

# Dunkerque

## Pile ou Face ?

Comme dans tout projet urbain, il est difficile de satisfaire tout le monde. La ville de Dunkerque en est un bon exemple. Que l'on discute du projet urbain de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) avec l'instigateur ou avec les habitants de la ville de Dunkerque, les avis divergent.

### Dunkerque côté Pile

Lors de notre séjour à Dunkerque, nous avons eu le privilège d'être accueilli par Michel Delebarre, ancien Ministre d'Etat, Sénateur-Maire, Président de la communauté de Dunkerque. Cette rencontre a eu lieu dans la salle du conseil municipal de la ville de Dunkerque. Au programme de la discussion, le projet « Dunkerque, cœur agglomération ». Ce projet mené par l'agglomération dunkerquoise et soutenu par le maire, Michel Delebarre, est un projet global de redynamisation du centre d'agglomération de Dunkerque. Il se compose de deux volets. Le premier volet porte sur des opérations de constructions de nouveaux logements et de commerces dans l'hyper-centre de Dunkerque, en alliant l'approche environnementale à l'approche « redynamisation » et l'ouverture des quartiers. Le deuxième volet porte sur la mise en place d'un nouveau plan de mobilité visant à renforcer l'attractivité et le confort du centre-ville.

Toute cette présentation du projet mené par le maire Michel Delebarre semble extrêmement positive pour la ville de Dunkerque. Le projet semble souffrir d'aucun manque, d'aucune contestation dans la démonstration. Et effectivement, aux premiers abords, le projet semble extrêmement ambitieux et positif pour la ville. Cette vision n'est en fait pas impartiale car comme dans de nombreux cas, et pour ne pas dire tout le temps, une personne qui vient vous parler de son projet ne peut que promouvoir son travail. Toutefois, de nombreux Dunkerquoises et Dunkerquois semblent être en profond désaccord avec ce projet « Dunkerque, cœur d'agglomération » et ce, pour de nombreuses raisons. C'est l'objet de cette deuxième partie de ce document.

### Dunkerque côté Face

La première critique relevée par certains Dunkerquois porte sur le plan mobilité du

projet d'urbanisation de la ville de Dunkerque et plus particulièrement sur l'accessibilité et le stationnement des commerçants près des commerces. De plus en plus d'entre eux se plaignent de ne pas pouvoir se garer gratuitement proche de leur lieu de travail. De plus, en ces temps difficiles de rigueur économique et de difficulté financière, ces restrictions sont très mal perçues car la clientèle fuirait le centre du fait d'un stationnement trop coûteux. L'alternative proposée par la mairie consistant à positionner des parkings en périphérie de la ville et à permettre l'accès au centre-ville par l'intermédiaire de navettes gratuites ne semble pas satisfaire les commerçants du centre. Ceci s'explique sûrement par une approche plus politique que pratique car ces restrictions au niveau du stationnement se sont accompagnées d'une augmentation des impôts locaux sur le centre-ville de Dunkerque. Trop d'arguments négatifs pour que ce projet puisse se faire sans mécontentement. Certains soutiennent même que c'est la mort des petits commerces qui s'annonce.

Le deuxième point d'achoppement du plan de mobilité du projet d'urbanisation de la ville de Dunkerque porte sur la limitation de vitesse à 30km/h dans l'hyper-centre de la ville de Dunkerque. Les habitants de Dunkerque considèrent que depuis toujours ils ont le droit de circuler à 50km/h. C'est un exemple typique du raisonnement latin des Français. Mais si on s'intéresse à cette zone de la ville, on s'aperçoit qu'elle est le lieu de nombreuses traversées intempestives de piétons en dehors des passages protégés. Si on regarde les résultats de la sécurité routière liant le pourcentage de tués lors d'un accident en fonction de la vitesse, on s'aperçoit que la probabilité de mort est beaucoup plus importante en cas de choc si le véhicule circule à 50km/h plutôt que de circuler à 30km/h. L'individualisme des gens priment sur l'intérêt commun.

La deuxième objection qu'exprime la population porte sur le bilan des actions réalisées et sur les conditions de réalisation du projet d'urbanisme. L'une des critiques porte sur la réalisation de l'éco-quartier du Grand Large qui, selon les dires de certains locaux, est complètement vide. Personne ne veut habiter dans ces nouvelles maisons. A

quoi bon construire de nouvelles maisons alors qu'actuellement, il existe des maisons entièrement nouvelles qui ne trouvent pas preneur. On retrouve cette critique dans la rénovation du quartier du Jeu de Mail. En effet, cette rénovation s'accompagne nécessairement de destruction de vieilles barres d'immeubles qui, bien que complètement insalubres, sont indissociables d'une vie passée. Comment faire accepter à une personne qui a vécu plus de 20 ans dans une barre d'immeuble et qui a vu y grandir ses enfants, que tout va être détruit ? Les gens de ces immeubles vont devoir être déplacés temporairement le temps de la reconstruction. C'est une perte de repère totale qui n'est pas toujours acceptée facilement même si les gens savent que ce projet a pour but d'améliorer leurs conditions de vie. Ce problème est inhérent aux problèmes de rénovation de quartiers se faisant en présence de population. Pour limiter les préjudices moraux

*L'ingénieur doit [...] essayer de trouver le meilleur consensus avec les différents partis qui s'opposent afin de fournir un projet cohérent aux attentes.*

d'une telle action, la mairie de Dunkerque essaye d'accompagner psychologiquement les habitants de ces immeubles, voués à être démolis.

Cette opposition de point de vue portant sur n'importe quel projet (projet d'urbanisation, projet de construction d'une ligne de train,...) est incontournable. Le rôle de l'ingénieur dans tout cela doit, à mon avis, s'attacher à essayer de trouver le meilleur consensus avec les différents partis qui s'opposent afin de fournir un projet cohérent aux attentes. De plus, lorsqu'il doit évaluer la faisabilité d'un projet qu'on lui présente, il se doit de faire attention à la présentation forcément partisane de la personne qui vient lui présenter son projet. Seule une étude complète permet de comprendre réellement les enjeux d'un projet. De plus, de nombreux projets qui, à leurs début faisaient débats, se sont finalement imposés comme indispensables et bénéfiques à tous. Les humains n'aiment pas trop que l'on change leurs habitudes de manière brutale. Il faut faire avec et ne pas se résigner lorsqu'on pense qu'un projet est bon mais qu'il ne va pas forcément plaire à tous au début. Les gens s'habitueront et y gagneront au final.