



EXPO les villes en mouvement – 2^{ème} édition

“DUNKERQUE : ECO-QUARTIER, AMENAGEMENT ET PROJETS”

Débat du 28 mai 2008
Communauté Urbaine de Dunkerque

En présence de

- **Philippe WAGHEMACKER**, Adjoint au Maire de Dunkerque chargé de la citoyenneté, des affaires militaires, des anciens combattants et de la sécurité publique
- **Vincent LEIGNEL**, Adjoint au Maire de Dunkerque chargé de l'urbanisme et de la politique foncière
- **Gérard BLANC**, Directeur des projets urbains (AGUR)
- **Nathalie BROCCQ**, Directrice de la SEM d'aménagement S3D
- **Philippe GUIONY**, Adjoint au Délégué Général aux Grands projets - CUD

Animé par **Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur-Fondateur de Fimbacte

DUNKERQUE VILLE DURABLE

Philippe WAGHEMACKER

Ce n'est pas la ville de Dunkerque mais bien la Communauté Urbaine de Dunkerque qui reçoit aujourd'hui Fimbacte. Comme vous venez de le dire, à Paris, nous avons reçu un Prix, c'était au Sénat de la République.

Aujourd'hui pourquoi Dunkerque ? Vous l'avez fort bien dit parce qu'il y a un projet qui concerne la fin d'une friche industrielle. Pendant des années, nous avons eu la construction, la réparation navale et puis tout s'est effondré dans les années 87-88. Nous avons une très importante entreprise sidérurgique qui a vu fondre ses effectifs, puis nous avons vu disparaître la construction navale, quant à la réparation navale, elle est devenue toute petite. Ce qui veut dire aussi que les emplois induits, par ces activités, dans d'autres sociétés ont disparus. On s'est alors retrouvé avec des friches industrielles.

Nous avons cependant quelques atouts :

Tout d'abord au bord de la mer, il y avait de grandes surfaces, où est resté encore longtemps une petite entreprise métallurgique et tout a été négocié avec elle pour qu'elle puisse partir dans un endroit qui lui était plus favorable pour son développement et sa continuité. Puis nous nous sommes retrouvés avec une vaste zone où le Président, avec tout ceux que vous avez cités tout à l'heure : Vincent LEIGNEL pour l'urbanisme, l'Agence d'Urbanisme bien sûr, et surtout tous les promoteurs, a cherché à élaborer un projet qui avait beaucoup d'ambition et qui cherchait à prendre en compte :

- la mixité sociale
- La Haute Qualité Environnementale
- Créer un quartier moderne à côté du centre ville

Il fallait donc prévoir des nouveaux axes dans cette ville et le centre ville traditionnel devait, non pas être déplacé, mais s'étendre, pour que ce quartier ne soit pas excentré et il fallait bien entendu pouvoir y amener le confort pour chacun. Les immeubles qu'ils soient du domaine social ou privé doivent répondre à un ensemble architectural cohérent, qu'il n'y ait pas d'un côté les riches et de l'autre les pauvres. C'était vraiment de la mixité, c'est un point extrêmement important et avec tout le confort moderne pour la sécurité, pour les services publics et pour la vie de tous les jours, avec des contraintes particulières, et celles-ci, il fallait les prendre en compte d'autant plus que Dunkerque est une ville reconstruite.

Dunkerque est une ville qui avait été construite selon des logiques de concentricité donc les rues étaient circulaires, coupaient le vent et permettaient de vivre. Et on est arrivé avec des grandes avenues, c'était très beau, c'était la mode, c'était bien et puis en plus de cela, comme on venait de Paris, où il n'y a pas le même vent et les mêmes inconvénients, on a mis des terrasses partout. Imaginez dans un pays où il y a du vent et où il pleut, la terrasse n'est pas toujours, même jamais imperméable. Puis, il faut bien dire, c'était l'urgence, c'était l'après-guerre.

De tout cela nous avons voulu faire la coupure et ce projet, en cours de réalisation, veut reprendre non seulement toutes les qualités que je viens de citer mais également un style qui peut rappeler notre histoire et le style flamand.

STRATEGIE DU TERRITOIRE

Vincent LEIGNEL

A Dunkerque, on a différentes références architecturales et je pense qu'il n'y a pas de coupure, il y a plutôt différents modes de production et différentes influences architecturales. Cependant, sur ce quartier du Grand Large, pour la première fois, dans cette ville et dans cette agglomération, on aura un quartier choisi et pas un quartier subi. Là, on a eu le temps de travailler sur ce projet et de se poser des questions : un éco-quartier, une ville durable et comment on allait les construire.

On parlait tout à l'heure du **problème de la périurbanisation** et ce quartier devrait y répondre. Pourquoi ? A compte public, on a compris que la périurbanisation coûtait très cher à porter économiquement, mais aussi en termes privés et compte tenu de l'évolution aujourd'hui, avec le litre de gasoil à 1€50, on se rend compte que se rapprocher des centres villes, avoir une mobilité différente et aller vers des quartiers, des éco-quartiers dans lesquels la mobilité sera prise en compte d'une autre manière alors que la ville était faite pour la voiture. Aujourd'hui on est occupé à se dire qu'on commence à la faire plus pour le piéton, pour un autre confort de vie. L'enjeu c'est bien d'offrir un cœur de ville, d'avoir une opportunité de grande qualité, parce que c'est un espace de grande qualité, ouvert sur la mer, sur les bassins, proche du centre historique, et donc de redéployer la ville, avoir une offre de logement, donc sur une partition qui joue sur l'enjeu de la mixité sociale et urbaine mais surtout d'avoir un quartier dans lequel on peut construire un morceau de ville avec l'ensemble des acteurs et sous un autre mode de concertation avec les acteurs privés, acteurs du logement social, promoteurs et collectivités locales. C'est une autre manière d'agir, une autre manière de construire la ville dans laquelle il ne faut pas oublier qu'il y a un acteur qui doit être présent aussi : l'habitant.

Près 250 logements vont être réalisés pour atteindre 1000 logements, il y aura de nouveaux acteurs qui sont les habitants, et je pense que la logique du développement durable c'est aussi une logique de participation et d'échange avec les nouveaux habitants de ce quartier du Grand Large.

QUEL AMENAGEMENT URBAIN, QUELS MODES DE TRANSPORTS ?

Gérard BLANC

Je pense que l'opinion publique et les décideurs, le Grenelle de l'Environnement en est un exemple, ont intégré dans le raisonnement la notion d'empreinte écologique de la ville, la notion d'urgence environnementale. Pour l'essentiel, dans le même temps, il va y avoir une vraie urgence sociale. Les américains ont leur "subprime", ils nous les importent par voie financière, je pense que nous avons aussi les nôtres. Concernant les logements construits en France, il y en a 140 000 par an qui sont totalement dispersés, ce qui suppose probablement pour y vivre, au moins deux voitures parce qu'ils ne sont probablement pas desservis par les transports en commun et la situation du dunkerquois n'est pas de ce point de vue très différente. Or, il y a une vraie responsabilité du système bancaire, des élus, des promoteurs, des bailleurs, à y installer des gens, qui par ailleurs, n'ont pas des revenus qui croissent. Nous avons une inflation importée qui ne touchent pas que le prix du pétrole, qui va de plus en plus peser sur les coûts dans les pays riches de l'Ouest qui de fait, va se traduire par une stagnation, voir peut être même une régression du pouvoir d'achat réel et

donc mettre des gens dans des situations où tant pour la mobilité que pour la protection au regard de la consommation d'énergie, cela vaut la peine de regarder de près et leur offrir des alternatives. J'ajouterais simplement à cette urgence sociale, la question du mode de vie. Avant de venir ici, il y a un peu plus d'un an, je travaillais en Picardie. Quand vous êtes dans le sud de l'Oise ou dans le sud de l'Aisne, dans la quatrième couronne parisienne, vous n'êtes déjà plus dans la région île de France. Vous avez de nombreux lotissements qui se construisent avec des gens qui achètent à la limite de leur endettement possible. C'est mal desservi, c'est mal équipé. Imaginez ce qui se passe lorsqu'il y a un problème de santé, un divorce. A cette urgence sociale et économique, s'ajoute donc une vraie urgence sur les modes de vie. C'est le problème de l'incertitude sur les retraites, c'est le problème de l'incertitude du travail des enfants, parce que la logique dans laquelle les gens de mon âge ont vécu en se disant « nos enfants, de toutes façon, ce sera mieux que nous », c'est fini. Face à l'ensemble de ces incertitudes, la question d'une offre totalement urbaine et durable devrait être au cœur de nos propositions. Etant entendu que sur les formes urbaines, sur les modes de gestion, la copropriété, on ne sait pas comment faire pour être attractif. C'est bien le défi d'une Communauté Urbaine comme celle de Dunkerque, de la ville de Dunkerque, des Communes qui composent la communauté urbaine que d'être capable d'y faire face. Je termine juste sur ce point en disant que ce n'est pas marginal. En 5 ans, la population de la Communauté Urbaine de Dunkerque, entre 2000 et 2005, a diminué de 8000 personnes. Dans la même période, le nombre de ménages qui composent la population de la Communauté Urbaine, a augmenté de 2000 ménages, ce qui veut dire que si on avait voulu souhaité que ces 8000 personnes restent, plus les 2000 ménages qui se sont créés par diminution du nombre de personnes par ménages, il aurait fallu, en théorie, être en mesure d'offrir 1000 logements de plus par an sur cette même période sur le territoire de la Communauté Urbaine. Ces phénomènes, ce ne sont pas des phénomènes marginaux car en même temps cela conduit les gens à aller de plus en plus loin pour des raisons de prix, d'offres, de quantités...

COMMENT INTEGRER LE FACTEUR FINANCIER ?

Philippe GUIONY

Aujourd'hui on est confronté par rapport à la question du développement durable au coût de celui-ci. Dans nos discours, on aborde un peu partout le développement durable sous l'angle environnemental. Mais ce discours est à mettre en regard du désengagement régulier et constant de l'Etat, dans les politiques d'aménagement des territoires, et de l'incapacité qu'ont aujourd'hui les collectivités à financer des infrastructures de plus en plus lourdes. On voit par exemple aujourd'hui se créer des fonds de pension, orientés vers le financement des infrastructures.

On ne peut qu'être inquiet : tout le monde se met à parler de développement durable mais seuls les fonds de pensions prendraient en charge économiquement cette question dans l'avenir ?

Notre projet de centre ville, je l'espère, sera la concrétisation d'une nouvelle philosophie partenariale. On va concevoir et construire avec l'acteur qui finance les deux tiers du coût de la ville, le privé, et coproduire avec lui la ville que l'on souhaite voir émerger. Cela prend des formes diverses et variées, il y a l'idée de penser l'aménagement autrement, de sortir de cette philosophie selon laquelle la puissance publique prépare le territoire jusqu'au moment où elle cède du foncier et où les opérateurs privés viennent réaliser.

Le site du Grand Large est, dans la mémoire dunkerquoise, un lieu de profit pour la collectivité, c'est une mémoire de travail. Il est important, pour nous, de penser la ville que l'on fait sur ces territoires aussi comme des lieux de profit, un territoire « profitable », pour les partenaires avec qui on va construire la ville, pour la collectivité, pour les habitants et usagers.

Aujourd'hui, sur le centre ville, nous réfléchissons à des méthodes où l'aménagement pourrait se faire véritablement en coproduction entre le public et le privé, comme dans les pays Anglo-Saxon mais aussi en Espagne, en Italie. A Barcelone, il y a des exemples

extraordinaires de penser coproduction de la ville en commun avec tous les acteurs : la collectivité, les habitants et les partenaires privés. Penser la ville, cela veut dire la concevoir, l'aménager, aménager son territoire, construire des infrastructures, des superstructures et partager à la fin le profit.

INTERVENTIONS DE LA SALLE

Madame CHARLIE, Vice-présidente de la Communauté Urbaine de Lille, chargé du développement durable. Représentante de Martine AUBRY.

Nous sommes investis dans ce type de questions car nous pilotons nous-même un éco-quartier à 6 pilotes et nous travaillons à une charte des éco-quartiers pour diffuser très largement sur l'ensemble du territoire communautaire, cette politique complexe. Je crois que lorsque l'on veut penser la ville autrement, cela pose déjà la question de la gouvernance : comment articule-t-on cette nouvelle conception en lien avec les gens qui vont la vivre et qui la vivent ?

J'ai moi-même visité des expérimentations et des villes durables dans d'autres pays et j'ai fait le constat que dans des éco-quartiers au bout d'un certains temps, il y a des nouveaux locataires, et s'ils ne sont pas accompagnés, s'ils ne sont pas parties prenantes de la démarche de l'habitat dans lequel ils vivent, les immeubles arrivent en contre performance énergétique parce que tout simplement les habitants qui vivent n'ont pas continué à être intégrés dans cette dynamique éco-quartier, qui demande des comportements particuliers dans l'utilisation des équipements, dans l'utilisation des chauffages... On voit bien que l'accompagnement des habitants est quelque chose d'extrêmement important.

Ensuite on doit aussi penser le développement durable en intégrant les problématiques sociales et économiques au cœur même des enjeux environnementaux, ce que l'on n'a jamais fait. On a toujours traité la question environnementale, la question sociale étant une conséquence, on a réparé les conséquences sociales sur les questions économiques, et les questions économiques étant par elles-mêmes totalement hors sol car par essence elles doivent être rentables et donc ne doivent pas se soumettre à des logiques environnementales ou sociales. On a toujours dissocié ces différents segments et c'est là notre difficulté.

En tant qu'élus, on doit penser ces questions, dans les politiques que nous conduisons, de manière concertée. Lorsqu'un projet se développe, il faut être amené à penser ces trois paramètres en même temps. Il faut construire et consolider des nouvelles façons de travailler, se mettre en synergie entre différents types d'acteurs, même institutionnels. On ne peut pas imaginer que la Communauté Urbaine mette en place quelque chose, le département autre chose, la région encore autre chose.

On a des choses à partager, nous devons réapprendre collectivement, élus, fonctionnaires, professionnels, et habitants à penser ces villes autrement. C'est un changement de culture que pour le moment nous accompagnons modestement, cela devient une urgence sociétale avec le coût de l'essence qui augmente, la baisse du pouvoir d'achat... Tous ces paramètres qui aujourd'hui font que cette urgence sociale est bien devant nous va peut être paradoxalement nous aider à mettre ces points en avant. Le développement durable ne peut pas être seulement une peinture que l'on met sur des volets, c'est une autre façon d'intégrer ces politiques, c'est extrêmement difficile.

Vincent LEIGNEL

Nous savons aujourd'hui que la manière de produire la ville ne sera plus comme celle d'avant et qu'il y a des nouveaux acteurs qui sont apparus et qui doivent se rencontrer. Maintenant, on doit travailler sur une ville concertée avec les acteurs de l'économie, de l'urbanisme et les habitants qui sont un nouvel acteur qu'on n'a probablement pas tout encore su intégrer à la réflexion urbaine.

Il y a des éléments de la ville qui semblent immuables, qui sont des éléments à faire partager, qui sont ce que j'appellerais des lignes de force de la ville sur lesquelles doit se bâtir ou se développer une ville. On n'est plus dans des phases de reconversion, mais plutôt dans des phases de développement.

Jean GALEN – Directeur de CIRMAD – Groupe BOUYGUES CONSTRUCTION

Il y a cette notion de partenariat public privé au sens philosophique du terme, au-delà des normes. On n'est plus dans une logique uniforme, univoque, comme dans le temps, et qui d'ailleurs, avec les processus publics imposaient ce genre de chose, les processus d'évolution, et on doit de plus en plus faire des allers-retours récurrents. C'est une des difficultés, effectivement le public conçoit une ville mais qui doit sans doute évoluer en fonction d'une première réaction de la capacité derrière les acteurs. On est dans des logiques d'allers-retours, ce n'est pas évident du tout, et dans une approche globale, on parle de plus en plus des bilans Carbone. Nous, nous approchons des opérations, maintenant, nous faisons les bilans Carbone des opérations où nous incorporons non seulement le vécu de l'immeuble, sa déconstruction, la façon dont nous allons construire... Et avec une autre vraie difficulté, vous avez des acteurs privés qui payent dans des logiques économiques et il y a les coûts externes dont on nous parle. On fait de nombreux colloques là-dessus. Le problème c'est qu'au moment où l'on prend les décisions on va économiser plus de la moitié de notre facture de chauffage. On va faire un immeuble à énergie positive. C'est économiquement idiot, parce que l'on va économiser 50000 € sur un loyer d'un million d'€ par an. En revanche, en bilan Carbone pour la planète, c'est génial. Le problème c'est que la planète ne va pas nous payer le différentiel de notre immeuble. Et on a beaucoup d'imagination publique/privée à avoir sur ce genre de chose. Nous en faisons le pari, c'est un pari philosophique mais je crois que très clairement, on avancera sur ces choix là si on sait travailler ces choses là.

LA PHILOSOPHIE, LA REFLEXION, LA CONCEPTION D'UN ECO-QUARTIER

Nathalie BROCCQ

Un éco-quartier, ce n'est pas que des éléments de développement durable, ce n'est pas qu'une peinture verte que l'on vient mettre sur des éléments de construction. Un éco-quartier nous amène à réfléchir sur différentes thématiques. Effectivement, c'est une nouvelle façon d'aborder la construction de la ville et de nos nouveaux quartiers. C'est aussi un moyen de gérer la croissance urbaine, organiser les déplacements. Il faut localiser l'éco-quartier dans la ville de manière à ce qu'il s'intègre aux autres quartiers et qu'il fasse un tout cohérent avec la ville mais aussi l'agglomération dans laquelle il se situe.

Un éco-quartier, c'est dessiner un quartier cohérent qui prenne en compte toutes les attentes des différentes populations et les perspectives d'avenir et de développement de nos villes. Repenser l'habitat est aussi une thématique forte de ces éco-quartiers puisqu'il faut urbaniser correctement. Il faut, dans les villes, pouvoir densifier correctement en y ajoutant forcément une fonction de poumon vert de façon à ce que les gens s'y sentent bien, en y intégrant bien évidemment les éléments de développement durable que sont les éco-aménagements, éco-constructions. Enfin, une gouvernance participative est un élément fort qui permet de faire collaborer, adhérer l'ensemble de nos concitoyens à ces thématiques.

Un éco-quartier c'est fédérer avec des problématiques diverses : sociales, fonctionnelles, économiques, environnementales autour d'un retour aux fondamentaux que sont l'urbanisme et l'architecture. Bien vivre, c'est un doux rêve. Bien vivre ensemble c'est encore plus compliqué et néanmoins c'est toute l'idéologie de ces nouvelles approches que sont ces éco-quartiers.

Il faut prendre en compte, aujourd'hui, dans nos thématiques de développement et d'accroissement des villes, que le foncier est une denrée précieuse, qu'elle est à consommer avec modération et que l'étalement urbain qu'on a vu prendre le relais ces dernières années, notamment avec la multiplication des lotissements pavillonnaires, ne permet pas forcément la bonne gestion de cette thématique foncière.

Organiser les déplacements, remettre les gens en ville c'est aussi leur donner les moyens de se déplacer en utilisant des transports en commun et faire comprendre à nos concitoyens que la dépendance à l'automobile n'est pas une fin en soi.

L'Eco-quartier va au-delà de la thématique des techniques d'environnement et de Haute Qualité Environnementale. Sur Dunkerque, on a cherché à poursuivre l'urbanisation

Pour toute information

*Fimbacte – 12 rue Albert Fririon – 92220 BAGNEUX – Tél : 01 40 92 15 39
expo@fimbacte.com – www.fimbacte.com*

fimbacte
EXPO

existante, l'accès aux réseaux, aux transports en commun, la reconquête des friches industrielles avec l'éco-quartier Grand Large. Pour ce quartier Grand Large, il y a une volonté politique très forte et très cohérente, qui est la mixité fonctionnelle, la cohésion sociale, qui est également d'avoir des équipements publics qui soient majeurs, Nicolas MICHELIN appelle cela « le génie du lieu ».

L'habitat, un peu particulier, il permettra de répondre à la plupart des demandes de nos concitoyens tant en accession qu'en social. Il ne faut pas faire un quartier, il y a eu cette tendance dans les années 70-80 de faire des cités dortoirs, il faut toujours garder à l'esprit qu'un quartier doit vivre et doit être relié à l'activité économique de la ville, le relier aussi par des services de proximité et des équipements qui favorisent le lien social et qui favorisent la participation collective.

Le quartier Grand Large est bien un quartier de la ville, une reconquête des friches industrielles et un quartier au passé industriel qui malheureusement s'est clôturé il y a une vingtaine d'années. Ce quartier doit se lier aux autres quartiers, à une population qui va arriver et qui devra se mettre en relation avec les quartiers adjacents qui vivent et qui sont déjà peuplés. C'est un pari sur l'avenir et sur la durabilité de ces quartiers. Sur le long terme, c'est un pari sur la mixité sociale et la mixité des produits que l'on va construire sur ce quartier autour d'un point de centralité, qui est le parc urbain, qui a pour vocation de rassembler les populations. Il y aura plusieurs espaces verts qui sont une dominante importante notamment pour lutter contre la périurbanisation.

L'habitat proposé, 900 logements, est proportionné de la manière suivante :

- 40% de l'ensemble des logements en habitat collectif
- 20% en individuel
- 40% en unifamilial ou intermédiaire, ce sont des petits collectifs avec des cages d'escaliers qui desservent peu de logements

Il fallait donner une identité forte sur ce quartier, les fameux « gables » permettent de donner cette identité. Ils rappellent un peu le style néo-flamand et permettront à Dunkerque de retrouver l'originalité de son histoire à travers ces bâtiments.

Les bâtiments intermédiaires permettent de maîtriser la densité et ne pas refaire les erreurs que l'on a pu faire en construisant les cités des années 70-80. Un habitat individuel qui va border le parc de manière à assurer une liaison douce vers le poumon vert de ce nouveau quartier. La mixité sociale est quelque chose qui nous tient à cœur sur Dunkerque ; faire en sorte que la population puisse se rencontrer, échanger. Concernant cette mixité sociale, 60% des logements seront en accession et en locatif libre, et 40% de ces logements sont dédiés au logement social. Mixité générationnelle aussi parce qu'on a choisi de promouvoir une diversité en termes de typologie de logement.

L'Eco-Quartier, c'est repenser l'habitat sous une autre forme, parce que la ville c'est aussi une certaine densité. Je préfère intensité urbaine à densité parce que je pense que le mot est moins fort et donne plus la dimension sur laquelle on souhaite tendre. Cette intensité urbaine est bien au cœur de l'enjeu de la mixité et de l'urbanité de ces nouveaux quartiers.

Sur le quartier Grand Large, au nord, il y a un pôle d'activité économique important, c'est le port de plaisance, un pont et une passerelle piétonne permettront de relier ce quartier à la station balnéaire et donc à la digue de Malot qui est l'enjeu économique de développement des prochaines années.

Un éco-quartier c'est aussi de l'éco-aménagement et de l'éco-construction, c'est utiliser un maximum d'éléments techniques de manière à améliorer la qualité et la durabilité de ces bâtiments sur l'ensemble des thématiques qui sont affichées. Je pense qu'une nouvelle vision de la vie, ne peut pas se faire sans participation de l'ensemble des concitoyens et sans adhésion à ses nouveaux projets et à ses nouvelles thématiques.

Pour pouvoir déplacer l'ensemble de ces gens, il faut discuter avec eux, les associer aux décisions de manière à ce que l'ensemble de la population adhère à ces nouvelles mutations qui sont à mon avis, des mutations gagnantes pour l'avenir de nos villes.

Hedwige de PENFENTENYO

Comment certains d'entre vous peuvent concevoir une nouvelle façon d'habiter, de vivre dans la ville et est ce que finalement l'éco-quartier répond à cette façon là ? Dans d'autres pays, on arrive à des villes d'un million d'habitants, il y a même des chinois qui envisagent de construire une tour d'un kilomètre de haut, où il y aurait par strates le côté bureau, le côté commerce, le côté logement, le côté équipement... Est-ce que la densité de la ville, va aller vers cela ? Est-ce que cet éco-quartier, qui devient presque une pensée unique dans les villes, les nouvelles villes, les réhabilitations de friches, est ce que c'est la bonne méthode ? On est dans une période de rupture, il faut reprendre des références, faire vivre les gens autrement, leur apprendre à vivre autrement, est ce que c'est finalement la bonne réponse ?

Francis LAVIEL – TRACE ARCHITECTE

Au fond nous sommes tous d'accord sur ces objectifs, il est urgent de cesser de raisonner sur des concepts qui ne marchent plus, comme le fait de toujours penser que seule l'addition foncier et construction permet l'équilibre de l'opération. On s'aperçoit aujourd'hui que les volontés et les nécessités d'intégrer de la qualité dans la ville, dans l'habitat, cela a un coût. C'est une évidence, aujourd'hui, dès qu'on fait rentrer toutes les considérations sur lesquelles nous sommes tous philosophiquement d'accord, économiquement cela devient plus difficile. Je pense que ce serait intéressant d'entendre nos partenaires et maîtres d'ouvrage qui sont présents ce soir. Mais bizarrement, j'ai envie de lancer la pierre dans l'eau, nous avons des voisins en Europe du Nord, que se soit en Hollande, en Allemagne ou en Suisse, qui ont réussi, depuis bon nombre d'années, à générer de la qualité. S'ils arrivent à la financer, c'est qu'il y a des mécanismes qui réussissent cette ambition. En Allemagne, on ne raisonne pas en foncier, il y a une mixité de programmes qui s'amortissent sur des opérations mélangeant de l'équipement public, de l'habitat, des commerces, et il y a des gens qui sont très inventifs là-dessus, par exemple à Hambourg. On doit s'inspirer de tout cela en partie et l'adapter à notre culture locale.

LE ROLE DE GOUVERNANCE

Vincent LEIGNEL

Il s'agit maintenant de produire avec plusieurs acteurs, et cela suppose à la fois de la transparence dans la manière de construire, dans l'économie de la ville, dans les coûts de la ville et dans les coûts de la construction. Est-ce que je mets des capteurs solaires ou pas ? Est-ce que je récupère de l'eau pluviale et pour faire quoi ? C'est tous ces éléments concrets qu'il faut après réaliser et qui suppose des surcoûts. Si on veut tenir les prix de sortie, qu'ils soient supportables, dans le logement social ou dans l'accession à la propriété, très vite on se rend compte que ces surcoûts à la construction ne sont digérés que dans le temps et éventuellement on peut poser en bilan carbone, en coût social du bâtiment qui est réduit mais qui est plus cher à la production.

Il y a un dialogue à avoir, regarder comment tout cela peut s'équilibrer, de sorte que l'intention et l'objectif de construire durable, de faire du bâtiment respectueux de l'environnement, puissent se réaliser dans des coûts acceptables par tous et notamment par les usagers. On commence à avoir des clés, on n'a pas toutes les clés encore, on a les intentions mais les mettre en œuvre n'est pas toujours très simple car le mode de travail est un mode qui est tout nouveau.

QUEL MODE OPERATOIRE ?

Gérard BLANC

La pire des choses serait de laisser croire que c'est un débat idéologique, ce qui a été longtemps reproché aux urbanistes. La question de la qualité dans tous les sens du terme, de l'offre urbaine qu'on est capable de proposer, est la seule condition pour que les gens puissent éventuellement avoir un autre parcours de choix. Dans ces éléments, il y a la question de l'offre de mobilité. Est-ce qu'on est capable d'offrir des transports en commun efficaces, rapides, où l'attente est confortable, protégée du vent et de la pluie, dans de bonnes conditions ?

Faire la ville avec le transport en commun, c'est vraiment utiliser cette intensité croissante de la ville avec la progression qualitative et quantitative de l'offre de transport en commun. On a conduit une enquête tout à fait intéressante ces dernières années, à l'agence d'urbanisme, auprès des gens qui ont fait construire dans la périphérie. Le premier élément, le déclencheur du choix c'est la volonté d'être propriétaire. La copropriété pour beaucoup de gens de catégorie moyenne est perçue comme un épouvantail. Deuxième élément du choix, c'est la volonté d'avoir un jardin. Sur les formes urbaines, nous devons être capables de proposer des formes urbaines intenses, optimisant le terrain équipé mais qui offrent aussi des possibilités. Le jardin peut avoir de nombreuses formes, ce n'est pas nécessairement 500 m² au sol. Il faut donc faire évoluer notre offre.

Philippe GUIONY

Pour que ce ne soit pas une spirale infernale et que les collectivités puissent continuer à offrir des espaces publics attractifs, des modalités de transports adaptés aux nouveaux besoins, il faut inventer de nouveaux modes pour pouvoir continuer à accompagner la construction de la ville par des espaces publics et des infrastructures de qualité.

Prenons l'exemple, en Hollande, de l'opération Beursplein à ROTTERDAM où effectivement la logique du foncier ne s'est pas appliquée comme habituellement. La ville a apporté son foncier en capital dans une société commune avec les partenaires privés qui construisaient, qui acceptaient de construire le projet décidé par la collectivité, et de construire ensemble. Aujourd'hui la collectivité touche, tous les ans, des royalties sur les résultats de cette opération et entretient son espace public et met à niveau les infrastructures. On est dans des logiques gagnant/gagnant, dans des cercles vertueux qui permettent de financer les surcoûts de cette ville durable qu'on cherche à faire.

Pierre LEBOEUF – CONSEIL MUNICIPAL

Vous parlez beaucoup de la création, c'est-à-dire quelque chose que l'on construit facilement, un terrain, une friche... mais qu'en est-il pour l'existant ? En l'occurrence, je pense que ni les collectivités ni les particuliers ne peuvent agir là-dessus. Je voudrais savoir en matière d'éco-développement ce que vous pouvez proposer ou ce que les pouvoirs publics peuvent proposer pour abonder dans ce sens ?

Vincent LEIGNEL

L'intervention publique peut être de plusieurs niveaux, il y en a une qui est connue, qui est portée ici par la communauté, c'est celui du bilan thermique avec des aides qui permettent de restructurer. L'autre aspect, qui me semble être plus fondamental, est celui de la régénération du patrimoine urbain. Vous pensez, je présume, plus à tout ce qui est îlot de la construction, qui sont sur des copropriétés souvent très complexes ici. On a à peu près la même chose à Lorient qui est une ville qui a les mêmes problématiques que les nôtres et où il y a vraiment un travail à reprendre. Il me semble, et on a quelques opérations qui sont en cours, que nous aurons plutôt à regarder comment on peut redensifier ce patrimoine, regarder quels sont les points d'appui sur ces bâtiments de la construction pour les régénérer, pour leur créer probablement des m² supplémentaires qui permettront de créer. Il y a un vrai travail à mener en lien avec les copropriétés, en lien avec les syndicats de sorte à pouvoir régénérer ce patrimoine parce qu'il se dégrade de plus en plus. On a une ville qui a encore des potentialités de régénération sur elle-même et c'est vraiment quelque chose qui me semble important à mener dans les 10-15 ans. Ce n'est vraiment pas simple, on commence à avoir quelques exemples qui sortent, mais le problème juridique d'intervention est délicat et après c'est le problème de méthode et d'expertise sur ces bâtiments. Il peut y avoir de l'accompagnement public, mais l'accompagnement public est plutôt dans la méthode, dans les processus. Je pense que ce sont des opérations qui doivent trouver un moyen de se refinancer par elles-mêmes.

QUELLES PERSPECTIVES POUR DUNKERQUE EN 2025-2030 ?

Gérard BLANC

Pour rester dans le droit fil de la ville durable, en 2025 j'aborderai deux points :

- **L'espace public partagé** : du point de vue de la mobilité durable, si on n'est pas dans le débat idéologique, une bonne voiture doit pouvoir cohabiter avec un espace partagé où les piétons et les vélos sont prioritaires. Il faut se donner comme ligne directrice pour l'action publique sur l'espace public, que chaque fois que l'on intervient sur le goudron, les tuyaux, les bordures de trottoir, on ne refait pas à l'identique mais on se pose la question : « est-ce que je suis sur une voie principale où il faut que je protège la circulation vélo et la traversée piétonne, est ce que je suis à l'intérieur de cette maille ? », et là de façade à façade on va faire évoluer l'ensemble du traitement de l'espace public. En 20 ans, on refait l'ensemble de l'espace public de l'agglomération avec un langage totalement différent.
- L'autre aspect complètement à l'opposé, c'est que dans 25 ans, on ne sait pas ce que sera **l'industrie dunkerquoise**. Il se trouve que nous avons une vertu formidable, nous avons protégé nos dunes. On est au cœur de l'Europe du Nord, on a des dunes, on va faire une ville balnéaire, cela fait des emplois diversifiés, des emplois de service, cela fait de la richesse. On est au cœur d'une région extrêmement urbanisée, entre le sud de l'Angleterre, l'Allemagne, la Hollande... On n'est pas condamné à n'être qu'une zone industrielle. Vous parliez de villes balnéaires aussi, c'est un des avènements de Dunkerque, c'est risqué, ce n'est pas facile, mais le Grand Large montre la voie.

Nathalie BROCCQ

Le Grand Large montre la voie de cette mutation probable qu'on aura à vivre ces prochaines années. Sur ce développement économique, je pense qu'avec Dunkerque qui a repris une position par rapport au port qui occupait l'ensemble de l'espace il y a une trentaine/quarantaine d'années, on est en pleine mutation sur la reconquête et sur une autre typologie d'activité économique sur le dunkerquois. A mon avis, elle va muter à nouveau, de la même manière qu'elle a pu muter ces vingt dernières années. On verra dans les 25-30 ans une modification complète sur ce qui se passera en termes d'activités à Dunkerque. Je pense que l'activité balnéaire touristique représente un enjeu économique et une mutation de nos emplois. Cela permettra à mon avis de faire muter la ville dans le bon sens.

Vincent LEIGNEL

Je pense que cette ville, dans un premier temps aura atteint, d'ici là, une dimension de centre d'agglomération et que la pratique urbaine du centre de l'agglomération ne sera plus la même que celui qu'on a aujourd'hui. Je pense qu'on aura réussi à donner des pratiques urbaines un peu différentes, plus confortables. La question sur laquelle je suis totalement d'accord c'est quelle vision on a du territoire industriel parce que nous savons qu'on est lié à l'activité industrielle ou portuaire et notamment à la sidérurgie. Si on écoute les prospectivistes dans ce domaine, il y a de la tension même entre eux. Quand on donne une vision à 15 ans, je sais que les investissements, à 3-5 ans, sont là. On sait que pour l'instant, on vit avec une unité de production, qui est là, qui est importante, qui constitue vraiment le cœur ou l'un des cœurs des grandes industries qui font la vie économique de ce territoire. Et je ne sais pas répondre avec ou sans...on n'a pas toutes les clés.

L'autre clé, qu'on a ouvert et qui me semble être une bonne clé : la plateforme énergétique, on a bien ouvert la voie, on est bien positionné et cela restera, on doit continuer à aller dans l'innovation. Mais vers quoi avancera-t-on demain ? Quelle sera l'énergie de demain ? Je ne suis pas capable d'y répondre.

Là où je ne suis pas tout à fait d'accord, c'est le développement touristique. Je pense que l'élément du développement touristique est un élément d'attractivité que nous devons travailler, que nous devons continuer de positionner et qui participe du bien être collectif. Et c'est une carte qui me semble importante quand on va voir une entreprise, quand une entreprise vient s'implanter, elle regarde bien sûr le coût du foncier, le problème de l'eau, de

l'électricité, des services qui l'entourent, les connexions de transport et les savoir-faire locaux éventuellement, et les capacités et les ressources humaines. Mais elle regarde aussi la qualité de vie que les gens vont trouver une fois qu'ils seront sortis de l'usine.

Nathalie BROCCQ

Je pense qu'il faut le voir en termes de carte complémentaire et notre tissu industriel est là. Il faut souhaiter qu'il dure le plus longtemps possible et que la mondialisation permette de sauver nos emplois industriels dont on a largement besoin sur la région et qui font vivre bon nombre de dunkerquois. Mais je pense que dans le développement, cela peut être une carte à jouer. Il y a le côté nature qui est très intéressant et je pense qu'en termes d'emploi, quand on parle de richesse, de HQE et de développement de la ville, il faut quand même préserver quelque chose de clé : les emplois. A un moment donné, on ne peut pas construire, on ne peut pas prévoir des logements en accession s'il n'y a pas d'acquéreur ou plus personne à loger. Je pense que dans cette complémentarité là, comme les éco-quartiers, on est aussi sur des thématiques où il faut jouer plusieurs cartes de manière à rendre notre territoire attractif. Ce milieu industriel il faut le conserver, il faut faire perdurer ces emplois.