



les ateliers

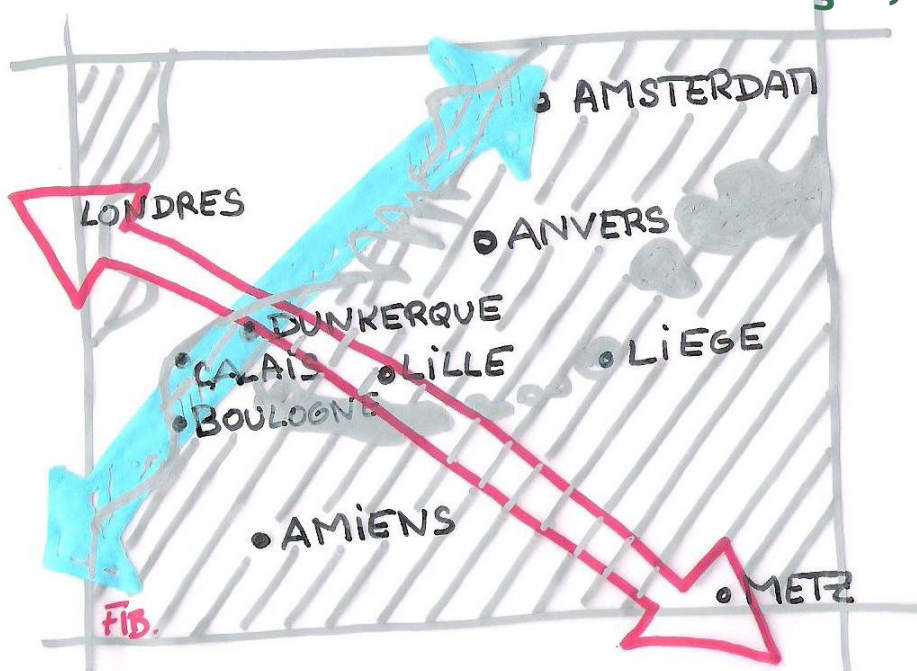
maîtrise d'œuvre urbaine

Atelier Internacional de Desenvolvimento Urbano  
DUNKERQUE, França do 3 ao 17 de Julho de 2010



*Chamada internacional, para a seleção dos 21 participantes profissionais que irão trabalhar em três equipes multi-disciplinares sobre o tema:*

## Dunkerque, uma aglomeração marítima transfronteiriça,



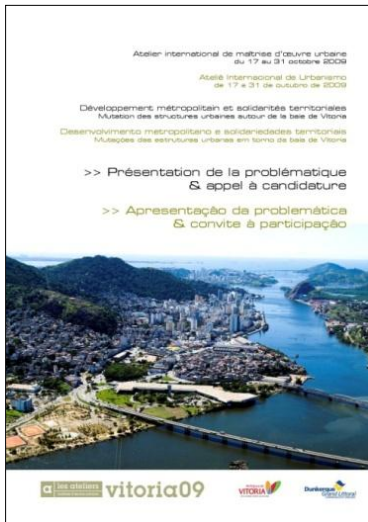
## atriz do desenvolvimento metropolitano.

CITY-BRANDING, passado de glorioso, plataformas MULTI-MODAIS, lógica transfronteiriça, trocas Norte-Sul, HINTERLAND CONSOLIDADO, canal Sena-Norte Europa, logística ferroviária, os portos e seus territórios, desenvolvimento METROPOLITANO, prazer, lógica de COPRODUÇÃO, infra-estruturas nacionais, inscrição na PAISAGEM, riscos do aquecimento climatic, VIGÍLIA AMBIENTAL, relação urbana, SOLIDARIEDADE.



la ville en perspective





Em 2008, o presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque, França e o prefeito de Vitória, Brasil solicitaram a ONG francesa “os Ateliers” para organizar uma dupla sessão sobre o tema das solidariedades territoriais e do desenvolvimento urbano; uma primeira sessão teve lugar, no quadro desse tema, em Vitória, Brasil, em Outubro de 2009, seguida de uma participação no fórum urbano mundial no Rio de Janeiro em Março de 2010; a segunda sessão terá lugar neste verão em Dunkerque, na continuidade das reflexões sobre o tema do desenvolvimento equilibrado das cidades portuárias e seu futuro e nomeadamente a evolução da economia portuária, portadora de riquezas e de desequilíbrios no território;

As sinergias Cidade-Porto, geradoras de riquezas locais, cobrem de fato um vasto campo de pesquisa, a explorar de maneira mais qualitativa: fluxos de negócios internacionais, trocas culturais, fenômenos migratórios, sinergia com o hinterland (território do corredor mineiro, metrópole de Lille), imaginário marítimo, ....

O presente documento apresenta o tema do workshop. É endereçado aos parceiros e à integralidade da rede internacional de Ateliers, com o objetivo de mobilizar as candidaturas de profissionais.

Redação: Florence Bougnoux, piloto do workshop,

com base nos intercâmbios e nas notas redigidas na seqüência da missão de preparação em Fevereiro de 2010:

1) pelos membros dos Ateliers : Jean-Michel Guénod, Nicolas Samsoen, Christian Horn, associados à pilotagem, e Nicolas Détrie, diretor dos Ateliers

2) pelo comitê de acompanhamento da CUD composto pelas direções do desenvolvimento urbano; do desenvolvimento econômico e da atratividade do território; da estratégia, parcerias, Europa e internacional; da Cidade de Dunkerque e da Agência de Urbanismo de Dunkerque.

Redação de alguns partes pela direção estratégia, parcerias, Europa e internacional da CUD.

Releitura e paginação: Nicolas Détrie

Com os conselhos do Comitê científico dos Ateliers e do comitê de acompanhamento da CUD

Este documento existe em versão francesa, inglesa e portuguesa, e pode ser baixado livremente em [www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)

Data de edição: Domingo, 22 de Março de 2010, anglaise et portugaise, en téléchargement libre.

#### *Apresentação dos Ateliers de Planejamento e de Desenvolvimento Urbano de Cergy-Pontoise*

*ONG sem fins lucrativos, os ateliers são uma rede internacional de profissionais, de universitários e de instâncias de decisão em matéria de ordenamento urbano. Centrada na prática do planejamento e do desenvolvimento urbano, a ONG organiza workshops encarados como um elo de concepção e de criatividade. Na França ou em outros países, esses workshops oferecem aos donos da obra uma visão internacional e propostas inovadoras quanto aos seus problemas de ordenamento. São também, pela confrontação das disciplinas e das culturas, um lugar de questionamento sobre as aprendizagens e de intercâmbio de elevado nível. A associação foi fundada em 1982 por iniciativa do Estabelecimento Público de Ordenamento de Cergy-Pontoise e de profissionais do urbanismo das Cidades novas de Ile-de-France. Desde 1º de Janeiro de 2003, está ligada à Agência Fundiária e Técnica da Região Parisiense (AFTRP), e é apoiada pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros para a sua ação no âmbito internacional.*

# SUMARIO

## Preambulo

### 1- Introdução

Dunkerque no panorama internacional

Dunkerque no cruzamento de um eixo litoral transfronteiriço e de um hinterland valorizado

### 2- Contexto

#### a. Economico e industrial

O mar, fonte econômica, motor da economia de Dunkerque:

O mar, como recurso «de bem-estar» : Esportes, lazeres, saúde

Dunkerque, um mercado de trabalho em tensão

#### b. Historico e geo-politico

Dunkerque, um território conquistado ao mar

Uma vida portuária sujeita aos riscos da política: Dunkerque a Européia

O desenvolvimento econômico: Dunkerque no limiar do corredor mineiro

#### c. Urbano

Infra-estruturas e redes nacionais

Cidades compostas de enclaves justapostos

Territórios desequilibrados

#### d. Ambiental

#### e. Social e cultural

Dunkerque, uma terra de solidariedade face às dificuldades

#### f. Administrativo e institucional : a governança em Dunkerque

Uma sobreposição-articulação de lógicas territoriais

Um território sobredeterminado no plano estratégico

### 3- Le sujet de l'atelier

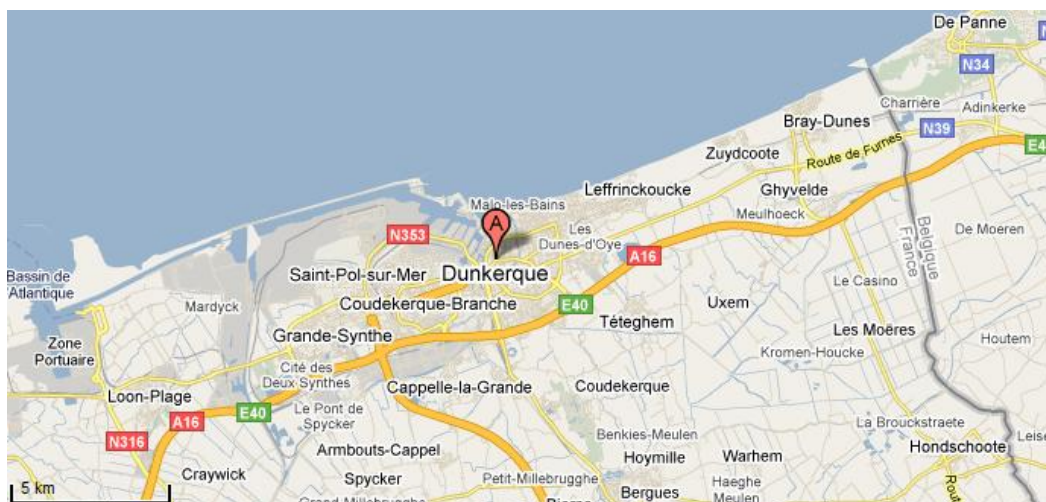
Os paradoxos do território : Um território decidido, fonte de desfasamentos

O fim do «ciclo da oferta»...

As expectativas do atelier : A seqüência? Dunkerque 2.0. O encaixe das escalas

### 4- Para participar

O calendário provisório





# 1- Introdução

## Dunkerque no panorama internacional

Enquanto na França, o debate sobre a Grande Paris dá uma nova visibilidade ao litoral, através de Rouen e Le Havre, somos tentados a nos questionar sobre um mais vasto território litoral Noroeste, à escala internacional, que se situa face à Inglaterra e desenha as margens de um diabo delimitado pela península do Cotentin a Sul, e as ilhas Frise a Norte, Dunkerque situando-se no centro desse dispositivo, a 1h30 do mais importante corredor marítimo, no Norte do território da França, no Sul da Europa do Norte, situada no centro do triângulo Londres, Bruxelas, Paris.

É nessa situação estratégica, num contexto de concorrência no plano da economia portuária e pós industrial, que Dunkerque fomenta uma sinergia com Vitória, porto brasileiro em forte desenvolvimento, situado a Norte de São Paulo e do Rio de Janeiro de Janeiro, e interroga para além da economia a questão das solidariedades territoriais, num eixo litoral transfronteiriço de ligação franco-belga, mas também numa relação terra-mar a reforçar com a metrópole de Lille e Londres, Bruxelas e Paris, favorecendo o desenvolvimento do hinterland.



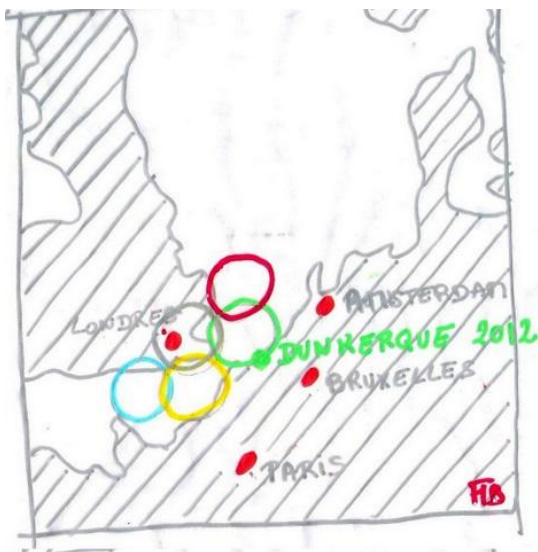
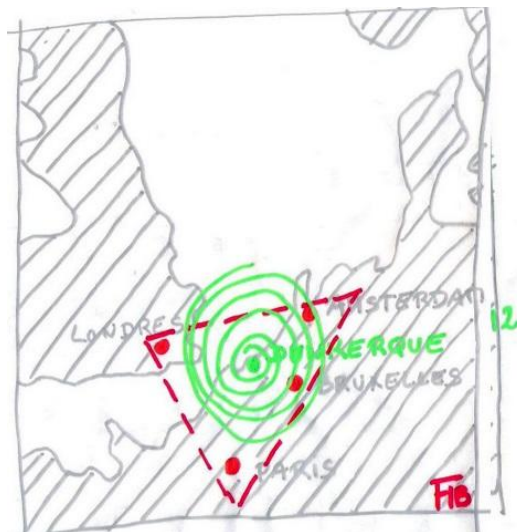
Apesar de estar situada no centro de um triângulo de prosperidade de escala mundial, Dunkerque aparece paradoxalmente «nitidamente» afastada das dinâmicas dos territoriais vizinhos.

Identificam-se duas temáticas, não exaustivas:

- Socio-econômica: como sair do "olho do ciclone"?

E para além das pistas ligadas aos trunfos locais (praias e vento, talassoterapia, "Côte d'Azur" da Europa do Norte...),

- Empresarial: como estabelecer uma real dinâmica de reinvestimento da cidade? Não será necessário orientar o olhar para outra direção?



Os participantes vão se esforçar para encontrar pistas de logística portuária (a batalha dos portos ganha-se em terra) a aplicar em complementaridade com BOULOGNE e CALAIS (porto regional) e intermodalidade com os canais e o ferroviário,

E verão como perenizar a curto prazo o "transbordamento" dos Jogos Olímpicos de LONDRES como catalisador de energias.

Mas, Dunkerque "a internacional" tem hoje necessidade de se unir com o seu hinterland, tanto a nível espacial como no plano econômico e social.

Dunkerque desenvolve numerosas cooperações no plano internacional e transfronteiriço, mas essa abertura está limitada às instituições e não implica a população nem o território que ganhariam em ser interpelados nesse projeto federador renovado.

Quais motores para um novo desenvolvimento que diversifique e que renove os recursos da aglomeração e do território?

Diferentes pistas podem ser exploradas, numa lógica de reforço de uma cidade-centro mais atrativa, mais forte, em adequação com as funções «já presentes», em fase com perímetros relevantes a interrogar, antecipando projetos de infra-estrutura inscritos a longo prazo.

Como poderá o litoral do Norte da França se tornar a "Côte d'Azur" da Europa do Norte e beneficiar-se da atratividade dos litorais (à qual escapa hoje o quadrante Noroeste francês)?

Como poderá esse litoral ser unido ao hinterland próximo e distante, rural e econômico: a Flandres a menos de 1/2 hora, Lille, Dourges e Lesquin [aeroporto] a menos de 1 hora, ou ainda a Inglaterra e as cidades da "banana azul" - Bruxelas, Antuérpia, Rotterdam - servidas por meios de locomoção ecológicos: as vias férreas, o canal Sena-Norte Europa?

Como alterar a imagem de uma costa dedicada à indústria para uma costa do prazer, da saúde e do desenvolvimento sustentável e reencontrar uma atratividade residencial?

Como passar de uma economia centralizada para uma economia empresarial?

Como conectar isso tudo sendo que o território é historicamente parcelado e dividido espacialmente?

Como antecipar as conseqüências do aquecimento climático e a adaptação de Dunkerque a uma eventual subida das águas?

# 2a- Contexto econômico, industrial

## O mar, fonte econômica, motor da economia de Dunkerque

**Economia portuária (mar e terra: qual hinterland e por quais meios, quais redes?)**  
**«A batalha dos portos ganha-se em terra»**

Dunkerque aproveitou de uma ascensão importante na época industrial, como porta de comunicação do corredor mineiro; Dunkerque é atualmente o 3º porto da França, após Le Havre e Marselha, o 6º porto europeu; a porta Sul do Mar do Norte (o estreito mais freqüentado do mundo), está situada na fachada Mancha-Mar do Norte que é uma das mais densas do Mundo: 800 Km do Havre a Hamburgo que se repartem 1200 Mt (números de 2008), a comparar com a fachada mediterrânea cujo tráfego total foi inferior a 700 Mt no mesmo ano.

● Dunkerque   ● Lille   ● Amsterdam



Mapa das vias navegáveis da Europa

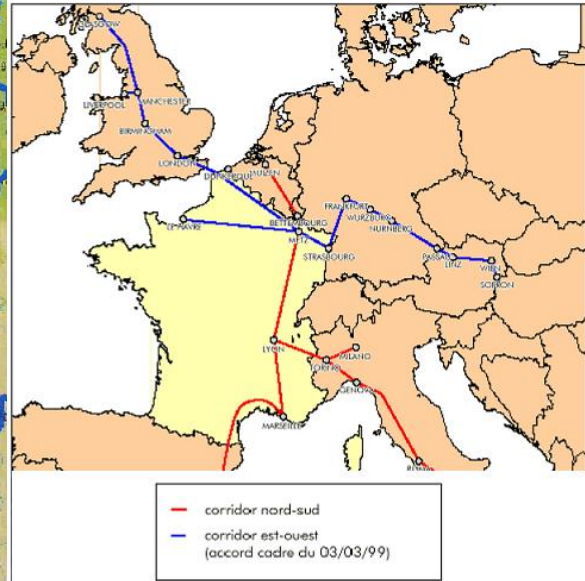
Mas esse tráfego está redistribuído desigualmente pelos portos da fachada Mancha - Mar do Norte; Rotterdam e Antuérpia, que se beneficiam de um vasto hinterland pela acessibilidade direta à rede navegável do Reno e do Danúbio, repartem a elas só metade desse tráfego (Rotterdam, 4º porto do mundo assegurou 421 Mt em 2008, e Antuérpia, 15º porto mundial, 189 Mt em 2008). O porto de Dunkerque no entanto se beneficia de uma localização privilegiada nessa fachada marítima, estando situado o mais perto possível do mais importante corredor marítimo do mundo (menos de 1h30); está ligado à Inglaterra e à região parisiense por uma rede férrea eficiente, (frete e passageiros: ver mapa das cronodistâncias-ferro versus rodovia) bem como a Lille e ao corredor mineiro (rede férrea e rede



navegável inicialmente criada na era industrial (ver contexto histórico). Não esquecer também a sua grande capacidade de acolhimento de implantação industrial e logística (3000 hectares de terreno disponíveis dos quais 7000 hectares em zonas de atividades).



O Canal Sena-Norte Europa em cor-de-laranja



Carte : le hub de Metz et les corridors de fret européens

### Vantagens ou carências do canal Sena Norte-Europa?

Em concorrência com os portos franceses, como Dunkerque se beneficiará da conexão ampliada até a região parisiense pelo canal Sena Norte-Europa, mas igualmente na concorrência com os portos belgas e holandeses; como Dunkerque se posicionará para evitar que o canal Sena Norte-Europa se transforme em aspirador do PIB da região parisiense para os portos de Antuérpia, de Rotterdam e de Hamburgo?

### A infra-estrutura ferroviária: um trunfo maior no corredor ferroviário Este-Oeste

A infra-estrutura ferroviária é atualmente um dos trunfos postos em evidência e cuidadosamente conservado pelo porto Dunkerque, 1º porto ferroviário da França: 51,5% do tráfego faz-se por ferro, contra 11% pelas vias navegáveis; para permitir ampliar e consolidar essa supremacia do ferro e ganhar parcelas do tráfego nos grandes corredores ferroviários, melhorando ao mesmo tempo o serviço de transporte local, estão sendo efetuados estudos para a eletrificação da via Calais-Dunkerque, a reabertura da via Dunkerque-Adinkerque para os viajantes, (e por conseguinte mais além, Muizen e Antuérpia) e um novo traçado para o frete para a Bélgica que permitirão desenvolver um eixo ferroviário transfronteiriço, tanto à escala local como internacional.

### A conexão à rede numérica

A Comunidade Urbana de Dunkerque deseja implementar a política voluntariosa de "desenvolvimento numérico" do seu território. Desejosa de dotar seu território de todos os trunfos necessários para a manutenção e a implantação de novas atividades econômicas, a CUD fez a escolha de criar uma rede de telecomunicação de fibra ótica num vasto perímetro. Essa vontade política concretizou-se no início de 2009 com a assinatura de um contrato de delegação de serviço público com a empresa DGL Network (filial da COVAGE, ela mesma filial da Vinci Networks e da AXIA). Essa delegação tem como objetivo conceber, construir e explorar uma rede de 170 Km concebida para responder às necessidades das empresas, das administrações públicas e dos particulares. A legislação autoriza com efeito as autoridades locais a exercer a atividade de operador de telecomunicação desde 2004 através da realização de infra-estruturas ditas "neutras, abertas e mutualizáveis".

Assim, lançada no início de 2009, a rede da DGL Networks poderá servir 45 zonas de atividades, 5 edifícios de acolhimento de empresas, 300 sites de serviços públicos em toda a aglomeração no verão de 2010. A implementação desta política procura favorecer a chegada de novos fornecedores de acesso poupando-lhes o encargo da concepção e do desenvolvimento da sua própria rede de telecomunicação. Com essa ação, a CUD deseja permitir o acesso das empresas e das administrações a serviços até agora insuficientemente desenvolvidos como o hosting de sites web, a voz em IP, o vídeo e a videoconferência, o acesso à Internet com alta taxa de transmissão, o VPN.

## O mar, como recurso «de bem-estar» esportes, lazeres, saúde.



A relação com o mar, nas representações coletivas não é explorada aqui, como na maioria das estações balneares, como real alternativa de prazer e de destinos turísticos, em termos econômicos: a praia de Dunkerque não é um destino de lazeres, como as praias belgas ou as do Sul da Côte d'Opale, nomeadamente para uma parte da população do «interior» da Região. Em contrapartida, os espaços naturais de dunas bem como a beira-mar da parte Leste da aglomeração são particularmente preservados e valorizados pelas associações e as coletividades. Por outro lado, expostos ao vento, esses espaços oferecem um “spot” [praia para surf] de 1ª escolha para todos os amadores de kitesurf e de vela para os habitantes de Dunkerque que têm uma relação singular com o trabalho e o esforço; por essa razão a aglomeração conta com um grande número de campeões olímpicos, e o esporte é praticado usualmente em competição. O desafio é aqui colocar o mar como fonte de energia para os homens e o território: produtor de energia alternativa às energias fósseis, lugar de “miscigenação” cultural e de abertura para o mundo, fonte da reeducação funcional ...

### O posicionamento de Dunkerque na alta qualidade ambiental

Centro importante da indústria na França e na Europa, Dunkerque tem afirmado desde há cerca de 15 anos a vontade de conjugar indústria e ambiente. Dunkerque figura assim entre os precursores em ecologia industrial. A implantação da siderurgia nos anos 60, e em seguida a criação da plataforma industrial/portuária incitaram bem cedo os atores locais a uma definição de projeto industrial exemplar em matéria de respeito do ambiente, dos assalariados e das populações. Isso traduziu-se na criação de ferramentas e na implementação de diferentes meios (diversificação, formação acadêmica, treinamento, promoção): criação de um site de pesquisa e de transferência de tecnologias em ligação com a universidade e com os grupos industriais, criação de um Secretariado Permanente para a Prevenção das Poluições Industriais. Foi em especial a elaboração do Esquema de Ambiente Industrial em 1993 que traduziu essa conciliação indústria e ambiente e essa busca da excelência. Documento de planejamento de parceria procedente de uma necessidade para a cidade e dos constrangimentos para a indústria, é mais o fruto de uma concertação entre as autoridades públicas e os industriais privados que um regulamento unilateral.

### Energia: pólos das energias

Em coerência com essa busca de alta qualidade ambiental, Dunkerque passou a ser uma das plataformas energéticas europeias essenciais. No território de Dunkerque estão representadas todas as formas de energias: energia nuclear (1ª central nuclear da Europa), fóssil (terminais petroleiros, refinarias, gasoduto, carvão ...), eólica, térmica (central de produção térmica). É também a multiplicidade de atividades que faz de Dunkerque uma plataforma energética de nível europeu: produção, consumo, transformação e importação: centro de valorização energético da Comunidade Urbana de Dunkerque (55GWh por ano), rede de aquecimento urbano pela recuperação de calor industrial fatal, chegada do gasoduto (16 bilhões de m3 por ano), projeto de um terminal para o gás, pilha a combustível em experimentação ...



## Dunkerque, um mercado de trabalho em tensão

Esta situação energética e industrial marca profundamente o mercado do emprego e o tecido econômico de Dunkerque. Com efeito, Dunkerque é caracterizada por um salariado importante, maioritariamente masculino e uma forte dependência em relação aos grandes grupos internacionais nos setores portuário, siderúrgico, químico, agroalimentar. O trabalho temporário ocupa perto da metade dos assalariados na prestação de serviços.

Este contexto industrial estruturante apresenta tantas vantagens quanto fontes de vulnerabilidade para o território: tensão entre o mercado da oferta de emprego e a mão de obra disponível, tensão entre a oferta de formação acadêmica e o mercado do emprego. Para testemunhar, uma taxa de desemprego que se aproxima dos 12,7% (ligeiramente inferior à média do Nord-Pas-de-Calais) enquanto em certos distritos da Flandres ocidental belga, a taxa de desemprego não atinge os 6%. Entre os desempregados, as mulheres e os jovens de Dunkerque estão particularmente expostos ao desemprego. As situações de precariedade atingem igualmente mais as mulheres que os homens. É a razão pela qual a luta contra a exclusão ao emprego é uma preocupação essencial em Dunkerque. É difícil ter uma idéia exata do número de pessoas em percursos de reintegração, no entanto, a proporção de mulheres bem como a percentagem de contratações em inserção são particularmente elevadas na região de Dunkerque comparadas com o Nord-Pas-de-Calais.

No que diz respeito à criação de emprego, o terciário [comércio e prestação de serviços] constitui a maior fonte de criações de empregos: As estruturas públicas ocupam um lugar importante entre os maiores empregadores da região de Dunkerque (centro hospitalar de Dunkerque, a prefeitura de Dunkerque e a CUD). Ora a reforma da fiscalidade territorial vai alterar profundamente esse modelo econômico. Se, criar seu próprio emprego não é ainda uma via muito privilegiada em Dunkerque, as evoluções demográficas atuais (envelhecimento da população, feminização da população ativa...) abrem oportunidades a captar; com efeito, o setor da prestação de serviços poderá ser particularmente portador na bacia de emprego da região de Dunkerque. A transmissão de empresas figura igualmente entre essas oportunidades (no domínio do comércio, consertos de automóveis e de eletrodomésticos). A economia social e solidária apoiada pelas instituições públicas representa uma alavanca considerável para desenvolver o empresariado.



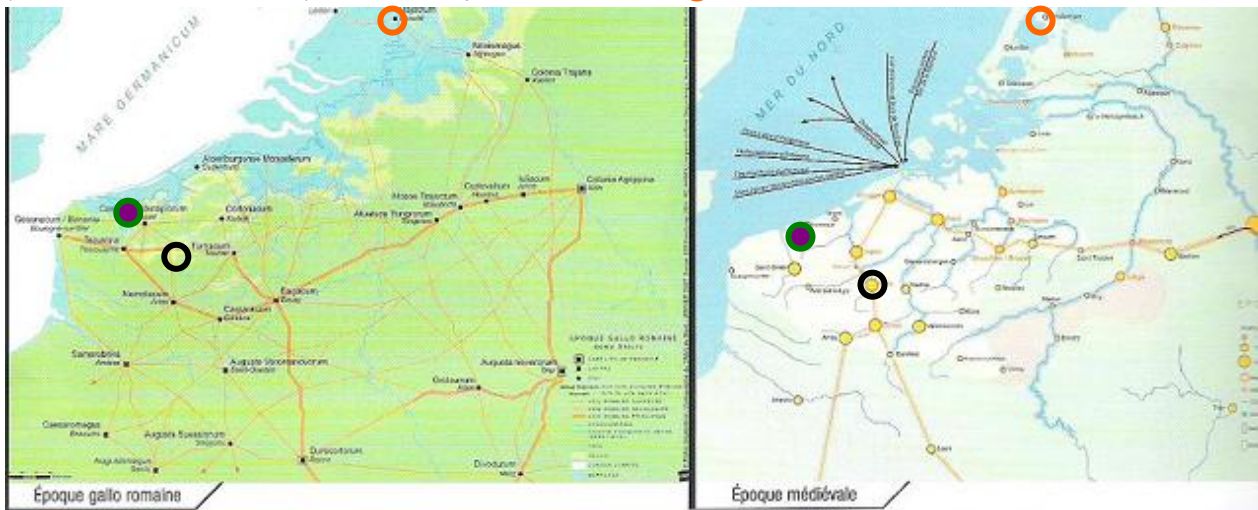
*Praia de Malo*

# 2b-Contexto histórico e geo-político

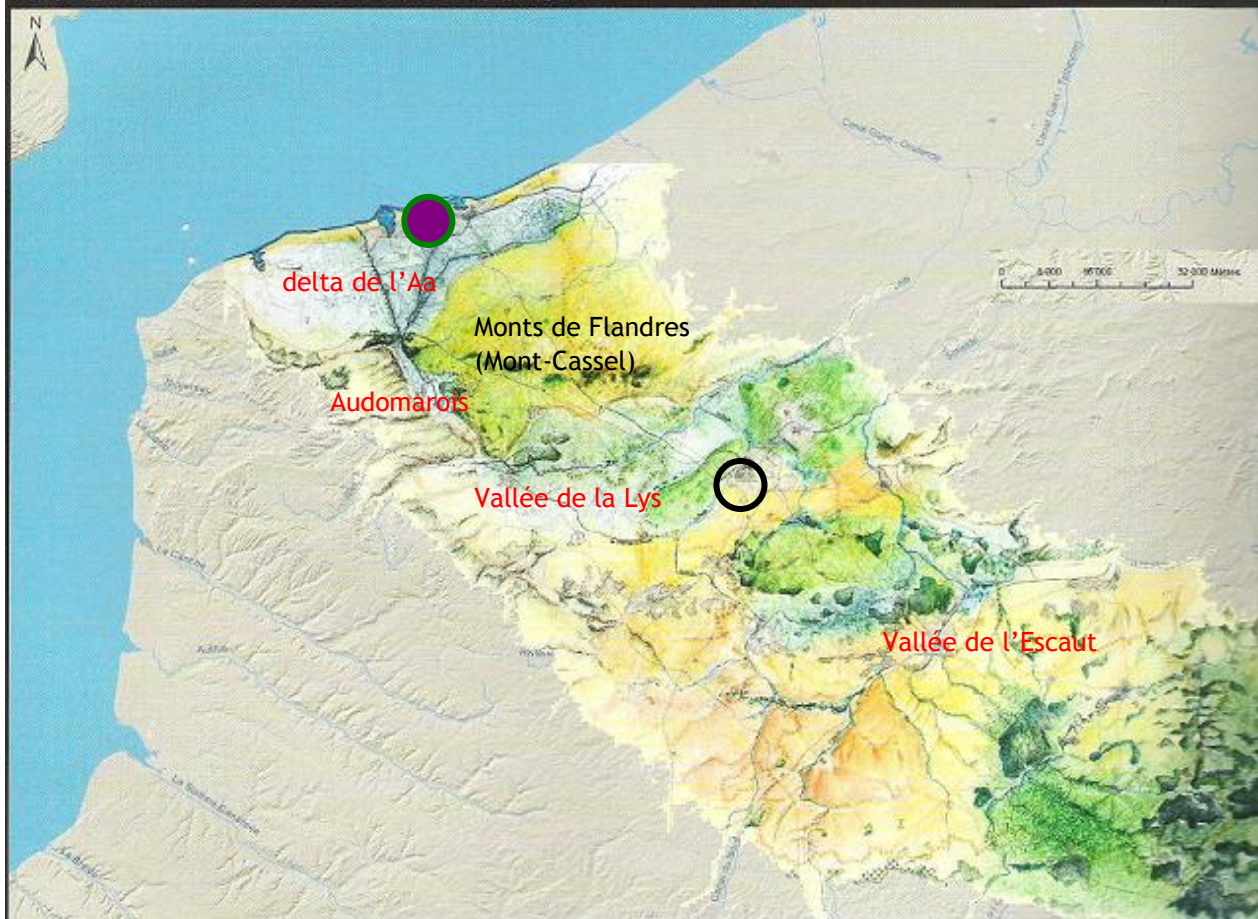
## Dunkerque, um território conquistado ao mar

Foi no século VII que Dunkerque nasceu sob a forma de um estabelecimento de pesca que se fixou à beira mar, numa pequena enseada protegida pelas dunas. Desde logo, os habitantes construíram uma primeira capela que deu, pouco tempo depois, seu nome à localidade: a igreja das dunas (Duyn Kerke em flamengo). Terras pantanosas no século XI, a “polderização” humana desenvolveu-se graças às instituições monásticas. Esse período permitiu ao território organizar-se e organizar uma fachada marítima e agrícola, deixando vestígios geográficos ainda evidentes como o cordão de dunas estabilizado, o talude do canal da Aa, uma rede hidrográfica muito reticulada, bombas e canais de drenagem que permitem cultivar as terras.

(Mapas fonte CAUE do Nord) ● Dunkerque ○ Lille ○ Amsterdam



Paysages du Nord - Éléments de lecture des paysages







Mapa das cidades fortificadas



a comporta de Mardyck e do canal de Mardyck antes da sua restauração

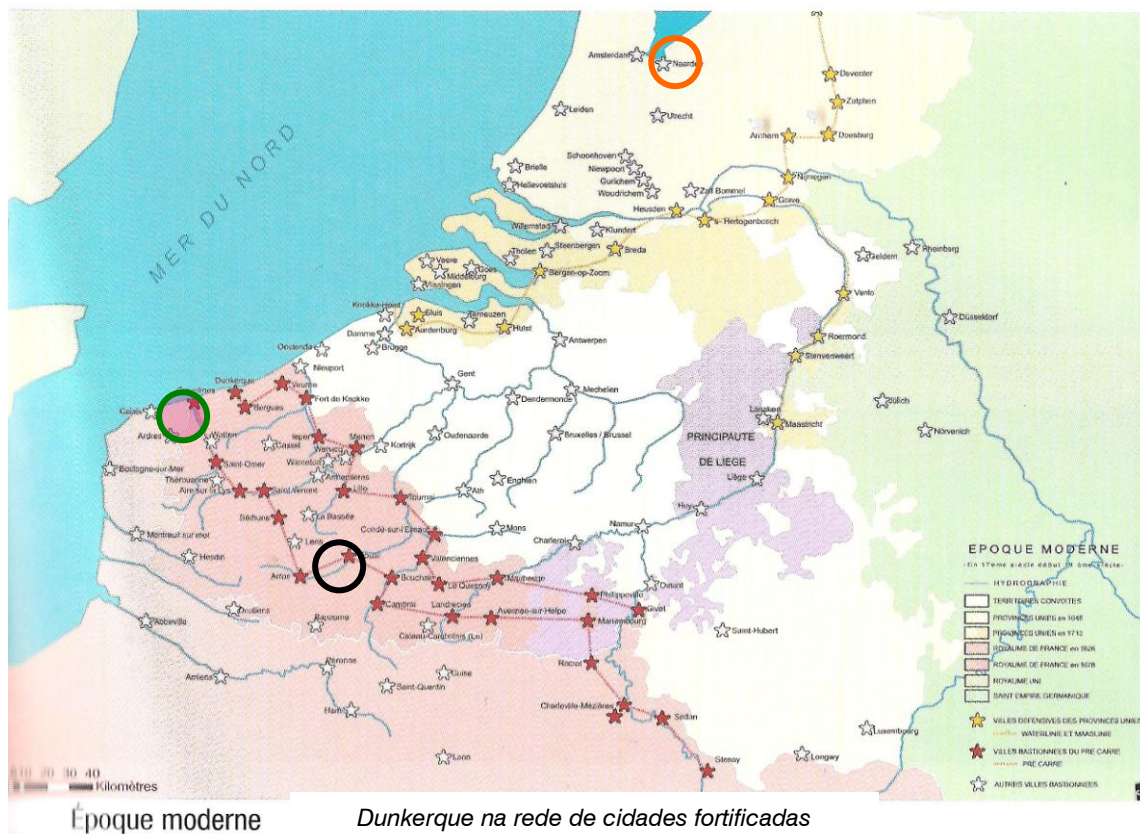
Essencialmente porto de pesca até meados do século XIV, o porto de Dunkerque desenvolveu rapidamente uma atividade de importação e de exportação maciça (Países Baixos, (cerveja), países nórdicos (madeiras), ferro da Suécia, vinho de Bordéus) cujo “beffroi” [campanário] deixou um testemunho. Muito rapidamente, Dunkerque tornou-se o porto de base dos corsários a serviço da Espanha num país em presa às guerras entre a Inglaterra, a França, a Holanda e a Espanha. Entregando-se à pirataria naval, os corsários de Dunkerque forjaram-se rapidamente um renome sobre o qual repousaria a história marítima da cidade. Cobiçada pelas grandes potências, Dunkerque conheceu um número notável de soberanos: flamengos, borgonheses, austríacos, espanhóis, ingleses, franceses. Definitivamente francesa em 1662, a cidade conheceu graças ao interesse pessoal que lhe conferiu o rei Luís XIV, uma transformação radical que a colocou ao nível das grandes cidades do reino.

No século XVII, Vauban comprou dos ingleses o porto de Dunkerque, dotou-o de uma câmara de comércio em 1700 e de um forte que o confortou como porto avançado militar e comercial na sua rede de cidades fortificadas. As cidades costeiras das Flandres de parte e outra da fronteira atual (Calais, Gravelines, Petite Synthe, Mardyck, Dunkerque, Bergues, Ypres ... fortes ou cidades fortificadas cercadas de fossos) são, por conseguinte, fortificadas.



Mapa de Cassini





## Uma vida portuária sujeita aos riscos da política internacional

No século XVIII, Luís XIV autorizou a escavação do canal de Mardyck destinado a tornar-se um porto de substituição ligado ao mar pela «mais bonita comporta da Europa», mas os acordos diplomáticos internacionais da Haia passaram por uma destruição da praça forte de Dunkerque. Luís XVI, restabeleceu as atividades portuárias de Dunkerque e confirmou, em Março de 1784, as franquias e privilégios atribuídos ao porto, relançando em toda a Europa a atividade comercial do porto.

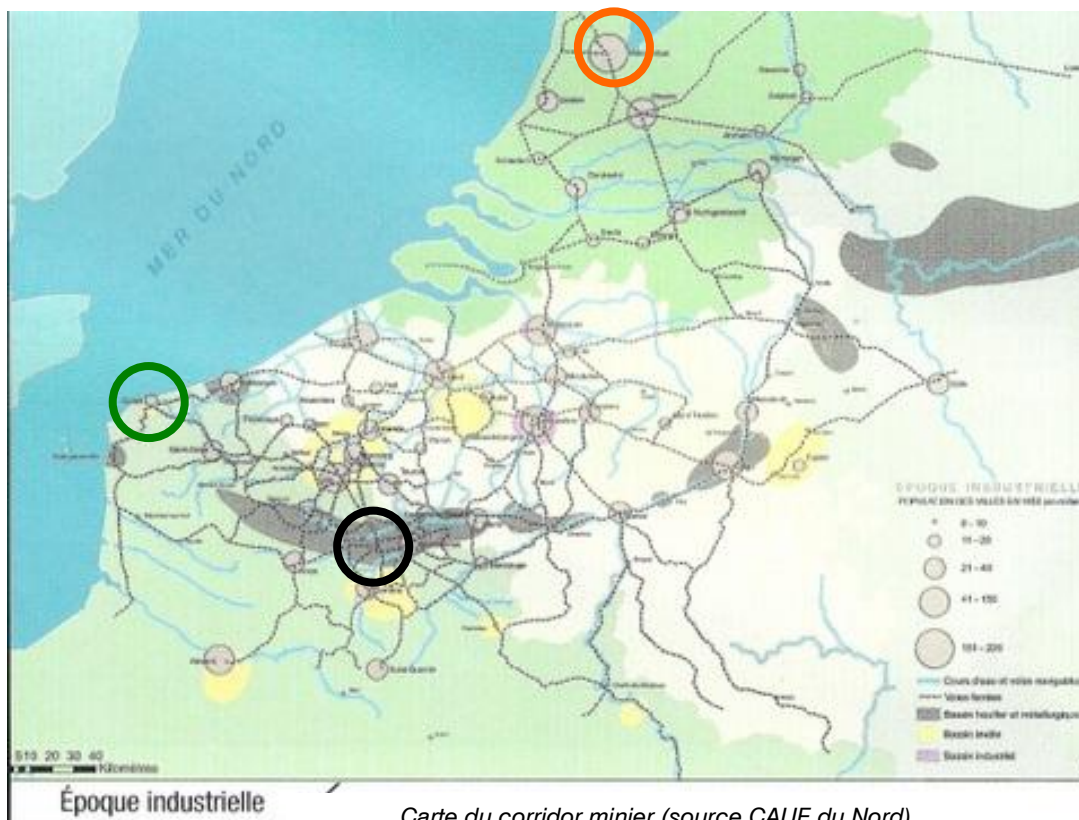
## O desenvolvimento econômico:

O século XVIII revelou-se menos favorável ao porto flamengo com exceção para o desenvolvimento da pesca ao bacalhau na Islândia que lhe permitiu ocupar o primeiro lugar nacional no século XIX. No início do século XIX, Napoleão I, deixou Dunkerque ao abandono e apostou em Antuérpia que se tinha tornado, por conquista, uma cidade francesa. O porto ficou então em bem triste estado. A queda do Império e, consecutivamente, a perda de Antuérpia pela França, não tardaram a dar um novo impulso ao porto de Dunkerque. Em 1848, a chegada do caminho de ferro a Dunkerque foi determinante, seguida de grandes obras decisivas para o futuro do porto, com a escavação do porto Oeste, provocando simultaneamente o desaparecimento da primeira estação balnear. Em 1868, a estação balnear de Dunkerque dotou-se de um casino, de um Kursaal (palácio dos congressos), de hotéis, de um calçadão, de cabanas de praia. No âmbito do Plano Freycinet, construíram-se bacias portuárias em Dunkerque. Foi em 1879 que se iniciou uma transformação radical do porto que lhe permitiu fazer concorrência a seus vizinhos e tornar-se o principal mercado do país no Mar do Norte. Doravante 3º porto da França, Dunkerque será duramente atingida pelos dois conflitos mundiais.

## Dunkerque no limiar do corredor mineiro

Em 1891, Dunkerque acedeu, pelo seu movimento comercial, à situação de 3º porto da França. No fim do século XIX, Dunkerque era a porta de saída do corredor mineiro, em interface com as rotas marítimas e a exportação do minério de ferro, mas também, progressivamente, de produtos manufaturados (metalurgia e siderurgia) das forjas de Denain (1834), de Anzin (1849), de Trith Saint-Lèger (1911), e por último Dunkerque-Mardyck (1956), o porto de Dunkerque tendo desempenhado um papel determinante no desenvolvimento da siderurgia no Nord Pas-de-Calais, em detrimento da bacia da Lorena, mal

equipada em infra-estruturas. Com efeito, grandes infra-estruturas, o canal de Dunkerque-Denain-Valenciennes, a via férrea Valenciennes-Thionville, reforçaram a atratividade do Nord-Pas-de-Calais em detrimento da bacia da Lorena e, seguidamente da região de Dunkerque em detrimento da região de Valenciennes.



## Dunkerque : bombardeada e destruída nos conflitos mundiais

1914, a primeira guerra mundial foi declarada, Dunkerque entrou então em estado de sítio. A cidade estava preparada para a guerra e os polders do interior foram alagados de novo; 7.000 ha serviram para «enchetes preventivos» de agosto de 1914 a maio de 1915. O exército alemão consciente do seu papel primordial, bombardeia severamente Dunkerque. Os habitantes de Dunkerque que não tinham abandonado a cidade participaram na defesa nacional, os estaleiros navais lançaram o maior cargueiro da frota francesa. Dunkerque desempenhou plenamente o seu papel de cidade da retaguarda da frente de combate: o porto permitiu-lhe receber o abastecimento para a frente de combate. Nessa fase da guerra, 20.000 soldados de todas as nações combinadas transitaram por Dunkerque.

Durante a Segunda Guerra mundial, em Junho de 1940, os exércitos franco-britânicos foram cercados em Dunkerque. Uma das maiores operações de evacuação da história militar, a operação «Dínamo», permitiu evacuar para a Grã-Bretanha mais de 300.000 Britânicos e 100.000 Franceses. No fim da guerra, entre os bombardeamentos alemães e os dos aliados, Dunkerque ficou destruída em mais de 70%. O porto permaneceu inacessível até Junho de 1946. A reconstrução do tecido urbano foi empreendida por Théodore Leveau. O arquiteto Jean Niermans teve a responsabilidade da reconstrução das moradias (“ilhéus vermelhos”). Na zona de habitação do Glacis, uma centena de chalés americanos foram construídos e ainda estavam habitados no início dos anos 1970. Em 1957, o grupo siderúrgico Usinor decidiu a implantação de uma fábrica de produção de aço em Dunkerque. Após sua abertura em 1963, a aglomeração passou muito rapidamente de 70.000 habitantes para 200.000 habitantes. Dunkerque tornou-se uma grande aglomeração industrial. Desde 1989, exatamente após o encerramento dos estaleiros navais da França, a cidade e a Comunidade urbana de Dunkerque comprometeram-se num projeto urbano de grande amplitude que visa a reconquista e revitalização dos terrenos industriais abandonados: o projeto “Neptune”.

Esses períodos de destruição e de reconstrução forjaram naturalmente as formas urbanas deste território e a relação indivíduo - território.



# 2c - Contexto urbano

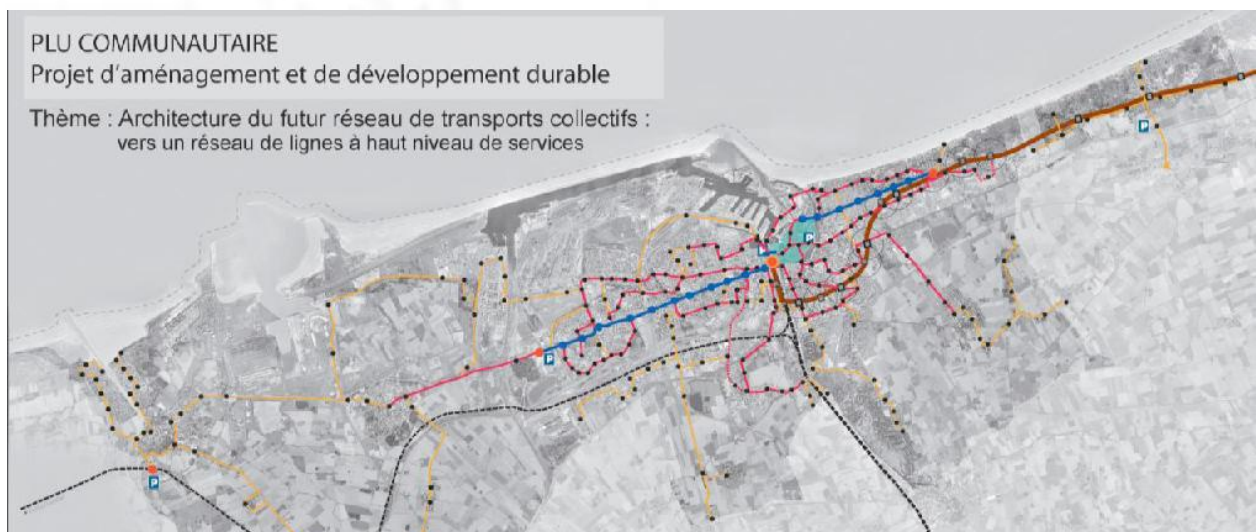
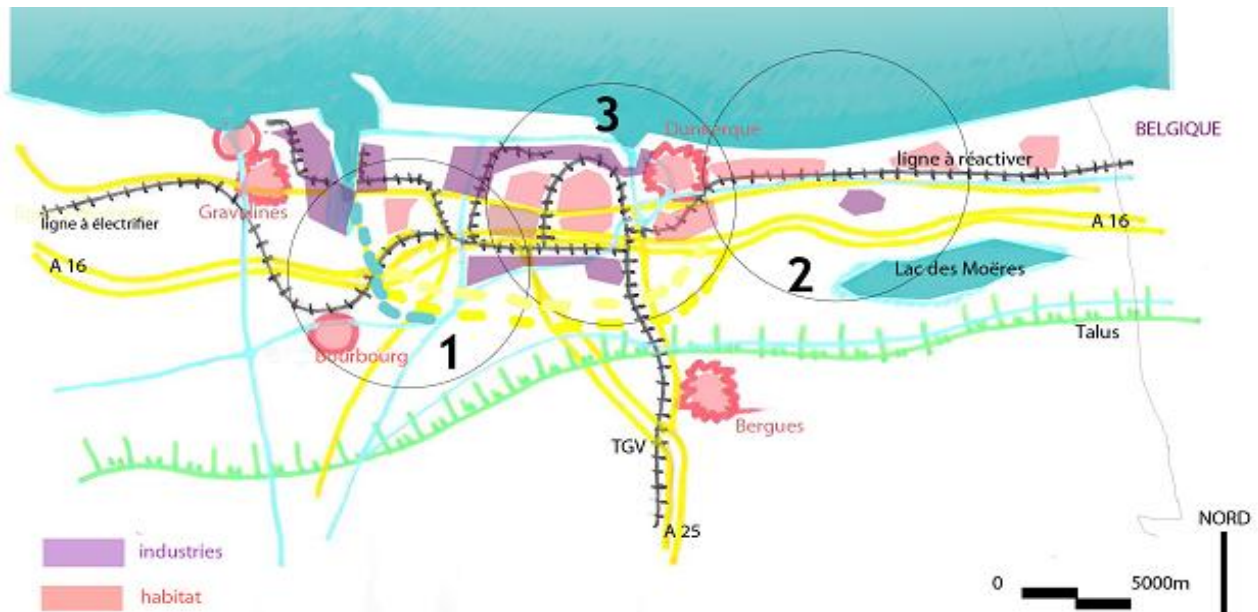
## Dunkerque cisalhada pelos infra-estruturas nacionais

As redes hidrográficas, as rodovias anti-urbanas, o porto, são tantos cortes gerenciados por organismos do Estado, isolando cada comuna da sua vizinha; portanto, parece ser a Comunidade Urbana a melhor equipada para sustentar um projeto federador renovado face ao Estado e poder assim reinvestir competências nesses domínios que dividem o território em vez de o reticular;

Assim a escala do pedestre não existe fora do centro da cidade de Dunkerque, e mesmo assim: o lugar do automóvel é preponderante, tanto devido a essa dificuldade para passar de um enclave para outro, - loteamentos de moradias tradicionais e de conjuntos sociais, empresas, que cruzar «as redes nacionais» - rodovias, vias rápidas, canais, vias sobre diques- e sem esquecer as condições climáticas setentrionais da Europa do Norte. Tudo incita ao uso do automóvel, apesar de uma rede de ônibus desenvolvida mas pouco eficiente, porque cobrindo um domínio muito vasto, sem centralidades determinantes.

Como valorizar essas infra-estruturas para um novo futuro e uma nova leitura do território?

Será necessário medir a evolução do território tendo em conta as infra-estruturas projetadas (desvio para o Sul da rodovia A 16, e prolongação do porto Oeste para o Sul, em direção de Bourbourg- Porto seco e zona multimodal, ver mapa). Será importante integrar igualmente as telecomunicações como infra-estruturas de redes e integrá-las na reflexão urbana. A decisão recente da CUD de se lançar na construção de uma rede metropolitana é significativa de uma visão política do papel econômico e espacial dessas redes.





## Cidades compostas de enclaves justapostos: bairros para trabalhadores, loteamentos, grandes conjuntos de alojamentos sociais

Esta aglomeração incessantemente reconstruída por setores fortemente identificáveis, dividida pelas redes, é o resultado de lógicas urbanas justapostas; reconhece-se facilmente em qual bairro da aglomeração nos encontramos, tanto os arquitetos e seus comanditários marcaram o seu território; falta um pouco de «cidade também a marca passante» em Dunkerque e os cortes parcelares banalizados, sem «assinatura».



Dunkerque, o "beffroi" [campanário]



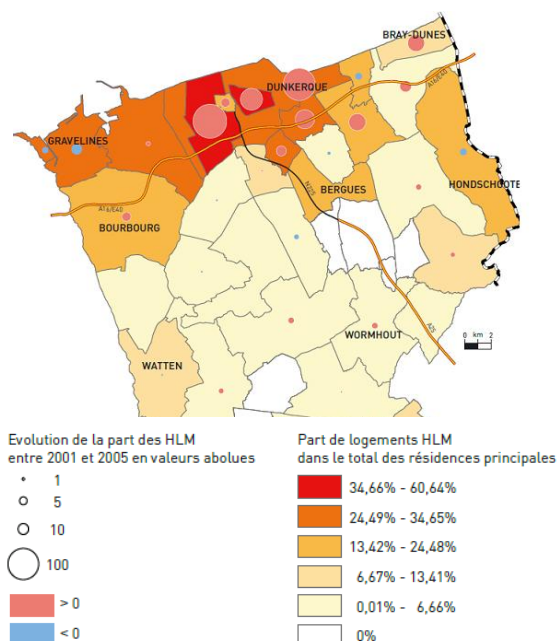
Saint-Pol sur mer

Lêem-se assim as diferentes etapas de urbanização e de mutações industriais que distinguem setores de projetos: bairros-jardins operários dos anos 20 em Saint-Pol Sur Mer, loteamentos balneários de Malo, construção dos HBM no terreno da Fábrica de Lanifícios no canal em Dunkerque, no seguimento da decadência da indústria têxtil, reconstrução pós-guerra do centro da cidade, loteamentos e alojamentos sociais dos anos 70 em Grande-Synthe e St-Pol, nomeadamente, o bairro do Grand Large nos terrenos dos antigos estaleiros navais, até aos sites ANRU do Courghain (Grande-Synthe) e do Jeu de Mail (Dunkerque) que dão uma nova orientação urbana à cidade, quebrando com o “urbanisme de dalle” [urbanismo sobre lajes] dos anos 70 e dando uma releitura da cidade. Em suma são 16 tipologias diferentes que caracterizam o tecido urbano: aldeia de pescadores, loteamentos balneários, bairros operários, grandes conjuntos, loteamentos...

Todas essas operações de urbanismo permanecem apesar de tudo muito setorizadas, e o único meio de ligação entre esses bairros permanece o automóvel, os meios de deslocações suaves não têm projetos ambiciosos, e a estrutura urbana é deficiente; um trabalho de articulação e de valorização entre esses bairros é primordial.

## Territórios desequilibrados

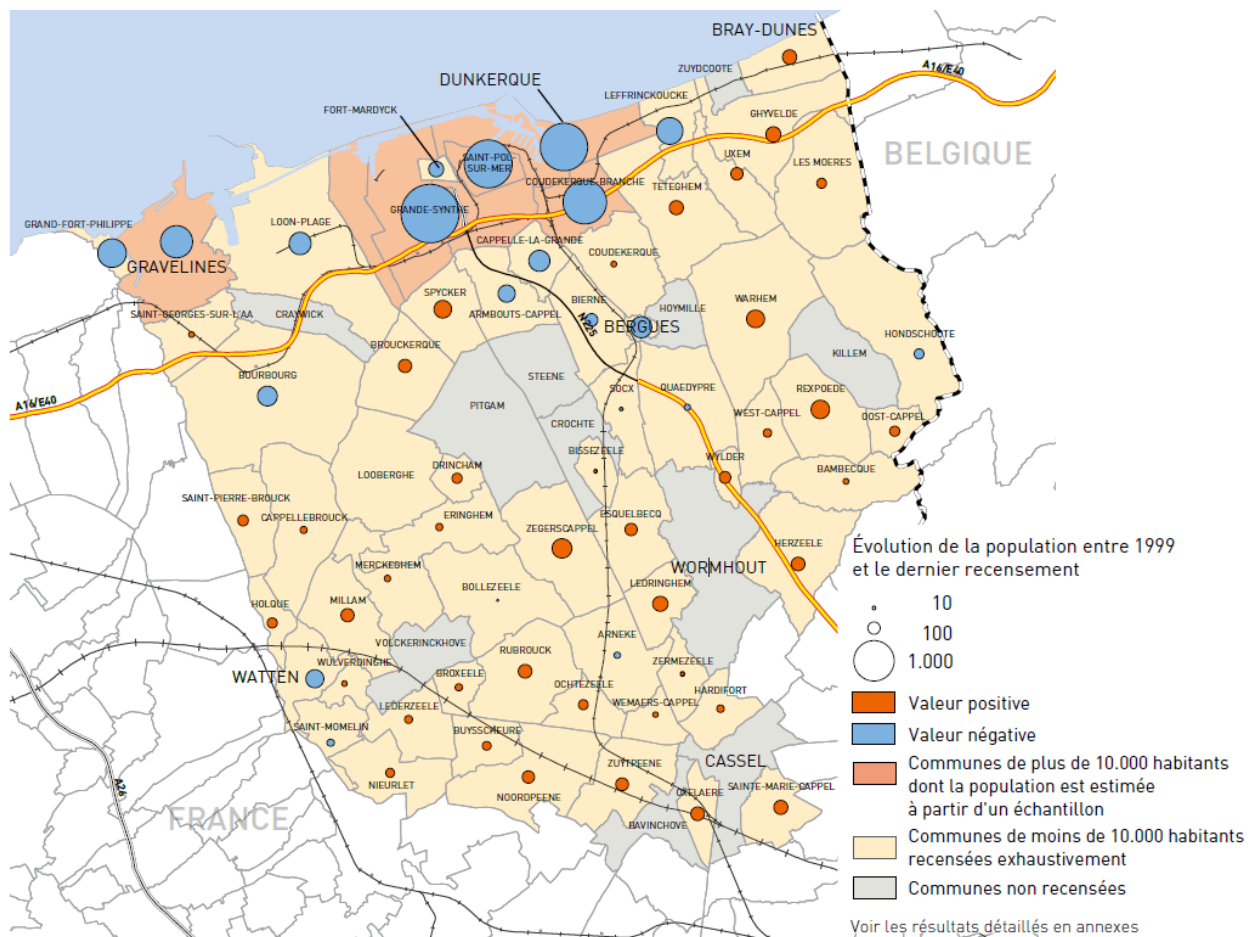
A aparente riqueza de certos territórios ligados às atividades portuárias ou industriais não deve ocultar as situações de precariedade, e a evasão dos executivos que fazem construir mais longe, no interior da região, longe dos riscos Seveso (riscos industriais graves), ou residem em Lille, Paris ou noutra região. Esta questão não pode ser colocada sem definir igualmente qual imagem os habitantes de Dunkerque querem dar da sua cidade (city-branding). Os temas econômicos não deverão ocultar a dimensão social dos estudos, o reequilíbrio dos territórios que passam por uma tomada em consideração das tipologias das formas urbanas e por uma oferta diversificada de alojamentos.



## A evolução demográfica e urbana: Dunkerque, um território incessantemente reconstruído

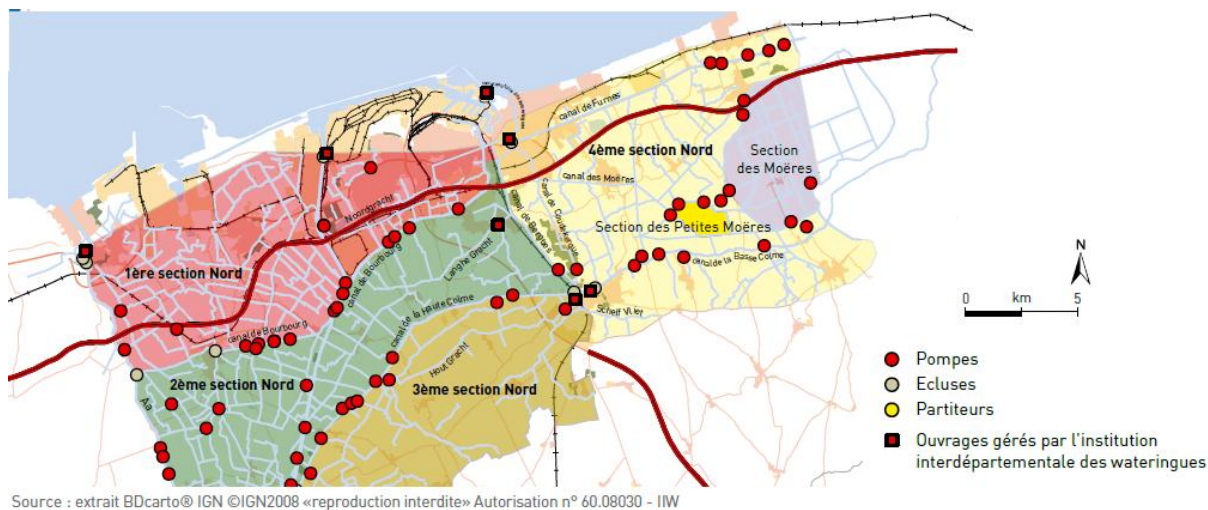
Dunkerque foi demolida e reconstruída ao longo de toda a história (ver § “contexto histórico”), e seu potencial econômico incessantemente repostado em causa. Não cessou de se reconstruir a partir do seu centro, com projetos controlados por nomes famosos da arquitetura e do urbanismo (ver § encaixe de escalas), sobre as ruínas deixadas pela guerra, mas também sobre antigos terrenos industriais liberados progressivamente, desde Malo até ao porto Leste. A primeira etapa de reforço urbano e comercial (1991-2007) residiu no projeto “Neptune” de reconquista dos terrenos abandonados dos estaleiros navais. Um dos desafios da reconstrução foi o de estabilizar a demografia em declínio e consolidar o centro da cidade tornando-o mais atrativo e adaptado às tipologias residenciais inovadoras.

Apesar desse voluntarismo e dos numerosos projetos realizados em seu centro bem como as operações ANRU de grande envergadura nas comunas de Saint-Pol Sur Mer e de Grande-Synthe nomeadamente, a Comunidade Urbana de Dunkerque passou abaixo do limiar dos 200.000 habitantes este ano. É ainda difícil medir se os numerosos projetos em curso de renovação urbana, bastarão para fazer cessar o êxodo de populações. Os objetivos atuais do Plano de Ordenamento e de Desenvolvimento sustentável visam a cidade intensa, a melhoria da qualidade do ambiente e do quadro de vida, e uma diversificação do tecido econômico portuário logístico e industrial. A quais condições esses objetivos contribuirão para a atratividade residencial, econômica e turística do território?



## 2d - Contexto ambiental

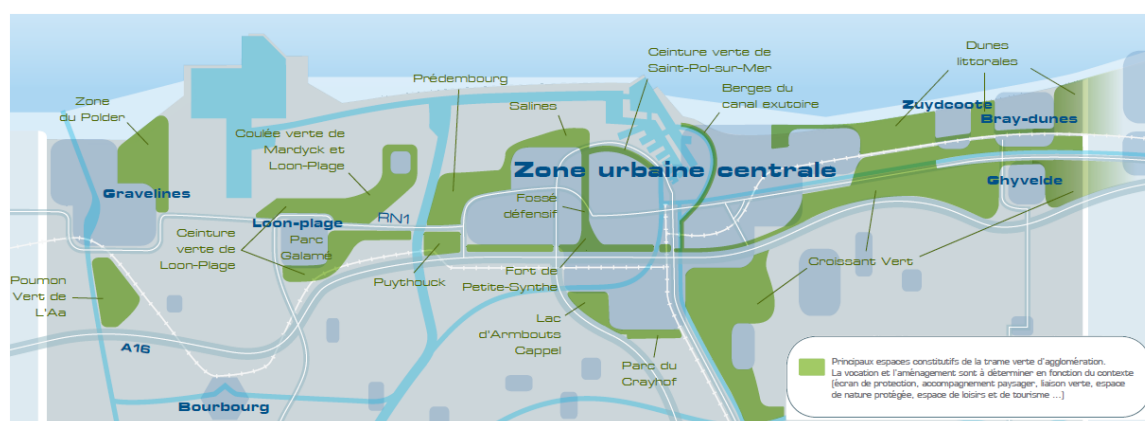
O território é caracterizado por um significativo inervaçãoção pela rede Wateringues operado por uma inter-serviços e, em parte, pela atividade industrial, que, mesmo sob controle, ainda gera poluição.



É também uma terra amplamente valorizados que podem precisar de se adaptar às mudanças climáticas, em particular, o aumento possível no nível do mar no mapa abaixo são mostrados em áreas azuis poderiam ser inundadas se o do nível do mar sobe 50 centímetros e se as protecções da costa foram tomadas. Esta é apenas uma simulação teórica.



Nos documentos de planeamento em curso, o ambiente é uma parte importante. Abaixo está um trecho da Scot com a representação esquemática do cinturão verde da cidade.





## 2e - Contexto social e cultural

Como outros territórios do Litoral do Nord Pas-de-Calais, a região de Dunkerque já não está em fase de crescimento demográfico. As subidas decenais verificadas após guerra e durante todo o período dos “Trinta Gloriosos” pertencem ao passado. É sobretudo a aglomeração a mais atingida por essa baixa (abaixo de 200.000 habitantes) enquanto que as coroas suburbanas vêem sua população aumentar. De um lado o crescimento do pólo urbano está diretamente ligado ao emprego, de outro lado, a dinâmica dos espaços suburbanos repousa na função residencial. O crescimento natural não basta para compensar o saldo migratório negativo, o que pode contrastar com a situação de nossos vizinhos belgas.

As origens dessa situação devem ser pesquisadas do lado da oferta residencial e da oferta do emprego. Por um lado, a oferta de alojamentos (nível de construção insuficiente até hoje) ainda não tomou em consideração a diminuição do número de pessoas por família e o aumento do número dessas famílias. Por outro lado, o emprego total progrediu mas a um ritmo duas vezes menos rápido que a nível nacional. A distribuição dos assalariados por tipo de emprego mostra que a zona de emprego de Dunkerque permanece um território industrial. Ora, é precisamente na indústria que os efetivos assalariados diminuem o mais fortemente. Trata-se bem atualmente de interrogar o nosso modelo econômico em relação às estratégias de atratividade.

### Dunkerque, uma terra de solidariedade face às dificuldades

Para além da situação do desemprego, da formação acadêmica e do emprego precário, Dunkerque compartilha com os territórios industriais, quer sejam marítimos ou mineiros, um cumulo de carência, nomeadamente em matéria de saúde. Ainda que Dunkerque não seja o território onde a sobremortalidade é a mais forte da Região Nord Pas-de-Calais (mas forte mortalidade na Região Nord Pas-de-Calais em relação às médias nacionais), a situação em relação às doenças cardiovasculares (ligadas às condições de vida e de alimentação, das doenças respiratórias (ligadas às condições de trabalho) é preocupante. A essa situação, convém adicionar o fato que a oferta de serviços de saúde, longe de estar à altura das necessidades, é bem inferior à média nacional, sobretudo a medicina especializada. A atratividade dos especialistas torna-se assim um verdadeiro desafio para os poderes públicos.

Mesmo assim, Dunkerque não é unicamente terra de labor e de sofrimentos. Bem pelo contrário, consciente das dificuldades, a população de Dunkerque sabe se federar, se unir e tornar a festividade igualmente muito presente na vida diária. Testemunha disso, o tecido associativo particularmente abundante: entreajuda, proteção do ambiente, atividades esportivas e culturais na totalidade da aglomeração.

É também a qualidade, o «topo de nível» que caracteriza os equipamentos e as práticas esportivas e culturais. Como combinar pólos de excelência e de inovação e um patrimônio por vezes insólito (urbano, industrial, natural, artístico ...) para fazer deles vetores de imagem e de identidade?



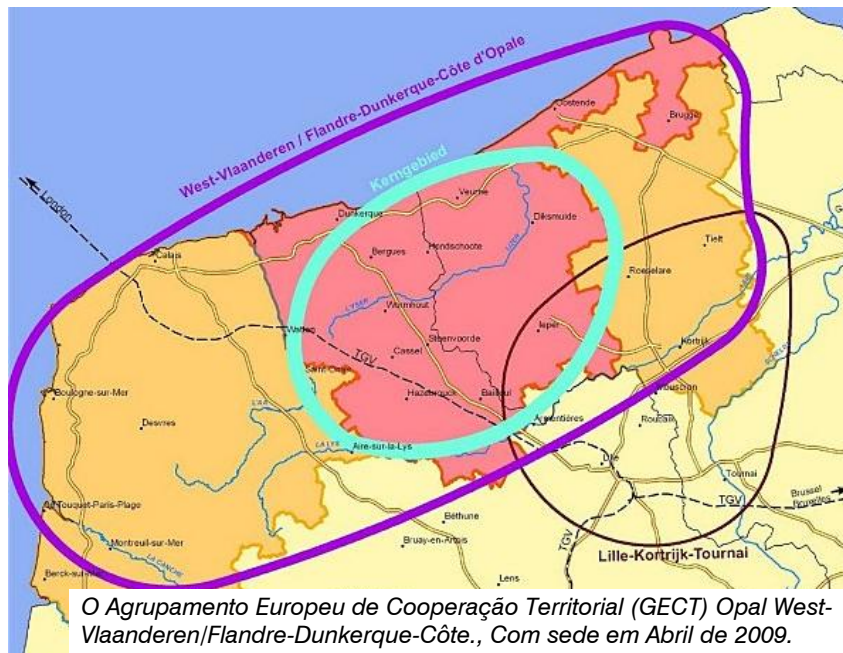
*Uma região com grandes instalações públicas, aqui o « LAAC » (Local de Ação e Arte Contemporânea)*

# 2f - Contexto administrativo e institucional: A governança em Dunkerque

## Uma sobreposição–articulação de lógicas territoriais

O planejamento e a prospectiva territorial, herança da ação do Estado francês nos territórios a partir de 1945, é ainda hoje visível em todos os escalões administrativos e institucionais, Dunkerque não escapa à regra. Assim, parte integrante de uma região metropolitana de mais de 2 milhões de habitantes no litoral da Mancha e do Mar do Norte, o território sabe se mobilizar para comprometer diligências estratégicas e contratuais voluntárias. Mas, sabe também apreender as prescrições europeias e francesas que privilegiam uma abordagem metropolitana e interterritorial dos territórios. Os eixos de cooperação de formalização de contratos e de planejamento estendem-se por todo o litoral transfronteiriço da Região, mas também de maneira «continental» com os parceiros supregionais.

A escala litoral da Côte d'Opale é incarnada tanto pelo Sindicato Misto da Côte d'Opale e pelo Grupo Europeu de Coletividade Territorial como pelo Grupo europeu das coletividades territoriais (GECT) que visa a constituição de uma euro região de primeiro plano, capaz de se afirmar a nível europeu. O Sindicato Misto da Côte d'Opale afirmou-se como uma estrutura de debate, de coordenação e de ação. Agrupando as Aglomerações e as Comunidades de Comunas do Litoral, as Câmaras de Comércio e de Indústria, as Câmaras de Agricultura e os Conselhos Gerais do Nord e do Pas-de-Calais, é uma instância de diálogo com a Flandres Ocidental belga, o Kent e o Medway na Grã-Bretanha. Outro elemento constitutivo de uma cooperação metropolitana litoral: o GECT que confere uma força institucional, técnica e financeira, e por outro lado, dá às autoridades europeias um sinal forte, o do seu papel pioneiro na cooperação transfronteiriça.



Para além dessa cooperação litoral e transfronteiriça, Dunkerque que se dotou de uma engenharia avançada, é hoje o interlocutor dos parceiros supraterritoriais como o Estado, a Região e o Departamento. As estratégias propostas por essas instituições são negociadas, compartilhadas e declinadas no território: Programa Territorial de Saúde (com o Departamento), Plano Local de Desenvolvimento Econômico (com a Região), Contrato Urbano de Coesão Social (com as comunas e o Estado).

Estabelecimento de cooperação intercomunal, a Comunidade Urbana de Dunkerque é, a esse respeito, a forma mais integrada de cooperação. É ela que anima e coordena atualmente a estratégia do território. 1ª comunidade urbana criada voluntariamente em 1969 em resposta ao sobreinvestimento do Estado, não cessou de reforçar suas responsabilidades em relação ao território.

## Um território sobredeterminado no plano estratégico

Duas características essenciais marcaram a ação da CUD nestes 15 últimos anos: uma continuação amplificada da tomada em consideração do desenvolvimento sustentável em todos os campos de intervenção da CUD e um reforço da sua responsabilidade de unificador do território.

Escolha política forte há cerca de 15 anos, a tomada em consideração do desenvolvimento sustentável nas políticas comunitárias reforçou-se tanto na vertente ambiental, quanto nas outras vertentes deste conceito. Defende uma definição do desenvolvimento sustentável que vai além das preocupações ambientais. Comprometer-se com o desenvolvimento sustentável em Dunkerque, é ter em conta de maneira cruzada a economia, a coesão social, o meio ambiente e a participação. O conjunto das políticas comunitárias integra de uma maneira ou outra, o desenvolvimento sustentável: as ações que visam conciliar o desenvolvimento industrial e o ambiente (a implementação da triagem seletiva, o desenvolvimento da rede de calor, a política de poupança de energia nos edifícios (comunitários, moradias sociais ...), a aquisição de ônibus a gás, a implementação de tarifas sociais, a aplicação de uma política de grandes espaços verdes e de lazeres e política de proteção dos espaços naturais, o «bairro sustentável» no site “Neptune”, a construção de alojamentos sociais, a tomada em consideração da AQUA [Alta Qualidade Ambiental] nas operações de construção ou de reabilitação. Foi também nas práticas e no funcionamento diário que a tomada em consideração do desenvolvimento sustentável se reforçou: inscrição de cláusulas de inserção nas licitações públicas, utilização de papel reciclado, a gestão integrada dos espaços verdes. Regularmente os agentes da CUD são sensibilizados ao desenvolvimento sustentável. Foi assim muito logicamente que a CUD implementou um plano territorial de luta contra o aquecimento climático (Plano Clima Energia Territorial).

Por último, é também participando nos movimentos europeus e internacionais que a CUD apresenta a escolha do desenvolvimento sustentável. Em 2010, acolherá a 6ª conferência europeia das cidades sustentáveis.

Paralelamente a essa tomada de consideração do desenvolvimento sustentável em todas as suas dimensões, a CUD investiu e reforçou outros campos de ação pública. As questões de desenvolvimento econômico industrial e portuário, turístico, os desafios ligados à saúde e ao bem-estar, as problemáticas educativas e da formação acadêmica superior, o desafio da inserção pela economia, são objeto de políticas comunitárias reconhecidas e legitimadas pela quase totalidade do território. A implicação da CUD nesses campos de ação pública traduziu-se igualmente pela criação e pela gestão de equipamentos turísticos e culturais acessíveis ao maior número de habitantes (parque zoológico, Museu Portuário, Golfe, Palácio do Universo ...).

Esta extensão dos campos de ação acompanhou-se necessariamente de uma evolução das suas modalidades de intervenção.

De gestor de serviços públicos (nomeadamente para as competências históricas, transporte, saneamento, energia, lixo, espaços verdes, ordenamento ...), assume hoje a responsabilidade de animadora do território federando os atores ao redor de projetos comuns. A CUD não gere somente, também planeja e formaliza em todos os campos. Estas três funções, mestre de obra, dono da obra e animadora reencontram-se a diferentes graus em cada um dos seus domínios de intervenção. A gestão da recolha e a triagem do lixo é acompanhada por uma política de animação na totalidade do território que visa melhorar a qualidade da triagem (embaixadores da triagem, carta de desperdícios). O Plano de mobilidade urbana é objeto de uma diligência de participação da totalidade dos atores em causa. As moradias são igualmente um domínio onde a CUD não tem todas as competências, mas tem um papel de incitadora e de federadora a desempenhar (animação do programa local das moradias). Esse papel de animadora e de federadora é tanto mais essencial para os outros campos de ação pública investidos mais recentemente pela CUD. É a esse respeito que a CUD tenta por exemplo, aproximar os mundos da empresa e da Universidade ou ainda que pilota a elaboração da estratégia turística ou cultural.

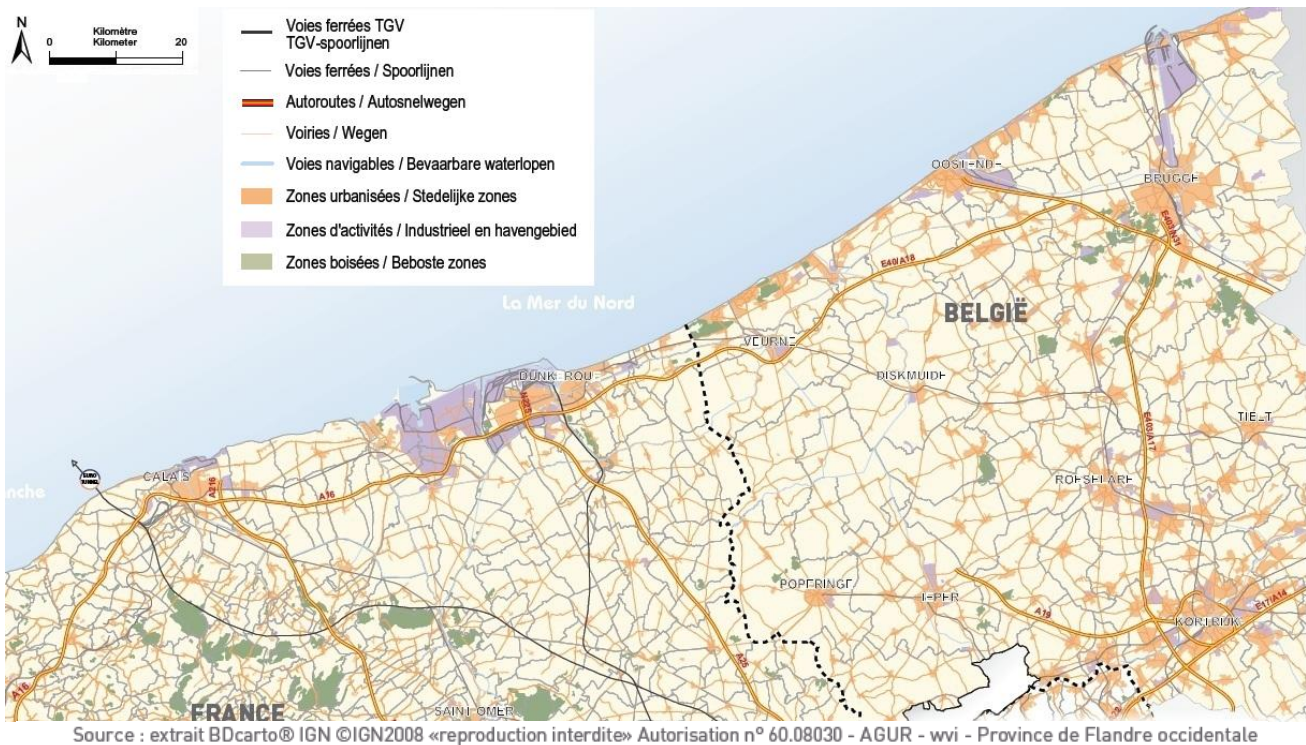
Outras evoluções vêm reforçar o papel de unificador do território e de liderança política: a implementação de parcerias com as comunas (conferências dos vereadores, conferências dos prefeitos), com as instituições, com os outros atores do território.



Assim, pilotou a elaboração de «uma visão comum do território» (projeto de aglomeração 2000) com os parceiros locais e supraterritoriais do território (as comunas, a CCD, a PAD, o Estado, a Região, o Departamento). A declinação operacional, contratual e financeira desta visão comum (os «contratos de aglomeração») é orquestrada pela CUD.

O interesse comunitário reforçou-se assim com a implementação da Taxa Profissional Única (taxa dinâmica que permite à CUD coletar o produto das taxas das empresas) e dos mecanismos de solidariedade financeira entre a CUD e as comunas em 2000 participa desse movimento. Esses mecanismos são supostos reduzir as desigualdades entre as comunas e reforçar a governança local sobre os investimentos estratégicos do território nas conferências dos prefeitos e nos debates de orientação orçamental. O território passou ao nível superior com a criação do Conselho de Desenvolvimento Sustentável em 2003: parceiro privilegiado da CUD, reúne os principais atores do território.

Hoje em dia, essas construções estratégicas e as escolhas políticas audaciosas, os investimentos pesados realizados pela CUD, que contribuiram para a reconstrução e a restauração do território, devem ser postos em debate em função dos novos dados: a evolução demográfica do território, a escolha do desenvolvimento industrial que induz atualmente um modelo econômico de forte dependência em relação aos grupos industriais será suportável? As fontes de vulnerabilidade do território foram suficientemente identificadas, em termos de riquezas fiscais, de uma situação salarial dominante, dos riscos naturais? O território de Dunkerque ganhou avanço em termos de tomada em consideração do desenvolvimento sustentável, quer se trate do ambiente, da coesão social ou da governança local. Mas atualmente qual é a situação? Perante os riscos de empobrecimento, os progressos realizados serão suficientes? Como explicar a conjuntura de pobreza perante a riqueza fiscal da CUD?



# 3- O tema do Atelier

## OS PARADOXOS DO TERRITÓRIO

### Um território configurado pelo Estado, fonte de desfasamentos

A maturidade do território quanto às reflexões estratégicas relacionadas com o desenvolvimento sustentável ressalta dos documentos de planejamento numerosos e realizados (ScoT, PLUC, PADD, PLH, PLDE ...), para tanto demograficamente, economicamente, o sistema apresenta sinais de sufocação. A reflexão estratégica e planejadora é muito forte no território mas faltam os elos entre o território e o exterior: não se enxerga uma estratégia clara com o hinterland e com a metrópole de Lille.

Não se contam as agências públicas de análise e de desenvolvimento, que de certa maneira criam um desfasamento entre um discurso teórico agudo sobre a estratégia territorial e a realidade de uma aglomeração popular. Assim, o território aparece econômica e institucionalmente aberto à Europa, mas não ainda culturalmente (à título de exemplo os habitantes não falam por assim dizer as línguas dos países limítrofes, não existe uma sinalética bilingüe).

O alto nível de perícia interno das coletividades permite uma engenharia pública de alta tecnologia, que não associa naturalmente a iniciativa privada ou individual, ainda muito marginal na economia local.

Em contraste com a Flandres vizinha, rica de um tecido de empresas médias e familiares prósperas, a economia industrial do território de Dunkerque é caracterizada pela presença de grandes grupos industriais e um emprego operário assalariado, pouco reativo e por conseguinte muito exposto ao recesso industrial.

É um território marcado por uma temporização para a decisão «providencial» que vem do Estado ou dos líderes industriais privados, por uma fraca cultura do empresariado enquanto que sinais fracos de desenvolvimento de atividades podem ser captados: lazeres, turismo, logística ...

Criada há 40 anos, como resposta local ao sobreinvestimento do Estado no território de Dunkerque, a CUD não cessou de reforçar suas missões de serviços públicos e seu papel federador do território, substituindo-se assim gradualmente à função de assistência social do Estado. É nomeadamente graças às repercussões fiscais desta economia que a capacidade é dada até agora aos diferentes eleitos locais de investir e por conseguinte de oferecer à sua população empregos, equipamentos e serviços públicos numerosos e de qualidade.

Assumindo o seu papel de responsável pela coerência territorial, a Comunidade Urbana de Dunkerque, desde mais de 15 anos, investiu nos campos de desenvolvimento sustentável, com a vontade de cruzar as vertentes ambientais, econômica, sociais e de governança. Essa abordagem transversal é apresentada doravante em todos os documentos estratégicos, testemunha por exemplo o projeto comunitário que constitui a Agenda 21. No entanto, o papel federador da CUD confortado pelo seu discurso «globalizador» e transversal do desenvolvimento sustentável, ainda não permitiu «sair do espírito caseiro provinciano» e construir uma verdadeira «cidadania de aglomeração».

Numerosas infra-estruturas caracterizam o território, o que representa trunfos para o serviço de transporte, representam igualmente fraturas urbanas que será necessário amaciar (infra-estruturas ferroviárias, rodoviárias, canais, zonas de riscos ...):

As redes hidrográficas, as rodovias antiurbanas, o porto, são tantos cortes gerenciados por organismos de Estado, isolando cada comuna da sua vizinha; a partir daí, parece ser a Comunidade Urbana a melhor equipada para sustentar um projeto federador renovado face ao Estado e poder assim reinvestir competências nesses domínios que dividem o território em vez de o reticular.

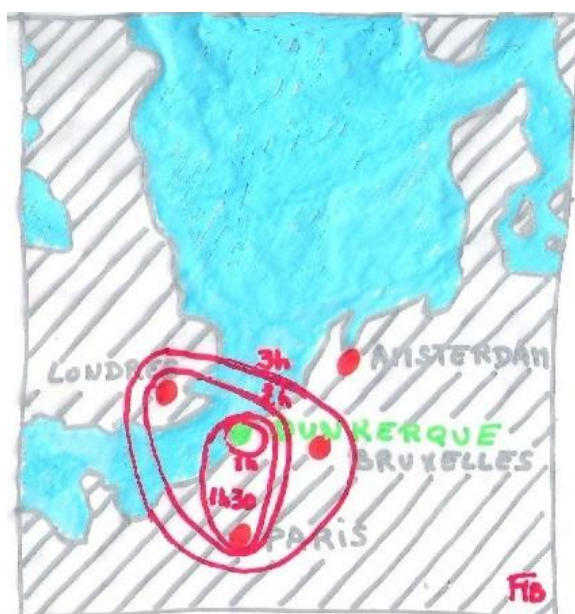
Um centro da cidade desenhado pelos grandes nomes do urbanismo, que permite comunicar sobre o dinamismo da aglomeração e acolher os executivos expatriados, com uma “mini-bolha” cuja conseqüência é um enriquecimento pontual não reinvestido e sobretudo um nível de preços que não permite à população residente de aí se instalar, o que tem como conseqüência uma dispersão urbana.

## O fim do «ciclo da oferta»

Atualmente inicia-se uma mudança de prática, assinando provavelmente o fim «do ciclo da oferta», fundado numa avaliação interna e auto-centrada, no qual os eleitos tinham os meios e encontravam resposta no investimento público.

A crise de 2008 pôs em destaque que os movimentos do mercado mundial (nas regras atuais) são bastante desfavoráveis à conservação da atividade industrial. O território não oferece mais empregos aos jovens. A atual reforma da taxa profissional limitará os recursos públicos a partir de 2011, criando talvez uma impressão de declínio («antigamente era melhor»), e já agora, apesar dos esforços das agências públicas, o censo mostra um saldo migratório e demográfico negativo.

É neste contexto que os participantes deverão se interrogar sobre qual futuro para Dunkerque



la o mapa das cronodistâncias por vias



por tren



# AS EXPECTATIVAS DO ATELIER

## A seqüência? «Dunkerque 2.0» :

Dunkerque, girão colbertista, foi conquistada pela realidade de um mundo liberal e descentralizado. Quais são hoje e quais serão amanhã seus novos motores? Onde estão os gases? Qual é o fluxo sangüíneo desta aglomeração litoral e industriosa situada no coração da zona de riqueza européia, aberta pelo seu porto sobre os continentes do mundo?

Como enfrentar o desafio demográfico: Como conservar e atrair? Como conservar a coorte de aposentados? É também interrogar-se sobre o limiar de aceitabilidade dos riscos industriais e da poluição industrial por parte da população? Como implementar processos de co-produção com os habitantes?

Como captar os sinais fracos de atividade: O apetite de saúde e de ar puro, que reforça a atratividade residencial e turística da beira mar, motor de desenvolvimento da economia da saúde, do esporte e do lazer. Também talvez os desejos novos de práticas solidárias, abertas ao mundo, culturais e inovadores, a incentivar e a facilitar, da mesma maneira que possíveis desejos empresariais de uma população? Como preservar os mecanismos de solidariedade sólidos e liberar as energias? Como fazer desta solidariedade, uma alavanca de desenvolvimento e de criatividade? Como fazer deste território marcado pela indústria e pela siderurgia sobre a água um território voltado para a arte, a vanguarda, o “fun” [surf, vela e divertimento]?

Como renovar a percepção mesma do posicionamento de Dunkerque, pensando-se na grande conexão litoral e com a metrópole de Lille (o que é e para que serve Dunkerque no entender dos belgas, dos habitantes de Calais ou dos de Lille?) Como tirar vantagem do dinamismo e da unidade geográfica desta euro-região? Qual é o posicionamento de Dunkerque na grande conexão litoral da Côte d’Opale? Como ficar por perto da metrópole de Lille? Por quais sistemas de mobilidade e de intercâmbio? « Dunkerque 2.0 » - seus habitantes, suas indústrias - poderá ela em co-produção com os seus vizinhos traçar um caminho para o mundo pós-Quito?

A questão das relações CUD - comunas membros: como pensar as relações centralidade - periferia nomeadamente na relação CUD - comunas? Como, precisamente na totalidade dos espaços vividos - o grande espaço, as zonas de interface e de franjas, os bairros estruturados, a diligência de ordenamento, de urbanismo e de arquitetura de Dunkerque poderá se adaptar assim como participar nestas mutações.

Como o oeste da aglomeração, porta de entrada marítima e caminho direto para a Inglaterra, abrindo a porta também sobre Calais e Boulogne, poderá participar na coerência e no dinamismo comunitário? Quais trocas com as comunidades de comunas rurais, atualmente em crescimento suburbano? Os projetos de desenvolvimento qualitativo do centro da cidade poderão participar numa prática mais intensa e mais atrativa da beira mar. Alimentado pelo futuro canal Sena-Nord, o prolongamento do movimento histórico do desenvolvimento para o Oeste da atividade industrial (ou a sua concentração) poderia liberar certas influências portuárias perto do centro da cidade para ocupações inovadoras.

### 2 eixos de reflexão,

- 1) **o litoral transfronteiriço, de Boulogne a Zeebrugge**
- 2) **as relações com o hinterland, o Audomarois [região de Saint Omer], o antigo corredor mineiro (Arras, Douai, Valenciennes), Lille, a bacia Parisiense**

### A 2 escalas

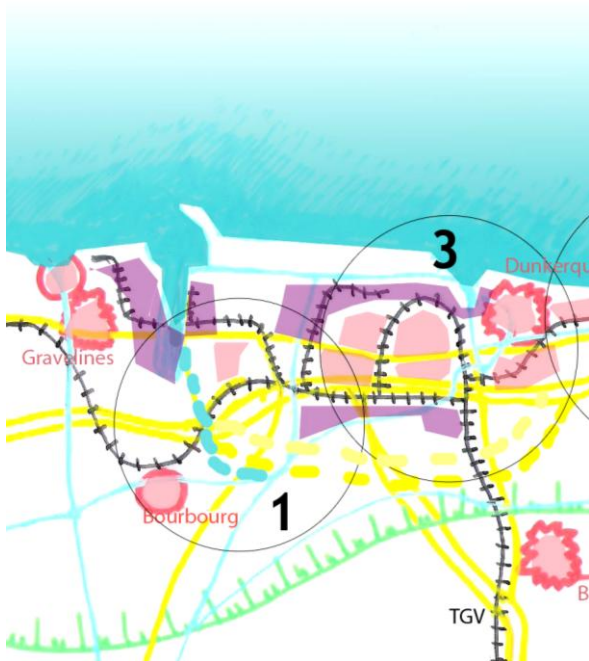
- 1) uma de ordenamento do território (escala dos antigos SDAU ou DTA), sobre uma área em T que vai de BOULOGNE a ... ZEEBRUGE (ou para além da fronteira) e em profundidade LILLE VALENCIENNES LIÈGE
- 2) a outra, a das zonas suburbanas E e O e as suas ligações funcionais e suturas urbanas com a zona central.

# UM ENCAIXE DAS ESCALAS

A abordagem será econômica, social e espacial e apreendida a todas as escalas, a muito grande escala, integrando os portos de Boulogne, Calais e Ostende, para o eixo transfronteiriço, e Lille e Valenciennes, Liège para o hinterland, ao projeto urbano;

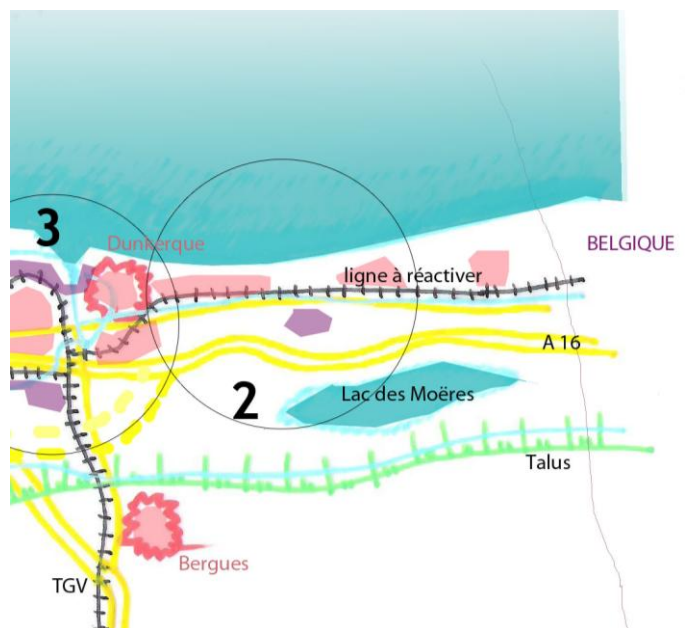
Os participantes serão levados igualmente a refletir sobre uma escala que Reichen chama «o elo que falta no estudo do território», ou seja, perímetros pré-operacionais de cerca de 1000 ha, «perímetros situados entre o projeto urbano (100-ena de ha) e o planejamento (10 000ha); esta escala de 1000ha é aquela na qual se pode estabelecer um verdadeiro processo de desenvolvimento sustentável, de onde se podem retirar linhas de forças, invariantes, onde se pode ligar proteção e desenvolvimento do território num mesmo conceito em vez de os separar»

Assim aparecem na Comunidade Urbana de Dunkerque 3 perímetros pré-operacionais determinantes, de cerca de 8 000ha, inseparáveis mas com problemáticas diferentes, que será coerente apreender globalmente e neste encaixe de escalas evocado.



**1) Périmètre 1**, aberto sobre o mar, o delta histórico do Aa, do porto Oeste a Bourbourg e de Gravelines a Grande Synthe, insistindo nas interfaces com o Sul de Dunkerque centro da cidade, e na interface com o Audomarrois [região de Saint-Omer] e o hinterland (comporta de Mardyck, que mistura água salgada e água doce); este perímetro é o lugar de numerosos projetos de infra-estruturas (prolongamento do porto Oeste e ligação ao canal de Bourbourg, contorno de rodovia A16, eletrificação da via férrea para Calais, ...) e coloca a questão do desenvolvimento urbano ao longo dessas novas redes, a oportunidade de pólos multimodais e a deslocação de setores industriais para esses setores menos habitados, liberando bacias do porto Leste, situados perto do centro da cidade de Dunkerque, interrogando-se ao mesmo tempo sobre a capacidade de preservar e/ou restaurar os corredores biológicos.

**2) Périmètre 2**, protegido atrás do cordão de dunas, desde o Grand Large até Adinkerque, com um desenvolvimento muito linear, bloqueado pela rodovia e a seguir pelo lago dos Moères, insistindo nas interfaces com o Norte de Dunkerque cidade-centro, e refletindo sobre a oportunidade de reativar a via férrea existente para uma conexão transfronteiriça; questionando-se sobre as formas urbanas e as densidades muito contrastadas entre a Bélgica e a França, e os riscos climáticos de um território situado abaixo do nível do mar.



**3) Périmètre 3**, conquistado às instalações portuárias históricas e fruto da reconstrução, o setor da cidade-centro e o porto Leste (setor das formas, porto Leste, centro da cidade de Dunkerque) que é um lugar de projetos fortemente controlado (desde os anos de reconstrução do pós-guerra com os projetos de Theodore Leveau, urbanista e de Jean Niermans, arquiteto, e seguidamente o projeto “Neptune” de Richard Rogers, em 1991, cuja 2º fase, o bairro do Grand Large, por ANMA, está ganhando forma, a reconquista do centro da cidade pelo arquiteto-urbanista Joan Busquets e por último o concurso European 10 sobre o dique 1, ...); esses ordenamentos encontrarão sua plena maturidade após a evolução dos dois perímetros acima citados, o que permitirá as últimas mutações do porto Leste e a liberação da fachada marítima frente a Saint-Pol sur Mer.





# 4- Para participar

## Composição das equipes

A sessão Dunkerque 2010 reunirá três equipes de sete profissionais. Cada equipe será composta de um profissional de Dunkerque e da sua região, de dois profissionais brasileiros do Espírito Santo (região Sudeste) e do Ceará (região Nordeste), de um profissional que representa as parcerias internacionais da Comunidade Urbana de Dunkerque e de três profissionais membros da rede dos ateliers.

Os representantes da aglomeração de Dunkerque na sessão Vitória 2009 serão associados e integrados nas equipes, na qualidade de «pessoa recurso» do território. Essa inovação permitirá trabalhar num espírito de «ida e volta» da sessão que foi organizada em Vitória em 2009.

## Idiomas exigidos

A sessão Dunkerque 2010 inscreve-se no âmbito de um projeto de cooperação descentralizada com o Brasil. Por essa razão e foi já o caso em Vitória em 2009, o português fará parte dos idiomas oficiais do evento. O francês, o português e o inglês serão por conseguinte os três idiomas oficiais da sessão Dunkerque 2010 e os candidatos deverão dominar pelo menos dois deles. Os documentos produzidos pelos grupos durante os workshops serão bilingües francês-inglês. Esses documentos servirão de base à concepção dos painéis e serão traduzidos em português subseqüentemente.

## Dossiê de candidatura

Os dossiês de candidaturas serão enviados à Comunidade Urbana de Dunkerque ao endereço seguinte: [dunkerque@ateliers.org](mailto:dunkerque@ateliers.org) antes 3 de Maio 2010.

Deverão ser redigidos pelo menos em um dos três idiomas. Os dossiês serão compostos de :

- uma ficha de identidade com fotografia (a baixar no site), chamada NOME\_ID,
- um CV de uma pagina, chamado NOME\_CV,
- uma nota curta (máximo duas páginas), chamada NOME\_Note, na qual o candidato poderá se exprimir livremente sobre a problemática e explicar com o que suas competências e seu perfil contribuiriam na sessão.

## Perfis dos candidatos

O Comitê de pilotagem e o organizador se reunirão para selecionar os candidatos com a intenção de formar equipes multidisciplinares. O Comitê tentará respeitar a paridade homem-mulher, a diversidade das abordagens e das experiências, a capacidade de trabalhar em grupo, a capacidade de desenhar e produzir, a expressão em francês, inglês ou em português. Os critérios a tomar em consideração são : competências em economia, competências em logística portuária, competências em urbanismo (projeto urbano, territorial, transportes, logística ...), competências em políticas da cidade, políticas sociais e culturais.

## Desenrolar da sessão

A sessão Dunkerque 2010 será organizada do 3 ao 17 de julho de 2010. A primeira semana da sessão será consagrada ao diagnóstico. No início da semana, serão organizadas conferências e visitas. Entre elas: o Delta do Aa, a rede hidrográfica de Saint-Omer (barco, bicicletas ...), o porto, o cordão de dunas, os tecidos urbanos «by bus», os diques. Um fórum de intercâmbios será organizado na sexta-feira de modo que as três equipes possam apresentar o avançar das suas reflexões. O fórum de intercâmbio é um momento decisivo da sessão dado que permite aos diferentes representantes das instituições locais especificar a sua visão do território, reenquadrar as problemáticas emergentes e federar uma primeira vez o trabalho das equipes, muitas vezes complementar.

O fim da primeira semana dará lugar a uma pausa durante a qual os participantes poderão descansar e aproveitar da praia de Malo-les-Bains. A segunda parte da sessão terá por objetivo a produção coletiva. Os

workshops sendo uma emulação, trata-se por conseguinte de destacar de maneira coletiva as pistas de reflexão, de inovações, de dinâmicas e de posicionamento à escala regional.

No final da segunda semana, um júri composto de especialistas e de instâncias de decisão locais será reunido para ouvir e analisar as reflexões e as diligências de cada equipe. As apresentações serão públicas. As equipes produzirão dois painéis A0 verticais e um documento A4 horizontal «à italiana» bem como uma apresentação power point ilustrando a sua reflexão. O relatório A0 deverá ser realizado a partir de elementos gráficos escaneados e de textos. O primeiro painel será composto de um plano de síntese, de ilustrações temáticas e de zoom. O segundo painel reunirá quanto a ele as 8 páginas do documento A4.

No termo das apresentações será organizada uma deliberação do júri cujo objetivo não é a censura das equipes mas a pesquisa de informações importantes e estratégicas que permitirão dar uma continuidade aos trabalhos e criar uma complementaridade entre os diferentes grupos. Uma jornada de restituição e de intercâmbio será organizada com o júri antes da partida dos participantes. Essa jornada permitirá estabelecer uma primeira síntese pondo em realce as indicações do júri e o trabalho das três equipes. As informações debatidas serão utilizadas pelo piloto e pelo co-piloto para redigir a síntese da sessão.

## O calendário provisório

Sábado, dia 3 de julho: Acolhimento dos participantes em Dunkerque e jantar de boas-vindas

Domingo, dia 4 de julho: Passeio/Visita (canal da Aa, passeio pelo litoral, visita do Porto ...)

Segunda-feira, dia 5 de julho: Conferências, visitas e cerimônia de abertura

Terça-feira, dia 6 de julho: Conferências e início do trabalho em grupo (meia-final da copa do mundo de futebol)

Quarta-feira, dia 7 de julho: Trabalho em workshop (meia-final da copa do mundo de futebol)

Quinta-feira, dia 8 de julho: Trabalho em workshop

Sexta-feira, dia 9 de julho: Forum de intercâmbios e «Soirée dos Ateliers»

Sábado, dia 10 de julho: Diversão, passeios, repouso (“Char à voile” [carro à vela], Festival da Côte d’Opale)

Domingo, dia 11 de julho: Debriefing com o piloto e o co-piloto e trabalho em workshop (final copa do mundo de futebol)

Segunda-feira, dia 12 de julho: Trabalho em workshop

Terça-feira, dia 13 de julho: Trabalho em workshop

Quarta-feira, dia 14 de julho: Entrega do caderno de sessão 8 pages/A4 bilingüe francês/inglês (fogo de artifício do 14 de julho [festa nacional])

Quinta-feira, dia 15 de julho: Entrega dos painéis A0 em francês e preparação das apresentações

Sexta-feira, dia 16 de julho: Júri, deliberação do júri e Soirée de Gala

Sábado, dia 17 de julho: restituições do júri aos participantes e trocas Júri-Participantes, partida.

# ATE LOGO EM DUNKERQUE ?

Por qualquer pergunta : [dunkerque@ateliers.org](mailto:dunkerque@ateliers.org)

# [www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)





# Objetivos deste ateliê

- **CITY-BRANDING** identificar uma imagem de Dunkerque, reatando com o seu passado de glorioso,
  - regenerar as redes e as plataformas multi-modais designando Dunkerque como a nova locomotiva do território do corredor mineiro (Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, ...) em ligação com a metrópole de Lille, associada no workshop, **HINTERLAND CONSOLIDADO**
- **DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO**, captar as trocas Norte-Sul, renovadas pelo canal Sena-Norte Europa, entre a metrópole Parisiense e a Europa do Norte, apoiando-se numa logística ferroviária muito desenvolvida
- federar numa **LÓGICA TRANSFRONTEIRIÇA** entre os portos e seus territórios de Boulogne a Ostende
  - combinar gosto do esforço e a preocupação do prazer numa lógica de co-produção, dos habitantes, com o tecido das PME, num espírito de **SOLIDARIEDADE** enraizado no território
  - questionar a topografia e dar a ler a paisagem, **INSCRIÇÃO** na **PAISAGEM**, os elementos naturais (rosa dos ventos, orientação solar, o mar ao Norte, ...)
  - tomar em consideração os riscos do aquecimento climático, **VIGÍLIA AMBIENTAL**
- tecer uma **RELAÇÃO URBANA** entre cidades esquadrejadas pelas infra-estruturas nacionais (rodovias, canais, instalações portuárias, ...) e parceladas em loteamentos e enclaves dos locadores sociais
  - lutar contra a queda da demografia, **DINÂMICA TERRITORIAL**

