

CAHIER DE SESSION - 2^{ème} édition

α les ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine

DUNKERQUE, UNE AGGLOMÉRATION MARITIME TRANSFRONTALIÈRE

ACTRICE D'UN DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN.

de 3 au 17 juillet 2010

ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE



Les objectifs de la session



Contexte de l'atelier :

Cet atelier international d'urbanisme s'inscrit dans le cadre de la coopération décentralisée de la Communauté urbaine de Dunkerque avec Vitoria (Brésil) qui explore le champs de l'urbanisme depuis 2007. 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.

Comment aborder les questions de développement métropolitain à Dunkerque ? Un premier constat rapide sur le territoire fait apparaître des signes extérieurs d'atouts métropolitains présents sur le territoire : 3ème port français après le Havre et Marseille, 1er centrale nucléaire d'Europe, des équipements culturels, comme une scène nationale, des musées, un fonds régional d'art contemporain, une université ...

Cependant, des limites physiques semblent contraindre le développement de Dunkerque : la frontière avec la Belgique, avec l'Angleterre par la mer, l'arrière pays rural qui accueille ces dernières années de plus en plus d'habitants attirés par une douceur de vie et par l'espace.

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 de construire ses propres leviers de développement, mais aussi de se penser dans des espaces plus larges et davantage concurrentiels. Où faut-il donc porter le regard pour parler de développement métropolitain ? Comment s'affranchir des limites et avec quelles perspectives, celle de la concurrence entre les territoires ou celle de la coopération qui appelle des formes de solidarité territoriale multiples? En accueillant la 6ème conférence européenne des villes durables en 2010, la communauté urbaine de Dunkerque s'engage à défendre un modèle de développement qui répondent aux enjeux sociaux climatiques et environnementaux.



L'atelier rassemble 21 participants internationaux (Vietnam, Algérie, Brésil, Croatie, Etats-Unis, Colombie, France) mais aussi une équipe de pilotage double composée de l'équipe des Ateliers et de l'équipe locale dunkerquoise.

Sommaire

PROBLEMATIQUE..... 4-15

Résumé de la problématique
Comparaison Dunkerque - Vitoria
Eclairages sur le territoire

JOURNEES INTRODUCTIVES..... 16-23

Cérémonie d'ouverture
Visites
Conférenciers

PROJETS..... 24-57

Equipe A - The Voice of Dunkerque
Equipe B - Connections in Dunkerque
Equipe C - Les Strates en Bascule

LE JURY.....58-61

Composition du Jury
Délibération - (voir 2ème édition)

ANNEXES..... 62-79

Facebook
Images
Partenaires

Les Ateliers

Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine

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 lieu 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.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

Ateliers en projet

- 2010 Île-de-France, L'interface urbain-rural des grandes métropoles.
- 2010 Porto Novo - Un nouveau quartier en bordure de lagune.

Ateliers récemment tenus

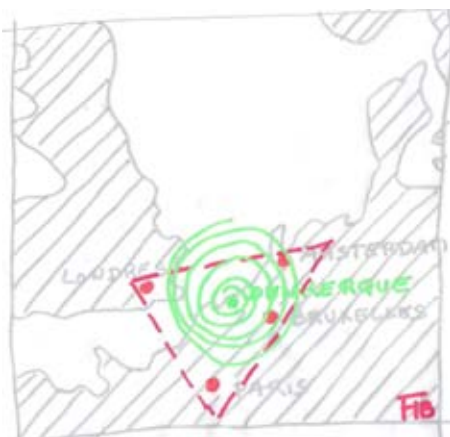
- 2010 Dong Thap, Vietnam – Planifier le développement durable de la ville de Cao Lanh
- 2010 Saint-Louis, Sénégal - Saint-Louis 2030, Nouvelle Métropole Africaine.
- 2009 Vitoria, Brésil - Développement métropolitain et solidarités territoriales.
- 2009 Ile-de-France - Le fleuve, avenir d'un territoire.
- 2009 Huludao, Chine – Designing an Eco-City.
- 2009 Porto Novo, Bénin - L'aménagement des berges lagunaires.



PROBLEMATIQUE

Les questions sont nombreuses et les enjeux complexes

Bien que située au centre d'un triangle de prospérité d'échelle mondiale, Dunkerque apparaît paradoxalement en retrait des dynamiques territoriales voisines. Un changement de pratiques, voire de paradigme s'amorce aujourd'hui. L'investissement public, moteur économique de Dunkerque, devient contraint par les réformes institutionnelles françaises. Le seuil d'acceptabilité des risques industriels et de la pollution industrielle de la part de la population est mis en débat plus fortement que par le passé. Comment garder et faire venir ? Comment mettre en place des processus de participation et de coproduction avec les habitants sur toutes ces questions ? Les préoccupations de santé, mais aussi l'appétit de grand air, l'envie de bien-être apportent de nouvelles dynamiques : attractivité résidentielle, économie du sport, des loisirs. Comment préserver les mécanismes de solidarité solides et libérer les énergies ? Comment faire de cette solidarité, un levier de développement et de créativité ?



Les défis à relever au cours des prochaines décennies

Quel sera l'afflux sanguin de cette agglomération littorale et industrielle située au cœur de la zone de richesse européenne, ouverte par son port sur les continents du monde ? Comment renouveler la perception même du positionnement de Dunkerque, en se pensant dans la grande connexion littorale de la Côte d'Opale et avec la métropole lilloise ? Comment tirer avantage du dynamisme et de l'unité géographique de cette euro-région ? Comment penser les rapports centralité – périphérie notamment dans la relation CUD – communes ? Comment la démarche d'aménagement, d'urbanisme et d'architecture dunkerquoise peut s'adapter autant que participer à ces mutations, précisément sur l'ensemble des espaces vécus : le grand espace, les zones d'interface et de franges, les quartiers structurés ?



Comment l'Ouest de l'agglomération, porte d'entrée maritime et chemin direct vers l'Angleterre, ouvrant par ailleurs sur Calais et Boulogne, pourra participer à la cohérence et au dynamisme communautaire ? Quels échanges avec les communautés de communes rurales, aujourd'hui en croissance périurbaine ? Les projets de développement qualitatif du centre ville pourront-ils participer à une pratique plus intense et plus attractive du bord de mer ? Alimenté par le futur canal Seine-Nord, le prolongement du mouvement historique du développement vers l'Ouest de l'activité industrielle (ou sa concentration) pourrait-il libérer certaines emprises portuaires à proximité du centre-ville pour des occupations innovantes ? La croissance du port vers l'Ouest saura-t-elle proposer un nouveau rapport-ville-port-industrie ?

les pilotes
Florence Bougnoux et Mathilde Vanderrusten

COOPERATION INTERNATIONALE ENTRE VITORIA (BRÉSIL) ET DUNKERQUE (FRANCE): DES THÉMATIQUES PARTAGÉES OU SYMÉTRIQUES



VITORIA, un port intérieur, protégé par la topographie et encerclé par l'habitat, dont le futur développement est en pleine mer, avec un déplacement possible des activités nuisantes en -dehors de la baie et une réappropriation environnementale de la baie



Dunkerque et Vitoria, réunies dans une coopération internationale présentent des territoires aux dynamiques communes (hinterland minier, multinationales et entreprises communes sur leurs territoires, intercommunalités à construire ou ré-interroger, solidarités territoriales, synergie ville-port) mais aussi une dynamique urbaine fondée sur le déplacement des ports et le vieillissement des centres-villes anciens, affectés par l'évolution des ports dans un mouvement en miroir entre Vitoria et Dunkerque

**VITORIA, un port intérieur /
DUNKERQUE, un port en façade maritime**



DUNKERQUE, un port fortifié qui s'est développé le long du littoral vers l'Ouest, enclavant l'habitat avec le développement de la sidérurgie sur l'eau et dont le futur développement est à l'intérieur des terres, en connexion intermodale.



le port de Vitoria



Arcelor Mittal et le port de Dunkerque

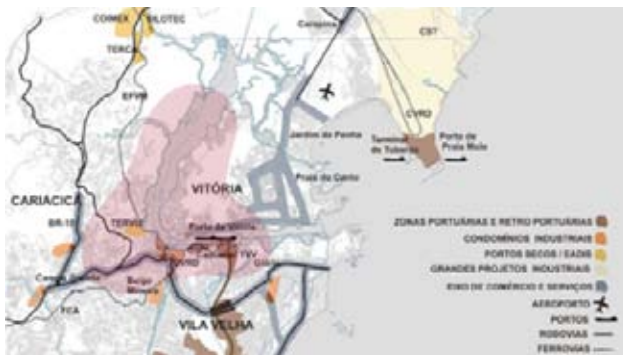
Source : Le Monde des Fleuves,

DEUX PORTS QUI SE SONT DÉVELOPPÉS GRÂCE À LA RICHESSE MINIÈRE DE L'HINTERLAND ET S'EMPLOIENT A UNE DIVERSIFICATION GAGE DE STABILITÉ



Ouro Preto

VITORIA, et la province du MINAS GERAIS(Ouro Preto)



le poids des industriels (les multinationales) interroger leur capacité à compenser la baisse des recettes publiques, investir dans le territoire et dans la ressource humaine, dans les relations internationales et doper l'imaginaire autour du voyage, encourager leur préoccupation de la dépollution – des sols - de l'eau - de l'air. Mais interroger aussi leur capacité à encourager le tissu des petites industries en économie circulaire et l'entreprenariat indépendant; l'économie circulaire pouvant avoir des effets pervers de dépendance forte des grands groupes, mais inversement peut favoriser le maintien d'un site plus vertueux au détriment d'un autre sur la façade nord atlantique.

deux échelles d'intercommunalité à construire: autour de la baie, à Vitoria, le long du littoral à Dunkerque avec les ports de Calais et Boulogne, transfrontalière et en harmonie avec l'hinterland à reconquérir

Pour Vitoria, la capacité de se fédérer avec les villes de Cariacica, Vila Velha , Vitoria et Serra

Pour Dunkerque, la capacité à se fédérer avec les ports de Boulogne et Calais et créer une métropole 'BCD' (500 000,00 hts pour répondre aux critères de la future législation française sur les métropoles) tête de pont du corridor minier qui pourrait se connecter de manière transfrontalière à la Flandre Belge par le littoral, mais aussi à la Wallonie par le corridor minier et le Hainaut belge (Liège, Namur, Charleroi...):



l'ancien extraction minière de Rieulay (Douai)

DUNKERQUE,et le BASSIN MINIER (Lens, Douai, Valenciennes)

des territoires déséquilibrés : des communautés d'agglomération qui se créent ou se sont créées pour se répartir la richesse au sein du territoire mais qui doivent gérer des poches d'habitat social et d'habitat social de fait, des disparités fortes au sein du territoire, avec un paradoxe d'une ville entièrement dévolue aux voitures mais dont les habitants ont un relativement faible taux de motorisation et une faible mobilité;

des équilibres environnementaux fragiles : préserver les espaces naturels menacés (mangrove et delta/dunes), « se préoccuper des eaux (ruissellement / polder et canaux), apprendre à intégrer et valoriser les patrimoines récents (cohabitation « colonial - building » / patrimoine de la reconstruction)

Dunkerque et sa région, son positionnement européen et mondial

Approche historique

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. Un point de rencontre entre la culture latine et la culture nord-européenne comme en témoignent quelques épisodes historiques : la folle journée du 25 juillet 1658 au cours de laquelle Dunkerque est espagnole, française et anglaise, puis les guerres mondiales qui placent Dunkerque dans une position géostratégique (Opération Dynamo).



VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Approche économique

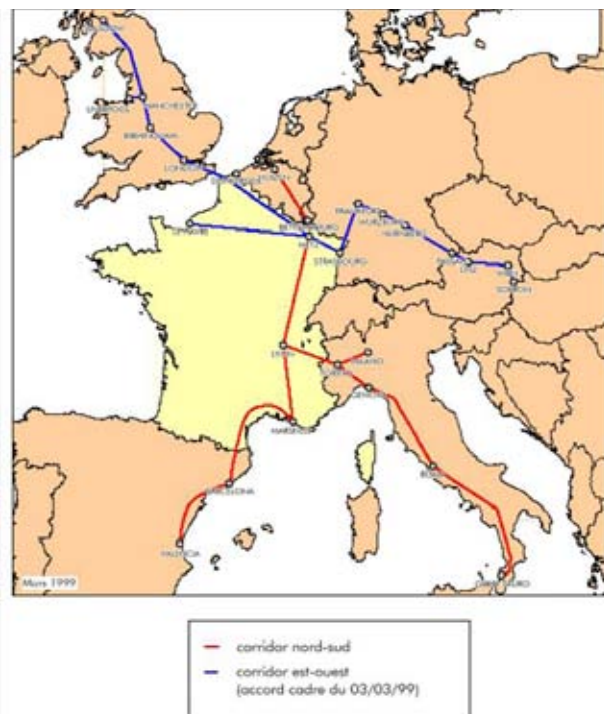
Place forte commerciale et militaire voulue par Louis XIV, Dunkerque développe une activité d'importation et d'exportation massive. Puis la place dunkerquoise devient la porte de sortie du corridor minier au XIX^{ème}, en interface avec les liaisons maritimes, jouant ainsi un rôle déterminant dans le développement de la sidérurgie. Poursuivi au XX^{ème} siècle après la 2nd guerre mondiale par la création de plate-forme industrialo-portuaire et du port autonome, 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.



Source : CAUE du Nord



DUNKERQUE, «église au milieu des dunes,» a vu son port démolir, de nombreuses fois et s'est sans cesse reconstruite sur de nouvelles bases; son dernier essor, dû à l'implantation de la sidérurgie sur l'eau, et des chantiers navals a donné à Dunkerque une image plus industrielle que portuaire; la croissance du port vers l'Ouest, en développant des activités moins nuisantes et une activité portuaire plus diversifiée peut permettre une double action de renouvellement de l'aire métropolitaine, par mutation du port Est et du centre-ville d'une part et par une croissance urbaine maîtrisée à l'Ouest, conciliant environnement et mixité urbaine.



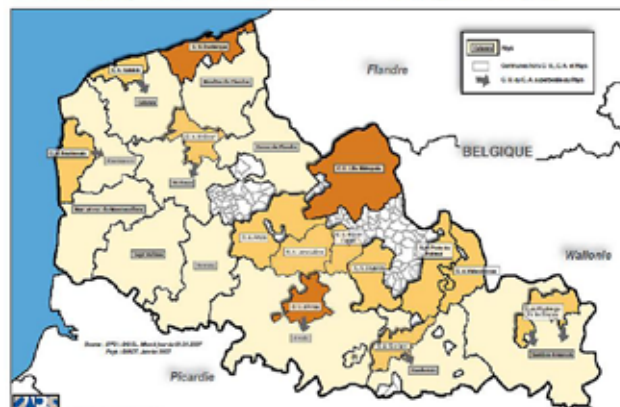
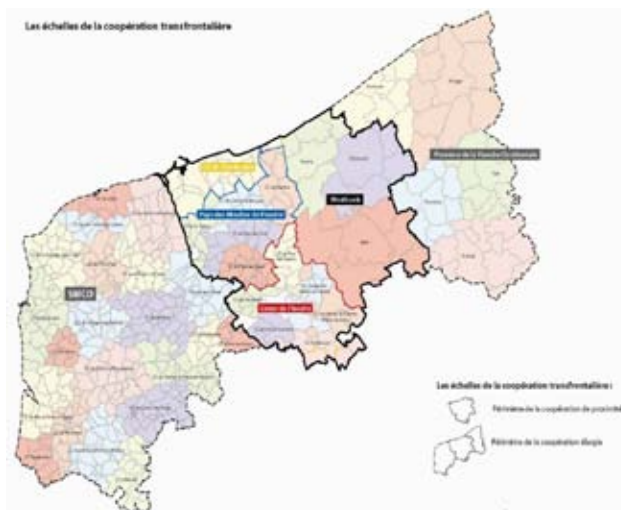
Plus de 50% du trafic fret se fait par voie ferrée

Approche institutionnelle et politique

La classe politique locale s'est organisée afin de gérer les retombées économiques et de construire un dialogue avec l'Etat. Aujourd'hui, cet espace géographique s'est donné une existence politique, économique et institutionnelle au fur et à mesure des événements du XXème siècle d'abord fondée sur le volontarisme politique local, incarnée tout particulièrement par la communauté urbaine de Dunkerque.

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 inter-territoriale.

Source : CAUE du Nord



carte institutionnelle versus carte géographique

Approche démographique et humaine

Dunkerque est partie prenante d'une région métropolitaine Flandre – côte d'Opale – Flandre fondée sur un réseau de ville structuré de plus de 200 000 habitants, avec Kortrijk et Brugge. Après une longue période de forte croissance démographique liées au développement de la sidérurgie – de 100 000 habitants à 250 000 habitants entre 1959 et 1975 -, on constate depuis quelques années une perte de population. Aujourd'hui, l'agglomération dunkerquoise est passée sous les 200 000 habitants.

Avec de grandes disparités d'une commune à l'autre, la population est marquée par une dominante de l'emploi salarié, une majorité de métiers de l'industrie et une faible proportion de femme dans la population active. Cette disparité se lit géographiquement : une série de communes littorales à l'ouest de Dunkerque marquée par des difficultés sociales, des communes littorales à l'est plus épargnées et des communes au sud (bordant les autoroutes A 25 et A16) plus aisées. Si la continuité géographique entre la France et la Belgique est manifeste, la frontière reste marquée dans les domaines économiques, démographiques et socio-culturels : la barrière de la langue, une différence de taux de chômage de 6 point en faveur de la Belgique, une croissance démographique côté belge, un entrepreneuriat beaucoup plus présent en Belgique.

Les enjeux pour Dunkerque : anticiper le vieillissement de la population, renouveler la population active, résorber le chômage



DUNKERQUE vue du ciel

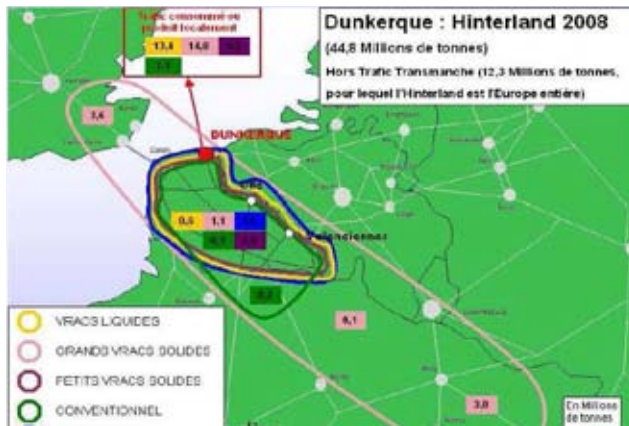




Le Port

Le port, moteur de l'économie dunkerquoise

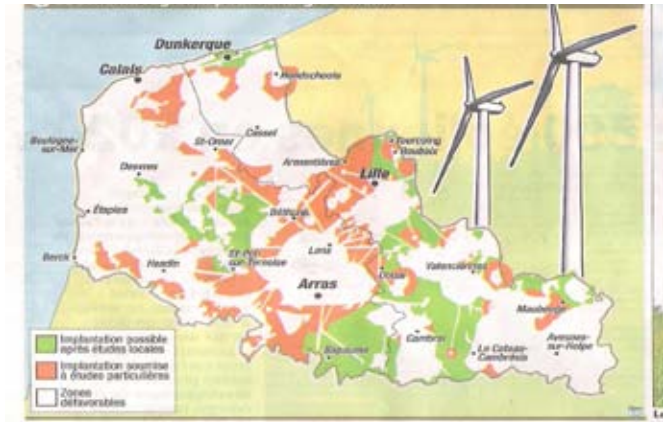
Les activités du pôle industrialo-portuaire, de façon directe et indirecte, font travailler environ 27 000 personnes et génèrent près de 810% de la valeur ajoutée du Dunkerque. Longtemps perçu comme un port industriel – ce qu'il est effectivement – Dunkerque n'en est pas moins un port commercial à part entière : en 2009, près de 45,4 millions de tonnes de marchandises ont été importées.



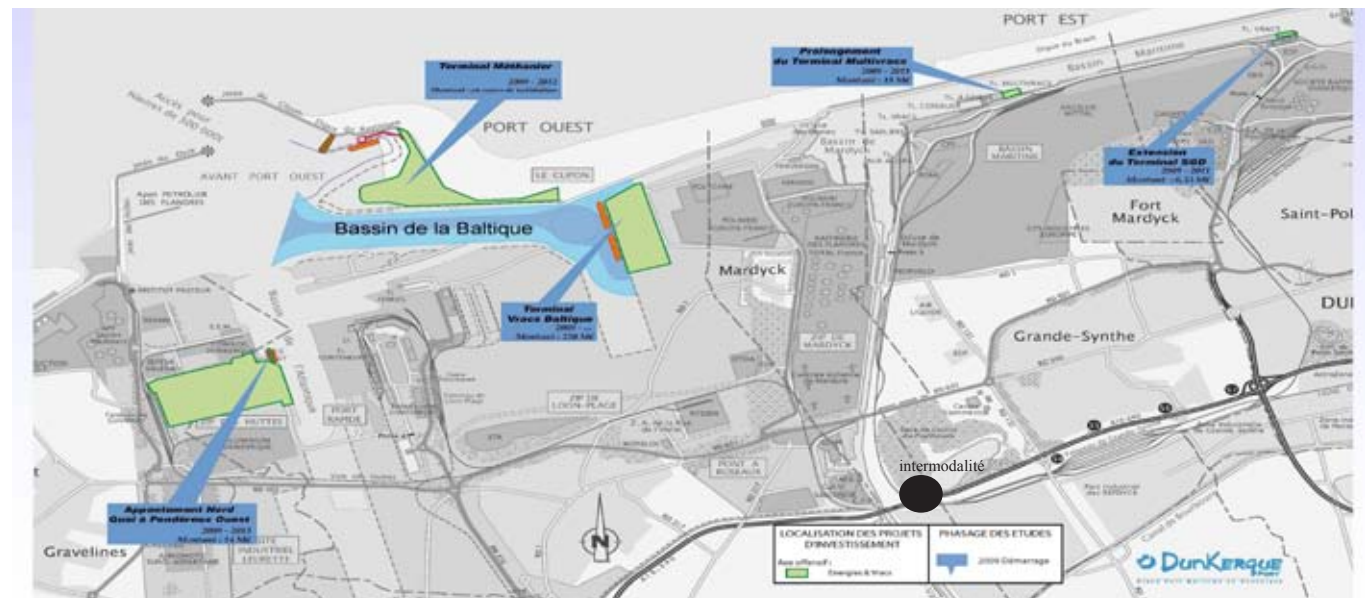
Vers un 3ème âge du Port ?

Comment pour s'imposer comme une plate-forme industrielle et maritime attractive sur le range Nord Européen ?

- Miser sur le Canal – Seine Nord
- Miser sur le potentiel énergétique
- Miser sur l'extension du port ouest pour les activités de logistiques et nouvelles activités



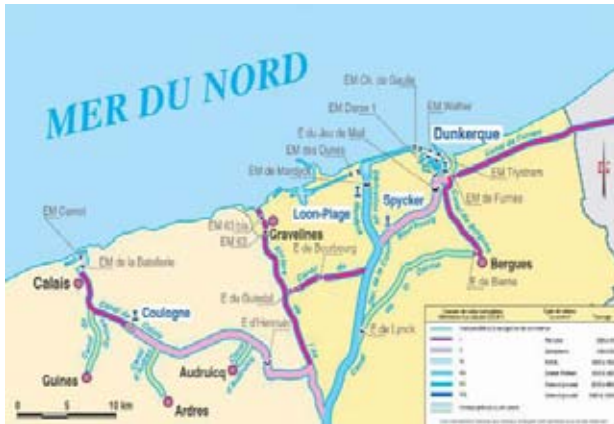
Dunkerque doit rester un grand port industriel, et un site privilégié pour les activités énergétiques, tout en diversifiant son trafic de port commercial, essentiellement par le développement de son trafic de conteneurs et en favorisant le développement de plate-formes logistiques



Environnement

L'eau, élément structurant du territoire

Territoire de polder depuis le 17^e siècle, l'eau est omniprésente dans le territoire; entre contrainte, risques et atouts paysagers, la mer et les canaux font partie de l'identité du territoire



Les Wateringues comme ici près de Les Moères ont été conçus pour la culture dans les polders, terres situées sous le niveau des hautes marées. Système d'irrigation des wateringues indispensable au développement de l'agriculture et à la sécurité des habitants et des industries



Cet environnement naturel est fragilisé par la pollution, la qualité de l'air. Il est source aussi de contraintes et de risques : la dépendance en eau potable, les risques d'inondations...
 Comment anticiper les conséquences du réchauffement climatique et de l'adaptation de Dunkerque à une éventuelle montée des eaux ?
 Comment reconnecter les espaces urbanisés et industriels-portuaires avec les espaces naturels et agricoles ?

Dans les documents de planification actuels, l'environnement tient une part importante. Ci-dessous un extrait du SCoT, avec la représentation schématique de la trame verte de l'agglomération.

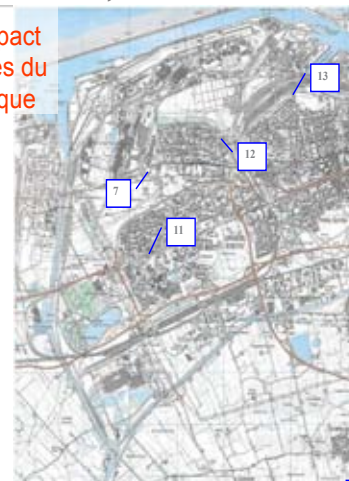


Pollution des sols, de l'eau, de l'air

Plan de surveillance : Impact des émissions de dioxines du site ArcelorMittal Dunkerque

Cartographie des points de prélèvements dans les sols

Prélèvement et analyse :
 1 campagne
tous les 5 ans



les pollutions sont surveillées tous les 5 ans et sont en-dessous des seuils admis; pour autant, nul ne sait mesurer les effets de pollutions croisées; les risques SEVESO sont également importants sur ce secteur



les interfaces entre industries et habitat pourraient donner lieu à des traitements dédiés, en espaces verts gérés en phyto-remédiation

L'urbanisation minérale des espaces agglomérés, les activités industrielo-portuaires qui ont artificialisé une grande partie de l'interface maritime contrastent avec l'arrière-pays rural marqué par des activités maraîchères, horticoles et agricoles.

Source : Le Monde des Fleuves, supplément du National Geographic, avril 2010.

Source : Le Monde des Fleuves,

Formes Urbaines



un territoire sans cesse reconstruit



Un territoire déséquilibré

Durant la période de la reconstruction après la seconde guerre mondiale, le développement du port s'est fait à l'ouest favorisant un développement balnéaire à l'est et résidentiel au sud de l'agglomération. De ce fait, l'enclavement des communes historiques de St-Pol sur mer et Fort Mardyck, à qui la sidérurgie sur l'eau a confisqué l'accès à la mer, s'est accentué; les communes à l'ouest de Dunkerque sont majoritairement composées d'enclaves juxtaposées : cités ouvrières, lotissements, grands ensembles de logements sociaux, et donnent un tissu urbain peu accessible aux modes de déplacement doux

le centre ville de Dunkerque et les quartiers au sud de Dunkerque présentent une grande partie de copropriétés dégradées, les ensembles issus de la reconstruction présentant une particularité de gestion foncière complexe, mêlant indivision et copropriété, et rendant difficile l'intervention dans le cadre du renouvellement urbain.

Centre ville :

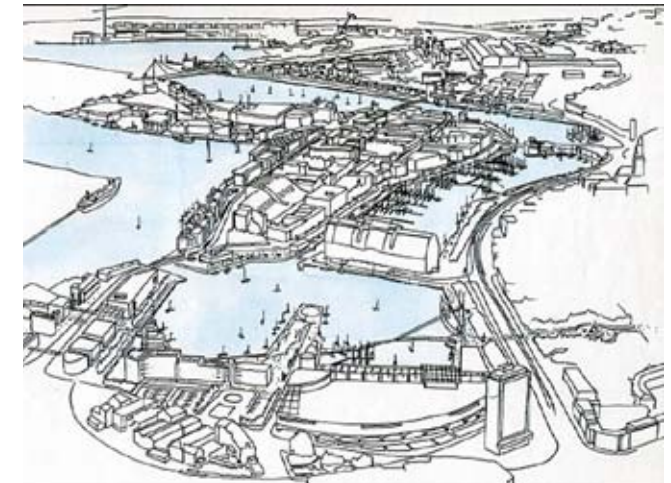


Caractérisé par un habitat diversifié mais vieillissant et par une faible activité économique, le centre ville de Dunkerque fait à présent l'objet d'un projet de densification résidentielle et commerciale autour de deux périmètre d'impulsion : le pôle théâtre – musée des beaux arts et le pôle Marine Gare. L'objectif est également de réduire l'effet de déséquilibres urbains et sociaux entre le centre d'agglomération et le secteur périurbain. Ce projet s'inscrit pleinement dans l'ambition majeure de la communauté urbaine de Dunkerque : « faire la ville intense et durable », et donner du corps à cette centralité qui doit s'assumer comme centralité majeure de l'agglomération, attractive et attrayante.

Une agglomération étirée d'est en ouest

Il n'y a pas de structuration urbaine radioconcentrique: l'agglomération de Dunkerque se présente comme une Zone étirée d'est en ouest sur 30 km de Gravelines à Bray-dunes, avec Dunkerque, Saint Pol sur Mer, Coudekerque-Branche et Grande-Synthe. La place de la voiture est prépondérante, tant du fait de cette difficulté à passer d'une enclave à l'autre, qu'à franchir les « réseaux nationaux » - autoroutes, voies rapides, canaux, voies sur berges. Tout incite à prendre la voiture, malgré un réseau de bus développé mais peu performant, car desservant un domaine très étendu, sans centralité déterminante.

L'ouverture de la ville sur la mer: le projet Neptune



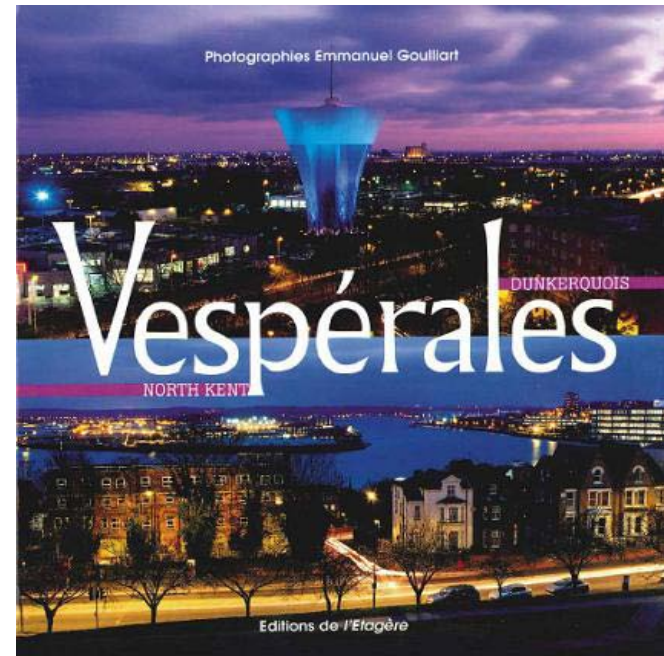
En 1991 est lancée la reconquête des friches des chantiers navals avec comme objectif la régénération du centre d'agglomération, un nouveau quartier est en cours de réalisation, le « Grand Large » poursuivant la logique d'ouverture du centre ville à la mer. Toutefois, malgré le caractère portuaire de l'agglomération dunkerquoise, le port ne contribue plus à l'animation de la ville.



Population

La vie culturelle et sociale

Une sensation de grand air, de démesure et de liberté est la marque du territoire, la convivialité et la solidarité, un art de vivre de ses habitants. L'utile prend presque toujours le pas sur le beau. La beauté du Dunkerquois ne se livre par au premier regard et exerce sur un bon nombre d'artistes une fascination. L'insolite se joint ici à l'art contemporain. Le Dunkerquois se caractérise par une exceptionnelle dynamique associative, l'offre culturelle y est foisonnante, mais peu coordonnées. Depuis une vingtaine d'années, de nombreuses structures culturelles et artistiques municipales et associatives : Scène nationale, Palais du Littoral, centre culturel de Gravelines... C'est aussi la qualité, le « haut niveau » qui caractérise les équipements et les pratiques sportives et culturelles. Comment combiner des pôles d'excellence et d'innovation et un patrimoine parfois insolite (urbain, industriel, naturel, artistique...) pour en faire des vecteurs d'image et d'identité ?



La participation citoyenne

Ateliers de travail urbain de proximité, ateliers de vie de quartier, conseil de quartier, forum citoyenne, association « expression », conseil de développement durable, sont autant d'espace de dialogue et de participation citoyenne tant à l'échelle de quartier, de ville que d'agglomération. Pour autant, la question de l'articulation entre ces différents niveaux reste posée aujourd'hui. Le rôle fédérateur de la CUD conforté par son discours « globalisant » et transversal du développement durable, n'a pas encore permis de « sortir des esprits de clocher » et de construire une véritable « citoyenneté d'agglomération ».



JOURNEES INTRODUCTIVES

Cérémonie d'ouverture - Perthuis de la Marine

Interventions :

- Nicolas DETRIE, Directeur des Ateliers.
- Florence BOUGNOUX, Architecte urbaniste, Pilote de l'atelier.
- Michel DELEBARRE, Maire de Dunkerque, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque. ancien ministre d'Etat

«C'est un territoire contraint par la mer, par la frontière avec la Belgique, et concurrencé par une douceur de vivre dans les communes rurales voisines. C'est un territoire de contrastes entre le balnéaire les infrastructures de connexions, entre sa vocation industrielle et son engagement dans le développement durable. »



« Soyez imaginatifs et libres de proposer, mais assumez vos choix. Imaginez-vous que vous devrez présenter vos projets devant les habitants du site concerné. En serez-vous capables ? »

Michel DELEBARRE, Président d la communauté urbaine de Dunkerque - Discours d'ouverture

Hinterland flamand

Entre Lille et Dunkerque...



De Lille à Dunkerque, autoroute A25, seul axe routier entre Lille et Dunkerque très chargé en trafic poids lourds et automobiles. Route jalonnée de beffrois typiques du Nord-Pas-de-Calais. Passage à Cassel et à Bergues.



La ville fortifiée de Bergues : étape structurante sur le territoire de la Flandre, marque le passage de la Flandre à la Flandre maritime.



Beffroi d'Armentières – Contrairement aux clochers des églises les beffrois n'ont pas de signification religieuse, ils symbolisent la puissance d'une ville et témoignent du passé commerçant de la Flandre sous les dominations successives espagnole, bourguignonne, autrichienne, française...



La ville fortifiée de Cassel : l'un des points culminants de la région.

Le Port (est) et le Centre Ville

Un centre-ville marqué par l'architecture de la reconstruction



Place de la mairie : immeubles de la reconstruction. (La ville a été détruite à 80% lors de la Seconde guerre mondiale).



Les «îlots rouges»

Redynamisation du centre-ville



Le centre-ville de Dunkerque n'a pas évolué alors que la population de l'agglomération explose dans les années 50/60. Dunkerque 2020 cœur d'agglomération : stratégie de renforcement du centre d'agglomération pour offrir à l'agglomération dunkerquoise un centre-ville d'une dimension appropriée à un bassin de vie de plus de 250 000 habitants.

Le quartier du Grand Large, nouveau quartier en centre-ville : « De la ville à la mer »
La fermeture des chantiers navals en 1988 a laissé en friche un territoire de 42 hectares situé au nord du centre ville de Dunkerque, à proximité de la station balnéaire de Malo-les-Bains. Dans le cadre de la volonté de renouvellement urbain et de reconquête des bassins, l'ambition est de faire de cette friche un nouveau morceau de ville. Les objectifs étant de renforcer les liens entre le centre ville et la station balnéaire. Le projet Grand Large s'intègre ainsi dans la stratégie globale du projet Neptune.

Ouvrir la ville vers ses bassins : 1991-2007, projet Neptune.



Depuis 1989, juste après la fermeture des chantiers de France, la ville et la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) se sont engagées dans un projet urbain de grande ampleur : le projet Neptune. Défini dans un premier temps par l'architecte Richard Rogers, il s'agit de retourner la ville sur son port et d'urbaniser petit à petit les anciennes friches industrielles et les môles du port proches du centre afin d'étendre le centre-ville tout en créant des liens structurants entre ce secteur, celui de la gare et Malo-les-Bains.

L'Ouest : Extension du Port, Industries et Quartiers Ouvriers

Le Port Est : vrac et liquides



Visite du Port Est par la digue du Break. La digue du Break, longue de 7km, borde d'un côté les usines sidérurgiques et de l'autre un espace de sable fin. Malgré la dangerosité du lieu (7 usines Seveso la joutent), il est fréquenté par de nombreux plagistes et amateurs de sports de glisse. La digue, considérée comme un ouvrage portuaire, est en principe interdite à la circulation du public.

La digue du Braek et le Clipon



Digue du Braek, interdite mais usage toléré



Dunes : la zone naturelle du Clipon.

Port Ouest : zone logistique dédiée à l'entreposage et à la distribution



Visite du Port Est en bateau Texel



Rénovation urbaine des quartiers de l'Ouest



Grande-Synthe. Le lac du Puythouck fréquenté par les Grand-Synthois



Quartier Courghain : exemple de rénovation urbaine des quartiers

Partie Est : Plages et polders

Les Wateringues



Exemple de canal d'irrigation du système des wateringues. Le canal de Furnes qui relie Dunkerque à la Belgique (Furnes) reçoit les eaux des watergangs et les déverse dans la mer.



Carte des canaux pour acheminer l'eau vers les exécutoires.

Zone maraîchère



Digues et Plages



Digue de Bray-Dunes
Commune résidentielle, habitats cossus



Station balnéaire de La Panne (Belgique). Appréciee de part et d'autre de la frontière pour sa plage et sa digue commerçante



Conférences



L'agglomération dunkerquoise, son environnement naturel entre potentialités et contraintes.

Emmanuelle LEROY, architecte urbaniste, Pilote de la session
emmanuelle.leroy@tud.fr

L'agglomération dunkerquoise, son environnement naturel entre potentialités et contraintes.

Stephane RAISON, Directeur du développement du Grand Port Maritime de Dunkerque
Le projet stratégique du port



Dispositifs de participation des habitants.

Daniel LEMANG, Adjoint au Maire de Dunkerque
dlemang@ville-dunkerque.fr

Quelques enjeux en matière de mobilité à l'échelle du littoral Côte d'Opale

Nicolas JONQUEL, Responsable Stratégie et Planification
n.jonquel@agur-dunkerque.org



Un territoire, des hommes, l'aventure d'une ville.

Gerard BLANC, Directeur, AGUR
g.blanc@agur-dunkerque.org

Enjeux institutionnels et métropolitains.

Patrick Chevre, Directeur Général de la CUD
patrick.chevre@tud.fr



Les mutations du territoire Dunkerquois

Jean-François VEREECKE
jf.vereecke@agur-dunkerque.org

Les mutations du territoire Dunkerquois

Geert SANDERS, Directeur Général de l'Intercommunale de Flandres Occidentale
g.sanders@wvi.be







LES PROJETS





EQUIPE A « THE VOICE OF DUNKERQUE »

(de gauche à droite)

Emanuela MONTEIRO
 Angela JIMENEZ
 Françoise BERTHET
 Lada LUKINIC
 Latussa Bianca LARANJA
 Ela DOKONAL
 Leandro Azevedo TERRAO

Architecte Urbaniste
 Architecte
 Urbaniste
 Architecte
 Architecte Urbaniste
 Architecte Design Urbain
 Architecte Urbaniste

Brésil
 Colombie
 France
 Croatie
 Brésil
 Australie / Croatie
 Brésil

A

1. CONSTRUIRE NOTRE APPROCHE

- Comment améliorer les connections transfrontalières de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) et comment consolider son rôle en Europe du Nord?
- Comment renforcer le rôle de la CUD dans le Nord-Pas de Calais?
- Comment chercher de nouvelles opportunités pour la région métropolitaine Flandre-Côte d'Opale – Flandre Belge ?
- Comment renforcer la cohésion entre les 18 municipalités de la CUD, de façon à clarifier son rôle ?

NOUS AVONS FAIT UNE LISTE DE POINTS D'APPROCHE :

HISTOIRE ET TRADITIONS !

Exploiter le potentiel de la ville : du Centre de Dunkerque et des autres villes de l'agglomération; des infrastructures et paysages portuaires existants; du calendrier des évènements comme le carnaval de Dunkerque...



DUNKERQUE ET SES CONTRADICTIONS!

Souligner les aspects positifs du port et minimiser les impacts sociaux et environnementaux des activités portuaires.

OPPORTUNITES ECONOMIQUES ALTERNATIVES ET COMPLEMENTAIRES!

Développer le potentiel de la ville en dehors du littoral et du port, et valoriser le territoire en reliant la partie nord (urbanisée) et sud (agricole) de l'agglomération: (eco) tourisme, agriculture (organique), slow-food, sports (nautiques), art, culture et divertissement, education...

DURABILITE!

Penser à des projets prenant en compte la question de durabilité et de la lutte contre le réchauffement climatique, et particulièrement tout ce qui concerne le développement de nouvelles énergies, la gestion des ressources hydrauliques, les espaces verts, la densification du territoire...

MOBILITE!

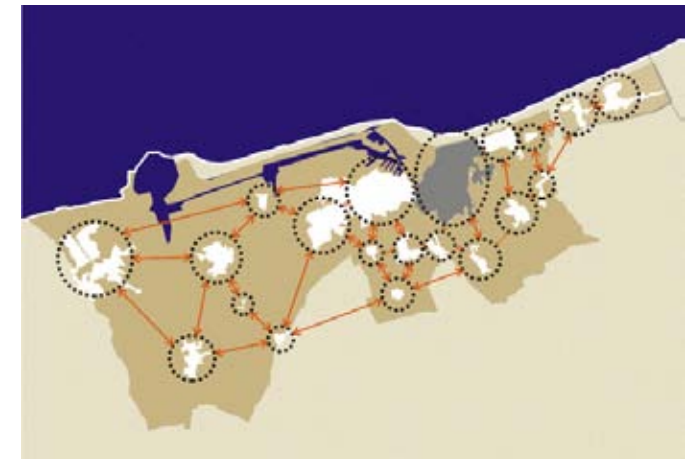
Améliorer le système de transports multimodaux dans l'agglomération, de façon à répondre aux attentes actuelles et attirer les investissements;

CITY BRANDING!

Améliorer l'image de l'agglomération grâce à la mise en place de politiques publiques et de campagnes de communication permettant de valoriser le territoire : "Dunkerque, une porte pour l'Europe "; "Le Nord, terre convoitée pour vivre, travailler et passer des vacances"; "Le Port, une activité durable, dont on peut être fier"....



connexions internationales



connexions internes à la CUD



2. UNE METHODE BOTTOM-UP

Nous avons découvert un territoire ambitieux devant faire face à de nombreux défis. Notre équipe a donc décidé d'écouter et observer la population, de façon à permettre la mise en place d'une stratégie **BOTTOM - UP**.

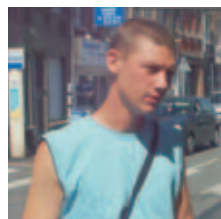
Ainsi, nous avons réalisé une série d'interviews au sein de diverses communes de l'agglomération. Elle nous ont permis de trouver un point de convergence entre notre "regard extérieur" et les attentes et besoins réels de la population.

Il est important d'explicitier qu'une telle approche ne confère aucunement une valeur scientifique à notre proposition.

Nous avons avant tout veillé à ce que les personnes interviewées aient des profils variés. Ces interviews ont été réalisées dans différentes villes de l'agglomération, car chacune d'entre elle admet des problématiques différentes et a un potentiel qui lui est propre. Aucune donnée statistique n'était représentative de la population.

Les questions posées concernaient plusieurs aspects de l'analyse du territoire : les relations entre les aires de travail et les espaces de vie publique; le rôle de Dunkerque en tant que centre d'agglomération, fournisseurs de services spécialisés et activités culturelles; descriptions des aspects positifs et négatifs des villes; les attentes concernant les nouveaux projets; etc. L'équipe a également encouragé l'expression du sentiment d'appartenance et d'identité au sein de la communauté urbaine de Dunkerque, tout l'expression comme les éléments pour lesquels la population a une attaché particulière.

SUR LA QUALITE DES ESPACES URBAINS: "ILS N'Y A PAS DE QUALITÉ À PROXIMITÉ DES INDUSTRIES. ST. POL N'EST PAS UNE BELLE VILLE" (SAINT-POL-SUR-MER); "GRANDE SYNTHÉ EST SUPERBE, PARCE QU'ELLE EST TRÈS FLEURIE..." (GRANDE SYNTHÉ); "Grande Synthe est superbe, parce qu'elle est très fleurie..." (Grande Synthe); "La place Jean Bart est l'un des endroits phares de Dunkerque. Avec ses magasins, son marché et ses manifestations..."; "Pouvez-vous imaginer une telle place, avec tant de voitures, et si proche des ancienne murailles de la ville? C'est le lieu le plus important de la ville, ça a toujours été ainsi..." "Il y a beaucoup de voitures qui roulent très vite à Dunkerque"; "J'aimerais qu'il y ai plus d'endroits où l'on puisse s'asseoir face à la mer et plus de parcs. Je trouve aussi que les dunes de Malo sont sales et peu sécurisée"; "J'aime vivre à Dunkerque. Les jeunes ont l'embarras du choix pour faire du sport : il y a un skatepark et la plage" "J'aime le port, surtout en été, grâce aux manifestations et aux bateaux"; "Il n'y a pas grand chose à faire à Dunkerque. Mais j'aime la mer, la plage, la digue et les églises" (Bourbourg). **SUR LE POTENTIEL TOURISTIQUE:** "Je préfère me promener le long du canal qu'aller à la plage. Saviez-vous que ce canal à été peint par de célèbres peintres, comme Nicolas de Staël?" (Gravelines); "Il y a de superbes églises à St-Omer. Bergues est également une ville très intéressante"; "J'aime Bourbourg car elle est paisible et tranquille. Je me sens toujours proche de la nature"; "Je vais souvent courrir et marcher dans les dunes. C'est fabuleux de pouvoir profiter d'une nature tant préservée". (Zuydcoote). **SUR L'OFFRE DE SERVICES URBAINS ET D'ACTIVITE CULTURELLES:** La majorité des interviewés apprécie et profitent des équipements publics et services spécialisés de la ville de Dunkerque (théâtre, musée, port, casino, commerce, services de santé et administration publique); "Si je veux sortir, je vais en Belgique, plutôt vers Ostende" (Coudekerque). **QUELQUES ATTENTES:** "J'aimerais qu'il y ait plus de pistes cyclables. Je trouve aussi qu'il est compliqué d'aller en Belgique" (Dunkerque); "Si vous dépendez du système de transport, c'est l'enfer" (Grand-Synthe); "Le problème de pollution industrielle à Dunkerque à déjà été mainte fois dénoncé dans les médias...Rien ne semble être fait par les autorités, excepté la politique de santé sur la question du cancer"



Finalement, nous sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- L'ambivalence récurrente entre la perception des territoires de la ville de Dunkerque et son port favorise le manque d'une identité commune entre les villes de l'agglomération.
- Pour permettre à l'agglomération de redorer son image, des changements structurels doivent être établis par et sur le port, ce qui implique le développement de pratiques durables. Il faut également laisser plus de place à l'innovation.
- Les villes de l'agglomération doivent être capables de se débarrasser de l'image véhiculée par le travail et l'industrie. Les gens veulent que leurs villes mettent l'accent sur l'intégration sociale, le plaisir, le loisir.
- Le(s) projet(s) doivent traiter des thèmes suivants, souvent mentionnés pendant les interviews: la qualité des espaces urbains; le développement des espaces dédiés au tourisme; la densification des aires urbaines consolidées; les questions environnementales et de développement durable;
- Le manque de sentiment identitaire et de liens entre les villes n'est pas forcément dû au manque d'infrastructures à grande échelle. Il ne s'agit pas de structure et de système de transport compliqués...C'est pour cette raison qu'il faut essayer de renforcer l'intervention à petite échelle sur l'ensemble du territoire: "D'un point de vue urbanistique, le sentiment d'appartenance à la CUD est en progression, parce que les gens sentent que les choses sont en train de bouger".

3. LE CONCEPT

Notre conception du territoire se remet aux directives suivantes :

- Consolider Dunkerque en tant que centre d'Agglomération;
- Tirer profit de l'axe Est-Ouest, épine dorsale de l'agglomération, devant être appréhendée différemment, de façon à répondre aux différents rôles auxquels elle prétend
- Créer de nouveaux axes nord-sud, le long des sentiers maritimes et dans l'Hinterland

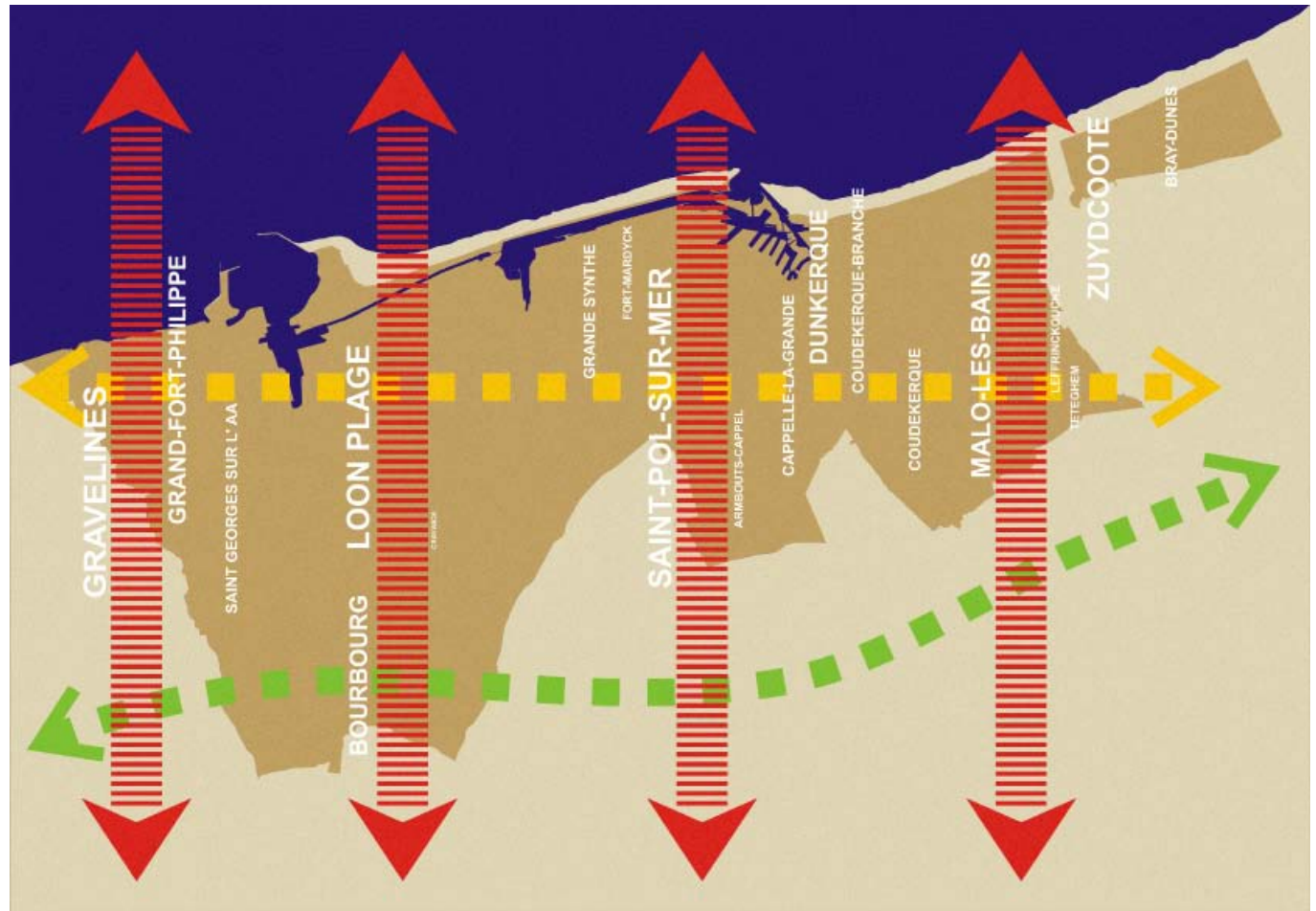
A partir de telles directives, nous avons développé une proposition en trois parties/axes, chacun ayant un fort potentiel pour promouvoir l'intégration social et l'appropriation démocratique des espaces publics, grâce à l'exploitation d'un réseau entre les différents éléments : plages, dunes, espaces verts, espaces protégés, canaux fluviaux, centres historiques, aires agricoles etc.

La mise en place du concept devra dépendre d'une stratégie variable entre le court et le long terme, mais également d'une série de politiques et pratiques partagées entre le secteur privé et le secteur public, à tous les niveaux (fédéral, régional, et local).

a. **DENSIFICATION ET RÉNOVATION DES AIRES CENTRALES.** Nous encourageons fortement les interventions urbaines à petite échelle dans les aires centrales de l'agglomération, et particulièrement à Dunkerque, car elles ont le pouvoir d'augmenter l'attractivité du territoire, de favoriser la densification et la mixité. Nous entendons également que la demande de changements dépende de l'évolution de la taille et de la structures des familles et implique la nécessité de porter



Concept



connexions internes à la CUD

une attention particulière au centre-ville, lieu propice aux investissements, et à l'implantation de résidences universitaires. De telles stratégies doivent également inclure des projets ayant pour objectif de favoriser la mobilité et l'accessibilité des piétons, en complémentarité avec un système de transport multimodal efficace.

b. **POLITIQUES ÉDUCATIVES ET CULTURELLES.** Nous nous accordons sur l'importance du rôle-clé de l'Université comme moyen de garder et attirer les étudiants au sein de l'agglomération. Aussi, les investissements de la CUD en matière d'infrastructures culturelles, comme l'association Fructose, doivent être maintenues.

c. **POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL.** Nous avons identifié la nécessité urgente de diversifier l'économie de l'agglomération qui ne peut plus dépendre uniquement de l'industrie lourde. Le tourisme peut, ainsi, être une alternative intéressante à développer sur le territoire. Premièrement, en raison de sa localisation stratégique, à proximité de très gros marchés de consommateurs, comme Lille et la Région Nord-pas de Calais. Ainsi, il est important d'anticiper la possibilité d'explorer cette activité dans une perspective de coopération transfrontalière avec la Belgique et même avec l'Angleterre. Deuxièmement, par l'offre riche d'attractions locales dans l'agglomération, entre les plages (comme Malo), les parcs naturels, les villes fortifiées (comme Bergues

et Gravelines), les canaux navigables, les expériences potentielles d'agrotourisme dans l'arrière-pays (sports, comme du kayak, des randonnées, du cyclisme, triathlon, équitation, chambre d'hôtes...). De grands efforts seront certainement nécessaires pour que soient renforcées ce types d'activités. L'intégration est l'élément clé pour donner de la valeur à l'agrotourisme sur le territoire de la CUD. Une proposition globale d'infrastructures et d'attractions sur l'axe nord-sud est nécessaire (selon les propositions présentées ci-dessous); des activités productives et des événements intégrés pourront rendre possible pour le touriste le contact avec différentes échelles (événements, bonnes pratiques d'agriculture biologique et de slow-food, produits locaux des fleurs aux bières...); finalement, l'engagement intégré de multiples acteurs dans un processus de décision participatif est nécessaire. En ce sens, le rôle des élus, à tous les niveaux, est particulièrement important, non seulement en ce qui touche aux questions de financement, mais également pour permettre des partenariats entre acteurs privés et les institutions chargées de la recherche et de l'éducation, de l'assistance technique à l'agriculture, etc... Comme ceci fonctionne déjà bien au Brésil à l'échelle régionale, cela peut-être source d'échange d'expériences.



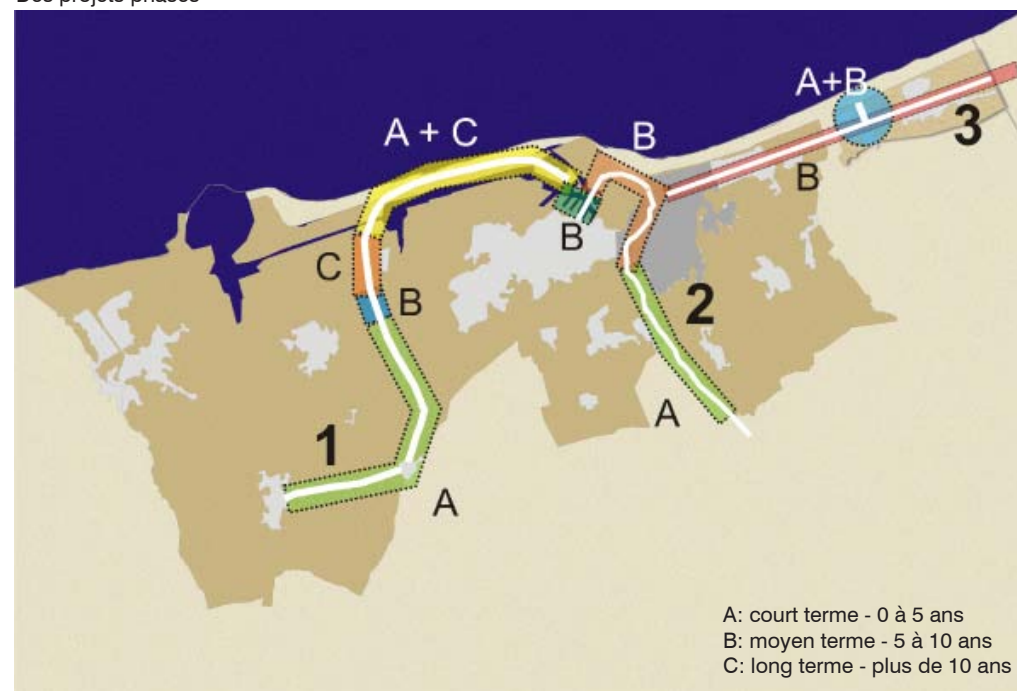
4. PROJETS PRINCIPAUX

Les projets ci-dessous sont proposés dans le contexte des présupposés suivants et perspectives de changement::

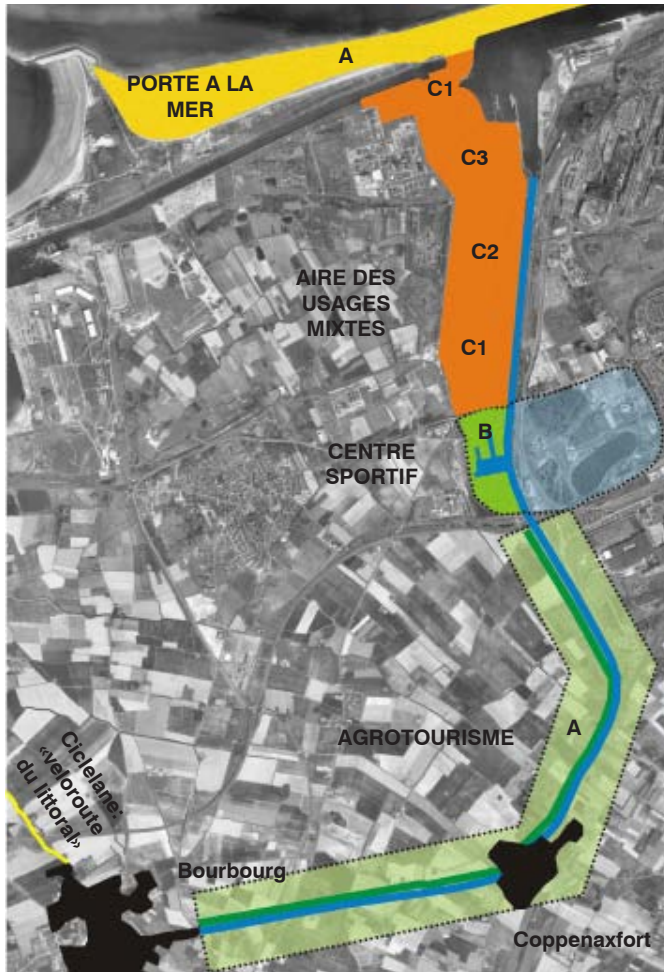
- A court terme (A), le Port Est maintient ses activités;
 - A moyen (B) et long terme (C), le Port Est transformera graduellement ses activités liées à l'industrie lourde vers des activités liées au développement durable, innovation et technologie (dépollution des espaces contaminés, productions d'énergies propres...).
- A ce moment là, les possibilités d'usage du sol et d'investissement seront consolidées, tandis que le Port Ouest sera renforcé.



Les projets renforcent les trames bleues et vertes de l'agglomération
Des projets phasés



PROJECT 1: BOURBOURG-CANAL-LAC DU PUYTHOUCK-TOTAL- CANAL DE MARDYCK CANAL-ECLUSE-DIGUE DU BRAEK



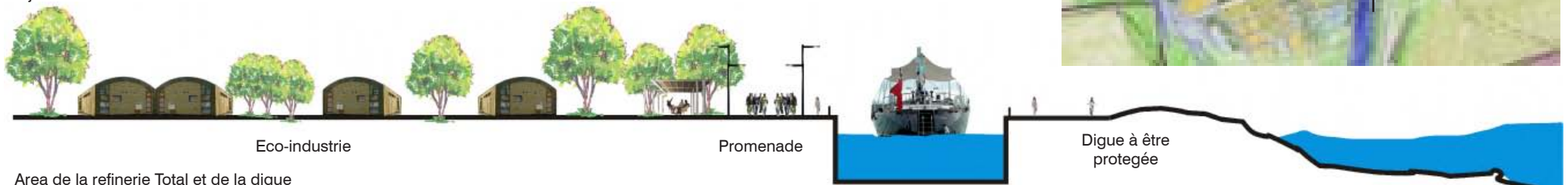
Project no. 1



La part d'un projet plus global Principes pour l'agrotourisme

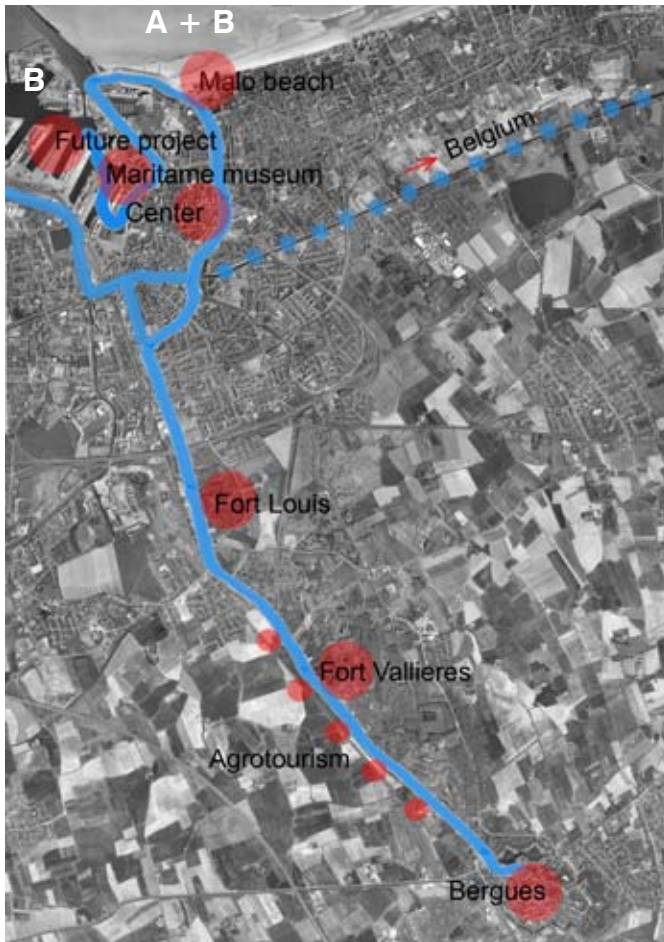
NOTRE PROPOSITION:

- a. promouvoir le développement de l'agrotourisme par l'amélioration du canal de Bourbourg et des liaisons avec le réseau des pistes cyclables existantes et planifiées (Véloroute du Littoral);
- b. donner plus d'importance à l'aire du Lac du Puythouck, en introduisant un camping et un port fluvial de petite échelle (comme Watten);
- c. déplacer la Raffinerie Total, réaliser la dépollution et étendre le tissu urbain sur cette zone, de manière à réduire l'isolement de Mardyck et rendre possible de nouvelles formes d'occupation du sol avec un usage mixte et des industries de faible impact environnemental (pharmaceutique, centres de recherches médicale...). Nous pensons également qu'il est de la plus haute importance d'introduire des liaisons et espaces verts (vecteurs de biodiversité), autant que de garantir l'accès à la plage pour les territoires de Loon Plage et Grande-Synthe;
- d. Proposer une approche plus humaine de la digue qui permette son accessibilité tout en maintenant sa "fonction naturelle". En ce sens, nous soulignons l'importance de renforcer les pratiques actuelles la digue comme frontière calme et poétique entre le paysage construit du port et la mer.



Area de la raffinerie Total et de la digue

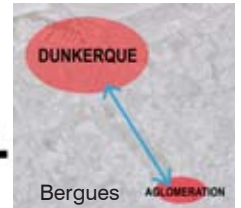
PROJET 2 : BERGUES-AGROTOURISME-BOIS DES FORTS-FORT LOUIS-DUNKERQUE CENTRE-MALO-ZONE DES MOLES



La part d'un projet plus global



section sur le canal



Notre proposition:

- a. Promouvoir des améliorations urbaines pour le canal de Bergues qui relie cette ville à Dunkerque, en rendant possible une liaison qualifiée pour la pratique de la marche, du vélo...;
- b. Initier des routes fluviales pour le canal, comme moyen de développer une alternative pour le transport urbain et de renforcer le tourisme de l'agglomération;
- c. Renforcer les connexions entre les espaces ruraux et urbains, en tirant partie des sites historiques et des grands espaces verts existants (Bergues, Bois des Forts, Fort Louis...);



detail sur le canal

- d. Réaliser des interventions urbaines sur la plage de Malo, de manière à créer de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace public;
- e. Proposer une liaison directe pour les piétons et les cyclistes entre le Port Est (espaces des bassins), le Centre de Dunkerque, le quartier du Grand Large et la Plage de Malo;
- f. Développer au fur et à mesure des nouvelles s en complémentarité avec les orientations du SCOT.



reconstitution d'un front de mer à Malo Beach



Tratement homogène de la plage



Section of the Intervention in Malo Beach

**PROJET 3: NOUVELLE GARE FERROVIERE-
CENTRE DE ZUYDCOOTE-ESPACE DE
L'ANCIENNE FERME DE L'HOPITAL-HOPITAL DE
DE ZUYDCOOTE**

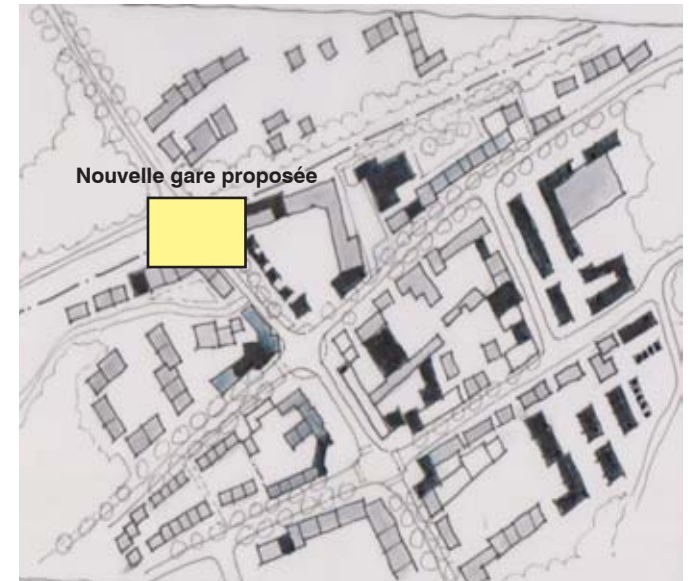


La part d'un projet plus global Veloroute du Littoral et section sur le tram train

Notre proposition:

- a. Renforcer le potentiel touristique de la partie est de l'agglomération, qui pourra être une destination pour les Français et pour les Belges, notamment dans le contexte de la coopération transfrontalière entre la Flandre- Côte d'Opale et la Flandre Belge;
- b. Respecter l'environnement naturel de Zuydcoote, plus particulièrement les aires de préservation des dunes et des édifices historiques;
- c. Augmenter l'attractivité du Centre de Zuydcoote, dans la perspective de l'arrivée d'une voie ferrée (proposition de tram-train entre Dunkerque et la Belgique) et de la stratégie de densification du tissu urbain existant (qui pourrait comporter une nouvelle offre de logements ou locations touristiques);
- d. Requalifier les espaces publics et espaces verts de Zuydcoote, spécialement pour créer des liaisons claires entre la ville (place centrale, gare), la ferme, l'hôpital et la plage;
- e. Tirer partie du potentiel de l'architecture locale du sanatorium, en conservant ses espaces verts, en augmentant les services de santé et en promouvant, par la densification, l'implantation de services complémentaires comme un spa;
- f. Préserver les édifices historiques de la ferme de l'ancien hôpital et rendre possible des opportunités pour de nouveaux usages de l'espace (services de recherche

dans le domaine de la santé, services touristiques complémentaires...);
g. profiter de la proximité entre la plage et la zone agricole à Zuydcoote: services de santé à l'hôpital, sports et événements (cyclisme, randonnées, activités nautiques), agrotourisme (agriculture biologique, éducation à l'alimentation / slow-food)...

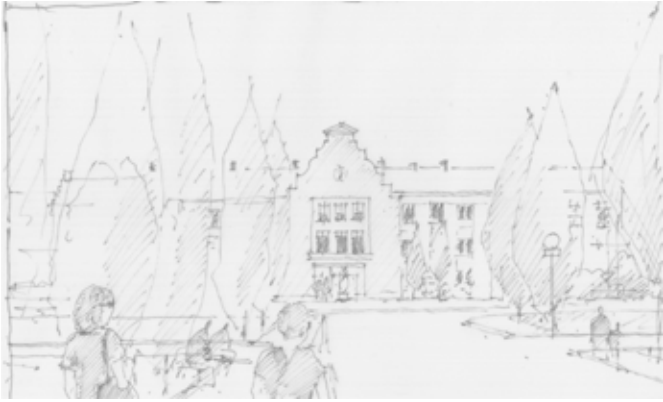


Nouveaux logements pour le tourisme (en noir)

exemple d' agrotourisme régional



renforcer l'aspect boisé de l'hopital



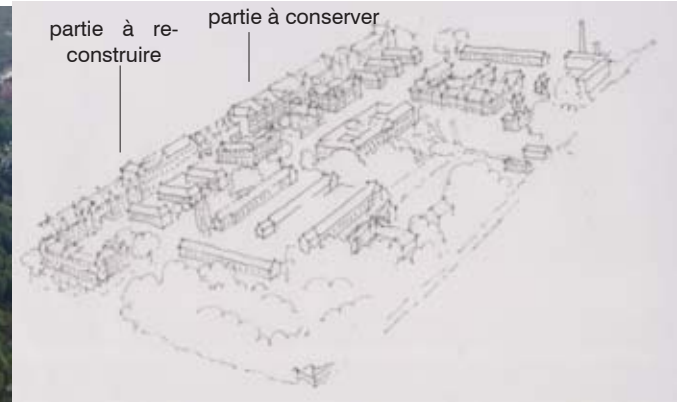
Favoriser les liaisons douces

Vue de l'hopital et de la plage



Vue de l'ancienne ferme de l'hopital

proposition de densification sur le plan de masse existant



revitalisation du site et extension des usages







EQUIPE B « CONNECTIONS IN DUNKERQUE »

(de gauche à droite)

Iva DOKONAL

Sam Minh TUAN

Erika Cristine KNEIB

Leonardo Leal SCHULTE

Maria Beatriz RUFINO

Luiz NUNES

Jasmina BOGOVIC

Architecte

Architecte

Doctorat Transport

Ingénieur Civil /Transport

Architecte Urbaniste

Architecte Urbaniste

Architecte-Paysagiste

Croatie / Etats-Unis

Vietnam

Brésil

Brésil

Brésil

Brésil

Croatie

B

Connexions de Dunkerque

1. INTRODUCTION - Concept du projet

La ville de Dunkerque a été constamment soumise aux défis de la reconstruction. Les changements qui en découlent semblent avoir été imposés à la population et n'ont ainsi jamais fait partie de la dynamique locale, ni n'ont été appropriés par les locaux. Aujourd'hui, la ville connaît de nouveaux défis, et on sent une certaine crainte quant à l'avenir. La grande industrie (internationale) va-t-elle quitter Dunkerque? Quel sera alors l'avenir de l'économie locale? Comment faire pour éviter une diminution de la population? Comment transformer l'image de la ville de Dunkerque, aujourd'hui associée à la pollution et à la distance? Comment faire pour mieux connecter des municipalités qui sont regroupées dans une gouvernance commune mais apparemment sans relations fortes? Comme « internaliser » la richesse produite sur le territoire? Quelles pistes pour s'attaquer au problème du chômage et de l'exode de la population?... ces enjeux majeurs nous semblent pouvoir être énoncés sous la forme de deux questions : améliorer la qualité de vie et renforcer l'attractivité (Figure 1).



Figura 1: Esquema ilustrativo sobre as indagações para Dunkerque

Il faut penser à Dunkerque pour son avenir, inverser l'image d'une ville éloignée et peu moderne en une ville dynamique. Pour cela, il faut imposer l'idée d'une « Région », avec un projet commun porté par la CUD, dont le but est de CONNECTER, en capitalisant sur la diversité des communautés, en s'appropriant l'économie locale, en promouvant une vision globale de la côte qui offrirait plus d'accès aux plages, tout en conservant l'histoire et l'activité portuaire.

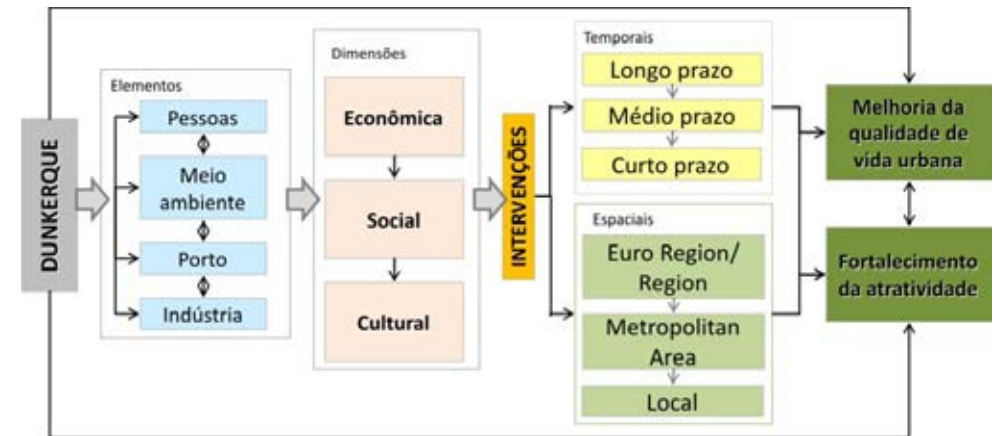


Figura 2: esquema de conexão de elementos e dimensões para Dunkerque

2. ECHELLES D'INTERVENTION

Echelle 1 - Euro-régional : nécessité d'étendre l'intégration de la région dans l'Europe et le Monde.

Echelle 2 - Métropolitaine : pour renforcer l'articulation entre les différentes municipalités et promouvoir une dynamique métropolitaine

Echelle 3 - Locale : un regard sur les spécificités de chaque zone pour le développement de projets pilotes, améliorer les connexions entre les territoires et leur attractivité à l'échelle locale.

3. LIGNES DIRECTRICES

3.1 Economie

Renforcer l'économie de Dunkerque est au cœur du développement du territoire. L'articulation port / industrie et la disponibilité des différents modes de distribution constituent un fort potentiel pour Dunkerque. Leur intégration en un système performant est un avantage décisif pour l'agglomération et peut faire de Dunkerque un centre de production de connaissances sur les dynamiques de l'activité portuaire, et contribuer ainsi à une reconnaissance internationale et au développement économique (Figure 3). D'autre part, le tourisme présente aussi un potentiel important, par la diversité historique et la pratique d'activités sportives.

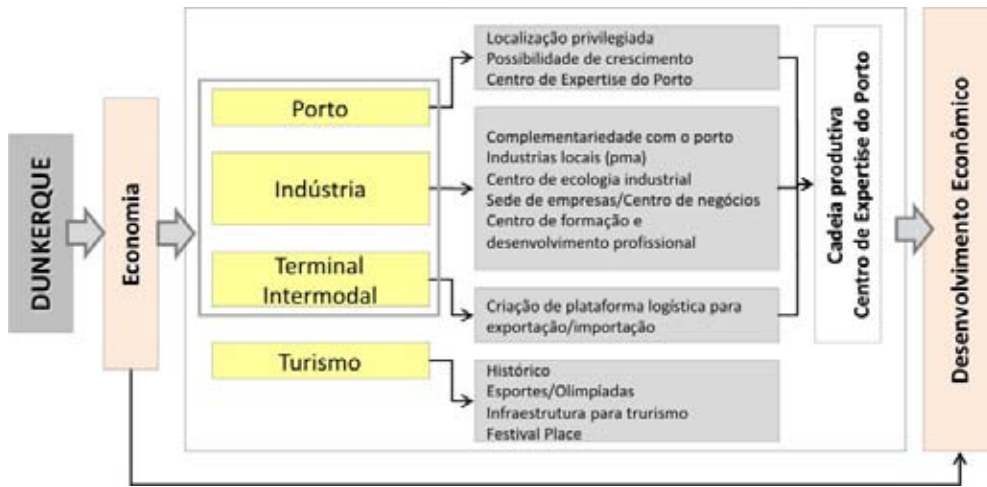


Figure 3: Stratégies pour le développement économique de Dunkerque

Lignes directrices pour un développement économique endogène:

- Renforcer le port, en le connectant à un réseau de services dédiés aux activités portuaires et promouvant une liaison avec les ports de la région (Calais et Boulogne-sur-Mer),
- Continuer l'expansion du port par étapes et la diversification des activités industrielles liées, avec une priorité sur les innovations et les énergies alternatives,
- Renforcer les liens locaux, régionaux, nationaux et internationaux, profitant de la localisation privilégiée de Dunkerque comme un moyen pour stimuler le tourisme historique et les sports nautiques, notamment les activités olympiques.

3.2 Social

- Tirer parti des communautés installées, accompagner leurs dynamiques locales, encourager les échanges et les connexions,
- Promouvoir les apprentissages et la formation continue des travailleurs, dans l'objectif d'accompagner leur intégration au processus de modernisation de l'industrie et du port,
- Renforcer les centralités locales par une diversification des fonctions et une articulation des équipements publics culturels, éducatifs et de vie sociale (comme la Maison de Quartier ou les associations qui fournissent des services sociaux et organisent la vie communautaire).

3.3 Culturel

- Identifier les liens entre le passé et le futur de Dunkerque, reconnaître le passé industriel de la ville et son importance dans le développement de la ville,
- Renforcer l'identité maritime et mettre en avant le grand littoral que constitue cette région et son attrait potentiel pour la population locale et le tourisme, principalement associée à la pratique des sports nautiques,
- Promouvoir des politiques d'animation culturelle de l'espace public et des zones côtières, et les diffuser à l'échelle régionale ; développer le carnaval dans les endroits de la région où il n'existe pas ;
- Encourager l'action des entreprises internationales pour le développement d'équipements de service et d'activités de formation ;
- Développer la relation et l'intégration entre le sud et le nord de la région (identités entre ville, mer et campagne).

4. INTERVENTIONS

Dans le but de la réalisation de ces lignes directrices, nous proposons les interventions physiques et les politiques publiques suivantes.

Tableau 1: matrice des interventions physiques

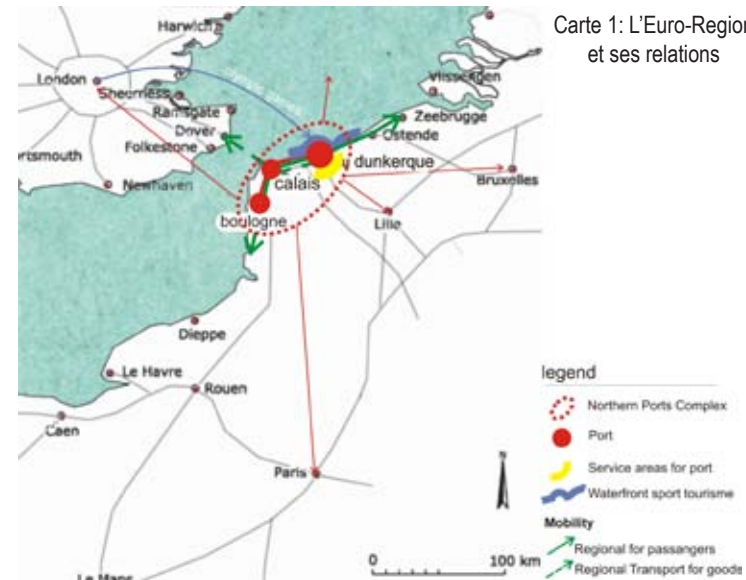
	Curto prazo	Médio prazo	Longo Prazo
Euro-region/Region			
Desenvolvimento socioeconômico		Complexo de Porto do Norte	
Mobilidade Regional		Turismo Esportivo	
		Mobilidade Regional de Passageiros	
		Terminal Intermodal de Logística – Cargo Connections	
Área metropolitana / CUD expand			
Desenvolvimento Econômico		Idades do porto e perspectivas de conexões com a cidade	
		Connections of Institutions – Social-Economic Projects	
Mobilidade		Sistema Estrutural de Transporte – Conexão de centralidades	
		Terminal Intermodal de Logística – Cargo Connections	
Paisagem		Espaços verdes e litoral	
Local			
Projeto piloto 01	SaintPaul/ Dunkerque		
Projeto piloto 02		FortPhilip/Gravelines	
Projeto piloto 03			Clipon/Digue du Braek

4.1 Échelle 1 - Euro-région

4.1.1 Développement économique

Le complexe des ports du nord

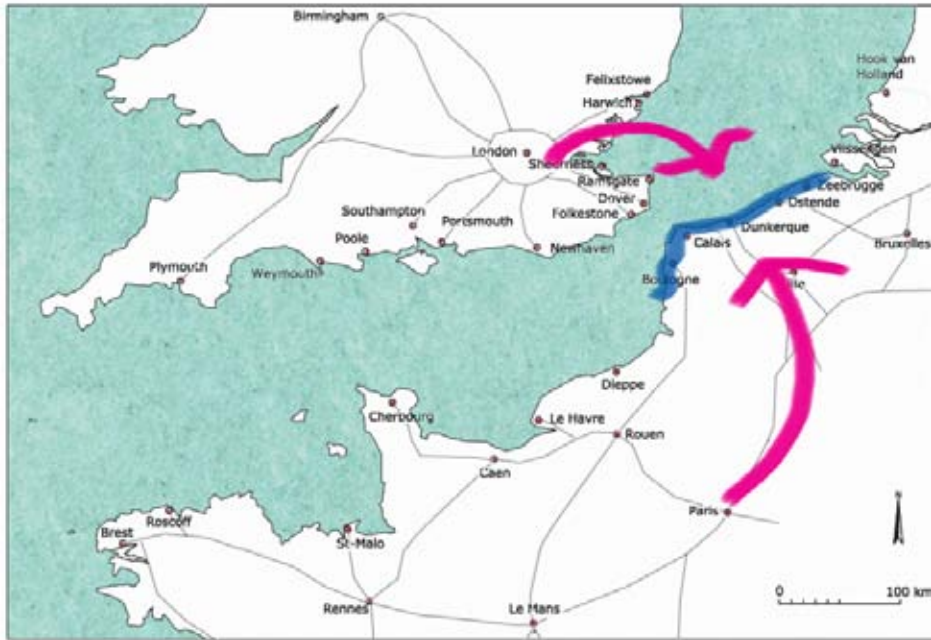
Le Port de Dunkerque a pour les années à venir le défi d'élargir sa diversification à travers l'attraction de nouvelles activités. Actuellement, le Port est fortement marqué par ses activités industrielles, mais a une différence près par rapport à d'autres ports français, qui est son large éventail de services complémentaires aux activités portuaires et industrielles.



Carte 1: L'Euro-Region et ses relations

Connexions de Dunkerque

Son emplacement stratégique à proximité des ports de Calais (Passager / Commerce) et Boulogne sur mer (pêche) donne la condition de formation du bassin portuaire du Nord, profitant de la complémentarité des activités portuaires et la possibilité de relier tous les ports avec une grande plate-forme de services. Cette relation permettra de renforcer un port en réseau avec des services différenciés d'excellence, situé dans le centre de gravité de la zone métropolitaine de Londres, Paris et Bruxelles.



Mapa 2: Euro Region e Turismo Esportivo

Tourisme sportif

La côte de Dunkerque est vouée à l'accueil différents équipements sportifs. La stratégie consiste à renforcer l'utilisation de la mer pour ces activités et fournir des capacités d'accueil au niveau régional.

La répartition de ces équipements, liée aux jeux olympiques de 2012 va créer une plate-forme pour les sports nautiques et pourra générer une réutilisation de ces équipements avec des activités de formation et l'organisation de nouveaux événements.

4.1.2 La mobilité régionale

Le Fret

Dunkerque se trouve dans une position stratégique, à proximité de grandes capitales européennes. Elle bénéficie d'une riche infrastructure pouvant accueillir les différents modes de transport : maritime, fluvial, routier et ferroviaire. Il a été observé qu'aucune connexion n'existe entre ces modes. Si cette situation été modifiée, Dunkerque aurait une position stratégique au niveau mondial.

Dans cet objectif, il est proposé un terminal intermodal, situé dans une position stratégique, qui vise à articuler routier, ferroviaire et fluvial. Ces propositions visent également à améliorer les liens entre la côte de Calais, Lille et la Belgique.

Le transport de personnes

En ce qui concerne les transports régionaux de voyageurs, il y a une grande connexion avec Lille, et peu d'interaction avec Calais et la Belgique. Si les articulations étaient renforcées, Dunkerque pourrait être un nœud d'échange important pour Londres et pour la Belgique. Il serait ainsi possible de renforcer les possibilités de connexion vers La Panne et Brugge, principalement orienté vers les touristes. Aussi, il est nécessaire de renforcer la liaison ferroviaire avec Calais et de mettre en œuvre une liaison ferroviaire de qualité vers la Belgique.

Le renforcement d'un axe est-ouest de portée régionale, réduira aussi le nombre de véhicules de transit à Dunkerque (ce qui est préjudiciable à la ville comme on le voit dans les études), contribuant ainsi à l'amélioration de la circulation urbaine.

La liaison ferroviaire a pour but d'augmenter l'attractivité de Dunkerque. Il est essentiel que la ville soit prête à attirer les touristes grâce à cet axe. En ce sens, les propositions élaborées par le groupe B en milieu urbain, visent à fournir une infrastructure urbaine pour Dunkerque et à améliorer la qualité de vie, en offrant un service de transport efficace pour les résidents et les touristes.

4.2 Echelle métropolitaine (CUD élargie)

4.2.1 Développement économique

« Ages du port » et perspectives de connexion avec la ville

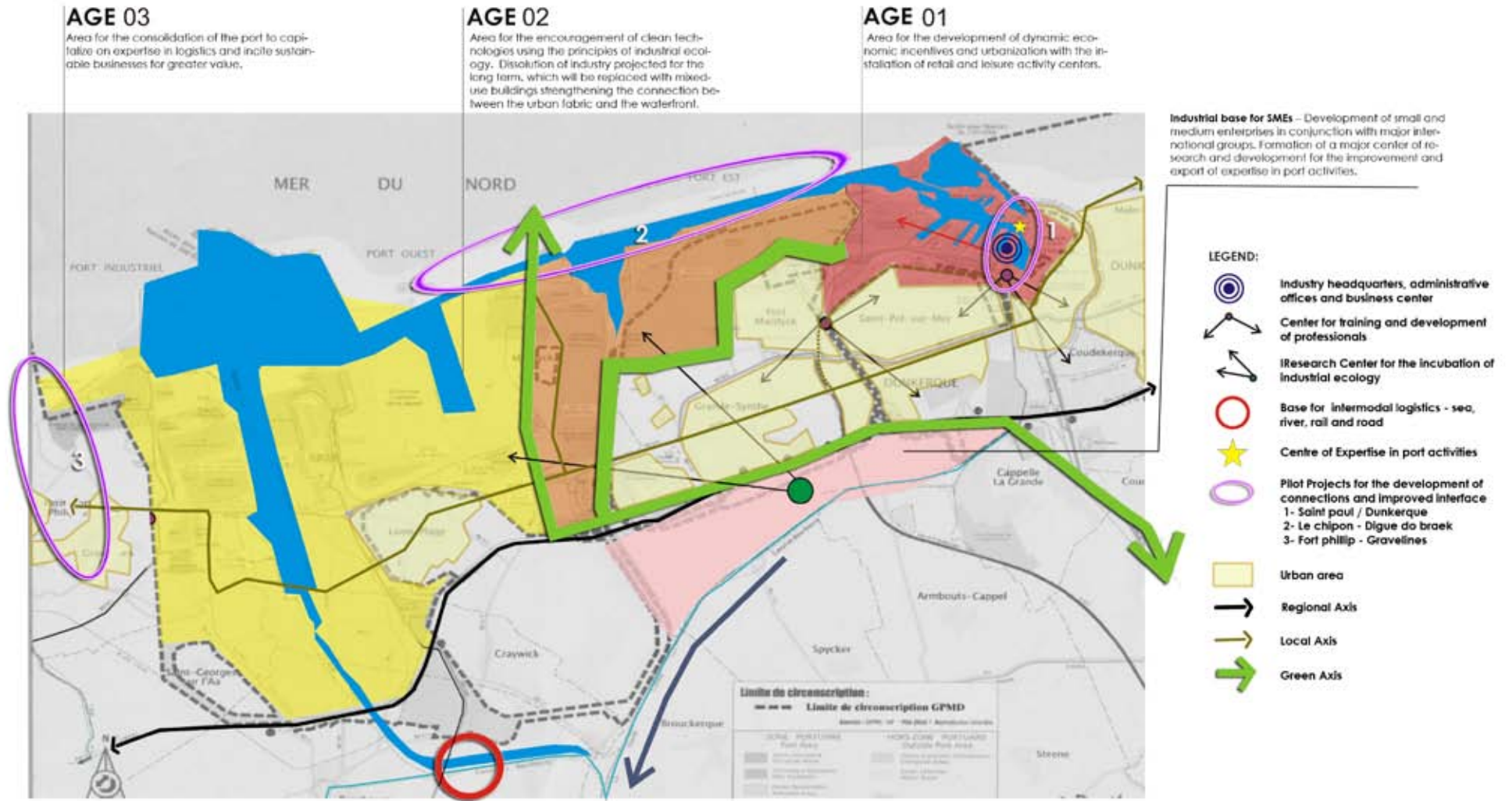
Le port de Dunkerque est le grand moteur du développement dans la région, il représente plus de 80% de la valeur ajoutée produite au sein de la Communauté Urbaine de Dunkerque, et présente un ensemble de différentes perspectives de développement. Dans le même temps, le port représente une barrière territoriale qui rend difficile toute relation avec la ville et la bande de plage. La proposition est d'articuler les différentes perspectives de développement du port avec un développement urbain du territoire, prenant en compte les différents âges du port et utilisant des technologies différentes pour le port et le développement industriel (voir carte 02).

La zone de l'**âge 1** porte l'histoire du port, mais présente aussi des possibilités foncières permettant un renouvellement urbain qui tient compte du patrimoine historique et assure une meilleure connexion au littoral. Il s'agit d'un emplacement privilégié de choix pour l'extension de la zone centrale et l'insertion d'équipements stratégiques qui favorisent la consolidation du centre de Dunkerque en tant que centre de l'agglomération.

La zone de l'**âge 2** représente le processus d'industrialisation lourde accompagnée par la pollution. Cette époque a permis le fort développement économique de Dunkerque dans les années 70, mais contribue aujourd'hui de manière négative à l'image de la ville à cause de la pollution et de la fragmentation du territoire qui prive la ville de son accès à la côte. Pour cette zone, l'idée est de développer la promotion de technologies plus propres, et prévoir à long terme un déplacement progressif des activités portuaires au profit d'activités urbaines et productives plus avancées et mieux intégrées avec la bande de plage.

La zone de l'âge 3 est le pôle de développement le plus dynamique de Dunkerque. Elle représente un grand potentiel de développement économique pour les années à venir et offre la possibilité d'organiser un développement harmonieux des relations ville / port, intégrant des éléments paysagers et de verdure, et garantissant l'accès à la bande plage. Ceci sera très bénéfique à l'image de la ville.

Toutes ces zones ont des liens étroits avec la gamme des petites et moyennes entreprises liées à l'activité portuaire, avec toujours l'objectif de renforcer Dunkerque comme **base logistique intermodale**. Ces zones doivent aussi contribuer à créer des relations avec les centralités dispersées, avec la perspective du déploiement d'un système de mobilité privilégiant les moyens de transport durables.



Mapa 2: Idades do Porto e perspectivas de conexões com a cidade

Connexions de Dunkerque

4.2.2 Connexion des institutions - Projets socio-économiques

Dunkerque bénéficie d'une importante densité institutionnelle et d'entreprises dont l'efficacité sera améliorée par une meilleure articulation. Une des grandes faiblesses du territoire est la possible délocalisation des entreprises à capitaux étrangers, qui ne s'impliquent pas vraiment dans le développement de projets locaux. Pour ces entreprises, il est proposé de les encourager, avec le soutien des institutions publiques, de développer des programmes de formation des employés et des jeunes – **Centre de formation et d'amélioration des compétences**. L'organisation de ces compagnies pourra être encouragée par la consolidation de **Centres d'affaires**, la viabilisation de la localisation des bureaux dans des sites stratégiques et l'amélioration de l'offre résidentielle à destination des cadres. Le réseau de petites et moyennes entreprises doit être orienté vers la production de connaissances sur l'écologie industrielle - **Centre de Recherche pour l'écologie industrielle**. Ainsi le lien entre ces activités permet à Dunkerque de s'imposer comme un **centre d'expertise pour les activités portuaires**. L'exportation de ces connaissances pourra être un moteur endogène de production de richesse.

4.2.3 Mobilité

Le transport urbain à Dunkerque aujourd'hui basé sur une logique non-durable dédiée à l'automobile, ce qui contribue à la pollution, la dégradation urbaine et la perte de qualité de vie. Des études ont montré une grande préoccupation de la population pour renverser cette logique et donner la priorité aux transports publics et non motorisés. Notre proposition pour améliorer la mobilité à Dunkerque est de concilier les problèmes de déplacement urbain et d'organisation territoriale avec les désirs de la population, en créant des axes forts de transport public, alimenté par les transports non motorisés (accès à pied jusqu'à 500m et à vélo jusqu'à 2500m). Ce système paraît bien adapté à une ville plate, où la population a déjà une culture de l'utilisation du vélo, et surtout parce que des études ont montré que 86% des déplacements automobiles sont effectués pour des distances de moins de 3 km, qui pourraient donc être effectués par des modes non motorisés. On imagine l'axe fort est-ouest, qui pourra être aussi l'axe de développement urbain, consolidé par des connexions perpendiculaires Nord-Sud. Le territoire sera ainsi organisé à partir d'une centralité principale (Centre traditionnel de Dunkerque) relié à des centralités secondaires, formant un réseau connecté. La nouvelle hiérarchisation des transports publics et non motorisés ainsi que les restrictions de l'usage de la voiture seront implémentés de manière graduelle, avec un changement progressif des habitudes, en évitant une rupture avec la norme actuelle.



Passage cycliste en niveau différencié

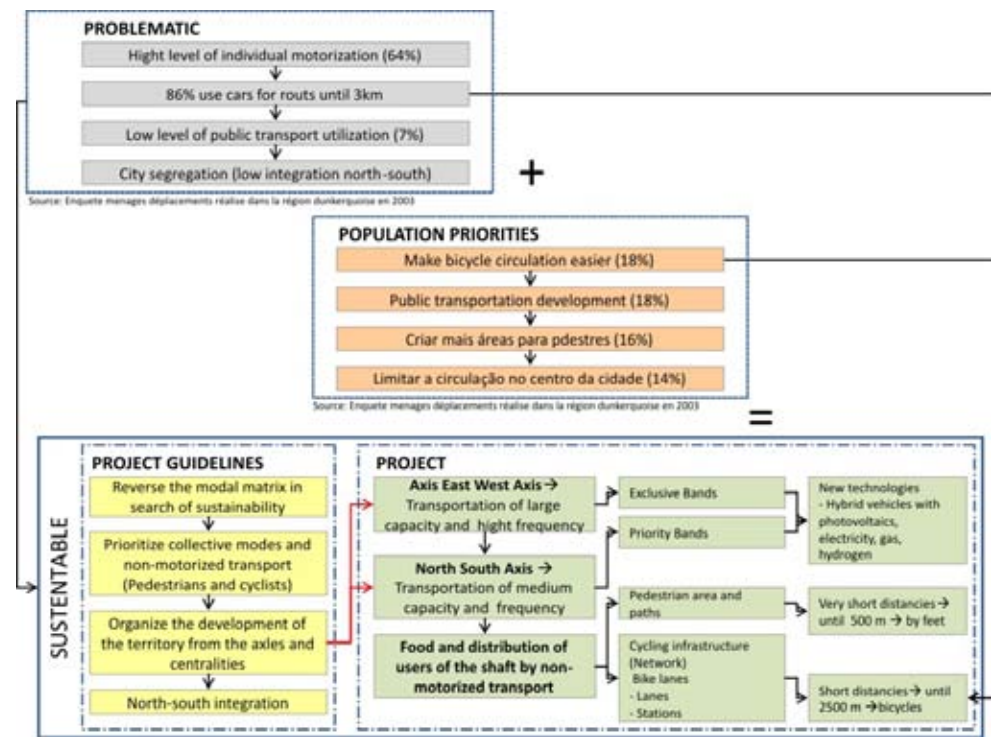


Schéma de conception pour la mobilité

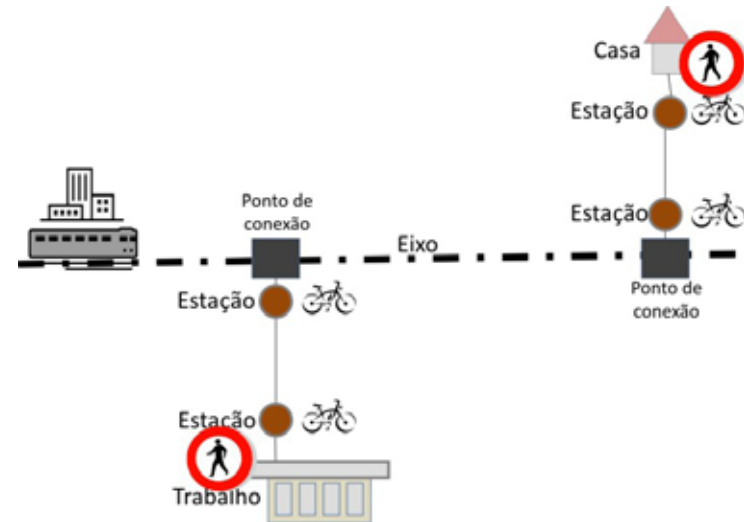
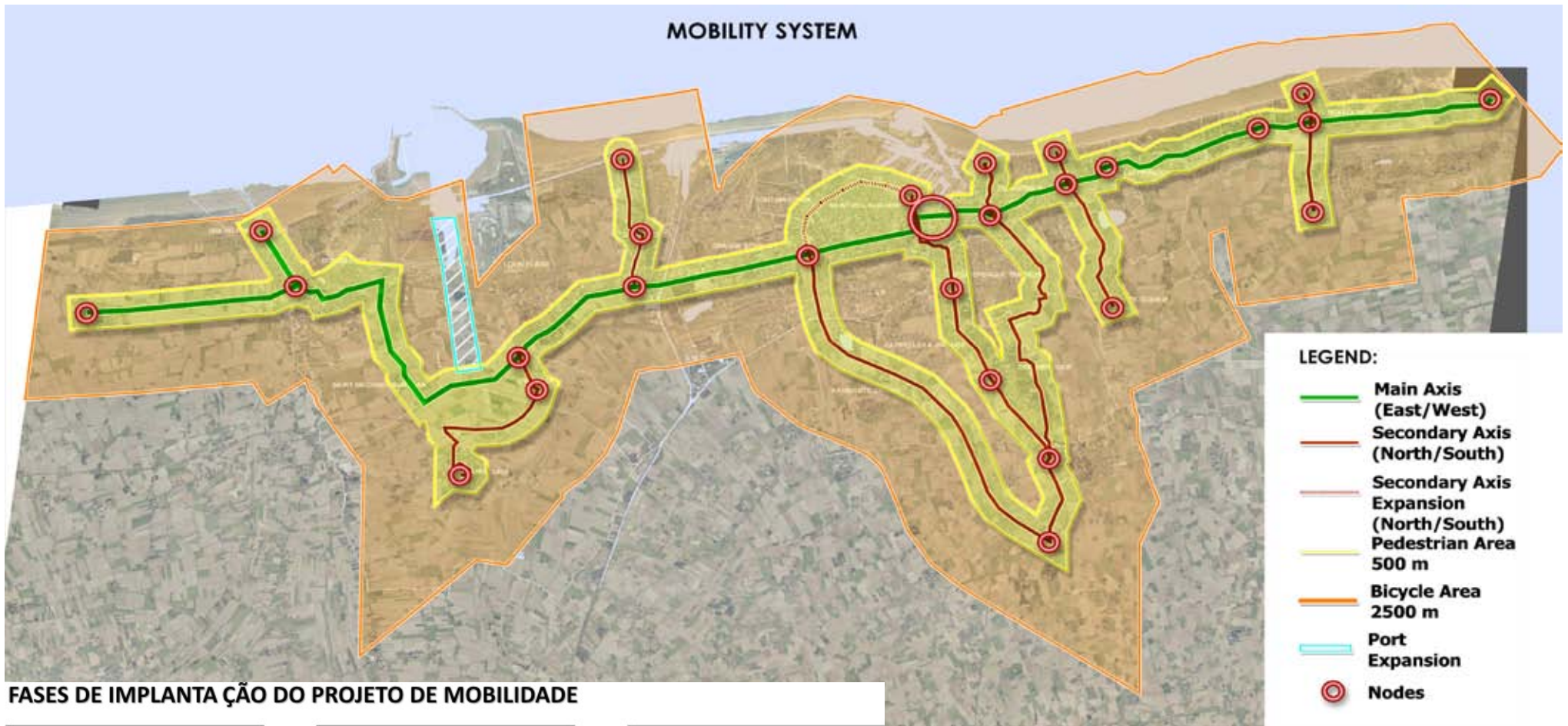
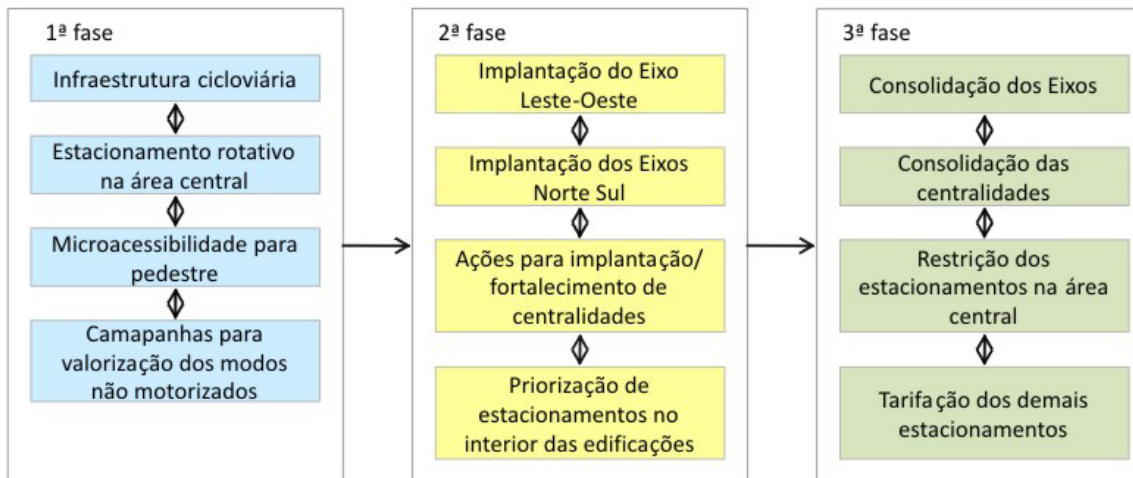


Illustration schématique de la relation entre l'axe de transport principal et son accès par des modes non motorisés

MOBILITY SYSTEM



FASES DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE MOBILIDADE



Phases de hiérarchisation des transports publics et non motorisés et de restriction de l'usage de l'automobile



Développer le stationnement souterrain

Connexions de Dunkerque

4.2.4 paysage et des zones côtières

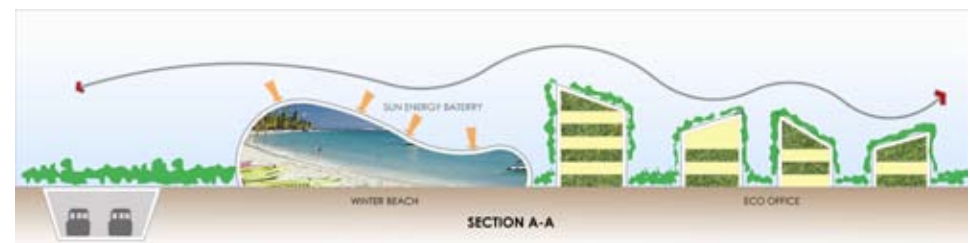
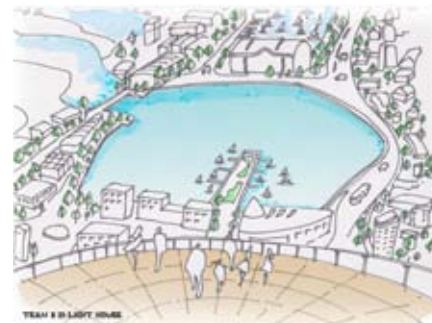
L'identité maritime de Dunkerque sera développée en créant une continuité du littoral, connectée régulièrement par des corridors verts. Il est proposé de développer l'axe principal de transport collectif est-ouest comme un corridor planté qui soit aussi un couloir de vent. La zone industrielle est entourée d'une barrière verte qui offre une protection contre les vents du sud-ouest, ainsi que la fumée provenant des industries. La côte sera un espace paysagé accessible aux piétons et aux vélos avec le développement d'activités sportives.

4.3 Échelle 03 - Projets pilotes

Nous avons cherché à identifier des sites et des projets qui mettent en pratique les lignes directrices développées dans les échelles supérieures, dans les domaines économiques, sociaux et culturels. Nous avons été attentifs dans ces choix aux besoins de connexion, à l'amélioration de la mobilité, la diversification des usages et l'appréciation des éléments naturels et historiques.

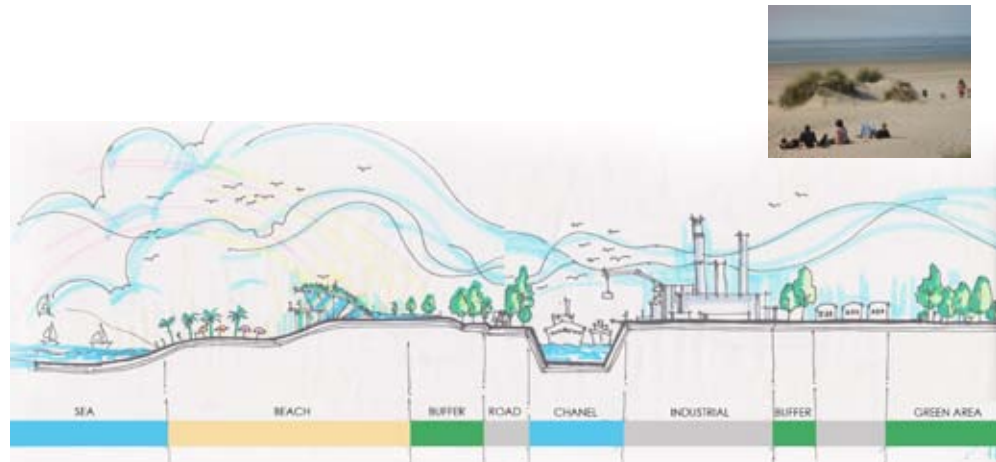
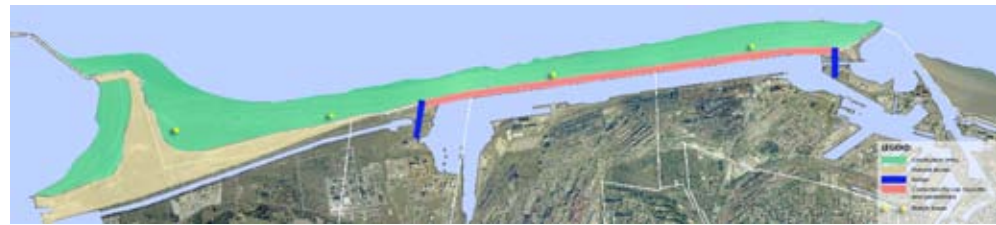
4.3.1 Projet pilote 1 - Saint-Paul / Dunkerque

Pour favoriser la consolidation d'une centralité encore plus forte pour la région métropolitaine, le projet est de relier la ville de Saint Paul à la zone portuaire de Dunkerque, avec un accès à la mer et la dynamisation d'une zone aujourd'hui marquée par de grands vides d'occupation. Ce projet est développé comme un complément aux modèles existants - Neptune et Busquet - renforçant les connexions et consolidant cette centralité unique. Dans ce projet, nous proposons de créer un grand espace public dédié aux festivités de la ville de Dunkerque – la Place du Carnaval, un grand hôtel, et sur le môle A divers équipements de services consacrés au divertissement et à la formation pour les travailleurs.



4.3.2 Projet pilote 2 - Le Clipon / Digue du Braek

Le projet pilote du Clipon / Digue du Braek vise à améliorer les liaisons entre la côte et l'intérieur. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie de consolidation d'une connexion continue le long de la côte, à la fois à l'échelle régionale et à l'échelle métropolitaine. Les villes de Loon Plage et Marddyck sont reliées au centre de Dunkerque par les deux ponts et la Digue du Braek. La connexion pour les voitures, les bicyclettes et les piétons est longitudinal et est située sur la limite sud. À l'ouest est proposée une extension la végétation naturelle des dunes.



4.3.3 Projet pilote 3 - Fort-Phillip/Gravelines

Le projet pilote des villes de Fort-Philippe et Gravelines vise à renforcer deux connexions importantes: celle entre les petites communes, le port et le centre de Dunkerque, et la seconde entre le réseau urbain et le canal. Concernant le réseau de transports, de nombreuses connexions entre la ville et l'intérieur sont proposées, permettant d'augmenter l'interaction entre Gravelines et Fort Philippe par deux ponts et proposant ainsi l'extension des pistes cyclables et sentiers, reliant les points d'intérêts principaux. Dans le domaine économique nous proposons d'inclure un nouveau supermarché, un hôtel et un centre de formation/professionalisation. Dans le domaine culturel nous proposons d'améliorer l'interface ville / eau, et de redéfinir le paysage en créant un quai flottant près de la berge du canal, permettant ainsi d'améliorer les activités des piétons.







EQUIPE C « LES STRATES EN BASCULE »

(de gauche à droite)

Miguel FERNANDES
 Claudia VILELA
 Michel GAILLARD
 Florence POZNANSKI
 Antenor COELHO
 Ana Claudia Dias PEYNEAU
 Bachir BELOUAHEM

Ingénieur Transport
 Architecte-Ubaniste
 Architecte-Urbaniste
 Sc. Po / Ing. Travx Pub
 Architecte-Urbaniste
 Architecte-Urbaniste
 Architecte-Urbaniste

Brésil
 Brésil
 France
 France
 Brésil
 Brésil
 Algérie

C

LES STRATES EN BASCULE

La Bascule, la ruée vers l'ouest le parler vrai

A l'est, la belle Malo-les-Bains de mon grand père, s'étirole quand le vent méchant s'inverse. Plus à l'est encore, sa bretelle belge est tendue à se rompre. A l'est encore, les moles se désolent dans leur rôle de dépotoir. A l'est toujours, c'est TOTAL et ARCELOR qui se désespèrent de pousser à la rue des hommes qu'ils ont aimés et formés et à leur dur labeur.

A l'est encore, de vieilles huiles se requinquent dans des bidons neufs. A l'est encore, ce sont des maisons qui se vident et qui voudraient bien accueillir de nouveaux occupants. A l'est toujours, la ville reconstruite n'est pas assez vieille pour plaire aux yeux nostalgiques des jeunes. A l'est enfin, des commerçants aux vieilles habitudes, ferment à midi et pleurent l'ingratitude des clients qui filent à l'ouest vers des nouveautés éphémères.

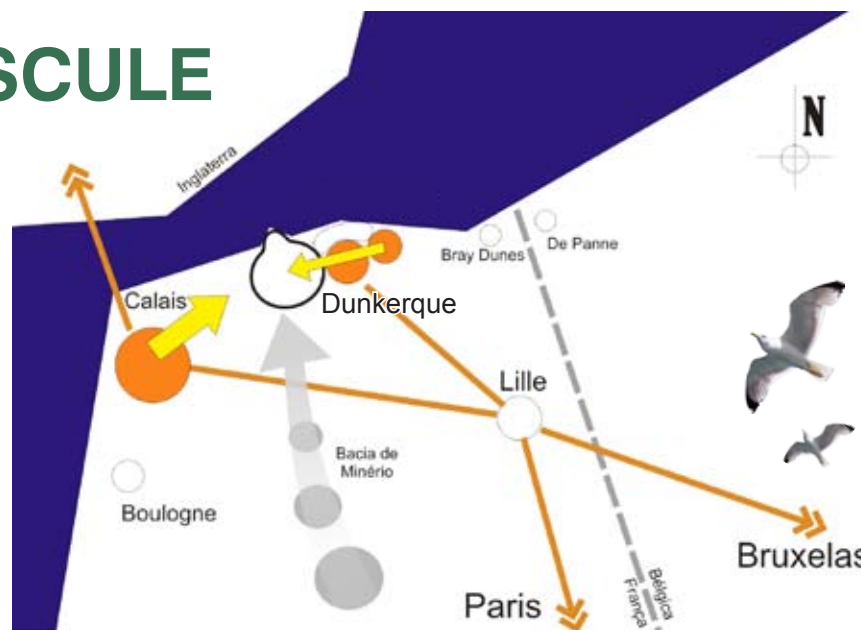
Tout fout le camp à l'ouest, vers le trou béant des nouveaux rivages de la perfide Albion. Les terrassiers s'y sont mis, ils ne pouvaient pas faire ça plus près !

Si on n'est pas rendu assez tôt à la porte de ces nouvelles usines, de ces immenses quais, ils vont tout nous piquer. Surtout si les flamands arrivent, vu qui sont à l'étroit chez eux. Ils vont pas parler français ceux-là, faudra s'y faire...

En plus, tous ceux qui se délocalisent en eaux profondes, arrivent avec leurs meubles, leurs cadres, leurs agents de maîtrise !

Où c'est qu'ils vont crécher ceux-là si ça pue encore par ici ?

Nous voilà maintenant presque à Calais ! Mais alors, que va faire Dunkerque à l'Est ?



LES OBJECTIFS

Délimiter les portes de l'agglomération

Le cœur d'agglomération est entouré d'un réseau naturel. 4 entrées de ville marquent l'identité du territoire (porte nord à Gravelines, porte sud à Bergues, porte est à Bray-Dunes, porte ouest à Bourbourg).

Réorganiser les liaisons rapides et valoriser les liaisons douces

- Adapter le système de transport en commun au changement de polarité induit par la bascule ouest pour maintenir l'attractivité de l'agglomération aux yeux des travailleurs du port.
- Relier les bourgs de l'hinterland entre eux et avec les fenêtres naturelles du bord de mer par une trame verte et bleue qui valorise les canaux et les chemins naturels existants.

Accentuer les liaisons transfrontalières à travers les usages identitaires

Le triathlon voile-roue transfrontalier a pour but de rassembler France et Belgique autour d'une pratique commune.

Planifier la ruée vers l'ouest

Avec le développement du port à l'ouest, l'équilibre de la ville et la cohérence de l'agglomération doivent être repensés. Le centre de l'agglomération doit s'ouvrir à l'ouest vers les centres urbains secondaires (Gravelines, Bourbourg, Loon-Plage, Capelle-la-Grande) qui sont aussi appelés à se développer.

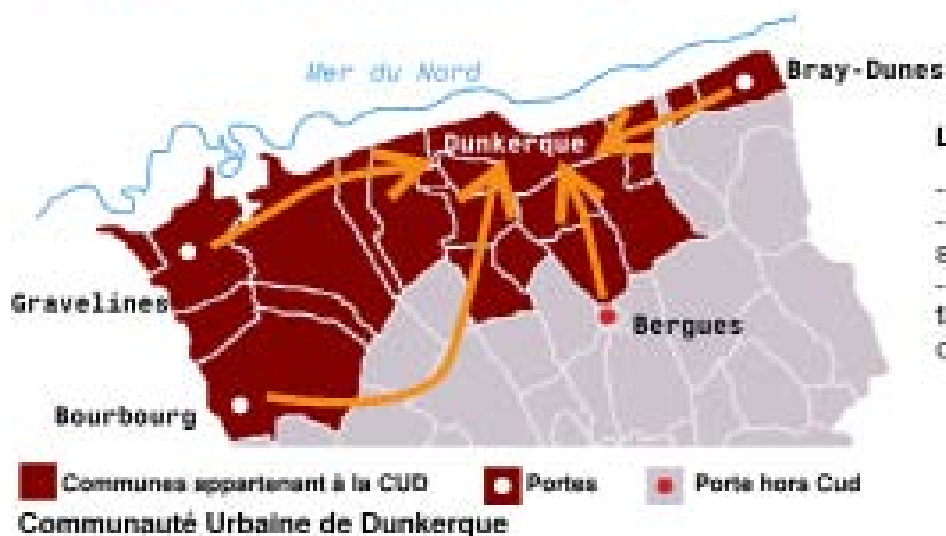
L'avenue de l'Ouest

La RD 601 devient un axe fédérateur majeur de l'agglomération entre l'entrée de ville et le centre de Dunkerque, mais aussi entre les centres communaux de Petite-Synthe et de St-Pol-sur-Mer et le port Ouest.

La couture urbaine pour un centre d'agglomération plus intense

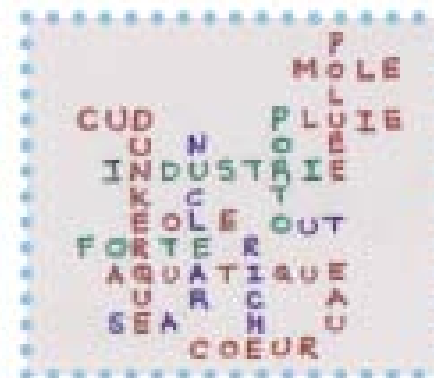
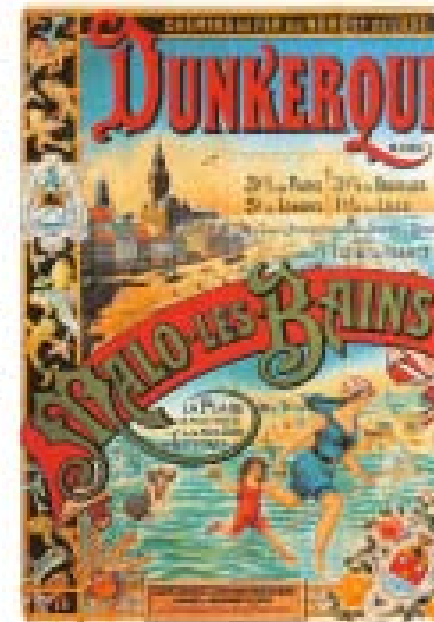
Le cœur d'agglomération est pensé comme un ensemble de quartiers interconnectés et reliés par un tissu urbain cohérent. Certaines activités périurbaines et industrielles du centre sont donc amenées à évoluer à moyen terme. De nombreux espaces peuvent être réinvestis pour construire la ville intense. 5 projets d'aménagement sont proposés pour y arriver.

Carte de synthèse



La carte ci dessous dresse la synthèse des enjeux :

- l'axe est-ouest à renforcer
- les phénomènes de bascule à l'est entraînant l'extension du centre
- le phénomène de rééquilibrage à l'Ouest nécessite une facilité pour les trames douces qui assurent la cohésion du territoire



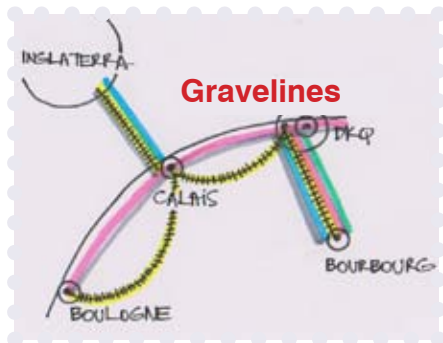
Portes d'agglomération

Les entrées de l'agglomération accueillent le visiteur.

Imaginaires ou physiques, ces portes se localisent en villes ont des caractéristiques singulières, formant une marque urbaine.

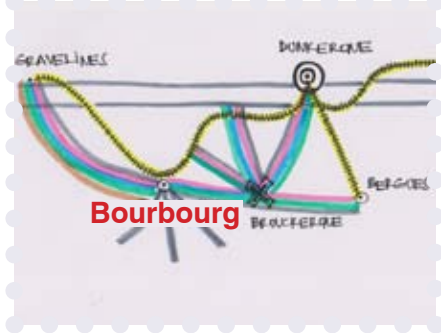
*C'est typique du Nord ! Géants du Nord * Ch'ti * Bière * Flamand * Welsh * Maroilles * Galbe * Beffroi * Friches industrielles*

Porte Nord - Gravelines



Canal du comte, porte de la culture, station nautique, 3 fleurs au concours des villes fleuries, ancien village de pêcheurs, phare, musée du dessin et de l'estampe.

Porte Ouest-Bourbourg



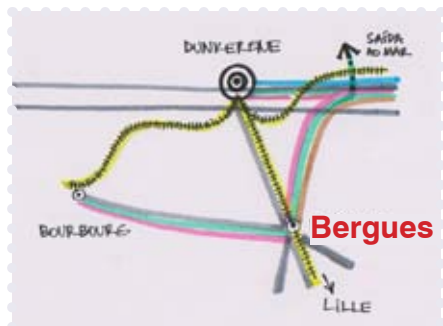
cité du marécage, brasseries, malterie, canal navigable reliant l'Aa

Triathlon-voile-roue Liaison soft transfrontalière



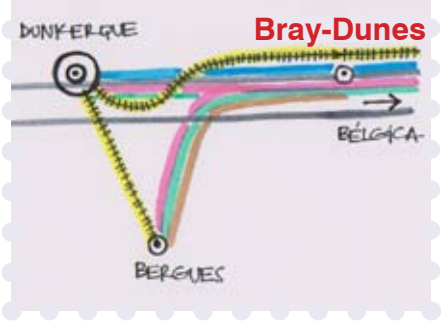
Le Triathlon peut entrer dans le cadre des activités liées aux JO de Londres 2012 dès 2011, comme évènement préliminaire, et se renouveler chaque année.

Porte Sud - Bergues



colline verte, parcours de golf, tourisme surtout depuis le film *Ch'tis*, fortifications de Vauban, écluses qui peuvent inonder la plaine marécageuse

Porte Est - Bray-Dunes



la ville la plus septentrionale de France, lieu de la chanson *Un baiser*, Dunes de Flandres, tourisme équestre, proposition de liaison direct à Belgique

Les habitants de Belgique et ceux du Nord de France, plus précisément Dunkerque, même si elles ont des origines flamandes communes, n'ont plus une forte liaison. Une façon ludique pour développer ce voisinage c'est la proposition d'un Triathlon "voile-roue", un nouvel évènement dans le calendrier dunkerquois et belge.

Sortie de la Belgique a partir de La Panne, arrivée en France à Petit Fort Philippe, un circuit qui relie la cote Nord en passant par plusieurs communes de la CUD.

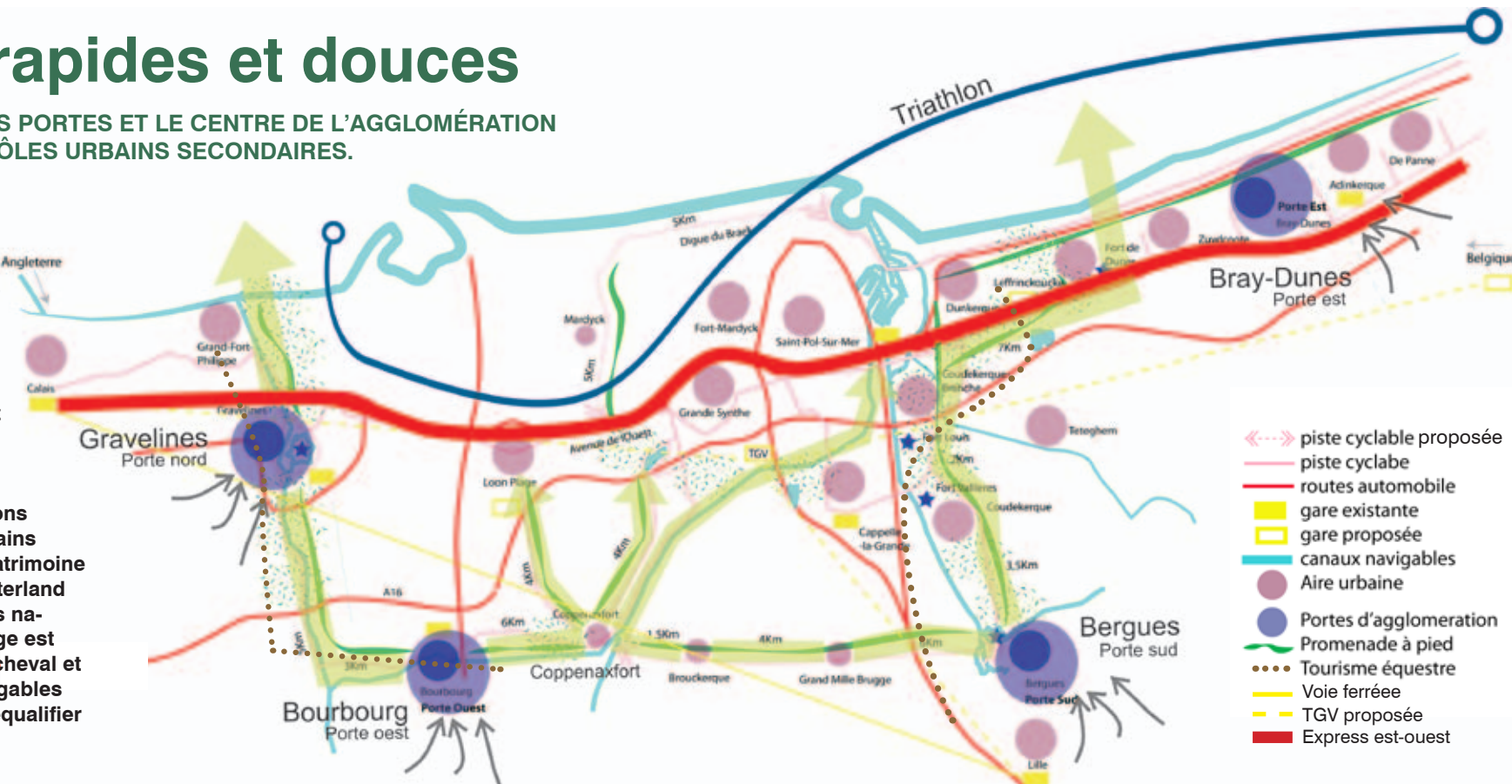


Liaisons rapides et douces

ELLES CONNECTENT LES PORTES ET LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION AVEC LE PORT ET LES PÔLES URBAINS SECONDAIRES.

Les liaisons rapides en transport en commun assurent la fonctionnalité de l'agglomération pour l'accès au port (zone d'emploi) et au centre (zone de service). Elles doivent garantir des temps de trajet inférieurs à 30 min pour être efficaces et performantes vis-à-vis de la voiture.

A partir des portes, les liaisons douces relient les pôles urbains secondaires, valorisent le patrimoine naturel et identitaire de l'hinterland et le connectent aux fenêtres naturelles du littoral. Le paysage est traversé à pied, à vélo ou à cheval et les canaux sont rendus navigables pour être plus attractifs et requalifier les berges.



La voie ferrée SNCF

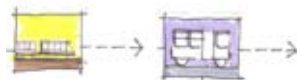
Aux heures de pointe, elle doit assurer un service TER entre les pôles de l'agglomération. Trois gares sont en fonction, trois autres peuvent être mises en service. Elles doivent être accompagnées de gares routières de rabattement et de garages à vélos surveillés.

Les navettes express est-ouest

De préférence en site propre, elles permettent des liaisons directes le long de l'avenue de l'ouest, axe principal de l'agglomération. A l'est peuvent être implantées sur l'ancienne voie SNCF.

La future liaison TGV

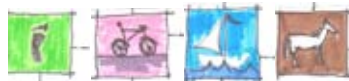
Reliant Calais, Dunkerque et les grandes villes de l'Europe du Nord, jusqu'à Rabat, elle doit être anticipée pour garantir l'accessibilité du port et de la ville aux décideurs et préserver ainsi la compétitivité de ses activités économiques. Sa localisation (centre ou périphérique) est stratégique.



Liaisons rapides

Courtes distances :
Navettes express Est-Ouest
Tram-Train
Bus de rabattement vers gares TER

Longues distances :
- TGV
Calais-Belgique-Pays-Bas



Liaisons douces : parcours de loisir

Chemin de GRAVELINES

La porte de Gravelines invite les visiteurs qui arrivent de Boulogne, d'Angleterre, et du port de Calais. La promenade s'ouvre vers l'Angleterre et propose la pratique des sports nautiques, la visite des forts, du phare, en passant par la Vallée de l'Aa.

Chemin de BERGUES

Porte d'entrée des voies automobiles et ferroviaires, il traverse la base de loisir du Bois des Forts (Coudekerque), son terrain de golf et son bois. Il passe par les anciens forts, les bosquets et croise les corridors biologiques jusqu'à la mer, loin du trafic lourd des autoroutes.

Chemin de BOURBOURG

Il accompagne le mouvement de la bascule Ouest à partir de Bourbourg, il relie les bourgs urbains au port par un parcours vert nord-sud et par les canaux navigables qui relient le fleuve Aa au littoral.

Chemin de BRAY-DUNES

Porte maritime à l'est, liaison transfrontalière avec la Belgique il longe les plages calmes de la côte française, aux dunes protégées qui offrent de bonnes conditions pour la pratique des sports nautiques (kitesurf et windsurf). Ambiance familiale et de résidence secondaires.

Renforcement des centres urbains secondaires à l'Ouest

Objectifs :

- Connecter la ville sur elle-même
- Prolonger le centre de l'agglomération à l'ouest
- Matérialiser l'entrée de ville urbaine
- Préparer la ville intense
- Ouvrir des connexions intercommunales Nord / Sud entre l'arrière-pays et les moles

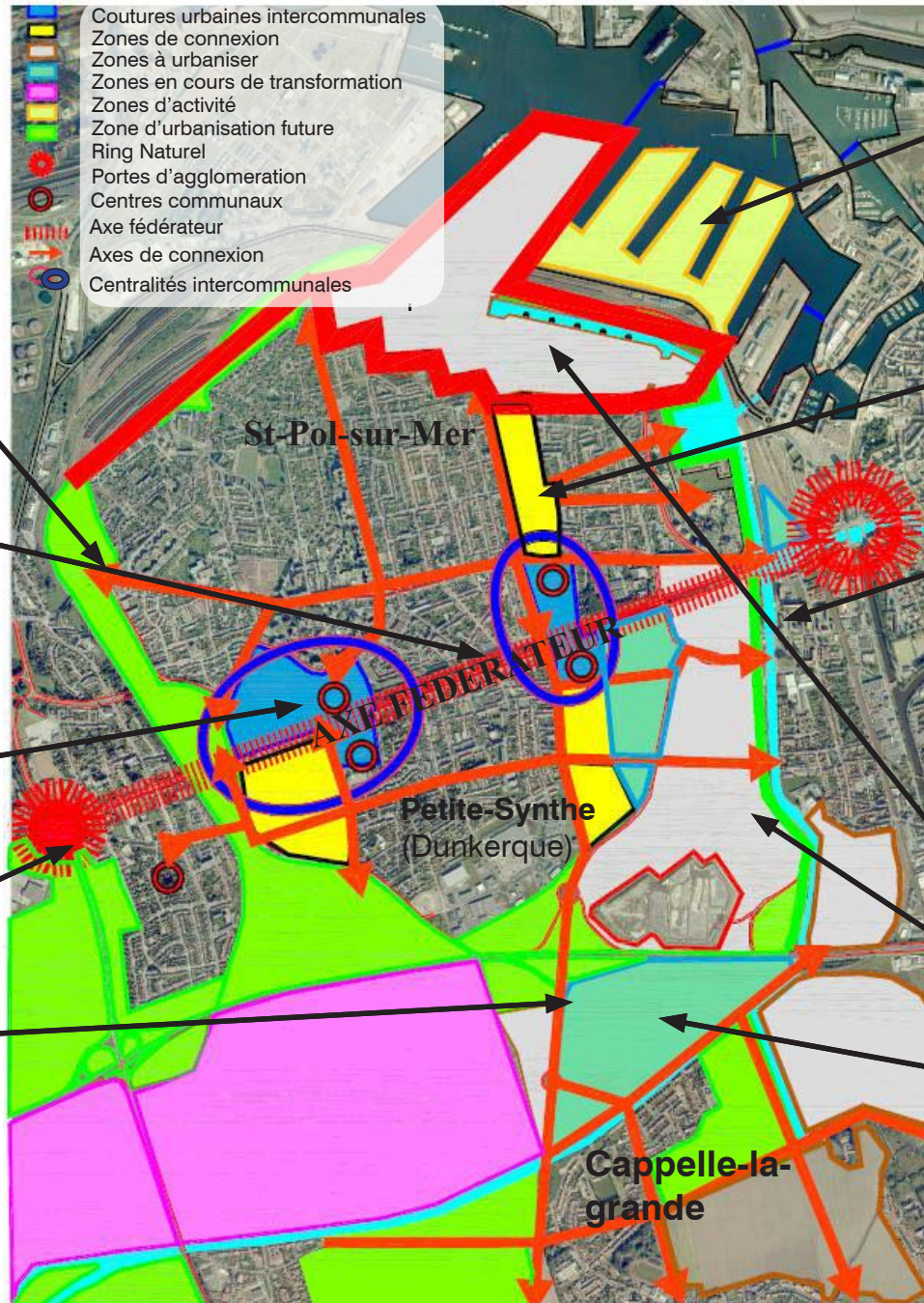
Le **ring naturel**, valoriser et connecter les espaces verts existants et prolonger les liaisons douces

L'**avenue de l'Ouest (RD 601)** consolider l'axe urbain fédérateur entre le quartier de la gare et l'entrée de ville

La **couture urbaine intercommunale** au dessus de l'avenue de l'Ouest : Franchir la couture entre Petite-Synthe et St-Pol, maillage urbain reliant les centres communaux

L'**entrée de ville** : ouverture sur la trame verte et les équipements intercommunaux structurants (piscine) et accès aux espaces remarquables (parc Jacobson et fort de Petite-Synthe) par les liaisons douces

Franchir l'**A16** et ouvrir vers la Capelle-la-Grande vers le Sud



Préparer la **mutation des activités économiques** sur les moles 2 à 4 avec des activités industrielles et portuaires compatibles avec la vie urbaine, voire une annexe d'activité de pêche en lien avec le port de Boulogne

Révéler l'interface port - ville - arrière-pays : créer des axes de communication structurants doublée d'une trame de liaisons douces

Le **canal** : ouvrir la ville sur l'eau (canal de Bourbourg et gare d'eau), travailler les vues et les cheminements de berges

Requalifier les zones d'activité péri-urbaine :

- retrouver un maillage continu, un paysage de ville
- pôle d'activité tertiaire d'excellence et de recherche
- zones mixtes activités artisanales et d'habitat lié
- centre sportif de haut niveau



5 projets d'aménagement pour créer la ville intense



La couture urbaine sur l'avenue de l'Ouest

Coupe RD 601 - avenue de l'ouest



Av de Petite-Synthe / coupe de la RD 601 / vue côté St-Pol

L'actuelle RD 601 coupe très nettement le tissu urbain entre St-Pol-sur-mer et Petite-Synthe, ce qui empêche la valorisation des centres communaux et l'accès aux zones d'activité principales. L'ouverture béante qu'elle constitue nuit au cadre de vie tant sur le plan sonore que visuel.

- Rééquilibrer les fonctions urbaines entre les communes
- Valoriser le foncier de part et d'autre de l'avenue (activités tertiaires)
- Faire évoluer les zones d'activité péri-urbaines vers des fonctions plus urbaines
- Poursuivre les transformations urbaines amorcées à Petite Synthe (ANRU ...)

La mobilité près de la gare



L'accès à la gare est aujourd'hui peu organisé et congestionné.

- Supprimer les sens uniques, la circulation est pacifiée et répartie de part et d'autre du canal, selon les directions (A ou B) grâce aux ronds points
- Favoriser l'intermodalité train-bus-vélo-taxis, aux abords de la gare avec des voies d'accès et de sortie spécifiques

Franchissement place Maurice Berteaux ou place du « BABOU »



- Recomposer le centre commercial avec un tissu plus dense et du résidentiel
 - Densifier les centres municipaux de part et d'autre de la voie
 - Matérialiser l'axe nord-sud et faciliter son accès
 - Gommer la coupure avec l'avenue de l'ouest et proposer des formes urbaines audacieuses sur la nouvelle dalle
 - Offrir sur la dalle des services complémentaires de type bureau en plus de zones d'habitation
- 1 Immeubles dégagant une charge foncière réutilisable
2 Immeubles mixtes autofinancés ou récupérant de 1
3 Restructuration du commerce initial (programmes mixtes)

Centre commercial des jardins ou centre «carrefour»

- Faciliter l'accès au centre commercial depuis le nouveau centre urbain de Petite-Synthe grâce à un passerelle, avec à terme des extensions bâties sur les côtés,
- valoriser les opportunités foncières autour du centre commercial



- COMPLEMENT COMMERCIAL
- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Accastillage marine | 6 Jardinerie |
| 2 Bricolage automobile | 7 Pneumatiques révision véhicules |
| 3 Bricolage quincaillerie | 8 Hôtel restauration |
| 4 Décoration intérieure mobilier | 9 Motocycles |
| 5 Revêtement sol murs voilages | 10 Cycles et Vélototeurs |
| | 11 Equipement médical |

La reconquête du littoral

Protéger le port et la ville de l'agression de la mer

Les photographies de la tempête de 1953 et l'incertitude sur l'évolution du climat, conduisent à renforcer le cordon littoral. Ce qui sera permis grâce à la disponibilité de déblais issus du creusement du port en eaux profondes.

Bilan général des excavations : 25 millions de m³ de terre et sable au total.

Pour mémoire, le terril d'ARCELOR représente environ 5 millions de m³ (volume actuellement exclu de ce bilan, ce qui augmente à terme, la part totale de déblais mobilisable).

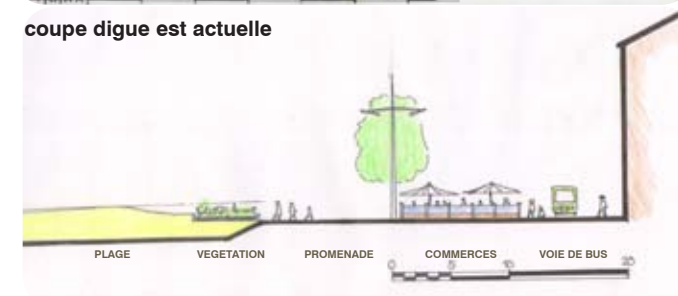
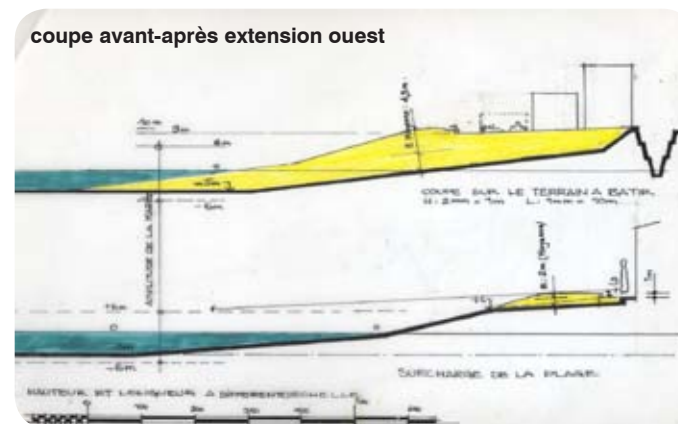
- Protection du port : environ 5 millions de m³ pour élever la digue de 3m sur 10 km,
- La plage : 2,1 millions de m³ pour élever la dune de 3m sur 7 km,
- Pour constituer un terrain constructible adossé à la digue du port de Dunkerque : 4,5 millions de m³ à 300 € du m².

Le fond de la plage est formé par de nouvelles maisons qui masquent la perspective des grandes masses de l'usine et de ses fumées. La qualité de l'aménagement prévu permettra d'inciter le bâti amenant au casino, à se valoriser.

Le stationnement des véhicules des plagistes sera plus agréable et valorisera les commerces installés sur la corniche actuelle. Ce qui conforte l'excellent système de navette de plage par microbus (dénommé « l'étoile de mer » et navette vers la gare).

Les phases de construction se feront à partir du haut, au fur et à mesure de la stabilisation des terres.

Le cordon littoral, constitué d'arbres et les plantes arbustives en bac, amèneront une touche plus sensible à cet espace, permettra la vue sur la mer pour les promeneurs, tandis que les convives des restaurants seront à l'abri du vent.



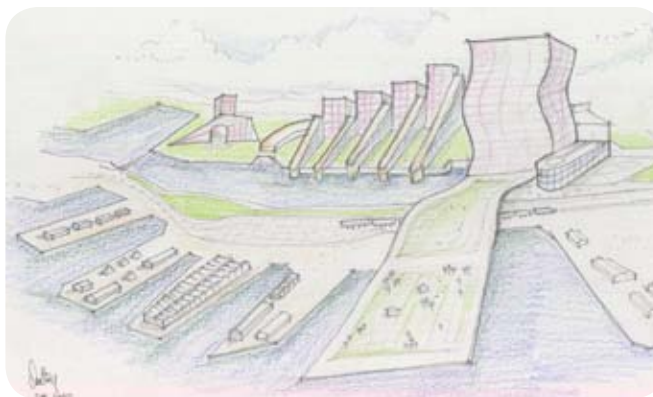
Prévoir à long terme, la mutation des môles vers des activités plus urbaines



Situation actuelle, le pont noir, chaussée des darses



- Projet urbain structurant à horizon 30 ans, permettant de faire aboutir sur le port, l'axe nord-sud passant par St-Pol-Sur-Mer
- Opportunité d'implanter un centre d'excellence de recherche et d'activité tertiaire qui maintienne une activité portuaire, mais plus compatible avec des fonctions urbaines



suggestion imaginaire

Le passage vers les Môles

Il s'agit d'assumer la continuité du parcours urbain de l'axe Sud-Nord qui regroupe depuis Petite-Synthe jusqu'aux rails de la gare de Dunkerque toute une série d'équipements existants et à venir, capables d'accompagner l'intérêt vers le franchissement des rails pour une ouverture de l'axe sur le port et sa mer.

Ce passage coûteux ne peut se faire que tardivement ou selon des opportunités foncières à saisir.

Nous adhérons à l'idée que ces moles, d'une qualité paysagère exceptionnelle doivent accueillir des programmes d'activités industrielles, des laboratoires, des services en liaison avec l'université et susceptibles de générer un bâti compatible avec l'urbanité du Centre Ville de Dunkerque. Il s'agit de faire face aux môles résidentiels en cours de peuplement. La qualité paysagère et urbaine de ces moles est un atout. Il doit permettre de distraire du Port-Ouest toute activité susceptible de trouver ici les éléments de sa croissance : l'ouverture sur le large et sur la ville.

Pistes à suivre

Une montagne artificielle en pays plat

Ce territoire de production, stockage et consommation en expansion rapide, a su organiser les synergies de production entre industries diversifiées. De la même manière il doit engager une activité de recyclage de matériaux et d'enfouissement de déchets ultimes. Il s'agit de traiter la grande masse de matériaux aptes à devenir inertes dans un court délai. Ce service apprécié des industriels, évite que leurs installations s'embarassent de déchets. Le site proposé dispose de tous les atouts nécessaires : accès à la mer, aux canaux, au rail, à la route, proximité d'installations de recyclage.

Ces installations exemplaires, encore rares en France, sont productrices d'emploi, de richesse, et servent aux industries voisines, tout en créant un paysage étonnant. Elles sont à visiter. Dans un avenir lointain les éoliennes y trouveront un territoire d'excellence.

Un paysage fragmenté mais monotone

Il s'agit de favoriser un milieu plus réceptif à toutes les espèces. La réussite du rééquilibrage à l'Est s'appuie sur une meilleure absorption des poussières industrielles qui échappent à l'amélioration des techniques de traitement des fumées (lorsqu'elles existent). Nous proposons de poursuivre les efforts en cours, en implantant de multiples ceintures vertes aux abords des sites les plus polluants. Cet effort doit s'accomplir en liaison avec quelques percées visuelles vers la côte. La phytoremédiation peut favoriser le traitement des sols.

La serre Hollandaise doit conquérir le pays dunkerquois

Elle est absente de ce paysage alors que l'eau chaude abonde à Gravelines, grâce à la centrale. Dans la relation ville campagne,

l'agriculture maraîchère doit trouver sa place et saisir l'opportunité du port Ouest pour se développer sur un marché plus large.



proposition pour un réseau de chaleur à partir de la centrale de Gravelines

L'influence du port Ouest, sur l'urbanisation des villages alentours

Les RD 218, 600 et 940 lient le port Ouest à Dunkerque à l'autoroute A26, qui s'échappe en direction d'Arras. C'est avec cet axe que le bassin minier en mutation, de Bruay-la-Bus-

sière à Valenciennes peut se rendre aux nouvelles activités du port.

La centrale de Gravelines agissant comme un repoussoir vers l'arrière pays, il y a de fortes chances que les villages situés sur ces axes, mais aussi l'ensemble des villages entourant la nouvelle zone portuaire (Loon-Plage, Bourbourg, Cappelle-la-grande Coppenaxfort, Brouckerque, Spycker, Armbouts-Cappel) soient soumis à une forte pression résidentielle de la part des classes moyennes.

Les bourgs doivent se préparer à densifier cet habitat. Des exemples récents illustrent l'intérêt de mêler l'individuel au collectif pour obtenir un profil comparable à des maisons de ville traditionnelles, à densité moyenne (50 à 60 logements / ha). Le principe de l'éco-quartier est à favoriser pour cette urbanisation.

LA VOIX DE DUNKERQUE
THE VOICE OF DUNKERQUE

THE METHOD

THE CONCEPT

POTENTIAL PROJECTS



JURY

Composition du jury

Co-Présidence

Michel Delebarre	Ancien Ministre d'Etat, Député Maire de Dunkerque, Président de la Communauté urbaine de Dunkerque
Sebastiao Barbosa	Vice-Maire de Vitoria
Pierre-André Périssol	Ancien Ministre, Président des Ateliers, Maire de Moulins

Membres locaux du jury

Louardi Bouguédada	Vice-Président de la Communauté urbaine de Dunkerque en charge du plan climat
Vincent Leignel	Adjoint au Maire de Dunkerque chargé de l'urbanisme
Zoé Carré	Conseillère Communautaire déléguée aux handicaps
Patrick Chèvre	Directeur Général de la Communauté urbaine de Dunkerque
Gérard Blanc	Directeur Général de l'Agence d'urbanisme pour la région Dunkerque Flandres
Sylvie Guillet	Directrice de l'Ecole Nationale des Attachés et Cadres Territoriaux
Philippe Nouveau	Vice-Président de l'Agence d'urbanisme pour la région Dunkerque-Flandres en charge des relations internationales
Armand Knapougel	Directeur du Cottage
Michel Agnès	Directeur Général Adjoint en charge du développement économique et de l'attractivité du territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque

Représentants des coopérations

Eliene Leite Araujo Brasileiro,	Présidente de l'Association des Villes et des Maires du Ceara, Maire de Général Sampaio
José Leônidas de Menezes Cristino,	Prefeito de Sobral
Washington Luiz de Oliveira Gois,	Prefeito de Caucaia
Jurandir Santiago,	Adjoint du Gouverneur de l'Etat du Ceara chargé des Villes et du Développement Urbain
Ricardo Vereza Lodi,	Adjoint au Maire de Cariacica chargé du développement urbain et de l'habitation
Clémir Pela Meneghel,	Adjointe au Maire de Vitoria chargée de la gestion urbaine

LE RÔLE DU JURY

Le rôle du jury n'est pas de classer les équipes ou même de les critiquer, mais d'accompagner le maître d'ouvrage dans l'identification, au sein de la production globale des 3 équipes, des éléments d'analyse et de projet pouvant/devant être mis en œuvre dans la réalité de l'agglomération de Dunkerque. Le jury participe ainsi pleinement au processus de production collective de cet atelier, en assurant un relais entre l'analyse initiale produite sous forme de questionnement par les pilotes, la production variée des 3 équipes, et les suites à entreprendre par la maîtrise d'ouvrage, avec le soutien de ses partenaires.

Membres du réseau des ateliers

J-Michel Guénod,	Architecte-Urbaniste, consultant, ancien Directeur d'EuroMéditerranée
Stellan Fryxell,	Architecte, un des designers de l'éco-cité d'Hammarby à Stockholm
Roland Karthaus,	Urbaniste, associé de l'Agence Thinkplace à Londres et enseignant à l'université de East London
Sophie Dumas,	Directrice de l'atelier Projets Urbains de l'EPA du Mantois Seine Aval
Pascaline Gaborit,	Secrétaire Générale du réseau ENTP – European New Towns Platform
Jukka Kullberg,	Directeur de l'aménagement de Vantaa, Finlande (région métropolitaine d'Helsinki)
Jacques de Courson, Nikos Karadimitriou,	Président de l'association «Urbanistes du Monde», Directeur du Master «Urban Regeneration», Bartlett School of Planning, UCL, London.
Stephan Honnens,	Architecte-manager de projet, actuellement en charge du développement du port de Lübeck
Paul Pavy, Aïda Mbaye Dieng,	ancien Directeur de l'Agence urbaine du Havre 2ème adjointe au Maire de Saint Louis, commission grands travaux

Jeudi : 1ère séance de travail



Après avoir visité les parties Est et Ouest de l'agglomération, les membres du jury se sont rassemblés au bâtiment du Remorquage, pour une présentation rapide des attentes de la CUD par Patrick Chèvre, et des premiers travaux des équipes par le pilote : Ci-dessous les réactions des membres du jury et expression de leurs impressions, attentes et premiers éléments d'analyse sur le territoire et le sujet posé.

Zoé Carré :

« les propositions doivent être praticables par la démocratie locale, acceptables par les habitants »
« différencier attractivité du territoire et attrait : dimension du rêve : la mer, l'horizon,... »



Philippe Nouveau :

« 5 points évoqués méritent intérêt et développement:
1) le triathlon transfrontalier : associer le Kent et la Belgique
2) Bergues/Dunkerque
3) le réseau rapide A16/A25 est saturé, développer des liaisons ferrées rapides
4) développer le réseau des canaux « longtemps, les canaux ont été considérés comme ennuyeux », en lien avec les bassins du Commerce, de la Marine, les jardins
5) évoquer plus largement la culture, qui attire les belges et les anglais en art moderne et art contemporain (LAAC, FRAC, Gravelines école d'art, église de Bourbourg,...) »



Jean Michel Guénod :

« Nécessité d'une vision pour le Grand Dunkerque »
« élargir et mettre en réseau »
« 1 centre ou 2 centres ? »
« dilater l'aspect port »



Paul Pavy :

« Dunkerque fait partie des villes qui paient lourd leur rôle international »
« les richesses du port ne devraient pas profiter seulement aux institutions »
« n'y aurait-il pas un nouveau scénario de la mutation, cf. scénario islandais »
« on arrive à la fin d'un cycle, effort de formation à engager »

Clémir Pela Meneghel :

« question de l'hinterland : à Vitoria, 30% des recettes fiscales proviennent des services et 30 à 40% du port »
« Vitoria entame son 3^e cycle économique : 1) café, 2) Arcelor Mittal et acier, 3) pétrole »
« est-ce que Dunkerque veut continuer à être une ville industrielle et que faire des espaces libérés, libérables ? »
« à Vitoria, la question du développement du port passe par la ville – problème du tirant d'eau »
« rapport du rural à l'urbain : agro-tourisme, tourisme d'affaires, réseau hôtelier, captation d'hommes d'affaires dans le réseau hôtelier ; à Vitoria, 80% de l'occupation des hôtels se fait en semaine »

Sébastien Barbosa :

« gestion publique, communication »
« la question à poser : quel est l'avenir

pour les gens, et pas quel est l'avenir pour le port ? »

« Changeons le point central de la discussion, parlons de personnes »
« Développer l'agro-tourisme en trouvant un mot plus porteur, celui-ci n'étant pas très valorisant »

Patrick Chèvre :

« la gouvernance a évolué à l'intérieur du port : les élus territoriaux sont consultés mais n'ont pas autorité »
« il faut tenir compte du dvt du port pour le territoire, et gérer les dégâts collatéraux de l'extension des darses du port »
« mettre en place une stratégie économique d'avancée progressive, et engager la transition vers une nouvelle économie Dunkerquoise »

Sylvie Guillet :

« pourquoi Dunkerque ne serait pas le port de Lille ? » (note informative du pilote : le port de Lille est Anvers)
« se rappeler de l'opération dynamo : solidarité transfrontalière pour la paix »

Jacques de Courson :

« Dunkerque, forteresse continuellement en tension à travers les guerres,... »
« compartimentage particulièrement fort »
« Dunkerque, cul-de-sac de l'Europe continentale ? »
« Dunkerque, situation instable sur

le plan politique du fait de la réorganisation fiscale / Belgique, instabilité politique,... »

Nikos Karadimitriou :

« qu'est-ce que les autorités locales peuvent faire pour le développement local des économies ? la CUD a-t-elle le pouvoir de créer une ZFU ? (réponse de P.Chèvre : non, elle n'a pas le pouvoir de décider mais de proposer) ; la densification crée de l'emploi ; l'agrotourisme est une bonne idée mais est-elle compatible avec Arcelor-Mittal, Total ? »
« les propositions ne concernent pas seulement l'aménagement du territoire mais aussi l'économie »

Jukka Kullberg :

« le monde extérieur est important ; quelles sont les destinations desservies par le port ? tenir compte des objectifs du port ; qui est au service de qui? propriété du foncier et partenariat public-privé »

Roland Karthaus :

« port : processus de post-industrialisation ; mettre en place un plan de gestion pour éviter de rater les opportunités ; besoin de mettre en place une série de tactiques urbaines pour aider la ville à évoluer, en intégrant notamment l'art, la culture, les liens doux,... »

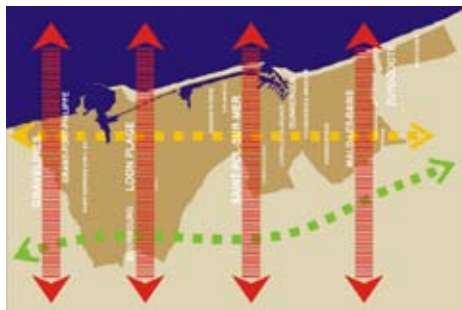


Vendredi : présentation des équipes et délibération

Les spécificités de chaque projets retenues par le jury :

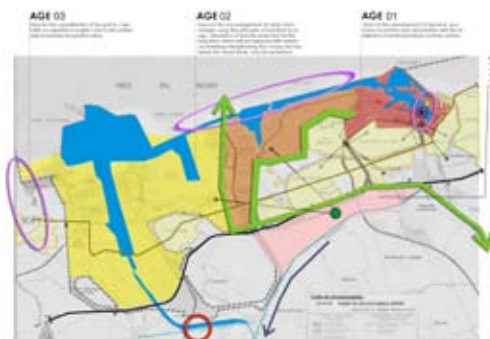
Equipe A : The Voice of Dunkerque

A l'écoute des habitants.
Un maillage Nord-Sud sur la base de la trame des canaux (+ zooms).
Densification par l'usage plus que par la construction.
Propositions de pôle de développement économique : pôle santé sur l'est + agrotourisme.



Equipe B : Connections in Dunkerque

Identification de phases : un tableau d'actions spatio-temporel, mais peu territorialisé.
Analyse systémique. Analyse économique (terminal intermodal, port...)
Représentation des 3 âges du port, avec une proposition de traitements différenciés.
Travail sur la mobilité. Mais besoin d'un travail plus fin sur les franchissements des infrastructures.



Equipe C : Strates en bascules

Le corridor minier interrogé dans son mouvement vers l'Ouest.
Ecoquartiers autour des portes d'entrée dans l'agglomération
Axe Nord/Sud reliant Petite Synthe et Saint-Pol, et le projet Neptune dans un boulevard circulaire
Poldérisation au nord du projet Neptune avec les déblais du port.



Des réflexions qui s'adressent à l'ensemble des travaux de l'atelier :

Qualités transverses

Stratégies + propositions d'infrastructures.

Bonne perception des difficultés :

- Faiblesse sur la mobilité : 25 km de long, que pour la voiture
- Domaine industrialo-portuaire étanche, qui ne doit plus être un domaine quasi réservé
- Manque de connectivité.
- Manque d'unité / sentiment des habitants.

Postures et questionnements

Ce que le jury a compris de vos propositions

- 1) Accès au littoral et rapport agglomération / port. Darses Est : rapport port / ville. Intégration, accès plage. Sur la partie port industriel, préserver des accès. Ouest : rapport port / Ateliers et structuration des activités nouvelles du port marchand.
- 2) Développer des ouvertures Nord / Sud pour un meilleur accès au littoral. La ville progresse sur l'ancien port
- 3) Favoriser une conception intégrée de l'agglomération, avec son hinterland. Porter un nouveau regard sur les bourgs ruraux et donner d'avantage accès à l'hinterland. Révéler, utiliser et développer la trame bleue (les canaux). Et de manière plus générale, valoriser le rapport à la nature. Travailler certaines portes d'entrée de l'agglomération, en liaison avec l'agrotourisme.

4) Valoriser Dunkerque comme ville d'art et d'histoire, redécouvrir les éléments historiques d'avant-guerre.

5) Mobilité : Créer un axe de transport collectif Est-Ouest, maillé. Encourager un report modal de la voiture vers les transports en commun.

6) En zone urbaine : Produire de la ville intensive. « Ville basse consommation » Par la densification de la vie urbaine, par les usages (résidences étudiantes, espaces publics festifs, sportifs comme le triathlon...)? A lier au souhait de développer l'approche participative. Par des nouvelles continuités urbaines qui font coutures entre les quartiers.

7) Nouveaux potentiels économiques : Proposition de centralités support d'un développement économique : pôle santé, tourisme historique, agrotourisme.

« saisir toutes les opportunités » « tous azimuts » : saisir ou étudier les opportunités d'aménagement en des points nodaux permettant de créer des spécificités porteuses, des pôles identifiés (santé...)

Faiblesses / Invitations à aller plus loin

Ne pas être sortis du territoire institutionnel de la CUD.

L'atout de la connexion TGV a été cité, mais les équipes n'ont pas vraiment travaillé à l'intermodalité entre mobilité urbaine et régionale/nationale.

Pas vraiment d'expression d'une vision prospective (Dunkerque 2030 ?). Peu d'intégration des enjeux environnementaux ?

Les zones défavorisées n'ont pas fait l'objet d'un traitement particulier.

Samedi : matinée d'échanges



Le samedi matin 16 juillet, certains membres du jury ainsi que l'ensemble des participants se sont retrouvés dans la salle de délibération. L'objectif : se retrouver de manière informelle pour revenir sur les travaux des équipes et répondre de manière plus détaillée aux questions qui leur avaient été posées.

Mais aussi, dans un second temps, pour approfondir trois thèmes transversaux dégagés par le pilote suite aux délibérations du jury : ci-dessous, sans volonté de dégager des recommandations précises ni des recommandations définitives, un verbatim des remarques soulevées au cours de ces échanges.

La question de l'autonomie du port et des axes Nord-Sud à établir :

« l'idée est de conserver les industries, mais de prévoir leur réversibilité vers des industries propres afin de préserver l'avenir »

« le problème est celui de l'autonomie des ports ; il faut instaurer le dialogue » J.M.Guénod

« la ville pourrait s'appuyer sur la population pour forcer les entreprises et le port à traiter la question de la pollution »

La question des centralités et de l'inter-modalité régionale/locale :

« le transport public est le moyen de développer de nouvelles centralités et l'usage des sols ; les centralités identifiées sont à regarder comme autant de points développables, et l'échelle régionale peut s'accrocher sur l'un ou l'autre point nodal »

« montrer quelques images de référence sur l'usage des sols, la mobilité, les connexions,... » R.Karthus

La question des équilibres économiques/écologiques :

« la bascule vers l'Ouest a pour conséquence l'éparpillement des centralités ; il s'agit d'organiser ces conséquences » équipe

« l'idée d'un ring industrialo-portuaire résidentiel est une proposition de changer les rapports entre les quartiers »

« il est nécessaire de faire des études écologiques pour préserver la biodiversité » (concernant la poldérisation) R.Karthus



ANNEXES

Facebook



Françoise BERTHET

URBANISTE

fmberthet@hotmail.fr France

Architecte urbaniste, Directeur de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement à la ville d'Aulnay-sous-bois, dans le périmètre d'influence de l'aire aéroportuaire de Roissy Charles

de Gaulle, au sein d'un département longtemps "espace servant" de la ville de Paris et assujetti à l'Etat, même après la décentralisation. Je suis en charge du développement urbain à Aulnay depuis 7 ans, après 5 ans comme chargé d'étude et d'opération à la ville du Havre et pour la CA, sur les territoires d'interface ville-port où j'ai également développé des projets urbains. Au préalable, j'ai saisi l'opportunité d'expériences professionnelles diversifiées sur les espaces protégés, la programmation, l'habitat. Créativité, pédagogie, sensibilisation à la prise en compte d'une démarche cohérente, mesure du poids des attentes de la population comme aide à la décision politique, intérêt des habitants, sont mes leviers professionnels. Je suis originaire d'une région transfrontalière avec la Suisse ce qui a marquée sur le plan culturel et j'ai travaillé dans différentes Régions en France. J'ai un enfant de 11 ans que j'essaie d'ouvrir aux arts dont la musique. J'aime l'architecture et l'urbanisme, les arts majeurs et mineurs, y compris le 7ème art et le sport.



Lada LUKINIC

ARCHITECTE

lada.lukinic@gmail.com Croatie

J'ai terminé mes études à l'Université d'architecture de Zagreb en 2007. Après avoir obtenu mon diplôme, j'ai été employée par une agence d'architecte de

renom où j'ai eu l'opportunité de travailler dans l'architecture, le paysagisme et le design sur divers projets, souvent par le biais de concours ayant une approche très créative. L'un d'eux était de trouver une solution à la fois urbaine et architecturale pour le front de mer de Porec. Travailler sur l'expansion métropolitaine et stratégique d'une ville a toujours été ma matière préférée, combinée avec le paysagisme, soit la combinaison des aspects macro et micro

Les Participants _ Equipe A :



Leandro AZEVEDOTERRÃO

ARCHITECTE - URBANISTE

laterra@vitoria.es.gov.br Brésil

Diplômé de l'université brésilienne-UNIVIX en Architecture et Urbanisme en 2008. Il est actuellement architecte de la mairie de Vitoria et de l'"Equipe Dual", agence

d'architecture, urbanisme et design qu'il a fondé avec un collègue architecte. Il travaille dans l'Architecture et l'Urbanisme, en mettant l'accent sur la préservation, la conservation et la valorisation du patrimoine architectural, la restauration ainsi que l'urbanisme et les croquis urbain en se concentrant sur le centre historique de Vitoria.



Emanuela MONTEIRO

ARCHITECTE URBANISTE

emanuela.monteiro@ciudades.ce.gov.br Brésil

Architecte-urbaniste, doctorat en Urbanisme. Au cours des 10 dernières années, j'ai accumulé un grand savoir faire dans l'élaboration

d'études, de plans et de projets de développement urbain et régional, en travaillant en tant que consultante, aussi bien dans le secteur privé que public. J'ai ainsi pu élargir mes connaissances dans l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques et des projets intersectoriels. Il y a deux ans, j'ai coordonné, au sein du gouvernement de l'État du Ceará, Brésil, un projet pilote de développement régional financé par la Banque mondiale, qui visait, à travers le renforcement d'un réseau de villes de l'intérieur, à réduire les inégalités régionales de l'Etat.



Latussa Bianca LARANJA MONTEIRO

ARCHITECTE - URBANISTE

latussa@terra.com.br Brésil

Architecte urbaniste, j'ai fait un doctorat en urbanisme à la PROURB, Université Fédérale de Rio de Janeiro, et me suis

spécialisée dans la conception urbaine et le logement dans les centres-villes. Expérience en enseignement dans les disciplines de l'urbanisme et de la planification urbaine pour le tourisme. Architecte de la mairie de Vitoria depuis 2002, j'ai travaillé à la révision du plan directeur et du projet intégré de Re-urbanisation des favelas: Terra Mais Igual. Actuellement, je travaille sur la gestion urbaine, Coordination de la gouvernance urbaine, à l'élaboration du Plan pour la région de la passerelle Sud de Vitoria's, l'objectif de Atelier d'urbanisme réalisé à Vitoria.



Ela DOKONAL

ARCHITECTE DESIGN URBAIN

ela.dokonal@gmail.com USA

Mon travail en tant que designer urbain et urbaniste certifié se concentre sur la création d'un développement condensé, à usage mixte, revenu

mixte et intergénérationnel, dense de manière appropriée, à échelle humaine, axée sur le développement de zones piétonnes, liés par les transports en commun. En tant que LEED AP, je suis intéressée par la réussite de la durabilité des environnements bâtis. En Mars 2009, j'ai participé à l'atelier organisé par Les Ateliers de Hu Lu Dao, en chine, qui portait sur la conception d'une éco-ville qui pourrait représenter une solution pour l'urbanisation de la région nord-est de la Chine et servir de modèle pour le développement des villes durables. Quotidiennement, je travaille avec des municipalités et des dirigeants communautaires partout au Long Island, mon expérience de vie et de travail en Croatie et en Australie, et le fait d'être confrontée à la variété des cultures et des environnements urbains, me permet d'apporter de nouvelles perspectives et solutions à divers problèmes locaux.



Angela Maria JIMENEZ

ARCHITECTE

angelajim@gmail.com Colombie

Je suis architecte diplômée en 2009 à l'Universidad del Valle (Cali, Colombie) université où l'enseignement de l'architecture est fortement lié à l'étude et

la construction de la ville. La réflexion sur la ville a continué à faire partie de mes intérêts après la participation aux Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise pour étudiantes en 2007 ainsi qu'au travail réalisé en plusieurs projets développés par l'Universidad del Valle où j'ai participé en tant qu'architecte junior. Simultanément j'ai acquis expérience dans le dessin et constructions de bâtiments ce qui me permette maîtriser deux échelles : l'urbaine et l'architectonique.

Les Participants _ Equipe B :



Iva DOKONAL

ARCHITECTE
Iva.dokonal@gmail.com_USA

Iva est une designer Croato-Australienne qui a récemment obtenu un Master d'Architecture à l'Université Notre-Dame (Indiana, Etat du Middle-West des EU).

Elle s'intéresse actuellement au design traditionnel et durable des quartiers historiques protégés. Elle a également pour bagage une double licence en Histoire de l'Art et Italien, ainsi qu'une licence d'administration commerciale de l'université de Buffalo (Etat de New York). Pendant ces trois dernières années, elle a passé beaucoup de temps à étudier et à faire des recherches en Italie, Croatie, Inde, Angleterre, dans l'Etat de New York ainsi qu'à South Bend, dans l'Indiana.



Leonardo Leal SCHULTE

Ingénieur Civil - Transport
leo.leal@terra.com.br_Brésil

J'ai obtenu mon diplôme d'ingénieur civil à l'université fédérale d'Espírito Santo. Je me suis ensuite spécialisé dans les transports, et j'ai suivi des cours sur le développement

portuaire à Gent (Belgique). En 1998 j'ai commencé à travailler dans le secteur du transport routier. En 2001 j'ai passé un concours pour travailler à la mairie de Vitória, et ai donc eu l'occasion d'y réaliser plusieurs projets de réaménagement urbain. J'ai aussi présenté plusieurs travaux dans des congrès et donné des cours sur le transport routier (Institut Fédérale d'Espírito Santo). Je suis actuellement consultant technique au bureau municipal du Développement de la Ville de Vitória où je gère les projets d'aménagement des voies routières. En 2009 j'ai participé à l'Atelier de maîtrise d'oeuvre urbaine de Vitória, qui a transformé ma façon de penser l'urbanisme..



Sam Minh TUAN

URBANISTE
sam02q2@yahoo.com_Vietnam

Je suis designer à l'Institut Vietnamien d'Architecture, de Développement Urbain et Rural (VIAP). Le VIAP est une organisation de grande notoriété spécialisée dans le design,

l'architecture et la planification urbaine et rurale. Pendant 5 ans, j'ai accumulé des expériences variées dans les domaines du dessin et de la planification urbaine. J'ai constaté que Dunkerque et Hiep Phuoc (Vietnam) présentaient de nombreuses similitudes. C'est pourquoi, je pense que mon expérience personnelle peut apporter un aspect singulier à la session. Je suis très heureux de pouvoir participer à ce Atelier et espère contribuer, de la meilleure manière qu'il soit, au succès de l'événement.



Maria Beatriz RUFINO

ARCHITECTE - URBANISTE
biarufino@gmail.com_Brésil

Je suis le programme de doctorat en Habitat, à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de São Paulo, et mon objet de recherche est le processus de modernisation

de la production immobilière et ses rapports avec la reconstruction urbaine des villes. J'ai eu mon Master à l'Université du Porto (Portugal), où j'ai développé une recherche sur les politiques de logement dans les centres-villes. Ces dernières années, j'ai travaillé à la mairie de Fortaleza (Brésil), à l'élaboration du Plan Directeur Participatif de la ville et j'ai été professeur du cours d'Architecture et d'Urbanisme à l'Université Fédérale du Ceará, Département de Planification Urbaine.



Jasmina BOGOVIC

ARCHITECTE - PAYSAGISTE
Jasmina.bogovic@gmail.com_Croatie

Après avoir terminé son master en paysagisme à l'université de Zagreb (Croatie) en 2008, elle a travaillé comme designer de jardins et de maisons. Elle a également

participé à plusieurs projets de workshop comme le projet de reconstruction post-tsunami de Tharangambadi (Inde), « Pour une forêt tropicale toujours verte » à Auroville (Inde), Développement des bonnes pratiques pour l'archipel de Brijuni (Croatie), Suivi d'activités au parc national de Paklenica (Croatie). Pendant son temps libre, elle pratique l'escalade et autres sports de montagne.

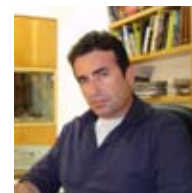


Erika Cristine KNEIB

DOCTORAT TRANSPORT
erikacristine.st@gmail.com_Brésil

Architecte-urbaniste, Docteur en Transport. Chercheur et professeur-adjoint dans des disciplines liées à la planification urbaine à l'Université

Fédérale de Goiás, au Brésil. Fruits de sa recherche, elle a publié des livres, plusieurs articles dans des journaux spécialisés, et réalisé des publications pour des congrès nationaux et internationaux. Elle a également exercé comme analyste d'administration publique, consultante en transport et planification urbaine, assistante technique du Ministère des Villes au Brésil et Chef de la planification urbaine.



Luiz NUNES

ARCHITECTE - URBANISTE
arquitetoluiznunes@hotmail.com_Brésil

L'architecte Luiz Nunes est diplômé de l'Université Fédérale du Ceara depuis 11 ans et possède un master d'architecture hôtelière. Pendant cette période, il a participé au

développement de nombreux projets architecturaux sur une étendue totale de 250 000 00 m². Expert en suivi de travaux, paysagisme, architecture d'intérieur avec notamment des expositions à la Casa Cor (l'un des plus grands événements en matière d'urbanisme au Brésil) en 2004. Spécialiste des complexes hôteliers et des resorts (centres vilégiatures), il a également travaillé dans le secteur des travaux publics des villes d'Euzébio, d'Aquiraz, de Beberibe et Caucaia. Aujourd'hui directeur du bureau d'architecture Luiz Nunes de Melo Arquitetura e consultoria, il offre parallèlement ses services à l'entreprise LNM de projets d'architecture Ltda.

Les Participants _ Equipe C :



Miguel FERNANDES

INGÉNIEUR - TRANSPORT
miguel.fernandes@terra.com.br _ Brésil

Gestionnaire de l'environnement urbain. Il a un diplôme en Gestion et plusieurs autres cours de formation. L'administration et l'aménagement public ainsi que plusieurs postes au niveau

municipal et fédéral au Brésil font partie de son parcours professionnel. Il a participé en plusieurs discussions et événements liés aux villes à l'échelle municipale, départementale et fédérale, telles que La Conférence des Villes. Il travaille comme consultant dans le transport et de gestion du milieu urbain ainsi que comme Président et Coordinateur technique de l'Association National des Usagers de Transport Public. Il est également l'auteur de plusieurs articles techniques et scientifiques.



Florence POZNANSKI

SC. PO / INGÉN. TRAVAUX PUB.
kylomativo@hotmail.com _ France

Ingénieure des travaux publics de l'Etat et diplômée en science politique, j'ai 25 ans et travaille depuis trois ans au Ministère du développement durable.

Mon rôle est de piloter des projets de rénovation urbaine dans les zones urbaines sensibles et de porter les enjeux de l'Etat en matière de logement social et de développement durable sur le territoire. Ayant séjourné à plusieurs reprises au Brésil, j'effectue en parallèle, des travaux de recherche sur le développement des pratiques participatives en Europe et en Amérique Latine. J'analyse le rapport qu'entretiennent les citoyens avec leur cadre de vie. Enfin, je préside une association qui cherche à favoriser l'expression citoyenne dans les quartiers concernés par des projets de rénovation urbaine et participe à un collectif qui milite pour l'instauration d'un débat public autour de la requalification d'une darse dans une ville portuaire italienne.



Michel GAILLARD

ARCHITECTE-URBANISTE
micgaillard@wanadoo.fr _ France

Enseignement

Assistant 67/69 à l'école d'architecture d'Alger ; Création en 82 avec B Warnier, des Ateliers d'été de Cergy-Pontoise ; Participation à

diverses sessions de 1982/2009 ; Cours d'Urbanisme à l'École d'Architecture Paris Villemin en 83/85 ; Atelier de Management urbain: Institut français d'urbanisme 97/99.

Urbaniste

EPAMARNE Urbaniste: 92/2000 : Projet touristique et urbain Disneyland-Paris, Ville de Niort Urbaniste : 87/92 : Atelier Opérationnel d'Urbanisme : Logements, halles, hôtel de Ville, Place St Jean / Technopole de la Venise Verte, EPA Cergy-Pontoise Urbaniste: 72/87 : Quartier préfecture et Saint Christophe. Algérie Architecte : Travaux avec F Pouillon : Hôtels, Rénovation de villa Mauresques 67/69 ; Service Architecture de l'usine sidérurgique d'El Hadjar. 69/72. Plan-masse, Ateliers, Restaurant, Bureaux, logements, hôpital de jour.



Bachir BELOUAHEM

ARCHITECTE - URBANISTE
bachicare@hotmail.com _ Algérie

Architecte d'état diplômé de l'institut d'Architecture et d'urbanisme de Constantine IAUC j'ai travaillé en tant qu'Architecte dans un grand bureau d'études public de la wilaya de

Annaba : le BET General Art et technique GART. J'ai ensuite assumé la direction de la première agence d'urbanisme de la wilaya d'Annaba. Au cours de mon parcours professionnel, j'ai réalisé un nombre assez important de projets, dont les plus importants sont : l'université d'Adrar dans le sud ouest de l'Algérie, l'université de GHARDAIA, le nouveau pôle universitaire d'Annaba, et fut consacré 1er prix national d'architecture et d'urbanisme de l'année 2001 en Algérie pour la cité universitaire de la ville d'Adrar. Je suis un passionné d'histoire et des cultures des peuples. Le développement de ma ville, Annaba, m'intéresse particulièrement surtout que cette dernière évolue dans presque le même contexte urbain que celui de la ville de Dunkerque à savoir une ville portuaire, industrielle, transfrontalière, et surtout actrice d'une expansion métropolitaine.



Antenor COELHO

ARCHITECTE - URBANISTE
antenorcoelho@hotmail.com _ BRÉSIL
Antenor Coelho, né à Sobral - Ceará,

au Brésil. Diplômé d'architecture et d'urbanisme à l'Université Fédérale du Ceará, spécialisé dans l'Habitat et le Développement et titulaire d'un Diplôme d'Études Approfondies de l'Université Catholique de Louvain, en Belgique. Il a travaillé pour l'office public de l'habitat du Ceará, où des efforts conjoints ont été menés pour assurer la réhabilitation urbaine de Fortaleza. Il fut également adjoint au maire, chargé de la Culture de la ville de Sobral. Auteur du livre "Maison Populaire", il est actuellement professeur de dessin technique et d'urbanisme à l'Université Vale do Acaraú à Sobral, où il travaille aussi comme architecte-urbaniste et développe des projets pour des institutions publiques et privées.



Ana Claudia DIAS PAYNEAU

ARCHITECTE - URBANISTE
anna.claudia@vitoria.es.gov.br _ Brésil

Diplômée en architecture et urbanisme de l'université fédérale de l'état d'Espírito Santo (UFES), j'ai fait un doctorat en planification urbaine et régionale à l'université fédérale de Rio de Janeiro (UFRJ), je développe actuellement des

projets urbains impliquant les frontières, les lieux publics, les places et la budgétisation participative à la mairie de Vitoria-ES. J'enseigne le projet d'urbanisme et la planification urbaine et régionale dans une école privée d'architecture et d'urbanisme à Vitoria (UNIVIX) janvier, participe comme assistante de l'atelier à Saint-Louis du Sénégal.



Claudia VILELA

Architecte-Ubaniste
Claudiarvilela@gmail.com _ Brésil

Diplôme d'architecte et urbaniste en 2006 à l'Université Fédérale de Minas Gerais, Brésil. Depuis 2008 elle participe d'une coopérative brésilienne à Belo Horizonte-MG où elle travaille

avec des professionnels multidisciplinaires qui développent des projets pour la valorisation du patrimoine culturel. Elle est architecte collaboratrice aux projets de restauration et restructuration du patrimoine bâti. En 2006 elle a fait un stage dans l'agence d'architecture de Christian Horn, à Paris, et a eu son premier contact avec l'association "Les Ateliers" pendant les travaux réalisés à Porto-Novo (2005). En 2009, elle fut invitée à participer à l'atelier de Vitoria (au Brésil) en tant qu'assistante - et en 2010, elle a vécu pendant trois mois à Saint-Louis au Sénégal pour préparer le Dossier d'analyse et logistique de l'atelier a eu lieu en avril 2010.

Facebook Jury

LE JURY LOCAL:



Michel DELEBARRE

Ancien Ministre d'Etat, Député Maire de Dunkerque, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque
Diplômé d'étude supérieure de géographie, Michel Delebarre débute sa carrière en 1968, en tant que Secrétaire Général Adjoint du Comité d'Expansion du Nord-Pas-de-Calais. Il occupera par la suite de nombreux postes dont ceux de

Directeur de Cabinet du Président du Conseil Régional Nord Pas de Calais auprès de Pierre Mauroy, de Secrétaire Général de la Ville de Lille (1980) puis de Directeur de Cabinet de Pierre Mauroy (1982) avant d'être nommé Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle en 1984. De 1988 à 1993, il occupera successivement différents fauteuils ministériels tels que Ministre des Affaires Sociales et de l'Emploi, puis Ministre des Transports et de la Mer, Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Ministre d'Etat en tant que Ministre de la Ville, Ministre de la Ville et de l'Aménagement du Territoire et Ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives. Il est actuellement Maire de Dunkerque (depuis 1989), Président du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (depuis 1994), Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque et Président de l'Union Sociale pour l'Habitat (depuis 1999).



Patrick CHÈVRE

**Directeur général des services,
Communauté urbaine de Dunkerque**

Successivement directeur général adjoint chargé du développement et Directeur général de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), j'ai la responsabilité de mener à bien la mise en oeuvre par les services communautaires du "Projet Communautaire", document politique qui décrit la contribution de la CUD au projet

de développement durable du territoire dunkerquois, qu'il s'agisse de l'organisation des services urbains, ou de la mise en oeuvre de politiques publiques.



Michel AGNÈS

Directeur général adjoint de l'Economie et de l'Attractivité du Territoire, Communauté urbaine de Dunkerque

Après avoir débuté comme chargé d'études au CEREQ, Michel AGNES est devenu chargé de mission au Conseil régional Nord-Pas de Calais (direction de la formation professionnelle), puis à

l'agence régionale de développement (mise en place d'un observatoire de l'emploi). Il rejoint ensuite le cabinet du Maire de Saint André Lez Lille avant de rejoindre le cabinet du Président du Conseil régional Nord-Pas de Calais (1998) où il suit les affaires économiques. Il rejoint en 2002 le syndicat mixte de la Côte d'Opale puis le cabinet du Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Depuis 2008, Michel AGNES est Directeur général adjoint en charge du Développement Economique et de l'Attractivité du Territoire à la Communauté Urbaine de Dunkerque.



Gérard BLANC

**DIRECTEUR DE L'AGUR (AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION
FLANDRE- DUNKERQUE)**

Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques et titulaire d'un Master 2 à l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de Grenoble, j'ai exercé dans plusieurs agences d'urbanisme et collectivités locales avant de m'implanter à Dunkerque.

Après avoir été directeur adjoint de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise, j'ai dirigé la fédération nationale des agences d'urbanisme, puis l'agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, où j'ai obtenu le Grand Prix de l'urbanisme européen en 1994. J'ai également travaillé au sein de plusieurs collectivités en qualité de directeur général adjoint (Conseil Régional du Nord-Pas de Calais, du Languedoc-Roussillon et de la Picardie). Je suis aujourd'hui directeur de l'agence d'urbanisme de Dunkerque, où je travaille avec mes équipes sur les projets phares du territoire : Neptune/Centre d'Agglomération, projets de ville, aire métropolitaine...



Louardi BOUGHEDADA

Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, chargé de l'énergie et du plan climat

Issu d'un Master 2 de sciences de l'éducation, je suis chargé de mission à la ville de Leffrinckoucke, dans les domaines de l'urbanisme et de la démocratie participative. J'exerce

également deux fonctions électives : Adjoint au Maire de la ville de Dunkerque, chargé de la politique de la ville et de la rénovation urbaine et Vice-Président de la Communauté urbaine de Dunkerque, chargé de l'énergie et du plan climat. C'est au titre de ces deux qualités que je participe au jury de l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine.



Zoé CARRÉ

Conseillère communautaire déléguée aux handicaps, Communauté urbaine de Dunkerque

Elue à la ville de Dunkerque en charge de la promotion des droits de l'homme et de la lutte contre les discriminations, je suis également conseillère communautaire déléguée aux handicaps. Economiste de formation, aujourd'hui à la retraite, j'ai

enseigné l'économie politique et la sociologie en lycée et à l'université. Lorsqu'on m'a proposé de faire partie du jury, je n'ai pas hésité pour plusieurs raisons. La première est que je porte un vrai intérêt pour l'architecture et l'urbanisme. Puis, l'avenir de Dunkerque est pour moi une préoccupation de tous les jours. Enfin, je suis convaincue que nous avons besoin d'une vision de long terme qui laisse la place au rêve et d'autres regards sur notre territoire qui n'auront pas les mêmes freins culturels que nous.

LE JURY LOCAL ET LES REPRÉSENTANTS DE LA COOPERATION:



Sylvie GUILLET
DIRECTRICE DE L'ECOLE
NATIONALE D'APPLICATION DES
CADRES TERRITORIAUX

Je suis directrice de l'Ecole nationale d'intégration, de professionnalisation et d'expertise pour les cadres fonctionnaires des collectivités territoriales en France issus de toutes les filières, administrative, technique, culturelle et médicale. L'Ecole de Dunkerque est en cours de spécialisation dans les domaines de l'aménagement et du développement afin d'être un centre de ressources au niveau national. Elle fait partie du Centre national de la fonction publique territoriale qui s'adresse à 1,8 millions de fonctionnaires.



Vincent LEIGNEL
Adjoint au Maire de Dunkerque en charge
de l'urbanisme

Je suis impliqué dans le développement du territoire dunkerquois depuis près d'une vingtaine d'années. Passionné par le sport et l'urbanisme, ces deux questions ont été le fil rouge de mes fonctions électives sur le Dunkerquois : Adjoint au Maire chargé des sports et de l'urbanisme de 1995 à 2001, puis chargé de l'urbanisme et du sport de haut niveau de 2001 à 2008, et désormais chargé de l'urbanisme et de la politique foncière. De 2001 à 2008, j'ai également été Vice-Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque délégué au tourisme et au sport de haut niveau. En 2000, j'ai souhaité nourrir ma réflexion en suivant le master 2 « Développement local écosolidaire » de l'université de Valenciennes. Je suis en outre Président du Centre de Médecine du sport de Dunkerque.



ARMAND KNAPOUGEL
DIRECTEUR DU COTTAGE

Après une maîtrise en économie et gestion de l'entreprise, j'ai passé un diplôme d'étude supérieure bancaire. J'ai débuté ma carrière en travaillant 5 ans dans une banque. J'ai ensuite rejoint le mouvement Habitat à Loyer Modéré. Après 7 ans dans une société du Pas de Calais, je suis arrivé à Dunkerque comme directeur du Cottage.



PHILIPPE NOUVEAU
VICE-PRÉSIDENT DE L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION
FLANDRE DUNKERQUE

Mon premier contact avec le territoire dunkerquois remonte à 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 pour m'investir désormais dans ma fonction de Vice-président de l'AGUR, chargé des relations internationales.



**Clemir Regina PELA MENE-
GHEL**

Adjointe au Maire de Vitoria
chargée de la Gestion Urbaine

Coordinatrice de la coopération technique décentralisée urbaine Vitoria/Dunkerque depuis 2006, Clémir est diplômée en Architecture et Urbanisme depuis 1986 (programme « Revitalisation du Centre Historique »), à l'Université Fédérale de l'état d'Espirito Santo – UFES ; elle s'est spécialisée dans la construction métallurgique et a été chargée de mission au Conseil Général d'Ingénierie, Architecture et Agronomie entre 1996 et 2005. Adjointe au maire en charge de la gestion Urbaine de la Mairie de Vitória depuis 2005, elle a participé à des projets de rénovation, de revalorisation et d'agrandissement : du centre (2004/06) ainsi qu'à la révision du Plan Directeur Urbain de Vitória. Elle a également géré le projet de revitalisation du centre au sein de la Compagnie de Développement de Vitória – CDV.



Sebastião BARBOSA
Vice-Maire de Vitória

Le Vice-Maire de Vitoria, Sebastião Barbosa, est né en 1960. Il a suivi des études de journalisme, et s'est spécialisé en gestion de Communication. Il a travaillé pour des quotidiens nationaux et régionaux comme la "Folha de São Paulo" ou la chaîne de télévisions TV Capixaba. Il a toutefois consacré 30 années de sa vie au service public. Carrière pendant laquelle il a déjà occupé cinq postes décisionnaires, dans différentes mairies de l'état d'Espirito Santo, ainsi qu'au sein du gouvernement de l'Etat. Il a été à deux reprises, Adjoint au Maire de Vitoria en charge de la Communication (1991-1992 et 1993-1996). Il a exercé la même fonction à la mairie de Vila Velha (2001) et pendant les deux premières années du mandat de Paulo Hartung à la tête du Gouvernement de l'Etat d'Espirito Santa (2003-2004). Il a quitté ses fonctions en janvier 2005 afin d'assurer la direction du cabinet du Gouverneur, chargé de coordonner l'articulation politique et stratégique du Gouvernement. En avril 2008, il a été désigné par son parti pour accompagner João Coser dans la course à la mairie de Vitória.



**José Leônidas DE
MENEZES CRISTINO**
Maire de Sobral, Ceara, Brésil

Né à Coreau en 1957, José Leônidas est ingénieur civil depuis 1982, diplômé de l'Université de Fortaleza. Spécialiste des routes, il a réalisé plusieurs projets et grands travaux dans l'état du Ceara ainsi qu'à l'échelle nationale. En 1989, il devient Directeur du SUMOV (Club athlétique de Fortaleza, Nordeste du Brésil) au sein de l'équipe de Ciro Ferreira Gomes. Il deviendra par la suite Adjoint au Gouverneur de l'Etat du Ceara chargé des Transports, de l'Énergie, des Communications et des Travaux. Il a également été Adjoint au Maire de Sobral en charge des Travaux, Député Fédéral de l'Etat du Ceara. Il a par ailleurs été Vice-Président du Parti Populaire Socialiste. En octobre 2004, il est élu Maire de Sobral puis réélu en 2008.

LES REPRÉSENTANTS DE LA COOPERATION ET JURYS DU RESEAU ATELIERS:



Eliene BRASILEIRO

Présidente de l'Association des Maires et des Municipalités du Ceara, Brésil/ Maire de Général Sampaio

Titulaire d'un diplôme de droit de l'Université de Fortaleza, Eliene Brasileiro commence sa carrière en 1985, au sein de la multinationale Petrobrás,

où elle travaillera pendant 12 ans à la direction des ressources humaines et de l'audit. Elle quitte la Petrobrás en 1997 pour devenir « avocate municipaliste ». Elle assure la formation et le développement des organisations sociales, fédérations et associations travaillistes. Elue Vice-Maire de Général Sampaio en 2001, puis Maire de Général Sampaio en 2005, elle est réélue en 2009. Présidente de l'AMUV (Association des Villes des Vallées du Curu, Munda et Aracatiçu) pendant deux mandats, elle est choisi par le Ministère du Développement Agraire/ MDA, pour représenter les 957 municipalités brésiliennes du programme « Territoires de la Citoyenneté ». En 2009, Eliene Brasileiro est la première femme à devenir Présidente de l'APRECE (Association des Villes et Maires de l'Etat du Ceara. Elle représente les municipalités du Nord-est du Brésil (9 Etats) à la CNM - Confédération Nationale des Municipalités. Depuis décembre 2009, elle construit avec la Communauté Urbaine de Dunkerque un partenariat qui vise à renforcer la coopération internationale dans l'économie et le développement portuaire du Ceará.



Jurandir VIEIRA

Gouverneur Adjoint de l'Etat du Ceara chargé du développement Urbain

Diplômé de droit de l'Université de Fortaleza/UNIFOR et diplômé de Géographie de l'Université d'État du Ceará/UECE, Jurandir Santiago a également étudié la gestion d'entreprise

à l'Université de Brasília/ UNB et le droit des entreprises à l'Université d'État du Ceará/ UECE. Il est également diplômé de l'École d'Administration du Ceará – EFG : formation axée sur les finances, l'administration des affaires et les ressources humaines. Entre 2003 et 2006, il travaille à la CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, banque publique responsable des politiques liées à l'habitat et l'assainissement. A partir de Février 2007, Jurandir Santiago devient Adjoint du Gouverneur chargé des Villes, des politiques de l'habitat et de l'assainissement l'État du Ceara.



Ricardo VEREZA

Adjoint au Maire chargé du Développement Urbain et de l'Habitat, Cariacica (région métropolitaine de Vitoria)

Originaire de Vitória (ES), au Brésil, et habitant de Vila Velha, il a suivi une formation dans les domaines des technologies, voies routières et génie

civil. Il s'est ensuite occupé de la gestion environnementale des villes de Vila Velha et Cariacica, ainsi qu'au sein de l'institut de protection environnementale IBAMA. Expériences qui lui ont permis d'acquérir de grandes compétences en matière d'infrastructure urbaine et d'habitat. Entre 1975 et 2000, il a travaillé comme technicien d'autoroutes et ingénieur des travaux publics pour la COHAB-ES (Compagnie de l'Habitat et de l'Urbanisation de l'Etat d'Espírito Santo). De 2006 à 2009, il a occupé le poste d'Adjoint au Maire en charge de l'Environnement de la ville de Cariacica. Il est actuellement Adjoint au Maire en charge du Développement Urbain et de l'Habitat. Il est le fondateur du Parti des Travailleurs de Vila Velha dont il est à la tête depuis 1981.



Pierre-André PÉRISSOL

President of The Ateliers

Pierre André Périssol est un ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Il est Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Il a débuté sa carrière professionnelle comme directeur des études de la Ville Nouvelle de Saint Quentin

en Yvelines entre 1972 et 1974, puis Président Directeur Général Fondateur du groupe Arcade de 1976 à 1995, et parallèlement, président du Crédit Immobilier de France de 1991 à 1995. Il a débuté sa carrière politique en 1983, en tant que conseiller de Paris, jusqu'en 1993. Il a été député au parlement de 1993 à 1995, puis de 2002 à 2007. Il est maire de Moulins, préfecture du département de l'Alliée, depuis 1995, et président de la Communauté d'Agglomération depuis 2001. Il a été Ministre du Logement de 1995 à 1997. Il est impliqué dans les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine de Cergy Pontoise depuis 1999, en tant que vice président puis président.



Dr Washington GOIS

Maire de Caucaia, Ceara, Brasil

Originaire de Caucaia, Ceará, Dr Washington devient médecin généraliste en 1984. Pendant 10 ans, il exerce aux urgences de l'Hôpital Général de Fortaleza (HGF) et pendant 22 ans à l'hôpital Antonio Bezerra. Proche de la population et du monde de la santé, il

reçoit encore aujourd'hui des patients dans sa clinique privée. En 1996, il entre en politique et est élu deux fois Conseiller Municipal. En 2007, il est d'ailleurs élu meilleur député, parmi 46 parlementaires. En 2008 il se présente aux élections municipales qu'il remporte. Depuis 2009, il fait partie des 100 plus importants maires du Brésil.



Sophie DUMAS

Directrice de l'atelier "Projets Urbains" de l'EPA du Mantois Seine Aval

Formée initialement à l'architecture, je suis venue à l'urbanisme au fil du déroulement de ma carrière. J'exerce maintenant au sein de la maîtrise d'ouvrage où les outils de la conception sont davantage

la procédure, les financements, les négociations que le dessin. J'y apprécie particulièrement la confrontation entre stratégie, concepts et mise en oeuvre opérationnelle et celle de différents points de vue, portés par des professionnels de secteurs différents concourant au développement du territoire (transports, agriculture, logement, économie, ...).

Mon travail est essentiellement tourné autour de la grande échelle et l'émergence de projets qui contribuent à « faire sens » pour le grand territoire.



Jacques DE COURSON

Président de l'association "Urbanistes du Monde"



Stellan FRYXELL

Urbaniste, designer de l'éco-cité d'Hammarby à Stockholm

Stellan Fryxell, associé de Tengbom Architectes est responsable des projets urbains et de l'aménagement. Il travaille également sur des projets de conception de bâtiment. Stellan Fryxell travaille depuis 1997 sur le projet "Hammarby Sjöstad" :

élaboration d'un plan stratégique (Prix d'architecture Kasper Salin en 2005), de conception et de construction d'espaces publics, de coordination et gestion urbaine, d'environnement, d'infrastructures, de développement. Stellan a été maître de conférences dans de nombreuses capitales mondiales.



Pascaline GABORIT

Secrétaire Générale du réseau ENTPE – European New Towns Platform

Pascaline Gaborit est Directrice de la Plate-forme Européenne des Villes-nouvelles (un réseau de 32 autorités locales) depuis 2002. Ses fonctions lui permettent de piloter de nombreux projets européens et internationaux, d'organiser des formations et autres

événements. Intéressée par le développement urbain, les villes nouvelles, la cohésion sociale, le développement durable, la culture et les différents modes de vie, elle a participé, en tant qu'experte, à de nombreux programmes et rapports européens et internationaux. Elle est également doctorante en Science Politique.



Jean-Michel GUÉNOD

Architecte-Urbaniste, Ancien directeur de l'EPA EuroMéditerranée

Ayant suivi un double cursus en sciences-politiques et en urbanisme et architecture, il a occupé plusieurs fonctions dans deux domaines principaux :

- Le logement social à l'Union Nationale HLM, puis à la tête des filiales locatives de la SCIC (filiale de la CDC).
- L'aménagement : Villes Nouvelles dans les années 1970, Direction Générale de l'Opération d'Intérêt National Euro méditerranée de 1997 à 2004.

Il est maintenant consultant en développement territorial et aménagement urbain.



Stephan HONNENS

Architecte en charge du développement du port de Lübeck, Allemagne

Stephan Honnens a étudié l'Architecture à Berlin et Shanghai. Après avoir enseigné en master de management urbain à l'Université Technologique de Berlin, il gère plusieurs projets de construction sur le nouveau quai du port d'Hambourg "HafenCity". Il

travaille actuellement pour la principale agence de consulting immobilier d'Allemagne, notamment sur les questions de revitalisation, de reconversion et de développement du port de Lübeck. Il a participé pour la première fois aux Ateliers en 2008 à Bangkok.



Nikos KARADIMITRIOU

Professeur d'urbanisme à l'université de Londres

Nikos est urbaniste et chercheur. Depuis plus de 10 ans, il travaille comme chercheur en sciences sociales et consultant en aménagement urbain. Il est actuellement conférencier en aménagement et développement de la

propriété à l'Ecole d'Aménagement de Bartlett UCL. Il est également directeur du master en rénovation urbaine. Il a travaillé entre autre sur les enjeux de la ségrégation sociale et urbaine, l'évaluation et les mesures de la qualité de vie, la mesure des impacts des projets de rénovation, l'évaluation des fonds structurels européens. Il a également travaillé comme urbaniste dans le comité d'organisation des Jeux Olympiques d'Athènes en 2004, ainsi que sur le renouvellement durable des friches au Royaume Uni.



Roland KARTHAUS

Urbaniste, associé de l'Agence Think place à Londres

Roland Karthaus est designer urbain à l'Agence Think place masterplanners à Londres. Il a précédemment travaillé en tant qu'architecte et en tant que client du secteur public, sur des projets de rénovation majeurs, comme celui du centre-ville de Castleford dans Yorkshire et encore des 3 500 maisons du Parc

Clapham, à Londres. Ses fonctions de maître de conférence en développement durable et en design à l'Université d'East London.



Jukka KULLBERG

Directeur de l'aménagement de la ville de Vantaa, Finlande

Né en 1948, il étudie l'architecture et l'aménagement urbain à l'Institut de Technologie d'Helsinki. Diplômé en 1975 il travaille pour des sociétés privées et pour les Nations Unies. Recruté par la Ville de Vantaa (Finlande) En 1986, il en est le Directeur de la planification urbaine

depuis 1999. Comptant 200 000 habitants et plus de 100 000 emplois, Vantaa est l'une des trois villes adjacentes à la région métropolitaine d'Helsinki dans laquelle se trouve l'Aéroport international d'Helsinki-Vantaa.



Aida MBAYE DIENG

Maire adjoint de Saint Louis (Sénégal)

Je suis professeur de Sciences de la Vie et de la Terre. Je suis la deuxième Adjointe au Maire de Saint-Louis, chargée de l'aménagement urbain et du suivi des

travaux, de l'entrepreneuriat féminin et de la lutte contre la pauvreté. J'ai été membre du jury des ateliers en 2005 à Porto Novo et en 2008 à CERGY Pontoise, et j'ai été à l'origine de l'atelier qui s'est tenu en avril dans ma ville de Saint-Louis.



Paul PAVY

Ancien directeur de l'agence d'urbanisme du Havre

Ingénieur ESTP (1960) je suis diplômé de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris (1962) et titulaire d'un DEA de l'Institut d'Etudes Politiques de Grenoble (1978) J'ai commencé ma carrière comme Ingénieur urbaniste

à l'Institut d'aménagement de la région Parisienne et à la ville nouvelle de Cergy. Puis J'ai été directeur de l'agence d'urbanisme de la région du Havre, Chargé de mission à la DAFU Ministère de l'urbanisme et du logement et directeur d'études, Directeur régional à la Caisse des dépôts, et Expert associé au Conseil général des Ponts et Chaussées. Je suis actuellement Consultant et vice Président pour l'ACAD (association des consultants en aménagement et développement. PARIS





Accueil » Edition Dunkerque » Actualité Dunkerque » L'agglomération vit sous l'oeil attentif d'experts internationaux de l'urbanisme

ACTUALITÉ DUNKERQUE

L'agglomération vit sous l'oeil attentif d'experts internationaux de l'urbanisme



Depuis quelques jours, les experts de l'aménagement urbain scrutent avec attention l'agglomération.

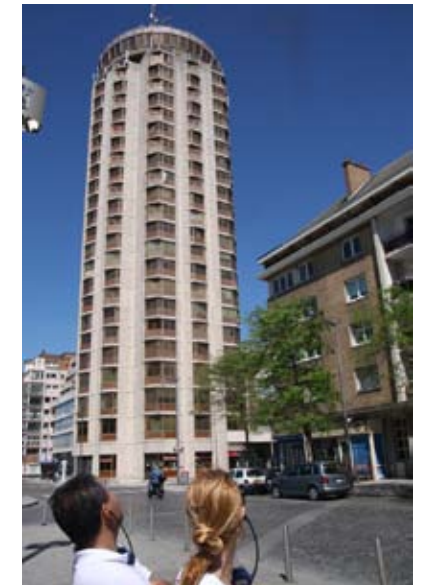
| AMÉNAGEMENT URBAIN |
Une vingtaine d'experts de l'aménagement urbain scrutent avec attention l'agglomération ...

depuis quelques jours. Sous l'impulsion de l'association Les Ateliers, un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs, l'agglomération

dunkerquoise accueille, dans le cadre des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine, 21 visiteurs un peu particuliers. Et attend d'eux un regard sans concessions et quelques idées d'aménagement urbain. « C'est formidable qu'une équipe pluridisciplinaire internationale nous regarde durant quinze jours, s'est réjoui Michel Delebarre, président de la CUD. On leur montre notre stratégie et on attend qu'ils soient porteurs d'idées nouvelles. On est l'une des rares agglomérations à accepter cette confrontation. » Composées d'experts croates, américains, vietnamiens et algériens, ces trois équipes de sept personnes ont également une forte « couleur » brésilienne, coopération avec Vitoria oblige. « C'est la première fois que ces Ateliers sont un regard croisé dans le cadre d'une coopération de ville à ville », souligne Rose-Anne Bisiaux, directrice adjointe chargée des relations internationales de la CUD.

Sites du Groupe Voix du Nord | Groupe Voix du Nord | Groupe Nord
 Actualités | La Voix du Nord | Espace villes | La Voix des Sports | Environnement | Santé | Économie | Culture | Plus | Nord Région | Nord (Editorial) | La Semaine dans le Nord | L'Annuaire de l'emploi | L'Écho de la Voix | Le Journal de l'Immobilier | La Voix des Femmes | La Voix des Jeunes | La Voix des Espoirs | Les Messages | Les Adresses de l'Économie | L'Indicateur des Finances
 Télévision HD - La Voix Nord-Fox de Calais
 Livres d'histoire Magazine | Sites & liens utiles | Site avec Nord Région
 Partenaires associés | Partenaires associés | Offres d'emploi avec La Voix | Offres d'emploi avec La Voix | Offres de stages avec Nord Région
 Partenaire presse avec La Voix | La Voix | L'Écho
 PubliSud annonceurs, découvrez nos solutions publicitaires

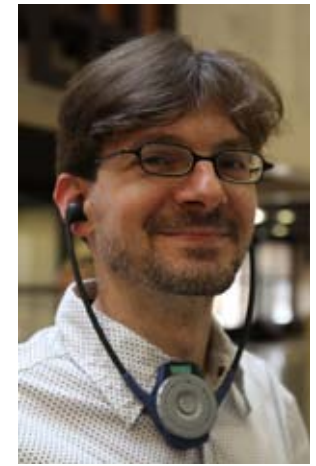
Images















REMERCIEMENTS - PARTENAIRES



L'AFTRP accompagne les communes et les intercommunalités franciliennes dans leurs projets d'aménagement : implanter des activités économiques, développer des programmes de logement de qualité, restructurer ou aménager des quartiers où il fait bon vivre...

L'ambition de l'AFTRP est d'être aux côtés des élus pour prendre pleinement en compte les impératifs du développement durable, c'est-à-dire « répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ».

Depuis 2005, l'AFTRP est le principal soutien financier des Ateliers.