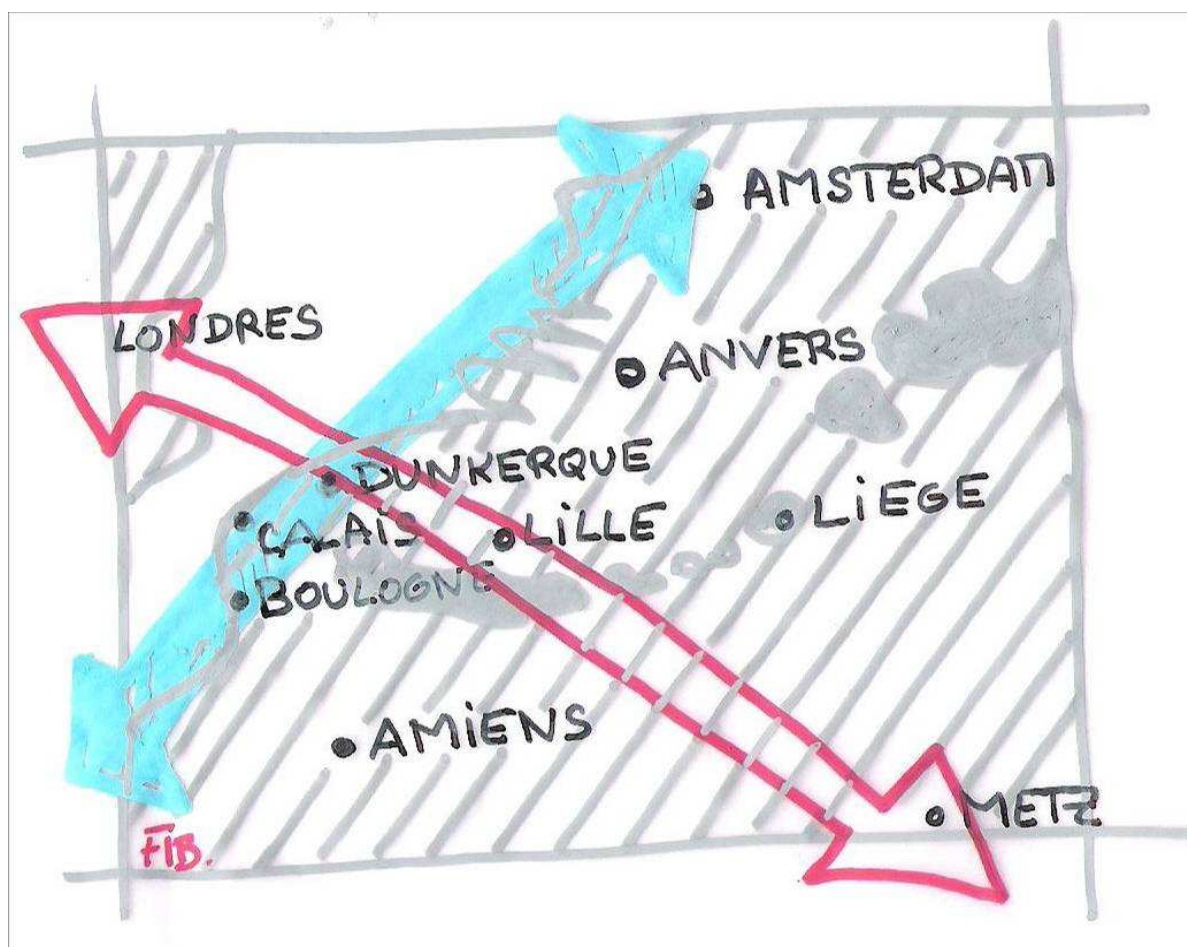


DOCUMENT D'ANALYSE



**Dunkerque,
une agglomération maritime transfrontalière,
actrice d'un développement métropolitain.**

PREAMBULE

En 2008, le président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, France et le maire de Vitoria, Brésil ont sollicité l'association française « les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine » pour organiser une double session sur le thème des solidarités territoriales et du développement urbain.

Une première session a eu lieu dans ce cadre à Vitoria, Brésil, à l'automne 2009, suivie d'une participation au forum urbain mondial à Rio de Janeiro en Mars 2010 ; la deuxième session aura lieu cet été à Dunkerque, dans la continuité des réflexions sur le thème du développement équilibré des villes portuaires et de leur avenir et notamment l'évolution de l'économie portuaire, porteuse de richesses et de déséquilibres sur le territoire ;

Les synergies Ville-Port, génératrices de richesses locales, couvrent de fait un vaste champ d'investigation, à explorer de façon plus qualitative : courants d'affaire internationaux, échanges culturels, phénomènes migratoires, synergie avec l'hinterland (territoire du corridor minier, métropole Lilloise), imaginaire maritime,....

Ce document est à destination des professionnels sélectionnés pour participer à l'atelier qui se tiendra à Dunkerque du 3 au 17 juillet 2010. Ce dossier leur donnera les éléments nécessaires à la compréhension du site et de la thématique à l'étude.

Nous remercions les auteurs et les institutions qui ont co-produit ce document d'analyse :

Le comité de rédaction :

Marie-Claire Barré, urbaniste et chargée de mission, Ville de Dunkerque.

Florence Danhyer, urbaniste, AGUR.

Sylvie Delatte, directrice des relations portuaires et des infrastructures logistiques, CUD.

Aurélien Girard, chargée de mission développement durable, CUD.

Emmanuelle Leroy, directrice de la planification urbaine et de l'aménagement, CUD.

Pierre Roger, chargé de mission évaluation, CUD.

Mathilde Vanderrusten, responsable de la mission stratégie.

Ce document existe en version française, portugaise et anglaise, en téléchargement libre sur www.ateliers.org

Mise en page: Claudia Vilela

Date d'édition : 21 juin 2010

Présentation des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise

Association à but non lucratif, les ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'oeuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lien de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Ils sont aussi, par la confrontation des disciplines et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

L'association a été fondée en 1982 à l'initiative de l'Etablissement public d'Aménagement de Cergy-Pontoise et des professionnels de l'urbanisme des Villes nouvelles d'Ile-de-France. Depuis le 1^{er} Janvier 2003, elle est adossée à l'Agence Foncière et technique de la région Parisienne (AFTRP), et soutenue par le Ministère des Affaires Etrangères pour son action à l'internationale.

SOMMAIRE

Introduction

- | | |
|---|-------|
| | p. 4 |
| 1. Les périmètres de décision politique : compétences et coopération. | p. 9 |
| a. Une Communauté urbaine en réponse au surinvestissement de l'Etat. | p. 10 |
| b. Un instrument de cohérence territoriale. | p. 11 |
| c. Les coopérations territoriales. | p. 13 |
| 2. L'approche humaine. | p. 19 |
| a. Evolution sociodémographique | p. 19 |
| b. Revenus et structure de l'emploi. | p. 19 |
| c. La tradition de la participation des habitants. | p. 21 |
| d. Portrait identitaire : les grandes caractéristiques ambivalentes. | p. 22 |
| e. Les pratiques sociales et culturelles. | p. 24 |
| f. Les échanges transfrontaliers. | p. 26 |
| 3. Les moteurs de l'économie locale. | p. 30 |
| a. Le rôle incontournable du port. | p. 31 |
| b. Ces grandes entreprises qui forgent le territoire. | p. 33 |
| c. Renouveler la main-d'œuvre. | p. 35 |
| d. Une destination touristique au cœur de l'Europe. | p. 35 |
| e. L'enseignement supérieur sur le territoire. | p. 38 |
| 4. L'aventure urbaine, une histoire construite sous le contrôle de l'Etat. | p. 40 |
| a. Une structuration urbaine expliquée par l'histoire économique. | p. 40 |
| b. Un territoire au cœur de l'Europe... mais « loin de tout ». | p. 42 |
| c. Des pôles urbains structurés à renforcer et à connecter. | p. 44 |
| d. Un centre d'agglomération à faible rayonnement pour un bassin de vie de 300 000 habitants. | p. 46 |
| e. Faire la ville intense et durable, une politique communautaire entamée dès le début des années 1990 mais à renforcer | p. 47 |
| f. L'agglomération et ses interfaces, entre terre et mer. | p. 48 |

Réflexions et questions des Experts Locaux

- | | |
|--|-------|
| | p. 50 |
| 1. Philippe Nouveau, Vice-président de l'Agur, chargé des relations Internationales | p. 50 |
| 2. Sylvie Guillet, habitante de Dunkerque et Directrice de l'Ecole Nationale des Cadres et Attachés territoriaux internationales | p. 52 |

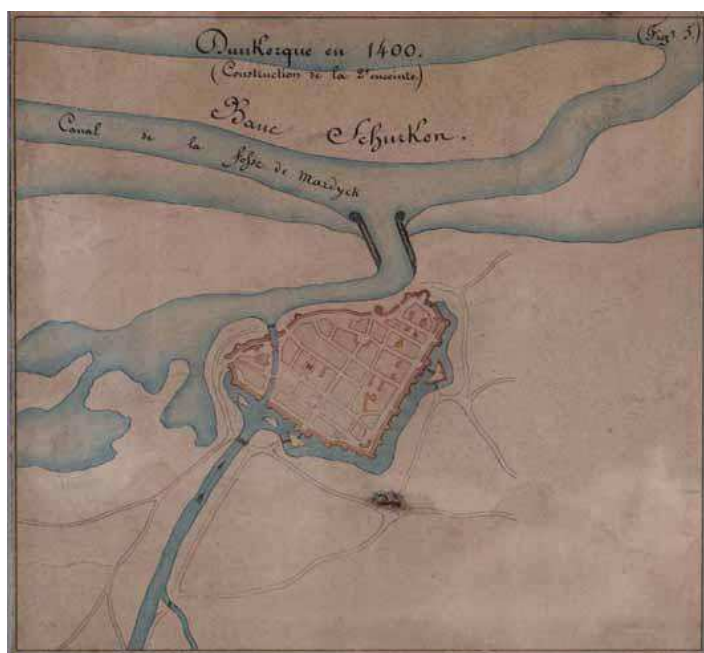
Bibliographie

Annexes

INTRODUCTION

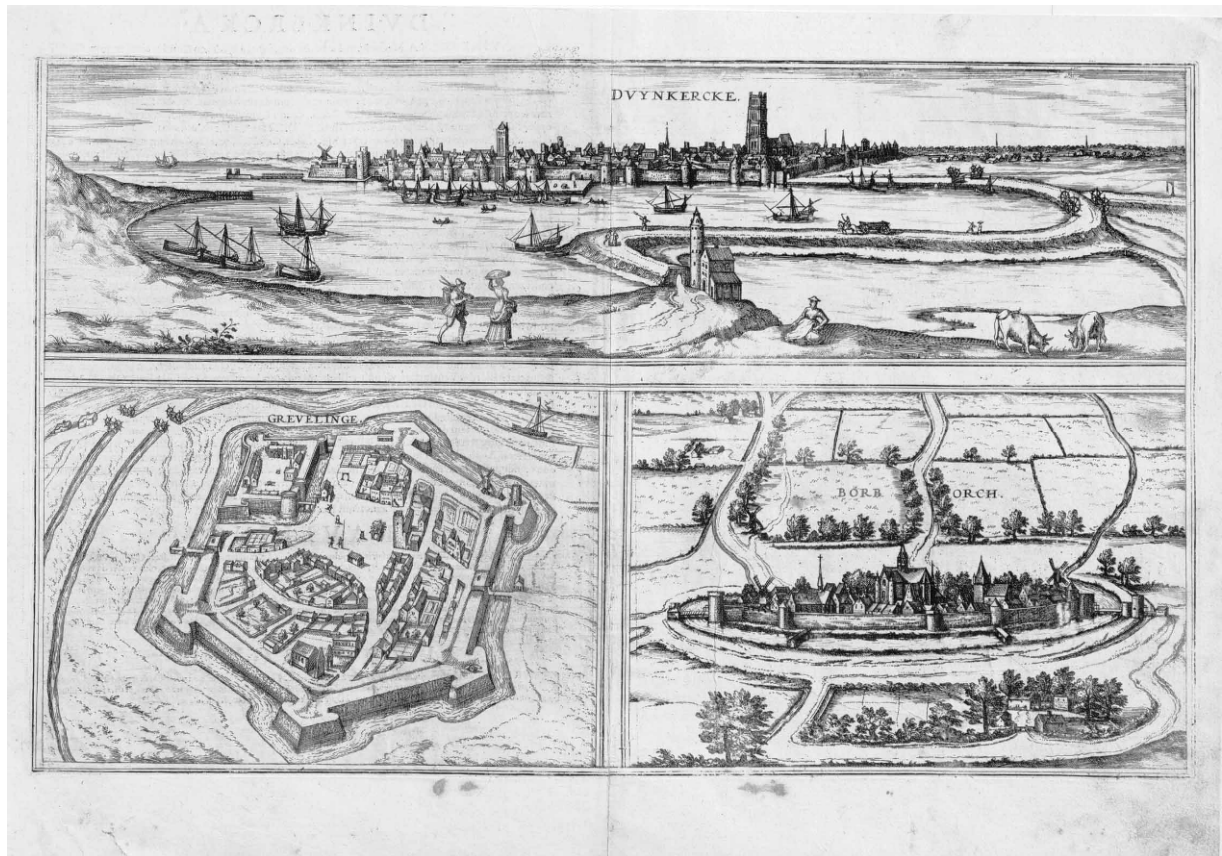
Un détour par l'histoire de Dunkerque et son environnement s'impose si l'on veut comprendre en quoi le thème « solidarité territoriale et développement métropolitain » a une résonance particulière pour le territoire. Initialement village de pêcheurs, Dunkerque deviendra progressivement, port commercial d'importation et d'exportation du XIV^{ème} siècle au XIX^{ème} siècle, place forte militaire sans cesse reconquise et à nouveau après la seconde guerre mondiale à une échelle sans précédent, puis plateforme industrielle dès le XIX^{ème} siècle.

Les premières traces d'échanges commerciaux et de maîtrise de l'environnement par l'homme remontent pour la Flandre intérieure à la présence romaine et pour la Flandre maritime au VII^{ème} siècle. Sur les terres marécageuses, la poldérisation humaine se développe au XI^{ème} siècle grâce aux institutions monastiques, faisant ainsi déplacer progressivement les centres urbains et marchands datant de l'époque romaine de l'intérieur de la Flandre (Cassel, Bergues) vers la mer. Cette période a permis au territoire d'organiser une façade maritime et un arrière-pays agricole, laissant des traces géographiques encore prégnantes telles que le cordon dunaire stabilisé, le talus de l'Aa, un réseau hydrographique très maillé, de pompes et canaux exutoires permettant aux terres d'être cultivées. Dunkerque est alors un établissement de pêche qui se fixe au bord d'une petite crique abritée par les dunes dont la première chapelle donnera son nom à la localité : l'église des dunes (Duyn Kerke en flamand).



Essentiellement port de pêche jusqu'à la moitié du XIV^{ème} siècle, Dunkerque développe rapidement une activité d'importation et d'exportation massive : Pays-Bas (cervoise), pays nordiques (bois), fer de Suède, vin de Bordeaux. Dunkerque devient logiquement le port d'attache des corsaires au service de l'Espagne dans un pays en proie aux guerres entre Angleterre, France, Hollande et Espagne. Ecumant les mers, les Dunkerquois se forment vite une réputation sur laquelle reposera l'histoire maritime de la cité. convoitée par les grandes puissances, Dunkerque connaît un nombre remarquable de suzerains (flamands, bourguignons, autrichiens, espagnols, anglais, français), comme en témoigne la folle journée de Dunkerque du 25 juin 1658 au cours de laquelle Dunkerque se réveille espagnole, devient française et s'endort anglaise. Définitivement française

au terme des tractations diplomatiques en 1662, la ville connaît grâce à l'intérêt personnel que lui porte Louis XIV, une transformation radicale qui la place au rang des grandes villes du royaume : Dunkerque devient l'avant-port militaire et commercial au sein de son réseau de villes fortifiées côtières de part et d'autre de la frontière actuelle (Calais, Gravelines, Mardyck, Dunkerque, Bergues, Ypres...).

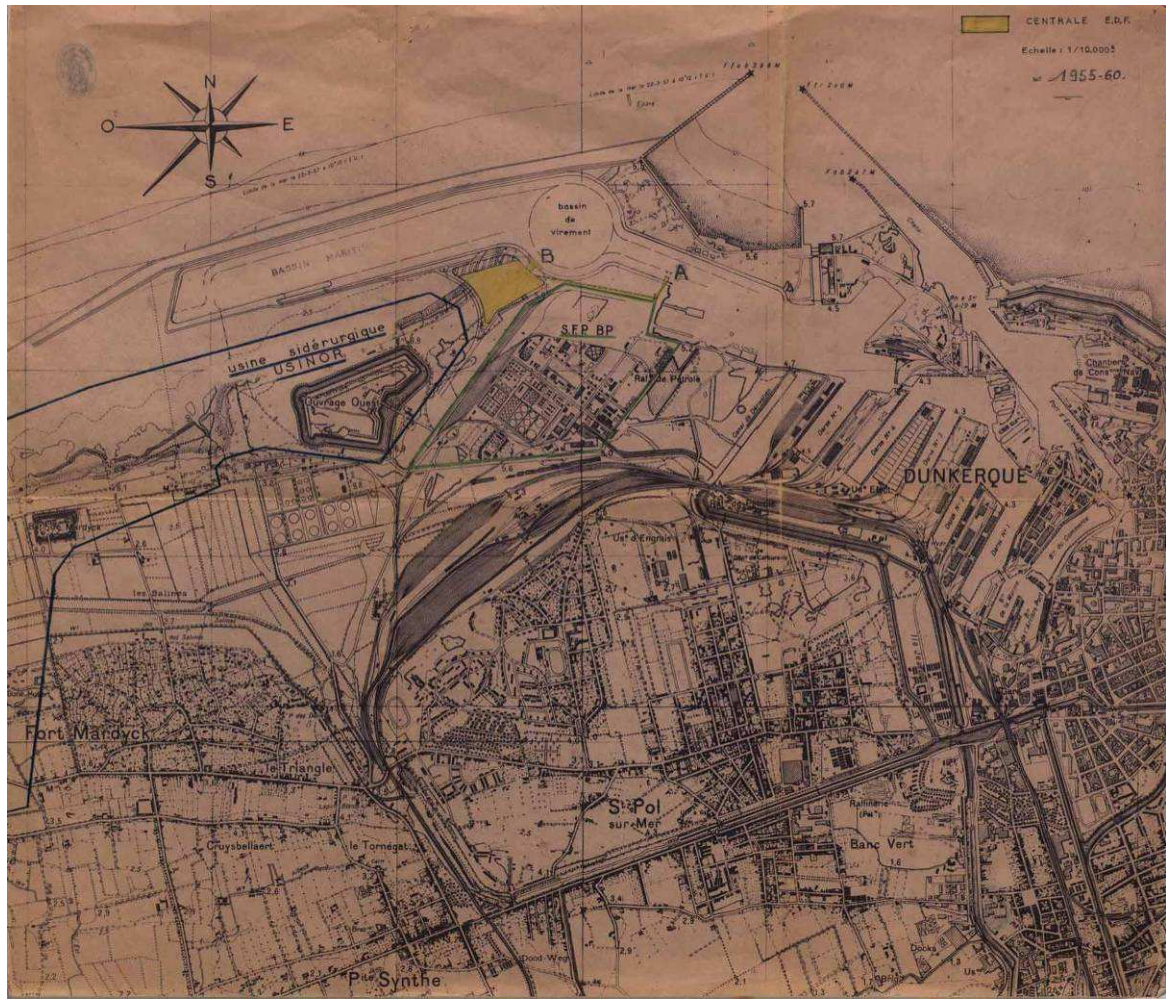


Le XVIII^{ème} siècle se révèle moins favorable au port flamand à l'exception du développement de la pêche à la morue en Islande qui lui permettra d'occuper le premier rang national. Le XIX^{ème} siècle marquera un tournant décisif avec l'arrivée du chemin de fer à Dunkerque, le creusement d'un nouveau port, la construction des darses dans le cadre du Plan Freycinet. S'engage une transformation radicale du port qui lui permet de concurrencer ses voisins et de devenir le principal débouché du pays sur la Mer du Nord. Dunkerque accède, par son mouvement commercial, au rang de 3^{ème} port de France. A la fin du XIX^{ème} siècle, Dunkerque est la porte de sortie du corridor minier, en interface avec les liaisons maritimes et l'exportation du minerai de fer, mais aussi progressivement des produits manufacturés (métallurgie et sidérurgie). Parallèlement, Dunkerque affirme une vocation balnéaire, se dote d'un casino, d'un Kursaal (palais des congrès), d'hôtels, d'une digue, de cabines de plage.

Le port de Dunkerque a joué un rôle déterminant dans le développement de la sidérurgie dans le Nord-Pas de Calais grâce aux grandes infrastructures, le canal de Dunkerque-Denain-Valenciennes, la voie ferrée Valenciennes-Thionville, renforçant l'attractivité du Nord-Pas de Calais au détriment du bassin lorrain, puis du Dunkerquois au détriment du Valenciennois. Poursuivi au XX^{ème} siècle après la 2^{ème} guerre mondiale par la création de la plate-forme industrielle et du Port autonome en 1969, cet essor industriel est avant tout le fruit d'un capitalisme étatique entraînant une politique d'implantation de grandes entreprises d'Etat dont les chantiers navals.

Les guerres mondiales du XX^{ème} siècle ont placé à nouveau Dunkerque dans une position géostratégique internationale. 1914-1918, les polders de l'arrière-pays sont inondés pour bloquer les progressions militaires, Dunkerque est sévèrement bombardée, les chantiers navals lancent le plus gros cargo de la flotte française. Dunkerque joue pleinement son rôle de ville à l'arrière du front : le port lui permet de recevoir le ravitaillement pour le front.

Lors de la 2^{ème} Guerre mondiale, en juin 1940, les armées franco-britanniques se trouvent encerclées à Dunkerque. L'une des plus grandes opérations d'évacuation de l'histoire militaire, l'opération Dynamo, permet de ramener en Grande-Bretagne plus 300 000 Britanniques et 100 000 Français. Au lendemain de la guerre, entre les bombardements allemands et ceux des alliés, Dunkerque est détruite à plus de 70 %. Le port est inaccessible jusqu'en juin 1946.



La reconstruction du tissu urbain est entreprise sous la direction de Théodore Leveau, urbaniste du Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme. L'architecte Jean Niermans aura la responsabilité de la reconstruction de l'habitat. Dans la zone d'habitation des Glacis, une centaine de chalets américains sont habités et le seront encore au début des années 1970. En 1957, le groupe sidérurgique Usinor décide l'implantation d'une usine de production d'acier à Dunkerque. Son ouverture en 1963, fait de Dunkerque une grande agglomération industrielle, qui passe de 70 000 à 200 000 habitants et le port déplace alors ses activités à l'ouest face aux eaux profondes.

Les années 1980 sont marquées par des crises sociales et économiques majeures : la fermeture des chantiers navals et autres bouleversements, conséquences des crises pétrolières laissant d'immenses friches à reconquérir. Cette reconquête est engagée depuis le début des années 1990 à travers le vaste projet Neptune.



Sur un plan institutionnel et politique, l'agglomération s'est structurée depuis 1969, par la création de la Communauté urbaine de Dunkerque qui aujourd'hui comprend 18 communes le long du littoral depuis le département du Pas-de-Calais jusqu'à la frontière belge.

L'ère du monde « ouvert », les épisodes de décentralisation, l'intégration européenne font progressivement reposer les stratégies de développement sur les territoires eux-mêmes. Il s'agit pour eux non seulement de construire leurs propres leviers de développement, mais aussi de se penser dans des espaces plus larges et davantage concurrentiels.

Le thème étant la dialectique « solidarité territoriale et développement métropolitain », il s'agit de replacer les axes d'étude en interaction avec les espaces voisins, infra et supracommunautaires. La réflexion en filigrane tout au long du document d'analyse pourra porter sur deux dimensions de cette dialectique.

D'une part, les interfaces et les franges : comment comprendre et agir sur les interfaces ville-port, ville-nature, ville-industrie, ville-habitants ? Et d'autre part, l'emboîtement des échelles : quelles formes, quelles constructions sociale, citoyenne, urbaine, institutionnelle, quelle synergie entre les échelles de quartier, d'agglomération, d'hinterland, d'euro-région, de pôle métropolitain transfrontalier ?

Les pages qui suivent ont été écrites à plusieurs mains, à partir de sources documentaires variées afin de donner du relief aux caractéristiques sociales, urbaines, économiques et politiques du territoire qui doivent être questionnées aujourd'hui au regard de nombreuses évolutions. Pour une question de lisibilité, les éléments du dossier d'analyse sont structurés en 4 grands items :

1. Les alliances stratégiques et territoriales
2. L'approche humaine
3. Les moteurs de l'économie
4. Les paradoxes urbains

Des annexes rassemblent des éléments cartographiques et de bibliographie. Quelques précisions de langages : l'agglomération est ici définie comme le périmètre de la communauté urbaine de Dunkerque. Toutes les données économiques et sociales ne sont pas disponibles à la même échelle. Certaines études et analyses portent sur le périmètre de la CUD, d'autres recouvrent un périmètre plus large.

Marie-Claire Barré,
Urbaniste, Chargée de mission à la Ville de Dunkerque depuis 2006,
Ancienne participante des Ateliers de Vitória

« Les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine, qu'est-ce que c'est ? Tu as passé deux semaines au Brésil ! Pour quoi faire ? Quel intérêt pour Dunkerque ? », tel est le type de questions auxquelles on est tenu de répondre en rentrant de mission. Y répondre sincèrement et sans caricature se mûrit car la seule conviction ne suffit pas.

Au-delà du ravissement d'avoir vécu un moment à part d'une richesse humaine, culturelle, intellectuelle, professionnelle d'une rare intensité, c'est tout un processus d'observation et d'analyse qui s'amorce pendant la session et qui perdure 10 mois plus tard et pour longtemps. En l'espace de deux semaines d'un investissement total d'un groupe de 30 personnes, on vit Vitória, on respire Vitória, on dort Vitória (très peu !), dans deux à trois langues en permanence. Prendre le temps (ce luxe absolu) d'une réflexion massive, itérative, agrégée des apports et des visions des uns et des autres fait intégralement partie du processus. Et finalement, perdre ses repères professionnels mais aussi personnels, se laisser envahir, conquérir, choquer. Accueillir la rencontre, la similitude, l'altérité... rime avec Atelier.

Plus aguerrie à la maîtrise d'ouvrage qu'à la maîtrise d'œuvre, j'ai eu plaisir à constater qu'une approche aussi rapide et contrainte d'un territoire peut pourtant produire des apports non négligeables. Mener cet exercice collectif du « quoi » plus que du « comment », conduit à dépasser une posture habituelle : chercher à manier la globalité d'un dispositif, à mesurer et à maîtriser l'ensemble des tenants et des aboutissants avant même d'avancer quoi que ce soit sur l'avenir. Là, la situation de l'Atelier est telle qu'il faut produire ! La cadence puis le rush poussent à élaborer et à dérouler des propositions d'organisation spatiale, d'aménagement urbain ou d'évènements qui traduisent une vision d'avenir du territoire.

Alors, oui, les présentations des équipes sont importantes car elles donnent des résultats contrastés, parfois convergents, parfois opposés, de ce qu'est et de ce que peut devenir le territoire. Mais elles ne sont pas tout. Et il serait réducteur d'occulter une dimension moins spectaculaire mais tout aussi importante : le travail des équipes internationales est le résultat de tout un processus amont de coopération institutionnelle et doit être le vecteur d'une appropriation future par l'ensemble de la collectivité. Le portage et le partage de l'organisation de cet Atelier inscrit les deux semaines « flash » dans un temps plus long, celui du rassemblement et de la maturation individuelle et collective.

Et c'est également en cela qu'il est intéressant d'avoir penser cet Atelier dans le cadre de la coopération décentralisée. Voir son propre territoire différemment, le redécouvrir à l'aune d'un contexte a priori fort différent et y découvrir de grandes similitudes en est l'un des intérêts. Car « nous aussi » avons de grands enjeux liés à la localisation des activités portuaires, « nous aussi » avons à gérer nos questions de fragmentation spatiale et de ségrégation sociale, « nous aussi » avons nos problèmes de préservation d'espaces naturels menacés (mangrove / dunes), « nous aussi » avons des soucis avec les eaux (ruissellement / polder), « nous aussi » devons apprendre comment intégrer et valoriser notre patrimoine récent (cohabitation « colonial - building » / patrimoine de la reconstruction)... Ce « détours » permet également de redécouvrir ce dont la collectivité dispose sans plus s'en apercevoir : des réseaux de transports en commun cohérents et intégrés ; des réseaux d'assainissement qui assurent une protection de la ressource et une qualité des eaux de baignade ; des documents de planification qui assurent un développement harmonieux du territoire ; une Intercommunalité qui permet d'envisager l'avenir de manière solidaire et équilibré...

C'est dans cet esprit de réciprocité, cette soif d'avenir, ce souhait d'être questionné que les membres du Comité de Suivi ont pris la plume pour livrer la meilleure présentation possible de ce que nous pensons être les enjeux de notre territoire. Nous avons maintenant à cœur de voir ce qui émergera de la sagacité des participants.

1. Les périmètres de décision politiques : compétences et coopérations"

Sa position à la fois la plus septentrionale de la France « en haut à gauche », et porte du sud pour l'Europe du nord, sa proximité avec l'un des détroits maritimes les plus fréquentés au monde, font de Dunkerque un carrefour de l'Europe, le point de rencontre entre la culture latine et la culture nord-européenne.

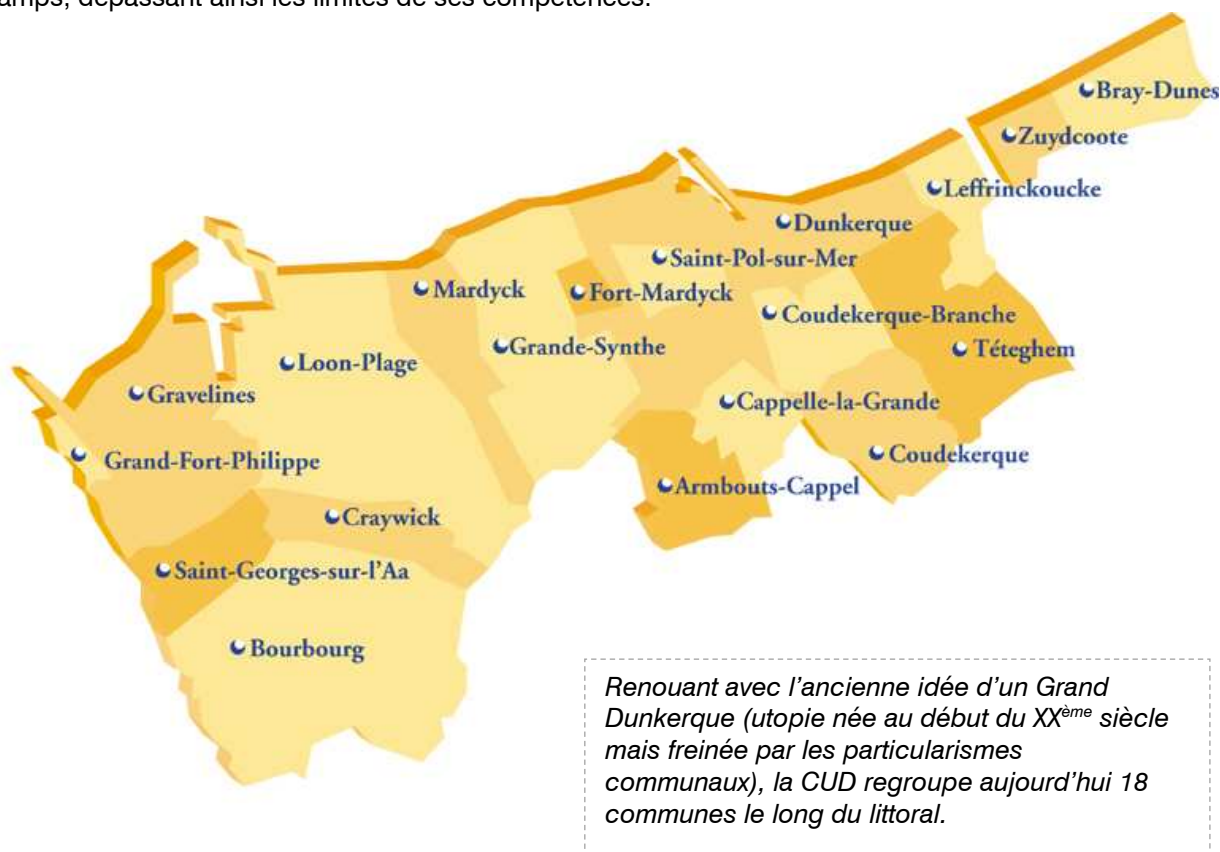
Façade maritime d'une région métropolitaine de 4 millions d'habitants, cet espace géographique s'est donné une existence politique, économique et institutionnelle au fur et à mesure des événements du XX^{ème} siècle. L'acte majeur de cette existence politique est la création de la Communauté urbaine de Dunkerque.



a. La Communauté urbaine en réponse au surinvestissement de l'Etat

Confrontée au gigantisme industriel qu'elle a pourtant appelé de tous ses vœux entre 1960 et 1970, la classe politique a dû gérer les retombées de la croissance et a cherché à construire un dialogue local avec l'Etat qui avait la mainmise sur l'aménagement du territoire. Se saisissant des possibilités de groupement de communes, les élus optèrent alors pour la forme la plus intégrée et créèrent la 1^{ère} communauté urbaine volontaire de France en 1969.

La Communauté urbaine de Dunkerque en tant qu'établissement de coopération intercommunal n'est pas une collectivité territoriale au sens de la loi, aussi elle ne peut exercer que les compétences qui lui sont attribuées par la loi et celles déléguées par les communes. Mais face aux enjeux urbains, économiques qui ont marqué les décennies 1980 et 1990, c'est tout naturellement qu'elle a investi l'ensemble des champs, dépassant ainsi les limites de ses compétences.



Parallèlement à la création de la communauté urbaine de Dunkerque, née l'Agence d'urbanisme de la région Flandre Dunkerque. Placée sous l'autorité conjointe de la CUD et de l'Etat, elle a en charge l'élaboration du 1^{er} schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme en 1974, document de planification dont le périmètre est plus large que celui de la CUD. En effet, la volonté explicite était d'associer l'urbain et le rural. Reprenant le périmètre l'actuel Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) succède aux schémas directeurs. Les communes concernées par ce schéma sont regroupées dans un syndicat mixte (SM SCoT).



b. Un instrument de cohérence territoriale

Sous-préfecture du Nord-Pas de Calais, Dunkerque concentre les services publics de l'Etat, de la Région et du Département. En effet, en tant que collectivités territoriales, les acteurs institutionnels (communes, Conseil général, Conseil régional, Etat) interviennent sur l'ensemble des champs de l'action publique, bien qu'ils aient des domaines privilégiés. Mais pour autant, les découpages administratifs ne se superposent pas. Les compétences et les stratégies de chacun demandent à être articulées. L'agglomération de Dunkerque s'est organisée politiquement et institutionnellement afin d'assurer une cohérence d'ensemble des interventions publiques sous des formes de partenariats et de contractualisation. Aujourd'hui, la Communauté urbaine de Dunkerque représente ce maillon d'articulation pour le compte de son territoire : elle a ainsi piloté l'élaboration d'« une vision commune du territoire » (projet d'agglomération 2000) avec les partenaires locaux et supra-territoriaux (les communes, la CCD, le Port autonome de Dunkerque (PAD), l'Etat, la Région, le Département). La Communauté urbaine coordonne ainsi par exemple le Programme territorial de santé (PTS) avec le Département, le Plan local de développement économique (PLDE) avec la Région, le Contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) avec les communes et l'Etat.

L'intérêt communautaire s'est vu renforcé avec la mise en place de la Taxe Professionnelle Unique (impôt dynamique qui permet jusqu'à présent à la CUD de percevoir le produit des taxes des entreprises). Des mécanismes de solidarité financière entre la CUD et les communes en 2000 participent de ce mouvement. Ces mécanismes sont censés réduire les inégalités entre les communes et renforcer la gouvernance locale sur les investissements stratégiques du territoire lors des conférences des maires et des débats d'orientation budgétaire. Le territoire est passé au cran supérieur avec la création du Conseil de Développement Durable en 2003 : partenaire privilégié de la CUD, il rassemble les principaux acteurs du territoire.

Deux caractéristiques majeures marquent l'action de la CUD depuis ces 15 dernières années : une poursuite amplifiée de la prise en compte du développement durable dans tous les champs d'intervention de la CUD et un renforcement de sa responsabilité d'ensemblier du territoire.

Choix politique fort il y a environ 15 ans, la prise en compte du développement durable dans les politiques communautaires s'est renforcée tant sur le volet environnement, que sur les autres volets de ce concept. Elle défend une définition du développement durable qui va au-delà des préoccupations environnementales. S'engager en développement durable c'est prendre en compte de manière croisée l'économie, la cohésion sociale, l'environnement et la participation. L'ensemble des politiques communautaires intègrent d'une manière ou d'une autre le développement durable.

Parallèlement à cette prise en compte du développement durable dans toutes ses dimensions, la CUD a investi et renforcé d'autres champs d'action publique. Les questions de développement économique industriel et portuaire, touristique, les enjeux liés à la santé et au bien-être, les problématiques éducatives et de la formation supérieure, l'enjeu de l'insertion par l'économie, font l'objet de politiques communautaires reconnues et légitimées quasiment par l'ensemble du territoire. L'implication de la CUD dans ces champs d'action publique se traduit également par la création et la gestion d'équipements touristiques et culturels accessibles au plus grand nombre (parc zoologique, Musée Portuaire, Golf, Palais de l'Univers...). De gestionnaire de services publics (notamment pour les compétences historiques, transport, assainissement, énergie, déchets, espaces verts, aménagement ...), elle assume aujourd'hui la responsabilité d'animatrice du territoire en fédérant les acteurs autour de projets communs. La CUD ne gère plus seulement, elle planifie et contractualise dans tous les champs.

Revisitant le projet politique au lendemain des élections municipales de 2008, les élus de la Communauté urbaine de Dunkerque ont marqué une nouvelle étape dans la construction de l'intercommunalité par l'adoption de stratégies pour l'avenir du territoire. Les actions de rayonnement, de présence dans les réseaux internationaux contribuent à la stratégie de relations internationales pleinement intégrée dans le premier pilier du projet politique « regarder vers le large, s'ouvrir au monde ».

c. Les coopérations territoriales.

Inscrite dans une région métropolitaine de plus de 2 millions d'habitants et prenant conscience de partager une communauté de destin, progressivement, les acteurs locaux ont exprimé la volonté de s'organiser à l'échelle métropolitaine de part et d'autre de la frontière et de se saisir des prescriptions européennes et françaises qui privilégient une approche métropolitaine et interterritoriale.

La Région métropolitaine Flandre – Côte d'Opale – Flandre occidentale belge se dessine sur 7000 km² réunissant ainsi 200 kilomètres de côte en France et en Belgique. S'appuyant sur un réseau de villes structuré de plus de 2 000 000 habitants, Dunkerque, Brugge et Kortrijk, elle constitue ainsi une région métropolitaine polycentrique.



Région métropolitaine au cœur d'un marché de 50 millions d'habitants entre Londres, Paris et Bruxelles.

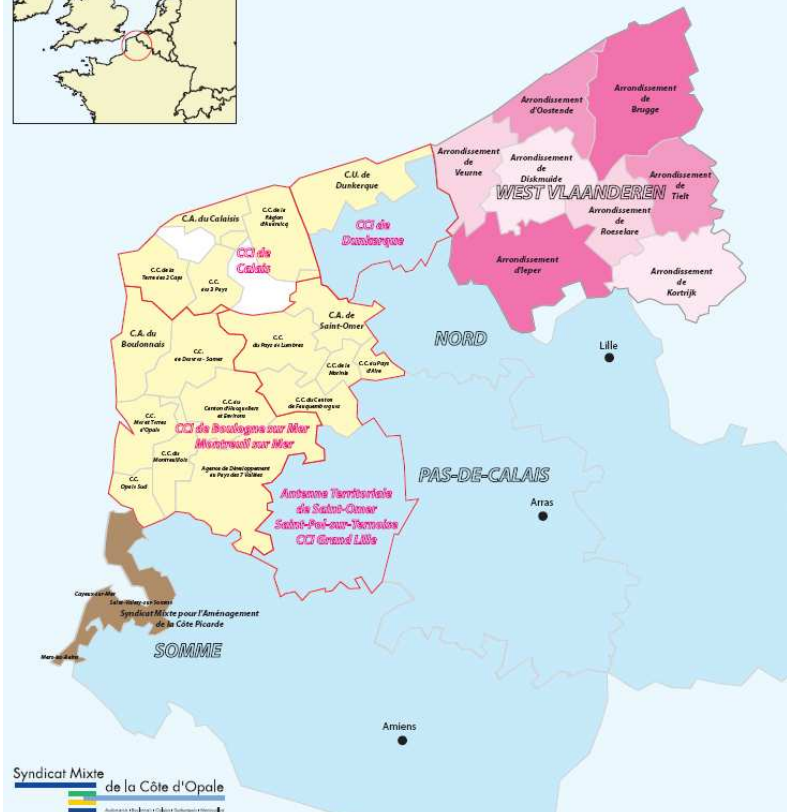
Echelle littorale : le Syndicat mixte de la Côte d'Opale.

L'échelle littorale est incarnée par le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale qui s'est affirmé comme une structure de débat, de coordination et d'action. Regroupant les collectivités du Littoral, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres d'Agriculture et les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais. C'est une instance de dialogue avec la Flandre Occidentale Belge, le Kent et le Medway en Grande-Bretagne. Composé d'agglomérations importantes (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer) et fortement industrialisées (sidérurgie, chimie, pétrochimie, centrale nucléaire, agroalimentaire, papeterie, cristallerie), le littoral Nord-Pas-de-Calais dispose d'une grande richesse environnementale (Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale) et touristique avec de nombreuses stations balnéaires (Berck-sur-Mer, Le Touquet, Wimereux, Wissant, Site des Caps, Dunes de Flandres) et 145 km de côtes sur le détroit le plus fréquenté du monde.

Le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale recouvre trois ports, un réseau urbain et un espace rural diversifiés, où vivent près de 800 000 habitants (répartis dans 354 communes) : Boulogne pour la Pêche, Calais pour les voyageurs et Dunkerque pour les marchandises, totalisant environ 65 millions de tonnes de marchandises et environ 20 millions de passagers par an. Cinq ports de pêche et de plaisance avec Etaples, Boulogne-sur-Mer, Calais, Gravelines et Dunkerque.



Les membres du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale Janvier 2009



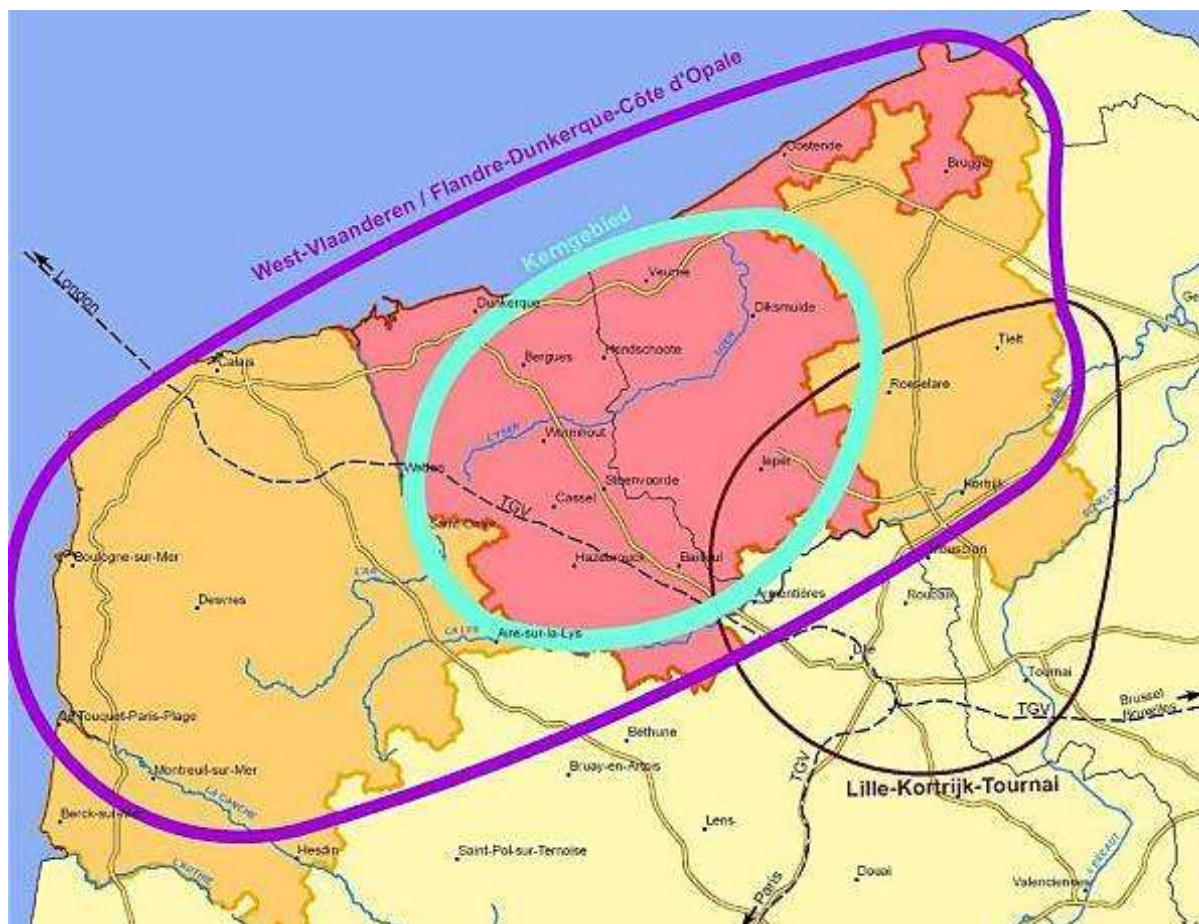
Membres adhérents		
Andennais		
Communauté de Communes de la Région d'Andruicq	15 communes	24.026 hab.
Communauté d'Agglomération de Saint-Omer	19 communes	65.247 hab.
Communauté de Communes du Pays de Lumbrès	31 communes	18.911 hab.
Communauté de Communes du Pays d'Alre	5 communes	14.968 hab.
Communauté de Communes du Canton de Fauquembergues	18 communes	8.492 hab.
Communauté de Communes de la Morinie	9 communes	8.132 hab.
Bouonnais - Montbellois		
Communauté d'Agglomération du Bouonnais	22 communes	122.755 hab.
Communauté de Communes Terre des 2 Caps	21 communes	20.561 hab.
Communauté de Communes Opale Sud	10 communes	23.941 hab.
Communauté de Communes de Desvres - Samer	31 communes	20.100 hab.
Communauté de Communes Mar et Terres d'Opale	15 communes	31.030 hab.
Communauté de Communes du Montbellois	21 communes	10.105 hab.
Calaisis		
Communauté d'Agglomération du Calaisis	5 communes	98.525 hab.
Communauté de Communes des Trois Pays	15 communes	13.293 hab.
Dunkerquois		
Communauté Urbaine de Dunkerque	18 communes	208.705 hab.
Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais		
Conseil Général du Nord		
Conseil Général du Pas de Calais		
4 Chambres de commerce et d'Industrie		
Chambre de Commerce et d'Industrie de Boulogne sur Mer / Montreuil sur Mer		
Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais		
Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque		
Antenne Territoriale de Saint-Omer / Saint-Pol-sur-Ternoise - CCI Grand Lille		
2 Chambres d'Agriculture		
Chambre d'Agriculture du Nord		
Chambre d'Agriculture du Pas-de-Calais		
Membres associés		
Université du Littoral - Côte d'Opale		
Région Flandre (Vlaamse Regio)		
Province de Flandre Occidentale (Provincie West-Vlaanderen)		
Intercommunale de Flandre Occidentale (West-Vlaamse Intercommunale)		
Agence de Développement du Pays des 7 Vallées		
75 communes		32.192 hab.
Communauté de Communes du canton d'Hucquelers		
24 communes		6.700 hab.
Port Autonome de Dunkerque		
18 communes		22.713 hab.
Parc Naturel Régional des Caps et Merisiers d'Opale		
Fédération Régionale pour la Surveillance de la Qualité de l'Air en Nord-Pas de Calais (FRPQM)		
Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes (FRCPM)		
GIE des 4 Agences de Développement Economique " Côte d'Opale Développement "		
Conseils de Développement Durable de Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et Saint-Omer		
COPALE - Commission Périphérique de la Côte d'Opale		
Total Côte d'Opale		354 communes 726.610 hab.

Cette structure de concertation, d'études et de projet s'est affirmée, au fil des années, comme un interlocuteur à part entière pour l'Etat, le Conseil Régional, les Conseils Généraux ou encore l'Union européenne. Le SMO propose ainsi, à ses partenaires, des réponses communes et cohérentes au niveau de l'ensemble du littoral, et depuis sa création a initié et porté de nombreux projets dans les domaines économique, culturel, universitaire (soutien à l'université multipolaire de la Côte d'Opale) et environnemental (Plan Littoral d'Actions pour la Gestion de l'Erosion, le Schéma d'aménagement et de Gestion de l'Eau de l'Aa).

Connecté au reste du monde par Eurotunnel, deux aéroports (Le Touquet et Calais-Dunkerque), trois autoroutes (A16, A26 et A25), le TGV, le littoral est pressenti comme le site d'accueil et d'entraînements de nombreuses équipes nationales et internationales d'ici les prochains Jeux Olympiques de Londres 2012...

L'échelle transfrontalière.

Compte tenu de l'effacement progressif des frontières, devant l'exigence d'articulation entre les différentes échelles de territoire et face à l'impératif d'apparaître clairement sur les cartes d'Europe et du monde, il est apparu vital pour les régions transfrontalières européennes d'engager des processus de rapprochement avec leurs voisines. Cette exigence s'impose d'autant plus que, dans le cadre du territoire Flandre maritime – Flandre intérieure, la frontière ne correspond à aucune délimitation physique et nombreux sont les points communs rapprochant les territoires. Encouragés par l'Union européenne, les Etats français et belge, la Région Nord-Pas de Calais, Dunkerque et la Flandre occidentale ont peu à peu mis en place les projets et les structures de coopération transfrontalière afin de constituer un réseau dense et cohérent de villes et de territoires et de tenir un meilleur positionnement en tant que porte d'entrée de l'Europe du Nord-ouest, au coeur du détroit reliant mer du Nord à l'océan atlantique.



Le GECT confère une force institutionnelle, technique et financière, et d'autre part, donne aux autorités européennes un signal fort, celui de son rôle pionnier dans la coopération transfrontalière. Institué par le Parlement européen et le Conseil européen en 2006, le groupement européen de coopération territoriale est un instrument juridique européen qui permet aux autorités territoriales des différents Etats de mettre en place des groupes de coopération dotés de la personnalité juridique. Le GECT incarne juridiquement et politiquement les échanges transfrontaliers entrepris par les collectivités depuis les années 1990.

FAITS SAILLANTS ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES

UN HORIZON DE REFORMES

D'importantes réformes sont actuellement en cours en France touchant directement les collectivités territoriales et leurs groupements. En effet, les mécanismes de la taxe professionnelle auquel la communauté urbaine doit pour une grande partie sa richesse vont être largement modifiés. Impliquant une perte de l'impôt dynamique pour la CUD compensé par des dotations de l'Etat dès 2011, cette perspective remet en cause les fondements de l'économie du territoire hérités des choix industriels de l'Etat il y a 40 ans. D'autres réformes concernant l'architecture institutionnelle locale sont annoncées : le projet prévoit par ailleurs la création d'une nouvelle structure pour les zones urbaines atteignant 500 000 habitants, la "métropole". Cette métropole se substituera sur son territoire aux collectivités préexistantes (communes, communautés et Conseil général) et percevra la totalité de la fiscalité locale et des dotations de l'État sur son territoire. Le texte fixe le principe de la spécialisation des compétences pour la région et le département, seule la commune conservera la compétence générale. La clarification des compétences et les modalités d'encadrement des mécanismes de cofinancement devraient être précisées dans une loi ultérieure.

QUEL POUVOIR POUR LES TERRITOIRES ?

Peut-on encore croire aux pouvoirs des territoires, de la commune à l'Europe, en passant par les intercommunalités, les départements, les régions, les États, alors que les sociétés s'en affranchissent de plus en plus dans les comportements individuels comme dans les aspirations collectives ? Quels nouveaux défis sont posés aux mondes politiques des territoires (élus, administrateurs et techniciens, citoyens) par la mobilité, les réseaux, la pluralité territoriale, l'étalement urbain, la mondialisation ? Comment faut-il concevoir désormais le rôle des territoires dans l'action publique, quelles qu'en soient les échelles, dans un monde qui a tant changé ?

2. L'approche humaine.

a. Evolution sociodémographique.

L'agglomération dunkerquoise est constituée d'environ 200 000 habitants. Après une période de forte croissance démographique liée au développement de la sidérurgie sur l'eau (cf. « l'aventure urbaine »), un ralentissement, puis une perte de population est aujourd'hui observée à l'échelle de la Communauté urbaine. Depuis le dernier recensement, l'INSEE estime à plus de 8 000 la diminution du nombre d'habitants de la Communauté urbaine de Dunkerque. Le recul de la natalité, le vieillissement de la population, les départs des ménages expliquent ce chiffre. Selon les mêmes spécialistes, si ces tendances démographiques devaient se poursuivre, le territoire dunkerquois pourrait voir sa population diminuer de 7 % d'ici 2020 (soit 10 000 habitants de moins). Le soutien à la démographie représente un objectif majeur pour 2020.

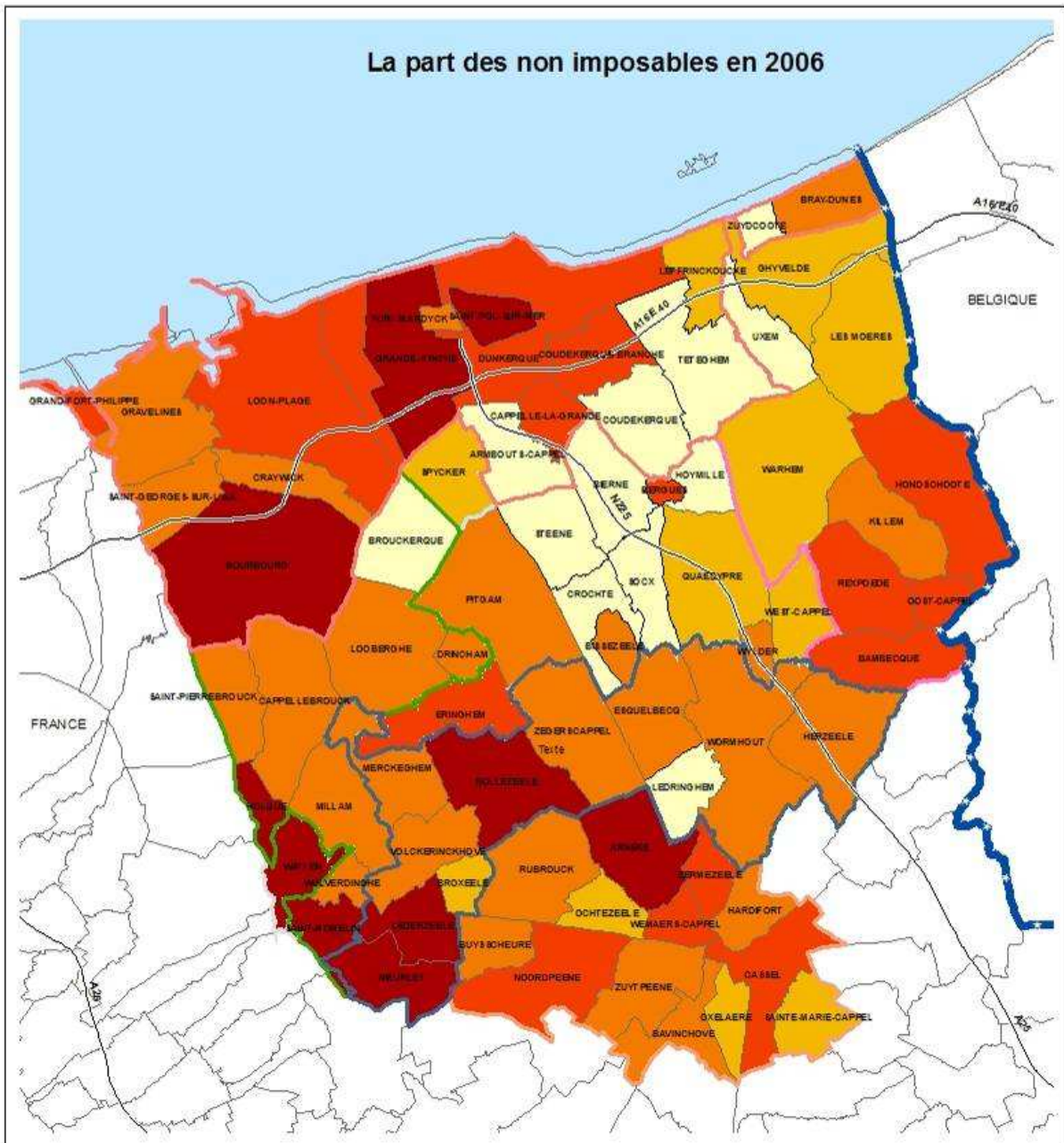
b. Revenus et structure de l'emploi.

La situation sociale du Dunkerquois, bien qu'inférieure à la moyenne nationale, est pourtant supérieure à la moyenne régionale du Nord-Pas de Calais. Le taux de chômage de la région Flandre-Dunkerque¹ s'élevait à 10,9% en 2007, contre 11,5% sur l'ensemble de la région Nord-Pas de Calais. On trouve également moins de personnes concernées par les minimas sociaux. 5,5% de la population des moins de 65 ans de la zone d'emploi de Dunkerque en était bénéficiaire en 2004, contre 7,1% en Nord-Pas de Calais. Avec de grandes disparités d'une commune à une autre, voire d'un quartier à un autre, la Communauté urbaine présente le visage d'un territoire marqué par une dominante de l'emploi salarié, une majorité de métiers de l'industrie et une faible proportion de femmes dans la population active. Or, depuis 2004, la croissance de la population active ne repose que sur le développement de l'activité féminine. Dès 2007, les projections statistiques faisaient craindre que la croissance de la population active féminine ne puisse pas combler la diminution de population active masculine, occasionnant une perte des forces vives de près de 1 500 personnes.

Sur le périmètre du SCoT, le revenu médian par unité de consommation s'échelonnait en 2007 de 9 200 euros à 30 400 euros par an. Sur le bassin d'emploi de Dunkerque, les revenus sont nettement inférieurs à la moyenne nationale. En 2005, le revenu moyen des foyers fiscaux à Dunkerque était de 14 916 euros alors qu'il s'élevait à 17 185 euros au niveau national. La géographie des revenus des ménages peut se lire à travers la répartition du nombre de ménages non imposables (cf. carte ci-après) : une série de communes littorales à l'ouest de Dunkerque marquées par des difficultés sociales (Grande-Synthe, St Pol, Bourbourg), ainsi qu'autour de Watten, une série de communes littorales à l'est de Dunkerque un peu plus épargnées (Leffrinckoucke, Ghyvelde, Bray-Dunes), et un oasis de communes aux habitants plus aisés bordant les autoroutes A16 et A 25 (Coudekerque, Teteghem, Uxem, Bierne, Socx, Steene...) qui correspond aux secteurs les plus recherchés pour l'achat de logements existants ou de terrains à bâtir.

¹ La région Flandre-Dunkerque compte 74 communes organisées en 6 intercommunalités (Communauté urbaine de Dunkerque, Communautés de communes de Flandres, du canton de Bergues, de la Colme, de l'Yser, du pays de Cassel). Seules 2 communes, Spycker et Watten n'appartiennent à aucune structure intercommunale.

La part des non imposables en 2006



Contours des intercommunalités

- ▬ CC canton de Bergues
- ▬ CC de Flandre
- ▬ CC de la Colme
- ▬ CC du Pays de Cassel
- ▬ CC du Pays de l'Yser
- ▬ CU de Dunkerque
- ▬ Communes hors epci

Part des non imposables :

- 29,48 - 38,50
- 38,51 - 45,24
- 45,25 - 50,78
- 50,79 - 55,71
- 55,72 - 63,67

SCOT = 51.81 %
 CUD = 52.91 %

Source : Extrait du CDR (COMPTES) - Ministère du Budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat - BUDGET 2006



c. La tradition de la participation des habitants.

La tradition de la participation des habitants a émergé en 1982, suite aux propositions d'Hubert Dudedout "Ensemble refaire la ville". Il préconisait la mise en place de commissions locales de développement social des quartiers. Dans un premier temps, seule la Zone d'urbanisation prioritaire (ZUP) de Grande-Synthe a été concernée. En 1985, le dispositif a été élargi à tous les quartiers de Grande-Synthe. Il est également mis en place à Saint Pol sur mer mais disparaît rapidement faute de moyens financiers. Il investit Dunkerque en 1989.

A partir de 1994, Grande-Synthe approfondit la démarche en amenant les habitants à discuter, échanger et construire, non plus à l'échelle de leur quartier mais à celle de la ville et de son projet de développement.

La démarche est maintenant lancée. En 2000, Dunkerque donne naissance successivement aux Ateliers de travail urbain de proximité (ATUP) et aux Ateliers de vie de quartier (AVQ) qui lient le projet urbain et l'art de vivre ensemble, la gestion quotidienne et la projection à long terme dans un esprit de partage, à l'échelle du quartier. D'autres communes ont également créé des Conseils de Quartiers, comme à Leffrinckoucke, ou sont sur le point de le faire, comme à Grande-Synthe. La prochaine étape à venir est maintenant celle de changer les échelles du travail participatif, en passant du quartier à l'agglomération, et de trouver les modalités de cette nouvelle participation citoyenne.



Atelier de Vie de Quartier Soubise lors de la fête annuelle du Quartier [crédit photo : ville de Dunkerque]

Capacitation citoyenne est un réseau international formé à la fin des années 1990. Il regroupe des militants associatifs, élus, techniciens, habitants, brésiliens, sénégalais, belges et français, qui oeuvrent et échangent sur le renouvellement de la démocratie. Son action se fonde sur la reconnaissance des compétences que les habitants peuvent apporter à un projet, et la nécessité de les aider à être en capacité d'accéder au débat.

En 2009, le mouvement a pris la forme d'une Karavane qui a cheminé d'une initiative d'habitants à une autre tout au long de l'année. Il s'est arrêté à Bruxelles, Charleroi, dans la région dunkerquoise, à Lille et Roubaix, Liège, Tournai, en Île de France et dans l'agglomération grenobloise. Chaque étape a donné lieu à des ateliers, débats, marches, repas de quartiers, en abordant sur chaque territoire de nouvelles questions. A Dunkerque il a été question de l'eau, appréhendée comme un bien commun. Une péniche a navigué sur les canaux pour sensibiliser sur le risque de la montée des eaux sur la Flandre. De chaque rencontre est né un livret, restituant des entretiens réalisés avec les habitants.

d. "Portrait identitaire" : les grandes caractéristiques ambivalentes

Mieux connaître le caractère de son propre territoire représente une étape importante pour bâtir une vision d'avenir. Une étude menée par l'AGUR en 2005-2006 a réalisé le « portrait » de la Flandre-Dunkerque et révélé les traits caractéristiques suivants :

- **Une sensation de grand air, de démesure et de liberté**

Le ciel tient une grande place dans le paysage horizontal, ouvert, sans limite. On y observe une dominante polychromique de gris, d'argentés, de nacrés et de blancs, de belles lumières dans l'immensité du paysage. Le vent joue également un grand rôle : l'effet est décoiffant, parfois soûlant, surtout vivifiant. Grâce au vent, on peut parler sans trop exagérer, d'un ciel spectacle, gigantesque théâtre vivant d'une lumière aussi changeante que le climat. Le gigantisme tient également dans les réalisations humaines : beffrois perçant l'horizon, installations industrielles monumentales hors de l'échelle humaine, en phase avec les éléments.



Source : Agur, 2006

Ce pays a inlassablement été mis en forme par l'homme. Le paysage initial de dunes et de marais a été profondément modifié pour des raisons de survie car, pour les habiter et les cultiver, il a fallu assécher les terres et les protéger de l'eau. Voies ferrées, infrastructures routières en nombre, aménagement du Port, l'arrivée de l'industrie dans les années 50 a accéléré ces bouleversements majeurs. Des aménagements colossaux ont été réalisés, allant jusqu'à priver certaines communes de leur accès à la mer. Le rapport à la nature est donc ambivalent. Pourtant, la pollution demeure un sujet sensible, une réalité qui reste difficile à vivre et à accepter.

- **L'utile plus que le beau pour une beauté insolite.**

Ici, l'utile prend presque toujours le pas sur le beau. Les canaux, par exemple, qui quadrillent la quasi totalité de notre territoire, ont surtout vocation à accueillir les flux automobiles, ce qui génère une qualité paysagère discutable. Ils sont totalement niés dans leur dimension esthétique et ne reçoivent pas l'attention qui leur permettrait de donner de la douceur de vivre aux secteurs traversés, comme c'est pourtant bien souvent le cas ailleurs en France ou en Europe. Mais cette attitude évolue sensiblement chez la jeune génération qui revendique notamment davantage la reconnaissance des qualités paysagères, patrimoniales ou culturelles en présence. Ainsi, que l'on aime ou que l'on n'aime pas ce territoire, difficile de rester insensible à son atmosphère si particulière. La beauté du Dunkerquois ne se livre pas au premier regard. Le milieu artistique ne s'y trompe pas et nombre d'entre eux s'y pressent pour y travailler. Le port exerce sur eux une véritable fascination. Le spectacle nocturne des usines les sidère. Les paysages brumeux les séduisent. Et ils restent bouche bée devant l'inimaginable marée humaine des carnavaliers unis dans une même clameur lors du traditionnel lancer de harengs depuis le balcon de la Mairie de Dunkerque.

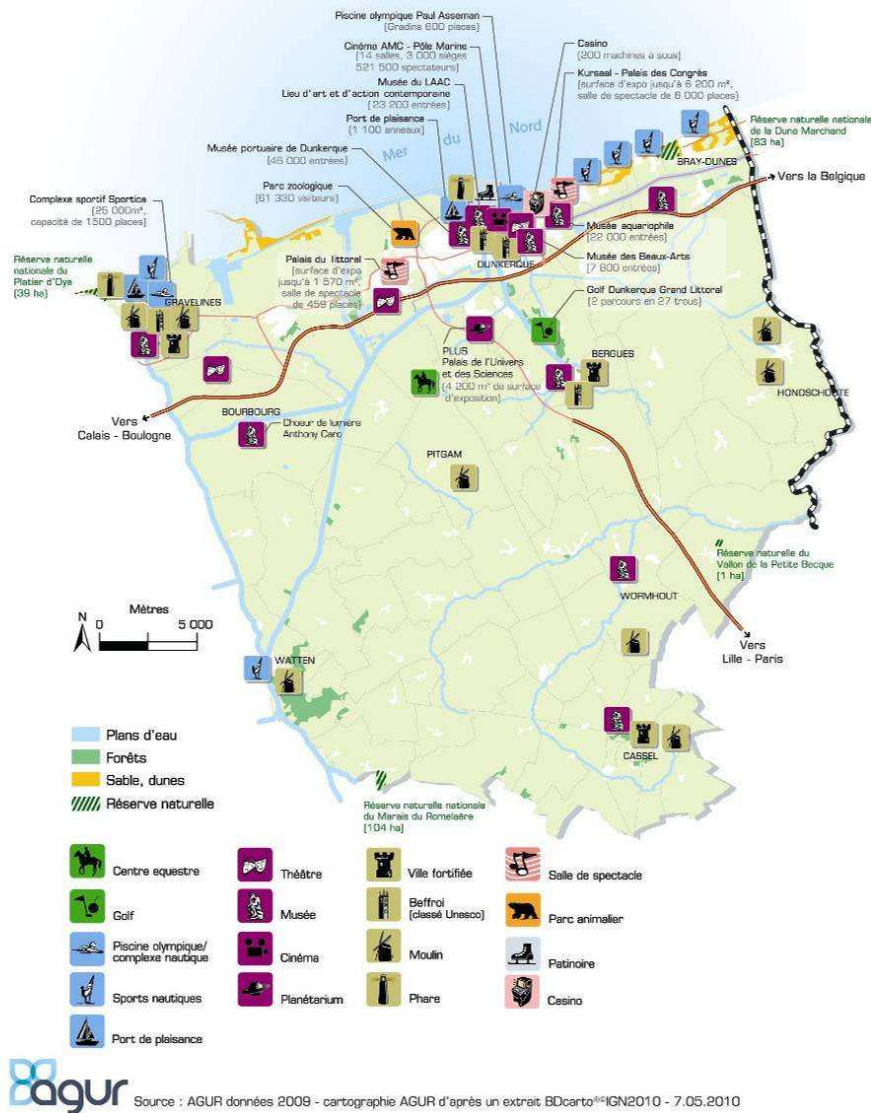


Source : Agur, 2006

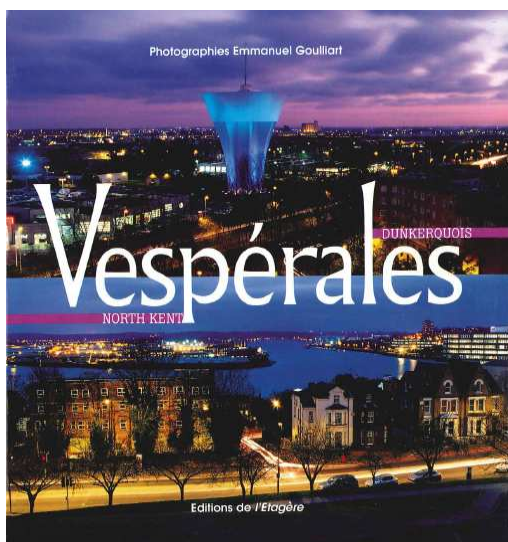
e. Les pratiques sociales et culturelles.

Un diagnostic réalisé en 2005 fait apparaître les aspects contrastés suivants : le paysage culturel local est foisonnant mais peu coordonné, l'offre ayant considérablement évolué toutefois depuis les années 80. Depuis une vingtaine d'années, de nombreuses structures culturelles et artistiques, municipales et associatives ont en effet vu le jour dans l'agglomération dunkerquoise (Scène Nationale Bateau Feu, FRAC, LAAC, Palais du Littoral, Centre Culturel de Gravelines...) accompagnées d'une action en direction des pratiques culturelles amateurs. Ce sont aujourd'hui 133 sites et équipements à vocation culturelle qui jalonnent le territoire : spectacle vivant, lecture publique, intérêt patrimonial, formation / sensibilisation répartis sur l'ensemble du territoire communautaire.

● Équipements touristiques



Cette politique a indéniablement suscité de jeunes talents, issus du territoire, dans différents domaines artistiques : musiques actuelles, arts plastiques et numériques, théâtre etc... Ainsi, environ 3 500 personnes ont des pratiques artistiques amateurs (ensembles instrumentaux, chorales, danse, arts plastiques, théâtre...), 10 300 personnes suivent des cours et ateliers de formation artistique tout au long de l'année et 43 200 personnes fréquentent régulièrement les bibliothèques et médiathèques municipales et empruntent des ouvrages de manière plutôt supérieure ou proche des moyennes nationales. 80 000 spectateurs pour 370 spectacles professionnels ; 750 000 spectateurs pour les 6 cinémas dont 3 labellisés Art-et-essai... tout irait pour le mieux s'il ne manquait pas un peu de visibilité et de cohérence à l'échelle de l'agglomération. Extrême hétérogénéité des tarifs, frilosité à l'égard de la création artistique contemporaine, faiblesse de la culture scientifique et technique (ce qui est bien paradoxal pour un territoire qui souhaite concilier les dimensions environnementale, touristique et industrielle) sont autant de points à travailler encore.



Le projet Vespérales

Dans le cadre du programme Interreg IIIA, la Communauté urbaine de Dunkerque et le North Kent Gateway Partnership coordonnent le projet européen de coopération transfrontalière CONRAD, qui porte sur le développement social et urbain des quartiers. Il a pour objectif principal la participation des habitants à l'amélioration de leur cadre de vie et au développement de leur quartier. Pour enrichir mutuellement leurs pratiques, des échanges entre décideurs, chefs de projet et habitants de part et d'autre de la mer du nord se sont tenus de 2004 à 2006 et on donné lieu à des actions concrètes. Les Vespérales en sont une déclinaison. Les habitants des deux territoires ont travaillé avec un artiste dans l'objectif de photographier leur quartier aux heures vespérales. Un livre regroupant les photos et les portraits des habitants a été réalisé. Cette action culturelle participative a permis de révéler la beauté distinctive de quartiers parfois stigmatisés mais aussi de faire naître une réelle complicité entre acteurs français et anglais.

Le Dunkerquois se caractérise en outre par une exceptionnelle dynamique associative. On compte en effet une association pour sept habitants (contre une association pour 70 habitants en moyenne nationale). Dans le domaine du sport, on compte 39% de licenciés en clubs (contre 7% en moyenne nationale).

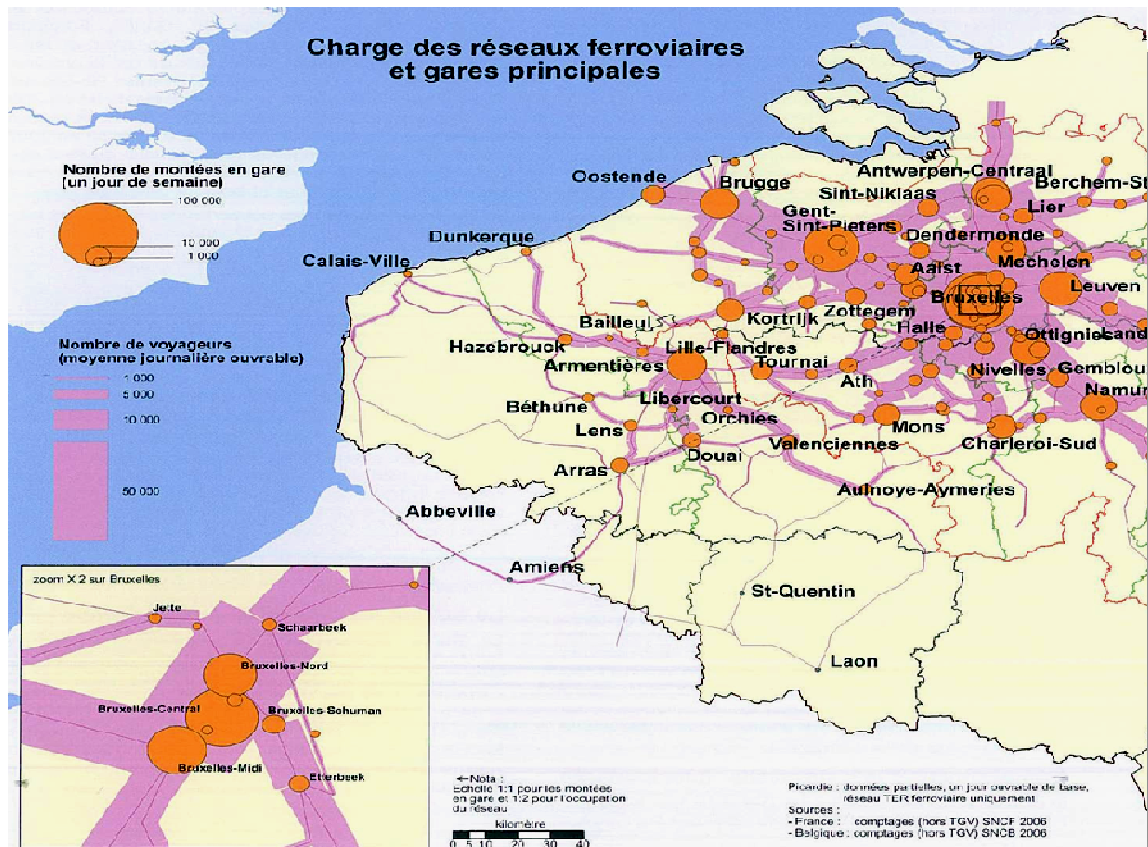
Au delà des pratiques amateurs, le territoire dunkerquois appréhende la culture au travers de ses aspects économiques. Du point de vue des individus tout d'abord, puisque le territoire a souhaité plus récemment accompagner les jeunes artistes professionnels dans leurs projets. L'association *Fructôse* a été créée dans l'objectif de faciliter, d'accompagner et de promouvoir l'émergence de la jeune création contemporaine et pluridisciplinaire, issue principalement du territoire de l'agglomération mais également en écho à celle de la Région Nord Pas de Calais et de l'Euro-région. La scène musicale des 4 Ecluses a également été conçue en ce sens. Ancienne poudrière du XVIII^{ème} siècle, située sur un îlot au croisement des canaux, a été reconvertie en salle de concerts dédié aux musiques actuelles en 1994. Sur scène, une large place est accordée aux artistes et formations en développement et une mission spécifique propose un encadrement lors des répétitions ou encore des ateliers de création.

Du point de vue de l'attractivité du territoire ensuite, en positionnant Dunkerque comme capitale régionale de la culture en 2013. Cette démarche, encore en cours de construction, représente un levier manifeste pour élargir l'échelle de rayonnement du territoire.

Enfin, à Dunkerque, la culture investit l'espace urbain. Il s'agit d'un enrichissement mutuel. Si la ville et ses vestiges industriels attirent les créateurs contemporains, c'est parce que sa beauté insolite les inspire. Le Mole 1, quai à l'abandon portant les carcasses d'anciens entrepôts industriels est en passe de devenir un pôle d'innovation urbanistique en accueillant un learning center sur la ville durable dans le bâtiment Halle aux sucres, et artistique enhébergeant désormais officiellement les créations des artistes de Fructôse.

f. Les échanges transfrontaliers.

L'agglomération dunkerquoise a la particularité de se trouver au cœur d'un espace transfrontalier franco-belge, composé de la Côte d'opale et de la Flandre occidentale belge. Si la continuité géographique est manifeste (bande littorale, système hydrologique caractérisé par une alimentation issue du massif de l'Artois), la frontière reste marquée dans les domaines économiques, démographiques et socio-culturels.



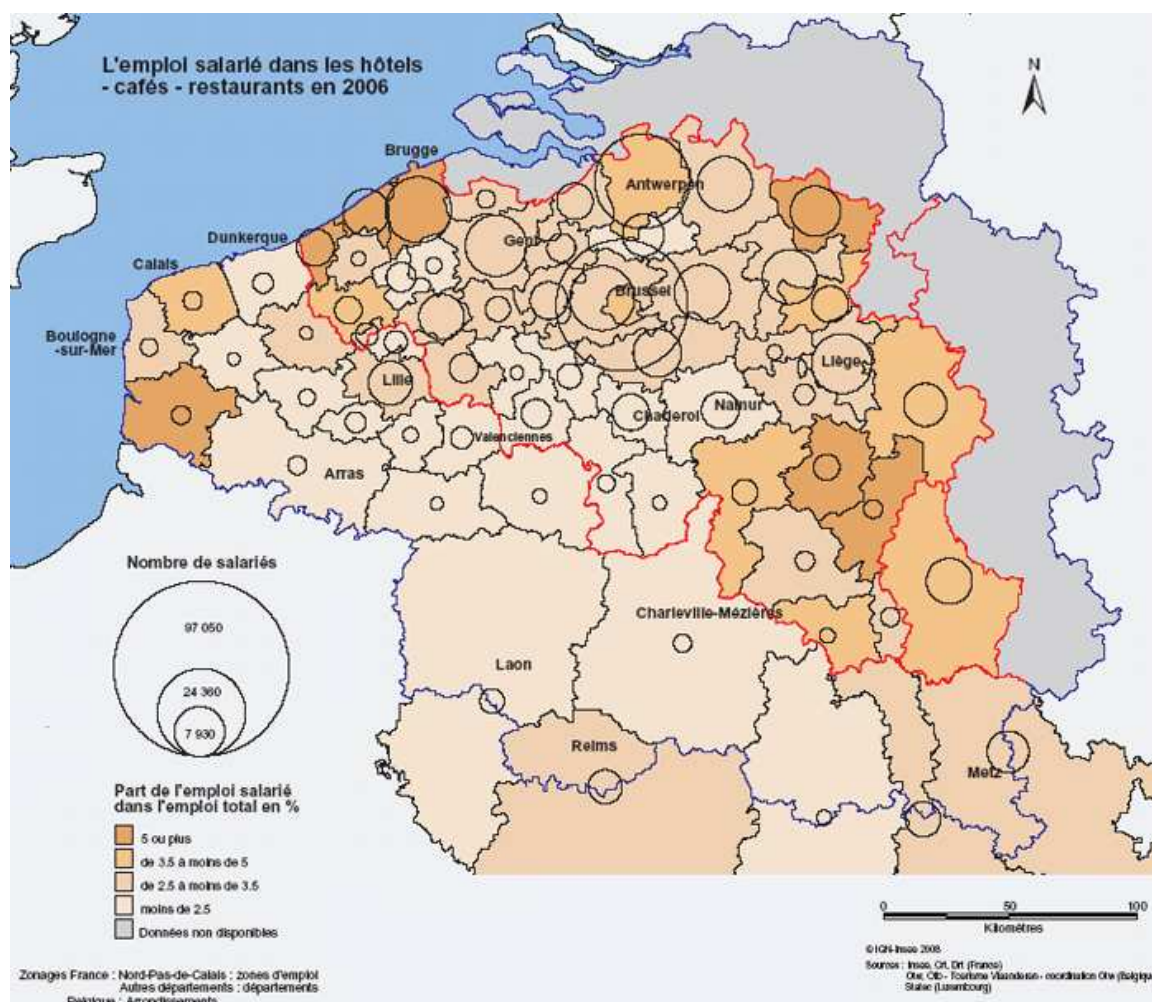
Source : Agur.

Dans le champ économique tout d'abord, le taux de chômage est plus élevé de 6 points sur la Côte d'opale. La proportion de personnes en âge de travailler est pourtant identique des deux côtés (65%) mais le marché de l'emploi de la Flandre occidentale belge se révèle beaucoup plus dynamique. Son PIB dépasse de 15% celui de la Côte d'opale. La partie belge de l'espace transfrontalier accueille plus de sièges sociaux, d'industries de hautes technologies et s'appuie sur un réseau dense de petites et moyennes entreprises qui lui confèrent un caractère moins polarisé que le côté français. L'entrepreneuriat y est favorisé par une réglementation simple et l'économie résidentielle connaît un franc succès avec une activité touristique intense. Si ce déséquilibre entraîne des flux migratoires importants à l'échelle du Nord-Pas de Calais, l'espace transfrontalier Côte d'opale – Flandre occidentale belge fait figure d'exception avec une faible migration, qui concerne surtout de jeunes intérimaires sans diplômes de niveau supérieur.

Les deux côtés de la frontière se différencient également par leur situation démographique. Là encore, la Flandre occidentale belge connaît une croissance plus importante. Sa densité s'élève à 357 habitants par km², contre 196 pour la Côte d'Opale. Son cadre de vie et la prégnance de l'activité touristique attire les actifs de ce secteur et les retraités. Ainsi, si la croissance démographique de la Côte d'Opale est alimentée par les naissances, celle de la Flandre occidentale belge l'est plutôt par l'arrivée de nouveaux habitants souvent âgés. La Flandre occidentale belge est donc victime d'un vieillissement plus accentué de sa population mais elle a su tirer profit de cette situation en développant l'économie résidentielle. Une similitude est néanmoins saillante. Des deux côtés de la frontière, les jeunes abandonnent le territoire pour de nouveaux horizons. L'agglomération dunkerquoise est particulièrement touchée par ce phénomène : les moins de 30 ans se dirigent vers la métropole lilloise, l'Île-de-France, les régions Rhône Alpes et PACA pour étudier ou travailler. D'une manière générale, les difficultés démographiques de la Côte d'Opale se concentrent là où la croissance avait reposé sur celle de l'industrie.

Les prévisions de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) dessinent des convergences démographiques entre la Côte d'Opale et la Flandre occidentale belge à l'horizon 2015. Le vieillissement de la population s'intensifiera côté français en raison des départs de jeunes et de l'augmentation de la durée d'espérance de vie. Du côté dunkerquois, le solde naturel positif prévu ne compensera plus le solde migratoire négatif.

Cette convergence, ajoutée au dynamisme économique de la Flandre occidentale belge fait apparaître d'autant plus clairement l'intérêt à coopérer. Les projets institutionnels de coopération transfrontalière font désormais partie du paysage de l'action publique dunkerquoise. La frontière reste cependant très présente entre les populations, la barrière de la langue étant pour l'instant encore peu franchie. Du côté français plus particulièrement, puisque le flamand est très peu connu et pratiqué, et la signalétique à titre d'exemple jamais traduite. Les complémentarités identifiées, dans la gestion du vieillissement, le potentiel touristique et portuaire sont les premières pistes à poursuivre.



Source : Agur.

FAITS SAILLANTS ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES

ANTICIPER LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Face à l'allongement de la durée de vie et au vieillissement de la population, les services sanitaires et d'aide à la personne devront se renforcer. L'organisation des soins infirmiers, le développement de maisons de convalescence ou encore la prise en charge de la grande dépendance deviennent des questions centrales.

FAIRE FACE AUX ENJEUX SANITAIRES

Le Dunkerquois connaît une surmortalité anormalement élevée et particulièrement alarmante pour certaines pathologies (cancers, maladies liées à l'alcoolisme). Par ailleurs, l'offre de soins de proximité est inférieure à la moyenne nationale et on s'attend à un vieillissement du corps médical. Dans ce contexte, peu de place est accordée à la prévention ce qui contribue à l'aggravation des pathologies.

RESORBER LE CHOMAGE

Pour progresser vers le plein emploi dans le Dunkerquois, il ne suffira pas de compter sur la baisse démographique de la population active. D'autres facteurs sont en jeu. Tout d'abord, notre marché de l'emploi reste dépendant de la conjoncture nationale et internationale. Par ailleurs, des problèmes d'inadéquation entre l'offre et la demande subsistent et les freins à l'embauche restent multiples : difficultés sociales, problèmes de santé, faible mobilité, discrimination à l'embauche.

RENOUVELER LA POPULATION ACTIVE

A partir de 2008, le bassin d'emploi de Dunkerque va connaître une diminution de sa population active avec l'accélération des départs à la retraite. Or, aujourd'hui, les besoins de main d'œuvre dans certains secteurs comme l'industrie, les services aux particuliers ou le bâtiment ne sont pas satisfaits en totalité.

AMELIORER L'IMAGE DU DUNKERQUOIS

Qui dit attractivité, dit également image positive du territoire. Dans ce domaine, le Dunkerquois fait parler de lui grâce à d'importants évènements culturels ou sportifs. Encore peu maîtrisée, son image se trouve régulièrement ternie par la médiatisation parfois excessive des conflits sociaux et des pollutions maritimes et industrielles.

3. Les moteurs de l'économie locale.

Le Dunkerquois se caractérise par une économie industrielle reposant notamment sur la métallurgie, l'agroalimentaire, la maintenance, les activités portuaires marchandes, la logistique et l'énergie.

L'essor industriel du territoire a accompagné celui du port, durant la période de reconstruction. Sur la route maritime actuellement la plus fréquentée au monde, le port et les grandes entreprises industrielles autour de la sidérurgie sur l'eau ont façonné le territoire et la vie de ses habitants, sous la main directrice et planificatrice de l'Etat.

Cette dynamique a marqué les espaces, dans l'aménagement des lieux de vie et de travail, dans l'implantation de zones naturelles tampons entre la ville et l'industrie. Mais elle a également marqué ses habitants.

Territoire industriel et portuaire, maritime à fort potentiel touristique, mais aussi transfrontalier, au cœur de l'Europe, le Dunkerquois dispose de nombreuses forces et faiblesses, de nombreuses opportunités à saisir ou menaces à considérer.



Source : Agur 2006.

► Principales Forces et Faiblesses du développement économique territorial

► Synthèse

Forces	Faiblesses
<p>► Culture industrielle solide</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Avec une capacité du territoire à accepter et manager les risques liés ✓ Main d'œuvre adaptable et bon climat social <p>► Bassin de compétences et de savoir-faire dense</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Appuyé sur l'ancrage territorial fort des grands groupes et sur l'activité du Port Autonome ✓ Avec des compétences distinctives : maintenance, sécurité et environnement industriels, chimie <p>► Attractivité exogène, soutenue par une action ciblée et dans la durée sur cet axe</p> <p>► Existence de filières de formation aux thématiques directement en lien avec les spécialisations économiques du territoire</p> <p>► Des outils de développement économique performants</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dunkerque Promotion, Crémimo, ruche de St Pol sur Mer ✓ Bien que moins affûtés sur les axes de développement endogènes <p>► Existence de réseaux d'entreprises thématiques permettant de relayer l'action de développement économique</p>	<p>► Faiblesse des fonctions connexes à l'activité des grands groupes du territoire (R&D et autres services aux entreprises)</p> <p>► Perception récente et non généralisée par les PME du niveau de risque lié à leur dépendance vis-à-vis des grands groupes du territoire</p> <p>► Peu de renouvellement du tissu productif en raison de la faiblesse de la création d'entreprise et de l'innovation</p> <p>► Légère diminution du nombre global d'emplois</p> <p>► Un taux de chômage qui reste supérieur à la moyenne nationale</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ En raison de 2 facteurs principaux : faible mobilité des actifs et inadéquation entre main d'œuvre disponible et offre d'emploi <p>► Attractivité résidentielle limitée pour les cadres</p> <p>► Lisibilité de l'offre foncière qui pourrait être améliorée</p>

► Principales Opportunités et Menaces pour le développement économique territorial

► Synthèse

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▶ De grands projets aux potentiels de développement induits <ul style="list-style-type: none"> ✓ Terminal méthanier, zone d'activités agroalimentaire, plate-forme technologique, I-trans... ▶ Conjoncture favorable dans le secteur énergie <ul style="list-style-type: none"> ✓ Nucléaire, pile à combustible, biocarburants... ✓ Et donc, indirectement, à la filière maintenance si elle se positionne sur ces nouveaux marchés ▶ Des développements d'équipements structurants qui doivent améliorer le positionnement du Dunkerquois sur la filière logistique / transports <ul style="list-style-type: none"> ✓ Barreau St-George, retombées indirectes du Canal Seine-Nord-Europe... ▶ Coût du foncier compétitif par rapport à la Belgique ▶ Existence de laboratoires de recherche publique performants dans les secteurs d'activités différenciants ▶ Absence de secteurs d'activités structurellement à risques à très court-terme 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vieillesse accélérée de la population active <ul style="list-style-type: none"> ✓ Difficultés de recrutement accrues sur certains types de postes, déjà structurellement en tension ✓ Risque de perte de savoir-faire ▶ Rachats récents de PME-PMI locales par des groupes nationaux et internationaux qui éloignent des centres de décisions du territoire ▶ Concurrence territoriale exacerbée sur le secteur logistique, au niveau régional et entre ports européens (Anvers, Rotterdam, Le Havre, Dourges...) ▶ Tendances macro-économiques peu favorables au maintien de sites de pure production en Europe de l'Ouest → Nécessaire travail sur les thématiques innovation et collaborations inter-entreprises pour maintenir l'avance industrielle du territoire ▶ Des liens entre acteurs des secteurs d'activités différenciants trop peu développés pour parler d'un véritable fonctionnement en « filières » <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sauf, éventuellement, dans le cas de la maintenance industrielle ▶ Une certaine « dispersion » de l'action de développement économique, notamment endogène, entre les acteurs-clés du territoire (PAD, CCI, CUD, Villes...) qui la rend parfois peu lisible aux yeux des entreprises ▶ Assez faibles liens entre les acteurs du développement économique dunkerquois et les structures régionales



Communauté Urbaine de Dunkerque / KATALYSE – Stratégie de Développement Économique – Rapport phase 1 – page 55

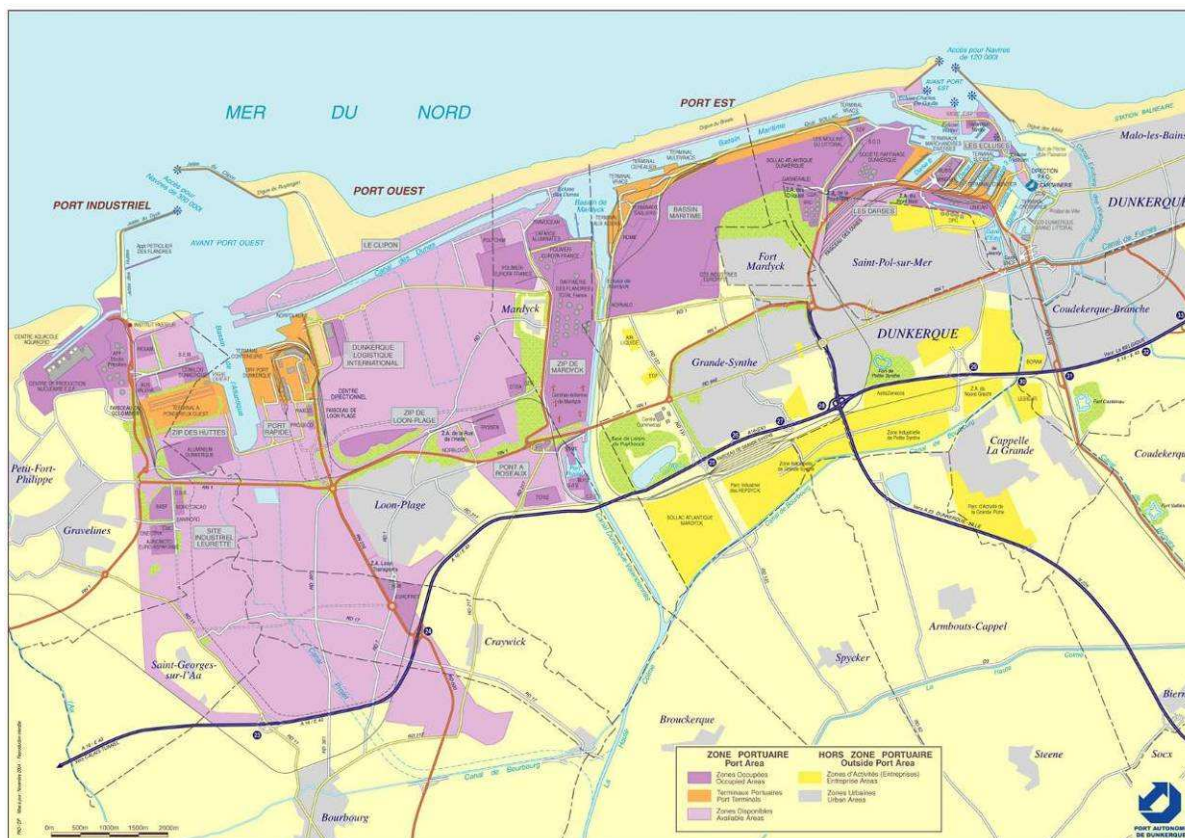
Un Plan local de développement économique (PLDE), présentant la stratégie économique de la collectivité pour le territoire se résume en cinq ambitions fortes :

1. Développer une politique de filière ambitieuse dans les secteurs-clés et favoriser l'émergence de nouvelles filières.
2. Développer le potentiel d'innovation du territoire.
3. Favoriser la création d'activités nouvelles et le développement de la culture entrepreneuriale.
4. Développer l'économie de service et l'attractivité du territoire.
5. Contribuer à la cohésion sociale et à la dynamique économique par l'emploi et la solidarité.

Le rôle majeur du port dans l'économie locale, la place majeure des grandes entreprises, la volonté communautaire forte en matière d'écologie industrielle ou de tourisme, l'ensemble de ces enjeux sont résumés ici.

a. Le rôle incontournable du port dans l'économie locale.

Le domaine public du GPMD s'étend sur 17 kilomètres et recouvre 7 000 hectares – soit près d'un tiers du territoire communautaire – répartis sur neuf communes (Dunkerque, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Loon-Plage, Gravelines, Craywick, Saint-Georges-sur-l'Aa et Bourbourg).



Les activités du pôle industrialo-portuaire, de façon directe ou indirecte, font travailler quelque 27 000 personnes et génèrent près de 80% de la valeur ajoutée du Dunkerquois.

Longtemps perçu comme un port industriel – ce qu'il est effectivement – Dunkerque n'en est pas moins un port commercial à part entière qui, année après année, s'affirme sur ce créneau extrêmement concurrentiel, mais aussi fortement générateur de valeur ajoutée.

En partenariat avec les principaux acteurs locaux, la CUD en particulier, le GPMD tend à faire accéder le territoire dunkerquois au rang de véritable plate-forme logistique et commerciale. La place dunkerquoise a les atouts et le potentiel pour se positionner sur le marché des conteneurs et autres marchandises diverses, tout en confortant son pôle industriel et énergétique.

Pour atteindre ces objectifs, le GPMD et ses partenaires travaillent à l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire, tant sur le plan des infrastructures qu'en termes de services. Cela concerne notamment la desserte de l'Est de la France, du bassin parisien, du Royaume-Uni via le tunnel sous la Manche et la Belgique. Par ailleurs, une attention particulière est portée à la future liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe. L'enjeu porte sur la mise à niveau des caractéristiques de navigation du canal reliant Dunkerque à la nouvelle voie fluviale et, surtout, la recherche de synergies avec les ports intérieurs (Lille, Dourges, Valenciennes, Béthune) afin de tirer profit des futures plates-formes multimodales qui seront créées le long de Seine-Nord Europe, celle de Marquion (Cambrai) en particulier.

Sur le plan institutionnel, la mise en œuvre de la réforme portuaire de juillet 2008 a contribué à l'émergence d'un mode de gouvernance de la place portuaire favorable à la définition d'une ambition partagée pour le territoire. A travers le projet stratégique développé par le GPMD et le projet communautaire porté par la CUD, les deux acteurs majeurs du territoire ont ainsi exprimé leur volonté de travailler de concert dans un certain nombre de domaines concourant au développement et au rayonnement du Dunkerquois.

b. Ces grandes entreprises qui forgent le territoire.

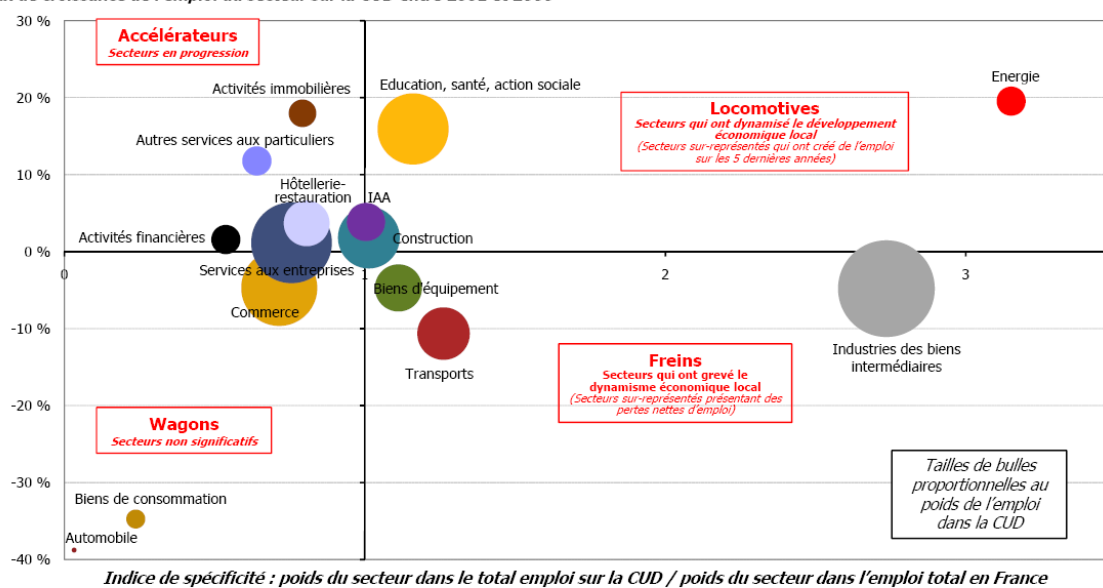
Dans un territoire fortement touché par le chômage (12,8% sur la zone d'emploi au dernier trimestre 2009 contre 9,6% en France métropolitaine), les plus gros employeurs privés sont des entreprises industrielles à capitaux étrangers. 2% des entreprises emploient 51 % de la main-d'œuvre sur le bassin (Arcelor-Mittal, Total, EDF, etc.). Ce constat implique une forte dépendance vis-à-vis de ces grands groupes dont les sphères de décisions sont éloignées des sphères d'actions de la collectivité.

Si le secteur industriel demeure prédominant, la tertiarisation progresse. Le Dunkerquois se singularise toujours par sa puissance industrielle et portuaire. Mais les services rattrapent un secteur industriel déclinant (perte de 800 emplois dans l'industrie sur la décennie 1998-2007 contre une progression de 3 000 emplois uniquement dans les services aux entreprises dans la zone d'emploi de Dunkerque en NES 16).

► **Positionnement constaté des secteurs d'activité dans le tissu économique de la CUD**

► État des lieux de l'emploi

Taux de croissance de l'emploi du secteur sur la CUD entre 2001 et 2006



Sources : données Assefic, retraitements KATALYSE



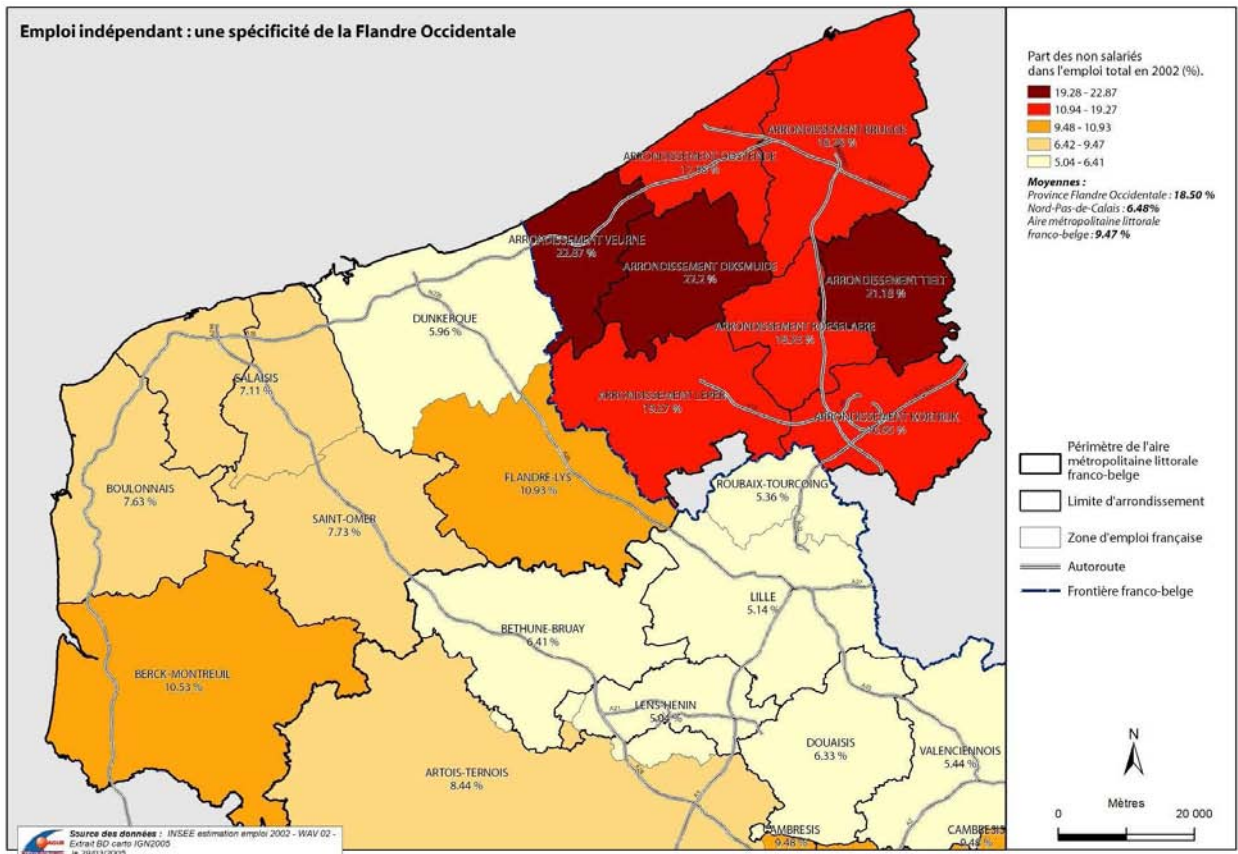
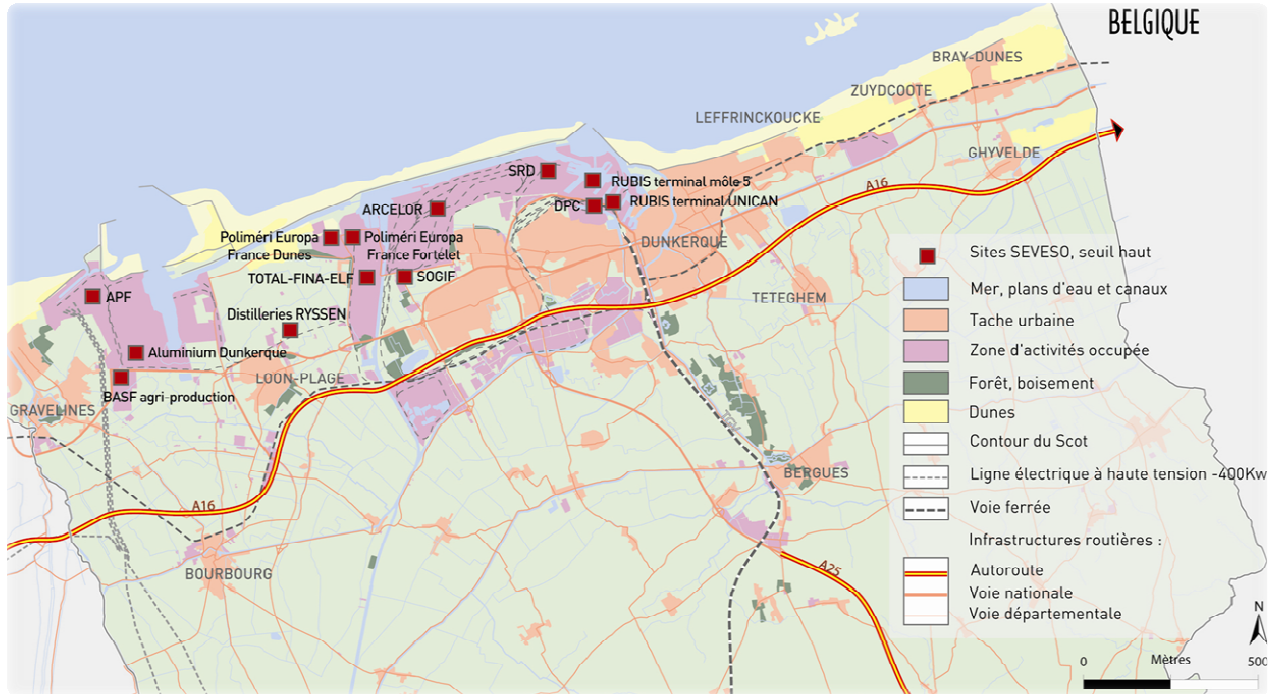
Communauté Urbaine de Dunkerque / KATALYSE – Stratégie de Développement Économique – Rapport phase 1 – page 15

Cet état de fait met de facto la notion de risque au cœur des préoccupations. L'agglomération est recouverte de 13 sites classés SEVESO, impliquant chacun un regard attentif et prudent, en matière d'aménagement, d'urbanisme, de déplacement ou d'impacts sur l'environnement.

Le Schéma d'environnement industriel (SEI), élaboré en 1993, guide les entreprises de manière opérationnelle vers un développement industriel durable. L'étude des implantations et des flux de déchets ou de ressources contribue à une gestion écologique des zones d'activités.

Au début des années 2000, cette approche durable de l'activité industrielle a donné lieu à l'expérimentation du concept d'écologie industrielle, avec la création de l'association Ecopal : sphères environnementale et économique sont appréhendées comme un même système, où l'objectif est d'optimiser les flux de matières, d'énergie, et d'information. Exemple éloquent, le réseau de chaleur, qui chauffe une partie du territoire grâce à la récupération des gaz fatals d'industrie sidérurgique, a été récompensé en 2009 par l'AIE (Agence internationale de l'énergie). Une boucle de froid, à travers l'utilisation des frigories du futur terminal méthanier est aussi à l'étude, dans le cadre du projet *Innocold*. Elle permettrait d'accroître la compétitivité des entreprises du littoral qui utilisent le froid dans leurs activités (plate-forme technologique autour du stockage, du transport et de la distribution du froid au service des chercheurs et entreprises).

Le Dunkerquois se caractérise également par un esprit entrepreneurial plus faible qu'ailleurs. Le poids des grosses entreprises implique sans doute une proportion et un espace de développement moindre pour les petites et moyennes entreprises. Dunkerque dispose d'un taux moyen de création d'entreprises dans ses sites industrialo-portuaires plus faible (6,3 % entre 2002 et 2006) que dans les autres sites comparables (9,6% à Fos-sur-mer, 8,1% à Saint-Nazaire, 7,9% dans le Calaisis, 6,8% au Havre).

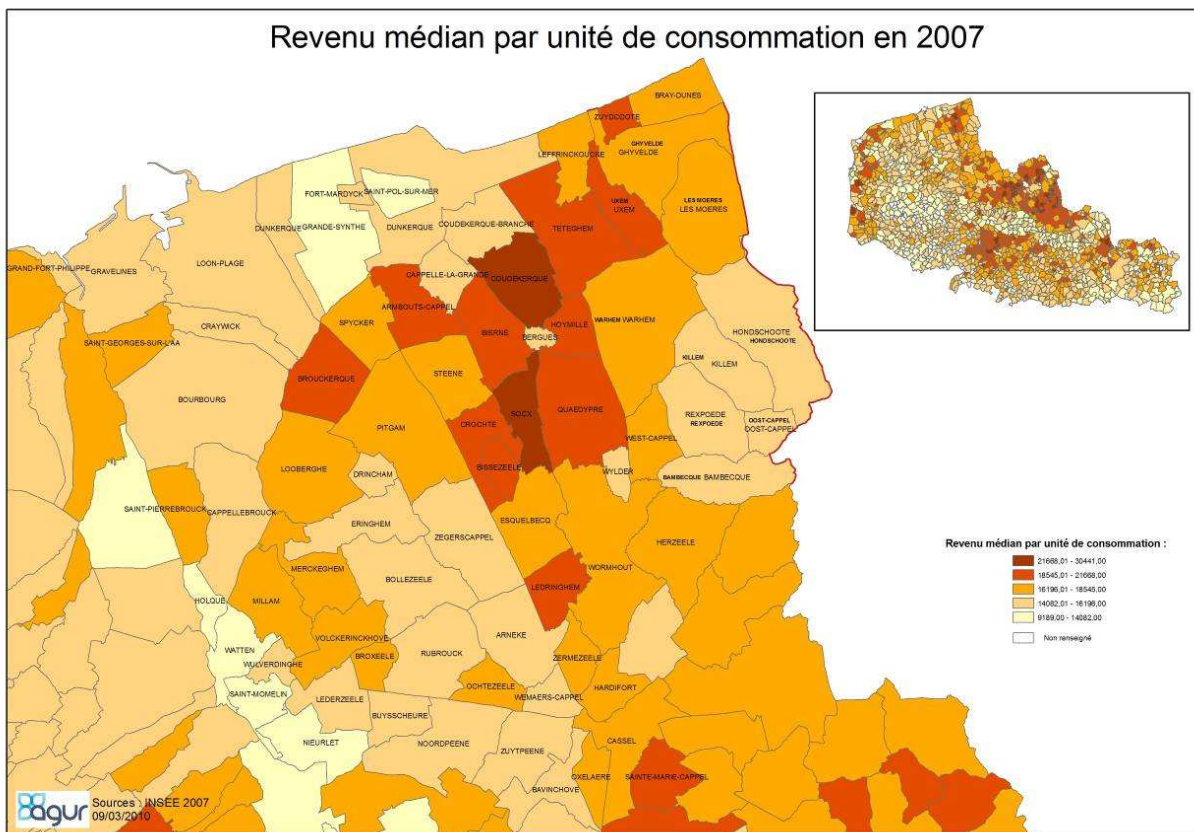


c. Renouveler la main d'oeuvre.

L'agglomération souffre par ailleurs d'une démographie déclinante (de 208 000 habitants en 1999 à 200 000 habitants en 2006). La moindre espérance de vie sur le territoire interpelle. Selon l'Insee, les hommes atteignent en moyenne 72,4 ans et les femmes 81,6 ans en 2007, alors que la moyenne nationale est de 75 ans pour les hommes et de 82,5 ans pour les femmes.

Les départs en retraites, quant à eux, posent de nombreuses questions pour l'agglomération. Près de 2500 travailleurs ont pris leur retraite en 2006, mais les prévisions indiquent un bond à près de 3500 départs par an à partir de 2007. La stagnation, voire la légère baisse démographique, ne permet pas de pallier ce manque de main-d'œuvre.

La féminisation grandissante de l'emploi, enfin, permet de compenser en partie cette baisse de main-d'œuvre disponible pour la première décennie de ce siècle. Mais elle risque d'être insuffisante à l'horizon de 2015.



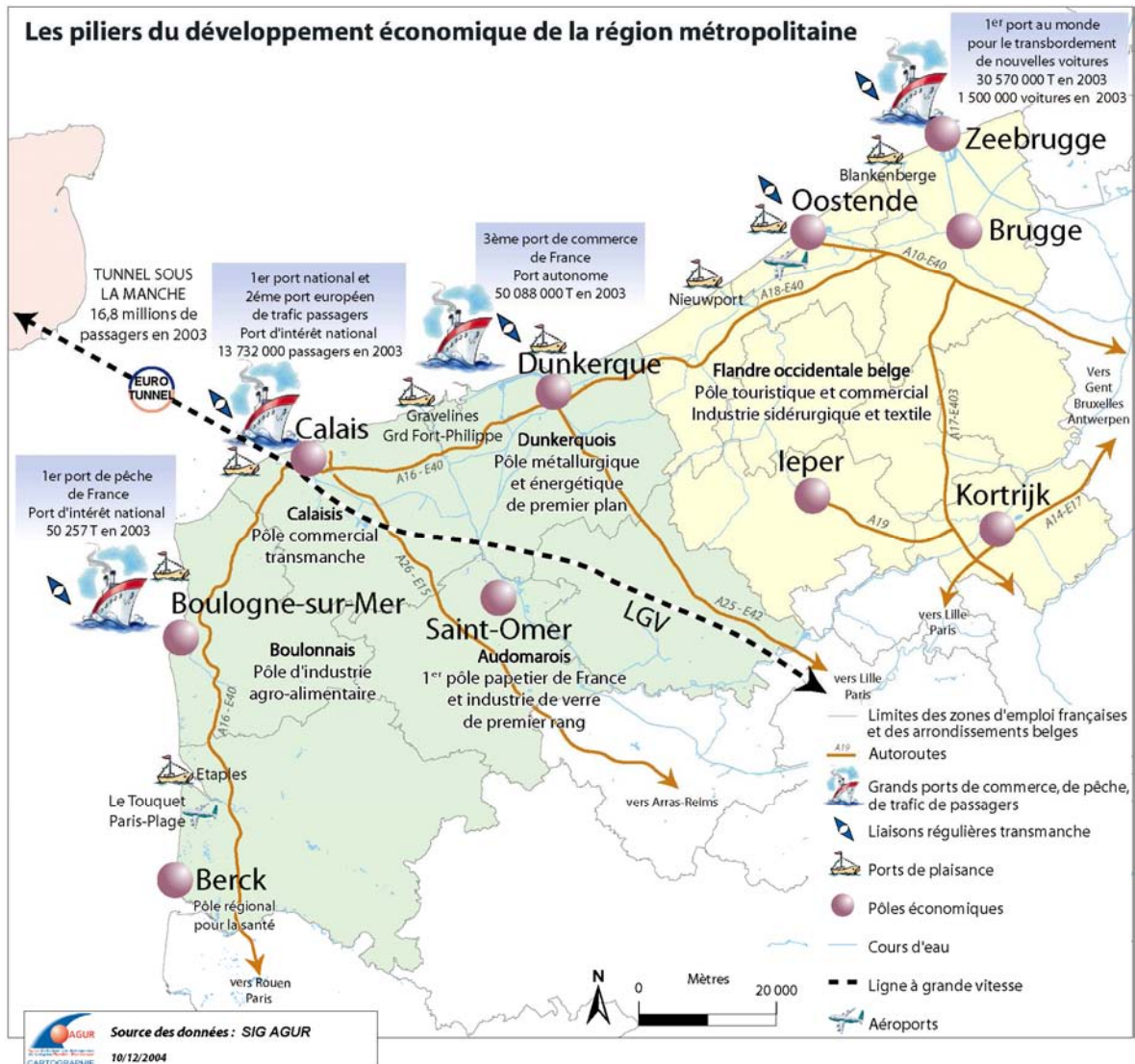
d. Une destination touristique au cœur de l'Europe du Nord.

A moins de 3 heures de 5 capitales européennes et au cœur des flux touristiques de l'Europe du nord, le Dunkerquois bénéficie naturellement d'une ouverture sur l'Europe et le Monde.

L'offre touristique à Dunkerque est à l'image du territoire : plurielle, insolite et distinctive. Elle se décline par une offre urbaine, balnéaire et portuaire.

Des stations balnéaires et des équipements structurants tels que golf, le Palais des Congrès - Kursaal ou les ports de plaisance structurent l'offre touristique locale. Des événements à forte notoriété comme le Carnaval de Dunkerque, les 4 jours de Dunkerque, le Tour de France à la voile ou la perspective des Jeux olympiques en 2012 assurent une animation festive et sportive pour tout public (sports nautiques tels que le kitesurf, le windsurf ou le char à voile).

Enfin des espaces naturels préservés sur 15 kilomètres de plage et 700 hectares de dunes complètent l'éventail des sorties par un thème « nature ».

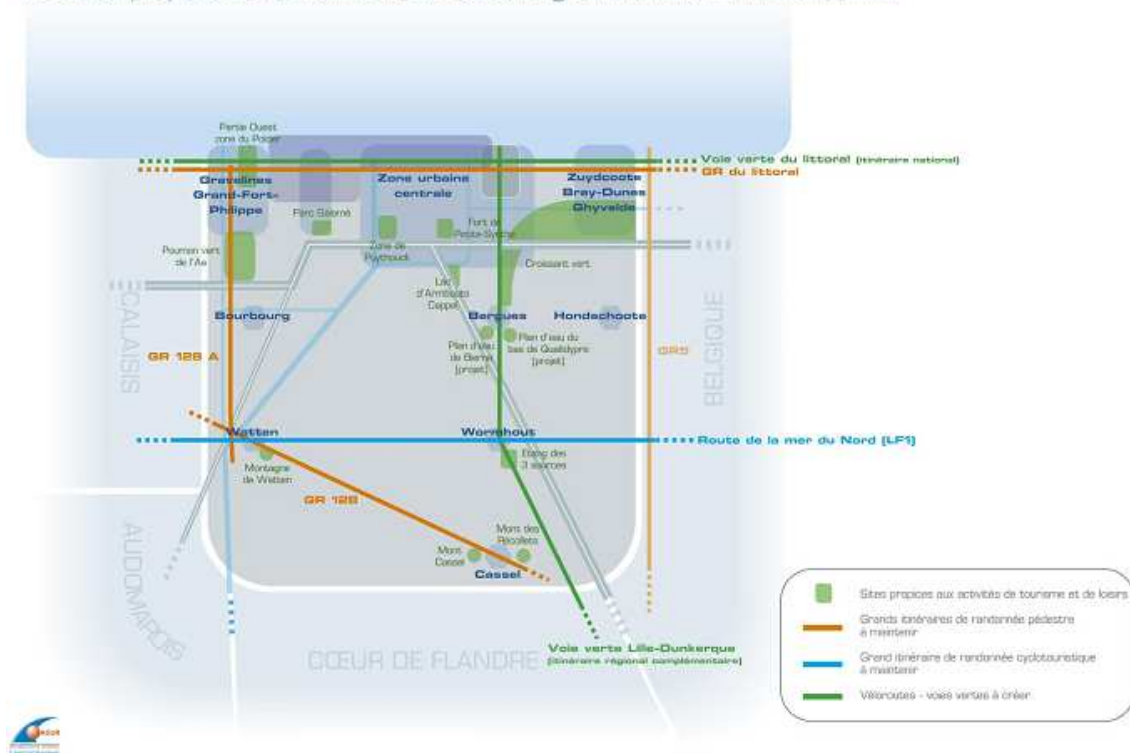


La reconquête urbaine par les projets Cœur d'agglomération et quartier du Grand Large, la valorisation du patrimoine portuaire et les ports de plaisance (1 000 anneaux, 500 à l'étude) permettent aujourd'hui à Dunkerque de conserver une relation privilégiée avec le monde maritime.



Enfin, le volet culturel contemporain n'est pas en reste. L'émergence du pôle d'art contemporain (LAAC, FRAC, Musée des beaux-arts, CARO ...), la rénovation d'équipements touristiques offrent un tourisme davantage urbain.

V.I.D Sites propices au tourisme et aux loisirs, et grands itinéraires de randonnée



Scot Flandre-Dunkerque / Approuvé le 13 juillet 2007 / Rendu exécutoire le 16 octobre 2007

Page 116

Portée par la Communauté urbaine et les partenaires touristiques locaux (Offices de tourisme Dunkerque Dunes de Flandres, Gravelines Rives de l'Aa, SIDF, Sivom de l'AA, AGUR, CCID, Dunkerque Neptune...), la stratégie de développement touristique de l'agglomération dunkerquoise a pour objectif de passer d'un tourisme d'excursion à un tourisme de destination, orienté sur des clientèles extérieures dans une logique de court séjour. Afin de répondre à cette ambition, cinq axes stratégiques sont définis :

- S'organiser pour mener le projet de développement de prestations touristiques.
- Développer une véritable production qualifiée (prestations de services).
- Mettre en place une stratégie de développement ou de création d'évènement.
- Élaborer une stratégie de promotion touristique du territoire.
- Mettre en place une stratégie de développement de l'hébergement.

La place de l'économie sociale et solidaire (ESS).

Sur la Communauté urbaine, l'INSEE recense 450 associations en activité au sens de l'ESS, c'est-à-dire proposant des prestations et des services, représentant plus de 8800 emplois.

L'économie sociale et solidaire permet d'entreprendre autrement. Elle est née de la volonté de citoyens de construire une société différente, plus égalitaire, dans laquelle l'économie est au service de la personne et non l'inverse.

e. L'enseignement supérieur sur le territoire.

Par son implication dans le développement de l'Université du littoral Côte d'Opale (ULCO) sur le périmètre de l'agglomération dans le cadre de conventionnements, la Communauté urbaine de Dunkerque a contribué de manière historique à l'émergence de l'enseignement supérieur et à sa continuité.

D'une manière générale, elle s'investit dans la construction de bâtiments universitaires et dans l'amélioration de l'offre de logements étudiants. Elle s'implique notamment dans la réhabilitation de l'Entrepôt des Tabacs, bâtiment à vocation initialement portuaire, qui accueillera le Campus de l'Entrepreneuriat, réunissant la Maison des Étudiants, l'Institut Supérieur de Commerce International de Dunkerque (ISCID) et une plateforme de l'entrepreneuriat pour l'incubation et la création d'activités.

Plus spécifiquement, la Communauté urbaine soutient la réalisation du laboratoire central de l'Institut de Recherche en Environnement Industriel (IRENI), lieu de cristallisation des compétences apportées sur le champ de l'environnement industriel par les universités de Lille 1, Lille 2, d'Artois, du Littoral, et l'École des Mines de Douai.

De la même manière, la collectivité contribue à l'émergence d'un pôle de compétences en sciences de l'environnement par l'acquisition de matériel de recherche et par le cofinancement d'allocations de recherche pour des doctorants et post-doctorants, sur ces problématiques.

Enfin, la collectivité s'est récemment portée volontaire pour participer, dans le cadre du programme européen URBACT et en partenariat avec huit autres territoires européens souhaitant s'investir sur le champ de l'enseignement supérieur, au projet Run Up, relatif au rôle des universités dans les pôles urbains. La finalité de ce dispositif d'échange de bonnes pratiques à l'échelle de l'Union européenne est l'élaboration de programmes tripartis entre la collectivité, le monde économique et l'enseignement supérieur, ce qui renforcera encore le rôle d'acteur du développement économique que la Communauté urbaine entend aujourd'hui donner à l'université.



Source : Agur.

FAITS SAILLANTS ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES

DIVERSIFIER LE TISSU ECONOMIQUE, NOTAMMENT EN FAVEUR DES EMPLOIS INDEPENDANTS

L'économie dunkerquoise dépend encore de quelques secteurs prédominants en termes d'emplois, notamment dans le secteur industriel. Par ailleurs, les filiales tendent à occuper une place de plus en plus importante parmi les salariés. Il s'agit d'entreprises de production éloignées des centres de décision et sans lien avec la recherche et l'université.

DYNAMISER LA CREATION D'ENTREPRISES

Malgré une hausse depuis 2003, les créations d'entreprises restent proportionnellement moins nombreuses dans le Dunkerquois. Pourtant les leviers de progressions existent. Ils concernent notamment l'information et le conseil auprès des chômeurs et les liens entre l'université et les petites entreprises innovantes.

RENDRE LE TERRITOIRE ATTRACTIF

L'économie résidentielle est encore faible sur notre territoire. En attirant peu de cadres, de médecins, de touristes, de retraités... l'agglomération est freinée dans sa création d'activités (moins d'innovations, moins d'implantations et de créations d'entreprises à haute valeur ajoutée, faible dynamisme commercial...) et ne bénéficie que faiblement de l'apport de revenus résidentiels.

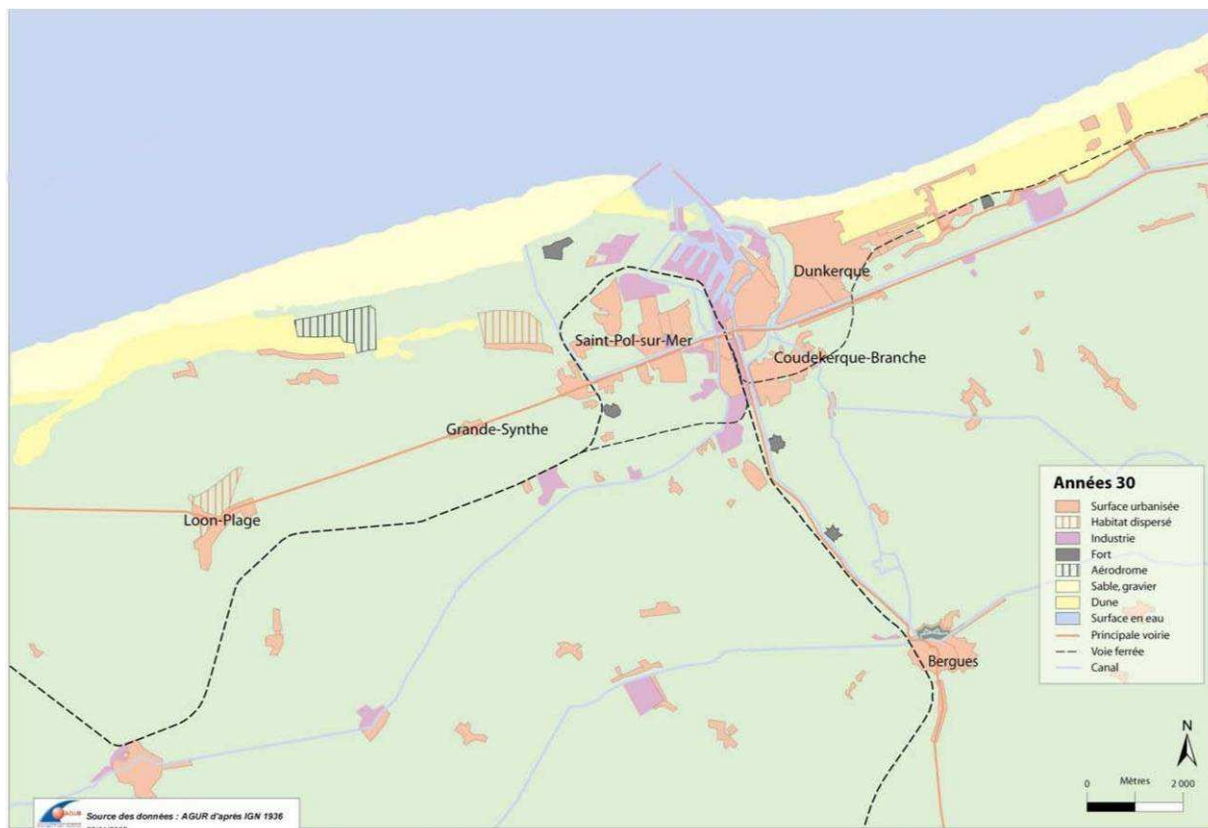
ATTIRER LES JEUNES DIPLOMES

Contrairement aux idées reçues, le Dunkerquois retient davantage ses diplômés que d'autres zones d'emploi. En revanche, le bassin d'emploi n'attire pas de diplômés originaires d'autres régions. Seule la création d'emplois qualifiés pourrait inverser cette tendance.

4. L'aventure urbaine, une histoire construite sous le contrôle de l'Etat.

a. Une structuration urbaine qui s'explique par l'histoire économique de l'agglomération

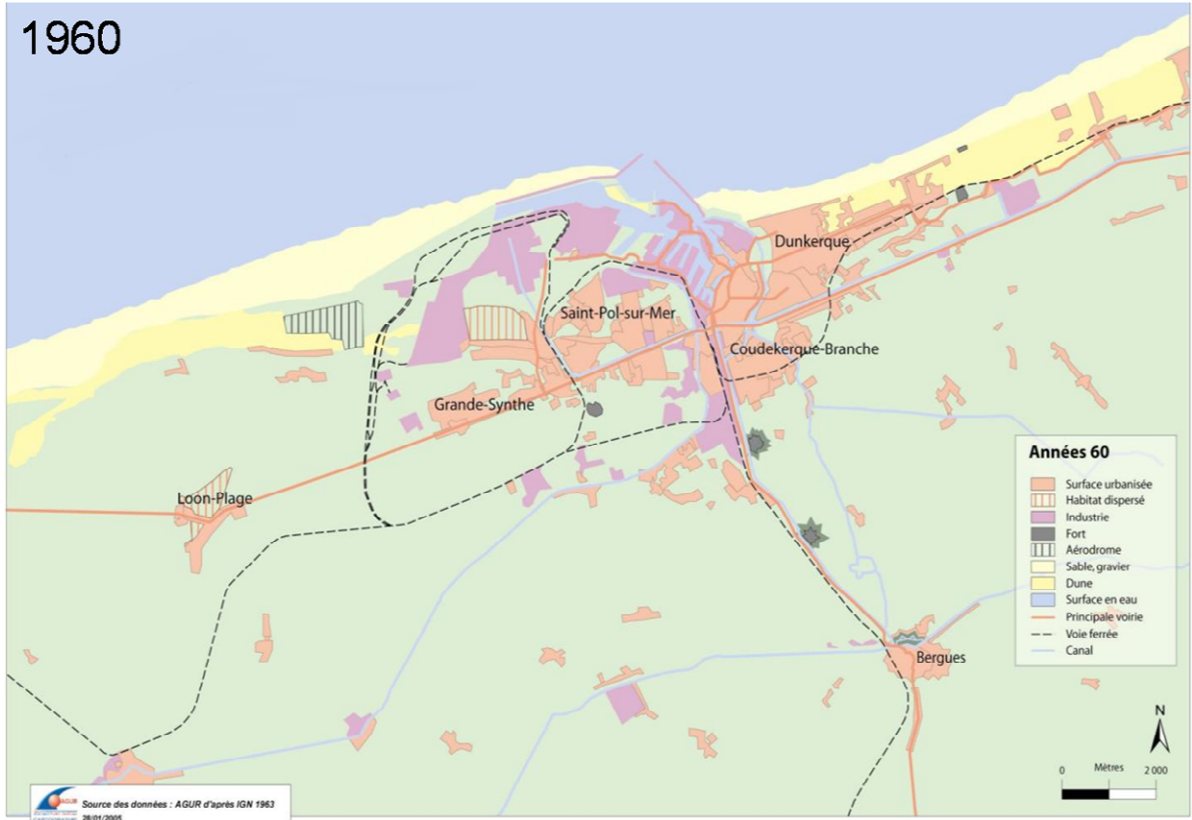
Déjà au XVII^{ème} siècle, la naissance de la place forte de Dunkerque édifiée par Vauban répondait au développement de l'activité marchande. C'est au sein du royaume des Flandres que Dunkerque prend position. L'essor économique engendre l'expansion de la ville qui se développe rapidement au-delà de l'enceinte des remparts. L'organisation d'un réseau ferré dont l'initiative est nationale, se met en place très tôt, vers les années 1860. Peu à peu les noyaux urbains déjà existants vont se conforter comme Saint-Pol-sur-Mer, Gravelines, Bourbourg. Il faudra attendre le début du XX^{ème} siècle pour voir se développer les territoires à l'est. C'est notamment l'activité balnéaire qui donne naissance aux stations de Malo-les-Bains et Bray-dunes. À l'ouest le développement des pôles urbains se poursuit et se structure le long des axes de communication.



Les deux guerres mondiales vont fortement toucher le territoire : Dunkerque est détruite à plus de 70 % dès le début de la seconde guerre mondiale. La période de Reconstruction s'accompagne dans les années 1960, d'un nouveau développement économique qui structure le territoire avec l'implantation de la sidérurgie sur l'eau. Ce sont des centaines d'hectares du littoral ouest de l'agglomération qui sont aménagés pour recevoir les activités et leurs travailleurs. L'aménagement de la zone ouest génère le développement du réseau routier et ferré.

La conséquence directe est une explosion démographique exceptionnelle du territoire : moins de 100 000 habitants en 1959 et presque 250 000 quinze ans plus tard. L'urbanisation des communes de Saint-Pol-sur-Mer, Grande-Synthe se développe à une vitesse fulgurante, notamment avec de grands ensembles de logements collectifs.

1960



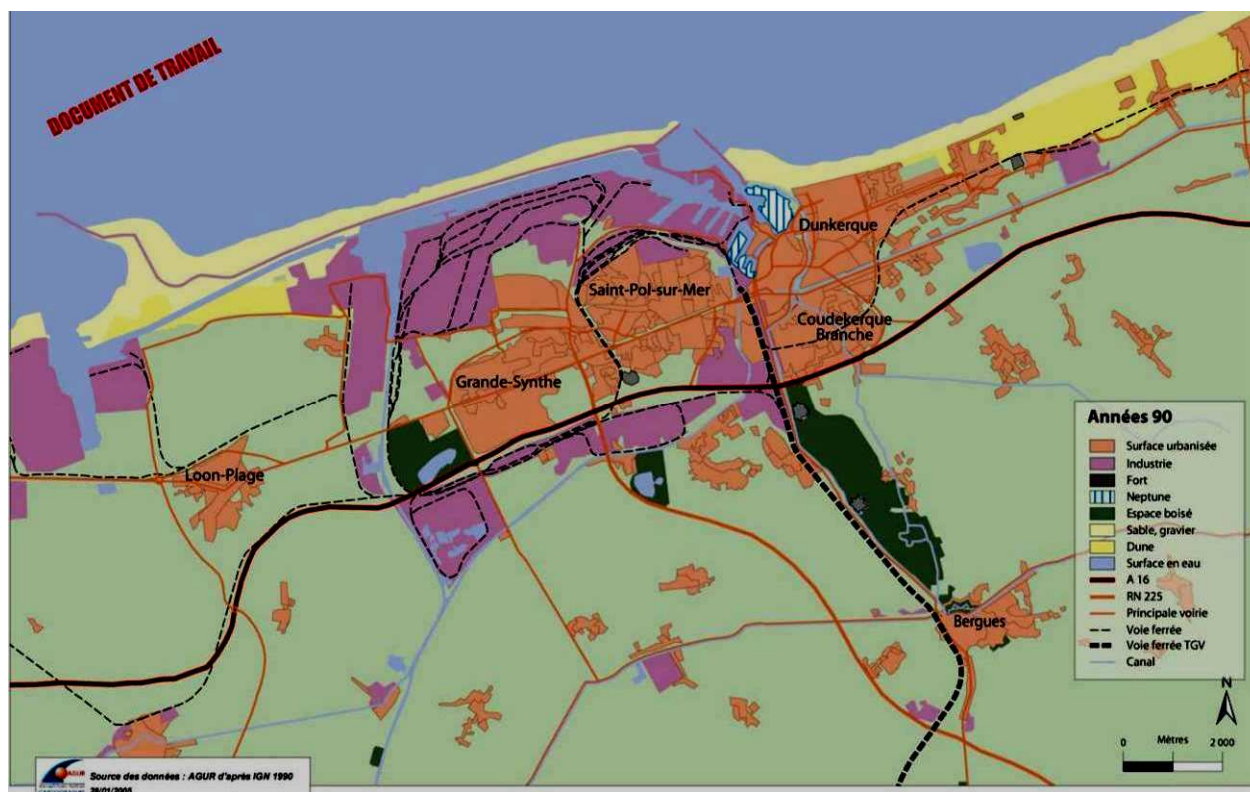
Dans les années 1970, la « conquête de l'ouest » se poursuit. Le port se développe et déplace ses activités à l'ouest face aux eaux profondes. C'est ainsi tout le littoral ouest qui est privatisé, dédié aux activités industrialo portuaires (activités directes ou indirectes dont logistique, sous traitants...). Le développement urbain s'opère alors à l'est, en confortant les stations balnéaires et au sud de l'agglomération vers Coudekerque-Branche, Capelle-la-Grande, etc.



b. Un territoire au cœur de l'Europe...mais « loin de tout ».

C'est à cette époque que le territoire va connaître un développement des infrastructures routières et ferrées. Là encore c'est l'essor économique et notamment l'activité portuaire et la sidérurgie qui vont conditionner la structuration du réseau de transport. Il s'agit avant tout de permettre le fret vers la métropole, le réseau national et international (Belgique et Angleterre). En 1967, l'autoroute A25 fait partie des premières autoroutes françaises décidées par l'Etat dont l'objectif d'époque est de desservir la sidérurgie. Il en va de même pour le réseau ferré qui est spécialement aménagé pour le trafic lié aux activités directes et indirectes de la sidérurgie : grands faisceaux de voie qui contournent par le nord Saint-Pol-sur-Mer et Grande-Synthe (l'une des gares de triage les plus importantes de France par son tonnage).

Dans les années 1990, de nouvelles infrastructures connectent le territoire aux grandes capitales euro régionales. La construction du tunnel transmanche à Calais, intensifie les relations à l'intérieur et multiplie les flux routiers de transit aux abords de l'agglomération. Le Train à grande vitesse (TGV) place Dunkerque à 40 minutes de la métropole régionale et à 2 heures de Paris. À raison d'une dizaine de dessertes quotidiennes de la région parisienne via Lille ou le bassin minier. Avec l'arrivée de l'Eurostar et du Thalys en gare de Lille, Dunkerque devient, via la plateforme Lille Europe, connectée aux capitales voisines, Londres et Bruxelles.

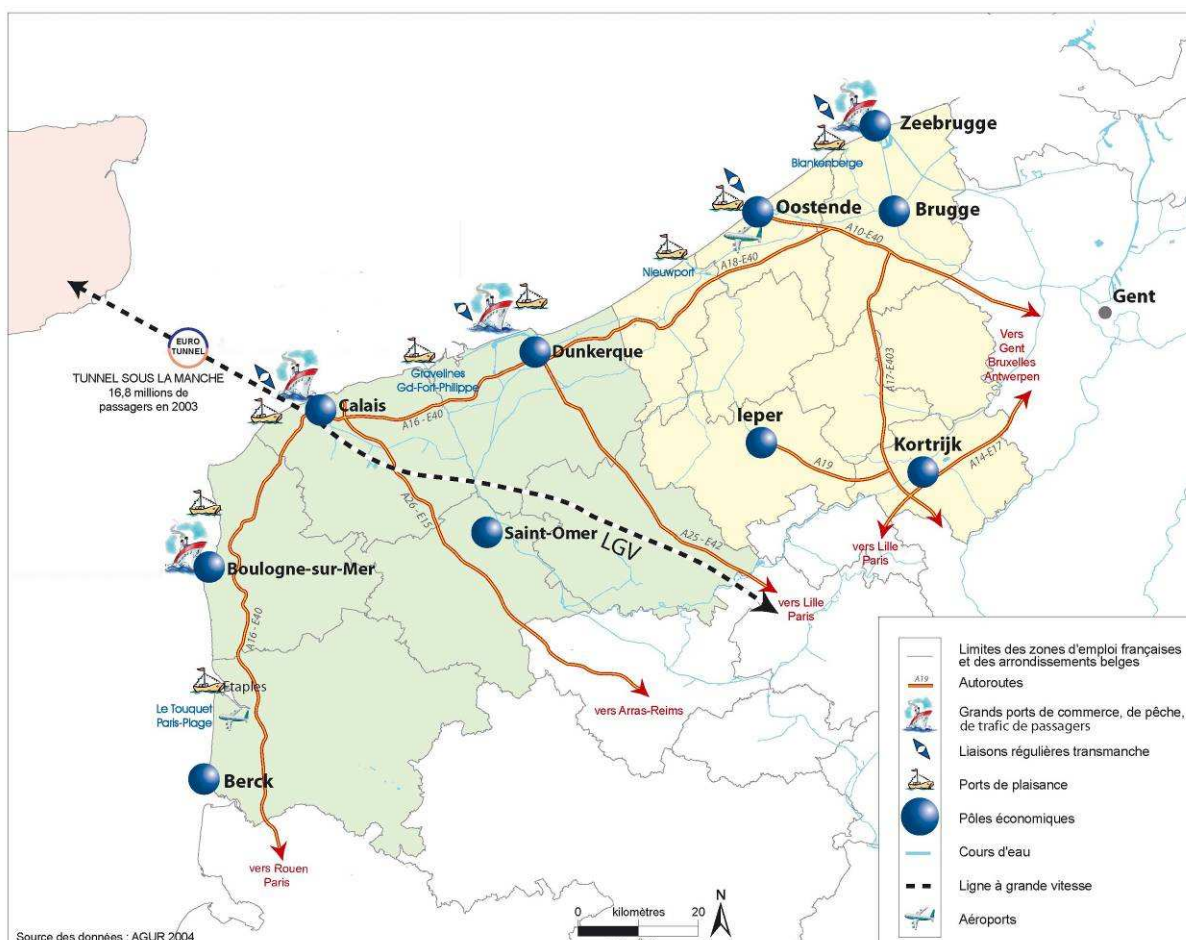


La construction du tunnel transmanche à Calais, intensifie les relations à l'international et multiplie les flux routiers de transit aux abords de l'agglomération. En revanche, depuis Dunkerque les connections ferrées sont rendues difficiles avec les villes de la côte d'Opale, en l'absence de réseau électrifié. Idem en ce qui concerne les connections ferrées avec la côte belge, le réseau routier prend le relais avec l'A16 et l'E40.

L'essor économique des années 1960 et la planification économique et urbaine impulsée par l'Etat ont donc généré une structuration urbaine est/ouest, marquée par une consommation foncière massive, la présence d'activités industrielles lourdes aux portes de la ville, des infrastructures lourdes (canaux, voies ferrées, voies routières) génératrices d'effet de ceintures et de coupures urbaines ainsi que de tissus urbains très distincts (quartiers cossus d'habitat ancien à l'est et quartiers ouvriers, grands ensembles à l'ouest).

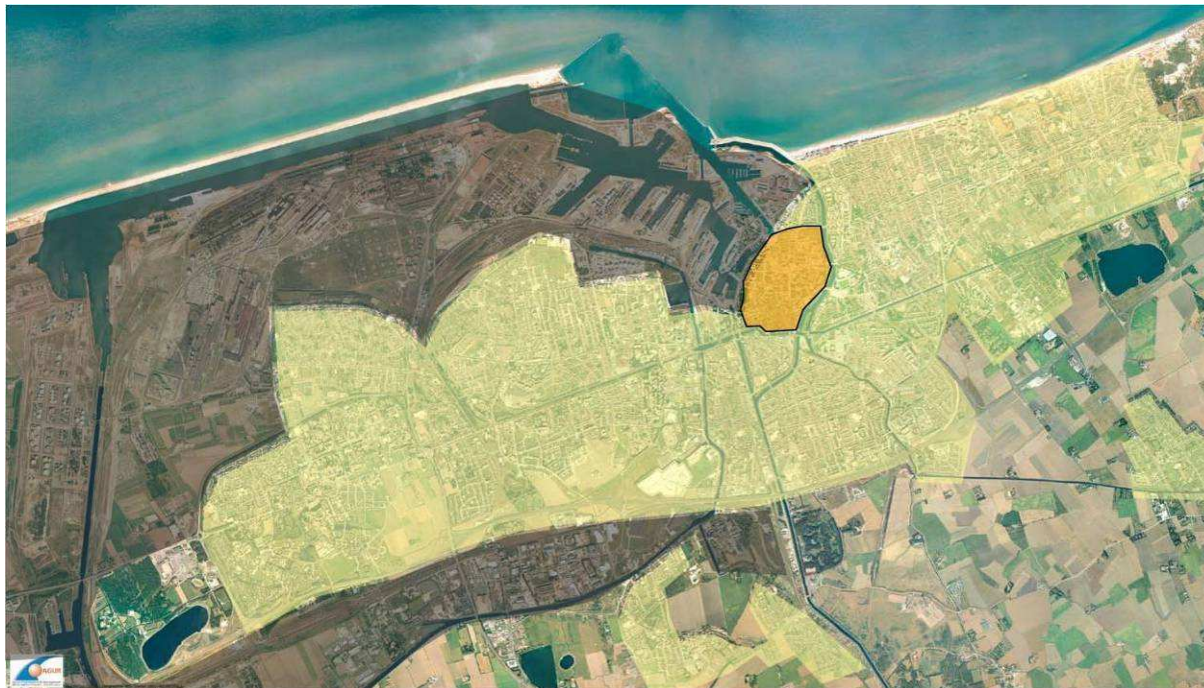
La constitution de la Communauté urbaine en 1969 a affirmé l'organisation territoriale du front littoral, plutôt urbain, en renforçant les caractéristiques géographiques du territoire, avec un arrière-pays rural.

Les connexions entre ces territoires et l'espaces transfrontalier sont rendues parfois complexes et nécessitent d'avoir recours à l'automobile.



c. Des pôles urbains structurés à renforcer et à connecter.

La zone agglomérée concentre les communes les plus denses : Dunkerque la ville centre avec presque 70 000 habitants, Saint-Pol-sur-Mer, Grande-Synthe et Coudekerque-Branche. Ces pôles urbains de 20 000 habitants en moyenne sont bien confortés et équipés en services publics, de proximité, en commerces (les zones commerciales d'agglomération y sont localisées) et y compris en grands équipements de rayonnement d'agglomération ou régionaux comme la salle de Basket, le complexe nautique à Gravelines, le Palais de l'Univers à Cappelle-la-Grande, Coudekerque-Branche...



Ces pôles sont bien connectés entre eux par les infrastructures routières mais les fonctions et services urbains en réseau doivent être développés. Le transport automobile prédomine sur l'usage du transport en commun (pratique bien ancrée « du tout voiture »).

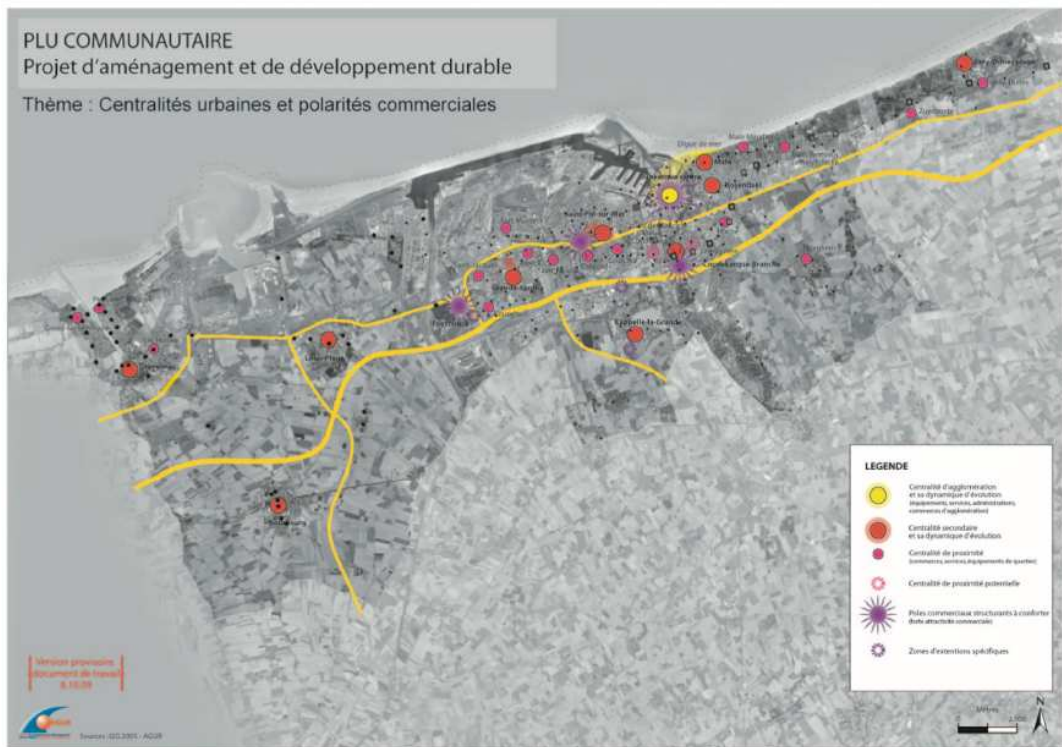
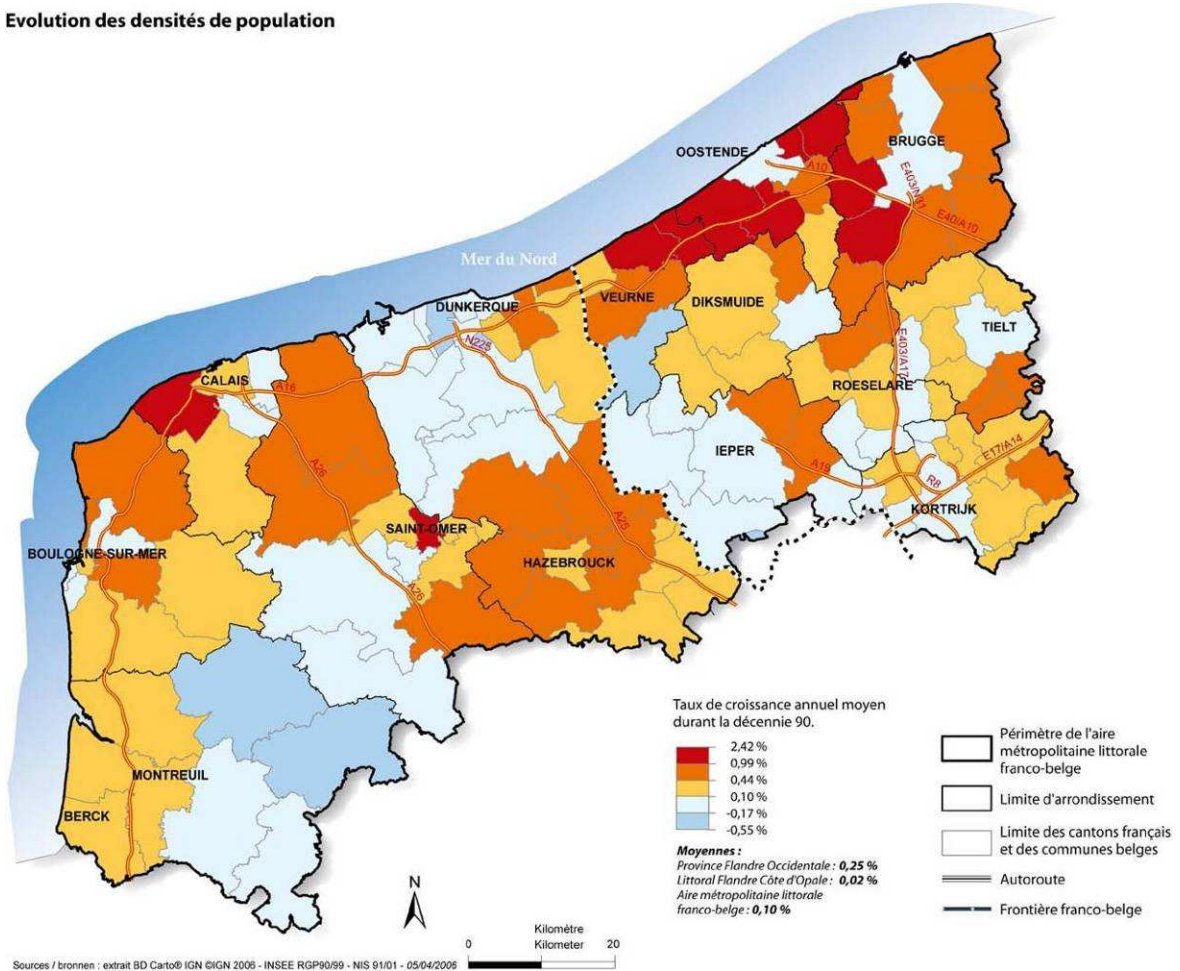
Les pôles urbains de seconde taille comme Bray-Dunes, Leffrinckoucke ou encore Loon Plage avoisinent les 5 000 habitants. Il n'y a donc pas de structuration urbaine de forme radioconcentrique.

L'armature urbaine est donc formée autour d'une zone agglomérée, étirée d'est en ouest avec des pôles urbains satellites de seconde importance.

Les pôles urbains de la zone périurbaine sont renforcés et continuent à se développer par une accessibilité aisée grâce aux infrastructures routières et un foncier disponible moins cher. Ils enregistrent au dernier recensement de la population de 2006, des soldes migratoires largement positifs au détriment de la zone agglomérée.

Les pôles urbains de première importance sont donc à renforcer, notamment en matière d'accessibilité nationale, régionale et transfrontalière (train, intermodalité, déplacements pour les cyclistes et piétons), d'offre commerciale et d'équipements de proximité.

Evolution des densités de population



d. Un centre d'agglomération à un faible rayonnement pour un bassin de vie de 300 000 habitants.

Une faible densité de l'hypercentre d'agglomération (Dunkerque), qui s'explique par la morphologie urbaine (cf. plan Leveau) est aggravée par le développement de la périurbanisation. Périurbanisation facilitée par le réseau d'infrastructures routières. D'où un centre urbain (centre aggloméré) à faible rayonnement régional et transfrontalier, se manifestant par l'évasion du commerce et des ménages. Cette faible densité accroît l'effet de déséquilibres urbains et sociaux entre le centre d'agglomération et le secteur périurbain.

Dans les années 1980, la crise économique engendre des réductions d'effectifs dans les grandes entreprises et la fermeture des chantiers navals laisse à côté du centre-ville de vastes friches. Pour faire face à la crise et soigner le traumatisme tant économique que social, une grande réflexion s'engage sur l'avenir de l'agglomération. Un concours international d'urbanisme est lancé en 1990, il est remporté par l'équipe *Richard Rogers Partnership*. En 1991 est lancé le vaste projet *Neptune*, régénérant le centre d'agglomération et facilitant sa mutation, à travers notamment :

- l'ouverture de la ville sur ses bassins et la reconquête des espaces portuaires délaissés (reconquête de 180 hectares de friches industrielles autour de 120 hectares de bassins à deux pas des quartiers centraux de Dunkerque).
- la rénovation des espaces publics, l'amélioration de l'accessibilité et une nouvelle offre en stationnement.
- la création de programmes de logements, privilégiant la mixité sociale et générationnelle.
- l'accueil et le développement de l'Université du Littoral ainsi que des activités tertiaires.
- l'ouverture du pôle de loisirs Marine et du centre commercial Marine.

Après la démolition et le traitement des friches, l'investissement public (ponts mobiles, nouvelles voiries, bâtiments universitaires, centre de formation...) a été relayé par l'investissement privé (ensemble commercial du pôle Marine, bureaux, logements...) tandis que le secteur public a poursuivi le traitement des espaces publics emblématiques (places, quais...).

La proximité du centre ville avec le port marque et contraint l'organisation du territoire (en témoignent les infrastructures importantes en cœur de ville et les périmètres de risques induits). Les services portuaires (siège du GPMD, opérateurs portuaires, activités de l'Etat liées au fonctionnement du port) sont implantés en centre ville (quartier de la Citadelle) mais ne génèrent plus une animation de ville portuaire intense.

Ainsi l'agglomération dunkerquoise est-elle une agglomération portuaire dont le port ne contribue plus à l'animation de la ville (services portuaires, vie culturelle...), à l'exception des activités liées au nautisme et à la plaisance.

Une nouvelle réflexion est engagée depuis 2006 sur le centre d'agglomération en vue de définir à travers une stratégie urbaine les objectifs programmatiques et spatiaux de son renforcement et de son attractivité résidentielle et commerciale.

Ce projet de densification résidentielle et commerciale sera mis en œuvre par le biais de deux périmètres d'impulsion : le pôle théâtre – musée des beaux-arts – université Lamartine et le pôle Marine – gare et par la valorisation des axes structurants du cœur d'agglomération.

Le centre d'agglomération apparaît donc sous-dimensionné au regard du bassin de vie qui l'entoure. Il s'agit de mettre en œuvre son renforcement et de permettre son rayonnement vers les quartiers voisins et vers les communes de l'agglomération.

e. Faire la ville intense et durable, une politique communautaire entamée dès le début des années 1990 mais à renforcer

Développée depuis une quinzaine d'années, la politique de développement urbain de la Communauté urbaine de Dunkerque consiste à mettre en œuvre la volonté des élus communautaires de :

- maintenir et augmenter la population, facteur de dynamisme.
- privilégier le renouvellement de la ville sur elle-même et renforcer les centralités.
- renforcer l'attractivité résidentielle en améliorant la qualité des espaces publics, en développant les espaces verts et en valorisant les paysages naturels et bâtis.
- agir de manière forte sur les quartiers connaissant de grandes difficultés.
- favoriser dans toutes les communes et tous les quartiers la mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle.

Ces orientations ont été confirmées lors de l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme communautaire dont les orientations ont été débattues en conseil de communauté le 10 décembre 2009. Il affiche 3 ambitions :

- Créer la ville intense.
- Améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie.
- Favoriser un développement portuaire logistique industriel et technologique et une diversification du tissu économique.

Priorité forte de la politique communautaire, le renouvellement urbain consiste à acquérir et transformer d'anciennes friches industrielles en nouveaux quartiers, notamment à dominante habitat. L'étalement urbain est ainsi limité par l'effort de réhabilitation des friches. La reconquête des secteurs dégradés répond aussi à l'objectif de relance de la construction neuve dans une perspective de développement durable et d'un territoire économe en ressources. Ces requalifications concernent en premier chef les terrains laissés en déshérence par l'activité portuaire, dont la reconquête s'inscrit dans le cadre du projet *Neptune* engagé dans le début des années 1990.

Par ailleurs, 70 sites de renouvellement urbain ont été identifiés et font l'objet de procédures systématiques d'acquisition par les collectivités (notamment la CUD et l'Etablissement public foncier). Exemples : sites de la gare de Gravelines, des abords du canal de Bourbourg à Coudekerque-Branche, des « quatre écluses à Dunkerque », de St-Nicolas à Dunkerque-Petite-Synthe, le secteur ISCID à Dunkerque-Malo, le secteur P. Bert/ Gare/ rue Charles Perrault à Dunkerque-Rosendaël, le secteur Dubois Matériaux à Coudekerque-Branche, le secteur des ateliers municipaux à St-Pol. Sur chacun de ces sites, un projet urbain a été élaboré, qui concilie les enjeux de mixité urbaine, sociale et fonctionnelle dans une dynamique de développement durable.

La Communauté urbaine poursuit aussi la politique de réalisation de ZAC communautaires en extension urbaine pour répondre aux besoins de logement des familles (ex : ZAC de Loon-Plage, Bourbourg, Cappelle-la-Grande).

Afin de revitaliser les territoires inscrits dans une spirale de dévalorisation sur le plan urbain, économique et social, la Communauté urbaine de Dunkerque s'attache particulièrement à recréer une vraie mixité sociale, au travers d'une offre d'habitat social diversifiée et notamment en centre urbain afin d'y accueillir - entre autres - des habitants des quartiers prioritaires.

La loi du 1^{er} août 2003 sur la Rénovation urbaine a conduit les villes à déposer des dossiers auprès de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) pour les opérations de restructurations lourdes de leurs quartiers inscrits en Grand projet de ville.

Les quartiers situés sur le territoire communautaire qui bénéficient d'une convention signée par l'ANRU sont au nombre de cinq :

- Dunkerque : Jeu de Mail, Carré de la Vieille
- Dunkerque : Banc Vert
- Dunkerque : quartiers d'Habitat Ancien (OPAH-RU)
- Grande-Synthe : Courghain
- Grande-Synthe : Ilot des Peintres.

Aux dispositifs existants de la politique de la ville, s'est ajoutée, depuis 1998, une politique spécifique, mise en place par la CUD : les projets de territoire. Cette politique vise à améliorer les liaisons entre les différents quartiers, notamment au bénéfice des plus enclavés afin de diminuer les coupures urbaines. La création de véritables centralités de quartier est au cœur de l'idée des projets de territoire. Cette politique se poursuit aujourd'hui par une mise en valeur de ces quartiers et leur mise en relation avec les autres quartiers de l'agglomération.

Toutefois, la production de projet urbain est aujourd'hui fortement motivée par la réalisation des objectifs du programme local de l'habitat (PLH) : pour répondre à la demande croissante de logements et à l'évolution des besoins, le Programme local de l'habitat et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoient d'accroître la production de logements pour satisfaire les besoins en matière d'habitat, d'assurer la mixité sociale dans les nouveaux programmes et de diversifier la production de logements (production de 7500 logements sur 10 ans, dont les 2/3 en renouvellement urbain).

Elle doit passer aujourd'hui à une logique d'attractivité urbaine et résidentielle, en lien avec les démarches entamées pour améliorer l'attractivité économique. La démarche de planification stratégique entamée dans le cadre de l'élaboration du PLU communautaire, actuellement en cours, concomitante à l'élaboration de la charte d'urbanisme et d'aménagement durable sont les témoins de cette mutation.

f. L'agglomération et ses interfaces, entre terre et mer.

L'interface maritime est quasi complètement artificialisée, soit par l'urbanisation, soit par les activités industrialo-portuaires, mais plus de 17 kilomètres de plages sont accessibles à la population pour la baignade. Une partie du milieu dunaire est aujourd'hui protégée à l'est depuis l'acquisition par le Conservatoire du Littoral. En témoigne aussi la réalisation du parc naturel du Vent.

Les pôles urbains bénéficient donc d'un environnement naturel exceptionnel et varié (des paysages remarquables - front de mer, dunes, plaine maritime, paysage rural, canaux, faune et flore, omniprésence de l'eau - les canaux, les watergangs, les fossés et bassins) et crée une identité forte : le paysage des Flandres. Ce dernier dépasse la frontière administrative et crée avec nos voisins belges, un patrimoine, une identité commune.

Cet environnement naturel est omniprésent que ce soit au niveau maritime ou terrestre. Toutefois, ce capital est fragilisé par la pollution, la qualité de l'air, la vulnérabilité aux effets du changement climatique. Il est aussi source de contraintes et de risques : la dépendance en eau potable, les risques d'inondations...

L'activité agricole dans l'agglomération dunkerquoise a connu plusieurs phases qui l'ont mise sous pression : déclaration d'utilité publique pour les activités portuaires, programmes d'extension urbaine, politique de remembrement sous l'effet de la réalisation des infrastructures routières (A16), importants programmes de boisement et de constitution d'une ceinture verte. Aujourd'hui, l'activité agricole est un capital économique, social et paysager à préserver.

Pour renforcer cette richesse naturelle, une politique de boisement a été mise en œuvre dans les années 1970. Ce patrimoine profite aujourd'hui aux dunkerquois au travers de zones de promenades, (le bois des Forts, Fort Vallières...) de bases de loisirs (vallée de l'Aa, lac d'Ambouts- Cappel, lac du Chapeau Rouge, ou encore d'équipements comme le golf. Enfin, la logique de préservation et protection s'inscrit aussi dans le cadre de la mise en œuvre d'une trame verte et bleue au niveau du territoire communautaire.

III.3. Trame verte d'agglomération



■ Principaux espaces constitutifs de la trame verte d'agglomération.
 La vocation et l'aménagement sont à déterminer en fonction du contexte (écran de protection, accompagnement paysager, leçon verte, espace de nature protégée, espace de loisirs et de tourisme ...)



REFLEXIONS ET QUESTIONS des experts locaux

1. Philippe Nouveau

Vice-président de l'Agur, chargé des relations internationales

Remontons un peu dans le temps jusqu'en 1969. Salarié d'un bureau d'études urbaines parisien, j'ai été missionné pour participer à l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) du littoral nord, qui a vu le jour après de nombreux débats en 1974. Installé à Dunkerque pour les besoins de l'étude, j'y suis resté jusqu'à aujourd'hui.

Ma première impression fut marquée par le décalage et la coupure entre le Port, l'industrie, qui représentaient un nouvel Eldorado au nord de Paris et la ville de Dunkerque qui vivait repliée sur elle-même, alors que les gens de mer parcouraient le monde.

Depuis, j'ai occupé d'autres fonctions et d'autres Schémas d'urbanisme ont suivi, en 1990 et en 2007.

Dès le SDAU de 1974, les études d'urbanisme associaient le périmètre urbain et le monde rural. Le développement envisagé s'appuyait sur l'extension du port industriel, dans cette période de pleine croissance des « Trente Glorieuses ».

Les crises pétrolières qui ont suivi ont eu des répercussions dramatiques pour nous dans les années 1980, provoquant une prise de conscience chez les responsables politiques des enjeux environnementaux et sociaux.

Les questions de diversification économique et de développement du trafic des conteneurs, qui avaient été délaissées au bénéfice de l'industrie, sont apparues dans le projet d'agglomération de 1990, document d'orientations stratégiques pour le périmètre de la Communauté urbaine de Dunkerque. Il ne s'agissait pas de remettre en cause le choix industriel car le site dispose des infrastructures adaptées, mais la mise en débat de ce choix portait sur quel type d'industrie, tant pour Dunkerque que pour la France et pour l'Europe, et sur leur impact sur l'environnement.

La diversification économique se pose dans les mêmes termes : quel autre type d'activité souhaitons-nous pour notre territoire, quelles activités à haute valeur ajoutée pouvons-nous accueillir ?

Aujourd'hui plusieurs champs représentent des secteurs de développement pour l'avenir de notre territoire, je pense au tertiaire, à l'agriculture, au tourisme, à la culture, à la formation universitaire, le chemin n'est plus unique, il est multiple et complexe. Mais les pistes de développement doivent toutes renforcer les liens de solidarités territoriales avec le monde rural dans la continuité de 1974 et créer d'autres formes de solidarité avec la Côte d'Opale, la métropole lilloise et nos voisins belges. Il faut aussi coopérer avec d'autres régions en Europe et dans le monde. Toutes ces pistes, et notamment le potentiel touristique, obligent à prendre à bras le corps la question de l'environnement.

Les origines flamandes de la région dunkerquoise et l'arrivée de l'industrie lourde se lisent à travers la richesse d'une culture populaire et traditionnelle. Une question qui se pose aujourd'hui est celle de la rencontre entre cette culture populaire et l'ouverture aux autres formes et pratiques artistiques. Théâtre, musique, lecture sont autant de leviers d'épanouissement pour chaque individu et de développement pour le territoire. De plus en plus, Dunkerque gagne ses lettres de noblesse dans les milieux artistiques grâce aux efforts qui ont permis d'accueillir à Dunkerque une scène nationale (Le Bateau-Feu), le Fonds Régional d'Art Contemporain, le Lieu d'art et d'action contemporaine, une école supérieure d'art, plusieurs lieux musicaux et des expériences très riches dans le domaine de la lecture et du cinéma.

Dans le même registre, le territoire a besoin d'une activité intellectuelle riche, en commençant par l'éducation. L'université du Littoral est une chance, mais il faut la penser en complémentarité et non en compétition, avec les pôles universitaires lillois. Il faut développer des « niches » en tirant profit de nos spécificités portuaire, industrielle, littorale... Pour moi, l'entente sur le littoral est une évidence, qu'elle soit portuaire, touristique ou universitaire. Elle doit s'étendre avec la Belgique et se connecter à l'ensemble

régional européen, Dunkerque n'est pas au bout du monde, mais au cœur d'une eurorégion, très dynamique ; c'est l'atout de ce territoire qui doit sortir des querelles de clochers ou de beffrois.

La solidarité est plus importante que l'on croit, mais moins que l'on espère. Il faut du temps pour changer les représentations sur les autres modèles de développement économique, par exemple, l'économie sociale et solidaire est présente sur le territoire, mais elle pourrait être encore plus avancée. Derrière la solidarité, c'est la question de l'équilibre entre les aspirations individuelles et collectives qui est posée, non seulement en termes économiques et sociaux, mais aussi en termes de participation individuelle et citoyenne à la vie de l'agglomération. Il faut favoriser l'expérimentation, l'innovation, l'expression libre de chaque citoyen.



Malo

2. Sylvie Guillet

Habitante de Dunkerque et Directrice de l'Ecole Nationale des Cadres et Attachés territoriaux

Recueil d'impressions et de questionnements personnels sur le territoire.

1ère réflexion : une invitation à la dérive

N'étant pas native de Dunkerque, à mon arrivée avec mes enfants, je me suis perdue entre les usines et les maisons semblables. A nos yeux, il n'y avait que des masses d'immeubles sans toit, très peu de bâtiments anciens. Puis, on apprend à voir les singularités. Mentalement, aujourd'hui je manque de repère explicite, j'éprouve encore de la difficulté à me représenter le territoire, par exemple, le boulevard Sainte Barbe par rapport à Malo. Il n'y a pas de parcours proposé, c'est à chacun de le construire.

Soyez des Glaneurs des villes, pratiquez la dérive situationniste ! Perdez-vous à l'ouest, à l'est, au sud. Je partage avec la majorité des habitants le plaisir de parcourir le rivage de Malo à la Bray-Dunes, car ces lieux de villégiature offre l'horizon. Et pourtant force est de constater le paradoxe entre les migrations « à pieds le dimanche » entre la Belgique et la France et l'absence de liaison. A chaque fois, sortir de la ville provoque une prise de conscience du caractère minéral de la ville, je la sens et je me sens comme « façonnée par le sable ».

Sortir de la ville demande un effort, par exemple pour aller sur les Monts de Flandre, des ceintures sont à franchir. Alors, comment donner envie ? Où est le dialogue entre Dunkerque et la Flandre intérieure ?

2ème réflexion : la jachère et le râteau

Le territoire, tel qu'il est présenté pour cet atelier, m'inspire la forme d'un râteau. La question est qu'est-ce qu'on ratisse, qu'est-ce qu'on laisse en jachère qui va donner de la vie ?

L'esthétisme du territoire doit être valorisé et c'est une vision poétique qui doit être recherchée au cours de cet atelier d'urbanisme. La digue du Braek, surtout de nuit, illustre parfaitement cet esthétisme insolite. Libérer les énergies, stimuler le bouillonnement culturel, artistique et intellectuel est primordial aujourd'hui.

3ème réflexion : l'invisible et l'immatériel

L'invisible : on ne voit pas l'activité portuaire (travailler l'imaginaire maritime), depuis la ville, on ne voit pas les bateaux qui chargent et déchargent. Les conteneurs ne dévoilent rien de leurs marchandises, alors que tout un imaginaire y est contenu. Ayant connu l'activité portuaire à Nantes avec les bars à marins, les filles à marins et où les gens venaient voir les bateaux, je suis frappée par l'invisibilité et le caractère immatériel d'une partie de l'activité des bateaux. Nous sommes dans l'ère numérique, les métiers de la mer sont devenus inconnus, intangibles. De la même manière que l'histoire de notre civilisation a été marquée par des bouleversements cognitifs, passant d'un paradigme à un autre (la terre est devenue ronde, le soleil s'est trouvé au centre de l'univers...), notre époque est une transition entre deux paradigmes.

4ème réflexion : changer les représentations

Nous avons besoin de changer les représentations et les schémas mentaux, de s'inspirer de l'ère numérique.

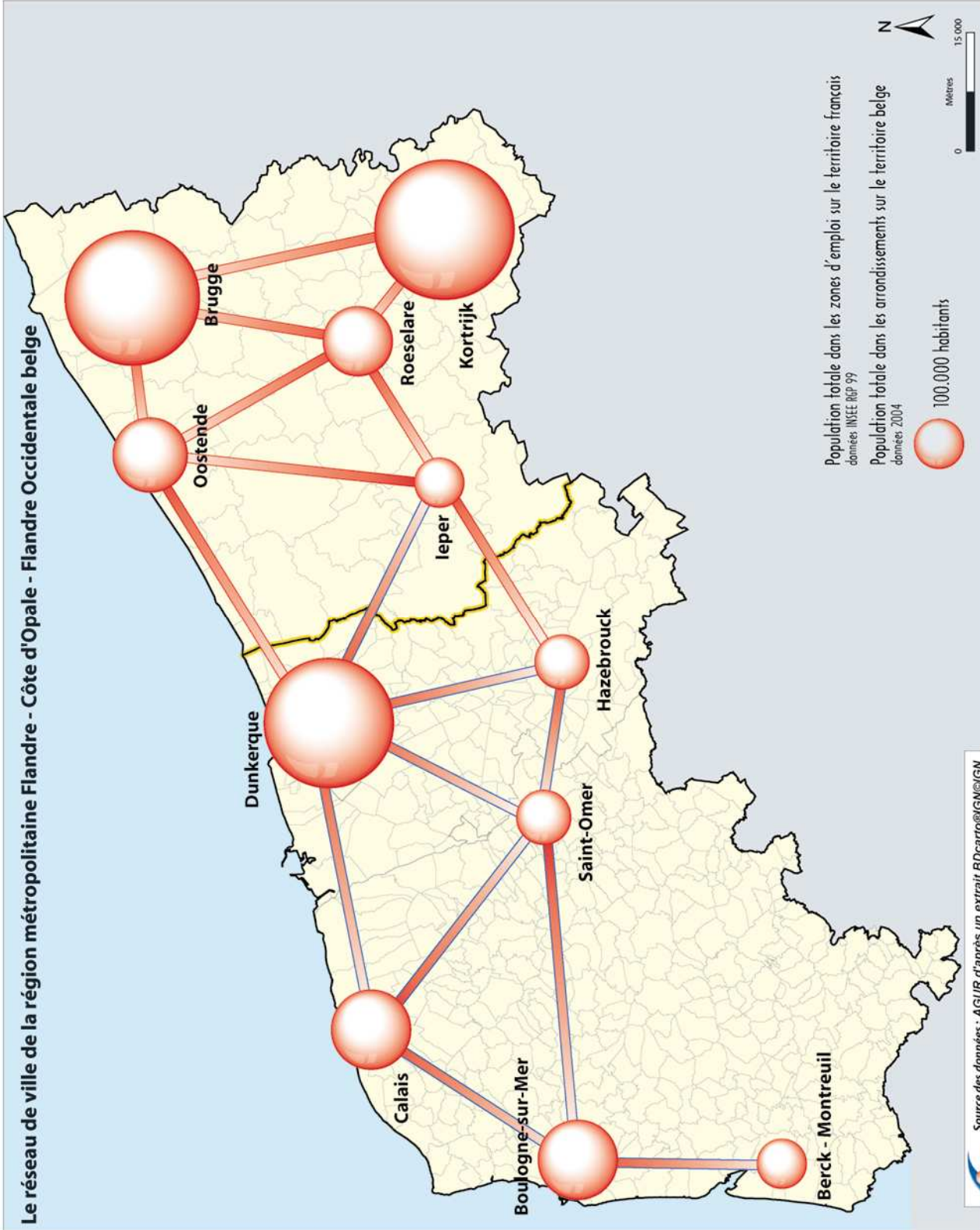
Il faut se questionner sur nos propres schémas de pensée et nos propres représentations. Stephen Jay Gould a remis en cause la théorie évolutionniste de l'espèce humaine, suivons Edgar Morin qui nous invite à embrasser la complexité des réalités et des représentations.

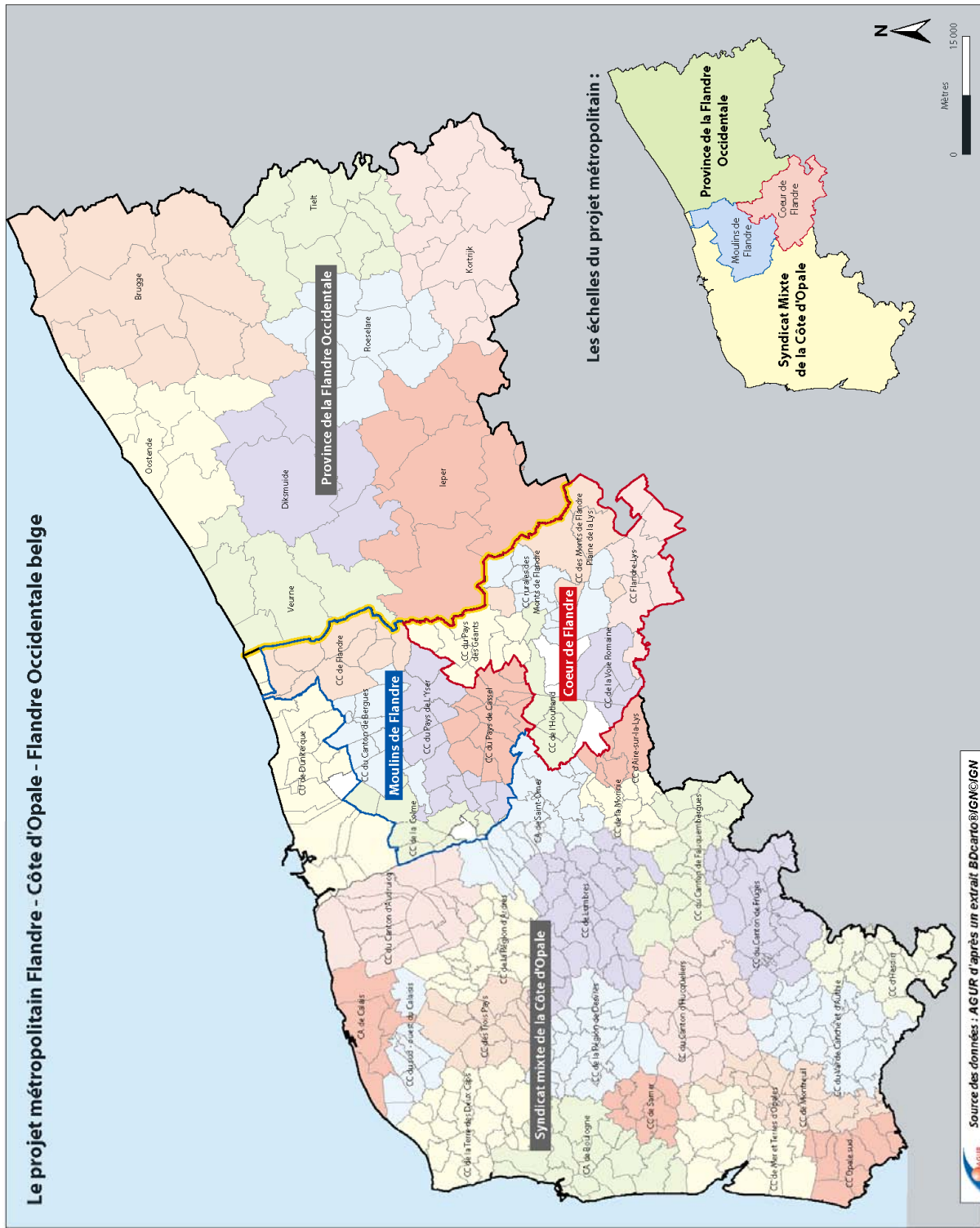
BIBLIOGRAPHIE

- Plate-forme de coopération transfrontalière
- Livre blanc- SDAU 1970
- Neptune 10 ans, projets et prospective
- Diagnostic du PLU 2009
- PADD du PLU-2009
- SCOT 2007
- PLH
- L'aventure urbaine
- Atlas transfrontalier
- Projet communautaire

ANNEXES



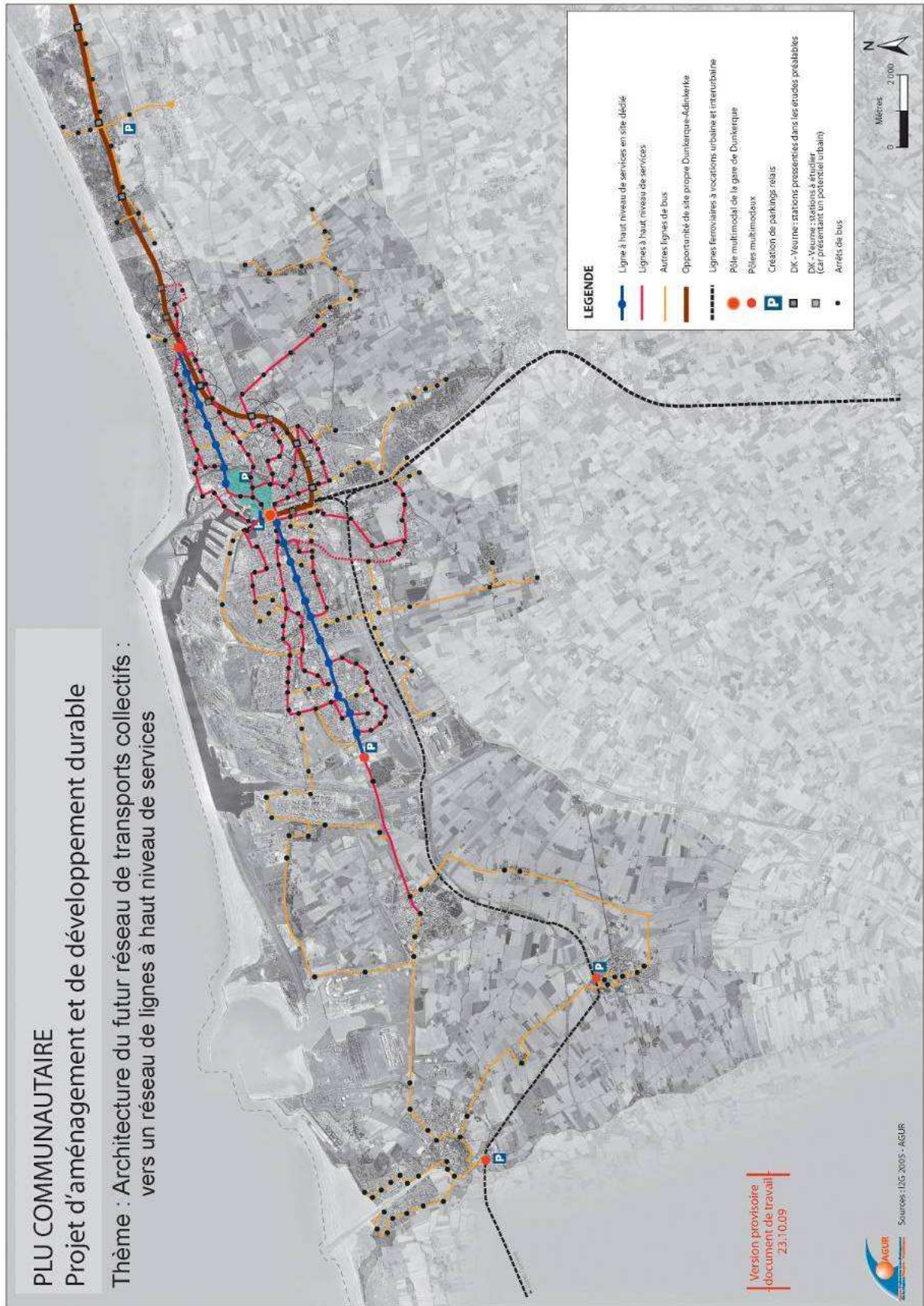


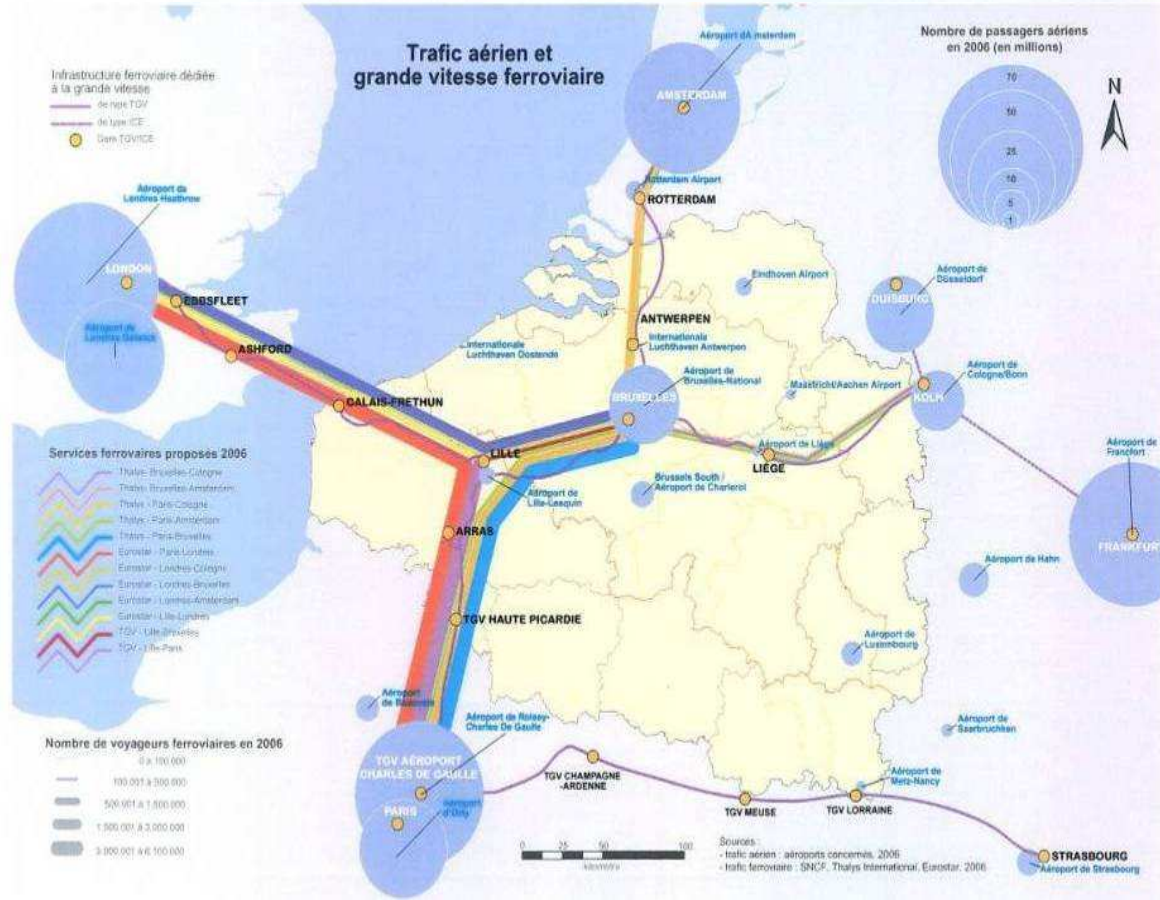
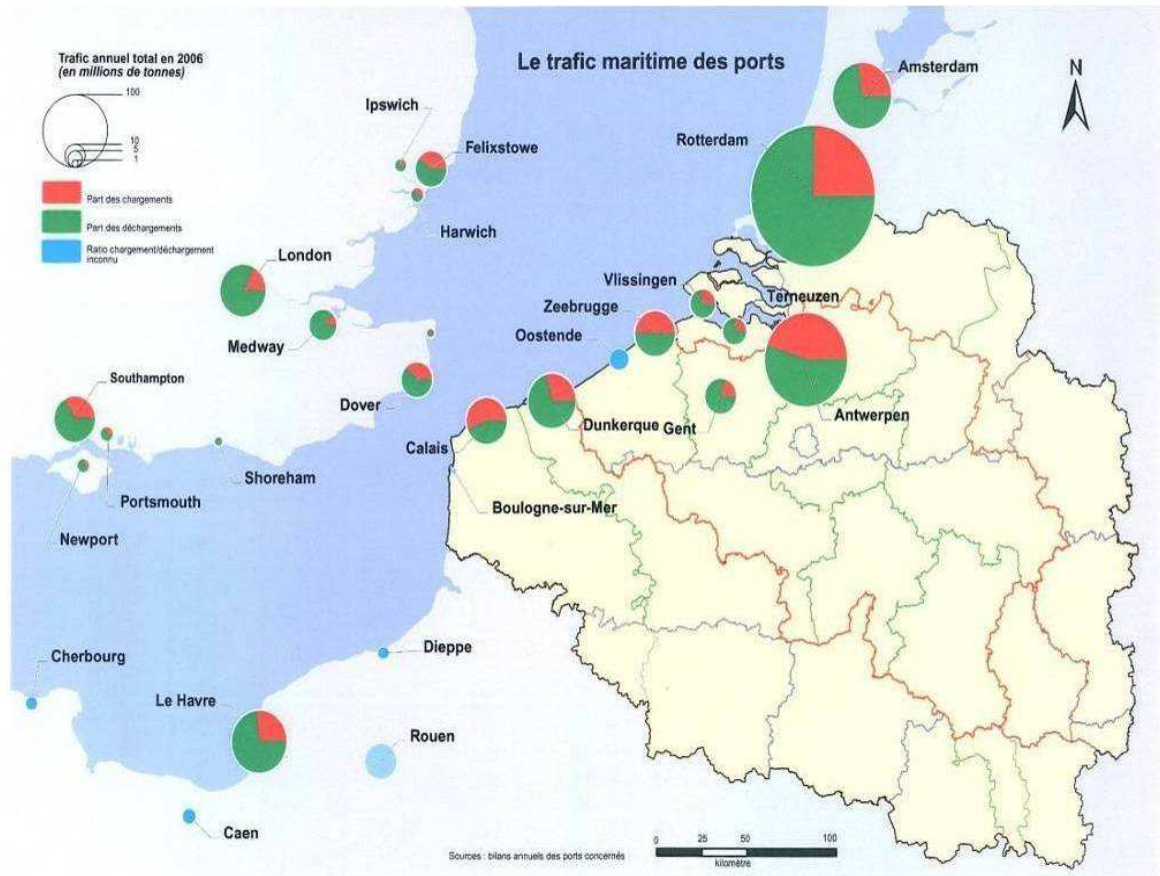


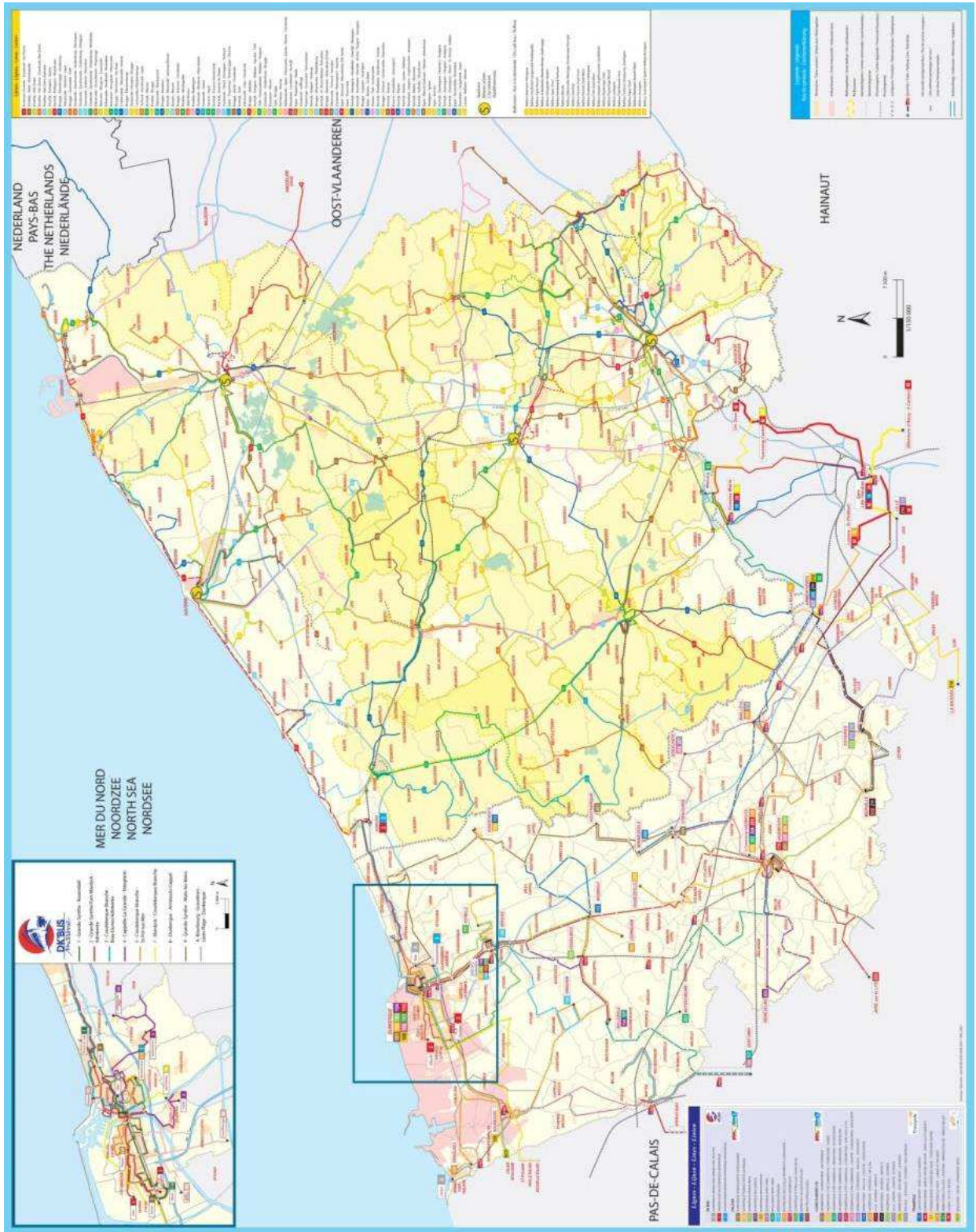
PLU COMMUNAUTAIRE

Projet d'aménagement et de développement durable

Thème : Architecture du futur réseau de transports collectifs :
vers un réseau de lignes à haut niveau de services


















SCOT

Syndicat mixte pour l'élaboration du
de la région Flandre-Dunkerque
Hôtel communautaire
Parc de la Marine - BP 5530 - 59388 Dunkerque cedex
Tél : 03.28.62.71.20 - Fax : 03.28.62.71.14
www.dunkerquegrandterritoire.org

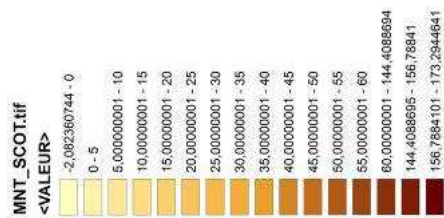
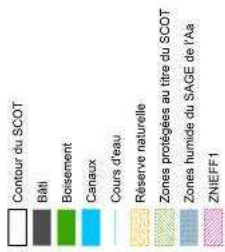
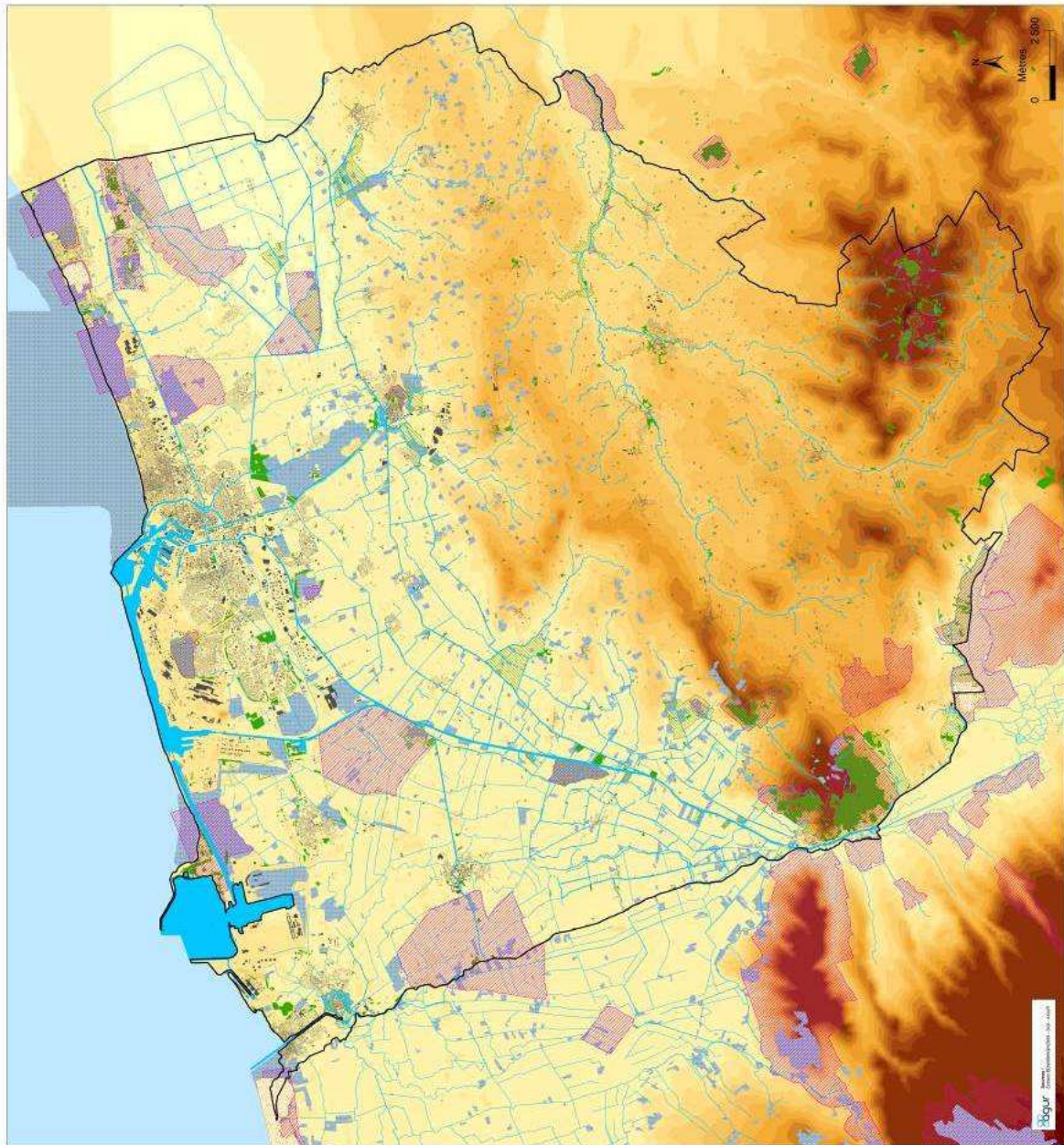
-  Mer, plans d'eau et canaux
-  Tache urbaine
-  Zone d'activités occupée
-  Forêt, boisement
-  Dunes
-  Contour du SCOT
-  Ligne électrique à haute tension 400 KV
-  Voie ferrée
- Infrastructures routières :
 -  Autoroute
 -  Voie nationale
 -  Voie départementale

LE TERRITOIRE

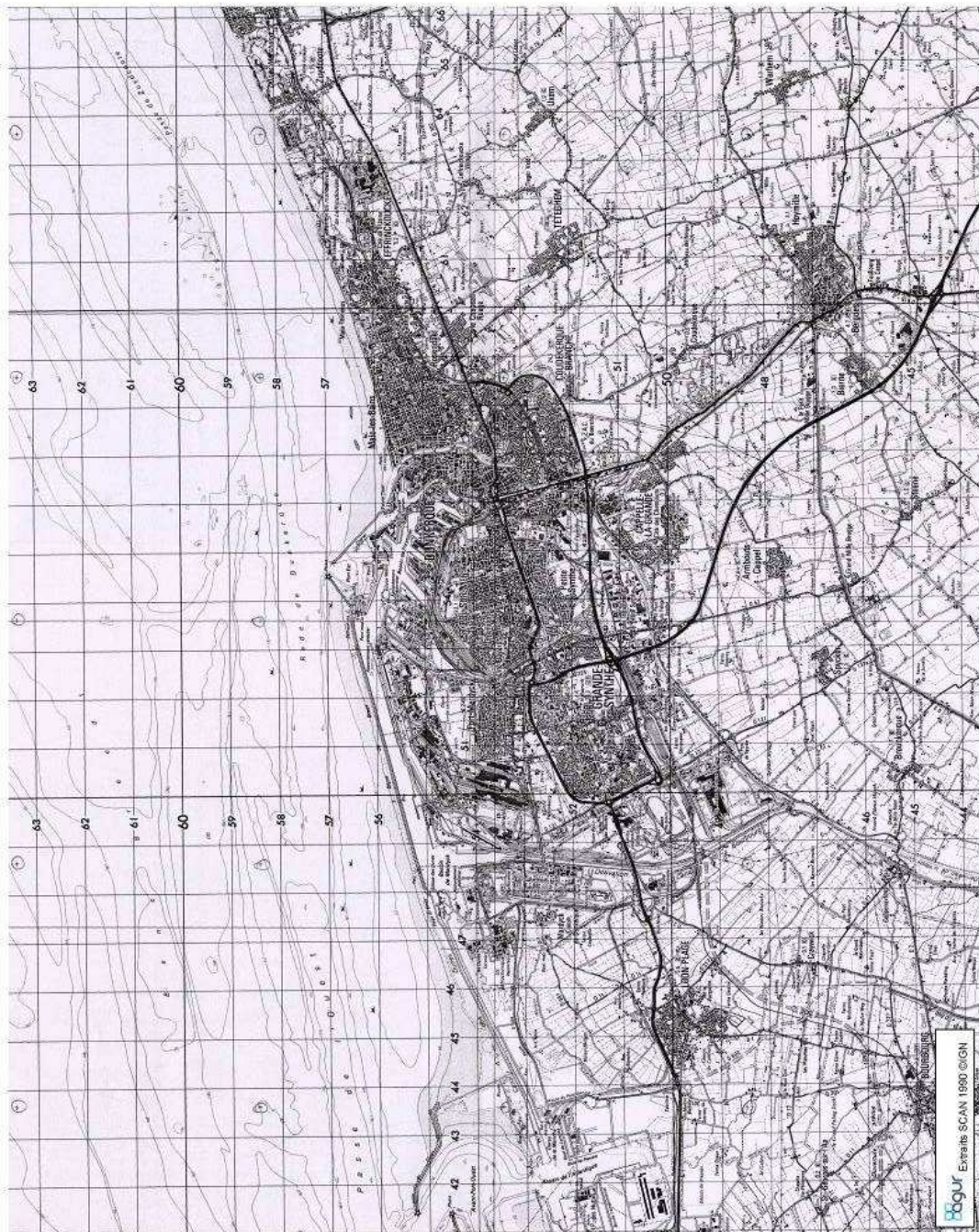


Source : Carte IGN n° 8 20 200 "Version de l'année" - Agglomération n° 03_2010 - Agur

Agence d'urbanisme et de développement
de la Région Flandre - Dunkerque
38, quai des Hollandais - 59740 Dunkerque
Tél : 03.28.5805.30 - Fax : 03.28.59.04.27
www.agur-dunkerque.org



Carte topographique terrestre



Carte topographique marine

DÉCOUPAGES INSTITUTIONNELS

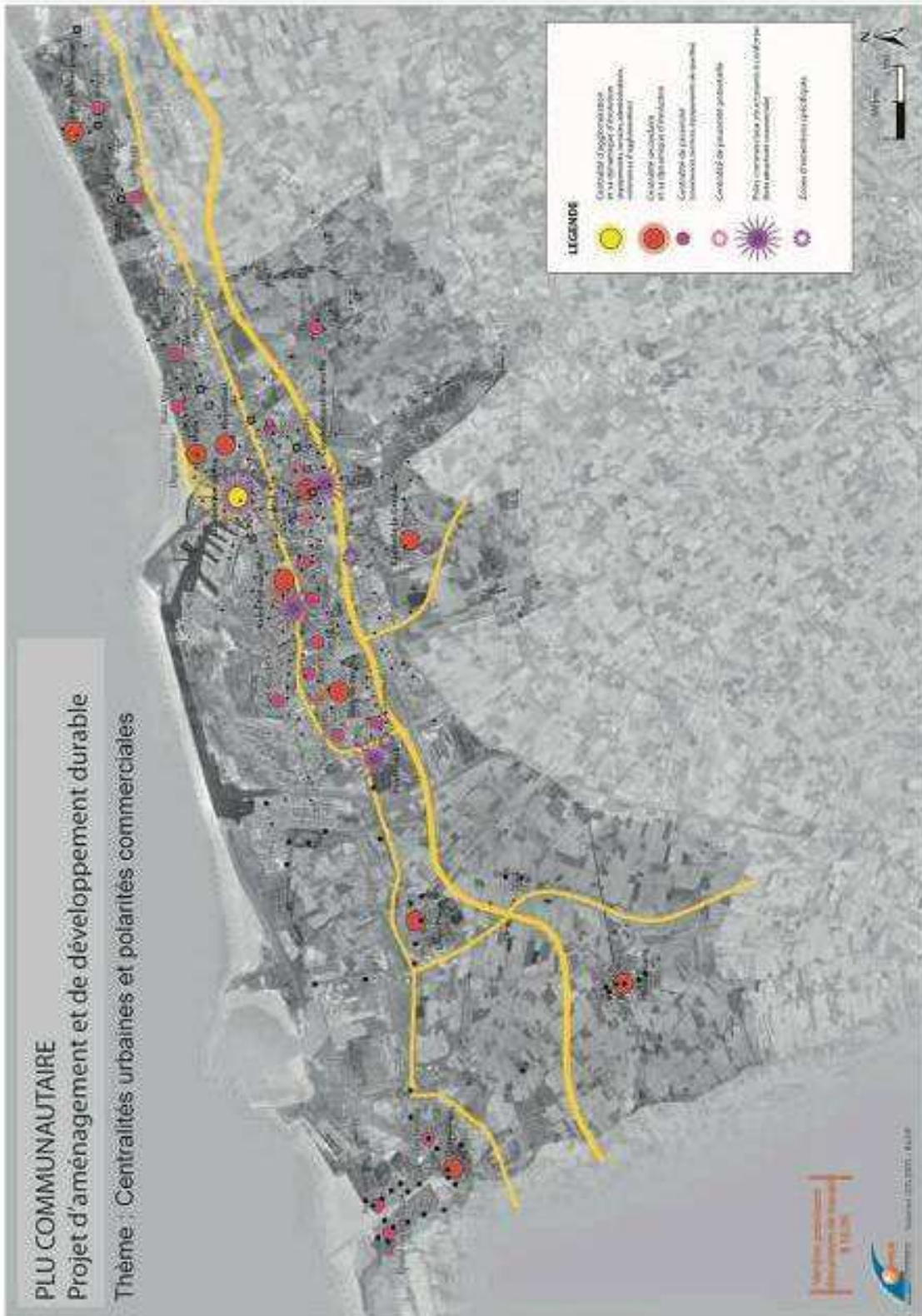


DÉCOUPAGES STATISTIQUES

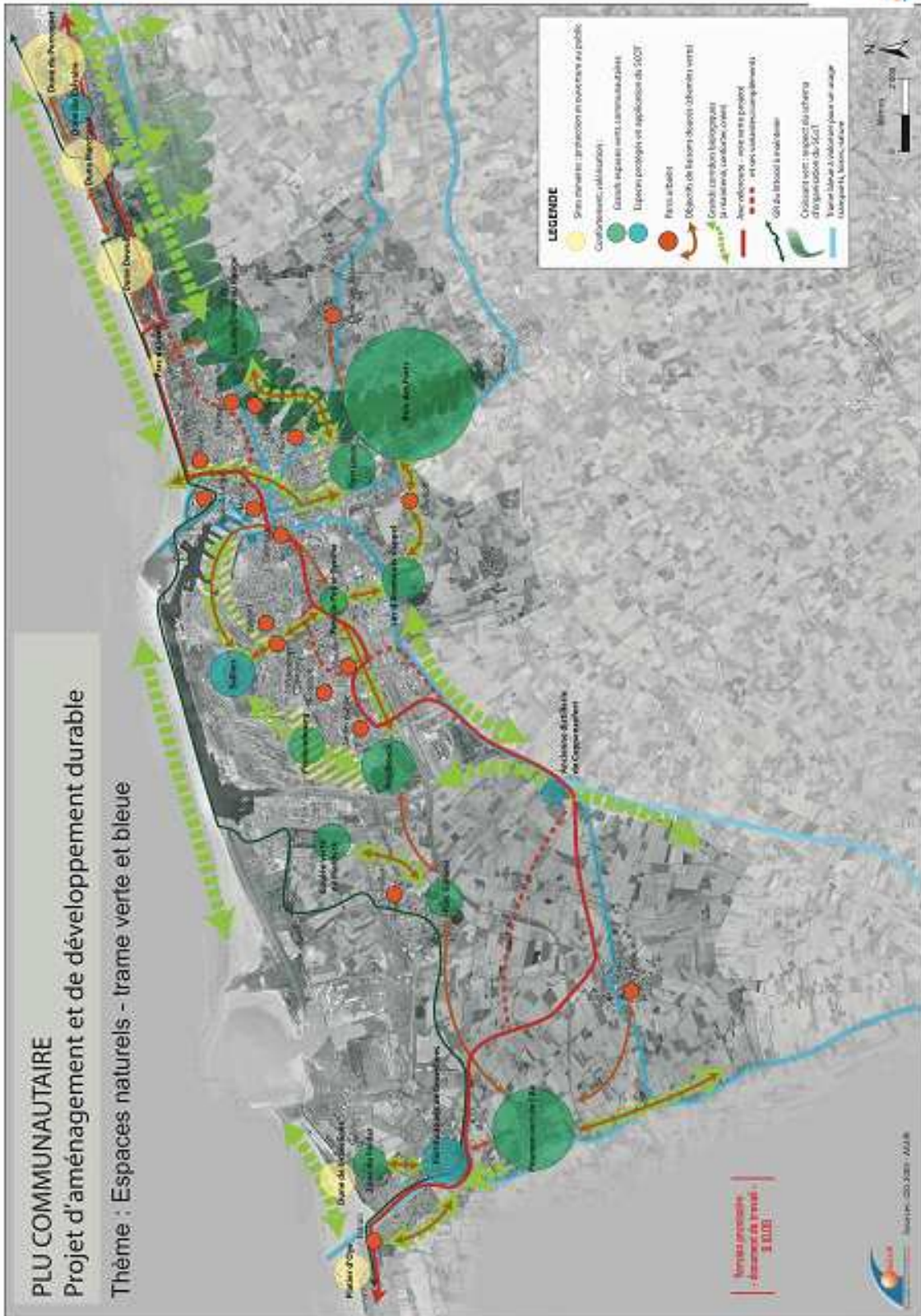


Commune	Superficie (km²)	Population totale	Total des logements
Armentières	3,1	20,4	10,2
Armentières - Centre	2,2	12,2	6,1
Baudouin	3,5	15,2	7,6
Beuvry	3,8	17,2	8,6
Bois-Bénigni	3,2	14,2	7,1
Briest	3,6	16,2	8,1
Commines	3,7	17,2	8,6
Dunkerque	3,8	18,2	9,1
Dunkerque - Centre	3,9	19,2	9,6
Dunkerque - Nord	4,0	20,2	10,1
Fourvières	3,1	12,1	6,0
Fresnes-sur-Loire	3,2	13,1	6,5
Grand-Fort	3,3	14,1	7,0
Gravelines	3,4	15,1	7,5
Havrincourt	3,5	16,1	8,0
Loos-Meuse	3,6	17,1	8,5
Merville-Lille	3,7	18,1	9,0
Neuville-sur-Lac	3,8	19,1	9,5
Noyelles-sur-Mer	3,9	20,1	10,0
St-Amand-les-Eaux	4,0	21,1	10,5
St-Eloi	4,1	22,1	11,0
St-Éloi - Centre	4,2	23,1	11,5
St-Éloi - Nord	4,3	24,1	12,0
St-Éloi - Sud	4,4	25,1	12,5
St-Éloi - Ouest	4,5	26,1	13,0
St-Éloi - Est	4,6	27,1	13,5
St-Éloi - Centre-Ouest	4,7	28,1	14,0
St-Éloi - Centre-Est	4,8	29,1	14,5
St-Éloi - Nord-Ouest	4,9	30,1	15,0
St-Éloi - Nord-Est	5,0	31,1	15,5
St-Éloi - Sud-Ouest	5,1	32,1	16,0
St-Éloi - Sud-Est	5,2	33,1	16,5
St-Éloi - Ouest-Est	5,3	34,1	17,0
St-Éloi - Centre-Nord	5,4	35,1	17,5
St-Éloi - Centre-Sud	5,5	36,1	18,0
St-Éloi - Nord-Sud	5,6	37,1	18,5
St-Éloi - Ouest-Sud	5,7	38,1	19,0
St-Éloi - Est-Nord	5,8	39,1	19,5
St-Éloi - Est-Sud	5,9	40,1	20,0
St-Éloi - Ouest-Nord	6,0	41,1	20,5
St-Éloi - Ouest-Sud	6,1	42,1	21,0
St-Éloi - Est-Nord	6,2	43,1	21,5
St-Éloi - Est-Sud	6,3	44,1	22,0
St-Éloi - Ouest-Nord	6,4	45,1	22,5
St-Éloi - Ouest-Sud	6,5	46,1	23,0
St-Éloi - Est-Nord	6,6	47,1	23,5
St-Éloi - Est-Sud	6,7	48,1	24,0
St-Éloi - Ouest-Nord	6,8	49,1	24,5
St-Éloi - Ouest-Sud	6,9	50,1	25,0
St-Éloi - Est-Nord	7,0	51,1	25,5
St-Éloi - Est-Sud	7,1	52,1	26,0
St-Éloi - Ouest-Nord	7,2	53,1	26,5
St-Éloi - Ouest-Sud	7,3	54,1	27,0
St-Éloi - Est-Nord	7,4	55,1	27,5
St-Éloi - Est-Sud	7,5	56,1	28,0
St-Éloi - Ouest-Nord	7,6	57,1	28,5
St-Éloi - Ouest-Sud	7,7	58,1	29,0
St-Éloi - Est-Nord	7,8	59,1	29,5
St-Éloi - Est-Sud	7,9	60,1	30,0
St-Éloi - Ouest-Nord	8,0	61,1	30,5
St-Éloi - Ouest-Sud	8,1	62,1	31,0
St-Éloi - Est-Nord	8,2	63,1	31,5
St-Éloi - Est-Sud	8,3	64,1	32,0
St-Éloi - Ouest-Nord	8,4	65,1	32,5
St-Éloi - Ouest-Sud	8,5	66,1	33,0
St-Éloi - Est-Nord	8,6	67,1	33,5
St-Éloi - Est-Sud	8,7	68,1	34,0
St-Éloi - Ouest-Nord	8,8	69,1	34,5
St-Éloi - Ouest-Sud	8,9	70,1	35,0
St-Éloi - Est-Nord	9,0	71,1	35,5
St-Éloi - Est-Sud	9,1	72,1	36,0
St-Éloi - Ouest-Nord	9,2	73,1	36,5
St-Éloi - Ouest-Sud	9,3	74,1	37,0
St-Éloi - Est-Nord	9,4	75,1	37,5
St-Éloi - Est-Sud	9,5	76,1	38,0
St-Éloi - Ouest-Nord	9,6	77,1	38,5
St-Éloi - Ouest-Sud	9,7	78,1	39,0
St-Éloi - Est-Nord	9,8	79,1	39,5
St-Éloi - Est-Sud	9,9	80,1	40,0
St-Éloi - Ouest-Nord	10,0	81,1	40,5
St-Éloi - Ouest-Sud	10,1	82,1	41,0
St-Éloi - Est-Nord	10,2	83,1	41,5
St-Éloi - Est-Sud	10,3	84,1	42,0
St-Éloi - Ouest-Nord	10,4	85,1	42,5
St-Éloi - Ouest-Sud	10,5	86,1	43,0
St-Éloi - Est-Nord	10,6	87,1	43,5
St-Éloi - Est-Sud	10,7	88,1	44,0
St-Éloi - Ouest-Nord	10,8	89,1	44,5
St-Éloi - Ouest-Sud	10,9	90,1	45,0
St-Éloi - Est-Nord	11,0	91,1	45,5
St-Éloi - Est-Sud	11,1	92,1	46,0
St-Éloi - Ouest-Nord	11,2	93,1	46,5
St-Éloi - Ouest-Sud	11,3	94,1	47,0
St-Éloi - Est-Nord	11,4	95,1	47,5
St-Éloi - Est-Sud	11,5	96,1	48,0
St-Éloi - Ouest-Nord	11,6	97,1	48,5
St-Éloi - Ouest-Sud	11,7	98,1	49,0
St-Éloi - Est-Nord	11,8	99,1	49,5
St-Éloi - Est-Sud	11,9	100,1	50,0
St-Éloi - Ouest-Nord	12,0	101,1	50,5
St-Éloi - Ouest-Sud	12,1	102,1	51,0
St-Éloi - Est-Nord	12,2	103,1	51,5
St-Éloi - Est-Sud	12,3	104,1	52,0
St-Éloi - Ouest-Nord	12,4	105,1	52,5
St-Éloi - Ouest-Sud	12,5	106,1	53,0
St-Éloi - Est-Nord	12,6	107,1	53,5
St-Éloi - Est-Sud	12,7	108,1	54,0
St-Éloi - Ouest-Nord	12,8	109,1	54,5
St-Éloi - Ouest-Sud	12,9	110,1	55,0
St-Éloi - Est-Nord	13,0	111,1	55,5
St-Éloi - Est-Sud	13,1	112,1	56,0
St-Éloi - Ouest-Nord	13,2	113,1	56,5
St-Éloi - Ouest-Sud	13,3	114,1	57,0
St-Éloi - Est-Nord	13,4	115,1	57,5
St-Éloi - Est-Sud	13,5	116,1	58,0
St-Éloi - Ouest-Nord	13,6	117,1	58,5
St-Éloi - Ouest-Sud	13,7	118,1	59,0
St-Éloi - Est-Nord	13,8	119,1	59,5
St-Éloi - Est-Sud	13,9	120,1	60,0
St-Éloi - Ouest-Nord	14,0	121,1	60,5
St-Éloi - Ouest-Sud	14,1	122,1	61,0
St-Éloi - Est-Nord	14,2	123,1	61,5
St-Éloi - Est-Sud	14,3	124,1	62,0
St-Éloi - Ouest-Nord	14,4	125,1	62,5
St-Éloi - Ouest-Sud	14,5	126,1	63,0
St-Éloi - Est-Nord	14,6	127,1	63,5
St-Éloi - Est-Sud	14,7	128,1	64,0
St-Éloi - Ouest-Nord	14,8	129,1	64,5
St-Éloi - Ouest-Sud	14,9	130,1	65,0
St-Éloi - Est-Nord	15,0	131,1	65,5
St-Éloi - Est-Sud	15,1	132,1	66,0
St-Éloi - Ouest-Nord	15,2	133,1	66,5
St-Éloi - Ouest-Sud	15,3	134,1	67,0
St-Éloi - Est-Nord	15,4	135,1	67,5
St-Éloi - Est-Sud	15,5	136,1	68,0
St-Éloi - Ouest-Nord	15,6	137,1	68,5
St-Éloi - Ouest-Sud	15,7	138,1	69,0
St-Éloi - Est-Nord	15,8	139,1	69,5
St-Éloi - Est-Sud	15,9	140,1	70,0
St-Éloi - Ouest-Nord	16,0	141,1	70,5
St-Éloi - Ouest-Sud	16,1	142,1	71,0
St-Éloi - Est-Nord	16,2	143,1	71,5
St-Éloi - Est-Sud	16,3	144,1	72,0
St-Éloi - Ouest-Nord	16,4	145,1	72,5
St-Éloi - Ouest-Sud	16,5	146,1	73,0
St-Éloi - Est-Nord	16,6	147,1	73,5
St-Éloi - Est-Sud	16,7	148,1	74,0
St-Éloi - Ouest-Nord	16,8	149,1	74,5
St-Éloi - Ouest-Sud	16,9	150,1	75,0
St-Éloi - Est-Nord	17,0	151,1	75,5
St-Éloi - Est-Sud	17,1	152,1	76,0
St-Éloi - Ouest-Nord	17,2	153,1	76,5
St-Éloi - Ouest-Sud	17,3	154,1	77,0
St-Éloi - Est-Nord	17,4	155,1	77,5
St-Éloi - Est-Sud	17,5	156,1	78,0
St-Éloi - Ouest-Nord	17,6	157,1	78,5
St-Éloi - Ouest-Sud	17,7	158,1	79,0
St-Éloi - Est-Nord	17,8	159,1	79,5
St-Éloi - Est-Sud	17,9	160,1	80,0
St-Éloi - Ouest-Nord	18,0	161,1	80,5
St-Éloi - Ouest-Sud	18,1	162,1	81,0
St-Éloi - Est-Nord	18,2	163,1	81,5
St-Éloi - Est-Sud	18,3	164,1	82,0
St-Éloi - Ouest-Nord	18,4	165,1	82,5
St-Éloi - Ouest-Sud	18,5	166,1	83,0
St-Éloi - Est-Nord	18,6	167,1	83,5
St-Éloi - Est-Sud	18,7	168,1	84,0
St-Éloi - Ouest-Nord	18,8	169,1	84,5
St-Éloi - Ouest-Sud	18,9	170,1	85,0
St-Éloi - Est-Nord	19,0	171,1	85,5
St-Éloi - Est-Sud	19,1	172,1	86,0
St-Éloi - Ouest-Nord	19,2	173,1	86,5
St-Éloi - Ouest-Sud	19,3	174,1	87,0
St-Éloi - Est-Nord	19,4	175,1	87,5
St-Éloi - Est-Sud	19,5	176,1	88,0
St-Éloi - Ouest-Nord	19,6	177,1	88,5
St-Éloi - Ouest-Sud	19,7	178,1	89,0
St-Éloi - Est-Nord	19,8	179,1	89,5
St-Éloi - Est-Sud	19,9	180,1	90,0
St-Éloi - Ouest-Nord	20,0	181,1	90,5
St-Éloi - Ouest-Sud	20,1	182,1	91,0
St-Éloi - Est-Nord	20,2	183,1	91,5
St-Éloi - Est-Sud	20,3	184,1	92,0
St-Éloi - Ouest-Nord	20,4	185,1	92,5
St-Éloi - Ouest-Sud	20,5	186,1	93,0
St-Éloi - Est-Nord	20,6	187,1	93,5
St-Éloi - Est-Sud	20,7	188,1	94,0
St-Éloi - Ouest-Nord	20,8	189,1	94,5
St-Éloi - Ouest-Sud	20,9	190,1	95,0
St-Éloi - Est-Nord	21,0	191,1	95,5
St-Éloi - Est-Sud	21,1	192,1	96,0
St-Éloi - Ouest-Nord	21,2	193,1	96,5
St-Éloi - Ouest-Sud	21,3	194,1	97,0
St-Éloi - Est-Nord	21,4	195,1	97,5
St-Éloi - Est-Sud	21,5	196,1	98,0
St-Éloi - Ouest-Nord	21,6	197,1	98,5
St-Éloi - Ouest-Sud	21,7	198,1	99,0
St-Éloi - Est-Nord	21,8	199,1	99,5
St-Éloi - Est-Sud	21,9	200,1	100,0
St-Éloi - Ouest-Nord	22,0	201,1	100,5
St-Éloi - Ouest-Sud	22,1	202,1	101,0
St-Éloi - Est-Nord	22,2	203,1	101,5
St-Éloi - Est-Sud	22,3	204,1	102,0
St-Éloi - Ouest-Nord	22,4	205,1	102,5
St-Éloi - Ouest-Sud	22,5	206,1	103,0
St-Éloi - Est-Nord	22,6	207,1	103,5
St-Éloi - Est-Sud	22,7	208,1	104,0
St-Éloi - Ouest-Nord	22,8	209,1	104,5
St-Éloi - Ouest-Sud	22,9	210,1	105,0
St-Éloi - Est-Nord	23,0	211,1	105,5
St-Éloi - Est-Sud	23,1	212,1	106,0
St-Éloi - Ouest-Nord	23,2	213,1	106,5
St-Éloi - Ouest-Sud	23,3	214,1	107,0
St-Éloi - Est-Nord	23,4	215,1	107,5
St-Éloi - Est-Sud	23,5	216,1	108,0
St-Éloi - Ouest-Nord	23,6	217,1	108,5
St-Éloi - Ouest-Sud	23,7	218,1	109,0
St-Éloi - Est-Nord	23,8	219,1	109,5
St-Éloi - Est-Sud	23,9	220,1	110,0
St-Éloi - Ouest-Nord	24,0	221,1	110,5
St-Éloi - Ouest-Sud	24,1	222,1	111,0
St-Éloi - Est-Nord	24,2	223,1	111,5
St-Éloi - Est-Sud	24,3	224,1	112,0
St-Éloi - Ouest-Nord	24,4	225,1	112,5
St-Éloi - Ouest-Sud	24,5	226,1	113,0
St-Éloi - Est-Nord	24,6	227,1	113,5
St-Éloi - Est-Sud	24,7	228,1	114,0
St-Éloi - Ouest-Nord	24,8	229,1	114,5
St-Éloi - Ouest-Sud	24,9	230,1	115,0
St-Éloi - Est-Nord	25,0	231,1	115,5
St-Éloi - Est-Sud	25,1	232,1	116,0
St-Éloi - Ouest-Nord	25,2	233,1	116,5
St-Éloi - Ouest-Sud	25,3	234,1	117,0
St-Éloi - Est-Nord	25,4	235,1	117,5
St-Éloi - Est-Sud	25,5	236,1	118,0
St-Éloi - Ouest-Nord	25,6	237,1	118,5
St-Éloi - Ouest-Sud	25,7	238,1	119,0
St-Éloi - Est-Nord	25,8	239,1	119,5
St-Éloi - Est-Sud	25,9	240,1	120,0
St-Éloi - Ouest-Nord	26,0	241,1	120,5
St-Éloi - Ouest-Sud	26,1	242,1	121,0
St-Éloi - Est-Nord	26,2	243,1	121,5
St-Éloi - Est-Sud	26,3	244,1	122,0
St-Éloi - Ouest-Nord	26,4	245,1	122,5
St-Éloi - Ouest-Sud	26,5	246,1	123,0
St-Éloi - Est-Nord	26,6	247,1	123,5
St-Éloi - Est-Sud	26,7	248,1	124,0
St-Éloi - Ouest-Nord	26,8	249,1	124,5
St-Éloi - Ouest-Sud	26,9	250,1	125,0
St-Éloi - Est-Nord	27,0	251,1	125,5
St-Éloi - Est-Sud	27,1	252,1	126,0
St-Éloi - Ouest-Nord	27,2	253,1	126,5
St-Éloi - Ouest-Sud	27,3	254,1	127,0
St-Éloi - Est-Nord	27,4	255,1	127,5
St-Éloi - Est-Sud	27,5	256,1	128,0
St-Éloi - Ouest-Nord	27,6	257,1	128,5
St-Éloi - Ouest-Sud	27,7	258,1	129,0
St-Éloi - Est-Nord	27,8	259,1	129,5
St-Éloi - Est-Sud	27,9	260,1	130,0
St-Éloi - Ouest-Nord	28,0	261,1	130,5
St-Éloi - Ouest-Sud	28,1	262,1	131,0
St-Éloi - Est-Nord	28,2	263,1	131,5
St-Éloi - Est-Sud	28,3	264,1	

PLU COMMUNAUTAIRE
Projet d'aménagement et de développement durable
 Thème : Centralités urbaines et polarités commerciales



PLU COMMUNAUTAIRE
Projet d'aménagement et de développement durable
Thème : Espaces naturels - trame verte et bleue



PLU COMMUNAUTAIRE

Projet d'aménagement et de développement durable

Thème : Architecture du futur réseau de transports collectifs :
vers un réseau de lignes à haut niveau de services

