

Dunkerque,

une agglomération maritime transfrontalière,

actrice d'un développement métropolitain





maquette et rédaction : Florence Bougnoux, architecte urbaniste, pilote de l'atelier
traduction anglais : Camille Favre
traduction portugais : Communauté Urbaine de Dunkerque

SYNTHESE

Atelier international
d'urbanisme 3-17 Juillet 2010

Dunkerque,

une agglomération maritime transfrontalière,

actrice d'un développement métropolitain

élaborée à partir du travail des équipes, du jury, et de la synthèse réalisée par l'équipe de pilotage de l'association **Les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy Pontoise**.

Les Ateliers Internationaux, association loi 1901 reconnue d'utilité publique, apportent de manière collective, pluridisciplinaire et internationale, des propositions argumentées et illustrées sur le développement des villes et l'aménagement de leurs espaces.

Le mot de
A word from
Uma palavra do

MICHEL DELEBARRE
Ancien Ministre d'Etat
Sénateur-Maire de Dunkerque
Président de la Communauté
urbaine de Dunkerque

En 2009, Vitoria nous a ouvert généreusement ses portes pour célébrer l'année de la France au Brésil. Nous avons dépassé nos frontières et proposé une programmation variée et dynamique autour de projets culturels, économiques, portuaires, urbains et universitaires.

Point d'orgue de cette année spéciale, les ateliers internationaux d'urbanisme ont permis d'aborder ensemble la question du développement métropolitain et des solidarités territoriales, problématique qui concerne de nombreuses métropoles brésiliennes et françaises.

Projet imaginé en aller-retour, l'atelier international d'urbanisme de Dunkerque en juillet 2010 témoigne de la réciprocité de nos échanges et prolonge le plaisir de nous connaître mutuellement au-

tour d'enjeux communs. La synthèse de l'atelier de Dunkerque permettra ainsi de saisir toute l'importance de la solidarité territoriale dans une agglomération maritime et transfrontalière.

In 2009, Vitoria opened its doors generously to celebrate the Year of France in Brazil. We exceeded our borders and proposed a variety of events, organizing projects in the realm of culture, economy, port activities, urban development and universities.

Acme of this very special year, the international workshop of urban planning and design have addressed the issue of metropolitan development and the necessity of a territorial solidarity, a problematic for many Brazilian and French cities.

The international workshop of urban planning was organized reciprocally in Dunkirk in July 2010. It demonstrated the reciprocity of our exchanges and extended our pleasure to know each other around common issues. This synthesis of Dunkerque's workshop grasps the importance of regional solidarity in a transborder and maritime agglomeration.

Em 2009, foi com muito prazer que Vitória abriu suas portas para comemorar o Ano da França no Brasil. Nos ultrapassamos nossas fronteiras e propusemos uma programação variada e dinâmica em torno de projetos culturais, econômicos, portuários, urbanos e universitários.

Momento forte desse ano especial, os ateliers internacionais de urbanismo permitiram debater a questão do desenvolvimento metropolitano e das solidariedades territoriais, problemática que reúne muitas metrópoles brasileiras e francesas.

Projeto criado como uma ida e volta, o atelier internacional de urbanismo de Dunkerque em julho de 2010 testemunha da reciprocidade dos nossos intercâmbios e prolonga a alegria mútua de nos conhecer melhor em torno de desafios comuns. A síntese do atelier de Dunkerque mostrara a importância da solidariedade territorial numa metrópole marítima e transfronteiriça.

SOMMAIRE

SUMMARY/SUMÁRIO

04

Le mot de Michel Delebarre

preface / prefácio

09

Préambule

foreword / preâmbulo

Coopération internationale

Les villes-ports de Vitoria (Brésil) et Dunkerque (France):

Thématiques partagées, expansion en miroir

15

Introduction

Introduction/Introdução

Dunkerque et sa région son positionnement européen et international

Problématiques de l'atelier

25

Problématiques

Issues/Problemáticas

THEMES

thematics/temáticas

31

Strates et Repères,
maillage Nord-Sud

Layers and landmarks, North-south network /

Estratos e Marcadores, malhagem Norte-Sul

Paysage, infrastructures, fonctions urbaines
nécessités d'axes Nord-Sud renouant les liens
entre mer et hinterland

37

Centralité(s), Linéarité

Centralities, linearities /

Centralidade(s), Linearidade

Une, ou deux centralités ? Quel réseau, quelle
échelle territoriale ?

Zooms sur les connecteurs urbains.

43

Mobilité

Moving / Mobilidade

Maillage et réseau à créer à toutes les échelles de
la mobilité, en lien avec les centralités à définir,
à l'échelle de l'eurorégion.

49

Moteurs économiques

Economic driving forces / Motores econômicos

Le port et l'eurorégion (un port transfrontalier de
120km de Boulogne à Ostende?)

Le poids des industriels

L'énergie

Le monde rural et les valeurs environnementales

Le tourisme, sports et culture

La santé

ON Y VA

LET's GO / VAMOS

55

Soft et marketing territorial

Soft and territorial marketing / Soft e marketing territorial

« Ce qui est bon pour les habitants est bon pour le tourisme »

Dunkerque, je t'aime

Population et déséquilibre du territoire

59

Développement du territoire et écosystèmes

The territory's development and the ecosystems / Desenvolvimento do território e ecossistemas

Poldérisation et cordon dunaire

Canaux et waterings

Désindustrialisation et dépollution

Agriculture et développement durable

Énergie et développement durable

63

Stratégie territoriale

Territorial strategy / Estratégia territorial

«Dunkerque, métropole à énergie positive»

quelle vision pour Dunkerque 2030?

Préserver l'avenir / anticiper l'avenir

Par où commencer?

Avec quels acteurs?

LES EQUIPES

THE TEAMS / AS EQUIPES

LE JURY

THE JURY / O JURI

71/ A la voix de Dk

méthode

concept

plan guide

trombinoscope

73/ B connexions

méthode

concept

plan guide

trombinoscope

75/ C strates en bascule

méthode

concept

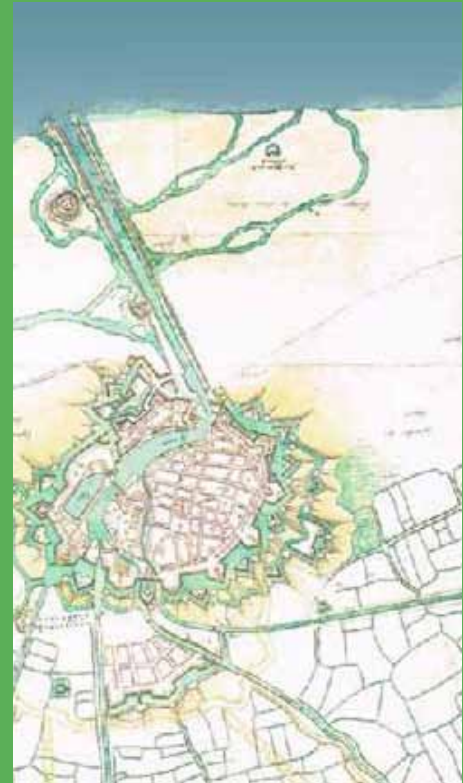
plan guide

trombinoscope

77/ Jury

trombinoscope

85/ Programme et participants



Préambule

Foreword

Preâmbulo



Tracé historique des ports de Vitória et Dunkerque au 18^e
Historical drawings of the ports of Vitória and Dunkerque at the XVIIIth.
Percurso histórico dos portos de Vitória e de Dunkerque no século XVIII

Coopération internationale

Vitoria (Brésil) et Dunkerque (France):

deux villes-ports qui se sont développées grâce à la richesse minière de l'hinterland et s'emploient à une diversification gage de stabilité

Le président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, France et le maire de Vitoria, Brésil ont sollicité l'association française « Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine » pour organiser une double session sur le thème des solidarités territoriales et du développement urbain ; une première session a eu lieu dans ce cadre à Vitoria, Brésil , à l'automne 2009, suivie d'une participation au Forum Urbain Mondial à Rio de Janeiro en Mars 2010 ; la deuxième session a eu du 3 au 17 Juillet 2010 à Dunkerque, dans la continuité des réflexions sur le thème du développement équilibré des villes portuaires et de leur avenir et notamment l'évolution de l'économie portuaire, porteuse de richesses et de déséquilibres sur le territoire.

International cooperation

Vitoria (Brésil) et Dunkerque (France):

two port-cities that developed thanks to their hinterland's wealth and are trying to vary their activities in order to gain stability.

The president of the Urban Community of Dunkerque in France, and Vitoria's mayor, in Brazil, have asked the french association « Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine » [International workshops of urban planning and design] to organize a double session based upon the themes of territorial solidarity and urban development ; a first session occurred in Vitoria, Brazil, during the fall 2009, followed by a participation in the March 2010 World Urban Forum in Rio de Janeiro ; the second session took place in Dunkirk from 3rd to 17th July 2010, following the continuing work on the harmonious development of the cities and their future, especially the evolution of their port's economy,, which brings forth wealth as well as discrepancies inside the territory.



l'acier, âge 2 du port de Vitoria et de Dunkerque.

Steel, second era of Vitoria and Dunkirk's ports.

O aço, 2ª idade do porto de Vitoria e de Dunkerque.

Cooperação internacional

Vitória (Brasil) e Dunkerque (França):

duas cidades portuárias que se desenvolveram graças à riqueza mineira do hinterland e apostam na diversificação, fonte de estabilidade.

O presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque, França e o prefeito de Vitória, Brasil solicitaram a ONG francesa «les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine» [os Ateliers internacionais de desenvolvimento urbano] 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 teve lugar de 3 a 17 de Julho de 2010 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;



Le port de Vitória, installé à l'origine dans la baie, se déplace en rive maritime, s'adaptant aux gisements pétroliers alors que le port de Dunkerque, en rive maritime, s'agrandit vers l'intérieur des terres, en connexion fluviale et ferroviaire avec son hinterland

Vitoria's ports, originally settled inside the bay, spreads itself along a coastline, and adapted itself to the oilfields, whereas Dunkirk's port expands towards its hinterland with river and train connexions.

O porto de Vitória, originalmente instalado na baía, moveu-se para a beira-mar, adaptando-se aos campos de petróleo, enquanto que o porto de Dunkerque, na costa marítima, cresceu para o interior das terras, em conexão fluvial e ferroviária com o seu hinterland

Dunkerque et Vitoria, 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 centre-villes anciens, affectés par l'évolution des ports dans un mouvement en miroir entre Vitoria et Dunkerque

Deux échelles d'intercommunalité à construire:

la capacité de se fédérer autour de la baie, à Vitoria, avec les villes de Cariacica, Vila Velha, Vitoria et Serra le long du littoral à Dunkerque avec les ports de Calais et Boulogne, transfrontalière (Belgique et Angleterre) et en harmonie avec l'hinterland à reconquérir

Le poids des industriels (les multinationales) :

interroger leur capacité à investir dans le territoire et dans la ressource humaine, encourager leur préoccupation de la dépollution –des sols-de l'eau-de l'air? les inciter au développement des petites industries en économie circulaire mais aussi encourager l'entreprenariat indépendant moins tributaire d'une industrie mono-fonctionnelle.

Des territoires déséquilibrés et des équilibres environnementaux fragiles:

les communautés d'agglomération, se répartissent la richesse au sein du territoire mais doivent gérer des poches d'habitat social de fait, des disparités fortes avec un paradoxe de villes entièrement dévolues aux voitures mais dont les habitants sont peu mobiles, et des territoires naturels extraordinaires subissant de fortes contraintes et pollutions



Le port de Vitoria s'est développé à l'intérieur des terres

Vitoria's port has developed inside the hinterland.

O porto de Vitória desenvolveu-se para o interior das terras

Deux échelles d'intercommunalité à construire, vers le plus grand port français de Boulogne à Dunkerque, soit 60km qui correspondent aux dimensions du port de Rotterdam, en liaison transfrontalière (Ostende et Douvres), et autour de la baie jusqu'à Serra pour Vitória

Two inter-cities scales must be created: For Dunkirk, towards Boulogne, the most important French Port, 60km long equivalent to the size of Rotterdam's port, with a trans-bordering link (Ostend-Dover) ; and around the bay to Serra for Vitória.

Duas escalas de intercomunalidade para construir, em direção do maior porto francês de Boulogne a Dunkerque, ou seja 60km que correspondem às dimensões do porto de Roterdã, em ligação transfronteiriça (Ostende e Dover), e em redor da baía até Serra, para Vitória



Vitória ans its port's development.
Vitória et le développement de son port.
Vitória e o desenvolvimento do seu porto.

Dunkirk and Vitoria's territories show a same dynamic:

mining industry in the hinterland, corporate groups and the same firms inside their territories, creating or redefining inter-cities strategy, territorial solidarity, city-port synergy, an urban dynamic that's based on the ports moving and on old city-centers, that are affected by the port's evolution: Vitória and Dunkirk's development is very similar.

Two inter-cities scales to create:

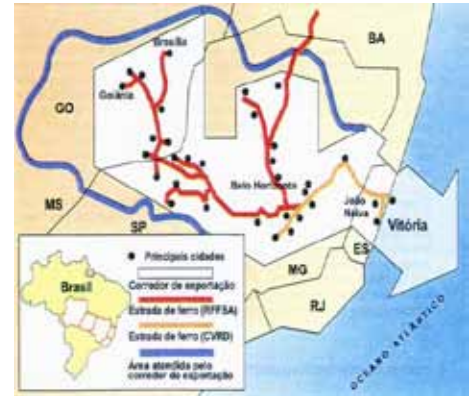
the capacity to gather around the bay, in Vitória, with the cities of Cariacica, Vila Velha, Vitória and Serra. Along the coastline in Dunkirk, with Calais and Boulogne's ports, a trans-bordering link (Belgium and England); reconquering the hinterland.

The industry's weight (global firms):

challenge them to invest on the territory and on the human resources ; how can they improve their cleanup activities (soil, water, air)? Encourage the development of small businesses inside the local economy, and also encourage independent entrepreneurship whose strategy does not lean on a mono-functional industry.

Unbalanced territories and fragile environmental systems:

the agglomeration's different municipalities share the territorial's wealth but must also manage social housing areas. Important discrepancies occur between the cities: some cities are totally car-dependent but their inhabitants don't move often ; the extraordinary natural landscape is under pressure and polluted.



Vitória et son hinterland.
Vitória and its hinterland.
Vitória e o seu hinterland.



La ville historique de Ouro Preto, cité minière à l'intérieur des terres
The historical city of Ouro Preto, mining city inside the hinterland.
A cidade histórica de Ouro Preto, cidade mineira no interior das terras.



Dunkerque et le développement de son port
Dunkirk and its port's development.
Dunkerque e o desenvolvimento do seu porto.



Dunkerque et son hinterland
Dunkirk and its hinterland.
Dunkerque e o seu hinterland.



Rieulay, site d'extraction minière, à l'intérieur des terres
Rieulay, a mining site, in the hinterland.
Rieulay, local de extração mineira, no interior das terras.

Des ports de configuration différente (fortifié/naturel) qui se sont développés grâce à la richesse minière de l'hinterland et s'emploient à une diversification - gage de stabilité, entraînant de profondes réorganisations du port. Elles sont à l'origine de mutations profondes dans la ville-centre, affaiblie dans son contenu économique et social

Two ports with a different configuration (fortified/natural) that developed using the hinterland's mining resources, and that are working on varying their activities in order to gain stability, thus creating important changes in their port's organization, and causing mutations inside a city center that is weakened in its economic and social purpose.

Portos com configurações diferentes (fortificado / natural) que se desenvolveram graças à riqueza mineira do hinterland e apostaram em uma diversificação, fonte de estabilidade, causando uma profunda reorganização do porto, origem de mutações profundas no centro da cidade, esvaziado do seu conteúdo econômico e social.



Le port historique de Dunkerque sous Vauban.
Dunkirk's historical port under Vauban's supervision.
O porto histórico de Dunkerque sob Vauban

Dunkerque e Vitória, territórios com dinâmicas comuns:

hinterland mineiro, multinacionais e empresas comuns em seus territórios, intercomunalidades para construir ou reexaminar, solidaridades territoriais, sinergia cidade-porto, mas igualmente uma dinâmica urbana fundada no deslocamento dos portos e no envelhecimento dos centros de cidade antigos, afetados pela evolução dos portos em um movimento de espelho entre Vitória e Dunkerque.

Duas escalas de intercomunalidade para construir:

a capacidade de se federar em torno da baía, em Vitória, com as cidades de Cariacica, Vila Velha, Vitória e Serra ao longo do litoral, em Dunkerque, com os portos de Calais e Boulogne, transfronteiriça

O peso dos industriais (as multinacionais):

verificar a sua capacidade de investir no território e nos recursos humanos, encorajar a sua preocupação de despoluição – dos solos – da água – do ar? incentivar o desenvolvimento de pequenas indústrias em economia circular mas encorajar igualmente o empreendedorismo independente menos dependente de uma indústria mono-funcional.

Territórios desequilibrados e equilíbrios ambientais frágeis.

as comunidades urbanas, distribuem a riqueza no território mas devem gerenciar bolsas de habitação social e de habitação social de fato, grandes disparidades com o paradoxo de cidades inteiramente remetidas aos automóveis mas cujos habitantes são pouco móveis, e territórios naturais extraordinários submetidos a grandes constrangimentos e poluições



le canal Seine Nord-Europe et les voies navigables d'Europe.
 the Seine Nord-Europe canal and Europe's river ways .
 o canal Sena Norte-Europa e as vias navegáveis da Europa.

Introduction

Introduction

Introdução



DUNKERQUE, «église au milieu des dunes,» a vu son port détruit 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 polluantes 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

Dunkerque et sa région, son positionnement européen et international

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, le 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)

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 XIXème, en interface avec les liaisons maritimes, jouant ainsi un rôle déterminant dans le développement de la sidérurgie. Poursuivi au XXème siècle après la 2nde guerre mondiale par la création de plate-forme industriel-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.

Dunkirk, "Church inside the dunes" has witnessed the demolition and the reconstruction of its harbor several times. The city has a strong industrial image because of the implementation of shipyards and the development of the steel industry on water. The port's extension to the West allows the development of more varied, sustainable activities. These two factors are pivotal in the two aspects of the metropolitan area's renewal: on the one hand, the mutation of the East port and of the city center, and on the other hand, the contained urban growth in the West, that reconciles environment and urban diversity.

Dunkirk and its Area, a European and International Location

Historical Approach

Dunkirk is one of Europe's crossroads, a meeting point of the Latin and North European cultures because of its position, in the top left corner of France's map. Thus, it is France's most northerly part and is a gateway to the south for Northern Europe. It is located next to the world's busiest seaway. Some historical events show the strategic role of the city in the area: The 25th July 1658, referred to as "The mad day", when Dunkirk was successively Spanish, French and English in just one day, and during the World Wars when Dunkirk acquired a geostrategic position (e.g Operation Dynamo).

Economic Approach

As a commercial and military stronghold designed by Louis XIV, Dunkirk massively developed its exportation and importation activities. Then the city became a gateway to the mining corridor in the 19th century because of its maritime links, and this situation led Dunkirk to play an important part in the development of the steel industry. Later, in the 20th century, after the Second World War, the creation of an industrial port platform and the independent port is the result of state capitalism, that led to a policy of implementing national firms, such as shipyards.

DUNKERQUE, «igreja nas dunas» viu o seu porto destruído numerosas vezes e incessantemente se reconstruiu sobre novas bases; seu último relançamento, devido à implantação da siderurgia "com os pés na água", e dos estaleiros navais, deu a Dunkerque uma imagem mais industrial que portuária; o crescimento do porto para o Oeste, desenvolvendo atividades com menos emissões ambientais e uma atividade portuária mais diversificada pode permitir uma dupla ação de reforma da área metropolitana, com a mutação do porto Leste e do centro da cidade, por um lado, e um crescimento urbano controlado a Oeste, conciliando ambiente e mixidade urbana.

Dunkerque e a sua região, seu posicionamento europeu e internacional

Abordagem histórica

A sua posição, ao mesmo tempo a mais setentrional da França «no canto superior esquerdo», e o portal sul para a Europa do norte, sua proximidade com um dos estreitos marítimos mais movimentados do mundo, fazem de Dunkerque uma encruzilhada da Europa, o ponto de encontro entre a cultura latina e a cultura norte-europeia como testemunham alguns episódios históricos: a louca jornada do dia 25 de julho de 1658 durante a qual Dunkerque foi espanhola, francesa e inglesa, a seguir, as guerras mundiais que colocaram Dunkerque em uma posição geoestratégica – Operação Dinamo).

Abordagem econômica

Praça forte comercial e militar desejada por Luís XIV, Dunkerque desenvolveu uma atividade de importação e de exportação maciça. Em seguida, o local tornou-se o portal de saída do corredor mineiro no século XIX, interagindo com as rotas marítimas, desempenhando assim um papel determinante no desenvolvimento da siderurgia. Prosseguido no século XX após a 2ª guerra mundial com a criação da plataforma industrial portuária e do porto autônomo, esse desenvolvimento industrial foi principalmente fruto de um capitalismo estatal que provocou uma política de implantação de grandes empresas de Estado, como os estaleiros navais.

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

les atouts: Canal Seine Nord-Europe , potentiel énergétique, extension du port ouest pour les activités de logistiques et nouvelles activités, mise en réseau de Boulogne à Ostende et Douvres?

How to stand out as an industrial and sea platform that is attractive on the North European area?

Assets: Seine Nord-Europe canal, energy potential, West port's extension for logistical and new activities, network with Boulogne, Ostend and Dover?

Como se impor como uma plataforma industrial e marítima atrativa na faixa Norte Europeia?

os pontos fortes: Canal Sena Norte-Europa, o potencial energético, a extensão do porto oeste para as atividades de logística e novas atividades, conexão em rede de Boulogne a Ostende e Dover?



Dunkerque et son hinterland actuel.

Dunkirk and its current hinterland.

Dunkerque e o seu hinterland atual.



l'impact des voies ferrées et du canal Seine Nord-Europe en 2013. the impact of the railways and of the Seine Nord-Europe canal in 2013. o impacto das ferrovias e do canal Sena Norte-Europa em 2013.

Vers un 3ème âge du Port ?

Les activités du pôle industrialo-portuaire, de façon directe et indirecte, font travailler environ 27 000 personnes et génèrent près de 81% de la valeur ajoutée de Dunkerque.

Port industriel, Dunkerque n'en est pas moins un port commercial; en 2009, près de 45,4 millions de tonnes de marchandises ont été importées. 70% du trafic che-minant par voie ferrée.

Site privilégié pour les activités énergétiques, permettant une évolution du port industriel, la diversification de son trafic de port commercial est aussi essentiel, par le développement de son trafic de conteneurs et en favorisant le développement de plate-formes logistiques.

Le port offre des conditions d'accès en eaux profondes avantageuses par rapport aux ports concurrents : capacité d'accueil de navires pétroliers de 300 000T, navires minéraliers de 180 000T.

Situé à moins d'1h30 du couloir maritime le plus fréquenté du monde, il possède aussi de grandes réserves foncières qui intéressent les entreprises des pays voisins (Belgique et Hollande) dont les sites portuaires sont saturés.

Towards the Port's Third Age?

Directly or indirectly, 27 000 people work for Dunkirk's industrial and port activities, and generate almost 81% of Dunkirk's value added.

Dunkirk has been labeled for a long time as an industrial port, which it obviously is, but it is also a commercial port : In 2009, about 45,4 tons of goods were imported.

It is a privileged site for energy-based activities, allowing the evolution of the industrial port; the diversification of its commercial port's traffic is also essential, with the development of its containers traffic and the development of logistical platforms.

Dunkirk's port offers better open water access conditions than other competing ports : 300 000T oil tankers hosting capacity, 180 000 T mineral tankers...

Within a range of 1h30 from the busiest sea corridor in the world, it also has many great land opportunities that interests its neighbors (Belgium, Holland) which port sites are engorged.

Rumo a uma 3ª idade do Porto?

As at porto industrial, a diversificação do seu tráfego de porto comercial também é essencial, pelo desenvolvimento do seu tráfego de contentores e promovendo o desenvolvimento de plataformas logísticas.

O porto oferece condições de acesso de águas profundas vantajosas em relação aos portos concorrentes: capa—cidade de acolhimento de navios petroleiros de 300 000 T, navios de transporte de minerais de 180 000T.

Situado a menos de 1h30 do corredor marítimo mais movimentado do mundo, dispõe igualmente de grandes reservas fundiárias que muito interessam as empresas dos países vizinhos (Bélgica e Holanda) cujas áreas portuárias estão saturadas.

Cet environnement naturel est fragilisé par la pollution: anticiper les conséquences du réchauffement climatique et s'adapter à une éventuelle montée des eaux, la dépendance en eau potable, les risques d'inondations... ? et reconnecter les espaces urbanisés et industrialo-portuaires avec les espaces naturels et agricoles ?

This natural environment is weakened by pollution and a poor air quality. It also brings forth many risks and constraints: drinking water dependency, flood risks... How to foresee the global warming consequences and how to adapt to a possible sea-level rise? How to reconnect urbanised spaces and port and industrial activities with natural and farming areas?

Cet environnement naturel est fragilisé par la pollution: anticiper les conséquences du réchauffement climatique et s'adapter à une éventuelle montée des eaux, la dépendance en eau potable, les risques d'inondations... ? et reconnecter les espaces urbanisés et industrialo-portuaires avec les espaces naturels et agricoles ?



Photo aérienne du delta de l'Aa et des axes d'évacuation des eaux.
Aerial shot of the Aa delta and water evacuation axis.

Foto aérea do delta do Aa e dos eixos de evacuação das águas.

Approche environnementale

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

L'urbanisation minérale des espaces agglomérés, les activités industrialo-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 et font courir des risques en cas de montée des eaux.

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

Les pollutions sont surveillées régulièrement 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

Environmental Approach

Water, A Major Element In The Territory's Structure

Water is everywhere in this territory that has been hosting many polders since the 17th Century; whether they are a constraint, a risk, or an asset, the sea and the canals are rooted in the territory's identity.

The mineral urbanization of the agglomerated areas and the industrial and port activities have rendered the majority of the maritime interface artificial and create a contrast between the rural hinterland that developed on market gardening, flower and farming activities and are creating more additional risks of water level rise.

Soils, Water, and Air Pollution

Pollution is controlled regularly and is below acceptable levels. Yet, no one knows how to measure the risks of multiple pollutions; SEVESO risks are also important in the area.

Interfaces between industries and housing could create specific treatments for self-managed green areas with phyto-remediation.



réseau ancien des waterings; faut-il craindre une montée des eaux?
Old « waterings » network: is the threat of a water level rise real?

Rede antiga dos waterings; uma subida das águas é de temer?

Abordagem ambiental

A água, elemento estruturante do território

Território de polders desde o século XVII, a água é omnipresente no território; entre constrangimentos, riscos e trunfos paisagísticos, o mar e os canais fazem parte da identidade do território

A urbanização mineral dos espaços aglomerados, as atividades industriais portuárias que artificializaram uma grande parte da interface marítima contrastam com o interior rural marcado por atividades hortensas, horticolas e agrícolas e fazem correr riscos em caso de subida das águas.

Poluição dos solos, da água, do ar

As poluições são monitoradas regularmente e são inferiores aos níveis recomendados; no entanto, ninguém sabe medir os efeitos de poluições cruzadas; os riscos SEVESO são igualmente importantes nesse setor as interfaces entre as indústrias e as habitações poderiam levar a processamentos dedicados, em espaços verdes gerenciados em fitoremediação.



les échelles de la coopération transfrontalière
the different scales in the cross-border cooperation.
as escalas da cooperação transfronteiriça.

Approche institutionnelle et politique

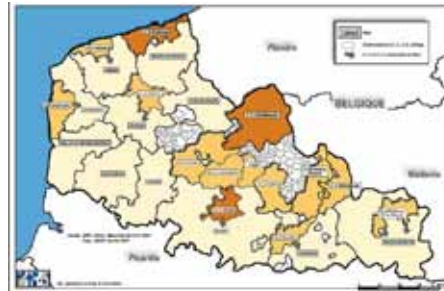
Inscrite dans une région métropolitaine de plus de 2 millions d'habitants et prenant conscience de partager une communauté de destin, progressivement, les acteurs locaux ont exprimé la volonté de s'organiser à l'échelle métropolitaine de part et d'autre de la frontière et de se saisir des prescriptions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

Approche démographique et humaine

Dunkerque est partie prenante d'une région métropolitaine 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.



la coopération intercommunale en Nord-Pas de Calais
the intercity cooperation in Nord-Pas-de-Calais
a cooperação intercomunal no Nord-Pas de Calais

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 (desservies par 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, mais une population plus âgée, un entrepreneuriat beaucoup plus présent en Belgique.

Approche 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.

Le Dunkerquois se caractérise par une exceptionnelle dynamique associative, l'offre culturelle y est foisonnante, mais peu coordonnée.

le sport se pratique dans l'excellence.

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 ?

Les enjeux pour Dunkerque : anticiper le vieillissement de la population, renouveler la population active, retrouver une dynamique démographique, résorber le chômage, utiliser la structure associative dense en l'organisant pour créer une participation citoyenne fédératrice des multiples chapelles

Dunkirk's challenges: foresee the population's aging, renew the active population, reinvigorate demography, fight unemployment, use the dense associations structure in order to organize the participation of gathered citizens despite their different point of views.

Os desafios para Dunkerque: antecipar o envelhecimento da população, renovar a população ativa, reencontrar uma dinâmica demográfica, reduzir o desemprego, servir-se da estrutura associativa densa, organizando-a, para criar uma participação cidadã federadora das múltiplas "capelas".

The Institutional And Political Approach

Within a 2 million inhabitants metropolitan region, and realizing the fact that cities share the same fate, local actors are expressing their will to organize themselves on a metropolitan scale in a transbordering way, and use european recommendations that are in favour of a metropolitan and inter-territorial approach.

Demographic and Peoples' Approach

Dunkirk is a major part of a metropolitan region structured with a network of cities that have more than 200,000 inhabitants, like Kortrijk or Brugge. After a long time of demographic growth thanks to the steel industry's development – from 100 000 to 250 000 inhabitants between 1959 and 1975 - there has been a depopulation for a few years. Nowadays, Dunkirk's population peaks at 200,000 inhabitants.

With important discrepancies from one town to another, the salaried employment is the main situation amongst the population, a majority of the active population works in the industry and there is a low proportion of women in this population.



un tissu associatif dense autour de l'art et du sport
 a dense network of associations revolving around arts and sport
 uma rede associativa densa em torno da arte e do esporte

This difference can be analysed in a geographical way : a series of coastal cities located in the West of Dunkirk are struggling with social difficulties, while, in the East, the coastal cities are less affected by these issues. In the South (cities are served by the A25 and A16 motorways), the cities are wealthier.

If the geographical continuity between France and Belgium is real, the border remains firmly established with economic, demographic and social and cultural differences : the language barrier, the 6 points lower unemployment rate in Belgium, the demographic growth of the Belgian coast, despite an older population, a much more dynamic entrepreneurship in Belgium.

The Cultural And Social Approach

A wide open, larger than life and freedom sensations are rooted in the territory, in addition to the warmth and hospitality of the inhabitants: to them, it's a way of life. Dunkirk's people have a very vigorous associations' network, the culture is abundant – yet poorly organized. Sport is a very serious matter.

How to combine excellency and innovation poles with a somewhat peculiar heritage (urban, industrial, natural, artistic...) in order to bring forth influence and identity?



Abordagem institucional e política

Inscrita em uma região metropolitana de mais de 2 milhões de habitantes e estando cientes de compartilhar um destino comum, gradualmente, os atores locais manifestaram a vontade de se organizar à escala metropolitana de ambos os lados da fronteira e de aplicar regulamentos europeus e francesas que privilegiam uma abordagem metropolitana e interterritorial

Abordagem demográfica e humana

Dunkerque faz parte integrante de uma região metropolitana baseada em uma rede de cidade estruturada de mais de 200 000 habitantes, com Kortrijk e Brugge. Após um longo período de forte crescimento demográfico relacionado com o desenvolvimento da siderurgia – de 100 000 habitantes para 250 000 habitantes entre 1959 e 1975 -, constata-se desde alguns anos uma perda de população. Atualmente, a aglomeração de Dunkerque passou sob os 200 000 habitantes. Com grandes disparidades de um município para outro, a população é caracterizada por uma dominante do emprego assalariado, uma maioria de profissões da indústria e uma fraca proporção de mulheres na população ativa.

Essa disparidade lê-se geograficamente: uma série de cidades litorais a oeste de Dunkerque marcadas por dificuldades sociais, as cidades litorais a leste mais preservadas e as cidades a sul (servidas pelas auto-estradas A 25 e A16) mais ricas.

Se a continuidade geográfica entre a França e a Bélgica é manifesta, a fronteira continua bem demarcada nos domínios econômicos, demográficos e socioculturais: a barreira linguística, uma diferença de taxa de desemprego de 6 pontos a favor da Bélgica, um crescimento demográfico do lado belga, mas uma população mais idosa, um empresariado muito mais presente na Bélgica.

Abordagem cultural e social

Uma sensação de ar fresco, de excesso e de liberdade são a marca do território, a convivialidade e a solidariedade, uma arte de vida de seus habitantes.

A região de Dunkerque é caracterizada por uma dinâmica associativa excepcional, a oferta cultural é abundante, mas pouco coordenada.

O esporte é praticado na excelência.

Como combinar polos de excelência e de inovação e um patrimônio por vezes insólito (urbano, industrial, natural, artístico...) para fazer deles vetores de imagem e de identidade?



1930/

Approche morphologique et urbaine

Un territoire déséquilibré

À l'Ouest: durant la période de la reconstruction (1950'), le développement du port s'est fait à l'ouest enclavant les communes historiques de St-Pol sur mer et Fort Mardyck, à qui la sidérurgie sur l'eau a confisqué l'accès à la mer.

Ces communes situées à l'ouest de Dunkerque se sont développées par enclaves juxtaposées : cités ouvrières, lotissements de cheminots, grands ensembles de logements sociaux; la conjonction de ces deux phénomènes et la trame viaire et ferroviaire donnent un tissu urbain enclavé et peu accessible aux modes de déplacement doux

Au Centre: le centre ville de Dunkerque et les quartiers sud de Dunkerque présentent nombre de copropriétés dégradées, la question foncière, mêlant indivision et copropriété dans ces ensembles issus de la reconstruction, rendant difficile l'intervention même dans le cadre du renouvellement urbain

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, suivant la dynamique



1960/

du projet Neptune, autour de deux périmètre d'impulsion : le pôle théâtre – musée des beaux arts et le pôle Marine Gare, afin de donner du corps à cette centralité qui doit s'assumer comme centralité majeure de l'agglomération, attractive et attrayante. Mais cela suffit-il pour endiguer un phénomène migratoire centripète? où sont les moteurs?

à l'Est: une cité-balnéaire à l'étréit entre polders et dune aux réseaux saturés

Une agglomération étirée d'Est en Ouest

L'agglomération de Dunkerque se présente comme une Zone étirée d'Ouest en Est 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. Ne faut-il pas trouver un 2^e pôle complémentaire, relais dans la grande agglomération transfrontalière Boulogne-Ostende-Douvres ?



1990/

Morphologic And Urban Approach

An Unbalanced Territory

In the West: During the reconstruction era (1950's), the port's development was made towards the West and the historical cities of St-Pol-sur-Mer and Fort Mardyck were hemmed in, and the steel industry forbid them the access to the sea.

These cities which are located in the West of Dunkirk developed themselves as landlocked neighbors: company towns, railway workers housing, social housing ; the addition of these two phenomenon and the roads and railways networks turned the city into a landlock that is not really accessible to soft transport ways.

In the Center: Dunkirk's city center and the south districts have many deteriorated blocks. The land issue, with those blocks, that have been built in the « Reconstruction » era and have joint tenancy and co-ownership, doesn't help interventions for urban improvement.

With a varied, yet aged, housing offer and a low economic activity, Dunkirk's city center is currently under consideration for a project of residential and commercial densification, following the Neptune project's trend the theatre pole - musée des beaux arts - and the



projet Neptune

Marine Gare pole. The objective is reducing urban and social differences between downtown and the borders of the city.

Is it enough to bar the current migration process outwards the city-centre ? Which are the «engines» for this dynamic ?

In the East: a resort city along the sea, with saturated infrastructures, limited in its expansion by polders and dunes.

An agglomeration stretched from East to West

There is no radio concentric urban structure: Dunkirk Urban Agglomeration is a stretched area from East to West in 30 km from Gravelines to Bray-dunes, with Dunkirk, Saint Pol sur Mer, Coudekerque-Branche and Grande-Synthe in the middle. That's why car has an important place in the area: because of the difficulty to communicate the municipalities and cross "National Roads" – highways, canals, embankment roads-. Using the car is induced by the not enough efficient transportation system (serving a very wide scope without centrality). Maybe another centrality could be a relay in this great transborder agglomeration, stretching from Calais to Oostende and... Dover.



Dunkerque avant le bombardement

Abordagem morfológica e urbana

Um território desequilibrado

No Oeste: durante o período da reconstrução (1950'), o desenvolvimento do porto fez-se no oeste encravando os municípios históricos de St-Pol Sur Mer e Fort Mardyck, aos quais a siderurgia "com os pés na água" confiscou o acesso ao mar;

Esses municípios situados no oeste de Dunkerque desenvolveram-se em enclaves justapostos: bairros operários, loteamentos para ferroviários, grandes conjuntos de alojamentos sociais; a junção desses dois fenômenos e a trama viária e ferroviária resultam em um tecido urbano encravado e pouco acessível aos modos de transporte suaves

No Centro: o centro da cidade de Dunkerque e os bairros sul de Dunkerque apresentam inúmeros condomínios degradados, a questão fundiária, misturando indivisão e co-propriedade nesses conjuntos procedentes da reconstrução, tornam difícil a intervenção, mesmo no âmbito da reforma urbana

Caracterizado por uma diversidade de habitações antigas e envelhecidas e por uma atividade econômica baixa, o centro da cidade de Dunkerque é atualmente objeto de um projeto de densificação residencial e comercial, de

En 1991 est lancée la reconquête des friches des chantiers navals avec comme objectif la régénération du centre d'agglomération; le quartier du « Grand Large » dernier maillon du projet Neptune, poursuit la logique d'ouverture du centre ville à la mer. Toutefois, le port ne contribue plus à l'animation de la ville, en quête de nouveaux moteurs.

In 1991, the brownfields and shipyards transformation is launched. The main goal is to reinvigorate the agglomeration's center ; a new district called «Grand Large » is being built and is an extension of this « openness to the sea » strategy. It is the last step of the Neptune project. Yet, despite the fact that the port is firmly rooted in Dunkirk's identity, it doesn't play a part in the city's everyday life.

Em 1991 foi lançada a recuperação dos baldios dos estaleiros navais com o objetivo de regeneração do centro da aglomeração; o bairro do «Grand Large» último elo do projeto Neptune, prossegue a lógica de abertura do centro da cidade para o mar. No entanto, o porto já não contribui para a animação da cidade, em busca de novos motores.

acordo com a dinâmica do projeto Neptune : o polo teatro, museu das belas artes, a estação de trem e o Pôle Marine (Cinema). O objetivo é igualmente reduzir o efeito de desequilíbrios urbanos e sociais entre o centro de aglomeração e o setor periurbano.

No Leste: uma cidade balnearia, saturada, sem possibilidade de extensão entre os polders e as dunas.

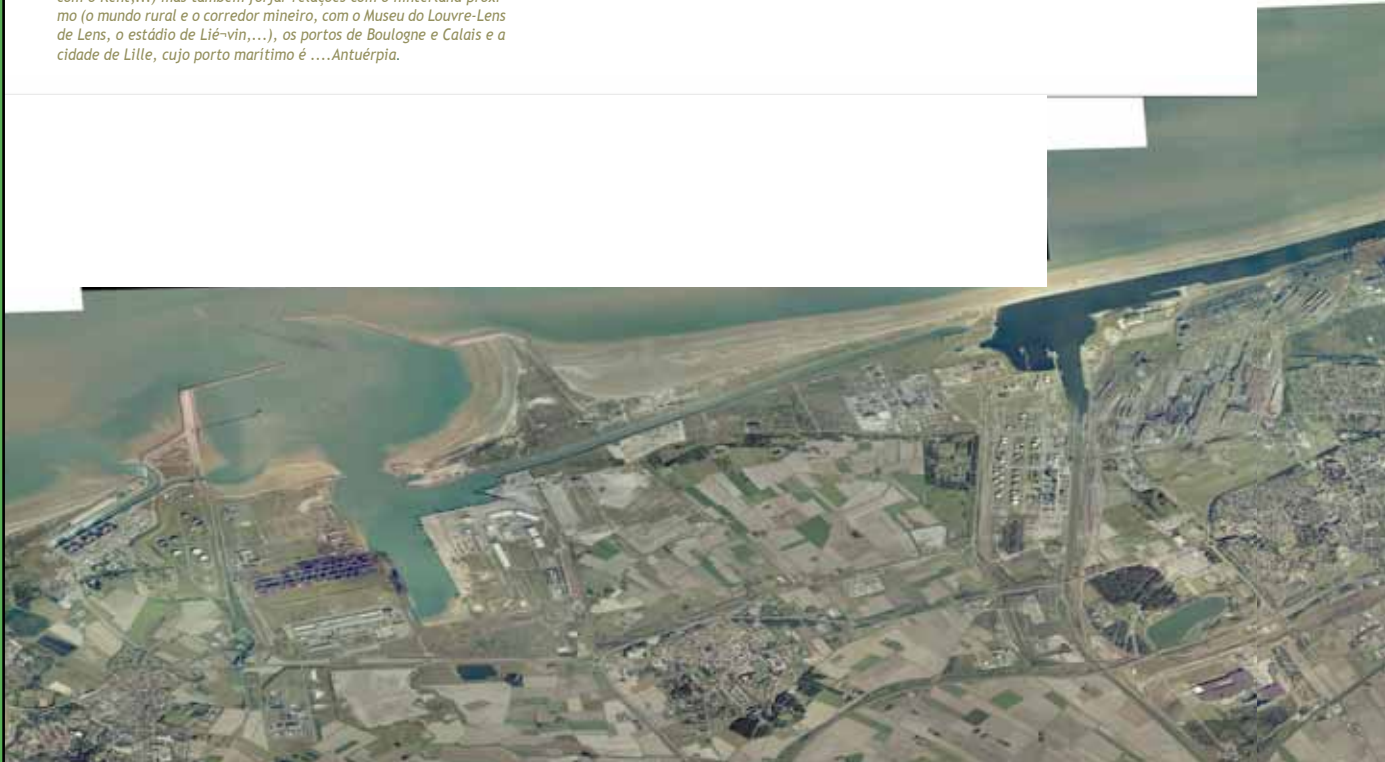
Uma região metropolitana que se estende do este até o oeste :

Não existe estruturação urbana radiocêntrica : a região metropolitana de Dunkerque se apresenta como uma área estendida do este até o oeste com aproximadamente 30 km de Gravelines à Bray-Dunes com Saint Pol sur Mer, Coudekerque Branche e Grande-Synthe. O lugar do carro é importantíssimo, tanto por razão do isolamento como para ter acesso aos vias nacionais, autoestradas, canais... Tudo em Dunkerque inventiva ao uso do carro mesmo com um network de ônibus desenvolvido mas que não funciona bem porque deve servir uma área gigante sem centralidade determinante. Será que um 2º centro intermediário seria uma etapa nova e interessante na estrutura de uma metrópole transfronteiriça, esticada entre Calais, Oostende, e Dover.

Se servir de tous les leviers pour une dynamique transfrontalière, liens évènementiels (Dk- background des J.O. de Londres, vespérales avec le Kent,...) mais aussi tisser des relations avec l'hinterland proche (le monde rural et le corridor minier, avec le Louvre-Lens, le stade de Liévin,...), les ports de Boulogne et Calais et la ville de Lille, dont le port maritime estAnvers

Use every opportunity for a transbordering dynamism, like events (DK-background to London 2012, « Vesperales » project with Kent...); but also tighten the relationships with the close hinterland (rural area and mining corridor, Louvre-Lens, Lievin Stadium,...), with Boulogne and Calais's ports, and also with Lille, whose port is currently... Antwerp.

Servir-se de todas as alavancas para uma dinâmica transfronteiriça, relações de eventos (Dk- background dos J.O. de Londres, vespertinas com o Kent,...) mas também forjar relações com o hinterland próximo (o mundo rural e o corredor mineiro, com o Museu do Louvre-Lens de Lens, o estádio de Liévin,...), os portos de Boulogne e Calais e a cidade de Lille, cujo porto marítimo éAntuérpia.



vue aérienne de Dunkerque, de Gravelines à Adinkerque
aerial shot of Dunkirk, from Gravelines to Adinkerque.
vista aérea de Dunkerque, de Gravelines a Adinkerque

problématiques
issues
problemáticas





Les questions sont nombreuses et les enjeux complexes.

Quel est l'afflux sanguin de cette agglomération littorale et industrielle, située au cœur de la zone de richesse européenne, ouverte par son port sur le reste du monde ? Quel sera le seuil d'acceptabilité des risques industriels et de la pollution industrielle de la part de la population. Comment mettre en place des processus de coproduction avec les habitants ? Comment faire de la solidarité un levier de développement et de créativité ?

Comment garder et faire venir, en rééquilibrant les territoires ?

Comment capter tous les signaux d'activité: l'appétit de santé et de grand air, qui renforce l'attractivité résidentielle et touristique du bord de mer, moteur de développement de l'économie de la santé, du sport et du loisir ;

Les défis à relever au cours des prochaines décennies

Comment renouveler la perception même du positionnement de Dunkerque, dans la grande connexion littorale transfrontalière (Belgique et Angleterre) et avec la métropole lilloise ?

Comment tirer avantage du dynamisme et de l'unité

géographique de cette euro-région ? Comment la démarche d'aménagement, dunkerquoise peut participer à ces mutations, précisément sur l'ensemble des espaces vécus: le grand espace, les zones d'interface et de franges, les quartiers structurés ?

Repenser les relations avec l'ouest de l'agglomération, porte d'entrée maritime et chemin direct vers l'Angleterre, Calais, Boulogne, l'hinterland, centralité concurrente ou complémentaire ?

Quels échanges avec les communautés de communes rurales, aujourd'hui en croissance périurbaine, mais aussi les rapports centralité-périphérie au sein de la CUD ?

Les projets de développement qualitatif du centre ville pourront 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 (moins polluante?, tournée vers les Energies?) pourrait-il libérer certaines emprises portuaires à proximité du centre-ville pour des occupations innovantes ? et la croissance du port vers l'Ouest saura-t-elle proposer un nouveau rapport-ville-port-industrie ?

Many Questions With Complex Issues

What is the blood flow of this industrial coastal agglomeration that is located in the heart of a wealthy European area, with an openness to the world thanks to its port?

How much industrial pollution and industrial risks can the population accept?

How to implement a coproduction process with the inhabitants? How to transform solidarity into a creative and a development tool?

How to keep people from leaving and how to attract them with a more harmonious territory?

How to seize every opportunity : the well-being appetite and the need of fresh air improve the housing's attractiveness as well as the coastal tourism ; indeed, it is a driving force for health, sport and leisure economy.

What Are The Next Decade's Challenges?

How to renew Dunkirk's position inside the great transbordering coastal network (Belgium, England) and the connection with Lille Metropole ?

How to take advantage of the energy and the geogra-



phical unity of this Euro-region? How can Dunkirk's planning process play a part within all the areas: wide spaces, interface and fringe areas, structured districts?

The relationships with the West must be thought in a different way ; gateway to the sea and to England, Calais, Boulogne, the hinterland, competing centrality or complementary centrality?

What are the exchanges with rural and suburban towns, and what are the relationships between centralities and suburbs inside the CUD?

The city center's quality enhancement projects will have to attest of a stronger and a more attractive coastal strategy.

With the future Seine-Nord Canal, will the historical development towards the West (less pollution? Energy-oriented?) be able to free some areas from the port's control, in order to create innovative activities next to the city-center? Will the port's extension towards the West be able to introduce a new relationship between city, port, and industry?

As questões são numerosas e os desafios complexos.

Qual é o afluxo sanguíneo desta aglomeração litoral e laboriosa situada no coração da zona de riqueza europeia, aberta pelo seu porto aos continentes do mundo?

Qual será o limite de aceitabilidade dos riscos industriais e da poluição industrial da população.

Como implementar processos de co-produção com os habitantes? Como fazer da solidariedade uma alavanca de desenvolvimento e de criatividade?

Como manter e fazer vir, reequilibrando os territórios?

Como captar todos os sinais 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;

Os desafios a atender nas próximas décadas.

Como renovar a própria percepção do posicionamento de Dunkerque, na grande conexão litoral transfronteiriça (Bélgica e Inglaterra) e com a área metropolitana de Lille?

Como tirar proveito do dinamismo e da unidade geo-



gráfica dessa euro-região? Como a abordagem de ordenamento da área metropolitana de Dunkerque pode participar nessas mutações, especificamente no conjunto dos espaços vividos: o grande espaço, as zonas de interface e de franjas, os bairros estruturados?

Repensar as relações com o oeste da aglomeração, portal de entrada marítima e via direta para a Inglaterra, Calais, Boulogne, o hinterland, centralidades concorrentes ou complementares?

Quais intercâmbios com as comunidades de municípios rurais, atualmente em crescimento suburbano, mas igualmente as relações centralidade-periferia no interior da CUD [Comunidade Urbana de Dunkerque]? Os projetos de desenvolvimento qualitativo do centro da cidade poderão participar em uma prática mais intensa e mais atrativa da beira mar.

Alimentado pelo futuro canal Sena-Norte Europa, o prolongamento do movimento histórico de desenvolvimento para o Oeste da atividade (menos poluente? voltada para as Energias?) poderia liberar certas áreas sob influência portuária na proximidade do centro da cidade para ocupações inovadoras? e o crescimento do porto para Oeste saberá propor uma nova relação-cidade-porto-indústria?

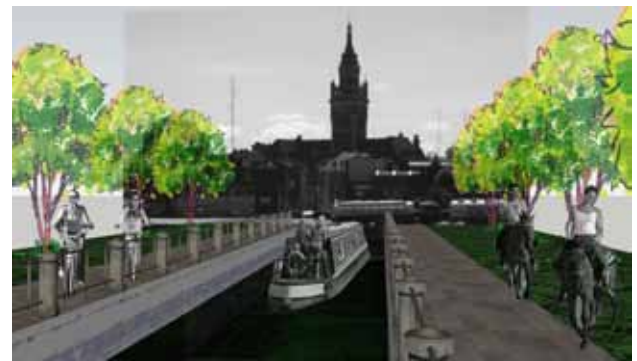
THEMES

thematics
temáticas





équipe A: l'axe culturel: agro-tourisme et histoire
team A: the cultural approach: agritourism and history
equipe A: o eixo cultural: agro-turismo e história



**Strates et Repères,
maillage Nord-Sud**

Layers and Landmarks

North-south network

*Estratos e Referências visuais,
malhagem Norte-Sul*



schéma conceptuel de l'équipe A: strates urbaine et agricole/ axes NS
 team A's conceptual design: urban and farming layers / North-South axis.
 esquema conceptual da equipe A: estratos urbano e agrícola/ eixos NS.

Strates

Le territoire Dunkerquois présente une stratification très forte, géographique, économique, topographique, renforcée par un réseau viaire et autoroutier infranchissable et des voies ferrées dédiées au transport des marchandises; chaque strate étant monofonctionnelle, sans porosité de l'une à l'autre, rendant peu aisé l'accès à la mer.

Chaque strate est identifiable au loin par des repères visuels industriels, portuaires, ou culturels (éoliennes, phares, beffrois, clochers,...) balises du grand territoire qu'il conviendra d'organiser et de valoriser.

Maillage Nord-Sud et accès à la mer

Il est essentiel d'explorer les axes transversaux singuliers, Nord-Sud, calés sur la trame verte et bleue, supports des déplacements doux à développer et connecteurs urbains permettant un maillage, une mise en réseau, et donc une mise en mouvement de ces strates, redonnant l'accès à la mer et l'émergence ou la consolidation de nouvelles centralités;

Au croisement de la strate « rurale » et de la trame bleue, en interface avec la strate urbaine seront mis en place des écoquartiers.

Layers

Dunkirk has a strong layer organization, geographic, economic, topographic, that are reinforced by a roads network and a motorways network that is hard to cross and railways that are devoted to freight transport; Every layer is mono-functional, without porosity between one another, thus, the access to the sea is difficult.

Every layer can be identified from afar by visual landmarks: industrial, port, cultural (windmills, lighthouses, bell towers, beffries...) these are the landmarks that need to be organized and promoted.

North-South Network And Access To The Sea.

It is essential to explore the transversal North/South axis, inspired by the green and blue corridors, which will promote soft transport ways and urban connections; thus a real network will be created, and the layers will therefore be put in motion, in order to gain a better access to the sea and help the reinforcement of new centralities.

Eco-districts will be located at the crossroads of the rural layer and of the blue corridor, in communication with the urban layer.

Estratos

O território de Dunkerque apresenta uma forte estratificação geográfica, econômica, topográfica, reforçada por uma rede rodoviária e de auto-estradas insuperável e de ferrovias dedicadas ao transporte de mercadorias; cada estrato sendo monofuncional, sem porosidade de um para o outro, tornam pouco fácil o acesso para o mar.

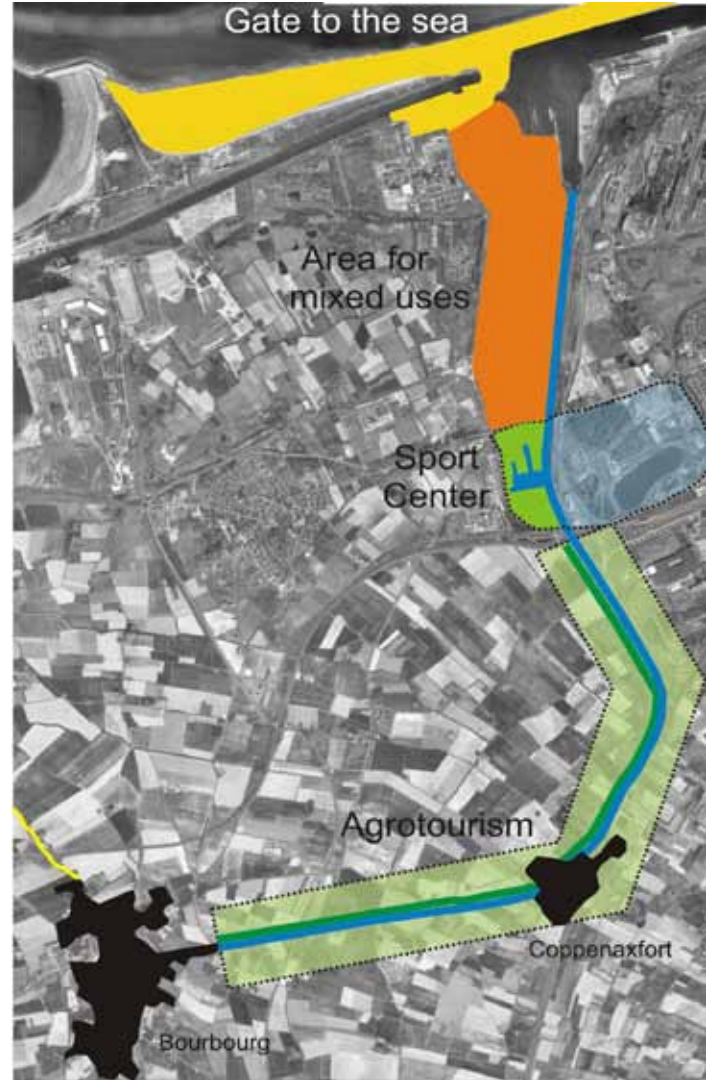
Cada estrato é identificável de longe por marcadores visuais industriais, portuários, ou culturais (eólicas, faróis, "beffrois" [campanários], campanários de igrejas,...) balizas do grande território que convirá organizar e valorizar.

Malhagem Norte-Sul e acesso ao mar

É essencial explorar os eixos transversais singulares, Norte-Sul, alinhados na trama verde e azul, suportes das transportes suaves a desenvolver e conectores urbanos que permitem uma malhagem, uma conexão em rede, e por conseguinte uma colocação em movimento desses estratos, restaurando o acesso para o mar e o surgimento ou a consolidação de novas centralidades; no cruzamento do estrato «rural» e da trama azul, em interface com o estrato urbano serão implementados eco-bairros.



équipe A: liaisons Nord-Sud à construire dans le temps en phases successives
 Team A: The gradual construction of the North-South connection following different steps.
 equipe A: ligações Norte-Sul a construir no tempo em fases sucessivas



équipe A: liaisons Nord-Sud à construire dans le temps entre Bourbourg, le port fluvial, Total et la mer.
 team A: the gradual construction of the N-S connection between Bourbourg, the maritime port, Total, and the sea.
 equipe A: ligações Norte-Sul a construir no tempo entre Bourbourg, o porto fluvial, Total e o mar.



le réseau des canaux à exploiter dans les relations Nord-Sud vers la mer
using the canals in the North-South relations with the sea.

a rede dos canais a explorar nas relações Norte-Sul para o mar

Portes d'entrée de l'agglomération qui offrent une réponse à la péri-urbanisation et permettent de développer l'agrotourisme; les canaux les relient transversalement à l'arrière-pays rural, au centre-ville, à la mer, mais aussi au tissu industriel et à un (des?) pôle multi-modal à définir.

La strate urbaine et la strate portuaire seront maillées par les trames vertes et bleues transversales, qui préserveront des voies d'accès à la mer au travers du port. La strate « littorale » sera renforcée par une bonne gestion des déblais/remblais du port qui renforcera le cordon dunaire dans une anticipation d'une montée des eaux et permettra de consolider la ville résidentielle entre Malo et le môle 5.

Ce maillage pourra être réalisé dans des temporalités différentes avec une veille foncière à établir pour un dessein à long terme.

Repères

De nouvelles balises marqueront le croisement des strates et des axes Nord-Sud à redécouvrir, calés sur la trame du réseau hydrographique (canaux, waterings,...) et de la trame verte.

Ces nouveaux repères devront être accessibles à tous, points d'observation élevés et privilégiés donnant à lire le territoire et le chemin vers la mer, offrant un horizon aux habitants, une invitation au voyage.



They will be gateways to the agglomeration and will provide an answer to the issue of suburbanization, but will also promote Agritourism. Thanks to the canals, they are connected to the rural hinterland, the city center, the sea and also to the industrial fabric and one of the multi-modal pole.

The urban layer and the port layer will be connected by the green and blue transversal corridors, which will preserve the access ways to the sea through the port. The coastal layer will be reinforced by an intelligent management of excavated material/backfill, which will protect the dunes corridor from an anticipated water level rise and will allow the reinforcement of the residential city between Malo and the môle 5. This network project may be scheduled in different time periods and a land strategy must be organized in order to ensure a long term vision.

Landmarks

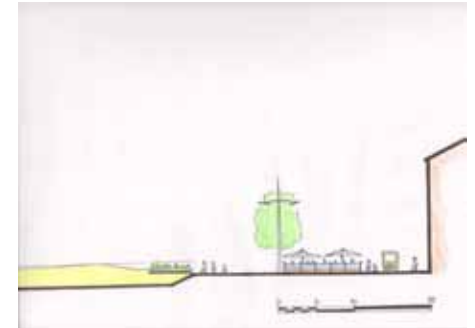
New landmarks will be put at the crossroads between the North-South axis and the layers, inspired by the water network design (canals, waterings...).

These new landmarks will have to be accessible and will be panoramas showing the territory and the path to the sea, showing the horizon to the inhabitants, like an invitation to travel.

équipe B: strates littorales et dunaires, liaisons NS vertes et repères
team B: coastal and dunes layers, N-S green connections and landmarks
equipe B: estratos litorais e dunares, ligações NS verdes e marcadores.



équipe C : strate dunaire à protéger et renforcer, déblais/remblais.
team C: protection and reinforcement of the dunes layer.
equipe C: estrato dunar para proteger e reforçar, cortes/aterros.





équipe A: canaux à réhabiliter en liaisons douces
 team A: promoting the canals as soft transport ways.
 equipe A: canais a reabilitar em ligações suaves

Portais de entrada da aglomeração que oferecem uma resposta à peri-urbanização e permitem desenvolver o agro-turismo; os canais conectando-os transversalmente ao interior rural, ao centro da cidade, ao mar, mas também ao tecido industrial e a um (vários?) polo(s) multi-modal a definir.

O estrato urbano e o estrato portuário serão retalhados pelas tramas verdes e azuis transversais, que vão preservar vias de acesso para o mar, através do porto.

O estrato «litoral» será reforçado por uma boa gestão dos cortes/aterros do porto que vai reforçar o cordão dunar em antecipação de uma subida das águas e vai permitir consolidar a cidade residencial entre Malo e o molhe 5.

Essa malhagem poderá ser realizada em diferentes temporalidades com uma vigilância fundiária a estabelecer para uma visão de longo prazo.

Referencias visuais

Novas balizas marcarão o cruzamento dos estratos e dos eixos Norte-Sul a redescobrir, alinhados na trama da rede hidrográfica (canais, wate-rings,...) e da trama verde;

Esses novos marcadores deverão ser acessíveis para todos, pontos de observação elevados e privilegiados para a leitura do território e o caminho para o mar, oferecendo um horizonte, como um convite a viajar.



repères existants à compléter au croisement des axes Nord-Sud et des strates
 reinforcing the existing landmarks at the crossroads of the North-South axis and layers
 referencias visuais existentes a completar no cruzamento dos eixos Norte-Sul e dos estratos.



équipe C: strate péri-urbaine, écoquartiers en portes d'entrée de l'agglomération, sur les futurs axes Nord-Sud verts et bleus, près des gares
 team C: suburban layer, Eco-district used as gateways to the agglomération, inside the future North-South axis, near the stations.
 equipe C: estrato peri-urbano, eco-bairros nos portais da aglomeração, nos futuros eixos Norte-Sul verdes e azuis, junto das estações ferroviárias.





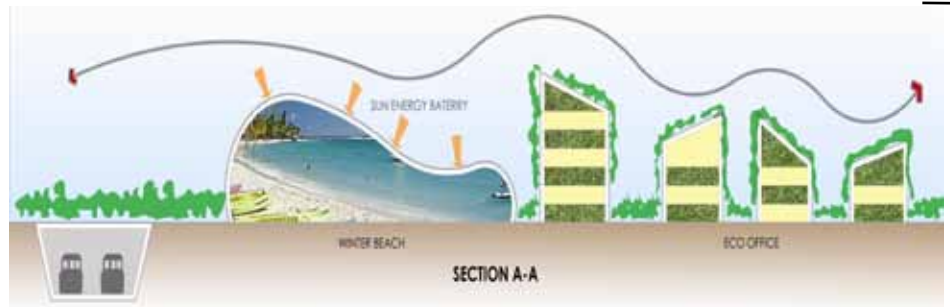
équipe C: une centralité à renforcer en requalifiant l'axe Est-Ouest majeur, puis travailler sur un projet qui relierait le môle 5 à Malo les Bains (qui pourrait s'appeler Neptune 2 et viser l'ANRU 2)

team C: reinforce the centrality by the promotion of the major East-West axis, then work on a project to connect the Môle 5 to Malo les Bains (could be called Neptune 2 and be a part of ANRU2)

equipe C: uma centralidade a reforçar melhorando o eixo principal Leste-Oeste, em seguida trabalhar em um projeto que ligue o molhe 5 a Malo-les-bains (que poderá chamar-se Neptune 2 e visar a ANRU 2 [Agência Nacional para a Reforma Urbana]).



Centralité(s), Linéarité
Centralities, linearities
Centralidade(s), Linearidade



équipe B: une centralité à renforcer en reliant le môle 1 et le pôle gare (voies ferrées et routes enterrées) dans une dimension ludique (centre aquatique,.)
 team B: a reinforced centrality by connecting Môle 1 and the station pole (railways, buried roads) with a leisure area (aquatics center)
 equipe B: uma centralidade a reforçar ligando o molhe 1 e o polo estação (ferrovias e vias subterrâneas) em uma dimensão lúdica (centro aquático.)

Une Centralité Majeure,

Le territoire Dunkerquois est très étendu : l'agglomération s'étire sur 25 km de long, dans une strate urbaine enclavée entre les voies ferrées dédiées à l'industrie portuaire et les autoroutes, sans véritable accès à la mer entre Gravelines et Malo les bains.

La centralité historique de ce territoire est remise en cause par le déplacement du port vers l'Ouest, remettant en cause la raison historique de l'attractivité économique et sociale du centre-ville de Dunkerque.

Une première mesure est d'accompagner les mutations du port Est, port Freycinet, dans un projet Neptune 2 (ANRU 2?) qui colonise les môles autour de la gare TGV et relie les quartiers de Saint-Pol sur mer, Petite Synthe, du Jeu de Mail à la mer et Malo les bains par le nouveau quartier polderisé, au large du Grand Large et du Laac, dans un grand mouvement circulaire encadrant et renforçant le centre-ville ancien, dans une nouvelle géométrie centrée sur les moteurs du pôle marine-gare et du pôle théâtre-musée des beaux-Arts, complétés d'un pôle complémentaire des môles, mêlant énergies durables, sports,...recherches; (zooms sur môles 1et 5).

A Major Centrality

Dunkirk's territory is very wide: the agglomeration spreads itself on a 25km long area, in an urban layer hemmed in between the port and the industrial railways and the motorways ; there is no real access to the sea between Gravelines and Malo-les-bains. The historical centrality is challenged by the port's movement towards the West. The city center is thus slowly amputated from the historical purpose of its economic and social attractiveness.

One of the first step is to guide the port's mutations towards the East, Freycinet's port, inside the frame of a Neptune 2 project (ANRU 2?). This project should gather the moles around the TGV station and link the old and poor districts of Saint-Pol sur mer, Petite-Synthe, Jeu de Mail and Malo-les-Bains thanks to the new polder district, in front of the Grand Large and the LAAC. This great circular movement will reframe and reinforce the ancient city center in a new geometry leaning on driving forces such as the Marine-Station pole, the Theatre-Fine Arts Museum pole, added to a complementary mole pole, mixing sustainable energies, sports, research... (zoom in on moles 1 and 5).

Uma Centralidade Principal

O território de Dunkerque é muito vasto: a aglomeração estende-se ao longo de 25 km, em um estrato urbano enclavado entre as ferrovias dedicadas à indústria portuária e as auto-estradas, sem verdadeiro acesso para o mar entre Gravelines e Malo-les-bains. A centralidade histórica desse território é posta em causa pelo deslocamento do porto para o Oeste, esvaziando o centro da cidade de Dunkerque da sua razão econômica e social;

Uma primeira medida é acompanhar as mutações do porto Leste, porto Freycinet, em um projeto Neptune 2 (ANRU 2?) que colonize os molhes em torno da estação ferroviária do TGV e ligue os bairros antigos e pobres de Saint-Pol sur mer, Petite Synthe, do Jeu de Mail ao mar e Malo-les-bains pelo novo bairro polderizado, ao largo do Grand Large e do Laac, em um grande movimento circular que enquadre e reforce o centro da cidade antigo, em uma nova geometria centrada nos motores do polo marinho-estação e do polo teatro-museu das Belas-artes, completados por um polo complementar dos molhes, misturando energias sustentáveis, esportes, pesquisa... (zooms nos molhes 1e 5).



équipe B et C: une centralité à renforcer en accompagnant la mutation des môles (âge 1 du port) et travailler sur un projet qui relierait le môle 5 à Malo les Bains (qui pourrait s'appeler Neptune 2 et viser l'ANRU 2)
 team B and C: a centrality that needs to be reinforced by guiding the Moles's mutations and working on a linking project for the Mole 5 and Malo les Bains (Neptune 2, could be within the frame of Anru 2)
 equipe B e C: uma centralidade a reforçar acompanhando a mutação dos molhes (1ª idade do porto) e trabalhar em um projeto que ligue o molhe 5 a Malo-les-bains (que poderá se chamar Neptune 2 e visar a ANRU 2)



équipe A: réhabilitation des canaux, le canal de fort-Philippe à Gravelines
 équipe A: réhabilitation des canaux; le canal de fort-Philippe à Gravelines
 equipe A: reabilitação dos canais, o canal de Fort-Philippe em Gravelines

Des centralités / une linéarité à animer

Parallèlement à cette centralité majeure, identifier des pôles secondaires, au croisement des strates et des axes Nord-Sud, alimentés par de nouveaux moteurs économiques identifiés, ou situés sur des sites à fort potentiel de mutation, dont les enjeux de mixité sont très forts; ces centralités, en plus des écoquartiers, dont celui de Bourbourg qui peut trouver un développement fort avec la prolongation du port vers le canal, organiseront le territoire et permettront une politique de déplacements adaptée, en définissant des zones mixtes denses, mêlant les temporalités en mêlant les fonctions d'Ouest en Est :

*Gravelines-Fort Philippe, située à égale distance de Calais et Dunkerque

*Les terrains «Total»: situés sur une langue de terre partageant le port Est et le port Ouest, le long du canal de Mardyck, desservi par le port fluvial, avec un accès direct à la digue du Breack, et un accès au lac du Puytouck et à la ville de Grande-Synthe, lieu potentiel fort d'intermodalité marchandises et passager, notamment avec le développement à venir du Port Ouest (darse complémentaire)

*la RN1 et les centralités desservies,

*Zuydcoote, autour de la santé sur les traces du patrimoine rural et hospitalier



Invigorate the Centralities / the linearity

In parallel to this major centrality, secondary poles must be identified, at the crossroads of the layers and the North-South axis, fueled by new economic driving forces, or located on sites with a high mutation potential, with major diversity challenges. These centralities, in addition to the Eco-districts (the Bourbourg district's transformation could be reinforced by the port's movement towards the canal) will shape the territory and create a consistent transport strategy, by defining dense and mixed areas, with various timeframes and functions ; from West to East:

*Gravelines-Fort Philippe, is located at equal distance from Calais and Dunkirk

* The « Total » land plots are located on a land area dividing the Eastern and Western part of the port, along the Mardyck canal, served by the port, with an access to the Breack seawall, and an access to the Puytouck lake and Grande-Synthe, which is a high potential location for freight and passengers inter-modality, especially with the West Port's development (extra inner harbor)

*RN1 and served centralities

*Zuydcoote, health sector and walking in the steps of the rural and hospital heritage.



équipe A: mutation industrielle, les terrains Total, axe NS et centralité
 équipe A: mutation industrielle, les terrains Total, axe NS et centralité
 equipe A: mutação industrial, os terrenos da Total, eixo NS e centralidade





équipe A: des centralités secondaires créent des relais avec le territoire plus large, sur lesquelles des pôles intermodaux pourraient se greffer; ici une relation NS autour de la santé dans des bâtiments réhabilités
 team A: secondary centralities could create a relay on a wider territory, and intermodal poles could find a place. A N-S relationship around the health sector inside renovated buildings

equipe A: centralidades secundárias que criam ligações com o território mais vasto, nas quais polos intermodais poderiam transplantar-se; aqui uma relação NS em torno da saúde em edifícios reabilitados.

Centralidades/uma linearidade a animar

Paralelamente a essa centralidade principal, identificar polos secundários, no cruzamento dos estratos e dos eixos Norte-Sul, alimentados pelos novos motores econômicos identificados, ou situados em locais com elevado potencial de mutação, cujos desafios de diversidade são muito fortes; essas centralidades, além dos eco-bairros, como o de Bourbourg que poderá vir a ter um grande desenvolvimento com a ampliação do porto para o canal, vão organizar o território e permitir uma política de transportes adaptada, definindo zonas mistas densas, misturando as temporalidades e as funções, de Oeste para Leste:

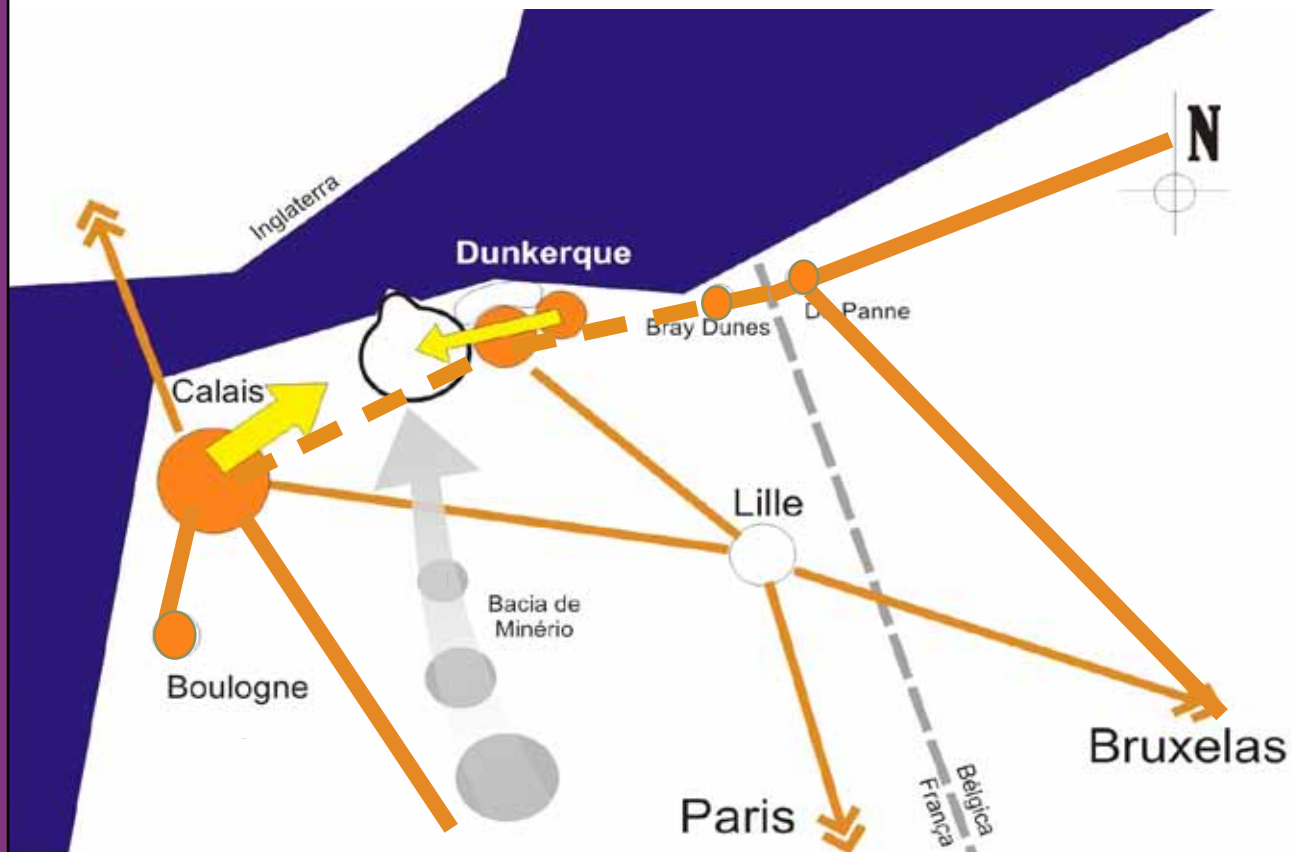
* Gravelines-Fort Philippe, situado a igual distância de Calais e Dunkerque

* Os terrenos da «Total»: localizados em uma língua de terra que compartilha o porto Leste e o porto Oeste, ao longo do canal de Mardyck, servidos pelo porto fluvial, com um acesso direto ao dique de Breack, e um acesso ao lago de Puytouck e à cidade de Grande-Synthe, lugar potencialmente importante para o transporte intermodal de mercadorias e de passageiros, nomeadamente com o desenvolvimento futuro do Porto Oeste (doca complementar)

* a RN1 e as centralidades servidas,

* Zuydcoote, em torno da saúde nos passos do patrimônio rural e hospitalar.





Équipe C : un centre de gravité tiré vers L'Ouest; des liaisons ferroviaires littorales à Grande Vitesse à compléter permettant une meilleure desserte par une mise en réseau de Dunkerque aujourd'hui en cul de sac.

Team C: a gravity center pushed to the West; high speed railways need to be improved in order to give a better service to Dunkirk which is nowadays a cul-de-sac.

Equipe C: um centro de gravidade puxado para o Oeste; ligações ferroviárias litorais a Grande Velocidade a completar permitindo um melhor serviço com a conexão de Dunkerque, atualmente um beco sem saída.

Mobilité

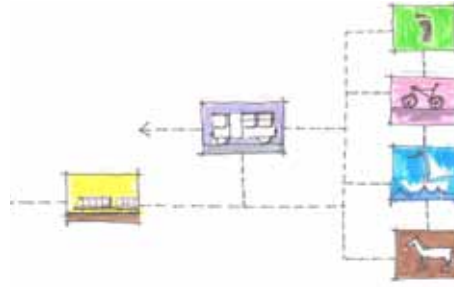
Mobility

Mobilidade

maillage et réseau à créer à toutes les échelles de la mobilité, en lien avec les centralités à définir, à l'échelle de l'euro-région
quel réseau, quelle échelle territoriale?

create networks on all the mobility scales, link with centralities, on the scale of the Euroregion
what network? What territorial scale?

malhagem e rede a criar em todos os níveis da mobilidade, em articulação com as centralidades a definir, à escala da euro-região
qual rede, qual escala territorial?



équipe A, B et C : la mobilité à toutes les échelles en intermodalité
 team A, B and C: An intermodality in all the scales of mobility
 equipe A, B e C: a mobilidade a todas as escalas em intermodalidade

Quel réseau, quelle échelle territoriale?

Une mise en réseau à l'échelle de l'Euro-région est indispensable, en créant une vraie desserte ferroviaire littorale, pour marchandises et passagers;

Aujourd'hui le réseau ferroviaire électrifié et à grande vitesse fonctionne en peigne, les liaisons littorales étant inexistantes ou d'un autre temps:

relier Boulogne, Dunkerque, Calais, mais aussi Ostende à grande vitesse permettra d'augmenter la cadence de desserte de Dunkerque; l'intérêt de Dunkerque étant de démultiplier ses entrées: le cadencement avec Lille est programmé mais il ne doit pas être exclusif de relations complémentaires générées par une nouvelle relation avec Ostende /Bruxelles, avec Calais/Londres, Arras et Paris.

Les questions de mobilité à l'échelle locale sont aussi interpellées dans une structure urbaine aussi lâche, une bonne mobilité nécessitant des «hubs» lieux d'intermodalité entre les déplacements de proximité et les liaisons rapides en lien avec le grand territoire;

A quelles centralités doivent correspondre ces hubs? centralités existantes à renforcer, ou/et nouveaux lieux d'intermodalité ?

What network? What territorial scale?

The network in the scale of the Euro region is crucial. A real railway service must be implemented for passengers as well as for freight.

Nowadays, the electric railway and the high-speed line have a « peigne », the coastal services don't exist or are ancient:

linking Boulogne, Calais, but also Ostend, with a high-speed railway will increase the service from Dunkirk. Dunkirk's interest is to multiply its gateways: the service with Lille is also programmed but must not be exclusive, regarding new relationships with Ostend/Brussels, Calais/London, Arras and Paris.

The mobility questions on a local scale are also considered, in such a loose urban structure, a proper mobility with hubs (inter-modality stations) for local services and quick service with the wide territory.

What centralities for these hubs? The centralities need to be reinforced and/or new inter-modality sites must be created?

Qual rede, qual escala territorial?

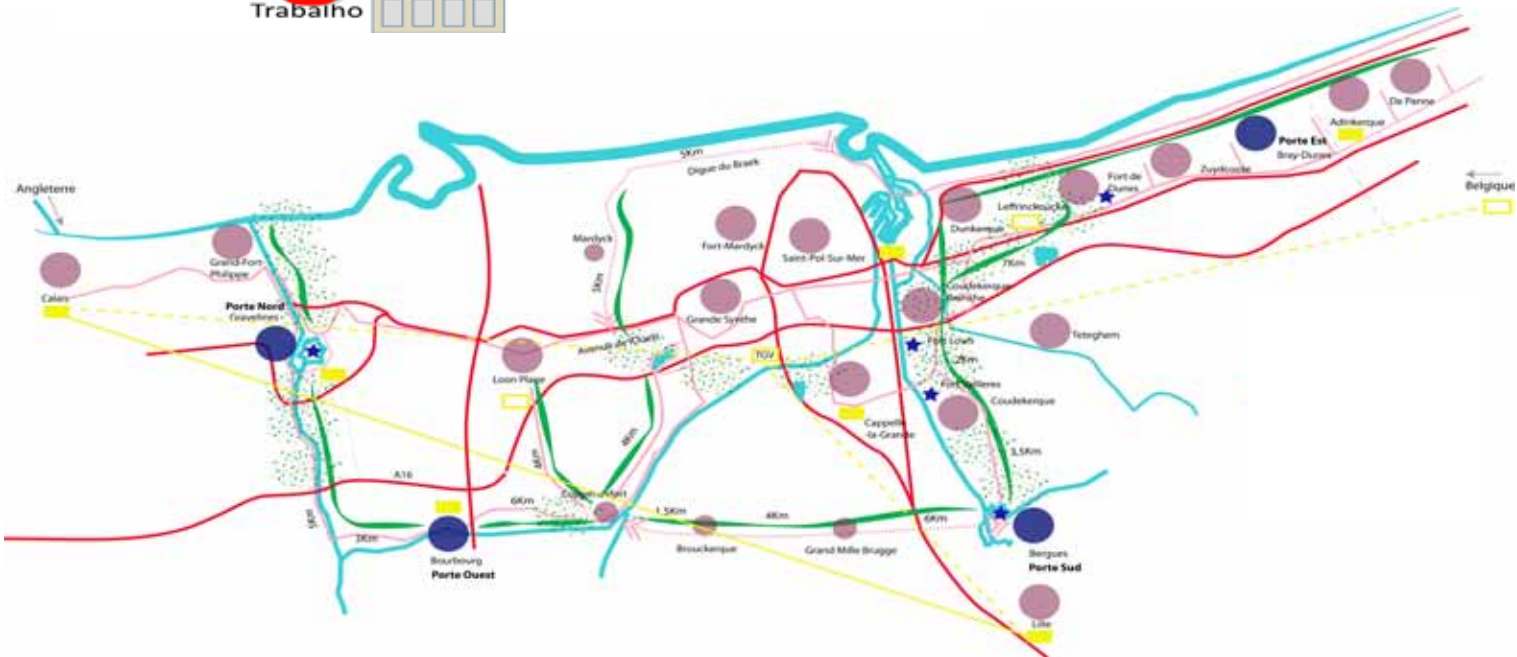
Uma conexão em rede à escala da Euro-região é indispensável, criando um verdadeiro serviço ferroviário litoral, para mercadorias e passageiros;

Atualmente a rede ferroviária eletrificada e de grande velocidade funciona em "pente", as ligações litorais sendo inexistentes ou de um outro tempo:

ligar Boulogne, Dunkerque, Calais, mas também Ostende à grande velocidade vai permitir aumentar a cadência de serviço de Dunkerque; o interesse de Dunkerque sendo de desmultiplicar suas entradas: o cadenciamento com Lille está programado mas não deve ser exclusivo de relações complementares geradas por uma nova relação com Ostende /Bruxelas, com Calais/Londres, Arras e Paris.

As questões de mobilidade à escala local estão também interpeladas em uma estrutura urbana igualmente frouxa, uma boa mobilidade necessitando «hubs» lugares de intermodalidade entre os transportes de proximidade e as ligações rápidas em relação com o grande território;

A quais centralidades devem corresponder esses hubs? centralidades existentes a reforçar, ou/e novos lugares de intermodalidade?



equipe C : une halte TGV à l'Ouest en intermodalité avec les canaux et un TCSP Est-Ouest en cherchant les meilleures connexions possibles entre une zone artisanale en mutation et des liaisons douces à compléter
 team C: a TGV station in the West with an intermodal platform linked with the canals and the TCSP East-West, looking for the best possible connexions between a mutating craft industry area and soft transport that needs to be improved.
 equipe C: uma parada TGV a Oeste em intermodalidade com os canais e um TCSP [Transporte Coletivo em Via Própria] Leste-Oeste buscando as melhores conexões possíveis entre uma zona artesanal em mutação e ligações suaves a completar



Où seront les moteurs économiques et le développement urbain de demain? car c'est peut-être là que devront être construits les hubs intermodaux entre liaisons rapides et liaisons locales dans une logique de développement d'une nouvelles aire urbaine mêlant activités économiques, artisanat, agriculture et habitat en rupture avec une agglomération très sectorisée et fonctionnalisée?

On regardera particulièrement la connexion port/canal de Bourbourg/voie ferrée, avec le creusement prévu à long terme de la darse et du canal ou la connexion port fluvial/canal de Mardyck/terrains Total, ou encore Zuydcoote ou les môles 1 à 5)

Un maillage de déplacements doux, sur la trame verte et bleue

Un travail est à mener au niveau de l'agglomération sur les déplacements de proximité et la mise en place progressive de modes doux de déplacements, induisant un moindre recours à l'automobile, en requalifiant l'espace public, les canaux, en améliorant la desserte rapide Est-Ouest avec un réseau de TCSP et des connexions Nord-Sud praticables à pieds, en vélos.

Repenser le PDU en termes d'offres de stationnement; Inciter d'abord le recours aux modes doux de déplacements, puis réduire ensuite la place de la voiture dans la ville, en mettant en place des plans de déplacement entreprises, des modes de déplacements associatifs (auto-partage, pedibus, ...)

Where will the future driving economic forces be? Perhaps the new intermodal hubs will have to be built in the same place, with a connection between high speed and local networks, thus creating a new urban area mixing economic activities, craft industry, farming, and housing, that won't be divided into highly specialized sectors.

The port - Bourbourg canal - Railway' connection must draw our attention: construction of the new inner harbor, the connection between the port/Mardyck canal/ Total land plots, Zuydcoote/Môles 1 to 5.

A soft transport network on the green and blue corridor

The agglomeration must work upon a local transport service and gradually implement soft transport ways in such a way that people won't use their car so much; the public area and the canals must be redefined, the East-West high speed service must be improved with a TSCP network, and North-South connections must be adapted to pedestrians and bikes.

The PDU must take in consideration the parking spaces; people should be encouraged to use soft transport ways, decrease the car's leadership inside the city, with corporate journey plans, social-oriented journeys (car-sharing, walking bus,...).

Onde se situarão os motores econômicos e o desenvolvimento urbano de amanhã? pois será talvez aí que deverão ser construídos as hubs intermodais entre ligações rápidas e ligações locais em uma lógica de desenvolvimento de uma nova área urbana que combine atividades econômicas, artesanato, agricultura e habitação em ruptura com uma aglomeração muito setORIZADA e funcionalizada?

Observaremos sobretudo a conexão porto/canal de Bourbourg/ferrovia, com a escavação prevista a longo prazo da doca e do canal ou a conexão porto fluvial/canal de Mardyck/terrenos da Total, ou ainda Zuydcoote ou os molhes 1 a 5)

Uma malhagem de transportes suaves, na trama verde e azul

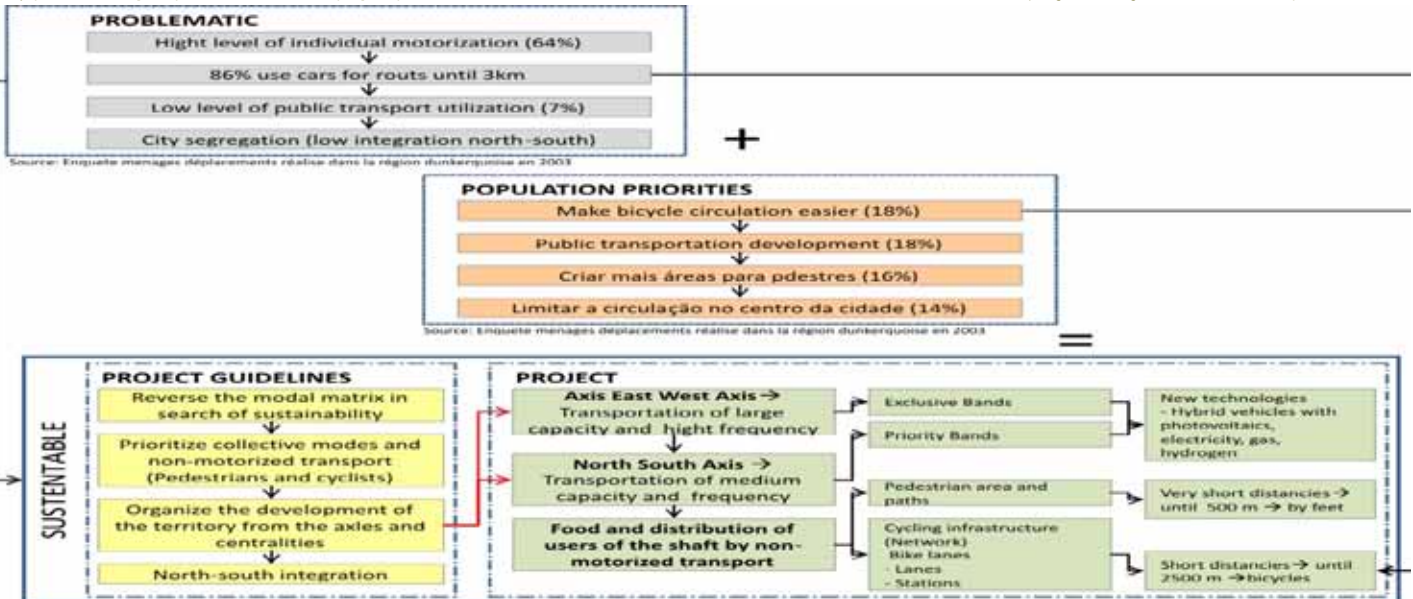
Um trabalho deverá ser feito a nível da aglomeração quanto aos transportes de proximidade e implementação gradual de modos suaves de transportes, induzindo uma menor dependência e recurso do automóvel, melhorando o espaço público, os canais, melhorando o serviço rápido Leste-Oeste com uma rede de TCSP e conexões Norte-Sul praticáveis a pé, de bicicleta.

Repensar o PDU [Plano de Mobilidade Urbana] em termos de oferta de estacionamento; Incentivar primeiro o recurso aos modos suaves de transporte, então reduzir o lugar do carro na cidade, pondo em prática planos de transporte de empresas, modos de transporte associativos (partilha de automóveis, pedibus, ...)



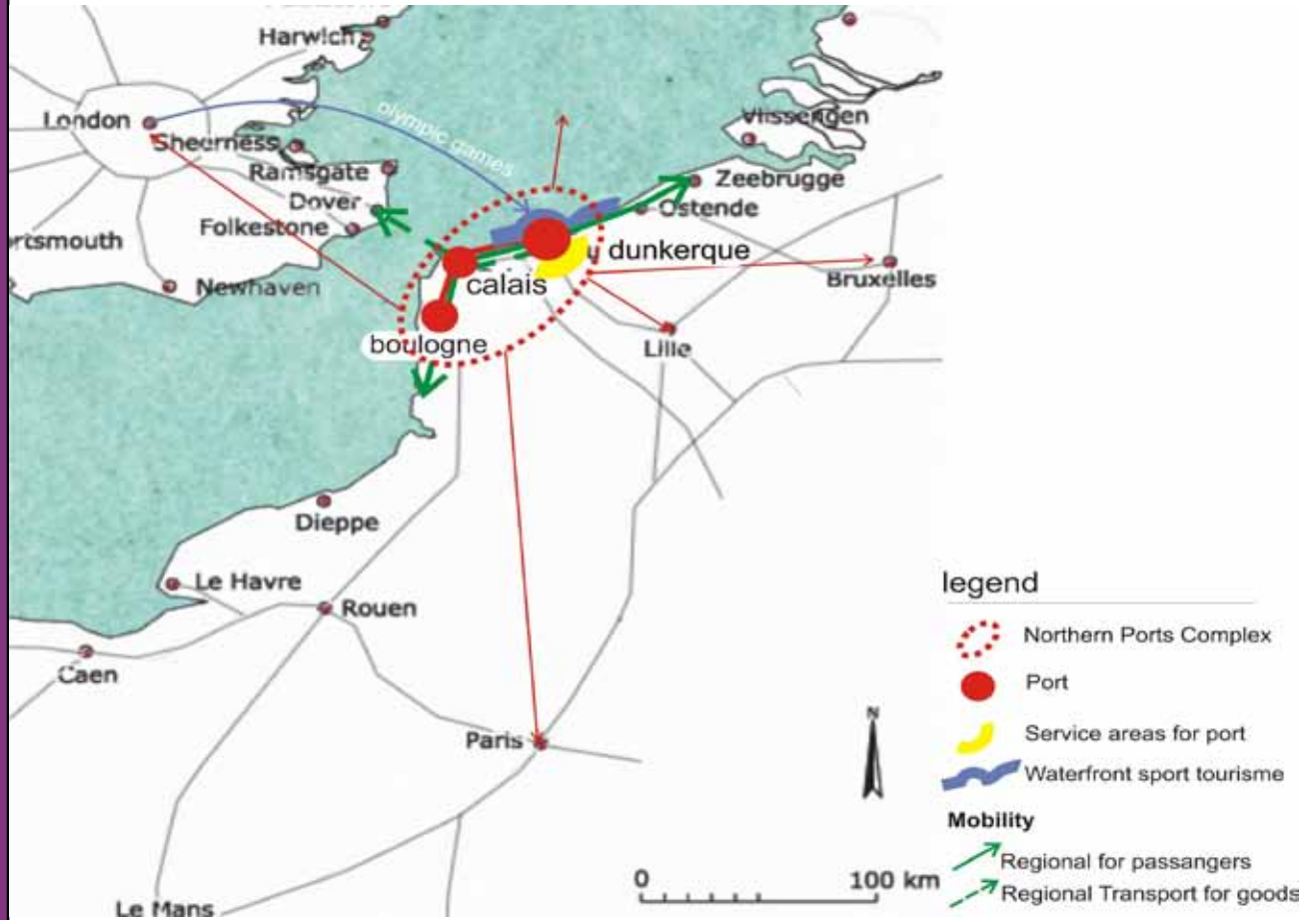
équipe B : un TCSP à mettre en place sur l'axe Est-Ouest, un réseau secondaire Est-Ouest avec des pistes cyclables en rabattement (mise en place de stations vélib) et des cheminements piétonniers
 team B: Implement a bus lane on the East-West axis, a secondary bikeway network with bike renting stations and pedestrians paths.

equipe B: um TCSP [Transporte Coletivo em Via Própria] a implementar no eixo Leste-Oeste, uma rede secundária Leste-Oeste com ciclovias em rebaixamento (criação de estações de «vélib» e de vias pedonais.



équipe B : un PDU à revisiter en mettant en place une série de mesures progressives pour inciter le recours aux transports en commun et une moindre dépendance automobile
 team B: Redefine the transportation's organization by implementing gradual measures to promote public transport and encourage people not to use their cars as often as before.

equipe B: um PDU [Plano de Mobilidade Urbana] a revisitar pondo em prática uma série de medidas progressivas para incentivar o recurso aos transportes coletivos e uma menor dependência da viatura



équipe C : le plus grand port français, en travaillant sur un regroupement des ports supportés par la Région (Calais et Boulogne) et le port «d'Etat» Dunkerque
 team C: Create the biggest French port by gathering the other region's ports (Calais, Boulogne) and Dunkirk's « national » port.

equipe C: o maior porto francês, trabalhando em um agrupamento dos portos financiados pela Região (Calais e Boulogne) e do porto «de Estado» de Dunkerque.

Moteurs économiques

Economic driving forces

Motores econômicos

Le port et l'eurorégion (un port transfrontalier de 120km de Boulogne à Ostende?)
le poids des industriels et la formation
l'énergie
le monde rural et les valeurs environnementales
le tourisme, sports et culture
la santé

The port and the Euro region (a 120km long transbordering port from Boulogne to Ostend?)
The weight of industries and Education
Energy
The rural world and environmental values
Tourism, sports, culture
Health

O porto e a euro-região (um porto transfronteiriço de 120km de Boulogne a Ostende?)
o peso dos industriais e a capacitação e o treinamento
a energia
o mundo rural e os valores ambientais
o turismo, esportes e cultura

Sébastieno Barbosa

« la question à poser est : 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 »

« The question should be: what holds the future for the people, not for the port. »

« Let's change our point of interest, let's talk about the people »

«a pergunta é: qual será o futuro para as pessoas, e não qual será o futuro para o porto?»

«Alteremos o foco do debate, falemos das pessoas»



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 »

«The outer world is important; what are the port's destinations? We must consider the port's goals; Who serves who? Public land ownership and public-private cooperation »

«o mundo externo é importante; quais são os destinos servidos pelo porto? refletir sobre os objetivos do porto; quem está ao serviço de quem? propriedade do fundiário e parceria pública-privada»

Le port et l'eurorégion,

Accepter le port

Un port transfrontalier de 120km, de Boulogne à Ostende et Douvres, ou français de 60km, de Boulogne à Dunkerque?

Le port de Rotterdam s'étendant aujourd'hui sur 60km, dans quelle relation à l'Eurorégion et quelle taille critique atteindre pour capter les flux asiatiques, nord et sud-américains,...en jouant sur l'offre de terrains vastes, d'une bonne connexion multi-modale, de prix attractifs, d'une main d'oeuvre fiable, et de la synergie avec les ports régionaux de Calais et Boulogne, en dépassant les problèmes français de division territoriale -Etat/Région Donner aux habitants une visibilité sur le nouveau port et les nouvelles activités du port, donner à lire le port et son activité, en créant un désir de l'autre, du voyage, créer du lien entre les marins et les habitants, entre les anglais de Douvres et le centre-ville de Dunkerque, entre les belges, acquéreurs d'anneaux de plaisance et l'agglomération Dunkerquoise? capter ces flux et les garder par une offre culturelle attractive;

Dialoguer avec le port et entériner la césure entre port Est et port Ouest dans le cadre de la trame verte du port;

Préserver l'avenir en engageant une maîtrise foncière sur les terrains en mutations.

The port and the euro-region

Accepting the port

A 120 km long transbordering port, from Boulogne to Ostend and Dover or a 60km long French port from Boulogne to Dunkirk?

Rotterdam's port is 60 km long. What should be the relationship with the Euro-region, and what should be the size in order to attract the Asian and American traffic? Dunkirk should put the emphasis on an important land offer, an efficient multimodal connection, low costs, reliable working force, and the synergy between Calais and Boulogne's regional ports, overtaking the French territorial issue of a State/Region separation.

The inhabitants should have a better knowledge of the port and of its new activities ; there should be a desire to meet, to travel, a tighter bound between Dunkirk's people and sailors, between Dover and Dunkirk's city center, between Belgians who wish to buy marina berths and Dunkirk's agglomeration. These relationships should be nurtured with an attractive cultural offer.

A dialogue should occur with the port and the separation between East port and West port should be acknowledged regarding the port's green corridor.

The future must be preserved with an efficient land management policy over mutating land plots.

Le port et l'eurorégion,

Aceitar o porto

Um porto transfronteiriço de 120km, de Boulogne a Ostende e Dover, ou francês de 60km, de Boulogne a Dunkerque?

O porto de Roterdã estende-se atualmente por 60km, em qual relação com a Euro-região e qual dimensão crítica atingir para captar os fluxos asiáticos, norte e sul-americanos,... jogando com a oferta de terrenos vastos, de uma boa conexão multi-modal, de preços atrativos, de uma mão de obra confiável, e da sinergia com os portos regionais de Calais e Boulogne, superando os problemas franceses de divisão territorial -Estado/Região

Dar aos habitantes uma visibilidade do novo porto e das novas atividades do porto, dar a ler o porto e a sua atividade, criando um desejo do outro, de viagem, criando relações entre os marinheiros e os habitantes, entre os ingleses de Dover e o centro da cidade de Dunkerque, entre os belgas, compradores de anéis de atracação de barcos e a aglomeração de Dunkerque? captar esses fluxos e mantê-los com uma oferta cultural atrativa; Dialogar com o porto e ratificar a interrupção entre o porto Leste e o porto Oeste no âmbito da trama verde do porto;

Preservar o futuro comprometendo um controle fundiário sobre os terrenos em mutação.

AGE 03

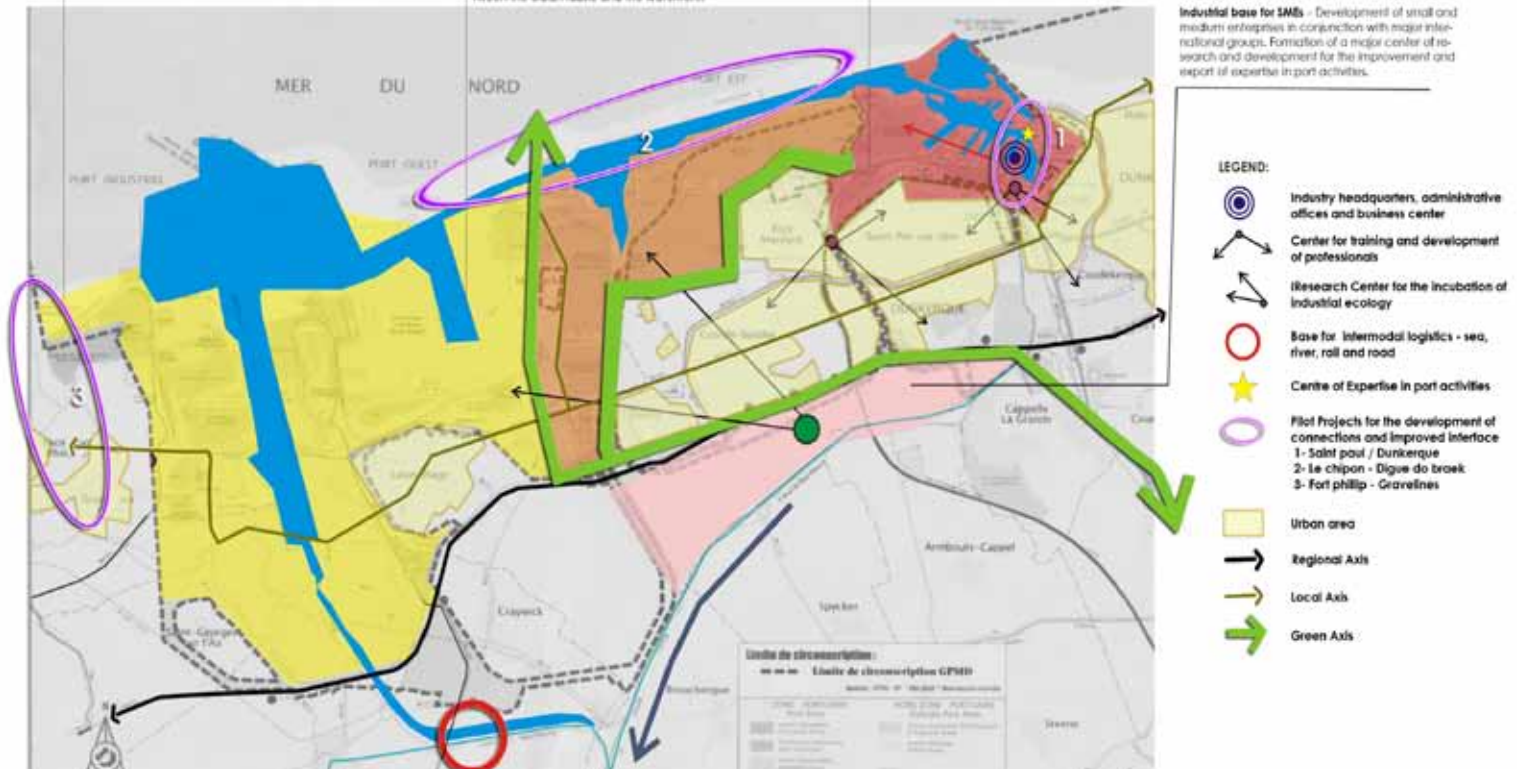
Area for the consolidation of the port to capitalize on expertise in logistics and incite sustainable businesses for greater value.

AGE 02

Area for the encouragement of clean technologies using the principles of industrial ecology. Disolution of industry projected for the long term, which will be replaced with mixed-use buildings strengthening the connection between the urban fabric and the waterfront.

AGE 01

Area for the development of dynamic economic incentives and urbanization with the installation of retail and leisure activity centers.



équipe B : les 3 âges du port encouragent une mutation des activités industrielles et un développement d'activités post-industrielles connexes au port
team B: The port's three eras promote a mutation of the industrial activities and a development of the port's complementary post-industrial activities

equipe B: as 3 idades do porto encorajam uma mutação das atividades industriais e um desenvolvimento de atividades pos-industriais conexas ao porto

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,... »

« Port: post-industrialization process; management schedule to avoid missing opportunities, implementing an urban strategy in order to help the city's evolution : art, culture, soft transportation »

« Porto: processo de pos-industrialização; implementar um plano de gestão para evitar falhar as oportunidades; a necessidade de desenvolver uma série de táticas urbanas para ajudar a cidade a evoluir, integrando nomeadamente a arte, a cultura, as ligações suaves,...»

Les autres pôles économiques

Faire venir les nordistes par l'attrait de la mer et du grand air, mais aussi par l'ouverture sur l'Europe: donner à voir Dunkerque comme une porte vers l'internationale pour tous, par un effort de formation sur l'apprentissage des langues pour les habitants, par l'organisation d'événements festifs avec la coopération internationale, -- d'échanges avec la coopération et les entreprises au niveau des habitants du Dunkerquois mais aussi de l'euro-région, en dépassant le seul niveau des institutions

Garder les habitants par une offre de **formation** vers de nouveaux métiers liés à l'**énergie**, au commerce international,...

Valoriser les valeurs **environnementales** -énergies vertes-, le **patrimoine historique** et le **monde rural** (réseau des villes fortifiées) accessible en modes doux, 1h1/2 en bateau de Dunkerque à Bergues -circuit Vauban- ou de Gravelines à Bourbourg, profiter de synergies dans le monde **culturel** avec le Louvre-Lens, dans le monde **sportif** avec le stade de Liévin, le gymnasium d'Arques, les JO de Londres,...), Offrir un **pôle d'excellence transfrontalier dans la santé** ;



The other economic poles

Northern people should be **attracted** by the sea and fresh air, but they should also be drawn by the openness to Europe: Dunkirk should be seen as a gateway to the world for everyone ; thus an educational effort should be made regarding the teaching of foreign language, and international events should be organized. An exchange policy should also take place between the companies, Dunkirk's inhabitants and the Euro-region, overtaking the institution's scale.

Inhabitants should be encouraged to settle here thanks to the educational offer: **energy**, international business courses ...

Environmental values should be promoted, green energies ; **the historical heritage** and the **rural area** (fortified cities network) should be accessible via soft transport ways: A 1h1/2 trip from Dunkirk to Bergues (Vauban tour) or from Gravelines to Bourbourg.

Enjoy the **cultural** synergies: the Louvre-Lens museum, the Liévin stadium, the Arques gymnasium, London 2012.

Offering a **high-quality transbordering health pole**.

Paul Pavy :

« 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 »
« Les richesses du port ne devraient pas profiter seulement aux institutions »

« Isn't there a new mutation scenario? »
« See the Icelandic scenario »
« This cycle is coming to an end, an educational effort is crucial. »
« The institutions should not be the only ones to profit from the port's resources »

« Não há um novo cenário de mutação? ver cenário islandês »
« Estamos chegando ao fim de um ciclo, esforço de capacitação e de treinamento a empenhar »
« as riquezas do porto não deveriam beneficiar unicamente as instituições »

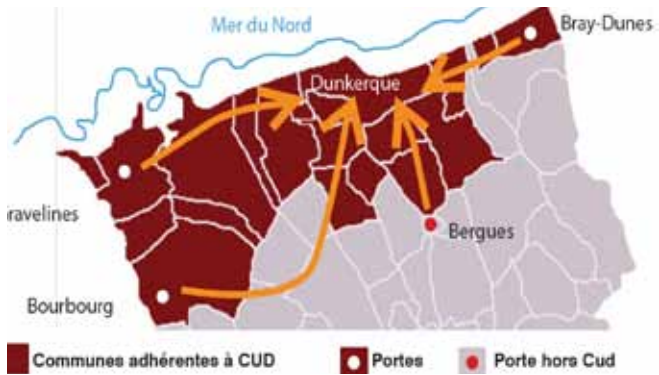
Os outros polos econômicos

Atirar os nordistas com a atração do mar e do ar livre, mas também com a abertura para a Europa: mostrar Dunkerque como um portal para o internacional para todos, com um esforço de capacitação e de treinamento na aprendizagem de idiomas pelos habitantes, através da organização de eventos festivos com a cooperação internacional, -- com a cooperação e as empresas a nível dos habitantes de Dunkerque mas igualmente da euro-região, indo além do nível institucional

Manter os habitantes com uma oferta de **capacitação** para novas profissões ligadas à **energia**, ao comércio internacional,...

Valorizar os valores **ambientais** -energias verdes-, o **património histórico** e o **mundo rural** (rede das cidades fortificadas) acessível em modos suaves, 1h30 de barco de Dunkerque a Bergues -circuit Vauban- ou de Gravelines a Bourbourg.

Aproveitar sinergias no mundo **cultural** com o Museu do Louvre-Lens de Lens, no mundo **esportivo** com o estádio de Liévin, o ginásio de esportes de Arques, os JO de Londres,...), oferecer um **polo de excelência transfronteiriço na saúde**.



Clémir Pela Meneghel :

« Vitória 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 ? »

« Vitória is entering its 3rd economic cycle: 1) coffee, 2) Arcelor Mittal and steel, 3) oil »

« Does Dunkirk want to continue being an industrial city? What should we do about the new available areas? »

«Vitória inicia o seu 3º ciclo econômico: 1) café, 2) Arcelor Mittal e aço, 3) petróleo»

«Dunkerque deseja continuar a ser uma cidade industrial e que fazer dos espaços desocupados, possíveis de liberar?»



équipe A et C : des écoquartiers aux portes de l'agglomération développent les activités d'agrotourisme, santé,... pour un équilibre économique et démographique
 team A and C: Eco-districts at the gates of the city, development of Agritourism and health, an economic and demographic balance.

equipe A e C: eco-bairros na periferia, às portas da aglomeração, desenvolvem atividades de agro-turismo, saúde, ... para um equilíbrio econômico e demográfico





Soft et marketing territorial

Soft and territorial marketing

Soft e marketing territorial

«Ce qui est bon pour les habitants est bon pour le tourisme» Clémir Pela Meneghel
«Dunkerque, je t'aime» Sebastiao Barbosa
population et déséquilibre du territoire

«What's good for the people is good for tourism »
Clémir Pela Meneghel
«Dunkirk, I love you» Sebastiao Barbosa
population and territorial discrepancies

«O que é bom para os habitantes é bom para o turismo» Clémir Pela Meneghel
«Dunkerque, amo-te» Sebastião Barbosa
população e desequilíbrio do território

Promouvoir le territoire

Attirer et retenir les cadres afin de rééquilibrer les couches sociales, changer l'image industrialo-portuaire de Dunkerque et l'image industrielle du port en redonnant une image « attractive du port » : le départ, l'horizon, le lointain, favoriser les échanges internationaux au sein des écoles, de l'Université, de la population, avancer dans la dépollution et la qualité environnementale et le faire savoir, valoriser le monde du sport, de la culture, de l'éducation, de la santé et du bien-être communiquer sur la solidarité et le sentiment d'appartenance, sur le patrimoine historique;

Lutter contre les déséquilibres

Lutter contre l'effet downtown (shrinking city) de Dunkerque en impliquant les habitants et en soutenant le monde associatif, en implantant en centre-ville l'habitat étudiant et l'université, les centres de décisions du port et des industries pour densifier les usages;

se mettre en ordre de marche pour les prochaines opérations de rénovation urbaine (ANRU 2, Neptune 2, ZFU,...) en engageant des politiques transversales à l'agglomération (relogement, déplacement des activités artisanales, décloisonnement et maillage du territoire)

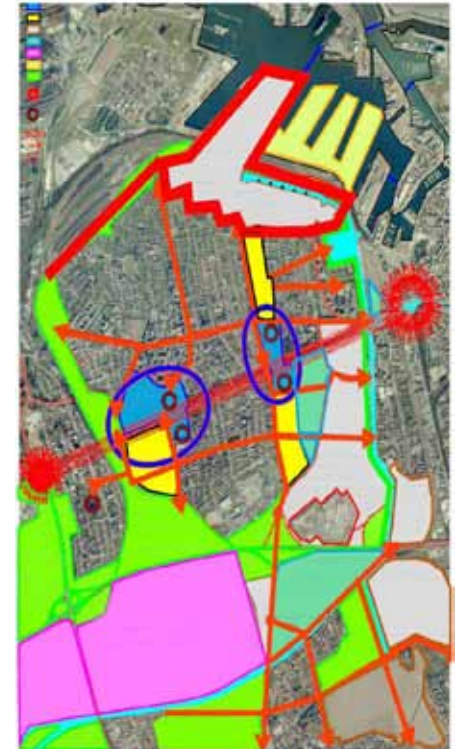
Promoting the territory

Draw executives and help them settle here in order to balance the social layers, change the port/industry image of Dunkirk and the industrial image of the port by creating a new attractiveness: the departure, the horizon, the distance, international exchanges should be promoted inside the schools, the University, the population; keep on cleaning up in order to enhance the environmental quality and promote these actions; Sports, culture, education, health, well-being should be promoted. Promote solidarity and a sense of belonging using the historical heritage.

Fight the discrepancies

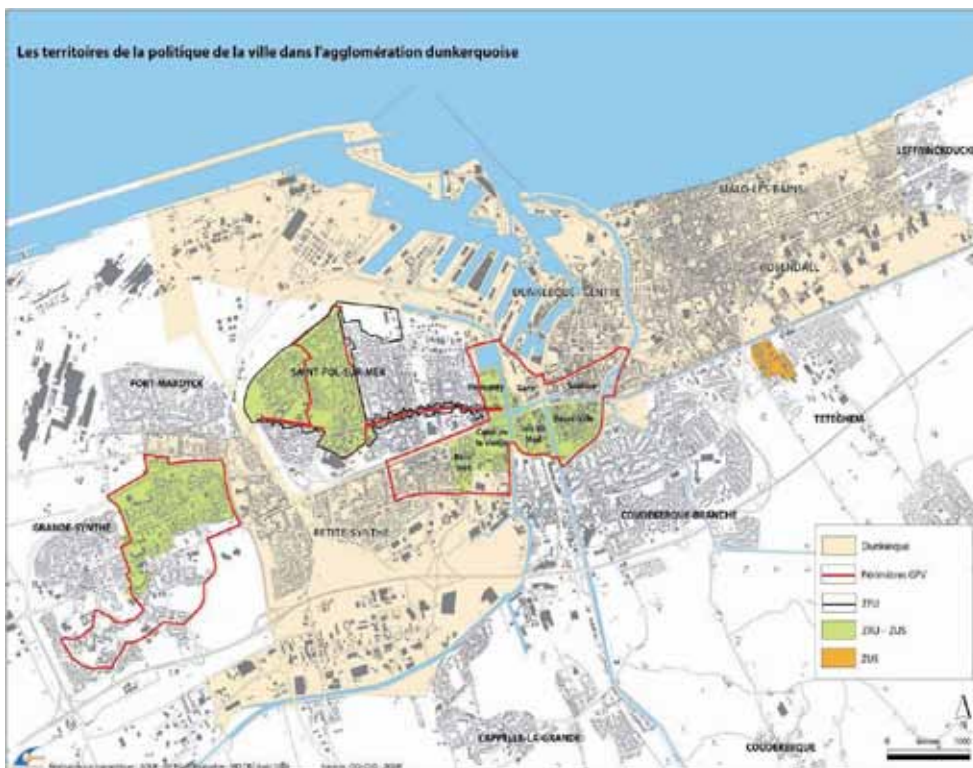
Fight against the downtown effect (shrinking city) in Dunkirk: inhabitants should be involved, associations should be supported, student housing, university, port's and industries headquarters should come back inside the city center.

Organizing the next urban renovations projects (ANRU 2, Neptune 2, ZFU,...) by implementing new transversal policies inside the agglomeration (relocation, moving of the craft industry activities, de-compartmentalization, territory's network).



équipe C : le 2^e temps du renouvellement urbain
team C: The second era of the urban renovation.

equipe C: O 2^o tempo da reforma urbana



le 1^o temps du renouvellement urbain.
 the first era of the urban renovation.
 o 1^o tempo da reforma urbana.

Promover o território

Atrair e reter os executivos para reequilibrar as classes sociais, alterar a imagem industrial-portuária de Dunkerque e a imagem industrial do porto oferecendo uma imagem «atrativa do porto»: a viagem, o horizonte, o longínquo, favorecer os intercâmbios internacionais nas escolas, na Universidade, na população, avançar na despoluição e na qualidade ambiental e informar dando a conhecer, valorizar o mundo do esporte, da cultura, da educação, da saúde e do bem estar, comunicar sobre a solidariedade e o sentimento de pertença, sobre o patrimônio histórico;

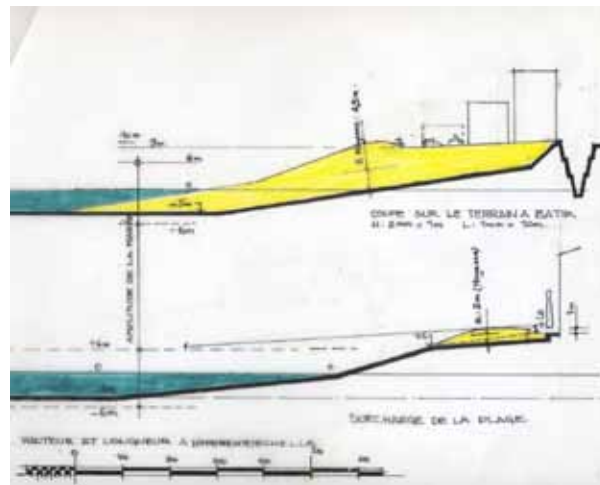
Lutar contra os desequilíbrios

Lutar contra o efeito downtown (shrinking city) de Dunkerque envolvendo os moradores e apoiando o mundo associativo, implantando no centro da cidade habitações para estudantes e a universidade, os centros de decisão do porto e das indústrias para densificar os usos.

Estar preparado para as próximas operações de reforma urbana (ANRU 2, Neptune 2, ZFU, ...) implementando políticas transversais para a aglomeração (reinstalação de moradores, deslocamento das atividades artesanais, abertura e malhagem do território).

investissements 2009 à 2013

152M€ sur l'énergie et les vracs dont le terminal méthanier et le creusement du bassin de la Baltique



équipe C: déblais du port versus remblais protecteurs du cordon dunaire.
team C: excavated material from the port versus backfill protecting the dunes corridor.
equipe C: cortes do porto versus aterros protetores do cordão dunar.



Développement du territoire et écosystèmes

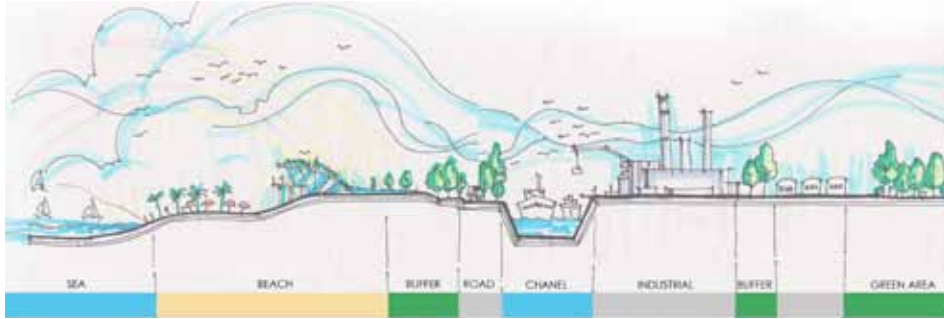
Development of the territory and ecosystems

Desenvolvimento do território e ecossistemas

polderisation et cordon dunaire
canaux et wateringes/
agriculture et développement durable
désindustrialisation et dépollution
énergie et développement durable

polderisation and dunes protection
canals and «wateringes»
agriculture and sustainable development
desindustrialisation and depollution
energy and sustainable development

polderisação e proteção pelas dunas
canais e «wateringes»
agricultura e desenvolvimento sustentável
desindustrialização e depolição
energia e desenvolvimento sustentável



Poldérisation et cordon dunaire

prévenir les risques de montée des eaux liée au changement climatique en renforçant le cordon dunaire par des apports de remblais issus du creusement du port et regarder l'impact environnemental des différents mouvements de déblais-remblais en intégrant l'université du Littoral dans cette analyse
 préserver le site de Clipon, la digue de Breack, la plage de Malo

Canaux et waterings/agriculture et développement durable

entretenir le réseau de waterings en développant une agriculture biologique et de proximité, de type associatif (jardins de cocagne,...), serres alimentées par le réseau de chaleur d'Arcelor Mittal et/ou par la centrale nucléaire et organiser des visites à partir des canaux

Désindustrialisation et dépollution

impliquer les industriels dans des politiques de reconversion et dépollution de leurs sols; proposer des solutions de phytoremédiation

Énergie et développement durable

s'inscrire dans la politique de développement des énergies éoliennes à l'échelle de l'Euro-région, explorer la faisabilité de plateforme offshore et les répercussions environnementales.

Polderization and Dunes Corridor

Prevent the water level rise risks related to the global warming, reinforce the dunes corridor with backfills from the ports and analyze the environmental impact of the excavated material/backfills movements with the help of the Université du Littoral
 Preserve the site of Clipon, the Breack seawall, the beach of Malo.

Canals and Waterings/ farming and sustainable development

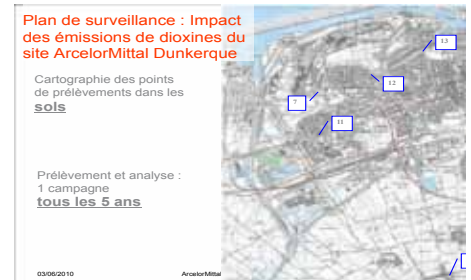
The waterings network must be maintained with the development of a local organic farming, with associations like « Jardins de cocagne ». Greenhouses will be fueled with Arcelor Mittal's network and/or the nuclear plant and tours of the canals should be organized.

De-industrialization and clean-up

The industries must be involved in the mutation policies and the soils clean up, propositions of phytoremediation solutions.

Energy and sustainable development

Take part in the Euro-region's windmill policy, explore the possibility of an offshore platform and study the environmental consequences.



équipe B: des tampons verts pour la dépollution des sites industriels
 team B: green buffers for the industrial sites cleanup
 equipe B: zona tampão verdes para a despoluição das zonas industriais

Polderização e cordão de dunas

anticiper os riscos de subida das águas associado às alterações climáticas, reforçando o cordão dunar com aterros procedentes da escavação do porto e observar o impacto ambiental dos diferentes movimentos de cortes-aterros integrando a universidade do Littoral nessa análise
 Preservar o dique e a área de Clipon, o dique de Breack, a praia de Malo

Canais e waterings/agriculture et développement durable

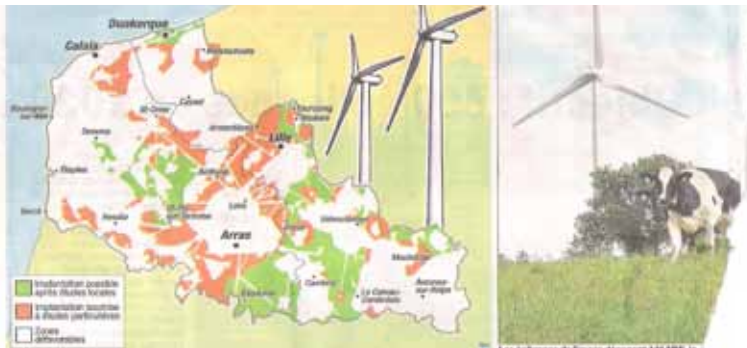
manter a rede de waterings desenvolvendo uma agricultura orgânica e de proximidade, de tipo associativo (jardins de "cocagne" [jardins cooperativos], ...), estufas alimentadas pela rede de calor da Arcelor Mittal e/ou pela central nuclear e organizar visitas a partir dos canais

Desindustrialização e despoluição

comprometer os industriais em políticas de reconversão e de despoluição de seus solos; propor soluções de fitorremediação

Energia e desenvolvimento sustentável

inscrever-se na política de desenvolvimento da energia eólica à escala da Euro-região, explorar a viabilidade de uma plataforma offshore e os impactos ambientais.



le schéma régional des énergies éoliennes favorable à l'implantation autour du port notamment
 the regional windmill energy scheme is in favor of an installation around the port.
 o esquema regional das energias eólicas favorável à implantação em torno do porto notadamente



équipe A: des serres chauffées par un réseau de chaleur alimenté par le cycle de refroidissement de la centrale de Gravelines
 Team A: heated greenhouses using a heating network warmed by the refreshing system of the Gravelines plant.
 equipe A: estufas aquecidas por uma rede de calor alimentada pelo ciclo de resfriamento da central nuclear de Gravelines

	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		<i>Idades do porto e perspectivas de conexões com a cidade</i> Connections of Institutions – Social-Economic Projects	
Mobilidade		Sistema Estrutural de Transporte – Conexão de centralidades	
Paisagem		Terminal Intermodal de Logística – Cargo Connections	
		Espaços verdes e litoral	
Local			
Projeto piloto 01	SaintPaul/ Dunkerque		
Projeto piloto 02		FortPhilip/Gravelines	
Projeto piloto 03			Clipon/Digue du Braek

ON Y VA !
stratégie territoriale
LET's GO !
territorial strategy
VAMOS!
estrategia territorial

63

équipe B: un phasage spatio-temporel: des actions à court terme sur l'échelle locale, à long terme sur l'échelle régionale
team B: different times for different actions: local short term actions, long term regional actions.
equipe B: programação espaço-temporal: ações a curto prazo na escala local, a longo prazo na escala regional

Dunkerque, 1^{er} métropole à énergie positive quelle vision pour Dunkerque 2030?
préserver l'avenir / anticiper l'avenir
par où commencer?
avec quels acteurs?

Dunkerque en 2030

« 1^{er} métropole à énergie positive »

Profiter des assises de l'énergie, des atouts naturels du site (vent, marées,...) et des atouts acquis (port, ...) pour transformer Dunkerque en ville incontournable de la production d'énergie verte (éoliennes, usines marémotrices, réseaux de chaleur, recyclages,...) tant en termes de qualification (universités, formations, qu'en termes d'équipement)
«Dunkerque, silicon valley de l'énergie verte»

Préserver l'avenir, anticiper l'avenir:

Préparer les dossiers à débattre avec l'Etat ou la Région pour anticiper les prochains plans :
-la formation (université du Littoral: spécialités énergie et commerce international)
-la rénovation urbaine (ANRU 2, Neptune 2, ZFU ...) en identifiant les secteurs de projets prioritaires, dans des logiques de recomposition du territoire (trames paysagères, liaisons entre quartiers, renforcement des centralités) et les terrains mutables à préempter
- les infrastructures (électrification de la voie ferrée Calais-Dunkerque, prolongation de la ligne TGV, vers Calais, doublement de la voie Dunkerque-Adinkerque, dévoiement de l'A26, mise en place de ligne de tramway (TCSP ou BHNS) sur axe Est-Ouest et localisation

de plate-formes intermodales fret et passagers (canal, train, port, route,...)-le port: la mise en réseau des ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, Ostende, Douvres
L'accompagnement du port sur la trame verte et bleue, en identifiant les terrains mutables à forts enjeux urbains et paysagers

Par où commencer?

Plusieurs pistes peuvent être développées à plus court terme, à l'échelle de la communauté urbaine ou des coopérations transfrontalières: « 5 points évoqués méritent intérêt et développement, relève Philippe Nouveau:
«1) le triathlon transfrontalier : associer le Kent et la Belgique
2) Bergues/Dunkerque
3) le réseau rapide A16/ANRU 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,...)

Dunkirk, First positive energy metropole by 2030?
Preserve the future/ foresee the future
where to begin?
With who?

Dunkirk in 2030

« 1st positive energy metropole »

Profit from the « Energy Assemblies », the natural assets of the site (wind, tides,...), and other assets (port), in order to transform Dunkirk into a major city for the production of green energy (windmills, tidal power station, heating networks, recycling,...) and for education (universities, education) and for equipment.
« Dunkirk, the green energy's Silicon Valley »

Preserve and foresee the future

Prepare the issues that needs to be debated with the state or the region in order to anticipate the future designs:
- Education (Université du Littoral: energy and international business courses)
- Urban renovation (ANRU 2, Neptune 2, ZFU...), identification of the priority projects within the frame of a territory's reshaping policy (landscape, connections between districts, reinforcement of the centralities) ; buy transformable lands.
- Infrastructures (The electrification of the Calais-Dunkirk's railway, extension of the TGV line, towards Calais, transform the Dunkerque-Adinkerque way into a double-way, the modification of the A26's line, the tram line (Bus lane ou Bus Rapid Transit) on the

Dunkerque, 1ª área metropolitana de energia positiva - qual visão para Dunkerque 2030?
preservar o futuro / antecipar o futuro
por onde começar?
com quais atores?

East-West axis, intermodal platforms for freight and passengers (canal, train, port, route)

- The port: Linking the ports of Dunkirk, Calais, Boulogne, Ostend, Dover

Linking the port to the green and blue corridor, while identifying the transformable lands with high urban and landscape potential

Where to begin?

Several actions can be developed on a short term period, on a local scale or with a transbordering cooperation: « 5 points draw our attention » says Philippe Nouveau:

- 1) The transborder triathlon: partnership with Kent and Belgium
- 2) Bergues/Dunkirk
- 3) The A16/A25 expressways are saturated, high-speed railways must be developed.
- 4) The canals network must be developed « the canals have been seen as boring for a long time », partnership with the Business and Marine basins, the gardens
- 5) Promote culture on a wider scale ; culture draws Belgians and English people: modern and contemporary art (LAAC,FRAC, Gravelines's School of Arts, Bourbourg's church).

Dunkerque em 2030

«1ª área metropolitana de energia positiva»

Aproveitar do debate sobre a energia, dos recursos naturais da região (vento, marés, ...) e dos recursos adquiridos (porto, ...) para transformar Dunkerque em uma cidade incontornável para a produção de energia verde (eólicas, usinas mare-motoras, redes de calor, reciclagens,...) tanto em termos de capacitação (universidades, capacitação, que em termos de equipamento) «Dunkerque, silicon valley da energia verde»

preservar o futuro, antecipar o futuro:

Preparar os dossiês para debater com o Estado ou a Região para antecipar os próximos planos:
- a capacitação (universidade do Litoral: especialidades energia e comércio internacional)
- a reforma urbana (ANRU 2, Neptune 2, ZFU ...) identificando os setores de projetos prioritários, em lógicas de recomposição do território (tramas paisagísticas, ligações entre bairros, reforço das centralidades) e os terrenos mutáveis a preempatar
- as infraestruturas (eletrificação da ferrovia Calais-Dunkerque, prolongação da linha TGV [Trem de Alta Velocidade], para Calais, duplicação da via Dunkerque-Adinkerque, transvio da auto-estrada A26, criação de uma linha de bonde (TCSP ou BHNS [Ônibus Alto

Nível Serviço]) no eixo Leste-Oeste e localização de plataformas intermodais de frete e de passageiros (canal, trem, porto, rodovia,...)

- o porto: a conexão em rede dos portos de Dunkerque, Calais, Boulogne, Ostende, Dover. O acompanhamento do porto na trama verde e azul, identificando os terrenos mutáveis apresentando grandes desafios urbanos e paisagísticos

Por onde começar?

Várias pistas podem ser desenvolvidas a um mais curto prazo, à escala da comunidade urbana ou das cooperações transfronteiriças: «5 pontos evocados merecem interesse e um desenvolvimento, observa Philippe Nouveau:

- «1) o triatlo transfronteiriço: associar o Kent e a Bélgica
- 2) Bergues/Dunkerque
- 3) a rede rápida A16/A25 está saturada, desenvolver ligações ferroviárias rápidas
- 4) ampliar a rede de canais «por muito tempo, os canais foram considerados como fastidiosos», em ligação com as bacias do Comércio, da Marinha, com os jardins
- 5) abordar mais amplamente a cultura, que atrai os belgas e os ingleses na arte moderna e arte contem –porânea (LAAC, FRAC, Gravelines escola de arte, Igreja de Bourbourg,...).

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 développement du port pour le territoire, et gérer les dégâts collatéraux de l'extension des darses du port. »

« The Port's management has evolved: territorial representatives are concerned but they have no authority »

« The territory must acknowledge the port's development, and we should deal with the collateral damages created by the extension of the port's inner harbor »

« A governança evoluiu dentro do porto: os eleitos territoriais são consultados, mas não têm autoridade. »

« Devemos ter em conta o desenvolvimento do porto para o território, e gerir os danos colaterais da extensão dos cais do porto. »

Avec quels acteurs?

Impliquer les industriels dans des politiques de formation, dépollution, reconversion,...

Encourager la libre entreprise et développer des réseaux d'affaires internationaux

Mobiliser les habitants pour encourager les entreprises et le port à traiter la question de la pollution

Développer la démocratie participative pour utiliser à des fins citoyennes le fort sentiment d'appartenance de la population Dunkerquoise

Développer les coopérations transfrontalières dans le milieu associatif et institutionnel

Dialoguer avec le port de Dunkerque et les autres ports

Michel Agnès : « 3 fonctions du port, 3 âges. A quelles conditions pourra-t-on développer une relation avec les autres ports, notamment sur la problématique Transmanche ? »

Dialoguer avec les services de l'Etat



équipe A : les strates urbaines en orange en mutation sur le long terme
team A: A long-term mutation is occurring in urban layers (in orange)
equipe A: os estratos urbanos (cor-de-laranja) em mutação no longo prazo

With who?

Industries should be involved in education, cleanup and conversion processes.

Entrepreneurship and international business networks should be promoted

Inhabitants should be involved in order to draw the companies attention towards the issue of pollution

Participatory democracy should be developed so as to enhance the sense of belonging inside Dunkirk

Transbordering cooperations should be developed between associations and institutions

A dialogue should take place with Dunkirk's port and the other ports.

Michel Agnès : « 3 fonctions du port, 3 âges: terms of the relations with the other ports (Nota: Calais, Boulogne...) especially regarding the 'Transmanche' issue. »

A dialogue with the state's services should take place



équipe C : 5 projets à organiser dans le temps
team C: Five projects to manage
equipe C: 5 projetos para organizar no tempo.

Com quais atores?

Comprometer os industriais nas políticas de capacitação, despoluição, reconversão, ...

Incentivar a livre empresa e desenvolver redes de negócios internacionais

Mobilizar os habitantes para incentivar as empresas e o porto a abordar a questão da poluição

Desenvolver a democracia participativa para usar com fins cidadãos o forte sentimento de pertença da população de Dunkerque

Desenvolver as cooperações transfronteiriças no meio associativo e institucional

Dialogar com o porto de Dunkerque e com os outros portos.

Michel Agnès : «3 funções do porto, 3 idades: condições de relacionamento com os outros portos (Nota: Calais, Boulogne,...) notadamente sobre a problemática Transmancha»

Dialogar com os serviços do Estado

Zoé Carré :

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

« Proposals should be accessible for the local democracy, and acceptable for the inhabitants. »
« How to differentiate the territory's attractiveness and its appeal: the dream dimension: the sea, the horizon... »

« As propostas devem ser praticáveis pela democracia local, aceitáveis pelos habitantes. »
« Diferenciar atratividade do território e atração: dimensão do sonho: o mar, o horizonte, ... »

Jean Michel Guénod :

« Nécessité d'une vision pour le Grand Dunkirk »
« élargir et mettre en réseau , dilater l'aspect port »
« 1 centre ou 2 centres ? »
« effets de leviers : évènementiel »

« A vision is necessary for the Greater Dunkirk »
« extending and linking, go beyond the port's issue »
« 1 center or 2 centers ? »
« leverage : events »

« Necessidade de uma visão para a Grande Dunkerque »
« expandir e criar uma rede, dilatar o aspeto porto »
« 1 centro ou 2 centros? »
« efeitos de alavancas: eventos »

Patrick Chèvre :

« Mettre en place une stratégie économique d'avancée progressive, et engager la transition vers une nouvelle économie Dunkerquoise »

« A gradual economic strategy should be implemented, and Dunkirk should move towards a new economy »

« Implementar uma estratégia econômica de progresso gradual, e iniciar a transição para uma nova economia de Dunkerque »



équipe C un phasage spatio-temporel: requalifier l'axe majeur Est-Ouest, en travaillant notamment les franchissements Nord-Sud, prolonger ensuite les axes Nord-Sud vers le port puis vers la zone artisanale
team C: improve the major East-West axis, work on the North-South connections, extend the North-South axis towards the port and the crafts industry area

equipe C: uma programação espaço-temporal: requalificar o eixo principal Este-Oeste, trabalhando notadamente as passagens Norte-Sul, prolongar em seguida os eixos Norte-Sul até ao porto, seguidamente para a zona artesanal



LES EQUIPES/ LE JURY
TEAMS / JURY
EQUIPES / JURI

EQUIPE A

LE JURY

A La voix de Dunkerque méthode:

Interviews d'habitants (méthode impressionniste - voir aussi comment les habitants voient leurs centralités,...)

Constat :

stratification forte du territoire, sans relations Nord-Sud, peu de sentiment d'appartenance à une agglomération

Concept:

-ouvrir des axes Nord-Sud entre rural et littoral à construire dans le temps avec la trame des canaux comme vecteur

-développer l'agrotourisme , en s'accrochant à des entrées particulières: d'Ouest en Est, 1) Bourbourg/canal de Bourbourg/ Digue du Braeck, 2) Bergues/canal Fort-Louis, Dunkerque, Malo, zone des Moles, 3) les Moères/canal de Furnes/ Zuydcoote-densification de l'habitat, en misant sur les étudiants et la collocation pour habiter Dunkerque-centre (expérience de Ouro Preto)

-développer de nouvelles centralités, pôles économiques au croisement des axes Nord-Sud et de l'axe linéaire Est-Ouest.

Sylvie Guillet :

« Proposition qui domestique la nature ; comment envisager le dialogue entre agrotourisme et industries? réappropriation des canaux ; pousser plus loin en ré-urbanisant la ZI, se la réapproprier ; objets industriels, symbiose industrielle, écologie industrielle »

« A proposal that tames nature: how can Agritourism and industries work hand in hand? »

reconquer the canals ; urbanization of the industrial areas; industrial objects, industrial symbiosis, industrial ecology »

« proposta que domestica a natureza; como encarar o diálogo entre agro-turismo e indústrias?

reapropriação dos canais; ir mais longe re-urbanizando a ZI, reapropriar-se dela; objetos industriais, simbiose industrial, ecologia industrial »

A The voice of Dunkerque method:

Interview of inhabitants (An impressionist method – also see how the inhabitants perceive their centralities,...)

Observation :

A layered territory, no North-South relationships, no sense of belonging to an agglomeration

Concept:

A North-South axis between the coast and the rural area should be built over the years, leaning on the canals network.

- Agritourism needs to be developed, with specific entrances: From West to East 1) Bourbourg/Bourbourg's canal/ Braeck's seawall, 2) Bergues/Fort-Louis canal, Dunkirk, Malo, Moles area, 3) The Moères/Furnes canal/Zuydcoote – densification of housing areas, with students and flat sharing in the city center (see Ouro Preto project)

- New centralities need to be developed, economic poles at the crossroads of North-South axis and East-West linear axis.

Nikos Karadimitriou :

« la densification crée de l'emploi ; l'agrotourisme est une bonne idée mais est-elle compatible avec Arcelor-Mittal, Total ? »

« the densification is creating jobs ; Agritourism is a good idea but is it really compatible with Arcelor-mittal, Total? »

« a densificação gera empregos; o agro-turismo é uma boa ideia mas será compatível com a Arcelor-Mittal, com a Total? »

A A voz de Dunkerque método:

Entrevistas com moradores (metodo impressionista - ver também como os moradores veem suas centralidades, ...)

Constatação:

forte estratificação do território, sem relações Norte-Sul, pouco sentimento de pertença a uma aglomeração

Conceito:

- abrir eixos Norte-Sul entre o rural e o litoral a construir no tempo com a trama dos canais como vector

- desenvolver o agro-turismo, agarrando-se a entradas particulares: de Oeste para Leste, 1) Bourbourg/canal de Bourbourg/Dique de Braeck, 2) Bergues/canal Fort-Louis, Dunkerque, Malo, zona dos Molhes, 3) os Moères/canal de Furnes/Zuydcoote- densificação das habitatações, apostando nos estudantes e na colocação para habitar Dunkerque-centro (experiência de Ouro Preto)

- desenvolver novas centralidades, polos econômicos no cruzamento dos eixos Norte-Sul e do eixo linear Leste-Oeste.



EQUIPE B

LE JURY

B Connexions

Méthode:

Entretiens auprès des structures sociales (centres sociaux de quartier) interrogeant les moyens d'une défragmentation (à contre-courant des « chapelles » du carnaval)

phasage spatio/temporel

Constat :

territoire étiré et dédié à la voiture peu de relations modales Est-Ouest exceptée la structuration du réseau autoroutier

les 3 âges du port= les 3 fonctions du port

Concept:

renouveler le PDU pour ouvrir de nouvelles pistes de mobilité ;

-mettre en place des projets pilotes

-donner à lire la mer depuis l'intérieur du territoire en créant des repères visuels qui offrent un point de vue élevé vers les strates du paysage et ponctuent le littoral

-lier échelle d'intervention et temporalité

-développement des nouvelles technologies et des énergies renouvelables pour une évolution du port compatible avec un développement urbain

-développement de l'université pour une formation vers les énergies renouvelables.

Vincent Leignel :

« transports Nord Sud à regarder (micro-bus, vélos,...) »

« North-south transport (minibus, bikes,...) »

« transportes Norte Sul a estudar (micro-ônibus, bicicletas,...) »

Patrick Chèvre :

« passage de l'industrie lourde à l'économie de la connaissance »

« from heavy industry to an economy of knowledge »

« passagem da indústria pesada para a economia do conhecimento »

B Connections

Method:

Interviews of social actors (district's social centers), how to « break the walls » (on the contrary of the Carnavaul's « chapelles »)

Different schedule depending on the areas.

Observation :

a wide territory where individual cars are the first transport way, no modal relations between the East and the West, exception made of the motorways network.

The port's 3 eras = The port's 3 functions

Concept:

the PDU needs a renovation in order to create new mobility possibilities

- experimental projects need to be implemented

- People should be able to see the sea from inside the city, with various landmarks and panoramas along the coast.

- Connect the intervention scale and the timeframe

- New technologies and sustainable energies should be developed in order to develop the port in a way that is compatible with the urban development.

- The university needs to be developed with a sustainable energy course.

Jukka Kullberg :

3 niveaux ; traiter incidence du changement climatique sur la mer. »

3 levels ; taking into account the risk of a climate change upon sea level. »

3 niveis ; trata-se do perigo da troca de clima sob o nível do mar.»

Pascaline Gaborit :

« projet intégré, faire de Dunkerque la silicon Valley »

« an integrated project : making a silicon Valley out of Dk »

« um projeto integrado, fazer de Dk a silicon Valley »

B Conexões

Método:

Entrevistas com as estruturas sociais (centros sociais de bairro) que interrogam os meios de uma desfragmentação (a contra-corrente das «capelas» do carnaval)

programação espaço/temporal

Constatação:

território alongado e dedicado à viatura, poucas relações modais Leste-Oeste exceto a estruturação da rede de auto-estradas

as 3 idades do porto = as 3 funções do porto

Conceito:

renovar o PDU [Plano de Mobilidade Urbana] para abrir novas pistas de mobilidade;

- implementar projetos pilotes

- dar a ler o mar a partir do interior do território através da criação de marcadores visuais que oferecem um ponto de vista elevado para os estratos da paisagem e pontuam o litoral

- ligar escala de intervenção e temporalidade

- desenvolvimento das novas tecnologias e das energias renováveis para uma evolução do porto compatível com um desenvolvimento urbano

- desenvolvimento da universidade para uma capacitação em energias renováveis.

EQUIPE C

LE JURY

C Strates en bascule

Méthode:

Gestion économique de la transformation

Constat :

un territoire stratifié

bascule économique à l'Ouest, équilibre à trouver entre nouvelles darses à creuser de l'extension du port et développement de la plage touristique en lien avec de nouvelles économies

RN1 à requalifier d'urgence

Concept:

-renforcer l'est Dunkerquois en étirant le centre-ville vers l'Ouest de Dunkerque (quartiers de Petite Synthe, Saint-Pol, parc Jacobsen, môle 5,...)

-équilibrer déblais-remblais du nouveau port et créer du lien entre port Freyssinet et plages touristiques en poldérisant devant le quartier du grand Large et Malo

- nouveau boulevard sur le tracé de l'ancien canal de Mardyck connecté au môle 5 et au futur pont, à construire sur le long terme en commençant par la re-qualification de la RN1 au droit du parc Jacobsen

-des portes depuis l'arrière-pays, villages renforcés par des écoquartiers connectés aux centralités

Stellan Fryxell :

« 3 nœuds : la partie centrale, les darses, la plage »

« 3 major points : the center, the inner harbors, the beach »

« 3 nós : a parte central, as docas, a praia»

Nikos Karadimitriou :

« Adaptation au changement climatique et création d'emplois ; démocratie participative : implication des habitants dans le processus »

« Adapt to the climate change and job creation ; participatory democracy ; inhabitants are involved in the process. »

« Adaptação às alterações climáticas e criação de empregos; demo-cracia participativa: implicação dos habitantes no processo. »

C Moving (switching) layers

Method:

Economic management of the transformation

Observation :

A layered territory

An economic switch to the West, a new balance needs to be found between the new inner harbours, the port's extensions, and the beach's development ; new economies.

Urgent transformation of the RN1

Concept:

- the East part of Dunkirk must be improved using the fact that the city center spreads towards the West part of Dunkirk (Petite-Synthe, Saint-Pol, Parc Jacobsen, môle 5...)

- a balance between excavated material/backfill in the new port and create a link between the Freyssinet's port and the tourism beaches with a polder in front of the Grand Large district and Malo.

- new boulevard on the former Mardyck Canal's line that is connected to the Môle 5 and the future bridge, that will be built on a long term scale, beginning with the transformation of the RN1 in the front of the Parc Jacobsen

- gateways from the hinterland, villages are improved with Eco-districts that are linked to the centralities.

Vincent Leignel :

« Le projet urbain ne se fait pas sans histoire, sans l'humain ; question posée sur Saint-Pol et Petite Synthe : est-ce qu'on densifie en connectant ou est-ce qu'on colonise les espaces. »

« The urban project cannot be disconnected from History, from the people ; about Saint-Pol and Petite-Synthe: do we connect while densifying or do we invade? »

« O projeto urbano não se faz sem história, sem o humano; pergunta feita sobre Saint-Pol e Petite Synthe: densificamos, ligando ou, colonizamos os espaços. »

C Strates en bascule

Método:

gestão econômica da transformação

Constatação:

um território estratificado

balança econômica a Oeste, equilíbrio a encontrar entre novas docas a escavar, a extensão do porto e o desenvolvimento da praia turística em conexão com as novas economias

RN1 requalificação urgente

Conceito:

- reforçar o leste de Dunkerque alongando o centro da cidade para o Oeste de Dunkerque (bairros de Petite Synthe, Saint-Pol, parque Jacobsen, molhe 5, ...)

- equilibrar cortes-aterros do novo porto e criar conexões entre o porto Freyssinet e as praias turísticas, polderizando em frente do bairro do Grand Large e de Malo

- nova avenida no traçado do antigo canal de Mardyck ligada ao molhe 5 e à futura ponte, a construir a longo prazo começando pela re-qualificação da RN1 a partir do parque Jacobsen

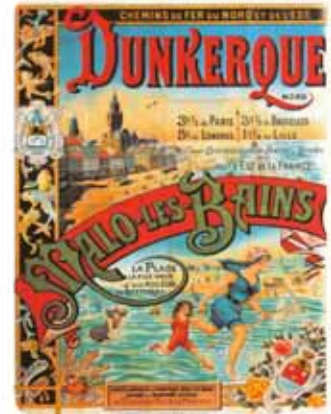
- portais a partir do interior, aldeias reforçadas por eco-bairros ligados às centralidades.

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 entrainant l'extension du centre
- le phénomène de rééquilibrage à l'Ouestnécessaire facilité pour les trames douces qui assurent la cohésion du terroir



Co-Présidence

Michel Delebarre, Ancien Ministre d'Etat, Sénateur-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 de l'Agence d'urbanisme pour la région Dunkerque Flandres (AGUR)
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

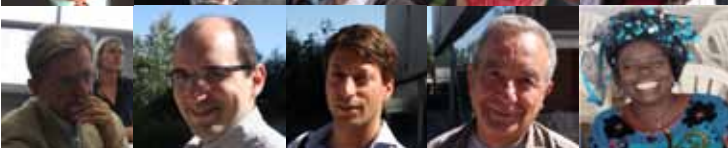
Représentants des coopérations

Eliene Leite Araujo Brasileiro, Présidente de l'Association des Villes de l'Etat du Ceara, Maire de General Sampaio
Josê Leônidas de Menezes Cristino, Maire de Sobral, actuel Ministre des Ports du Brésil.
Washington Luiz de Oliveira Gois, Maire de Caucaia
Jurandir Viera 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

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, Président de l'association «Urbanistes du Monde»,
Nikos Karadimitriou, 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, ancien Directeur de l'Agence urbaine du Havre
Aïda Mbaye Dieng, 2ème adjointe au Maire de Saint Louis, commission grands travaux

LE JURY
THE JURY
O JURI



Ce que le jury a retenu de la session

Les qualités des propositions :

1) angle stratégique d'approche des équipes et spatialisation de leurs stratégies avec des propositions d'infrastructures

2) bonne perception des difficultés

Mobilité : faiblesse due à l'étalement de la Communauté Urbaine de Dunkerque sur 25km de long, dédiés à la voiture et territoire stratifié imperméable

Domaine industrialo-portuaire étanche, qui ne doit plus être un domaine quasi réservé

Manque de connectivité

Manque d'unité / sentiment des habitants

Propositions et recommandations à retenir :

Le rapport aux moteurs économiques :

-Accepter le port : organiser la cohabitation avec l'industrie, en développant des axes Nord-Sud d'accès au littoral basés sur la trame verte pour l'atténuation de la pollution, et la trame bleue pour favoriser les mobilités douces et le tourisme en retrouvant l'attrait des canaux; la ville doit pouvoir traverser le port et retrouver une connexion ville/plage

-Intégrer dans l'identité l'histoire et le rural, le réseau des villes fortifiées,... : favoriser une conception intégrée de l'agglomération, en lien avec son hinterland : retourner le regard vers les bourgs ruraux « portes d'entrée de l'agglomération », en liaison avec l'agrotourisme, valoriser le rapport à la nature.

-Identifier les nouveaux potentiels économiques : production de centralités supports d'un développement économique : pôle santé, tourisme historique, agrotourisme,... « saisir toutes les opportunités », « tous azimuts », saisir les opportunités d'aménagement en des points nodaux permettant de créer des spécificités porteuses, des pôles identifiés.

La mobilité :

-Créer un axe fort de transport collectif Est-Ouest, maillé avec la trame douce nord-sud basée sur les trames bleues des canaux et verte des parcs et bois « accéder partout en moins de 25 minutes de n'importe quel point de la bande agglomérée de 25km », et se demander quels développements urbains cette nouvelle mobilité va générer

-en ville, produire de la ville « intensive », ville « basse consommation », par de nouvelles continuités urbaines qui font couture entre les quartiers

-encourager un report modal de la voiture vers les transports en commun

Le soft :

-Identifier Dunkerque comme ville d'art et d'histoire, en redécouvrant aussi les éléments historiques d'avant-guerre

-Densifier la vie urbaine, en intégrant l'ensemble de l'agglomération par les usages (résidences étudiantes ou/et colocations en centre-ville, espaces publics festifs, triathlon,...) : à lier au souhait de développer l'approche participative

La connexion ville/plage

The jury's impressions

The quality of the propositions:

1) The strategic angle of the teams approaches and the space-oriented strategies with infrastructure propositions.

2) A fine comprehension of the issues:

Mobility : poor mobility due to the CUD's 25km long sprawl, importance of individual cars on a locked, stratified territory.

The industrial and port area must not remain secluded

Poor connectivity

Poor unity / inhabitants feeling

Interesting propositions and recommendations:

The relationship to the economic driving forces :

- Embracing the port: organizing the collaboration with the industry while developing North-South access points to the coastline. These access points should be based upon the green corridor, in order to reduce the pollution, and the blue corridor to promote soft transportation and tourism while enhancing the canals. The city should be able to cross the port and should have a new city/beach connection.

- The heritage, the rural world and the fortified cities network should be integrated in the identity: the promotion of a global conception of the agglomeration, with a connection to the hinterland: the rural towns are gateways to the agglomeration. People should have a positive relationship to nature, agritourism.

- Identifying the new economic potential: centralities should be developed in order to support the economic growth: health, tourism, agritourism poles ,... « every opportunity should be seized », «by all means »... seize the planning opportunities with nodal points in order to develop profitable activities and poles.

Mobility:

- A strong transport axis from East to West, with a link to the North/South soft transport way. With the blue corridor (canals) and the green corridor (parks and forests), « everyone should be able to access any part of the city within 25minutes inside the 25km long agglomeration stripe ». What urban development will this new mobility create?
- Promoting the « intensive city », « low consumption » city, new urban continuities that link the districts with one another.
- Promoting the conversion from car to public transport.

Soft :

- Dunkirk is a city with an important historical and artistic heritage. The pre-war heritage needs to be rediscovered.
- Densification of the urban life, the whole agglomeration needs to be integrated thanks to a variety of activities (student accommodations, flatsharing in the city center, public areas, triathlon): the inhabitants should be involved.

City/Beach connection

Ideias principais da sessão retidas pelo júri:

A qualidade das propostas:

1) abordagem estratégico das equipes e suas espacializações com propostas de infra-estrutura

2) boa compreensão das dificuldades

Mobilidade: fraca devido à expansão da Comunidade Urbana de Dunkerque em 25 quilômetros de comprimento, que prioriza o carro e um território estratificado e impermeável.

Zona Industrialo-portuária selada, que não deve mais ser uma área reservada.

Falta de conectividade

Falta de unidade / percepções da população.

Propostas e recomendações:

Motores económicos:

Aceitar o porto : organizar a convivência com a indústria, desenvolvendo o acesso Norte-Sul para o litoral baseado no cinturão verde para a redução da poluição, e a trama azul para favorecer a mobilidade lenta (circulação de pedestres e cicloviária) e a promoção do turismo graças aos canais atrativos. A cidade deve passar através do porto e retornar uma ligação cidade/praias

Incorporar na identidade da cidade a história e a parte rural, a rede de cidades fortificadas, ...: promover uma imagem integrada da cidade no âmbito relacionada ao interior: o olhar para trás para cidades rurais «portais da aglomeração», em conjunto com o agro-turismo, melhorar o relacionamento com a natureza.

-Identificar o potencial económico novo : criação de centralidades novas que apóiam um desenvolvimento económico: centro de saúde, turismo histórico, agroturismo, ... «aproveitar todas as oportunidades», «all-out», as oportunidades de desenvolvimento em pontos nodais para criar especificidades, pólos identificados.

Mobilidade:

- Criar um grande eixo de trânsito Leste-Oeste, integrado ao tecido «soft» Norte-Sul. «acesso em qualquer lugar em menos de 25 minutos de qualquer ponto da banda aglomerada de 25 quilômetros » perguntando qual desenvolvimento urbano novo irá gerar esta mobilidade
- Na cidade, construir uma cidade «intensa», cidade «baixo consumo», com novas continuidades entre os bairros urbanos.
- Incentivar uma transferência modal do automóvel para o transporte público

O «soft»:

- Identificar Dunkirk como cidade de arte e história, também redescobrimo a histórica pré-guerra
- Aumento da densidade da vida urbana, através da integração de todos os aglomerados com novas práticas (residências estudantis e/ou republicas no centro da cidade, espaços públicos, triathlon, festas, ...). Um ponto também ligado ao desejo de desenvolver uma abordagem participativa.

Ligação cidade / praia

Ce que le jury aurait aimé voir

L'élaboration de scénarios à grande échelle pour anticiper des tendances latentes

Sortir du territoire institutionnel de la CUD

L'atout d'une connexion TGV a été cité mais les équipes n'ont pas travaillé sur l'inter-modalité entre mobilité urbaine et régionale/nationale

Une « vision prospective » (Dunkerque 2030), en identifiant 1) les enjeux environnementaux et les différents écosystèmes et 2) les enjeux économiques et ce que recouvre vraiment cette notion des 3 âges du port : en 2030, un seul système portuaire reliant Boulogne, Calais, Dunkerque est à explorer (le port de Rotterdam fait 60km de long) ;

Le regard sur les secteurs défavorisés qui n'ont pas fait l'objet de traitement particulier

Suggestions du jury :

Faire travailler les équipes locales CUD et AGUR sur la base des propositions des équipes

Créer une marque « Dunkerque Je t'aime »

Le mot du pilote

Les modifications programmées sur le long terme des infrastructures tant portuaires que routières, ferroviaires et fluviales seront déterminantes dans l'évolution de la structure urbaine de la CUD;

Les équipes ont toutes effleuré cette question d'**une seconde centralité à l'Ouest**, sans en faire un levier de développement de la communauté urbaine; pour autant toutes les opportunités seront regroupées ici pour le développement d'un nouveau système urbain, à l'interface des différents systèmes économiques / ports- commerce, industrie et voyageurs- / agrotourisme / sport / industrie et artisanat / énergie / habitat / sur un noeud intermodal majeur, combinant mobilité urbaine, régionale, et nationale sur tous les modes (fer, mer, eau, route);

l'INTERMODALITE:

C'est en ce lieu que doit se programmer le dévelop-

pement d'une écocité à énergie positive regroupant à grande échelle toutes les fonctions urbaines et reliée à grande vitesse ferroviaire à Paris, Lille, Londres, par voie fluviale à Paris, Valenciennes, Zeebrugge, puis Rhin et Danube,...par mer au Brésil, Chine,...;

LES TAGS:

Avec pour mots-clés le recyclage et les énergies, elle redonnera à la fois la lecture des différentes activités du port, en interface entre port Ouest et port Est, la connexion Nord-Sud entre hinterland et mer, de la porte de Bourbourg jusqu'à la digue du Break, renouvèlera la porte d'entrée vers le corridor minier en important par bateau les matériaux à recycler vers les usines sidérurgiques du valenciennois;

l'ECONOMIE CIRCULAIRE:

En regroupant dans ce pôle les activités artisanales, elle induira la libération des zones d'activités vieillissantes qui enclavent par le sud les quartiers anciens de Saint-Pol, Petite Synthe, ...;

SYNERGIE

Cette seconde centralité majeure n'est pas concurrentielle de la ville-centre de Dunkerque, redynamisée par ailleurs par les programmes ANRU2-Neptune2, le renforcement du littoral, l'amélioration des dessertes en Transports collectifs, la création d'un ring du 5^e môle,... décrites par les équipes ; en la libérant également de l'étreinte des activités au Sud, cette réorganisation du tissu artisanal autour d'une seconde centralité permettra notamment à la ville-centre de se réconcilier avec son hinterland en regagnant les canaux du sud de la ville et les darses du port Freyssinet qu'elle pourra offrir au tourisme fluvial et nautique développant notablement le port de plaisance.

PPP

La CUD peut s'appuyer sur un partenariat public privé avec la mutation des terrains TOTAL en industries dédiées au recyclage et à l'énergie; ne pas abandonner l'activité industrielle du site mais la faire muter vers des activités moins polluantes et délibérément tournées vers le recyclage et l'énergie, compatibles avec de l'habitat.

The jury's expectations

The creation of important scale scenarios to foresee the latent trends.

Leave the CUD's institutional territory.

The TGV connection has been brought up but the teams haven't worked on the intermodality between urban and regional/national mobility.

A « prospective vision » (Dunkirk 2030): 1) The environmental challenges and the different ecosystems, 2) the economic challenges and a thorough definition of the port's three eras concept. In 2030, consider the possibility of only one port system connecting Boulogne, Calais and Dunkirk should be considered (Rotterdam's port is 60km long). The underprivileged areas have been quite left out of the teams work.

The jury's suggestions:

Work with the CUD and the AGUR's local teams, leaning on the teams propositions.

Creation of the brand « Dunkerque, je t'aime » (« Dunkirk, I love you »)

A word from the workshop's supervisor

The long-term modifications of the port and roads infrastructures are crucial for the evolution of the CUD's urban structure.

All the teams only skimmed over the subject of a **second centrality in the West** but they haven't transformed it into a development leverage for the urban community. Yet, all the opportunities will be regrouped for the development of a new urban system, interfacing with the different systems: economic/ports, business, industry, travel/agritourism/sport/industry and craft industry/energy/housing/ with a major intermodal hub. A combination of urban, regional, national mobility with different modes (railway, seaway, waterways, roads).

INTERMODALITY:

The development of a positive energy Eco-city, regrouping the urban functions on a large-scale, with a

high-speed railway connection to Paris, Lille, London, and a waterway to Paris, Valenciennes, Zeebrugge, the Rhine and the Danube... and, connected to Brazil and China by the sea...

the TAGS:

Two words: recycling and energies. A new point of view of the different activities of the port, an interface between East and West ports, a North-South connection between the hinterland and the sea, from Bourbourg to the Break seawall. A renewal of the gateway to the mining corridor, importation by boat of recycling material from the steel industries of the Valenciennes area.

CIRCLE ECONOMY

The gathering of the craft industry activities inside a pole will free some ageing activity zones that are currently surrounding Saint-Pol and Petite-Synthe...

SYNERGY

This second major centrality is not competing against Dunkirk's city center because the latter has been reinvigorated by the ANRU2-Neptune 2 program: improvement of the coast, improvement of the public transport networks, creation of a ring for the 5th mole... This reorganization frees the city from the landlock imposed by the activities in the South and a new centrality will allow the city to reconnect with the hinterland thanks to the canals in the South and the inner harbors of the Freyssinet Port that will be used for nautical and river tourism, with the development of the marina.

PPP

The CUD can lean on a private/public partnership: the conversion of TOTAL's industry land lots into recycling and energy-oriented areas. The industrial activity of the site must not be forsaken but it has to be transformed into a less polluting activity and develop recycling and energy activities that are compatible with housing projects.

ideias que o júri teria gostado de ver

Cenários na grande escala para antecipar tendências latentes

Sair do território institucional da CUD

Uma ligação de TGV foi mencionada, mas as equipes não têm funcionado na intermodalidade entre a mobilidade urbana e regional/nacional

Uma «visão de futuro» (Dunkirk, 2030), identificando 1º as questões ambientais e os diferentes ecossistemas e 2º as questões econômicas que realmente cobre o conceito de três idades do porto: em 2030, um único porto ligando Boulogne, Calais, e Dunkerque seria a explorar (o porto de Rotterdam tem 60 km de comprimento);

O olhar para as zonas desfavorecidas que não tenham sido sujeitos a tratamento especial

Sugestões do júri:

Ter equipes locais CUD / Agur para trabalhar tendo como base as propostas das equipes.

Criar uma marca «Dunkirk eu te amo»

O piloto aconselha

As mudanças planejadas ao longo prazo da infraestrutura portuária como o rodoviário, ferroviário e fluvial, serão decisiva para a evolução da estrutura urbana da CUD;

As equipes todas abordaram a questão **duma centralidade nova no Oeste**, sem considerar ela como o elanco para o desenvolvimento da comunidade urbana. Por tanto todas as oportunidades para desenvolver um novo sistema urbano lá vão ser combinadas, tal como o interface de diferentes sistemas econômicos / ports-comércio, indústria e passageiros / agroturismo / desporto / comércio e indústria / energia / habitat... em um nó intermodal major, combinando a mobilidade urbana, regional e nacional em todos os modos (ferroviários, marítimos, água, estradas);

INTERMODALIDADE

E neste lugar que se precisa dum programa de

desenvolvimento de uma Ecocity a energia positiva, envolvendo todas as funções relacionadas aos comboios urbanos, e luigada pela alta velocidade para Paris, Lille, Londres, pelo rio, em Paris, Valenciennes, Zeebrugge, Reno e Danúbio e, depois, por mar... ao Brasil, a China,...

TAGS:

Com a palavra-chave reciclagem e energia, ele irá restaurar tanto a leitura das diversas actividades do porto, portal de interface entre o porto Oeste e Leste ; a conexão Norte-Sul entre o hinterland e o mar. Da porta de Bourbourg para a «Digue du Break», renovara a porta de entrada para o corredor mineiro, importando por navegação os materiais a serem reciclados nas fabricas de aço de Valenciennes;

ECONOMIA CIRCULAR:

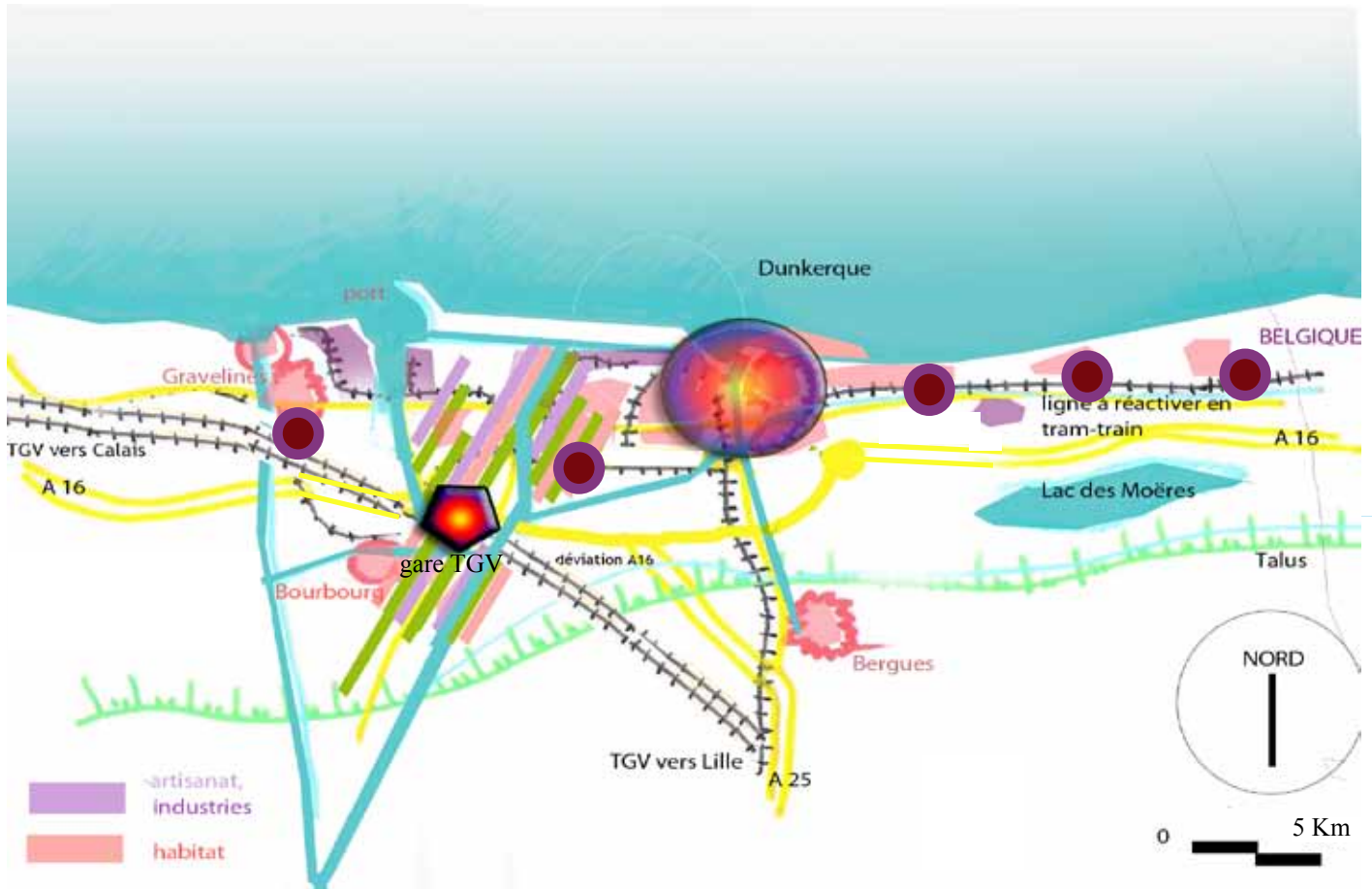
Grupando as actividades artesanais num «cluster», vai induzir a liberação das áreas de actividade envelhecendo, que fecham o sul dos bairros antigos de Saint-Pol, Petite Synthe, ...;

SYNERGIA

Esta segunda centralidade não cria uma concorrência com o centro da cidade de Dunquerque, que também aproveitara dos programas ANRU2-Neptune2, do fortalecimento da costa, da melhoria do serviço de transporte público, da criação dum ring pelo môle nº 5... descritos pelas equipes. Também liberado das actividades no Sul, o centro da cidade podera se reconciliar com seu interior, recuperando o canais no sul da cidade e as docas do porto Freyssinet : a desenvolver para o turismo fluvial e náuticos (aumentando significativamente a marina).

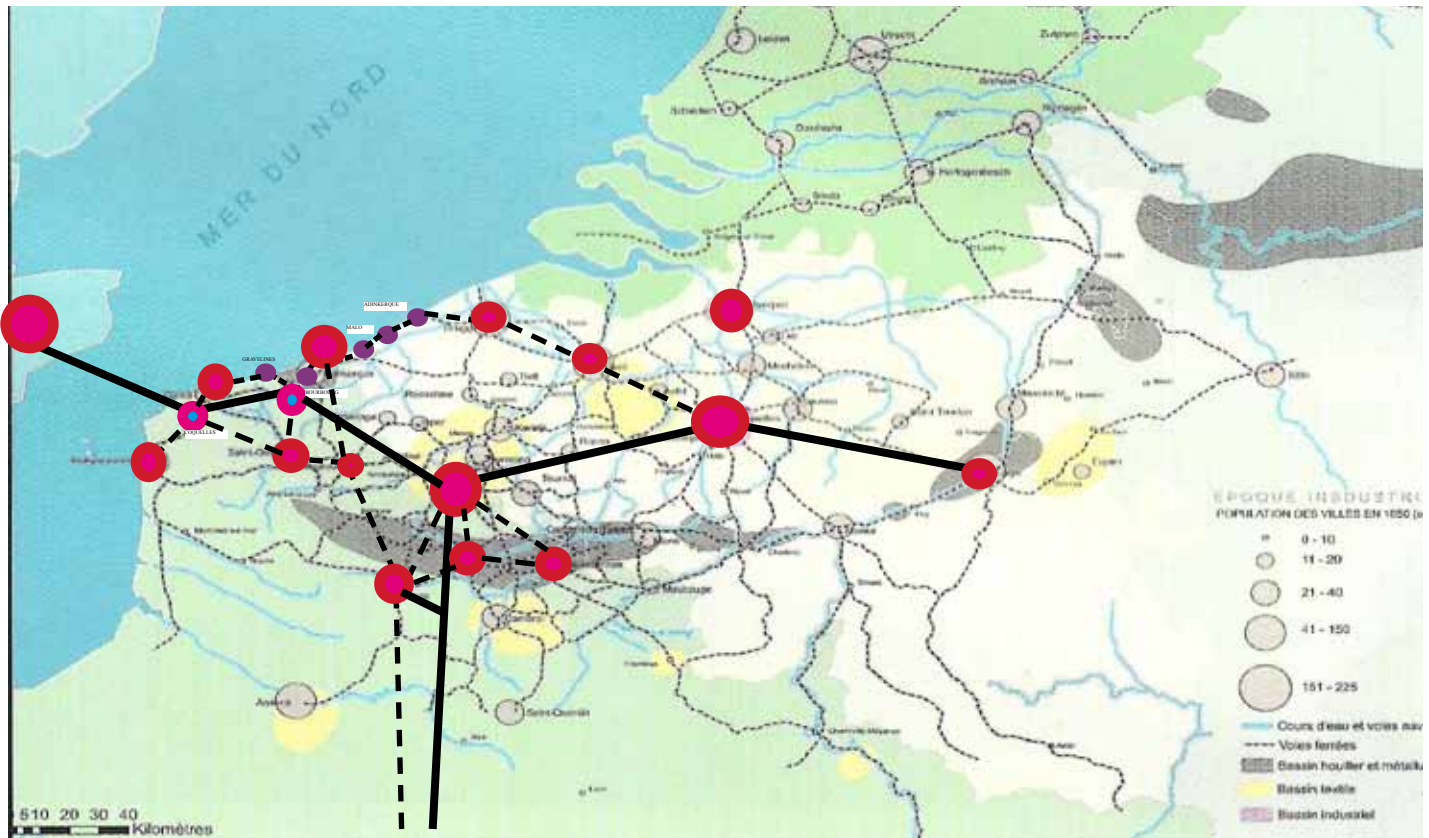
PPP

CUD pode contar com uma parceria público-privada com a transferência de terras da TOTAL para terreno dedicados a indústrias do reyclagem e da energia, para não abandonar o site industrial, mas muta-lo para atividades menos poluentes, compatível com o habitat.



créer une écocité, seconde centralité majeure à la porte de la communauté urbaine, entre Bourbourg et Grande Synthe, s'étendant par mutations des terrains Total jusqu'à la digue du Break, se développant entre les fuseaux verts et bleus (canaux de Mardyck et de Bourbourg, darses projetées du port, lac du Puythouck,...), à l'interface de la trame viaire (déviation programmée de A16), sur un noeud intermodal (maritime, fluvial, fer, route,...) à imaginer, à l'articulation d'une nouvelle gare TGV et d'un tram-train qui circulerait sur les voies aujourd'hui non électrifiées entre Calais, Gravelines, Dunkerque et Adinkerque, en liaison avec le tram du littoral belge

creation of an Eco-city, a second major centrality at the gate of the urban community, between Bourbourg and Grande-Synthe (with the mutations of Total's land lots) and the Break seawall; development of green and blue corridors (Mardick and Bourbourg canals, inner harbours, Puythouck lake), interface with the roads network (the A16 detour), intermodal hub (sea, river, railway, roads...), link with a new TGV station and a tram-train line between Calais and Gravelines (on the unelectrified lines) linked with the Belgian coast tramway.



- villes-centres / Cities-centers
- centralité secondaire autour des gares TGV et intermodalité / Second centrality around TGV stations and intermodality
- centralité secondaire autour des tram train / Second centrality around tram-trains
- tracés TGV(projection) / TGV lines (projection)
- - - tracés Tram-train ou TER / Tram-train or TER lines tracés

Programme et participants

Program and participants

Programa e participante

Samedi 03 juillet	Accueil des participants. Visites des monts des Flandrs Dîner Atelier de bienvenue.
Dimanche 04 juillet	Visite du port à bord du Texel. Visite de la partie Est de l'agglomération, de la Belgique à Malo. Présentation par l'équipe de pilotage. Présentation individuelle des participants.
Lundi 05 juillet	Conférences thématiques : Daniel LEMANG, Geerts SANDERS, Gerard BLANC, J-F VEREECKE, Visite de l'Ouest de l'agglomération (Le Clippon, zone logistique du Port, Le Puythouck, Bourbourg, Gravelines) Cérémonie d'ouverture à l'Hôtel Communautaire avec Michel DELEBARRE.
Mardi 06 juillet	Conférences thématiques : Patrick CHEVRE, Emmanuelle LEROY, Nicoals JONQUEL, Stéphane RAISON Annonce de la constitution des équipes, rappel de méthode et attribution des lieux de travail. Travail en ateliers
Mercredi 7 et jeudi 8 juillet	Travail en ateliers. Période de travail sans usage d'ordinateur.
Vendredi 09 juillet	Forum d'échanges - Soirée de l'Atelier.
Samedi 10 juillet	Repos
Dimanche 11 et lundi 12 juillet	Travail en ateliers. Usage des ordinateurs possible
Mardi 13 juillet	Travail en ateliers / Arrivée des Membres du Jury
Mercredi 14 juillet	Travail en ateliers et rendu des A4 / Accueil et visite de la partie Est de l'agglomération.
Jeudi 15 juillet -	Rendu des A1s et répétition des présentations orales / Visite de la partie Ouest - Scéance d'échange.
Vendredi 16 juillet	Jury International. Presentations, délibération et cérémonie de cloture.
Samedi 17 juillet	Matinée d'échange entre les participants et les membres du jury - reformulation possible des propositions des équipes et approfondissements. Identification des convergences ou des inédits. Départ des participants et des membres du jury.

EQUIPES

THE VOICE OF DUNKERQUE

Emanuela MONTEIRO Architecte Urbaniste Brésil
emanuela.monteiro@ciudades.ce.gov.br

Angela JIMENEZ Architecte Colombienne
angelajim@gmail.com

Françoise BERTHET Urbaniste France
fmberthet@hotmail.fr

Lada LUKINIC Architecte Croatie
lada.lukinic@gmail.com

Latussa Bianca LARANJA Architecte Urbaniste Brésil
latussa@terra.com.br

Ela DOKONAL Architecte Design Urbain Australie / Croatie
ela.dokonal@gmail.com

Leandro Azevedo TERRAO Architecte Urbaniste Brésil
laterrao@vitoria.es.gov.br

CONNECTIONS IN DUNKERQUE

Iva DOKONAL Architecte Croatie / Etats-Unis
Iva.dokonal@gmail.com

Sam Minh TUAN Architecte Vietnam
sam02q2@yahoo.com

Erika Cristine KNEIB Doctorat Transport Brésil
erikacristine.st@gmail.com

Leonardo Leal SCHULTE Ingénieur Civil / Transport Brésil
leo.leal@terra.com.br

Maria Beatriz RUFINO Architecte Urbaniste Brésil
biarufino@gmail.com

Luiz NUNES Architecte Urbaniste Brésil
arquitetoluiznunes@hotmail.com

Jasmina BOGOVIC Architecte-Paysagiste Croatie
Jasmina.bogovic@gmail.com

LES STRATES EN BASCULE

Miguel FERNANDES Ingénieur Transport Brésil
miguel.fernandes@terra.com.br

Claudia VILELA Architecte-Urbainiste Brésil
Claudiarvilela@gmail.com

Michel GAILLARD Architecte-Urbainiste France
micgaillard@wanadoo.fr

Florence POZNANSKI Ing. Travx Pub France
kyalomativo@hotmail.com

Antenor COELHO Architecte-Urbainiste Brésil
antenorcoelho@hotmail.com

Ana Claudia Dias PEYNEAU Architecte-Urbainiste Brésil
anna.claudia@vitoria.es.gov.br

Bachir BELOUAHEM Architecte-Urbainiste Algérie
bachicare@hotmail.com

ATELIERS

Florence BOUGNOUX Architecte Agence Seura / Pilote de l'atelier
bougnoux@seura.fr

Christian HORN Architecte Urbaniste / Copilotage et pilote Vitoria
c.horn@rethink.fr

Nicolas DETRIE Directeur des Ateliers
nicolas.detrie@ateliers.org

Antoine PLANE Directeur adjoint des Ateliers
antoine.plane@ateliers.org

PILOTAGE LOCAL (Communauté Urbaine de Dunkerque - Direction Stratégie, Partenariats, Europe et International)

Mathilde VANDERRUSTEN Responsable de la Mission Stratégie et
Pierre ROGER Chargé de mission Stratégie.
pierre.roger@tud.fr

Rose-anne BISIAUX Directrice adj. chargée des Relations Internationales.
rose-anne.bisiaux@tud.fr

Pauline DUBOIS Chargée de Mission Relations Internationales
pauline.dubois@tud.fr

Sophie LEPOUTRE et Philippine MENIER Stagiaires de la mission
Relations Internationales.

MARRAINES DE L'ATELIER (participant.es de l'atelier Vitoria)

Emmanuelle LEROY Directrice de la Planification urbaine et de
l'aménagement de la CUD.
emma.leroy@tud.fr

Florence DANHYER Urbaniste à l'AGUR (Agence d'Urbanisme de
Dunkerque)

Sylvie DELATTE Directrice des Relations Portuaires et des Infrastructures
Logistiques à la CUD
sylvie.delatte@tud.fr

Marie-Claire BARRÉ Chargée de mission à la Ville de Dunkerque.



Florence Bougnoux, pilote

Dunkerque,



une agglomération maritime transfrontalière,

actrice d'un développement métropolitain