pu obtenir ces fonds ; aujourd'hui, la recherche de fonds pour sa ville représente en effet l'une de ses activités principales. En juillet 2001, une consultation des riverains organisée pour sonder leurs besoins, a notamment montré le besoin de tracer et construire des chemi-

Dans le quartier du Courghain, à Grande-Synthe.



nements piétons.

L'opération de rénovation, particulièrement lourde, a duré 10 ans. La période a été difficile pour les riverains qui se sont souvent plaint des nuisances et qui ont du être relogés pendant la construction de leur logement.

Au niveau architectural, le maire a choisi d'imposer peu de contraintes aux architectes. Il a seulement imposé la construction d'habitats en bois et d'habitats passifs. Ainsi l'architecture de Grande-Synthe n'est pas une architecture traditionnelle du Nord mais une architecture plutôt contemporaine. Elle est plus « dynamique », avec des touches de couleurs. La grande place, typique de l'urbanisme de dalle, a été conservée pour créer un lieu de convivialité dans le quartier, et des marchés y sont régulièrement organisés. La ville a choisi de l'agrémenter d'une fontaine. Les nouveaux logements sociaux sont très attractifs, mais les logements privés n'ont pas bénéficié de la rénovation et semblent parfois de moins bonne facture que les logements sociaux. Les bailleurs privés ont ainsi pu être lésés par cette réhabilitation, pour ceux qui n'avaient pas les moyens de rénover leur bien.

Au cours de la visite de la ville, le maire nous explique que la ville compte 2500 demandes de logements en attente et que, pour la première fois, le principal bailleur de la ville ne compte aucun logement vacant. La ville avait de gros problèmes de délinquance, qui sont selon lui dus à l'indétermination et le manque d'attractivité des équipements. Aujourd'hui les chiffres de la délinquance ont baissé, et la réhabilitation a participé à cette baisse.

Dans le domaine de la vie associative, l'association Emmaüs s'est implantée dans la ville et pilote une « accorderie », mise en place en 2015 : il s'agit d'un lieu d'échanges de connaissances, de services et de compétences entre les habitants. Du point de vue économique, la ville a construit des bureaux pour favoriser le développement du tertiaire, qui peine à s'installer dans la ville. Cette zone tertiaire regroupe 16 entreprises de l'agglomération et draine de nouvelles personnes dans la ville. Ces individus étrangers à la « nouvelle » Grande-Synthe redécouvrent ainsi ce territoire qui a mauvaise réputation et, même si les cadres n'habitent pas la ville, cela contribue à changer son image. Suite à une question, le maire spécifie qu'il



n'est pas du ressort de la commune de donner des subventions pour favoriser l'implantation de commerces, qui manquent

cruellement dans le paysage urbain. Ensuite il précise que le territoire doit casser le rapport de dépendance entre grands industriels de la région et petites PME locales. Selon lui cela passe notamment par le développement de l'éolien offshore, car l'agglomération possède une réserve de spécialistes de l'énergie. Dans le cas des réfugiés, qui constituent un grand défi pour l'agglomération, la ville a accueilli 1000 personnes entre juillet et octobre 2015, c'est-à-dire depuis le démantèlement du camp de Calais. Elle travaille actuellement à améliorer leurs conditions de vie, en mettant en place des pièces d'eau libres-d'accès. Pour l'instant les réfugiés se sont installés sur la zone où sera construite l'éco-quartier mi 2016.

En passant devant un grand supermarché, le maire annonce que la ville a bénéficié d'une « invasion commerciale » : 25 millions d'euros ont été investis par des groupes comme Auchan, qui a implanté un hypermarché. La vente de ces terrains aux entreprises a permis de financer un stade municipal qui a un toit couvert de panneaux



photovoltaïques, ce qui lui permet d'avoir un bilan énergétique positif et d'être rentabilisé en 4 ans.

Nous passons ensuite devant un modèle de maison « passive », élaborée selon les plans de l'architecte britannique Bull Duste, consommant seulement 150 euros d'énergie par an. Elle est utilisée comme showroom par la commune pour vendre son modèle d'éco-quartier. Un fanion vert est accroché à l'entrée, à l'initiative de la mairie pour informer les citoyens : ces fanons sont disposés sur la devanture des lieux publics pour informer, selon leur couleur, de la qualité de l'air.

Plus loin, nous arrivons à un exemple de corridor biologique : une ligne d'arbres avec des herbes laissées en friches. À côté, un mur anti-bruit est couvert de végétation, une méthode naturelle pour éviter les intrusions et les tags. Le maire explique ensuite la politique de la ville dans le domaine culturel. Des spectacles sont mis en place à des prix modiques et sont gratuits pour les plus démunis. La vie sportive est aussi très développée, avec un quart des habitants qui sont inscrits à une activité sportive.

Le car s'arrête dans un autre quartier qui a bénéficié d'une rénovation urbaine. Les

logements avaient été construits en chemin de grue : une grue glissait sur rail et construisait une suite d'immeubles, le plus rapidement possible. C'est aujourd'hui un quartier défavorisé qui pose de nombreux problèmes. Sur la droite de cet axe, les immeubles ont bénéficié d'un ravalement de façade en 2001, car il n'y avait pas assez d'aides pour financer une réhabilitation en profondeur. Les immeubles n'ont pas d'ascenseurs et sont très mal isolés. Sur la gauche, un bâtiment « muraille » a été détruit. Il coupait le quartier en deux. Grâce au financement de l'ANRU, la ville a construit de petites séquences de logements, avec des liaisons piétonnes pour relier l'habitat aux équipements publics des environs. Ce sont des habitats passifs à très faible consommation énergétique, ce qui d'ailleurs permet d'améliorer le pouvoir d'achat des habitants. Un peu au-delà un immeuble est en cours de destruction, le projet est financé par le PNRU II. Des tours adjacentes devraient être elles aussi démolies grâce à de futurs financements de l'ANRU. Mais se pose le problème du relogement des habitants car la ville ne compte plus aucun logement vacant. Au final, le quartier sera en travaux pendant encore une dizaine d'années. Ces grands plans de rénovation ont été permis par les grandes acquisitions de fonciers faites par René Carême, le père du maire actuel. Damien Carême continue cette politique en achetant les terres maraîchères des environs. Il souhaite implanter des cultures biologiques sur les 28 hectares de terres maraîchères de la commune, pour fournir les cantines biologiques des écoles de la ville. Il fustige alors l'incitation de la législation à vendre les terres maraîchères, vendues 6 euros au mètre carré, comme terrains constructibles, vendues 60 euros au mètre carré.

Le maire explique également que 47 % des actifs de la ville travaillent à Grande-Synthe, le reste se rendant en Belgique ou à Dunkerque. La population est constituée d'une partie d'intérimaires dans le domaine de l'industrie, qui travaillent là où ils peuvent en fonction des embauches.

Entre deux barres d'immeubles le maire nous montre un de ses projets de jardin de quartier, un espace ouvert à l'initiative de culture du sol des habitants des immeubles. Chaque foyer se voit assigné un espace proportionnel au nombre de personnes qu'il comprend. Dans ces jardins des ateliers de cuisine et de santé sont organisés et ouverts à tous. Les éventuels surplus sont laissés ensuite en libre service.

La Halle aux Sucres et son *learning center* « Ville Durable »

Par Laura Falzon, Lucas Verdant
7 Octobre 2015

Mme. Fabienne Lesieux, Responsable des publics et M. Richard Pereira de Moura, Coordinateur scientifique de la Halle aux Sucres



La Halle aux Sucres, ancien bâtiment industriel rénové depuis 2014, héberge un projet phare pour la Communauté Urbaine de Dunkerque : le *learning center* « Ville durable ».

Ce projet, qui s'inscrit dans un cadre régional plus large, participe d'une volonté de décroissement des usages et des savoirs tant à l'échelle du bâtiment lui-même qu'à l'échelle de Dunkerque et du Nord-Pas-de-Calais. La conception du lieu comme des expositions qu'il accueille amène à penser la ville selon une approche transversale, dynamique et renouvelée. Richard Pereira de Moura, coordinateur scientifique, et Fabienne Lesieux, responsable des publics au *learning center*, nous ont accompagnés lors de notre visite.

Le *learning center*, un projet en continuité avec les dynamiques régionales

La Halle aux Sucres prend place dans une stratégie politique globale de mise en oeuvre des principes de

développement durable, stratégie initiée par la Communauté Urbaine de Dunkerque. La collectivité a ainsi développé un programme d'Agenda 21 et a obtenu en 2011 un label Cit'ergie, dispositif de l'ADEME, qui atteste des efforts consentis pour arriver à une politique énergétique plus durable. C'est également en 2011 qu'a été lancée une plateforme de covoiturage à l'échelle de l'agglomération, un an avant que ne soit proposée une tarification éco-solidaire de l'eau permettant la mise en place de tarifs dégressifs selon la consommation et les revenus. Enfin, le lancement du projet de maison 3D n'a fait que parachever cet effort : il s'agit du tout premier centre pédagogique permanent français, entièrement dédié au développement durable.

C'est toujours dans ce contexte que la Communauté urbaine de Dunkerque a adopté en février 2012 un plan local d'urbanisme communautaire portant en son sein un projet d'aménagement de développe-



ment durable (PADD) ayant vocation à favoriser un développement territorial plus durable.

L'objectif de toutes ces initiatives est ainsi d'offrir un terrain fertile à plus de transversalité et de durabilité, dans l'optique de décloisonner des domaines souvent fermés entre eux. Le projet de la Halle aux Sucres s'érige donc dans cette atmosphère politique volontariste. L'intérêt d'un *learning center* trouve sa justification dans cette volonté politique forte de décloisonnement entre l'approche documentaire et une approche plus technologique et en lien avec le terrain. Il s'agit pour la Communauté Urbaine (CU) de proposer de nouveaux outils qui permettront de diffuser l'information et de sensibiliser les différents publics mais aussi de créer une émulation et des échanges réciproques entre les professionnels. Dans le cadre du projet Etat-Région 2007-2013, la Région a participé à la mise en place de quatre *learning centers*, prolongeant ainsi le souhait de la CU de réfléchir sur les questions de la ville et de l'urbain. Les *learning centers* se déclinent en quatre thèmes : les faits religieux à l'Abbaye de

Vaucelles, l'innovation à l'université de Lille 1, l'archéologie-égyptologie à l'université de Lille 3 et la ville durable à Dunkerque.

De nombreuses interactions à l'échelle de la région

Ces quatre *learning centers* forment ainsi un maillage intéressant à l'échelle régionale : celui de la Halle aux Sucres est ainsi associé à l'ULCO (l'Université du Littoral Côte d'Opale). Surtout, la structure physique se double d'un réseau régional de portails numériques : le *learning center* virtuel se veut le pendant des *learning centers* physiques et le développement de cet outil est soutenu par l'Université Numérique en Région. Enfin, il fait en sorte de nouer des relations en France et en Europe, que ce soit par l'intermédiaire de l'Association des communautés urbaines de France (ACUF), la Convention des Maires ou encore l'International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI). Surtout, le *learning center* de la Halle aux Sucres bénéficie du soutien de partenaires régionaux : l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dun-



kerque (AGUR), le Centre de la mémoire urbaine et des archives d'agglomération et l'Institut national spécialisé d'études territoriales (INSET).

Un lieu de « savoir-faire et de faire-savoir »

Comme l'expliquent les différents acteurs, le but est de faire un lieu de « savoir-faire et de faire-savoir ». Inspiré du *Rolex Learning Center* de Lausanne, cet espace veut être une interface entre les différents acteurs de la ville, pour aller à l'encontre, selon Richard Pereira de Moura, d'un processus de « technicisation voire de technocratisation des débats ayant trait à l'urbain ». Mais, à la différence de son modèle suisse, la Halle aux Sucres n'est pas construite autour de la bibliothèque universitaire : elle amène l'université entre ses murs pour y mêler les publics, entre acteurs privés, fonctionnaires territoriaux et associations. Car selon Richard Pereira de Moura, il serait dommage de considérer que la fabrication de la ville n'est que l'affaire exclusive des élus. C'est dans cette optique qu'il a été décidé de conserver la dénomination anglaise, pour permettre une bonne identification et pour surtout éviter une traduction par le terme d'apprentissage, connotant par là même une relation entre un sachant et celui qui écoute. L'ambition affichée est donc de mettre en place une structure dédouanée, extérieure, indépendante.

La Halle aux Sucres, un lieu transversal

Un espace rénové dans le cadre du renouveau urbain dunkerquois

C'est dans les murs d'un ancien entrepôt portuaire datant du XIX^{ème} siècle que le *learning center* « Ville Durable » a élu domicile. Le projet de la Halle aux Sucres, lancé en 2011 et achevé en juillet 2014, s'est incarné dans la réhabilitation de cet ancien bâtiment industriel situé sur le Mole 1, un espace de 8 hectares qui se positionne à l'entrée du nouveau cœur de la cité Jean Bart. Ces aménagements s'inscrivent dans une dynamique de production d'une nouvelle nature

urbaine au cœur de l'agglomération dunkerquoise, qui s'est par ailleurs concrétisée par la mise en œuvre du projet Neptune, ayant ensuite conduit aux réalisations du quartier du Grand Large. Le projet de la Halle aux Sucres, dont la Communauté Urbaine de Dunkerque a été le maître d'ouvrage, a eu pour objet d'intégrer le site du *learning center* à la ville. Cette ambition s'est notamment traduite par la création d'un parking relais sur le Mole 1 qui permet aujourd'hui aux usagers de se garer gratuitement et de gagner le centre, en une dizaine de minutes, grâce à une navette, également gratuite.

Un bâtiment en accord avec les exigences d'une ville durable

Le bâtiment de la Halle aux Sucres a été pensé dans le respect des préceptes d'une ville durable. Conçu selon une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale), le *learning center* objective ainsi le contenu de ses expositions à travers sa forme même. Ses façades vitrées maximisent l'ouverture et l'éclairage de l'espace, favorisant les économies d'énergie, tandis que la construction d'un quatrième niveau au sein d'un bâtiment qui n'en comptait initialement que trois a permis de rendre l'espace plus compact. Par ailleurs, les matériaux utilisés pour l'isolation, comme les techniques de chauffage et de ventilation, convergent vers un objectif de réduction des dépenses énergétiques.

Un lieu polyvalent pour une transversalité des usages

Un élément central dans la conception du *learning center* correspond à un objectif de décloisonnement du lieu. L'architecture et l'organisation du bâtiment sont en effet propices au caractère polyvalent de l'espace. La Halle aux Sucres, conçue et réalisée par l'architecte Pierre-Louis Faloci, se subdivise en deux ailes qui cristallisent différents usages : l'aile droite regroupe des locaux destinés aux « professionnels de la ville », comme l'explique Richard Peirera de Moura. On y trouve ainsi la Direction Générale du Développement Urbain (DGDU), l'AGUR, l'INSET. L'aile gauche correspond davantage aux espaces

alloués au grand public. Les trois premiers étages sont réservés aux expositions permanentes tandis que le dernier étage accueille les expositions temporaires. En outre, cette aile comprend un centre de ressources multimédia en libre accès. Des îlots documentaires ponctuent enfin les trois étages du bâtiment et assurent une transversalité du lieu et de ses usages. Une pente sépare ces deux ailes et donne une dimension aussi bien symétrique que déstructurée à l'ensemble.

L'objectif de décroisement du lieu comme des usages se traduit par la volonté de généraliser l'accès du *learning center* à différents types de public et d'éviter une possible fracture entre un public d'initiés et un public plus novice. Dans cette perspective, Richard Pereira de Moura insiste sur l'augmentation croissante de la fréquentation individuelle du centre ainsi que sur une diversification des publics, bien que la surreprésentation des enseignants, des universitaires et des documentalistes soit encore la norme.

Le lieu illustre ainsi les nouvelles approches de la ville qui fleurissent à Dunkerque comme au sein de nombreuses villes dans le monde. Il synthétise à l'échelle d'un bâtiment des problématiques incontournables telles que la durabilité et l'accessibilité de la ville contemporaine et constitue en cela un symbole marquant du renouveau urbain engagé à Dunkerque.

La ville récréative: penser la ville autrement

« La ville récréative » est la première exposition temporaire à voir le jour, au quatrième étage de la Halle aux Sucres. Celle-ci a pour ambition d'approfondir sur un cycle de trois ans la question de l'enfance dans l'espace urbain. Richard Pereira de Moura et Fabienne Lesieux nous ont permis d'explorer les ateliers qui composent l'exposition, nous offrant la possibilité d'interagir avec un univers de sons, de couleurs et de sensations propres au domaine de l'enfance mais toujours dans un rapport étroit avec les problématiques urbaines. Une structure tactile composée de tours multicolores donne par exemple à entendre les bruits de la ville : ces tours qui s'apparentent aisément à un ensemble de gratte-ciels, produisent chacune un son différent issu de la ville. Lorsque l'on appuie simultanément sur plusieurs tours, c'est une recombinaison du bruit ambiant de la ville que l'on obtient et ce par une approche sensitive et ludique pour l'enfant. « La ville récréative » donne ainsi au public l'occasion de penser la ville sous un angle inhabituel, celui de l'enfance, et d'une manière originale puisqu'interactive. Par ailleurs, la temporalité du projet permet un approfondissement dans la durée de cette approche de la ville, notamment permis par l'organisation de conférences et de groupes de travail en parallèle, qui ont pour but de produire une réflexion dynamique sur le sujet.



Jeu de Mail, Carré de la Vieille, Île Jeanty : étiquetés « politique de la ville »

Par Paul Giraud, Yann Tavernier
7 Octobre 2015

Mme. Anne-Cécile Gautier, Directrice de la Mairie de quartier de Dunkerque-Sud.



Anne-Cécile Gautier est en charge de trois quartiers de Dunkerque-Sud, le Jeu de Mail, le Carré de la Vieille et l'Île Jeanty (3 500 habitants). Situés en Zone Urbaine Sensible (ZUS), ils sont l'objet de la politique de la ville depuis les années 1980. La mission d'Anne-Cécile Gautier est d'accompagner ces politiques qui sont mises en place tout en conciliant les enjeux urbain et social. Il est primordial pour elle de ne pas les dissocier.

L'Agence Nationale de Renovation Urbaine et son histoire à Dunkerque

La mairie de quartier pense son rôle comme celui d'une interface entre l'urbain et le social. Or, avec l'ANRU, l'Etat semble précisément avoir dissocié ces deux enjeux : le principe étant de modifier en profondeur un territoire en cinq ans, il n'y a pas le temps de réunir autour de la table tous les acteurs pour penser un projet de cohésion sociale. De plus, les réalités sociale et urbaine font l'objet de deux contrats différents. A Dunkerque, l'ancien maire Mi-

chel Delebarre (1989-2014), premier détenteur d'un portefeuille de Ministre de la Ville (1990-1992), très influent, a toujours cherché à concilier les deux aspects autant que faire se peut. Entre 2007 et 2009, sur le territoire Jeu de Mail-Carré de la Vieille-Île Jeanty, deux conventions ANRU ont été signées. La première concerne le quartier du Jeu de Mail qui a reçu 75 millions d'euros dont 19 millions d'euros de l'ANRU. La seconde convention a été signée en 2009 et concerne plus largement le Jeu de Mail, le Carré de la Vieille, le Banc Vert et les quartiers d'habitats anciens. Dès 2009, on sent à Dunkerque un recul de l'Etat qui s'engage moins et investit des montants financiers moins importants.

Anne-Cécile Gautier porte un regard assez critique sur ces différents programmes et sur la tutelle de l'Etat. Un décalage se crée, selon elle, dans le temps, entre la planification des projets et leur réalisation qui doivent obligatoirement s'inscrire dans un planning très strict si l'on

veut percevoir les financements. Certains projets aboutissent donc plus que d'autres et la dimension humaine a tendance à être négligée face au bâti. Il est en effet regrettable que les politiques ANRU (projets urbains) et Contrats Urbains de Cohésion Sociale (projets sociaux) aient été dissociés car cela n'a pas permis une gestion intégrée des projets. Enfin, alors que la politique de la ville a une vocation interministérielle, elle constate que, mis à part le Ministère de la Ville, les autres maroquins ne se sont engagés que de manière exceptionnelle et non durable. Les politiques dites exceptionnelles se sont alors transformées en politiques de rattrapage.

Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

Depuis 2014, le législateur affiche une volonté d'agir en tenant ensemble à la fois l'enjeu urbain et l'enjeu social au sein des Contrats de Ville. Pour éviter le saupoudrage, on concentre les moyens sur les territoires qui sont les plus fragiles ; ainsi, certains quartiers de Dunkerque ne sont plus concernés du tout par la politique de la ville. Une autre avancée majeure réside dans le fait que ces politiques se font au niveau de l'intercommunalité : l'agglomération est le premier acteur devant la commune. Enfin, la place des habitants est aussi revalorisée. Le rapport de Marie-Hélène Bacqué et Mohammed Mechmache remis en 2013 à François Lamy, Ministre de la Ville a ainsi pu insister sur le fait que l'on n'avait pas suffisamment impliqué les habitants. C'est à ce titre que sont mis en place des conseils citoyens.

Toutefois cette nouvelle politique fait l'objet de critiques. La première porte sur les critères choisis pour attribuer les aides, qui ne reflètent pas toujours la réalité. La ville de Dunkerque est ainsi considérée comme assez riche du fait de son tissu industriel, et à ce titre, ne reçoit que très peu d'aides. La réalité est toute autre. Ces politiques affichent un caractère encore trop vertical. La place de l'Etat est encore très importante et ne permet pas à ces politiques de se construire en tenant compte du passé de la ville, de ses spécificités. Par exemple, la participation citoyenne est prise en compte depuis longtemps par la municipalité de Dunkerque mais sous une forme différente de celle souhaitée par l'Etat. Ceci implique donc de modifier des systèmes qui fonctionnaient bien avant, dans le but de s'inscrire dans la convention à signer avec l'Etat.

Plusieurs questions se posent :

Pourquoi l'Etat a-t-il dissocié pendant un temps les dimensions urbaine et sociale ?

Les politiques de la ville ont toujours un aspect expérimental. Il y avait dans ce projet une volonté importante d'aller au plus vite et d'avoir un réel impact en déléguant à des agences nationales. Mais cela s'est fait au détriment du facteur humain qui n'a pas été suffisamment pris en compte. De plus, le principe de la politique de la ville est d'être interministérielle, alors que dans le cas de Dunkerque c'est principalement le ministre de la Ville qui est intervenu. Enfin, l'on peut se demander si ces territoires sensibles ne doivent dépendre que de crédits spécifiques quand on observe que ceux-ci ne disposent pas du minimum de services publics que devrait fournir l'Etat. Ainsi, depuis 2014 la loi met l'accent davantage sur ces inégalités d'application du droit commun : avant d'aller chercher des crédits spécifiques, on cherche déjà à améliorer le service public de manière plus générale.

Comment réagissent habituellement les habitants ?

Les réponses sont très diversifiées : si certaines familles voient des bénéfices dans ces changements, d'autres au contraire font part de leur mécontentement du fait qu'ils ont perdu leurs voisins ou que parfois l'on casse volontairement des solidarités néfastes (trafics). La maison de quartier devient alors un lieu que l'on fréquente. Il y a le sentiment chez certains d'avoir enfin été entendus par le bailleur, alors que pour d'autres la perspective d'être exproprié ou de devoir fournir un effort financier supplémentaire dérange. Il ne faut pas non plus négliger le fait que certaines personnes sont fières de leur territoire ; de ce fait, la proposition d'un logement de meilleure qualité mais en dehors du quartier peut parfois déplaire, déstabiliser, déranger. Les discussions avec les habitants sont donc essentielles, il faut accompagner ; la ville de Dunkerque a consacré des moyens financiers importants à ces questions.

A propos des programmes de rénovation urbaine, quelles concertations y a-t-il en amont ?

En amont, des études urbaine et sociale sont réalisées au cours desquelles on cherche à rencontrer tous les habitants ; ces études peuvent ensuite être confrontées avec le projet urbain, même si l'ANRU

manque de flexibilité. La rénovation du quartier du Jeu de Mail n'a par exemple pas été co-décidée mais des ateliers de quartier avec des discussions sur l'ordre du jour ont été mises en place : on évoque les problèmes sociaux mais aussi les tracas du quotidien qui sont des problèmes qu'on ne voit pas forcément si l'on n'habite pas le quartier. Il faut faire attention alors aux contraintes en termes de temps : si les réunions ont lieu à 17h par exemple, majoritairement des chômeurs seront représentés. Il n'y a donc pas de co-décision mais de la concertation. Celle-ci s'observe également pour le relogement des habitants sous la forme d'un accompagnement proposé pour proposer aux habitants le logement le plus adapté à leurs futurs projets de vie. Le métier de chef de projet est un métier de contact, de relation avec les habitants.

Malgré les critiques, les politiques de rénovation urbaine présentent des avantages : des financements sont dédiés, on a donc l'assurance que le projet sera réalisé. Les promesses seront tenues, cela rend la discussion plus facile avec les habitants.

Le Groupement Européen de Coopération Territoriale West-Vlaanderen-Flandres-Dunkerque-Côte d'Opale

Par Anna N'Diaye, Léo Kahn
7 Octobre 2015

Mme. Katarina De Fruyt, Co-directrice flamande du GECT West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, Responsable de la coopération transfrontalière et Mme. Evelyne Huyghe, Responsable de la coopération européenne à la WVI.



La coopération territoriale est un élément clé de l'objectif de développement territorial harmonieux poursuivi par l'Union Européenne. Les différents acteurs peuvent, à travers ces programmes, identifier des solutions communes dans des domaines tels que le développement urbain, rural et côtier, le développement des relations économiques et la mise en réseau des Petites et Moyennes Entreprises. Les régions françaises peuvent ainsi s'associer à des régions d'autres États membres, afin de créer des projets atténuant l'effet-frontière.

Depuis la période de programmation 2007-2013, la coopération territoriale européenne, qui relevait auparavant du programme d'initiative communautaire INTERREG, est devenue un objectif à part entière de la politique de cohésion. Ce qui signifie la reconnaissance de son importance par l'Union Européenne. Mme. De Fruyt et Mme. Huyghe nous ont reçu à Veurne, en Belgique, sur l'ancien site d'une usine sucrière, dans le nouveau centre de gestion.

La création du Groupement de Coopération Territoriale a été l'initiative des territoires, qui ont voulu substituer une coopération structurelle aux coopérations ponctuelles qui existaient déjà depuis 1991 (INTERREG). Le GECT couvre actuellement un territoire continu, maritime et rural, qui regroupe environ 2 millions d'habitants, autour d'une certaine proximité linguistique et culturelle.

La coopération transfrontalière de la West Vlaanderen au sein du GECT WV/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale

Une partie du territoire du GECT West Vlaanderen-Flandres-Dunkerque-Côte d'Opale chevauche celui du GECT Lille-Tournai, ce qui, selon Katarina De Fruyt ne semble pas poser de problème particulier. Le choix a été fait au niveau politique de placer le siège du GECT à Dunkerque ; certains bureaux sont tout de même situés à Veurne, en territoire flamand belge.

LE GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPÉRATION TERRITORIALE WEST-VLAANDEREN-FLANDRES- DUNKERQUE-CÔTE D'OPALE

Et les autres dispositifs de coopération
interrégionaux incluant le Nord de la
France.



Katarina De Fruyt a beaucoup insisté sur la dimension partenariale du GECT, dont l'Etat, la région, le département, les communes, ainsi que leurs équivalents belges sont tous membres adhérents. Quelques principes de base régissent la coopération transfrontalière en Europe, parmi lesquels la parité franco-belge à tous les niveaux (politique, technique, financier), l'application d'une approche bottom-up, le bilinguisme (qui nécessite un budget important), et le principe de subsidiarité.

Le principe de la coopération franco-belge se retrouve dans le fonctionnement du groupement, du côté des organes dont la co-présidence est assurée par un président et un vice-président (mandat de 3 ans), et qui est dirigé par une assemblée de 28 membres et un bureau de 18 membres. Du côté des organes techniques, le GECT s'organise autour d'une co-direction et d'un co-secrétariat d'une part, et de comités techniques et de groupes de travail thématiques d'autre part, qui permettent d'associer aux réflexions les services de l'ensemble des collectivités territoriales membres.

Au plan financier, le GECT fonctionne avec un budget relativement limité (332 000 euros en 2015), car il ne dispose pas de personnel propre. Le financement est assuré par les contributions obligatoires des membres adhérents, et les subventions européennes, nationales ou autres qui sont obtenues. La possibilité de voter un budget propre est un avantage important du GECT par rapport à une plateforme transfrontalière sans base juridique. La formalisation de l'engagement des partenaires permet en outre d'augmenter la résilience du groupement aux aléas politiques, tandis que le poids politique du territoire (auprès de l'UE notamment), est renforcé par le fait que le GECT peut s'ériger en interlocuteur unique auprès des organismes extérieurs. Toutefois, le GECT n'a pas vocation à devenir un nouvel échelon administratif, il s'agit surtout d'un outil juridique au service de réalisations concrètes, ce qui explique

que le citoyen ne soit pas forcément au fait de son existence.

Dans la deuxième partie de son intervention, Katarina De Fruyt a insisté sur le contenu des différents groupes de travail qui sont animés par le GECT. Parmi ceux-ci, Katarina De Fruyt a pris l'exemple du groupe de travail « Eau » : il répond à un enjeu historiquement commun, qui avait déjà donné lieu à la réalisation d'une convention franco-belge sur la question en 1890. Les territoires de part et d'autre de la frontière dépendent de la nappe du Landénien qui est menacée d'épuisement, et les réseaux d'évacuation des eaux sont imbriqués (les eaux françaises sont évacuées à Nieuwpoort, les eaux belges à Dunkerque).

Sugar Factory : L'exemple d'une opération d'aménagement à Veurne

La deuxième partie de la rencontre, animée par Evelyne Huyghe s'est éloignée de la question de la coopération transfrontalière et territoriale pour se focaliser sur la promotion d'une opération d'aménagement en cours dans la ville de Veurne, et dont un des bâtiments phares, flambant neuf, accueillait la rencontre. L'opération occupe le terrain, racheté par la WVI en 2005, de l'ancienne usine à sucre de Veurne fermée en 2005. Le choix a été fait de privilégier un développement urbain multifonctionnel, afin de profiter au maximum des nombreux équipements présents à proximité du site (la gare comme le centre-ville sont tout proches). Evelyne Huyghe a beaucoup insisté sur la volonté de favoriser les modes de transport doux et de développer les transports en commun sur le site.

Elle a enfin précisé l'importance pour la WVI de mener une communication efficace à propos de l'opération, afin de démontrer le bénéfice qu'en tirent tous les partenaires actuels.

Confusion des périmètres, confusion des compétences.

Entouré, d'un liseré rouge, le GECT West Vlaanderen - Flandres - Dunkerque - Côte d'Opale est à cheval sur trois autres périmètres de coopération interrégionale européens : les deux régions Interreg, ainsi qu'un autre GECT, celui de l'Eurométropole Lille - Kortrijk - Tournai.

Économie touristique et produits de la mer : les priorités de la Communauté d'Agglomération de Boulogne-sur-Mer.

Adèle Larvoire, Aubrée Louarn, Ariane Visier, Arturo du Monceau
8 Octobre 2015

Mme. Valérie Rioust, Développement économique, M. Nicolas Coppin, Projets urbains et paysages à l'Agence de Développement Boulogne-sur-Mer - Côte d'Opale



Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale, l'agence dirigée par Olivier Delbecq comporte l'originalité de regrouper les deux spécialités de développement économique et d'urbanisme.

La ville de Boulogne compte 43 000 habitants, mais l'ensemble de l'agglomération, composée de 53 communes, représente environ une population de 117 000 habitants. Son arrondissement est plus large puisqu'il comprend, outre la Communauté d'Agglomération de Boulogne, les communautés de communes de la Terre des Deux Caps et de Desvres-Samer. La spécificité de la ville de Boulogne est l'activité portuaire et maritime à partir de son port de pêche et son industrie halieutique.

Le port se compose de plusieurs bassins, parmi lesquels un port de plaisance, ainsi qu'un port de pêche : les pêcheurs partent pour une journée et une nuit, c'est-à-dire sur l'espace d'un cycle de marée. Les circuits

courts sont privilégiés. Le poisson est donc vendu dès la criée, à l'aube, et les usines de transformation se situent à proximité du port, dans la zone de Capécure. Pour s'implanter sur le lieu même de pêche, les usines de transformation ont eu en effet besoin d'espace. Suite à l'abandon, en 2003, d'une ancienne activité d'exploitation de ferromanganèse à Boulogne, les hauts fourneaux de Comilog ont été détruits et le site dépollué ; cet espace, sur la zone de Capécure, est désormais exploité par des industries internationales de transformation des produits de la mer. Cependant moins de 10 % des produits transformés sont issus de la pêche du port de Boulogne. La filière de la mer représente 5 000 emplois directs, 7 000 emplois indirects et 35 000 tonnes/an de produits de la mer transformés. On constate donc le poids actuel de ce secteur pour l'économie de la ville et pour son développement. Comme de nombreuses autres villes du littoral, Boulogne a été la cible des bombardements aériens au cours de la Seconde Guerre mon-

diale. Le plan Vivien mis en place à la fin des années 1940 définit la structure de la ville, en cherchant à spécialiser les rives gauche et droite. Ce plan laisse de fortes traces, très visibles encore aujourd'hui, telles que la 2x2 voies qui traverse le centre de la ville. La plupart des espaces économiques y sont en reconversion.

La ville fait actuellement face à des défis structurels très importants, et il s'agit de développer des projets mettant en valeur ses atouts, de façon à en donner une image attractive et dynamique. Les politiques d'aménagement sont donc nécessaires ; elles se concentrent en particulier sur le centre-ville, dont la rénovation doit faire office de « locomotive » pour tirer le reste du territoire et constituer un atout pour son développement.

Entre autres, cela se fait à travers la rénovation des berges et de la promenade, l'extension du Grand Nausicaa (projet de doubler l'espace actuel d'exposition marine d'ici 2019), la mise en valeur de la vieille ville et de son patrimoine et la création d'espaces verts.

Les financements proviennent de la collectivité territoriale, ainsi que de l'Union Européenne et de la région Nord-Pas-de-Calais pour Nausicaa. La difficulté principale tient en ce que la population boulonnaise dispose en moyenne de revenus faibles avec, pour corollaire, des recettes fiscales minimales pour la collectivité. Mais l'agglomération profite d'un avantage stratégique de taille : le maire de Boulogne, Frédéric Cuvillier, ancien ministre des transports du gouvernement Ayrault, permet souvent l'ac-

celération des démarches en s'adressant rapidement aux personnes adéquates. Il est également candidat aux élections régionales de 2015, face à Marine Le Pen – dont le parti, le Front National, fait d'ailleurs 30 % des voix à Boulogne, devant le parti Les Républicains.

L'objectif de l'agence est précisément de faire face à ces défis. Agence d'urbanisme depuis 1991, elle se veut être une agence partenariale. L'équipe est composée de 20 membres, qui travaillent à partir de données démographiques et économiques, pour en dégager les évolutions socio-économiques et urbaines de l'agglomération. Au cœur des deux volets, développement économique et pôle urbain, se situent en effet le centre de ressources et d'observation, et le centre de Système d'Information Géographique et de représentation graphique. L'équipe est donc pluridisciplinaire. De plus, l'agence fait partie du réseau des Fédérations Nationales d'Agences d'Urbanisme et travaille avec d'autres agences d'urbanisme du littoral du Nord-Pas-de-Calais.

Un enjeu essentiel pour le développement est en effet la cohésion et la coopération entre les acteurs du territoire. Depuis plusieurs dizaines d'années, on peut observer une concurrence commerciale entre les villes voisines, Calais notamment, ce qui ne peut que nuire à la santé économique de chacune d'entre elles ; les acteurs du territoire ont donc aujourd'hui la volonté de développer la coopération et la spécialisation urbaines. Un premier SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) a été élaboré et

approuvé en 2007, auquel succède un SCoT élaboré en 2013, regroupant deux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, soit 53 communes. La principale ambition est de développer l'attractivité du territoire, en promouvant et en mettant en place un territoire ouvert, solidaire et durable. Afin d'aménager la ville et de la structurer, la municipalité a recours à un outil technique, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunale, dont l'élaboration sera finie au printemps 2016, pour une entrée en application fin 2016.

La part des moins de 20 ans dans la population de l'agglomération est de 30 % : l'objectif est de les faire rester durablement à Boulogne-sur-Mer. Selon les membres de l'agence, les atouts de la ville, qui doivent être mieux valorisés par le biais des médias, sont le cadre de vie, les produits de la mer et l'économie touristique. La compétence touristique a été récemment transférée de la ville à la communauté d'agglomération, ce qui permet de faire un nouveau plan à l'échelle des 22 communes.

Le financement de l'activité de l'agence reste majoritairement public. En effet, l'agence a choisi de ne pas développer les activités financées par le marché privé.

Il existe des projets européens concernant les produits de la mer, dont le plus important est le Projet Axaliane, qui s'étend sur 15 ans : il peut être résumé en une expression : « attractivité et emploi dans l'agglomération boulonnaise ». Plusieurs zones urbaines sont concernées par ce projet.



Le quartier de l'Éperon et l'ancienne gare maritime.

C'est le cas de la zone économique de Résurgat située à Outreau dont l'objectif est d'attirer de nouvelles entreprises, de l'éco-quartier et de la gare destinés à récupérer des friches industrielles ainsi que des berges de la Liane dont l'aménagement a permis de passer d'un espace de trafic routier à la création d'un lieu de promenade et de désenclaver certains quartiers.

Le quartier de l'Eperon, voisin du bassin Napoléon fera également l'objet d'une opération de réhabilitation de l'ancienne gare maritime des ferries qui desservait Folkestone en Grande-Bretagne, jusqu'à la fermeture de la ligne dans les années 2000, destinée à devenir un site de création artistique, culturelle et de détente.

Ces projets sont construits par l'agence, avec les élus de la ville : l'enjeu est alors leur acceptation sociale, la concertation et l'appropriation de ces aménagements par les habitants et les usagers concernés.





INCERTITUDES URBAINES

CHAPITRE QUATRE

Dunkerque et Boulogne-sur-Mer sont des villes en construction. Même si, l'affirmer peut sembler présomptueux, mais les cicatrices que peuvent être l'ancienne Gare Maritime boulonnaise ou le quartier Neptune dunkerquois en témoignent.

La problématique ne se pose pas au même niveau dans les deux villes. Dunkerque, rasée pendant la Seconde Guerre mondiale a été rebâtie quasi-totalement tandis que Boulogne-sur-Mer s'appuie sur une construction aux bases très anciennes. La morphologie des villes elle-même diffère, malgré l'organisation autour du littoral et la traversée de canaux et de rivières. Boulogne-sur-Mer s'agrandit de façon concentrique, tandis que Dunkerque s'étale. Cela paraît banal, mais les enjeux induits en termes d'infrastructures sont conséquents, pour alimenter également toutes les parties de la ville.

Ce chapitre dresse un portrait rapide de quelques défis urbains qui se posent à ces deux villes, où l'envie de « reconnecter le port à l'agglomération » est également affirmée.

Mais où donc regarde Neptune ?

Par Jean Cailleau, Bastien Morvan
6 Octobre 2015

M. Jean-François Broutelle, Directeur de S3D Dunkerque



À la tête de S3D Dunkerque, un opérateur historique du territoire, chargé de manager les Zones d'Activités Commerciales, Sociétés d'Economie Mixte, Jean-François Broutelle nous a permis de prendre toute la mesure de l'articulation des intérêts multiples de ces acteurs dans le projet Grand Large.

En 1988, la fermeture des Chantiers Navals de France-Dunkerque vient poser de nouvelles problématiques à la ville. Une friche de cinquante hectares forme désormais une enclave entre la ville reconstruite du centre, et la zone balnéaire de Malo-les-Bains. En conséquence, le 1er mars 1988, le Syndicat Mixte Dunkerque-Neptune est créé dans une optique de reconquête urbaine et de retour de la ville vers son espace maritime. À la suite de l'élection de Michel Delebarre à la mairie de Dunkerque, un concours d'urbanisme est lancé et remporté par l'architecte Richard Rogers. Ce dernier prévoit une « reconquête » de la friche en cercles concentriques, en trois étapes suc-

cessives. La première séquence concernera les quais et l'espace « marina ». La seconde concernera la citadelle. La dernière visera à reconverter les friches de l'espace Grand Large. Au cours des deux premières séquences, sont notamment réalisés la place du Minck, les deux ponts de l'Université et celui du Texel.

Le travail de Rogers s'achève par la réalisation de logements sur le quai, juste en amont du pont du Texel. Si le projet Neptune de Rogers constitue la première phase de réflexion sur le quartier, c'est bien le projet de Nicolas Michelin qui impulse véritablement l'aménagement du Grand Large. Lauréate d'un concours lancé en 2005, l'équipe de Nicolas Michelin entreprend de poursuivre certains objectifs du projet de Rogers, comme le désenclavement du quartier qui doit s'intégrer dans la continuité du centre-ville de Dunkerque, tout en développant de nouveaux thèmes. Ainsi, l'accent est mis en priorité sur des objectifs de cohésion sociale, qui s'illustrent par des

aménagements placés sous le mot d'ordre de la mixité. Mixité sociale - logements sociaux ou privés, générationnelle - logements de différentes tailles, des produits - logements collectifs ou individuels.

En outre, le projet Michelin s'illustre dans sa volonté de créer de nouveaux espaces et équipements publics (quais, parcs, zones de rencontres, espaces culturels), qui viendraient renforcer l'objectif de cohésion sociale du quartier. Enfin, une réflexion est menée autour des problématiques de quartier durable : le choix est fait par exemple de ne proposer qu'une place de parking par logement, pour limiter l'usage de la voiture au sein du quartier du Grand Large, et mieux répartir l'accès à la voirie entre les piétons et les automobilistes. Cette transformation du quartier s'accompagne alors d'une médiation de la part de la mairie, qui entend accompagner les nouveaux habitants dans leur installation.

Les objectifs ambitieux de Grand Large vont cependant rapidement rencontrer d'importantes difficultés. La médiation de la mairie s'interrompt en 2011, et n'est pas reprise par les bailleurs sociaux, ne faisant pas partie de leurs missions.

Les nouveaux arrivants n'acceptent alors pas forcément les règles initiales d'une voiture par logement et d'un stationnement sur un parking relativement éloigné de leur domicile. Ils sont nombreux à garer leur véhicule dans la rue, empêchant alors les bus d'entrer dans le quartier. Ceux-ci doivent être remplacés par des navettes plus petites, plus adaptées, mais cela porte un coup au projet d'un quartier favorisant les mobilités douces. Il apparaît aussi rapidement que le quartier souffre de sa localisation par rapport au centre-ville. Aucune route ne relie directement le sud de Grand Large au cœur de ville : un détour par le nord et l'est est nécessaire pour tous les véhicules motorisés, navette municipale comprise. Le projet n'a par ailleurs prévu initialement ni commerces ni services, accentuant cet effet. Les objectifs de mixité sociale du projet ne sont pas non plus atteints. Le rapport souhaité de 70 % de logements privés pour 30 % de logements sociaux est inversé. Cela s'explique par une inadaptation du projet aux attentes et aux demandes des acheteurs. Grand Large propose principalement du logement collectif quand les acheteurs demandent de l'habitat pavillonnaire.



De plus, l'offre supplémentaire construite chaque année dans l'agglomération dunkerquoise n'est pas adaptée à la chute démographique de la dernière décennie.

Face à ces critiques, de nouvelles perspectives voient le jour, pour tenter de répondre aux apories du quartier. De fait, le quartier du Grand Large ne semble plus seulement se tourner vers le centre-ville, mais s'ouvre également du côté de Malo-les Bains. Un autre débat se centre quant à lui autour de l'exploitation des friches urbaines disqualifiées, qui parsèment encore certains espaces du Grand Large.

Jean-François Broutelle souligne qu'il devient important de repenser la manière de définir les grands axes des projets de développement du quartier. Selon lui, il importe qu'il y ait une correction qui soit faite entre les différentes phases de définition et de mise en œuvre, de manière à éviter les changements radicaux d'orientation, qui s'illustreraient inévitablement par des effets de bordure dans le quartier.



Regards indiscrets, visite de la ville reconstruite

Par Jérémy Leugé, Clément Nougiez
7 Octobre 2015

M. Bernard Verbauwen, Architecte-conseil de la ville de Dunkerque



Dunkerque fait partie des villes françaises ayant le plus subi les combats et les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Les dégâts les plus importants restent ceux qui ont fait suite à la l'opération « Dynamo » de 1940 et aux attaques de l'armée allemande. La ville est alors jugée comme « détruite », mais a tout de même le plus grand mal à convaincre les autorités de Vichy de la nécessité d'une reconstruction. Les travaux ont donc dû attendre la fin de la guerre.

Les plans cadastraux ayant été détruits dans l'incendie de la mairie, les quartiers les plus sinistrés ont été totalement reconstruits, sans base documentaire. Pour les autres quartiers de la ville, le cabinet Misson s'est chargé de la reconstitution du cadastre, publié en 1950. C'est à cette date que les travaux les plus importants sont lancés, et cela jusqu'en 1960. La reconstruction a nécessité du temps : en 1955 près de 11 000 dunkerquois vivaient toujours dans des baraquements, dans

l'attente de la finition du remembrement des propriétés détruites.

Deux hommes ont particulièrement marqué l'architecture de la ville. L'architecte Théodore Leveau (1896-1971) a été nommé urbaniste en charge du plan d'urbanisme de Dunkerque. Il a délimité de nombreux petits îlots de construction qui ont servi de base à la reconstruction de la ville. Le grand principe directeur de son architecture était le « mouvement moderne » ou modernisme, dont les composantes principales sont le rationalisme et le fonctionnalisme : initié dès les années 1930 par Le Corbusier, son aspect principal consiste à rendre prédominant l'espace public sur le privé : on dessine alors de grands espaces d'angle, des passages sous porche, des voies sans voitures... Ainsi, la plupart des nouveaux îlots de la ville peuvent être traversés, même les espaces privés, par un jeu d'entrées, de sorties et des passages sous porche. Les dunkerquois se sont toutefois opposés à plusieurs



éléments proposés par Leveau, notamment l'élargissement des voies de circulation afin de les adapter à l'expansion de l'automobile. Sur la place Jean Bart deux petites tours encadrent la rue de la Marine : malgré le fait que les îlots de chaque côté de la rue aient été dessinés par deux architectes différents, leur concertation a permis de marquer l'entrée de cette voie.

Les projets architecturaux de Théodore Leveau se sont confrontés à ceux de Jean Niermans (1897-1989), aussi en charge des questions d'urbanisme à Dunkerque. Considéré comme un « parisien parachuté » face à Leveau « enfant de la région », la reconstruction de la ville est pourtant bien marquée par l'empreinte des deux hommes.

L'architecture savante de Dunkerque se cache dans ses détails ; leur décodage nécessite une observation minutieuse du bâti. Ainsi les joints horizontaux des briques sont teints en rouge alors que les joints verticaux restent gris, dans le but de renforcer l'horizontalité des bâtiments. Plus au nord, le style architectural dominant est néo-flamand, caractérisé notamment par le dessin de travées brugeoises, c'est-à-dire la réunion de plusieurs fenêtres dans un même cadre. Le quartier autour de la tour du Leughenaer a été ponctué de statues

en lave réalisées par Guillaume Met de Penninghen, artiste peintre et céramiste (1912-1990), œuvres qui souffrent aujourd'hui de l'usure du temps faute de travaux de restauration de la part des propriétaires.

Parmi les éléments marquants du centre-ville de Dunkerque, les îlots en terre cuite rouge font figure d'originalité. Eux aussi bâtis durant la reconstruction de la ville, ils sont constitués de près de 200 appartements tout en lignes courbes et fluides. Outre leur double façade recouverte de carreaux en terre cuite, ils offrent à leurs habitants des espaces verts à la fois protégés de la circulation et ouverts au passage.

Ces dernières années, face au constat d'une dégradation de la qualité des bâtiments du centre-ville, la municipalité de Dunkerque a instauré une série de mesures pour améliorer l'image de la ville. En 2013 a été décidé un Périmètre de Ravalement Obligatoire (PRO) : les propriétaires ont l'obligation de ravalier la façade de leur immeuble tous les dix ans, avec le soutien de la municipalité qui subventionne le coût des travaux entre 30 et 50 % de leur montant. De même, les enseignes publicitaires à partir du deuxième étage des immeubles ont été interdites afin de limiter la pollution visuelle dans le centre-ville.



Dunkerque joue le Phoenix : héritage portuaire et avenir urbain

Par Mathilde Hermelin-Burnol, Cassandre Rey-Thibault

7 Octobre 2015

M. Jean-François Vereecke, Directeur général adjoint de l'Agence d'Urbanisme de Dunkerque (AGUR) en charge de la prospection et Mme. Nathalie Dominique, Directrice des projets urbains à l'AGUR



L'agence d'urbanisme a le statut d'une association (loi 1901), elle fonctionne dans un programme partenarial, les partenaires contribuant au financement de l'association. Ils ne font pas de commandes à l'agence, mais ils s'entendent sur un programme : observation, prospection, projets urbains en constituent les principaux domaines. Ce programme est résumé dans un livret publié chaque année.

Les partenaires de l'Agence d'Urbanisme sont en lien avec un territoire d'étude complexe. Ses principaux partenaires sont les collectivités territoriales et les intercommunalités qui appartiennent au SCOT de Dunkerque (Schéma de Cohérence Territoriale), ce dernier constitue donc le territoire privilégié de l'Agence. Mais l'agence s'intéresse également à l'échelle transfrontalière, en s'associant à La Panne et aux agences d'urbanisme de Boulogne et Saint-Omer.

Actuellement l'AGUR s'organise au-

tour de quatre pôles, que sont la Prospective, orientée vers les dynamiques économiques, les Projets urbains (urbanisme et paysagisme), la Planification stratégique (urbanisme réglementaire) et le Rayonnement (du territoire et de l'agence). Pour faire tomber les derniers a priori, M. Vereecke nous présente une carte de la région Nord-Pas-De-Calais et de la Manche dont l'orientation a été inversée. Le nord est à l'ouest, ce qui permet de dépasser certains préjugés à l'égard de la région dunkerquoise selon lui. Ainsi, la situation transfrontalière de Dunkerque apparaît de façon bien plus évidente. Ce n'est pas qu'un « petit point à l'extrémité de la France ». La ville occupe une position stratégique au sein du cheminement Manche-Mer du Nord.

Quelques chiffres peuvent nous éclairer sur cette position stratégique : dans une aire de 100 km² autour de Dunkerque, 31 % du territoire est français, 16 % belge, 5 % anglais, 1 % néerlandais. La partie

restante (44 %) est occupée par la mer.

Petite histoire de l'agglomération

Dans les années 1930, Grande-Synthe n'est encore qu'un petit village. C'est l'espace balnéaire qui domine la côte. Les bombardements de la Seconde Guerre mondiale (ainsi que les opérations allemandes) détruisent une partie substantielle du port, à tel point que les autorités nationales se demandent alors si sa reconstruction est vraiment nécessaire. La mobilisation des dunkerquois, conduit finalement à la mise en œuvre d'un nouveau programme de construction. L'arrivée de la sidérurgie « les pieds dans l'eau » avec Usinor (aujourd'hui Arcelor Mittal) nécessite alors le creusement d'un canal et la construction de la digue du Braek. Elle constitue un élément physique essentiel pour la protection des infrastructures et du territoire dans son ensemble. C'est une lutte permanente entre l'eau et les hommes que nous décrit Jean-François Vereecke.

La forte croissance démographique des années 1960 s'accompagne d'un baby boom. Elle provoque aujourd'hui, par voie de conséquence, un « papy boom ». On est passé de 2 700 départs en retraite annuels il y a 10 ans, à plus de 3 700 aujourd'hui. Ce vieillissement important interroge sur les capacités futures du territoire à assurer son besoin en main-d'œuvre. La lutte contre ce vieillissement passe par l'attraction de jeunes générations. C'est un véritable défi à l'heure où la région éprouve déjà de graves difficultés à conserver les jeunes populations.

Le problème du vieillissement se traduit également morphologiquement par une restructuration des commerces dans le centre-ville. Les banques et les assurances prennent la place des commerces et des restaurants.

Le profil de l'emploi est très industriel. La moitié des 68 000 emplois de l'aire urbaine est liée plus ou moins directement au port. Les emplois dans les services et les commerces décroissent fortement : moins 11 % en quelques dizaines d'années.

Cette dépendance a poussée l'AGUR à développer une initiative originale, la toile industrielle. C'est un outil qui a émergé dans les années 2000, à l'issue de recherches pour comprendre les conséquences que provoquerait la fermeture d'Arcelor Mittal (alors Sollac) sur l'emploi. Elle est constituée des différentes entreprises présentes

sur le territoire, et représente leurs multiples relations. Jean-François Vereecke développe un exemple : si l'entreprise Renault (pourtant absente du territoire) déclare un rebond économique, cela affecte directement l'entreprise Mittal Mardyck qui fabrique des bobines pour les voitures. Cela va entraîner des besoins plus importants en acier et une augmentation de l'importation de minerais. Plusieurs entreprises sont ainsi affectées et le territoire dans son ensemble est plus dynamique. Cette toile industrielle permet donc de comprendre comment l'économie locale est interdépendante. C'est un outil essentiel aux analystes afin de mieux anticiper les évolutions de l'écosystème industriel.

Cet outil a commencé à faire davantage d'émules à partir de la crise de 2008. D'autres zones portuaires se sont également inspirés de cette innovation (Le Havre, Fos-Sur-Mer, Nantes-Saint-Nazaire). Récemment, d'autres territoires marqués par la présence d'une activité centrale s'en sont emparés, comme l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Cette initiative a permis à l'Agence de se rapprocher des acteurs privés et d'instaurer un dialogue avec eux. Aujourd'hui, il y a donc une cellule économique à l'intérieur de l'Agence et certaines entreprises participent au programme de l'Agence.

Comment exploiter les atouts de l'agglomération ?

L'agglomération dunkerquoise dispose d'une importante réserve foncière placée sous un statut de DUP (Déclaration d'utilité publique) qui peut être utilisée pour de nombreux projets (comme l'agrandissement du canal vers l'ouest). Ce gigantisme industriel et portuaire fait partie de l'identité des locaux selon l'intervenante. Le port s'est engagé récemment dans des démarches de développement durable à travers un plan d'action 2014-2020 et une révision du cahier des charges pour qu'il soit plus applicable.

La ville de Dunkerque a été gagnée sur la mer au fil des siècles. Le site est installé sur une ancienne plaine marécageuse drainée et asséchée grâce à un système de canaux à partir du Moyen-Age. Ces canaux ne sont pas mis en valeur et sont souvent perçus comme de simples coupures de l'espace par les élus et les locaux. L'agence tente de leur faire prendre conscience de l'atout qu'ils constituent en proposant un « schéma global de valorisation des canaux » centré sur quatre enjeux :

le maintien des canaux pour lutter contre le risque d'inondation, leur utilisation comme trame verte écologique, la création de cheminements doux et l'amélioration des ponts pour franchir les canaux. Ce dernier point pose le problème de l'identification – parfois très complexe – des propriétaires des ponts et de leurs gestionnaires. Dans le cas de certains ponts, l'agence n'a toujours pas retrouvé les propriétaires. Il faut que la question des canaux soit prise en compte aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle globale. Pour que ces canaux deviennent attractifs, l'agence cherche à diversifier leurs usages. La ville est partagée en plusieurs espaces à valoriser : les « hauts lieux » mémoriaux ou culturels et les « séquences paysagères » rurales ou urbaines. Cependant, le littoral de Dunkerque n'a une valorisation paysagère et balnéaire qu'au niveau de Malo-les-Bains, même si cette dynamique cherche à être étendue avec la classification des dunes en « Grand site ».

La reconstruction de ville – détruite à 90% pendant la Seconde Guerre mondiale – n'a selon Nathalie Dominique « jamais été acceptée par les habitants » car elle a créé une « sensation de vide » à travers ses rues larges et ses bâtiments sans toit. Il en résulte aujourd'hui une vraie fracture entre la ville et le port.

Le premier et le plus important projet pour y remédier est celui de l'ancien maire et ministre de la Ville, Michel Delebarre. À la suite de la fermeture des chantiers navals et de la perte de 10 000 emplois indirects, le projet Neptune avait pour but de reconquérir les espaces occupés par les anciens chantiers navals pour en faire un centre-ville qui devait s'étendre jusqu'à Malo-les-Bains. L'architecte du projet, Richard Rogers, a d'abord recréé du lien au sein de la ville en dessinant des ponts, puis lui a donné une fonction universitaire grâce à l'implantation du « centre maritime » de recherche, de l'ULCO (l'Université Littoral Côte d'Opale), de logements, de bureaux, de services. Enfin, il voulait mettre en avant le lien avec la mer en créant un nouveau port de plaisance. La ZAC du Grand Large inaugurée en 2006, réalisée après la dépollution du site, a permis de construire 400 logements sur les 1000 prévus au départ et une école nationale de la voile. Elle a des « objectifs d'éco-quartier » avec 40 % de logements aidés, de la mixité sociale et intergénérationnelle, mais la population n'a pas été sensibilisée à cette démarche à cause d'un manque de participation et de dialogue. Cela peut expliquer les nombreuses

déceptions qu'elle a émises face au projet. En plus du Grand Large, la Halle aux sucres et le Fonds régional d'art contemporain ont aussi été créés. Le dernier projet – « cœur d'agglo » – devait intégrer un système de partenariat public-privé pour créer deux pôles (le théâtre et la gare), limiter la présence de la voiture avec un système de parking-relais, avoir des points de repère hauts par un jeu de lumière et se présenter sous la forme de « cœurs d'îlots ».

Cependant, avec le changement de municipalité, le projet est abandonné et remplacé par « le projet Phoenix », un plan d'action évolutif très différent et qui n'est pas piloté au sein d'un projet englobant. Il remet la voiture au cœur de la ville avec des parking-silos, rend une partie du stationnement gratuit, veut renforcer les commerces et la sécurité avec des caméras de surveillance et anime le centre ville. Le projet concerne cette fois un territoire réduit de 2 kilomètre sur 1.

La requalification économique se fait autour d'un pôle tertiaire centré sur les PME et les emplois de bureau ; la nouvelle municipalité veut faire de la gare un pôle multimodal. Il y a bien un questionnement sur le type de services à privilégier à cause de la forte concurrence de Lille qui n'est qu'à 30 minutes en TER-GV. 3/4 des cadres de la CUD viennent de Lille. Enfin la pollution atmosphérique est une réalité même si elle a longtemps fait l'objet d'une omerta (les études sur la santé sont peu communiquées, la pollution serait déplacée par le vent). Un bois a été créé dans les années 1970 pour compenser la zone portuaire.

On comprend donc que le changement d'acteurs politiques ait un effet important. Les interlocuteurs ont aussi changé avec plusieurs effets : au départ publics, les interlocuteurs sont, avec le changement de municipalité, de plus en plus des acteurs privés.

La population locale partage l'opinion de la chute de l'attractivité de la ville via des groupes de dialogue encouragés par la municipalité. L'enjeu de développement urbain est donc très fort.





CONCLUSION

PAR ANTOINE SCHNEIDER

Pour beaucoup d'observateurs, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer sonnent de manière étrange et renvoient simplement à l'image de villes moyennes situées à l'extrémité nord de la France, dans ces régions historiquement flamande et artésienne, considérées aujourd'hui comme sinistrées. Ce voyage d'études a été pour nous une formidable occasion de dépasser des clichés tenaces, de nous plonger au contraire dans un territoire complexe, fortement marqué par sa géographie et son histoire récente. Les problématiques de reconversion et de résilience urbaine ont été pour nous majeures pour comprendre ces deux villes.

Dunkerque et Boulogne se définissent d'abord et avant tout par leur relation au littoral et à l'eau. Dunkerque est construite sur un marais asséché tandis que Boulogne surplombe la Liane, fleuve côtier se jetant dans la Manche. Les deux villes ont utilisé ce lieu privilégié, au cœur de l'Europe marchande, pour développer une importante activité commerciale qui en a fait de puissantes places. Mais les deux conflits mondiaux, et notamment la destruction à 90 % de Dunkerque sous les bombardements, signent la fin d'un âge d'or.

La ville est néanmoins reconstruite rapidement, l'État participe au redémarrage de l'économie locale par l'implantation d'industries lourdes. Usinor, aujourd'hui Arcelor Mittal, en est alors le symbole. Si Boulogne-sur-Mer reste le 1er port de pêche français et Dunkerque le 3ème port maritime du pays, les deux villes vivent aujourd'hui une grave crise économique structurelle, elles voient leur population diminuer d'année en année et le

chômage, lui, augmenter.

Ce contexte particulier, que d'aucuns qualifiaient volontiers, sinon de dramatique, du moins de délicat, n'est pourtant pas désespérant.

La mobilisation active des acteurs locaux fait émerger de nouvelles perspectives. Ainsi en est-il des projets de développement futurs du Grand Port Maritime de Dunkerque réorientant son activité vers le trafic de conteneurs plus en phase avec les dynamiques internationales. De même à Grande Synthe, où les projets menés par la municipalité permettent aux habitants, qui disposent de revenus modestes, d'habiter dans des quartiers à la fois abordables et aux équipements de grande qualité. À Boulogne-sur-Mer les nouvelles priorités de l'intercommunalité vers le développement de l'économie de la mer et du tourisme, constituent l'axe principal d'une politique publique en faveur d'une forme de renouveau. La création de l'Université du Littoral Côte d'Opale en 1991 ou des Fabriques d'Initiatives Locales à Dunkerque en 2015 sont d'autres exemples de cette volonté de changer les choses et de réinventer l'espace urbain.

Mais ces villes ne font-elles pas face à des contraintes structurelles trop importantes pour pouvoir les évincer seules ? Le volontarisme urbain affiché, dans les domaines politique, économique, social ou culturel, est-il suffisant ? Comment articuler l'action des intercommunalités avec celle de la région ou de l'Etat, aux motifs parfois opposés ? A l'issue de notre voyage, ces questions restent en suspens comme

autant d'incertitudes qui pèsent sur le devenir des deux cités côtières. Celles-ci nous ont semblé prises en tenaille entre le poids de l'histoire et les initiatives qui cherchent à « réenchanter » l'urbain. Le contraste est à cet égard saisissant entre un Grand Port Maritime, qui incarne une économie industrielle ancienne, et la reconversion de l'ancienne Halle aux Sucres en *learning center* avant-gardiste accueillant également l'AGUR, qui regorge d'idées pour faire progresser la ville.

Très attachées à leur passé glorieux, dont témoignent l'impressionnante basilique de Boulogne et l'imposant hôtel de ville de Dunkerque, les villes de la Côte d'Opale d'aujourd'hui se cherchent et tentent de redéfinir leur identité et leur place dans le concert de plus en plus bruyant des villes européennes. De même que dans d'autres régions où l'emploi était majoritairement industriel et ouvrier, telles que la Lorraine ou le nord de l'Auvergne, ces défis se posent à une part importante du territoire français. Ce voyage a ainsi eu le mérite de nous les faire toucher du doigt. Cela de la manière la plus concrète possible, en foulant le terrain.

ÉPILOGUE

Les formations pédagogiques de l'Ecole Urbaine de Sciences Po se caractérisent par la conjonction d'un enseignement minutieux en sciences sociales ainsi que d'une expérience de terrain, à travers des expériences professionnelles et les voyages d'études.

Ainsi, le voyage des étudiants du master STU à Dunkerque et Boulogne-sur-Mer, participe d'un projet pédagogique plus large, dont il est un des éléments clés. Cette expérience est une opportunité unique d'associer des visites *in situ* ainsi que la rencontre des acteurs politiques, économiques et sociaux du territoire.

Ce voyage de 2015 sur la Côte d'Opale a notamment été préparé en avance par des recherches préparatoires ainsi qu'une conférence.

Confronter nos préjugés, nos connaissances à la réalité du terrain n'a pu que nous bénéficier en termes de compréhension des enjeux qui sont ceux de cette région.

Ce rapport, entièrement écrit par les étudiants, mis à part l'introduction, est le résultat de leurs observations, de leur réflexion sur les dynamiques territoriales des régions de Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Plus qu'un simple compte-rendu, il ambitionne de donner une cohérence à la multitude des approches qui ont pu être les nôtres entre le 6 et le 8 octobre. Et ainsi, de proposer une grille de lecture de ces enjeux à travers l'enchaînement des textes.

Nous souhaitons remercier toutes les personnes qui nous ont accueillis lors de ce voyage et ont par-là même, participées à la réussite de ce voyage. Egalement, nous souhaitons remercier Mme. Fouilland, Mme. Susana-Delpech et M. Stragiotti, qui nous ont accompagnés. Enfin, qu'il nous soit permis de remercier toutes les personnes, qui de près ou de loin ont conçu, organisé ce voyage et participé à la rédaction de ce rapport, en particulier Mme. Daouadi-Guinnefolleau.





ÉQUIPE DE RÉDACTION

PHOTOS

Antoine Schneider
Auberie Allys
Camille Bergeret
Faustine Kuster
Julien Ramirez
Juliette Meynard
Léna Saffon
Mattis Latron
Thibault Berlingen

CROQUIS

Paloma Charpy
Caterina Orlandi
Laure Chaslin
Juliette Meynard

RELECTURE

Perrine Gernez
Sara Ibos
Pauline Fournel

MISE EN PAGE

Alice Tsila, Jean-Baptiste Semblat, Quentin Bernard

ORGANISATION & ENCADREMENT

Brigitte Fouilland, Béatrice Susana - Delpech, Pierre Stragiotti

CRÉDITS

CARTES, CROQUIS, PHOTOS

Photo Couverture - Léna Saffon	Mattis Latron - Photo p.45
Fonds de carte du sommaire - Géoportail IGN	Etudiants STU - Photo p. 46
Photos p.5 - Etudiants STU	Etudiants STU - Photo p.48-49
Photo p.8 - Mattis Latron	Mattis Latron - Photo p.50-51
Photos p.10-11 - Léna Saffon et Mattis Latron	Mattis Latron - Photo p.52
Photos p. 15 - Antoine Schneider	Mattis Latron - Photo p.57
Carte p.16-17 - Dunkerque Port	Antoine Schneider - Photo p.58-59
Croquis p.19 - Laure Chaslin	Etudiants STU - Photo p. 61
Croquis p.20-21- Manon Rivet	Antoine Schneider - Photo p.62-63
Photo p.22 - Antoine Schneider	Antoine Schneider - Photo p.72
Photo p. 24 - Mattis Latron	Mattis Latron - Photo p.73
Croquis p.28 - Caterina Orlandi	Antoine Schneider - Photo p.74
Photo p. 29 - Antoine Schneider	Léna Saffon - Photo p.77
Photo p.31 - Léna Saffon	Mattis Latron - Photo p.79
Photo p.37 - Léna Saffon	Etudiants STU - Photos p.81
Photo p.38-39 - Mattis Latron	Antoine Schneider et Léna Saffon - Photos p.85
Itinéraire p.42 - Géoportail IGN	Mattis Latron - Photo p.89
Croquis p.43 - Caterina Orlandi	Léna Saffon - Photo 4ème de couverture

Master Stratégies Territoriales et
Urbaines

Promotion 2017

Rapport réalisé en Avril 2016

SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

