

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

mai 2001 – janvier 2002

Jean-Michel MERCHEZ

Architecte dplg Urbaniste
22 rue Charcot - 62000 ARRAS
Tél. : 0321230780 Fax : 0321234726

Serge KOVAL

Programmation Urbanisme
23 rue d'Aboukir - 75002 PARIS
Tél. : 0140260111 Fax : 0140260113

AVERTISSEMENT :

Afin de bien mesurer l'appréciation quant à l'usage des espaces, le commanditaire de l'étude a souhaité que l'évaluation concerne des opérations terminées, des processus entièrement éprouvés. Compte tenu des temps parfois très longs de maturité des projets, certaines opérations de l'échantillon évalué, remonte aux années 90, la genèse de l'une d'entre-elles datant des années 80.

En lisant la présente étude, il faut rester attentif à ce possible décalage temporel, eu égard notamment, aux évolutions récentes de la politique du conseil général du Nord (méthode, processus et financement dans le cadre du FAN et du FACV). Néanmoins, les témoignages recueillis et les critiques exprimées par la plupart des protagonistes, en particulier les élus, reflètent les préoccupations présentes.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Sommaire

INTRODUCTION : CONTEXTE DE LA COMMANDE

CARTE DE LOCALISATION DES SITES D'ÉTUDE

PRINCIPE DE L'ÉVALUATION

- Caractéristiques liées au sujet
- Une méthode fiable
- Choix de l'échantillon
- Les critères d'évaluation
- Les critères politiques et culturels

CRITIQUE DE LA DÉMARCHE :

- La problématique de départ, le projet politique
- La multiplicité des acteurs
- La sectorisation dans le temps ou la sectorisation horizontale et verticale
- Chronologie et cumul des compétences

PREMIÈRE SYNTHÈSE

- Une préoccupation apparemment partagée
- Une maîtrise d'ouvrage plurielle
- Une conduite d'opération inexistante
- La défaillance de la programmation
- Des maîtrises d'œuvre désorganisées
- Des usagers absents
- La solitude des maires

UN BILAN TRÈS MITIGÉ

ÉVALUATION : TABLEAU DE SYNTHÈSE

HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

ANNEXES

INTRODUCTION : CONTEXTE DE LA COMMANDE

La Direction Départementale de l'Équipement du Nord s'est de longue date intéressée à la qualité des aménagements de l'espace public.

En témoigne la mise en place de différents stages de sensibilisation des acteurs de l'ingénierie publique ainsi que la création d'un comité de suivi au sein de la cellule aménagement, associant l'architecte-conseil et le paysagiste-conseil de la DDE.

Après une période d'expérimentation et d'adaptation des services, l'arrondissement DDE de Dunkerque a souhaité investir dans une évaluation s'appuyant sur des cas concrets. L'arrondissement de Dunkerque a donc lancé une évaluation dont le caractère relève tant du bilan que de la prospective.

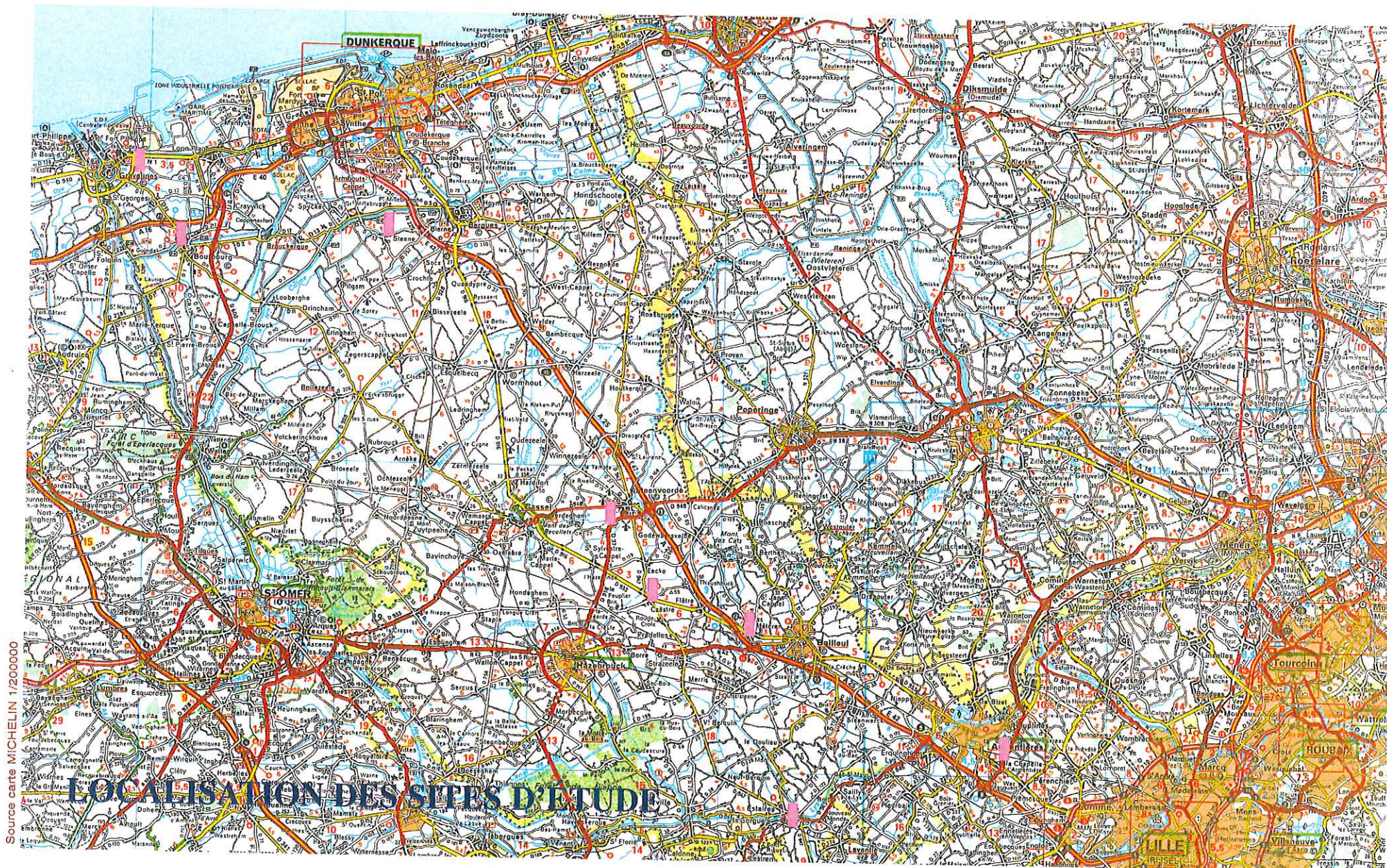
Par ailleurs, la restructuration des compétences et la redistribution des structures territoriales (création des SAT et des BIP) se sont opérées dans le même temps.

Compte tenu du nombre important d'acteurs impliqués dans les démarches d'aménagement et afin de partager les difficultés et les fruits des expériences, la DDE a souhaité développer un esprit partenarial en animant un comité de pilotage constitué des différentes institutions concernées (1). Ce comité de pilotage a suivi les étapes successives de l'évaluation.

L'évaluation s'inscrit dans une démarche en cours, dans un positionnement institutionnel en évolution.

(1) cf annexe 3

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public



DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

PRINCIPE DE L'ÉVALUATION :

L'évaluation correspond à une mesure de la valeur. Valeur des investissements réalisés sur le domaine public, évolution du service rendu, par nature, le principe d'évaluation dérange. L'évaluation aborde les questions sous un angle inusuel. Le fait de donner la parole à certains acteurs peut sembler superflu. Elle est perçue comme une tâche supplémentaire par les acteurs concernés plus que comme l'occasion d'une mise en question collective.

Caractéristiques liées au sujet :

L'évaluation ne s'applique pas à un produit dont la destination serait préalablement clairement définie comme c'est le cas pour un process industriel.

L'évaluation s'est faite sur un territoire suffisamment vaste pour illustrer des situations différentes (Arrondissement de Dunkerque et partie Nord de l'Arrondissement de Lille). Les résultats pourraient concerner des entités politiques encore plus larges.

L'espace public est une terminologie nouvelle pour désigner un type d'espace qui existe depuis toujours mais auquel une attention nouvelle est portée. Cette notion concerne une grande diversité d'espaces aux échelles et aux fonctions très variées. Les interventions concernent la plupart du temps des réhabilitations, c'est-à-dire des transformations de l'existant, très rarement des créations pures. Véritable exercice d'adaptation, l'aménagement relève quasi systématiquement du prototype urbain, aucun des cas n'étant reproductible.

Le projet sur l'espace public est indissociable de la modernisation des villages et des bourgs et des phénomènes de mutation de l'espace rural et péri-urbain...

Parce qu'il est par nature le lieu privilégié de toutes les rencontres, l'espace public est un lieu prédestiné aux conflits et aux concessions. Ce domaine accueille les usages multiples et des interventions successives et incessantes (câbles, tuyaux, trafic...). C'est aussi l'espace où les pratiques sociales les plus symboliques se succèdent (fêtes, marchés, défilés, foires, spectacles, manifestations...). Aucun lieu ne focalise autant d'usage, d'acteurs et de divergences d'intérêts.

C'est enfin un espace juridique complexe où les propriétés, droits d'usage, servitudes s'accumulent et se juxtaposent. La gestion de l'espace public est d'autant plus compliquée.

Quoique mal exprimés par la conscience collective, les enjeux présents relèvent essentiellement de la cohérence et de l'équilibre du développement urbain.

Les enjeux économiques et sociaux sont souvent fragmentés ou très partiellement pris en compte dans les processus.

Une méthode fiable :

L'évaluation repose sur l'écoute des protagonistes.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

L'espace public a vécu de ses acquis durant des siècles. Les concepts de place, de rue, d'avenue, de boulevard étaient établis bien avant que la circulation se développe. Les mutations sont récentes et extrêmement fortes. C'est dans la deuxième moitié du siècle passé que le développement fulgurant de la mobilité pose en termes totalement nouveaux la question des espaces publics centraux, à la croisée des pratiques anciennes et de l'envahissement automobile. La méthode et les critères relèvent encore aujourd'hui de l'expérimentation. Le fait d'interroger sur la qualité d'un espace de préoccupations nouvelles révèle parfois la découverte par les élus et la sphère technique d'un territoire à enjeux insoupçonnés.

Les acteurs étant très nombreux, les entretiens sont, selon nous, la seule méthode permettant de restituer ce que chacun perçoit. Ils font apparaître :

- des divergences dans les objectifs à atteindre,
- des contradictions dans la hiérarchie des moyens,
- des nuances subjectives dans l'appréciation du résultat.

Choix de l'échantillon :

Le choix des sites d'étude n'est évidemment pas neutre. Les opérations, les territoires et échelles concernées, les moyens, la période d'analyse conditionnent l'évaluation. Bien que toutes différentes, les neuf opérations retenues sont représentatives d'une action en milieu rural à une époque de transition importante eu égard à la loi MOP et au développement récent des politiques publiques en faveur du cadre de vie.

L'évaluation s'intéresse principalement à un milieu rural même s'il est, toujours, sous influence urbaine. La problématique est dominée par la « traversée », ce qui ne serait pas le cas en milieu urbain dense. Chacune des

opérations aborde, « de facto » la question des espaces centraux, ou conduisant aux centres : la place, la rue, l'avenue, l'entrée d'agglomération.

Les critères d'évaluation :

Les critères émanent des protagonistes eux-mêmes et non d'une vision arrêtée par tel ou tel acteur. Aucune facette de la problématique de l'espace, de ses mutations et de ses projets n'échappe à la sagacité des acteurs rencontrés. Ce que les uns oublient ou négligent est au centre des préoccupations des autres...

Ce qui n'empêche pas les auteurs de cette étude de donner leur point de vue à partir de cette rencontre inédite avec tous les acteurs. Aussi restons nous attentifs à un certain nombre de critères objectifs pour vérifier avec les différents interlocuteurs que l'intervention s'est avérée plus ou moins pertinente selon que tel ou tel aspect a été mis en avant. Ces critères théoriques restent valables quel que soit le type d'opération.

On retiendra plus particulièrement les critères d'évaluation de la qualité suivant :

- FONCTIONNALITÉ / USAGE
- IMAGE / AMBIANCES / VOCATION
- INTÉGRATION DANS LE CONTEXTE / EXPLOITATION DU SITE
- PERENNITÉ / POLYVALENCE
- PATRIMOINE / HISTOIRE

Ces critères s'inscrivent néanmoins dans la logique du projet et de la transformation de l'espace.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Les critères politiques et culturels :

Paradoxalement, l'attente des populations s'appuie sur certains de ces génériques, mais ne hiérarchise pas les objectifs à atteindre de la même façon. L'analyse du service à rendre dans l'aménagement reprend deux critères primordiaux :

- LA SÉCURITÉ
- L'ESTHÉTIQUE

Viennent ensuite des préoccupations qui indirectement rejoignent ces premières performances à atteindre. Le confort des automobilistes notamment dans les notions de stationnement et de fluidité rejoint le thème

de la sécurité. Ensuite les notions d'environnement, dans leurs acceptions tant écologiques que paysagères sont souvent confondues avec l'esthétique.

Ce décalage des préoccupations ne laisse paraître ni la difficulté ni la complexité liée à l'assemblage des deux objectifs. Selon les contextes physiques ou fonctionnels préexistants, la hiérarchie basculera dans un sens ou dans un autre. Les résultats physiques le confirment. Le conflit piéton/voiture d'une part, l'évolution de l'image dans le respect de l'identité locale d'autre part, constituent des objectifs difficiles à atteindre.

Le temps est rarement mis en avant car il suppose un engagement et une transposition que seul les professionnels expérimentés peuvent évaluer a priori. Si certaines opérations nécessitent réflexion et maturité, parfois plusieurs mandats, la vision à long terme est rarement prise en compte.

CRITIQUE DE LA DÉMARCHE :

La problématique de départ, le projet politique :

Il s'agit, dans tous les cas de traiter deux questions dominantes : le traitement du conflit véhicules/piétons ; l'embellissement des bourgs et villages. Ces deux questions ont des implications multiples sur la vie économique et sociale des communes.

• le traitement du conflit véhicules/piétons

Il s'agit de traiter l'ensemble des conflits d'usage et d'intérêts liés à la motorisation sans cesse croissante. L'introduction toujours plus importante des véhicules dans les centres anciens a, dans un premier temps, conduit à une recherche d'optimisation fonctionnelle et à la normalisation de l'espace pour la voiture au détriment du piéton. Cette orientation atteint néanmoins ses limites. Le problème est ressenti dans la recherche de desserte maximale pour répondre aux contraintes d'accessibilité et de stationnement, notamment lorsque le maintien du commerce local est en jeu. Aujourd'hui, la population est de plus en plus demandeuse de sécurité et la configuration "traditionnelle" des espaces ne convient apparemment plus. La première attente va supposer un aménagement pour "sécuriser", c'est-à-dire "spécialiser" l'espace collectif (et de fait, perdre une partie de ces qualités de polyvalence). Les besoins contemporains semblent tous converger vers la voiture avec une évolution notoire : la mise au pas de la voiture aux dépens du tout automobile.

• l'embellissement des bourgs et villages

Il s'agit du souci lié à l'apparence, à l'évolution esthétique de l'image. Comment sortir du 19^{ème} siècle tout en maintenant l'identité chère aux

populations et aux élus ? Ce sont en général les métiers de la conception architecturale et paysagère qui sont sollicités. Un peu comme si la question n'était pas intimement liée à l'économie et au social. Comme si la question du paysage pouvait se traiter en autonomie, à la manière d'un décor.

Aujourd'hui, nombreux acteurs ont compris que la conception de l'espace nécessite un exercice de synthèse. Néanmoins ni les maîtrises d'ouvrage, ni les maîtrises d'œuvre ne sont préparées à se donner les moyens d'installer un mode de production réellement compatible avec ce mode de pensée...

La multiplicité des acteurs :

Chacun des acteurs développe des savoir-faire qui leur sont propres. Conditionnés par des intérêts (responsabilité, gestion ou encore disponibilité) ou par une culture professionnelle limitée à un champ spécifique, ces protagonistes apportent une contribution "ponctuelle" à la démarche sans avoir à se soucier de la cohérence de l'opération ou, dans le meilleur des cas, sans en avoir les moyens. Car là n'est pas leur compétence ou leur dévolution.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

La sectorisation dans le temps
ou la sectorisation horizontale et verticale :

Protagonistes	Rôle	Responsabilité	Compétences	Domaine d'intervention	Difficultés/complexité
Élus	Représente les administrés, exprime les besoins, recherche les compétences et les aides financières	MoP Responsables devant les électeurs	Rarement intégrées aux services	Espace communal	Maîtrise et coordination des différents protagonistes Perte de la maîtrise lorsqu'il n'est plus MOP
Représentants de l'état	conseil technique et réglementaire, MO pour les ouvrages de l'état, Mœ pour les collectivités, Travaux d'entretien	MoP, MœP et parfois Entreprise Responsables devant la hiérarchie, représentation d'un ministère	Conseil Urbanisme réglementaire Maîtrise d'œuvre technique	Espace public	Responsabilité élargie et domaine de compétence partiel Culture professionnelle technique
Représentants des collectivités	Conseil sur démarche Instruction des dossiers pour aide financière	MoP et MœP selon les services Responsables devant les élus centraux	Conseil et suivi de dossier	Espace départemental ou régional	Cloisonnement des services Décomposition des aides Culture professionnelle administrative et technique
Communautés urbaines ou communautés de communes	MoP Financement MœP	MoP et MœP Gestionnaire Responsables devant les élus des structures intercommunales.	Intercommunalité Aménagement Maîtrise d'œuvre technique	Espace public de voirie et cadre de vie	Responsabilité élargie et domaine de compétence partiel Culture professionnelle technique
Conseils	Conseille, expertise Doit son efficacité à son éthique et à son désintéressement en termes de commande ultérieure		Analyse, Méthodologie, Pédagogie	Tous domaines	Intervention limitée à l'amont
Concepteur Bureau d'études privé	Analyse spatiale, composition urbanisme, compétences différentes parfois inappropriées et non articulées entre elles Conception spécifique	Mœ Assurance prof. privée	Analyse spatiale, composition urbaine, Maîtrise d'œuvre	Tous domaines	Mission partielle Cohérence technique et architecturale des différents ouvrages
Concessionnaires	Installent et adaptent les réseaux. Expertise technique Se bousculent autour des tranchées	Qualité de service	Mo et Mœ technique	Réseaux sur le domaine public et privé	Culture professionnelle limitée à son domaine de compétence
Entreprises	Réalisent les travaux. Héritent de la division des tâches et des défauts de conceptions ; Commettent à leur tour des erreurs de mise en œuvre	Assurance prof. Garanties sur les ouvrages exécutés	BET Mise en œuvre d'ouvrage de toutes natures	Tous domaines	Savoir-faire et expérience sectorielle, sous-traitance
Usagers	Administrés, autres bénéficiaires aux intérêts divergents				Peu ou mal consulté Détaché des objectifs d'intérêt général

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Quoique incomplet en ce qui concerne le nombre de protagonistes pouvant intervenir dans le processus, le tableau ci-dessus fait clairement apparaître un cumul de compétences portées par des acteurs représentant des institutions ou ayant des responsabilités relevant à la fois de la maîtrise d'ouvrage (Mo) et de la maîtrise d'œuvre (Mœ). Difficile pour un maire de ne pas faire de confusion en ce qui concerne le rôle et les compétences de ces différents interlocuteurs. Notamment lorsque ces mêmes protagonistes détiennent les pouvoirs cumulés du financement et de la connaissance technique, voire de l'expertise technique.

La complexité du dispositif est par ailleurs fortement ressentie car une opération d'aménagement peut prendre des formes (méthodes) totalement différentes selon l'organisation économique et politique du territoire concerné, c'est-à-dire selon que le sol est la propriété de tel ou tel niveau de collectivité ou d'établissement communautaire et que ce dernier établissement est doté ou non de services techniques.

Ainsi, verra-t-on, dans de nombreux cas, la confusion de rôle entre décideurs et financeurs. Sous l'influence des derniers, les élus avouent ne plus réellement décider mais plutôt délivrer une caution en fonction des contraintes définies par l'un ou l'autre des protagonistes. On comprend que la multiplication des acteurs et intervenants dans la chronologie du projet ne fait qu'accroître ce phénomène de perte de maîtrise de l'ouvrage.

La fragmentation verticale (la multiplication des phases dans la chronologie de l'opération) et la fragmentation horizontale (la multiplication des intervenants dans ces mêmes phases) mettent en exergue le doute ressenti quant à la réelle maîtrise de l'ouvrage par les commanditaires élus. Ces derniers expriment après coup la relation de cause à effet. Le résultat n'est que partiellement satisfaisant. "Cet aspect du projet est regrettable, mais à l'époque, on nous a dit que... en contrepartie, nous avons appris qu'il était possible de...". Ces aveux confirment l'assistance partielle ou segmentaire des acteurs accompagnant la maîtrise d'ouvrage.

Si certaines critiques sont exprimées, aucune institution n'est spécifiquement atteinte. Chaque acteur a respectivement apporté une contribution dans son domaine. Mais rares sont les intervenants qui ont pris conscience que le cloisonnement professionnel constituait un obstacle important à la cohérence, c'est-à-dire à la réalisation des objectifs fonctionnels, techniques, économiques et sociaux du projet. La multiplication des phrases et le cumul des compétences induisent forcément des ruptures de charges conséquentes. L'orientation ou l'ambition du projet politique et social est remise en cause par le projet technique ou le projet urbain. Le projet technique est repris par le projet architectural et inversement. Le phasage du programme est conditionné par les échéances pour l'obtention de subvention. Les contraintes techniques et économiques des concessionnaires entrent en contradiction avec le parti d'aménagement. Les riverains, consultés trop tard, font modifier le projet en cours de réalisation. Pour des raisons techniques et/ou économiques, les entreprises adaptent le projet avec l'accord du maître d'œuvre responsable du suivi de chantier sans consulter l'auteur du projet qui est intervenu très en amont (esquisse ou APS).




DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

À l'arrivée, l'image est floue. Les grandes difficultés de maîtrise se lisent dans les résultats. Ni la chronologie ni la fragmentation des responsabilités ne vont dans le sens de la maîtrise. Difficile de :

- maîtriser l'ouvrage lorsque le maire n'est pas vraiment le maître d'ouvrage,
- conduire l'opération lorsque cette mission n'est pas officielle ou lorsqu'elle ne s'inscrit pas dans la continuité,
- maîtriser l'œuvre lorsque cette mission est partielle, ponctuelle ou relayée...

Le tableau théorique de la page suivante tente de faire apparaître les ruptures ou à l'inverse les continuités abusives de certains protagonistes (institutions ou prestataires)

Le code couleur correspond à la légende suivante

-  Implication avec responsabilités dans un champs de compétence spécifique
-  Implication sans responsabilité, accompagnement ponctuel de la MO
-  Mobilisation sans compétence spécifique

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

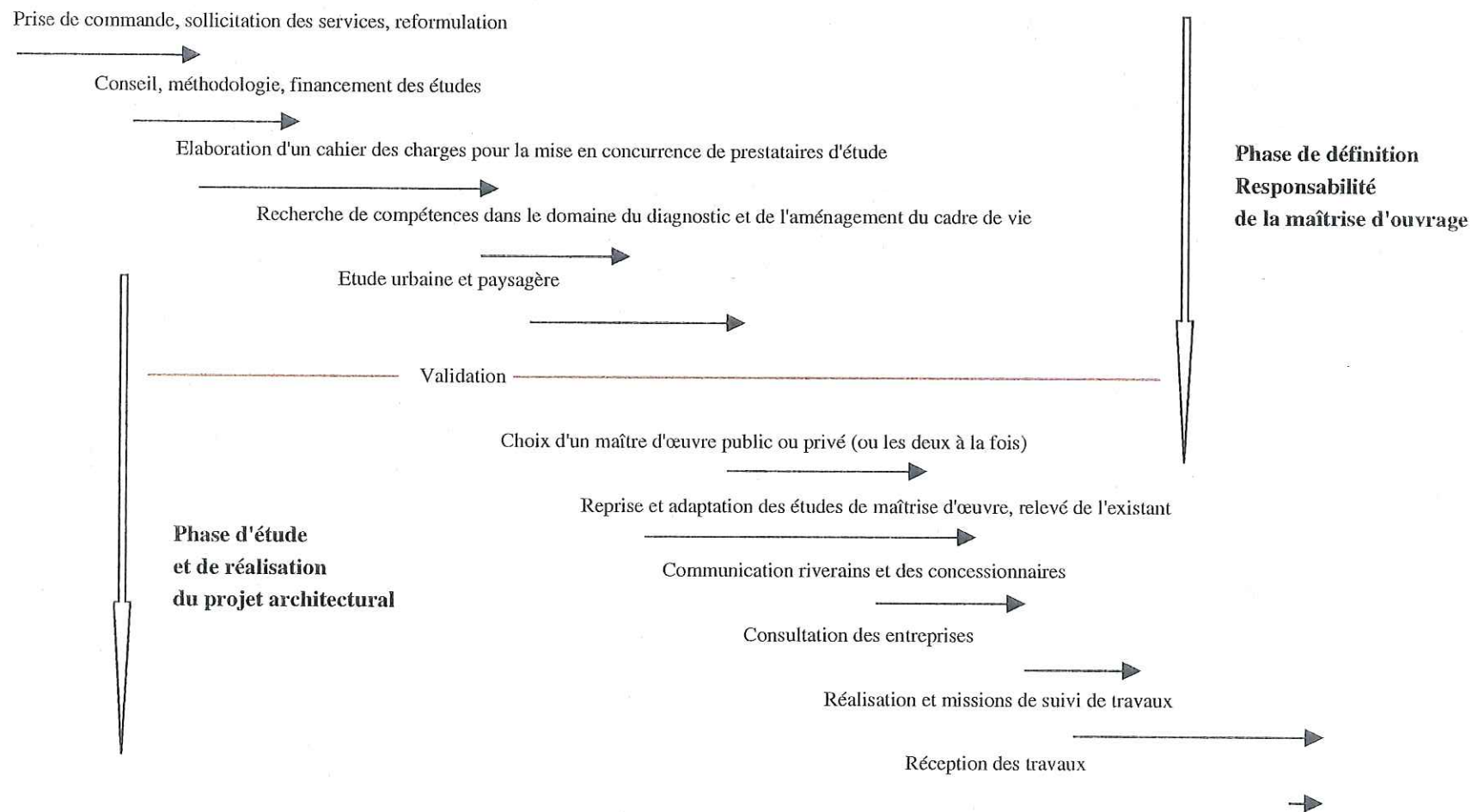
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

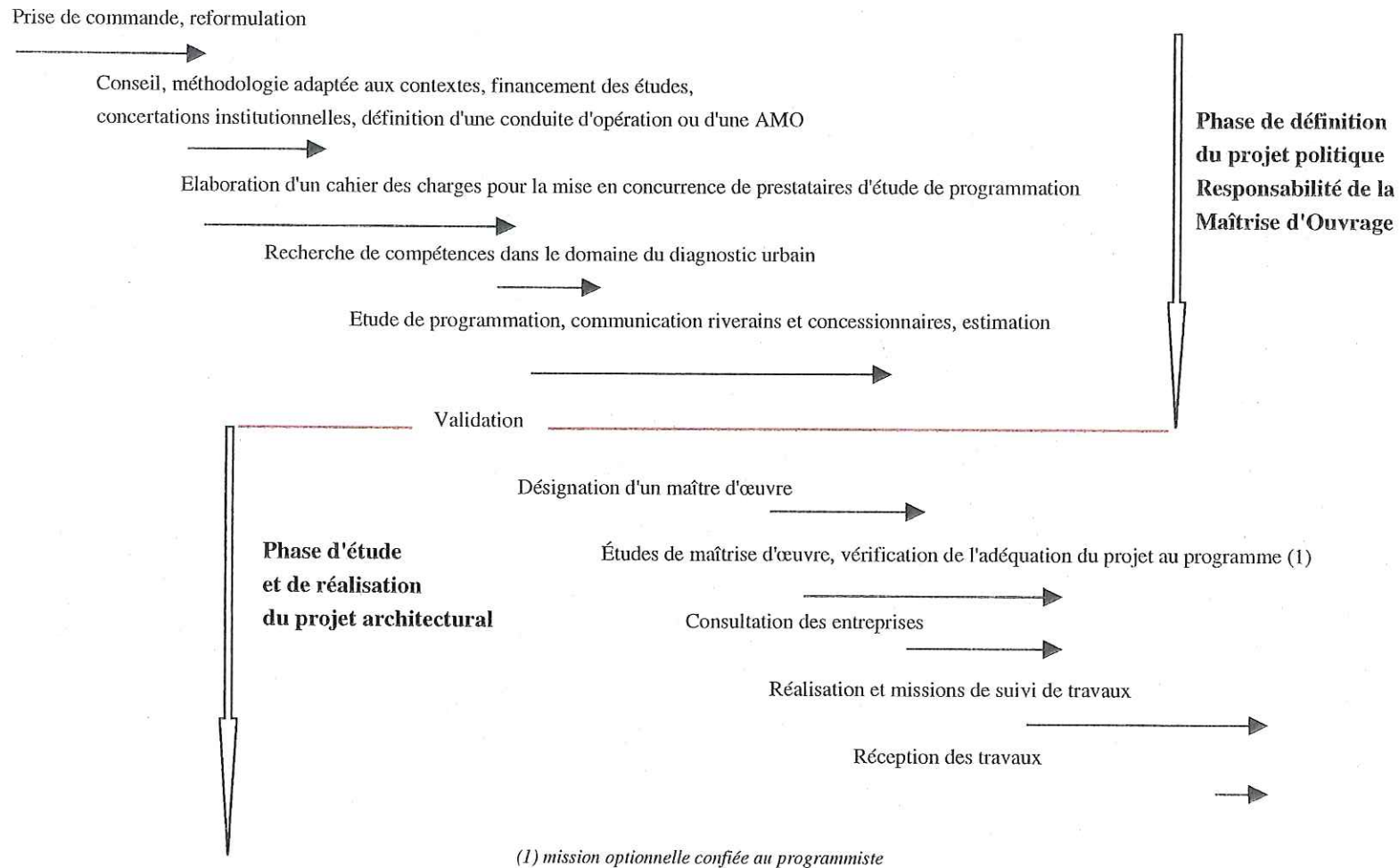
Cas X		Phase amont, l'intention initiale, programmation	Phase projet	Phase réalisation	Phase mise en service	Commentaires
usagers	habitants					Représentation insuffisante ou tardive Point de départ de la démarche
	Entreprises : commerçants					
	Associations					
	Stationnement					
Concessionnaires						Prise en compte au coup par coup, représentation insuffisante en amont
Commune						Seule présence permanente. La commune assume seule les ruptures entre phases ou au contraire les continuités abusives
Conseil général	Politique & financement					
	Caue					Participe à la reformulation des objectifs et à la définition initiale du projet (n'est pas conducteur d'opération)
	Services techniques amont « aménagement »					Définition en amont en rupture avec le suivi du projet
	Paysagiste					Mission partielle
	Services techniques aval « infrastructure »					Suivi du projet instrumentalisé et en rupture avec le projet initial
	Politique & financement					
EPCI	Communauté de Communes					Définition objectifs et financement en rupture avec le projet
	Syndicat intercommunal					
	District/communauté urbaine					Apport technique (maîtrise d'œuvre) confondu avec financement et gestion de voirie
	Politique & financement					
Etat (DDE)	central					Continuité abusive entre diagnostic et projet
	arrondissement					
	Subdivision (SAT)					
Urbaniste						
BET						Rupture maîtrise d'œuvre/BET
Entreprises						Rupture maîtrise d'œuvre/entreprises

Chronologie et cumul des compétences

Critique du processus actuel



Processus minimisant les ruptures de charges et distinguant bien la MO de la MCE



PREMIÈRE SYNTHÈSE

Nous reprenons ci-après les grandes étapes du processus. Nous appuyons le raisonnement sur des démarches analogues dans des domaines de production plus pointus pour mettre en exergue les grandes carences observées dans le domaine de l'aménagement.

L'aménagement de l'espace public vise des objectifs d'intérêt public ou collectif. Même s'il existe des archétypes, il fait à chaque fois l'objet d'un aménagement spécifique, d'un prototype non reproductible. Les problématiques sont souvent similaires, mais la configuration des sites est à chaque fois différente, l'organisation économique et sociale locale, l'est également. Les aménagements proposés n'ont de sens que s'ils s'appuient sur les caractéristiques de l'existant. L'évaluation concerne bien l'investissement sur un espace en transformation, chaque fois différent.

Néanmoins, le process actuel étant chaque fois différent, il convient de le comparer à d'autres domaines de production où la chronologie semble plus claire, plus maîtrisée, plus professionnelle.

• Une préoccupation apparemment partagée

La présente recherche est orientée vers une typologie d'interventions qui regroupe, pour l'essentiel, des problématiques de type : traversées d'agglomération, espace central (place), entrées/sorties de ville, bourg et villages. D'où viennent ces commandes ? l'augmentation du trafic, la piétonisation, la sécurité, les préoccupations environnementales et d'images... Toutes ces préoccupations sont à la fois légitimes et en soi, paradoxales.

Sur ces sujets, il existe une convergence entre élus de toutes échelles, régionales, départementales. Tous ces niveaux de responsabilité se rejoignent et se mobilisent pour apporter leur contribution à ce que l'on appelle "l'aménagement communal". Si les préoccupations existent réellement - la création de fonds d'aides spécifiques en témoigne - les objectifs politiques restent sommaires. Les implications nécessaires dans tous les champs et à toutes les échelles ne sont pas mesurées. L'évolution de l'image, la modernisation des espaces, plus généralement les notions de paysages et de maintien de valeurs patrimoniales semblent poser un cas de conscience. On investit sur le cadre de vie parce que la conscience collective à propos de l'image et de l'identité est mobilisée. Mais l'action, quoique parfois coûteuse, reste partielle, ponctuelle parfois même superficielle. Les moyens de parvenir à des résultats durables ne semblent pas être intégrés à la commande. La commande n'est en général pas exprimée en termes de performance à atteindre.

• Une maîtrise d'ouvrage plurielle

Par accumulation des dispositifs installés sur le domaine public, la maîtrise d'ouvrage est plurielle. On comprend que l'espace collectif renferme ou supporte une somme de réseau de distribution destiné au confort des riverains privés ou publics. On est également conscient de la complexité engendrée par la superposition des formes de juridiction liées aux divers usages des voies publiques et des espaces attenants. Et dans la plupart des cas, les maires de commune rurale ou urbaine, dépourvues de services spécifiques, hérite d'une situation "intermédiaire"... et d'une relative méconnaissance du patrimoine public. Dans un tel contexte, seuls les services techniques responsables de

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

leurs ouvrages respectifs en maîtrisent le contenu. Mais ce qui est le plus marquant dans cette somme de responsabilité résultant de la complexité, c'est la confusion des rôles respectifs de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre. Au côté des élus municipaux, les autres entités territoriales sont représentées par des techniciens cumulant les rôles de maître d'ouvrage, de maître d'œuvre, parfois de gestionnaire ou encore de financeur. C'est dire l'influence définitive de certains techniciens sur la démarche. La confusion existe parfois tant au niveau de la responsabilité que de la compétence.

Loin de pallier les carences initiales de la maîtrise d'ouvrage locale (manque d'expérience des élus locaux), les conseillers institutionnels confortent les manques, usant de leurs entrées, et bras de leviers pour influencer la commande et le processus dans une direction partisane voire corporatiste ; dans le meilleur des cas, au service d'une culture technique, d'une expertise, d'un savoir-faire spécifique et non globalisant. Les métiers se sont quasiment forgés dans ce sens : l'interlocuteur de l'élu entend la question posée dans le sens où il est capable d'y répondre...

Les élus ne sont pas des commanditaires professionnels mais des maîtres d'ouvrage "amateurs". L'assistance dont ils disposent actuellement est fragmentée et ne leur permet pas de conduire les opérations ou de composer avec les différentes maîtrises d'ouvrage.

• Une conduite d'opération inexistante

Aucune conduite d'opération n'a été décelée dans les cas étudiés. La question de son existence a systématiquement été posée. Manifestement, aucun des partenaires institutionnels ne semble en mesure d'assurer un rôle de conduite

d'opération à la hauteur de la diversité des échelles spatiales, des domaines techniques, des différentes dimensions qualitatives, etc...

Ce rôle n'est pas clairement identifiable. Il est confié de manière officieuse à la technostructure qui trahit tôt ou tard les intérêts supérieurs du projet.

Cette remarque est majeure. L'absence d'acteur fiable de A à Z pour assurer le suivi du projet et la coordination des intervenants laisse les élus démunis. Aucun partenaire ne prend réellement conscience de la nécessité de ce niveau de compétence et parfois profite de son inexistence pour s'accaparer l'opération et la gérer dans son propre domaine de compétence.

Seul le CAUE semble jouer un rôle d'ouverture. Mais son absence de pouvoir, de moyens de pression administratifs et financiers lui donnent un caractère sympathique et marginal. Pour chaque opération, cet organisme de conseil est considéré comme un appui appréciable et en même temps secondaire, loin de l'opérationnel. C'est pourtant lui qui introduit des acteurs qui seraient peut-être absents sans cela (paysagistes, urbanistes). Mais cela ne suffit pas à donner force et cohérence au processus.

• La défaillance de la programmation

L'absence de conduite d'opération ou de maîtrise d'ouvrage déléguée explique l'absence de programmation. Par-là, il faut entendre, non seulement l'absence de définition des objectifs mais aussi, la non prise en compte des champs techniques, des échelles spatiales, des domaines qualitatifs et quantitatifs concernés. En l'absence de programme, la problématique de départ est mal posée. Trop souvent, les études préalables sont déjà installées

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

dans les champs de la conception technique ou paysagère de l'espace, oubliant bien des aspects économiques ou sociaux.

La maîtrise d'œuvre fait office de programmation. Et chacun, par méconnaissance des vertus réelles de la programmation dans ce domaine, tend à défendre cette position. L'esquisse architecturale ou le schéma technique, c'est-à-dire la première proposition dessinée se substitue au programme. C'est un moment d'essais et de tâtonnements. Quoique apparemment cautionnée par les institutions, cette manière de procéder est dépassée. L'article 2 de la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique et ses relations avec la maîtrise d'œuvre privée n'est pas appliqué. Le programme définissant le projet politique, les objectifs à atteindre, le but de l'opération, ses contraintes, son coût, le programme en tant que pièce justifiant des choix et de l'évolution des services à rendre à la population n'est jamais réellement constitué. Au gré des circonstances, il est remplacé par des cahiers des charges de consultation, par des analyses préalables. Aucune démarche (sauf une) ne parvient à éviter les influences partisans sur les contours de la démarche. Là où les institutions sont officiellement maîtres d'ouvrage, elles échappent très souvent à la logique de la programmation en se lançant très rapidement dans le champ de la conception pour obtenir la caution du maire, donc maîtriser le projet à sa place. La confusion entre la maîtrise d'œuvre et la programmation fait de cette dernière un sous-produit de tel ou tel savoir-faire. Les métiers de la conception architecturale et paysagère sont souvent victimes de cette situation (sollicités au stade de l'esquisse/programme, puis remerciés).

• Des maîtrises d'œuvre désorganisées

Intrinsèquement, dans leur domaine annoncé de compétences, les techniciens font souvent preuve d'insuffisance, voire de lacune quant à la prise en compte des différentes échelles et des différents domaines à traiter. Le spécialiste des réseaux commet des fautes de raisonnement sur le fonctionnement même des réseaux. Le professionnel des matériaux n'en connaît pas réellement la tenue. Le responsable du chantier ne voit pas les problèmes de cohérence liés aux différentes maîtrises d'œuvre. L'entreprise commet des erreurs de mise en œuvre. Le paysagiste omet des aspects fonctionnels ou techniques majeurs...

La défaillance la plus criante concerne surtout l'articulation entre leur prestation et les savoir-faire qui se côtoient ou se suivent. En effet, s'il est démontré que la mise en cohérence des différentes actions sur l'espace est un gage de qualité globale, nombre de professionnels ou de représentants d'institution ne perçoivent pas l'intérêt de céder la place, au bénéfice d'une meilleure cohérence du résultat ou encore de se positionner en tant que "partenaire".

On comprend à quel point ce problème d'articulation est aggravé par la multiplicité des intervenants et l'absence d'intervenant commun.

Les différents maîtres d'œuvre renvoient à des cultures techniques, à des corporations différentes, ce qui les légitime. En l'absence de projet global et d'articulation, ces compétences s'opposent au lieu de se compléter. Plus grave encore, elles entrent en concurrence alors qu'elles ne se situent pas dans le même champ de compétence (ex : savoirs faire de l'ingénierie publique et des paysagistes).

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

C'est une sorte de lutte corporatiste qui oppose, au gré des situations, telle ou telle logique selon telle hiérarchie et telle chronologie, telle échelle spatiale, tel choix prépondérant. La course à la maîtrise d'œuvre semble correspondre à un jeu de pouvoir qui ne sert pas la qualité du projet.

Il n'y a pas de modèle méthodologique. Toutes les expériences font apparaître des failles importantes.

Il faut bien avoir en tête une situation où se côtoient et se succèdent 3 ou 4 maîtres d'œuvre institutionnels à côté d'un libéral, plusieurs bureaux d'études privés et publics. Certains d'entre eux cumulant les rôles et légitimant leur savoir-faire par leurs autres compétences administratives ou financières... Même une conduite d'opération avertie et musclée aurait du mal à maîtriser la situation !

• Des usagers absents

Ils sont manifestement peu présents dans le processus. Leurs représentants (les élus) s'expriment pour eux. L'attente des commerçants illustre bien les paradoxes automobile versus piéton. Pas assez de stationnement ou pas assez près ou encore mal placé. La piétonisation oui mais pas au point de diminuer les flux. La traversée et le centre sont les espaces économiques du commerçant. Il y a des contradictions entre leur point de vue, celui des autres usagers, des riverains. D'une manière générale, les riverains et les commerçants ont du mal à percevoir l'intérêt général. Ils ne conçoivent les avantages de l'investissement public que dans une logique isolée, d'intérêts privés. Aussi, lorsqu'ils sont consultés, le projet est déjà mis en forme, quasiment arrêté. Leur appréciation oscille entre la dimension esthétique et la dimension fonctionnelle. Rarement les deux en même temps. Ils regrettent de

ne pas être sollicités plus en amont, au stade de la définition des objectifs, au stade de la définition des besoins (dont les leurs), soit, au stade de la programmation.

De la même manière, le point de vue des "routiers" est porté par certains acteurs, en contradiction avec les adversaires naturels de la route que sont les riverains, mais aussi les paysagistes...

• La solitude des maires

La multiplicité des acteurs, l'absence de partenaire fiable et compétent dans tous les domaines laissent la commune devant un spectacle complexe et assez affligeant ou les compétences se contredisent.

Personne ne semble véritablement en mesure de jouer un rôle d'accompagnement et de conseil fiable. Le CAUE joue un rôle de réconfort manifeste mais éphémère. Une fois encore, sa disponibilité et son volant de manœuvre "contractuel" ne permettent pas de pallier.

Ainsi les propos des maires sont-ils émaillés de remarques critiques ou acerbes à l'égard des uns et/ou des autres. La plupart du temps, dans sa solitude, le maire n'est qu'un représentant de la population pour qui le processus va essentiellement dépendre du premier interlocuteur à qui il va s'adresser, à qui il va faire confiance. Selon le processus retenu, sa responsabilité sera, à plusieurs reprises, mise à l'épreuve sans être sûr que la compétence qui l'accompagne soit adaptée au problème. Malgré l'assistance des services de l'état, les élus ont le sentiment d'être livrés à eux-mêmes.

Seule la commune dotée de moyens techniques puissants et d'un maire sceptique parvient à tenir tête aux pressions et aux parcellisations qui s'expriment.

UN BILAN TRÈS MITIGÉ

En terme de process de production, le résultat n'est pas à la hauteur des ambitions et des moyens financiers mis en oeuvre. Mais il faut admettre que le produit est complexe et que le processus est jeune (ou oublié par les héritiers du fonctionnalisme et du tout routier).

Le conflit voiture/piéton, autrement dit le compromis espace urbain/espace routier reste difficile à gérer. Il n'est pas étonnant que les cultures créées pour contrecarrer les effets du fonctionnalisme (urbanistes, paysagistes...) s'affrontent à celles qui se légitiment depuis plusieurs décennies par la réglementation et la norme routière. La perte de sensibilité des ingénieurs est encore fortement ressentie depuis la création des corps. L'enfermement dans les savoir faire et les responsabilités liées à la sécurité routière est significatif. Aussi paraît-il anormal qu'en centre-ville, l'espace soit parfois contingenté par la sécurité des automobilistes avant d'être conçu pour la sécurité des piétons. De leur côté, les urbanistes ou paysagistes ont du mal à intégrer précisément les contraintes des véhicules, les aspects techniques, les coûts... ouvrant la porte à toutes les critiques. Notons à leur décharge qu'ils sont rarement en situation de mission complète leur permettant d'assumer des compétences techniques complémentaires par sous-traitance ou co-traitance. Le principe des maîtrises d'œuvre plurielles ne fait qu'aggraver le problème des maîtrises d'ouvrage multiples.

Néanmoins, dans ce contexte, le problème majeur reste du côté de la maîtrise d'ouvrage et de la conduite d'opération. Celle-ci devrait être d'autant plus forte, "cultivée" et généraliste que, sur le terrain, les savoir-faire sont spécialisés et cloisonnés.

La maîtrise d'ouvrage a manifestement besoin d'une assistance professionnelle sur l'ensemble du processus. Aujourd'hui, le conseil n'est pas assuré de manière continue, personne n'est réellement et officiellement présent dans le champ de la conduite d'opération. L'appui considérable du Département du nord dans le cadre des études FACV (Fond pour l'Amélioration du Cadre de Vie) participe également à la mise en place d'un processus inabouti. Il place très rapidement des professionnels de l'urbanisme et du paysage dans le champ de la maîtrise d'œuvre et non dans celui de la programmation. La mission ambiguë qui leur est confiée se situe à la fois dans le diagnostic, dans la reformulation des besoins (étude de définition) et dans la maîtrise d'œuvre (Mission esquisse ou/et AVP). Ces mêmes professionnels ne comprennent pas la rupture qui est ensuite opérée entre l'AVP et les études de projet qui leur échappe dans de nombreux cas.

Les études amont sont insuffisantes dans le sens où leur objectif est très ciblé (champ de l'aménagement, de l'environnement et plus récemment de l'urbanisme réglementaire avec la loi SRU). D'une manière générale, les études "préalables", y compris depuis la montée en puissance et la généralisation des études FAVC, ne s'inscrivent pas dans une logique de programmation urbaine au sens de l'opportunité et de la faisabilité, au sens de la définition des investissements tous champs confondus (infrastructure, activité économique, logement, équipement, loisir, etc.), mais bien dans une logique opérationnelle ; le thème de l'aménagement restant le domaine privilégié d'intervention.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Malgré les évolutions et les nombreuses tentatives de globalisation des enjeux, l'approche reste sectorielle. Or l'approche "thématique" n'est pas tout à fait une approche urbaine. L'aménagement de l'espace public ne peut être considéré comme un thème à part entière. Il est indissociable de l'approche urbaine et des multiples enjeux qu'elle contient.

La satisfaction partagée, voire critique des élus, illustre dans chacun des cas étudiés, le doute quant à l'aboutissement. "C'est mieux après, mais moins bien que cela aurait pu être", l'aménagement est le résultat du compromis résultant d'un processus décousu. L'objectif ne semble que partiellement atteint sans doute parce qu'il est mal défini au départ. On ne retrouve aucune trace de document de programmation définissant les objectifs politiques et la méthode appropriée pour atteindre ces objectifs.

La problématique de départ est souvent mal posée. En avouant leur inexpérience et la courte durée de leur mandat, les maires expriment leur difficulté à assumer un rôle de maître d'ouvrage. À l'exception du CAUE (quand il est là), les élus ne bénéficient pas d'un conseil "désintéressé". Nous l'avons vu plus haut, la suite d'intervenants aux logiques divergentes ne fait que brouiller les cartes et rend la décision d'autant plus difficile. C'est encore plus flagrant lorsque cette succession d'intervenants ignore les apports des phases antérieures ou des travaux parallèles. L'absence de lien est significative de l'absence de conduite d'opération et par extension de maîtrise de l'opération.

Si l'évaluation fait apparaître le besoin d'assainir le processus en diminuant le nombre d'intervenants, elle aboutit contradictoirement à la nécessaire

introduction d'un travail de programmation (les études en amont, doivent être plus approfondies pour mieux justifier l'investissement). *Par programmation, il faut comprendre « élaboration des objectifs » et non, « anticipation de la maîtrise d'œuvre ».* Il s'agit là d'une compétence spécifique, encore rare et trop souvent confondue avec les compétences de la maîtrise d'œuvre traditionnelle.

L'évaluation conclut également sur l'introduction d'une conduite d'opération pour faire aboutir l'opération dans de meilleures conditions (y compris les conditions économiques). Néanmoins, il faut mesurer les dangers de l'introduction spontanée de telles compétences. Celles-ci doivent à notre sens, non seulement faire preuve d'une expérience et d'une culture professionnelle très large, mais aussi garder une indépendance totale par rapport à la maîtrise d'œuvre. Le danger serait de reproduire un conseil intéressé ou contenu dans un champ de compétence trop spécialisé.

Enfin, on ne saurait mettre un terme à cette synthèse sans rappeler que la révision de la méthode, si elle est partagée par les différents protagonistes, devrait aboutir à des résultats économiques majeurs. Les coûts de la conduite d'opération ou de la programmation sont infimes comparés aux erreurs d'investissement qui peuvent être faites faute de réflexion préalable suffisante. L'investissement dans les métiers de la maîtrise d'ouvrage s'inscrit par ailleurs dans la logique du développement durable et dans le raisonnement économique qu'il sous-tend.

ÉVALUATION - TABLEAU DE SYNTHÈSE :

ITEMS	OBJETS D'ÉVALUATION	ÉLÉMENTS CRITIQUES
SPECIFICITES DE L'ESPACE PUBLIC	DES LIEUX COMPLEXES A ENJEU MAJEUR	Haut lieu des conflits d'usage, d'intérêt, l'espace public central oppose des fonctionnalités très sensibles (la relation voiture/piéton est au centre d'un débat de société. De plus, l'espace public central est le lieu d'identification de l'ensemble de la commune
L'ENSEMBLE DE LA DEMARCHE	PROFUSION DES ACTEURS	Le nombre d'acteurs varie entre x & x selon les cas et tend à augmenter. La cause en est : <ul style="list-style-type: none"> • la multiplication des structures de gestion du territoire et de leurs relais techniques, • la spécialisation des tâches (maîtrise d'œuvre, entreprises), • la différenciation des usagers, non réductibles à un groupement d'intérêt
	CONFUSION DES ROLES	La profusion des acteurs ne s'accompagne d'une délimitation stricte de leur rôle.
	DISCONTINUITTE DANS LA CHRONOLOGIE	La profusion augmente les étapes du processus et ralentit la démarche Les délimitations troubles des rôles brouillent la démarche et le passage d'une étape à une autre
	CONTINUITES ABUSIVES	Il s'agit d'une confusion de rôle poussée jusqu'à la confusion d'intérêts entre maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre, non déontologique, souvent illégale
	RUPTURES ENTRE COMPETENCES	La profusion d'acteur n'est pas assortie des cadres ou moyens de coordination évitant l'isolement des acteurs, notamment au stade technique
LA COMMANDE	INDEFINITION DES OBJECTIFS	La rétrospective des cas montre la focalisation des objectifs sur un aspect partiel, un fragment d'espace plus que sur une problématique générale

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

	LA CONCEPTION SOUVENT ERONNEE DE LA PROGRAMMATION	La programmation (la définition des objectifs et la commande à la maîtrise d'œuvre) est souvent confondue avec une compétence de maîtrise d'œuvre (l'approche spatiale prend le pas sur les autres composantes de la problématique)
	LA COMPLEXITE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	La commune partage le pouvoir d'élu avec d'autres structures électives. Il est difficile d'énoncer des problématiques convergentes et claires. Les techniciens des structures territoriales sont parfois en position hégémonique mais aussi de concurrence.
LA CONCEPTION	DES COMPETENCES FRAGMENTAIRES	Les insuffisances de la programmation se révèlent souvent trop tard. La maîtrise d'œuvre n'a pas compétence à poser les objectifs sinon par défaut. Les compétences techniques sont souvent orientées vers les aspects formels aux dépens de l'usage, de la technique ou de l'économique. Ou à l'inverse. Le morcellement des missions se fait au nom d'une économie loin d'être démontrée.
	LES RUPTURES EN MAÎTRISE D'OEUVRE	Il y a généralement plusieurs maîtrises d'œuvre dont aucune n'a de vision globale. La relation entre concepteurs et bureaux d'études ne se fait pas dans des conditions idéales.
LA REALISATION	QUESTIONS DE MISE EN OEUVRE	La multiplicité de maîtres d'œuvre ne crée pas les conditions d'une bonne mise en œuvre. Insuffisance des descriptifs. Parfois absence de mission de suivi de chantier pour le maître d'œuvre.
LES USAGES	DES USAGERS DIFICILES A CIRCONSCRIRE	En l'absence de structures associatives, les habitants s'expriment surtout sous forme de sanction électorale. Les commerçants constituent un groupe de pression important et relativement influent. La question de l'usage renvoie au traitement de la relation véhicule (flux, stationnement)/piétons.

HYPOTHESES DE TRAVAIL

CHAMPS D'ÉVOLUTION	MESURES À METTRE EN PLACE	ACTIONS
Le renforcement des compétences de la maîtrise d'ouvrage	Simplification administrative des processus décisionnels Sensibilisation des maires en projet par études de cas et exposé des difficultés à gérer Appui technique clair Formulation des objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Clarifier et mettre en œuvre des processus de décision simplifiés - Installer les politiques dans la réflexion de fond (formation aux élus sur la responsabilité MOP et sur le développement durable). - Anticiper le cumul grandissant des différents niveaux de compétences avec la naissance des EPCI, des communautés de communes. - Élaborer des documents guides à destination des élus
La clarification de la commande et la formulation des objectifs	Évaluation et définition précise des objectifs. Introduction d'une compétence réelle en programmation urbaine (à ne pas confondre avec une compétence maîtrise d'œuvre). S'assurer de la cohérence entre les politiques et réglementations aux différentes échelles spatiales.	<ul style="list-style-type: none"> - Clarifier la notion de programmation urbaine : s'appuyer sur des expérimentations - Réviser le processus actuel et la mise en place des compétences en amont du processus
La continuité de la démarche, la traque aux ruptures de charges	Clarification des rôles, simplification de la démarche, réduction du nombre d'acteurs au stade maîtrise d'ouvrage, conseils techniques dans tous les champs, sont des facteurs de continuité. Tout en réduisant le nombre d'acteur, il semble nécessaire qu'un acteur, au moins, assure le conseil continu du maire, de A à Z. S'agit-il de conduite d'opération? Le CAUE n'a pas les moyens de ce rôle même s'il s'en rapproche épisodiquement. Le développement d'une culture professionnelle ouverte sur les autres métiers, sur les autres savoir-faire semble indispensable.	<ul style="list-style-type: none"> - Orienter les processus vers la globalisation des échelles et des objectifs, vers la mise en cohérence des compétences. - Développer la politique de formation/sensibilisation. Orienter les programmes pédagogiques vers une culture de l'ouverture, de la transversalité. - Élargir les actions pédagogiques à l'ensemble des protagonistes, initier aux différentes formes d'analyse, partager les enjeux ; élargir à tous les niveaux de formation.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

		<ul style="list-style-type: none">- Investir dans l'AMO, se donner les moyens d'une maîtrise d'ouvrage forte, c'est-à-dire identifier et introduire les métiers de la programmation et de la conduite d'opération (pour une économie globale)- Faire évoluer (adapter) les politiques publiques, réviser les modes de subvention, pour une meilleure adéquation objectifs politiques / financements- Créer des outils de communication sur la méthodologie et sur les compétences à mettre en place.
La satisfaction des usagers	Seule une écoute attentive et un exposé des contradictions à résoudre permettent, au stade de la définition des objectifs, d'anticiper sur les conflits d'intérêt et sur leurs conséquences spatiales éventuelles.	<ul style="list-style-type: none">- Introduire la problématique des usagers dans la définition des objectifs (programmation urbaine).- Développer les actions de communication et de participation des usagers en amont des projets- Évaluer et anticiper les effets de l'opération sur les pratiques sociales pendant et après travaux

ANNEXES

- 1 - Restitution des entretiens (par site d'étude)
- 2 - État des personnes interviewées (hors comité de pilotage)
- 3 - Membres du comité de pilotage



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

1 - SITE DE BOURBOURG

Site de BOURBOURG - caractéristiques

Nombre d'habitants : 6900

Nature des aménagements : **Aménagement des places centrales**

Maîtrise d'ouvrage :

Aménagement : Communauté Urbaine de Dunkerque

Assainissement : SIVOM

Maîtrise d'œuvre :

Esquisse : Charles DARD, paysagiste

Missions de Maîtrise d'œuvre : Communauté Urbaine de Dunkerque

Lancement de l'opération : 1991

Date de réception des travaux : 1999

Montant de l'opération : **1,2 MF**



Place du général de Gaulle : des espaces essentiellement dédiés à la voiture



Place du marché aux chevaux : un espace de stationnement au cœur de la ville



Place de l'hôtel de ville, un espace partagé entre la voiture et le piéton



L'espace d'articulation avec l'église au centre des différents aménagements apparemment oublié



Les aménagements prioritairement pensés pour la voiture contraignent l'espace du piéton dans la forme et dans l'usage

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
 ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
 Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>SITE 1 : BOURBOURG - Aménagement des espaces centraux <i>Historique et synthèse des points de vue</i></p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>Avant 1995, 1990/91 début mandat de M. Varlet Un premier contact avec l'agur + les recommandations faites dans le cadre des études FACV fait prendre conscience à l'équipe en place qu'une étude globale sur l'agglomération est nécessaire avant de se lancer dans le projet d'aménagement des espaces centraux.</p> <p>Bourbourg intramuros constitue un patrimoine de haute valeur urbanistique et les élus (le maire, un adjoint et le secrétaire général) décident de faire appel à une notoriété internationale. Vont voir Ricardo BOFFIL ! qui refuse leur demande au vu des moyens de la collectivité.</p> <p>L'équipe en place ne se décourage pas et rend visite à Michel Corajoud paysagiste de renom de niveau national. Ce dernier ne refuse pas, mais propose de s'en remettre à un jeune paysagiste ayant travaillé chez Alexandre Chémetoff.</p> <p>La commune accepte. La commande est générale. Le paysagiste formule lui-même les contenus, natures et limites d'intervention. Il s'agit d'une étude de type urbanistique suivie d'un projet plus précis (esquisse) sur les trois places du centre-ville.</p> <p>Le paysagiste s'investit dans une analyse patrimoniale de terrain, apportant sa vision extérieure, à la fois critique et sensible, ouvrant les yeux de nombreux membres de l'équipe municipale.</p> <p>Que reste-t-il de l'étude globale ? on ne sait plus où elle est...</p> <p>L'auteur de l'étude nous rappelle qu'il s'agissait de :</p> <p>Concevoir les places comme le prolongement des façades, penser les trottoirs comme l'accompagnement des murs et non comme l'accompagnement des rayons de giration. Ne pas faire sophistiqué, ne pas faire Barcelone, pas de mobilier urbain sophistiqué, raisonner plutôt espace rural ! À l'époque, il semblerait que le fait de ranger les voitures, suffise à en diminuer l'impact et l'impression de débordement, à capacité égale voire supérieure.</p> <p>Il n'était pas question de mettre en cause le rôle de la voiture, présenté comme une contrainte incontournable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - poids lourds 30 T, usine de chicorée à desservir - stationnement, commerçants (voir étude chalandise) 	<p><i>L'affente est floue, pas vraiment reformulée</i></p> <p><i>La méthode d'approche n'est pas à la hauteur de l'ambition</i></p> <p><i>Apparemment le débat sur la place de la voiture dans le centre-ville n'a pas réellement lieu. Il n'existe apparemment pas de réflexion préalable sur l'impact de la voiture en centre-ville, même sous forme d'option. L'esquisse du paysagiste intègre l'organisation du stationnement sur les trois places du centre-ville.</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Il s'agit de contingentier l'envahissement de l'automobile.

Les esquisses sont faites avec les photos anciennes montrant l'absence d'opposition voiture/piéton : le piéton envahit la chaussée, la voiture est marginalisée

1994/95 passage aux études de maîtrise d'œuvre : la commune de Bourbourg faisant partie de la communauté urbaine de Dunkerque, les services techniques de la CUD sont sollicités.

Demande d'inscription des aménagements au programme d'investissement voirie de la CUD

Changement d'équipe municipale en 1995, M. Nicolet, maire

Les services voiries de la CUD sollicitent le paysagiste pour qu'il explique son projet

Celui-ci n'a aucune mission de maîtrise d'œuvre. **Il s'agit plutôt d'exploiter le travail et de le transformer dans une logique routière.** Le paysagiste parle de grands-messes avec de multiples acteurs, y compris le port de Gravelines où il rappelle inlassablement les intentions du projet. "La CUD met en marche son rouleau compresseur". Le paysagiste fait part de logique totalitaire. La confusion des rôles de financeur et de maître d'œuvre lui soulevait le cœur, "elle conférait à des gens sans culture, dissimulés derrière un discours sécuritaire (M. le Maire, si vous faites ça, il y aura des morts...) un pouvoir exorbitant" et laissant le paysagiste loin derrière d'autant plus qu'il était jeune et sans contrat.

Le paysagiste dit avoir été discrédité aux yeux de la commune par la CUD au nom d'arguments pseudo techniques et pseudo sécuritaires. Il parle de réunions sanglantes. Il précise qu'il a manqué de diplomatie, qu'il aurait dû se faire des alliés sans trop savoir qui. L'équipe municipale lui a paru trop gentille, écrasée par les techniciens de tous ordres.

Seuls l'architecte des MH et le CAUE sont perçus comme des acteurs ouverts mais restent limités dans leurs relations avec la CUD.

La CUD cumule les statuts de financeur, Maître d'Ouvrage, Maître d'œuvre et gestionnaire (des espaces voirie), et de fait est amenée à exercer une forme d'autorité liée à la superposition des responsabilités.

Parallèlement la subdivision DDE est impliquée, sous maîtrise d'Ouvrage SIVOM pour l'adaptation du réseau assainissement.

Adaptation graduelle des projets sur les différentes places à aménager.

- place du marché aux chevaux,
- place de l'Hôtel de ville,
- place du général de Gaulle.

Sur la première, le projet est assez fidèle aux prescriptions (esquisse graphique) du paysagiste.

On peut ici s'interroger sur le statut de l'étude préalable : était-ce un document d'aide à la décision, un programme, une esquisse permettant de visualiser les orientations spatiales et répondre à des préoccupations esthétiques, une première phase d'étude de maîtrise d'œuvre ?

Le paysagiste n'a plus de mission

La sécurité est ici étudiée au sens routier (confort des automobilistes) et non au sens de la priorité et de la sécurité des piétons comme le paysagiste avait tenté de l'exprimer à la précédente équipe municipale.

La hiérarchie des objectifs est une forme de maîtrise du projet. Ici le passage des responsabilités à un autre type de compétence amène la réflexion à un autre niveau de préoccupation.

In fine, c'est l'image globale (le paysage) qui n'est plus maîtrisée puisque les préoccupations ne sont plus globales mais de l'ordre du détail (un domaine de compétence a pris le dessus au point d'oublier les objectifs de définition globale du paysage).

Le débat technique sur le stationnement et plus généralement sur la place de la voiture en centre-ville occulte d'autres enjeux contenus dans l'acte d'aménager : qualification de place, notion d'occupation et de vocation de l'espace collectif, équilibre et confort d'usage, structuration et mise en valeur patrimoniale, etc...

Vient en second la préoccupation de l'esthétique : au nom de l'esthétique, on se mobilise pour l'ajout d'une fontaine au milieu de la route, on occupe les minuscules espaces résiduels avec quelques rochers et plantes de jardins...

Au regard du résultat physique, on a l'impression que le projet a consisté à "décorer" un espace dédié à la voiture.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Sur la place de l'hôtel de ville, l'affaire se complique : adaptation au niveau du carrefour, débat sur la mise en œuvre d'un giratoire, intervention du Conseil général car il s'agit d'un CD traversant le centre-ville, ajout d'une fontaine à la demande d'un adjoint...

Sur la place du général de Gaulle, rupture plus forte avec le projet du paysagiste.

Quoique rares, des réunions ont lieu avec le paysagiste, mais les services "voirie" prennent systématiquement le pouvoir (responsabilité liée à la circulation, à la sécurité routière...). Dans ce contexte, Le paysagiste jette l'éponge... sans éclats puisqu'il n'a pas de contrat et que personne ne le réclame plus.

Sur la troisième place, le paysagiste n'est plus là et plus personne pour défendre le parti proposé. Un débat a lieu sur la manière d'accéder en voiture au cœur de la place (présence d'une station-service de centre-ville). Adaptation lourde du projet final tant sur le plan des options routières que sur "l'accompagnement végétal".

Les propres services techniques de la commune ne perçoivent pas le problème ni dans la démarche, ni dans les résultats physiques.

Les riverains sont très peu sollicités par la collectivité et de toute façon leur satisfaction n'existe qu'à partir du moment où on leur a démontré que le projet était réellement saturé en places de "parking". Certains trouvent le résultat esthétique sans justification particulière.

Le stationnement est jugé envahissant par un commerçant dans la mesure où certaines voitures restent toute la journée au même emplacement (stationnement gratuit).

Un usager (mère de famille avec une poussette) fait également part de la densité importante des voitures en stationnement (resserrement), des hauteurs de bordures (T2 normalisés) et des débordements de voitures sur les trottoirs, autant de contraintes pour circuler avec une poussette.

L'apparente faiblesse ou passivité des élus, le peu de réaction par rapport à la prise de pouvoir d'une compétence technique ne peut conduire au qualitatif.



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

2 - SITE DE CAESTRE

Site de CAESTRE - caractéristiques

Nombre d'habitants : 1700

Nature des aménagements : **Création d'une place**

Maîtrise d'ouvrage : **Commune**

Maîtrise d'œuvre :

Esquisse et Avant projet : architecte consultant de la DDE et paysagistes

Mission de maîtrise d'œuvre : DDE

Lancement de l'opération : **1981**

Date de réception des travaux :

Montant de l'opération :



Une place anticipant le développement du bourg vers le Nord



La place difficilement perceptible derrière les vestiges d'un ancien jardin



Liaison traversée d'agglomération et lotissement. La place reste à l'écart des flux et des échanges



La présence de la place aménagée est insoupçonnable depuis la traversée de la commune



Parallèlement à l'investissement sur un espace en frange, la place de la mairie est devenue un carrefour giratoire

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
 ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
 Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>SITE 2 : CAESTRE - Création d'une place <i>Historique et synthèse des points de vue</i></p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>De longue date le projet préoccupait l'équipe municipale. Le projet de la municipalité consistait à construire tous les terrains disponibles.</p> <p>Dés 1980/81, l'acquisition de plusieurs propriétés privées autour de la mairie par la collectivité va dans le sens d'un développement des espaces proches du centre. Les opportunités foncières sont faibles, on dispose de peu de place sur un territoire communal restreint.</p> <p>L'objectif à l'époque était de profiter de la disponibilité foncière pour faire une place et rééquilibrer l'étendue du village au Nord/Nord-Est.</p> <p>Une étude générale avait été réalisée par un premier architecte, mais les propositions de ce dernier ne seront pas retenues par la commune.</p> <p>C'est l'arrondissement DDE de Dunkerque (Chargé d'étude + architecte consultant) qui sera ensuite sollicité.</p> <p>La subdivision de l'Équipement avait préalablement produit un projet de lotissement en impasse (forme de raquette). C'est l'architecte consultant qui va réviser le projet de la subdivision et introduire le concept de place centrale anticipant le développement du bourg vers le Nord (multiplication des accès et ouverture vers les terrains situés au nord), également redessiner le lotissement en lui donnant un caractère plus urbain.</p> <p>Nombreuses personnes seront sollicitées pour réfléchir sur un plan d'ensemble. Le dossier sera présenté à l'architecte conseil.</p> <p>Le projet repose bien sur un plan d'ensemble. Deux accès sont prévus pour poursuivre l'extension urbaine vers le vallon situé derrière l'église, mais on sait déjà que ce site est inondable, que sa vocation serait plus orientée vers les loisirs que vers l'habitat.</p> <p>Les premiers documents graphiques sont réalisés par l'architecte consultant mais ce dernier ne pouvant assurer la maîtrise d'œuvre, propose l'intervention de paysagistes. Une mission partielle (APS) est confiée sans mise en concurrence à un cabinet de paysagistes (connaissance de l'architecte consultant). Le relais est passé mais non sans conflit avec la subdivision qui revendique la totalité des missions de maîtrise d'œuvre.</p> <p>La réalisation de la place est confiée à la subdivision de l'Équipement d'Hazebrouck à qui la commune fait confiance, sur la base des croquis préalablement définis par "l'architecte consultant" et précisés par des paysagistes.</p>	<p><i>Le projet de développement semble correspondre à une bonne formulation des objectifs. Mais la méthode employée ensuite est plus hasardeuse. Le temps a passé, la maîtrise d'ouvrage se souvient très bien du représentant de la DDE et de ses interventions dans le cadre du suivi de chantier, en revanche, elle ne sait plus très bien qui est l'auteur du projet.</i></p> <p><i>"Le projet architectural a peut-être été réalisé par le CAUE du Nord, qui à l'époque faisait ses débuts..."</i></p> <p><i>L'absence de relation contractuelle avec un professionnel de l'aménagement urbain et paysager, de fait, l'absence de transfert de responsabilité fait oublier la valeur de la matière grise dont tout le monde a profité. La collectivité cotise au CAUE et donc peut prétendre à son aide, à l'époque, le conseil étant compris comme l'élaboration de plans.</i></p> <p><i>On retient l'implication des institutions, le service public</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

De l'avis du maire, dans une affaire comme celle-la, la DDE prend trop de pouvoir en imposant sa compétence technique et cela a des répercussions sur les phases ultérieures de maîtrise d'œuvre. Dans le cas de l'aménagement de la place de l'église, on a constaté que la surveillance des travaux relatifs aux ouvrages techniques était plus performante que celle concernant le cadre de vie.

Le projet de la place était motivé par un besoin de développement de la commune et la DDE n'a sans cesse tenté d'imposer un POS. Mais les documents d'urbanisme réglementaires de ce type ne peuvent convenir pour une commune comme Caestre (selon l'ancien maire). **La municipalité serait prisonnière d'un règlement pendant près de dix ans. La période est beaucoup trop longue pour programmer des implantations !**

Du point de vue des usagers, la confrontation habitat / place publique n'est pas très réussie : manque d'intimité, nuisance occasionnelle liée au bruit, aux arbres centenaires (marronniers). On doit comprendre que l'emplacement des maisons de type lotissement ne convienne pas aux familles recherchant une forme d'habitat retransché au sein de parcelle les plus isolées possible. Un habitat plus urbain de type localif en semi collectif aurait sans doute mieux convenu en limite de place

Les commerçants du centre ne comprennent pas l'intérêt de cette place centrale (pour eux excentrée) puisqu'elle ne répond pas aux besoins de stationnement de leurs clients, besoins situés au carrefour des voies de circulation principales.

*Le lien aménagement d'espace public / politique de développement urbain est fait assez naturellement même si on sent de fortes réticences dans le cas de Caestre
Vraisemblablement, la commune n'avait pas prévu (programmé) l'intervention d'un concepteur. Il y a néanmoins eu l'intervention d'un paysagiste pour préciser et habiller le précédent plan d'ensemble.*

Le projet du maire semble tourner le dos à la traversée et à ses fonctions économiques. Le concept de place n'est pas atteint (problème de localisation). L'espace est confidentiel : il valorise surtout le lotissement lui-même de bonne qualité (à comparer aux autres lotissements de Caestre).



Site de ESTAIRES - caractéristiques

Nombre d'habitants : **5700**

Nature des aménagements : **Aménagement de la place de l'Hôtel de ville**

Maîtrise d'ouvrage : **Commune**

Maîtrise d'œuvre :

Études préalables jusqu'au DCE : Agence Larue, paysagiste
Suivi des travaux : DDE

Lancement de l'opération : **1988**

Date de réception des travaux : **1991**

Montant de l'opération : **2,2 MF**



L'organisation du stationnement est faite au détriment du piéton devant les commerces



Le dessin au sol laisse paraître un défaut de concertation avec les riverains : deux arbres étaient prévus à ces emplacements



Des matériaux qui ont du mal supporter un trafic routier intense



Des aménagements mettant en valeur l'entrée de l'hôtel de ville et pourtant jugés glissants

SITE 3 : ESTAIRES - Aménagement de la place de l'hôtel de ville Historique et synthèse des points de vue	<i>Commentaires</i>
<p>La commune d'Estaires est traditionnellement cliente de la DDE. À l'occasion des aménagements de centre-ville, cette dernière invite spontanément la commune à associer les compétences d'un paysagiste.</p> <p>La première réaction de la commune est d'appeler le CAUE. Ce dernier propose l'intervention d'un paysagiste qui assure quelques vacations pour le compte du CAUE. Un premier schéma d'intervention est élaboré par ce paysagiste suite à un travail de terrain et à des rencontres avec les élus.</p> <p>Suite à ce travail de définition, lorsque la commune souhaitera lancer les études de maîtrise d'œuvre, le même paysagiste interviendra pour le compte d'une agence Lilloise, chez qui il est alors salarié. Le paysagiste est par ailleurs recommandé par le SDA.</p> <p>Ces circonstances particulières expliquent que la commune s'est involontairement trouvée confrontée à une structure privée qui proposera un contrat de maîtrise d'œuvre et une mission complète.</p> <p>La DDE interviendra et conseillera sur la définition des missions à confier au paysagiste.</p> <p>Les objectifs de l'aménagement sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - gagner de la place devant la mairie pour les stationnements - améliorer la circulation par rapport au carrefour - faire évoluer l'esthétique <p>Le dossier élaboré par le paysagiste comprend deux phases, deux secteurs d'intervention contigus.</p> <p>La première phase est lancée avec le paysagiste qui a en charge les études de maîtrise d'œuvre, la subdivision de Bailleul assure le suivi des travaux ainsi que certains éléments de maîtrise d'œuvre spécifiques (signalisation, feux tricolores).</p> <p>Le paysagiste suit néanmoins le chantier. Il fait part d'une ambiance tendue ; des aberrations survenues du type cumul de dispositifs de signalétique implantés par des différents niveaux de responsabilité (état + département). Ses rapports avec le maire de l'époque sont quasi inexistantes. En revanche, il obtiendra une bonne écoute d'un adjoint pour la plantation essence de grande taille (ce qui était peu commun à l'époque).</p> <p>La conception souffrira, semble-t-il, d'un défaut de programmation et de concertation (mauvaise localisation des passages piétons, des arbres...). Un contentieux avec l'entreprise TP aura lieu à cause de défauts d'épaisseur de pavés. Les membres de la commune ne sont pas armés pour défendre leur cause vis à vis de l'entreprise de travaux publics. Les maîtres d'œuvre laissent faire...</p>	<p><i>Manifestement la commune a besoin d'être assistée. Est-ce à la DDE de conseiller sur la nature et les limites d'intervention du prestataire ?</i></p> <p><i>La méthode de partage des missions et des responsabilités entre la maîtrise d'œuvre privée et la maîtrise d'œuvre publique n'est pas claire dans l'esprit des différents acteurs. En tout cas, elle n'est pas liée à la nature des prestations ou des ouvrages à exécuter. C'est une concession de principe.</i></p> <p><i>Le partage des missions a des conséquences sur la répartition des responsabilités. Ici, l'entreprise ne respecte-t-elle pas les prescriptions du CCTP ou du BPU élaboré par le paysagiste, ou encore le maître d'œuvre responsable du suivi ne contrôle peut-être pas suffisamment les fournitures ? au moment où la collectivité a besoin du soutien de la</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>Les élus sont, dans un premier temps satisfaits de l'esthétique du projet puis reviennent sur leur première impression constatant avec le temps des défauts techniques de diverses natures mais surtout ceux liés aux pavés (ils sont trop petits et s'arrachent, pas de marquage blanc l ce qui serait illégal ?). Par ailleurs, la largeur des passages piétons de 6 mètres est tout à fait excessive en termes de sécurité.</p> <p>La communication et la participation des riverains poseront problème (au stade du projet). Les représentants de la commune regrettent d'avoir trop écouté les riverains et les commerçants. C'est notamment pour cette raison que la seconde phase de travaux ne s'est pas réalisée.</p> <p>Les commerçants ont fait pression pour que la seconde phase n'ait pas lieu, invoquant la perte de places de stationnement ainsi l'impossibilité de garder la fête foraine sur cette même place.</p> <p>De fait, le projet a été différé et d'autres priorités d'investissement sont passées avant. Faut de connaissance des procédures, la commune s'est laissé guider par le paysagiste et la DDE mais elle a rencontré de grosses difficultés (pavés) en comparaison à la place Louis Blancart où tout s'est parfaitement déroulé (pas de trafic comparable, pas de commerces).</p> <p>Le défaut de clarté des missions de la DDE est observé. La commune a l'impression d'un désengagement des services de l'état.</p> <p>L'étude cadre de vie (FACV) n'aura lieu qu'après la première phase de chantier</p>	<p><i>maîtrise d'œuvre, celle-ci se met apparemment en retrait. Peut-être que la maîtrise d'ouvrage n'a pas tout à fait conscience de l'étendue des responsabilités de la maîtrise d'œuvre.</i></p> <p><i>Sur quelle base cette communication a-t-elle eu lieu ? Y avait-il préalablement concertation sur les objectifs ?</i></p> <p><i>Le premier document produit est commandé dans le sens d'un projet architectural et n'est pas réellement exploité comme un programme dont la faisabilité est acquise !</i></p> <p><i>La place en question n'est pas confrontée à un trafic comparable, pas de commerces</i></p>
--	---



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

4 - SITE DE GRAVELINES

Site de GRAVELINES - caractéristiques

Nombre d'habitants : 12000

Nature des aménagements : **Aménagement d'une avenue**

Maîtrise d'ouvrage :

Aménagement : Commune
Assainissement : SIVOM

Maîtrise d'œuvre :

Aménagement : GILLES NOYON, Paysagiste
Assainissement : DDE

Lancement de l'opération : 1996

Date de réception des travaux : 1999

Montant de l'opération : 16 MF



Une ville qui affiche ses ambitions



La piste cyclable à l'écart des voitures en stationnement et le mur du cimetière reconstruit à l'occasion de l'aménagement



Des aménagements de sol en brique pour anticiper sur les réparations en cas d'intervention sur les réseaux souterrains



Un dispositif de giratoire avant l'accès au centre-ville situé à l'intérieur des fortifications



Un aménagement pour relier différentes entités urbaines

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
 ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
 Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>SITE 4 : GRAVELINES - Aménagement de l'avenue Léon Jouhaux Historique et synthèse des points de vue</p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>Ancienne R.N. 1 route Calais Dunkerque, extérieure à la ville "intra-muros", caractère routier jouant cependant le rôle de centre pour le quartier ou le faubourg des Huttes traditionnellement constitué en contrepoint de la ville fortifiée et du littoral (avenue Léon Jouhaux).</p> <p>L'initiative est communale. Après les élections municipales de 95, le nouveau maire remet en cause toutes les opérations lancées par la précédente équipe municipale, dont une en cours de chantier (le bord du chenal vers Petit Fort).</p> <p>Le Sivom Bourbourg/Gravelines intervient pour l'assainissement.</p> <p>Les compétences de la CUD sont ici assumées par la commune (question de délais)</p> <p>L'AGUR avait préalablement été sollicitée pour une approche générale de type "étude de faisabilité", recueil de données relatives à la gestion et à l'organisation des flux.</p> <p>L'intervention lourde sur l'avenue Léon Jouhaux est motivée par plusieurs aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> - historiquement, c'est une artère importante entre Dunkerque et Gravelines. Le changement d'usage et d'image de la traversée, suite à la réalisation de la déviation de Gravelines puis de l'A16, est fortement ressenti, - malgré ces évolutions de statut, le trafic reste important (5000v/j) et les commerçants sont en attente de stationnement (concertation forte notamment du fait des manques à gagner des commerçants). - l'ensemble voie et trottoirs est vétuste, - le quartier des huttes restait le parent pauvre. En effet, les aménagements vers Petit Fort ont finalement été réalisés et le centre de Gravelines avait fait l'objet d'intervention divers notamment sur les bâtiments publics. "L'entité" ou quartier des Huttes faisait partie du programme électoral et le maintien du commerce local était une priorité. <p>Suite à une consultation sur références, le paysagiste est retenu car il est de longue date intervenu pour la commune. Une étude générale puis un projet d'ensemble lui sont confiés. Le projet est élaboré par le paysagiste qui propose de programmer des interventions dans l'épaisseur, c'est-à-dire en tenant compte des liens possibles entre l'avenue et les groupements d'habitations plus récemment implantés derrière les premières façades. Également la mise en valeur par le retournement d'une maison de quartier (Atout vie). Ainsi le programme s'est affiné à partir de différentes esquisses. Toutes les propositions : petite place, liaison quartier Nord des Huttes, affirmation des séquences, etc. sont exposées à un comité de pilotage assez restreint (maire, adjoint à l'urbanisme et services techniques).</p>	<p><i>Cette circonstance est déterminante. L'indisponibilité des services de la CUD et l'existence de services techniques "musclés" positionnent la commune dans un véritable rôle de Maître d'Ouvrage, sans confusion avec les responsabilités de maîtrise d'œuvre !</i></p> <p><i>Le choix de ce site comme investissement majeur plutôt que (par exemple) le centre n'est a priori pas évident. Les objectifs à atteindre s'inscrivent dans un projet plus large visant la ville hors les murs.</i></p> <p><i>Toutes les propositions sont faites sous le "contrôle" attentif du maire et des services techniques</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Le paysagiste reconnaît que les ressources de la commune (moyens financiers et humains) sont propices à la prise de décisions claires et à l'avancement du projet (sur toutes les phases).

L'Assainissement et toutes les interventions en sous-sol sont conçus par la DDE.

Le paysagiste, ayant une mission complète de maîtrise d'œuvre, évoque des échanges constructifs avec les différents services publics. L'adaptation technique du projet voirie s'est faite avec la CUD : modification de la géométrie des ouvrages de voiries (rayons de giration et de points de niveau au niveau du giratoire). La position de la bande cyclable a été étudiée avec le CETE.

Pour le maire, c'est l'aménagement majeur en espace public de la mandature.

L'ancienne traversée a aujourd'hui acquis un caractère urbain. Il existe trois séquences, d'ouest en est : entrée de ville à l'Ouest, traversée de centre de quartier (partie commerciale), entre stade et cimetière, un aménagement qui parvient à éviter l'image périurbaine.

Une quatrième séquence, non incluse dans le présent projet mais en cours d'aménagement constitue l'approche et le franchissement des fortifications.

Tout l'arsenal mobilisable pour l'espace public est mis en œuvre. S'y ajoute la rénovation de bâtiments publics et leur clôture (ce dernier point est majeur dans la troisième séquence).

L'ancien maire, porteur du projet, est manifestement très satisfait du résultat (final). L'ancienne route est totalement métamorphosée et apporte des plus-values fortes aux riverains et à la ville.

Il invoque la nécessité d'une maîtrise d'ouvrage très forte pour pallier les carences des professionnels (sans exception).

Le projet constitue un maillon dans une chaîne incluant les entrées de ville de l'A16 au franchissement des fortifications.

Les critiques de l'ancien maire s'adressent aux maîtres d'œuvre et aux entreprises.

- non prise en compte des sous-sols par le paysagiste suivie d'effets graves.
- non respect du cahier des charges par les entreprises (mise en œuvre des pavés notamment suivie de conséquences extrêmement lourdes pour l'entreprise et prolongation des délais de réalisation).

Problèmes de savoir-faire pour la partie souterraine (ruptures et affaissements).

L'approche par lot n'est possible que si la conception et la coordination sortent de la théorie.

De son côté, le paysagiste fait également part de difficultés rencontrées :

- l'entreprise n'avait pas l'habitude de poser les briques devant les commerces, manque de vigilance au niveau de la sélection de l'entreprise
- devant le cimetière, des réseaux n'avaient pas été préalablement identifiés. Avec les moyens dont on disposait, on n'aurait pas dû se priver de sondages sur cette partie.

Manifestement favorisées par le rôle de la commune et des services techniques. Ambitions élevées en nature et proportionnelle aux moyens mis en œuvre.

Les exigences de la maîtrise d'ouvrage, bien relayée par ses techniciens, permettent de pallier partiellement à l'absence de conduite d'opération.

Elles semblent plus élevées que celles des professionnels : les dérapages techniques ne peuvent être dissimulés.

Le projet dépasse les limites de l'espace public et englobe des perspectives plus larges (mises en valeur d'équipements, de sites à acquérir...). Néanmoins, les ruptures entre "phases" d'une part et logiques urbaines et routières, d'autre part restent perceptibles.

L'essentiel est atteint. C'est heureux vu l'importance des moyens mis en œuvre.

Des tests très poussés sur les matériaux sont pourtant réalisés (semble-t-il à l'instar de la DDE).

Peut-être un manque de coordination avec les services chargés de la mise aux normes de l'assainissement (sous maîtrise d'ouvrage SIVOM). Un conducteur d'opération aurait peut-être suscité l'attention

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>Les services techniques actuels ont suivi le projet : ils admettent que les moyens de la commune lui permettent de se doter d'une compétence technique très supérieure à celle d'une commune de 12 000 habitants voire des compétences techniques "alignées" par les services techniques des autres collectivités ou de l'État. La ville ne souhaitait pas travailler avec la DDE qu'elle considérait moins performante que ses propres services.</p> <p>Les services techniques insistent sur un important travail de "mise à niveau" du maire mais aussi du paysagiste ! : notamment sous forme de rencontres avec des communes belges considérées comme très en avance sur la question.</p> <p>La valorisation du site est énorme. Elle est reconnue par la plupart des habitants riverains et par les commerçants. Les commerçants questionnés expriment après coup une satisfaction générale.</p> <p>Si les fautes techniques entraînent un allongement des délais et un préjudice d'image (à court terme), les commerçants sont indemnisés de manière satisfaisante pour les manques à gagner.</p>	<p><i>des différents acteurs...</i></p> <p><i>Les pénalités de retard demandées à l'entreprise sont reversées aux commerçants ayant subi le préjudice. Cette forme de compensation semble convenir.</i></p>
---	---



Site de LA CHAPELLE D'ARMENTIÈRES - caractéristiques

Nombre d'habitants : **8000**

Nature des aménagements : **Aménagement de la traversée**

Maîtrise d'ouvrage :

Aménagements : Communauté Urbaine de Lille

Voirie : Conseil général

Éclairage public : Commune

Maîtrise d'œuvre :

AVP : Claude DEBROCK, architecte

DCE et suivi : Communauté Urbaine de Lille

Voirie : DDE

Lancement de l'opération : **1991**

Date de réception des travaux : **1995**

Montant de l'opération : **8 MF**



*Impact des aménagements spécifiquement routiers
aux abords de la mairie*



*La fontaine séparée de la route par un mur : deux
espaces qui se côtoient et s'opposent*



*Les éléments issus de la réflexion sur le cadre de
vie au milieu des gabarits routiers*



*Assemblage des dispositifs issus de l'aménage-
ment du cadre de vie et des normes de sécurité*

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
 ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
 Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>SITE 5 : LA CHAPELLE D'ARMENTIÈRES - Aménagement la RN <i>Historique et synthèse des points de vue</i></p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>À l'origine (1991), une étude FACV confiée par commande directe à un architecte de La Chapelle d'Armentières, représentant la société Territoires, sites & cités. Par ailleurs, la mise à disposition d'un fond d'aménagement des centres urbains (FAEPU : Fond d'Aménagement des Espaces Publics Urbains) au niveau de la CUDL avait motivé la commune à lancer une étude générale sur le patrimoine et le développement urbain.</p> <p>Historiquement La Chapelle d'Armentières a toujours été un lieu de passage pour accéder à Armentières, l'échangeur autoroutier a "explosé" le nombre de véhicules/jour (25000 + itinéraire convois exceptionnels) Si l'étude s'inscrit également dans l'esprit FACV et apporte un regard global sur le territoire communal, la question : comment changer la notion d'artère menant à Armentières ? reste centrale.</p> <p>Dans le prolongement de cette étude, la concrétisation du programme "aménagement de la traversée" fait l'objet d'une demande à la CUDL. Le projet (compris son financement) est d'abord de compétence communautaire ! Il est par ailleurs défini en collaboration avec le maire, le CAUE...</p> <p>La CUDL fait appel à un de ses architectes qui propose un projet deux voies jugé très routier par le maire. De fait la proposition esquissée par la CUDL est rejetée. La CUDL préfère éviter le conflit, se met en retrait, mais garde la responsabilité de maître d'œuvre de l'opération.</p> <p>Le problème est difficile à résoudre : "comment concilier trafic, agrément et mise en sécurité" ? Le maire estime que la CUDL n'a compétence que sur les trottoirs, la voirie est départementale ; la CUDL précise que son intervention concerne l'aménagement qualitatif des espaces publics de voirie, c'est-à-dire des espaces non cadastrés relevant du code de la voirie routière.</p> <p>De plus, le montage financier est complexe : assainissement, cadre de vie, voirie font l'objet d'enveloppes distinctes qui chacune dicte l'intervention d'un responsable ou d'un spécialiste du domaine.</p> <p>Tout est possible en terme de démarche, pour le représentant de la commune, c'est la dimension humaine qui va prévaloir dans le choix des personnes à qui on va s'adresser, à qui on va faire confiance.</p> <p>À l'époque, l'ingénieur de la CUDL est un interlocuteur public à qui l'on fait instinctivement confiance ; dans l'esprit du maire, cet acteur est par définition, compétent et attentif. Et puis son intervention est déjà financée, dans le cadre communautaire...</p>	<p><i>Apparemment, la démarche est bien engagée, nul ne contestera le regard global qui sert ici à vérifier que l'aménagement de la traversée constitue bien l'investissement prioritaire de la commune. On peut néanmoins s'interroger sur le caractère exploratoire de l'étude. Constitue-t-elle un réel document de programmation ou est-elle un prétexte pour visualiser une esquisse d'aménagement ?</i></p> <p><i>Quelle a été la nature de la commande ? A-t-elle suscité une démarche de reformulation des objectifs plus proche des usagers ? A-t-elle prise en considération différentes options d'intervention tant sur le plan technique que patrimonial ? Apparemment le principe du boulevard ou de l'avenue au sens traditionnel du terme est loin d'être une mauvaise solution. Le maire d'emblée la rejette parce qu'il y perçoit un caractère autoroutier, il projette lui aussi sans doute trop rapidement une image péjorative, alors que la justification du boulevard deux voies aurait peut-être été mieux comprise si elle répondait à des objectifs circonscrits. Peut-être est-il aussi sous l'influence de l'architecte qui a élaboré l'étude globale, ce dernier développant des concepts radicalement opposés au principe du boulevard ou de l'avenue (principe de déviation des flux par chicanes).</i></p> <p><i>On ne sait plus qui est le coordinateur de toutes ces compétences cumulées.</i></p> <p><i>Ce qui est manifeste, c'est que la CUDL force tête baissée dans un rôle de Maître d'œuvre avant d'avoir joué celui du Maître d'ouvrage. La</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Néanmoins, la première proposition étant insatisfaisante, la commune, avec la CUDL va désigner l'architecte de La Chapelle pour une mission de conception d'un projet d'ensemble. Selon la CUDL, l'architecte a toute latitude pour la conception APS/APD jusqu'à la définition partielle du CCTP. La CUDL reste experte en matière d'aménagement, le Conseil général également pour la voirie.

L'architecte reconnaîtra avoir besoin de la compétence technique. Les échanges seront très fructueux avec la CUDL au stade de la conception. Ils seront plus difficiles avec les techniciens du chantier au stade de la réalisation. La CUDL apportera quelques impératifs qui, à ses yeux, restent mineurs (Choix de matériaux). Sur cet aspect, elle reconnaît que les logiques conception/gestion peuvent souvent faire l'objet de conflit.

Au niveau de la commune, les objectifs sont clairs :

- 1 - casser la vitesse
- 2 - décourager le passage (stratégie par rapport au futur projet de liaison autoroute/Armentières)

Du point de vue de la CUDL, la maîtrise d'ouvrage officielle, c'est l'établissement intercommunal. Mais sur le terrain, elle relève plutôt d'un jeu d'acteur souple et complexe. "On est au milieu du gué en matière de décentralisation". À l'époque, le programme s'est bâti au fil des réunions en mairie :

- 1 - maintenir le passage des convois exceptionnels
- 2 - réduire la vitesse des véhicules
- 3 - sécuriser le cheminement des cyclistes
- 4 - mettre en valeur les commerces
- 5 - créer une ouverture vers la mairie
- 6 - ne pas pénaliser le stationnement

Le projet mûrit avec l'apport de chacune des compétences. La DDE, maître d'œuvre pour le CG, accompagne avec une responsabilité plus particulière sur les équipements de sécurité.

Le maire ressent une moins bonne synchronisation de tous ces acteurs lors de la seconde tranche de travaux, et notamment dans la relation CUDL/DDE, ce ne sont plus les mêmes personnes...

Le projet souffre manifestement du morcellement :

Maîtrise d'ouvrage multiple, maîtrise d'œuvre multiple, phasage lié à la morphologie du territoire aggloméré, sans compter la gestion des concessionnaires, le maire a l'impression qu'il doit orchestrer l'ensemble et en même temps il n'est plus un maître d'ouvrage à part entière | en tant que représentant des usagers, le maire a un droit de veto, mais il doit composer avec des structures publiques qui ne sont pas toujours fiables ou efficaces. Ex : **si le maire ne prend pas l'initiative de la concertation entre les différents intervenants, l'échange n'a pas lieu** et chacun reste dans son domaine à avancer avec son objectif sans réellement tenir compte des préconisations des autres.

CUDL est-elle appelée en tant que Maître d'ouvrage ou en tant que Maître d'œuvre ? A-t-elle renoncé à sa première proposition dans de bonnes conditions, au moment où elle reprend les investigations au côté d'un architecte local ?

À noter que la mission de l'architecte concerne l'accompagnement de la maîtrise d'œuvre dans la définition générale du projet mais qu'on lui donne une responsabilité plus précise pour les choix relatifs au mobilier, aux plantations, à la fourniture de luminaires, aux plots de béton, aux fontaines... Ces derniers éléments restant à la charge de la commune (maître d'ouvrage et gestionnaire de ces éléments) On peut s'interroger sur le champs et la latitude de l'architecte en tant que prestataire. Ce choix traduit une forme de décomposition des responsabilités mais aussi la garantie que la mise en cohérence de l'ensemble restera difficile.

Resituons les faits début des années 90. Les décrets d'application de la loi MOP n'étant pas encore votés, la définition du programme n'est pas officielle.

À propos de la décomposition des responsabilités, de la multiplication des intervenants et de la confusion des pouvoirs, tout est dit dans la restitution de l'entretien par le maire. La lecture des résultats physiques où l'on ressent fortement l'accumulation de dispositifs témoigne de l'authenticité des observations faites.

Les interventions mises bout à bout révèlent manifestement un défaut

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

Théoriquement ce devrait être la CUDL qui joue le rôle de coordination. Mais ses représentants sur le terrain sont trop proches de la route, ce sont des techniciens qui n'ont pas de pouvoir politique.

La collectivité se trouve dans une situation où elle subit la structure politico-administrative. Il y a confusion entre le pouvoir politique et le pouvoir des techniciens qui cherchent la caution du maire !

Les niveaux de décision sont trop nombreux et ambigus : décisions relevant d'une question politique, technique, administrative et financière, juridique etc.

Le maire peut aussi bien être le bouc émissaire, l'inspirateur, le chef d'orchestre (en tant qu'interprète), il est souvent réduit au rôle de catalyseur...

L'architecte concepteur ne voit pas d'inconvénient à ce que les missions se décomposent en fonction des compétences respectives. Il regrette d'une manière générale que les services publics disposants de moyens humains très importants soient si souvent dépassés par la masse de dossiers à traiter. Pourtant, ils ne cessent de se positionner en avant de peur de perdre le pouvoir technique plus que la maîtrise de l'œuvre.

Le point de vue des riverains et des commerçants ne rejoint pas celui des techniciens.

Les commerçants regroupés sur une séquence de la traversée se sont plaints de la durée des travaux et du non-respect des délais annoncés. À la l'approche des fêtes de fin d'année, période d'achat intensif, les commerçants ont émis le souhait que des mesures soient prises pour supprimer les nuisances du 20 décembre au 2 janvier de l'année suivante (interruption momentanée des travaux, aménagements provisoires...). Le maire est intervenu auprès des différents services dans ce sens.

Une personne, usager cycliste, fait l'observation d'une évolution paradoxale : meilleur confort de circulation (tapis d'enrobé neuf) mais regrette la proximité des flux deux roues et PL, ces derniers restant bruyants et "déplaçant l'air au point de déséquilibrer le cycliste... sans parler de l'hivers ou des périodes pluvieuses". De son point de vue, il eut été préférable de séparer les flux par une bande plantée. "C'est un peu comme si vous rouliez sur une route nationale" (sans jeux de mots).

Enfin, si certains riverains trouvent le résultat esthétique (sans justification particulière), d'autres ne comprennent pas l'intérêt de déployer d'aussi larges bandes centrales pour "planter quelques fleurs au milieu de la route". Ils ne sont pas d'accord avec cette manière de "joindre l'utile à l'agréable". "Les îlots de sécurité ne sont pas fait pour embellir !" Certains ne perçoivent même pas les effets sur le ralentissement des véhicules et auraient préféré des trottoirs plus larges.

de définition de démarche globale et transversale dès le début de l'opération. C'est-à-dire une absence de définition des rôles qui relèvent respectivement de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre.

La désignation d'un conducteur de projet dont le rôle serait de coordonner l'ensemble des intervenants paraît indispensable dans un cas comme celui de La Chapelle d'Armentières. Doit-il être missionné par la commune, doit-il être intégré à la communauté de commune ?



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

Site de METEREN - caractéristiques

Nombre d'habitants : 2152

Nature des aménagements : **Aménagement de la place centrale**

Maîtrise d'ouvrage : **Commune**

Maîtrise d'œuvre :

Études préalables : Aline Lecœur, paysagiste

Maîtrise d'œuvre : B&R ingénierie

Lancement de l'opération : 1993

Date de réception des travaux : 1999

Montant de l'opération : **3,2 MF**



La traversée par la route départementale ne semble pas associée à la réflexion sur la place du centre



Absorption des éléments de mobilier, abris bus et cabine téléphonique



Les aménagements se limitent à l'îlot central et ne rejoignent pas les façades en périphérie de la place



Aménagement paysager et mobilier contemporain entre l'église et la mairie



Aménagement paysager autour de l'église

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

SITE 6 : METEREN - Aménagement de la place centrale Historique et synthèse des points de vue	<i>Commentaires</i>
<p>La place est tangente à la R.D. 933. Elle est constituée initialement d'une partie avant (parvis mairie) et arrière (parvis église). Le parvis mairie sert de parking après avoir été jardin. Une voie coupe les deux ensembles.</p> <p>Les objectifs de la commune :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - assurer la sécurité interne à la place 2 - améliorer le cadre de vie et embellir le cœur du village <p>Une voie traverse de manière médiane l'espace d'est en ouest et sépare la mairie de l'église. Cette situation nuit à l'unité de l'ensemble, en effet, il y a bien une place, en réalité, un parking mal aménagé devant la mairie, et à l'arrière l'église et ses abords avec, un parvis orienté à l'Ouest.</p> <p>Les piétons, les enfants, les personnes âgées ne peuvent traverser l'espace sans risque, il n'y a pas véritablement d'espace à l'abri des véhicules.</p> <p>Le stationnement se fait de manière anarchique. Un des objectifs semble avoir été d'éliminer les poids lourds (camions, bus) occupant l'espace de manière intempestive.</p> <p>Le revêtement de l'ensemble doit être refait : plutôt que de procéder à l'identique, et compte tenu des aides financières, la commune décide d'en profiter pour repenser son espace central, mettre en cause la voie médiane et plus globalement améliorer son cadre de vie et l'image de la commune. Sur ce dernier plan, l'objectif est d'offrir un nouveau visage ; plus moderne, plus naturel, verdoyant et favorisant les rencontres. L'opération permettra d'enfouir les réseaux électriques. La question de l'abribus, trop petit est également posée. Il faut noter la présence de l'école Fabre d'Églantine derrière l'église et justifiant un parking.</p> <p>Sous l'égide du CAUE, une consultation conduit au choix d'un paysagiste et d'un architecte associés dans le cadre d'une étude FACV. Trois options seront présentées, dont une préservait le principe de la voie traversante. L'option retenue sera poussée à un niveau de définition APS au 1/200. À ce stade de définition du projet, le CAUE encouragera la maîtrise d'ouvrage à poursuivre les études avec le même groupement de concepteur. Mais le maire fait appel à un gros bureau d'études techniques pour préciser le projet et suivre le chantier (sans mise en concurrence). Ce dernier tente de faire appel au paysagiste pour une collaboration dans les premières phases d'étude (collaboration jugée trop légère par le paysagiste). Puis, des délais très courts pour le dépôt de dossier de subvention, un défaut de disponibilité du paysagiste cumulé à un désaccord sur les concessions qui auraient pu être faites par le bureau d'étude technique, feront que les compétences conception architecturale et paysagère seront absentes de la maîtrise d'œuvre.</p> <p>Pourtant, la démarche est engagée au début des années 90. La décision est prise en 1993. La place est</p>	<p><i>Le déclencheur principal est en fait l'obligation de refaire les sols. La démarche qualitative s'ensuit.</i></p> <p><i>Difficile de comprendre avec le recul, qu'une collectivité fasse le sacrifice de compétences spécifiques avec qui elle a pris le temps de réfléchir. L'accélération liée aux échéances des subventions (un mois) n'a pas de sens au regard des années de réflexion nécessaire à la maturation du projet. La commune avait peut-être un jugement négatif en ce qui concerne les capacités techniques du paysagiste et de fait avait depuis longue date envisagé de passer le relais à un BET.</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>livrée fin 1999 soit 6 ans au total dont deux ans pour les études et la réalisation et 5 ans de gestation.</p> <p>Il s'agit de la réalisation majeure de la mandature antérieure du maire. Le projet est réalisé en deux phases consécutives : la partie avant de la place puis la partie arrière.</p> <p>La tradition flamande qui s'exprime fortement dans l'architecture des bâtiments constituera un fil directeur pour l'aménagement de la place. Le maire, consterné, découvre que le paysagiste a choisi de la lavande sans qu'il en ait conscience, termes latins aidant. En réalité, le paysagiste n'ayant pas de mission de maîtrise d'œuvre, n'a jamais prescrit de lavande. C'est le pépiniériste responsable du lot "plantation" qui fournira cette essence à l'insu du maître d'ouvrage Le sol lui est bien en brique. Un rang de peuplier est supprimé, par contre de nombreux arbres aux essences diverses sont plantés.</p> <p>La proposition du paysagiste de conserver l'abribus en brique sera rejetée au profit d'une construction verre et métal plus moderne.</p> <p>On note quelques regrets :</p> <ul style="list-style-type: none">- Disparition d'un élément de projet important : le promenoir entre la mairie et l'église. Cet événement se produit au stade réalisation du fait de l'absence de concertation entre le paysagiste et le bureau d'études. Le maire formule des doutes quant à la compétence technique du paysagiste (à quoi bon lui payer une prestation au demeurant annoncée très chère...). <p>Résultat : le paysagiste est totalement absent de la phase réalisation.</p> <ul style="list-style-type: none">- Malfaçon d'un bouloir réalisé derrière l'église et dont le profil galbé interdit la pratique du jeu : c'est l'entreprise qui est incriminée (?). <p>Pour le maire, le bilan est positif. Les objectifs majeurs sont atteints, tant en terme de sécurité, que de qualité de vie et de paysage. Il regrette vivement la rupture entre la conception du paysagiste et la phase réalisation responsable à ses yeux du dérapage, relatif du projet.</p> <p>Pour les personnes interrogées, le jugement est nuancé. L'impossibilité pour les bus de stationner est vivement regrettée (route des monts de Flandres).</p> <p>D'autre part le système de circulation est jugé de manière sévère : le flux est reporté sur un point unique de la R.D. La relation entre les fronts ouest et est de la place passent nécessairement par la R.D. Ainsi l'objectif de sécurité ne serait pas véritablement atteint du moins pour les véhicules.</p> <p>Un commerçant critique le nombre de places de stationnement à son avis très restreint au regard de l'importance des aménagements réalisés. Sur ce point, le maire précise que le nombre d'emplacements est inchangé.</p>	<p><i>L'aménagement de la place recourt à des moyens très importants. Les aides financières apparaissent comme un déclencheur important. Elles sont, ici, insuffisamment conditionnées par la description programmatique.</i></p> <p><i>On présume ici que le maître d'ouvrage a confondu paysagiste et pépiniériste</i></p> <p><i>Le confinement de la réalisation au terre-plein a diverses conséquences négatives : Réduction de la dimension de la place, faiblesse de l'effet d'image dans la traversée, pas de sécurisation pour les piétons et les véhicules aux abords de la place. À noter que l'étude initiale aborde la question de la sécurité et de l'impact de l'aménagement sur le CD. Le projet du paysagiste prévoit finalement des passages piétons non réalisés (mais qui peuvent l'être ultérieurement).</i></p>
---	--



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

7 - SITE DE STEENE

Site de STEENE - caractéristiques

Nombre d'habitants : **1200**

Nature des aménagements : **Aménagement de la RD 52**

Maîtrise d'ouvrage : **Communauté de communes de Bergues**

Maîtrise d'œuvre : **DDE**

Lancement de l'opération :

Date de réception des travaux : **1998**

Montant de l'opération : **1,2 MF**



Lieu-dit Le Grand Mille Bruges, le canal perpendiculaire au CD 52



Une route qui semble ignorer le caractère des quartiers desservis



La signalisation horizontale a pris le dessus sur les premiers gabarits définis pour le stationnement



Un axe au gabarit très routier au regard de l'habitat modeste qui le borde

<p>SITE 7 : STEENE - Aménagement de la RD 52 <i>Historique et synthèse des points de vue</i></p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>À l'origine, une traversée sur une partie de la commune, lieu dit "le grand mille Bruges" en très mauvais état et des trottoirs sans macadam.</p> <p>Une collaboration volontariste avec la DDE due à un écho positif et de bonnes relations humaines avec le contrôleur de la subdivision de Bourbourg.</p> <p>La DDE a servi de catalyseur pour cette opération, depuis le montage financier jusqu'à la définition technique des ouvrages.</p> <p>La maîtrise d'ouvrage est la Communauté de communes du canton de Bergues (CCCB), à l'époque récente et pas encore structurée. Il se trouve que le représentant de la DDE auprès de la CCCB, pour ses compétences "voirie communale" va assurer l'interface entre la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre (et ainsi jouer le double rôle en collaboration avec le contrôleur).</p> <p>Cette situation va satisfaire le maire car la composition de la maîtrise d'ouvrage est complexe :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CG pour la bande roulante et les bordures - CCCB pour les trottoirs - Syndicat intercommunal pour l'assainissement - Lyonnaise des eaux pour le raccordement du réseau - La commune pour l'éclairage public <p>EDF sera contactée pour la résorption des réseaux aériens, mais refusera car l'intervention n'est pas programmée dans le budget au moment de la demande.</p> <p>Au sein de la DDE, nombreux intervenants seront sollicités, la CDES, le projeteur de la subdivision et le subdivisionnaire pour les phases opérationnelles.</p> <p>La DDE s'est organisée d'elle-même, sa structure interne est subie par le maire</p> <p>De nombreuses réunions d'échange DDE/commune ont eu lieu</p> <p>Le calage est difficile sur le plan technique : niveau des seuils, pente d'écoulement faible, chargement limité au-dessus des canalisations.</p> <p>La CCCB est très présente au moment de l'élaboration des plans et du suivi des travaux.</p> <p>Les documents techniques sont difficiles à lire et à comprendre pour un nouveau maire. Mais ce dernier fait confiance absolue à la compétence technique.</p>	<p><i>Le cumul de responsabilités autour d'une même compétence ne choque personne à l'époque. Au contraire, il semble rassurer les bénéficiaires de l'aménagement qui voient dans cette situation une simplicité de gestion et de concertation</i></p> <p><i>L'analyse urbaine et paysagère ne fait apparemment pas partie de la méthode. La réponse au problème posé entre directement dans le champ de la technique routière (domaine de solution technique).</i></p> <p><i>C'est en fait un membre du personnel de la DDE qui représente la CCCB</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>À l'époque, on n'a pas trouvé de solution pour rétrécir la chaussée. Il y a des regrets sur le plan sécurité ; on aurait voulu des aménagements plus efficaces dans ce domaine. Le maire, à l'époque tout nouvel élu, n'avait pas les moyens de vérifier l'efficacité du projet sur le plan technique de la sécurité.</p> <p>L'apport d'autres niveaux de compétence (paysagiste) pour justement compléter ou créer des alternatives en terme de sécurité n'a pas été évoqué à l'époque, ni par la DDE, ni par la collectivité qui, de toute manière, aurait craint un dépassement des coûts.</p> <p>Les riverains seront informés mais pas sollicités.</p> <p>La réponse aux principales préoccupations d'origine est globalement satisfaisante pour les riverains : confort de vie chez eux (vibrations atténuées), existence de l'éclairage public, trottoir, stationnement, évolution esthétique (jardinières), cependant la réponse sur le plan sécuritaire n'est pas totalement aboutie : la route est plus confortable pour les automobilistes, l'atténuation des vibrations a en contrepartie favorisé la vitesse.</p> <p>Un riverain médecin s'est plaint des aménagements préconisés devant son cabinet. Des modifications ont été apportées en cours de chantier.</p>	<p><i>La confiance sans doute justifiée de l'élu a entraîné une certaine passivité (peut-être aussi timidité) et n'a pas favorisé la réflexion sur d'autres alternatives</i></p> <p><i>De toute évidence les résultats physiques montrent la dimension routière et le rétablissement d'un confort pour l'automobiliste au détriment d'un aménagement mettant en évidence le rythme des événements sur le parcours : entrée d'agglomération, accès distillerie, intersections voies d'accès aux différents lotissements, école et place devant l'école, ouvrage de franchissement du canal...</i></p> <p><i>Il manque un niveau de réflexion dans le processus.</i></p>
---	--



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

8 - SITE DE TERDECHEM / STEENVOORDE

Site de STEENVOORD / TERDEGHEM - caractéristiques

Nombre d'habitants :

Nature des aménagements : **Aménagement d'une entrée d'agglomération**

Maîtrise d'ouvrage : **Conseil général du Nord**

Maîtrise d'œuvre :

Esquisse : Empreinte, paysagistes

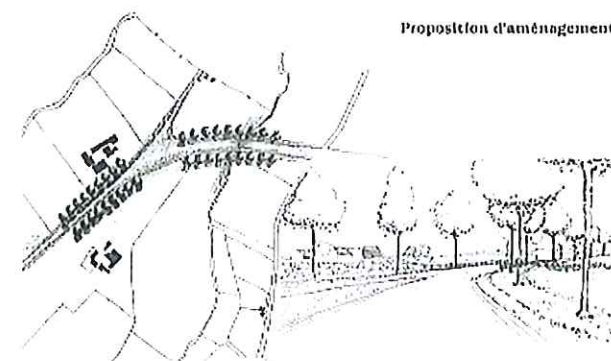
Lancement de l'opération :

Date de réception des travaux :

Montant de l'opération :



La silhouette de la ville de Steenvoorde à partir d'un espace équivoque : entrée de ville ou délaissé routier ?



Extrait de l'étude cadre de vie de la commune de Terdeghem, proposition pour les voies d'accès sur le territoire de la commune...



Une route de contournement, pourtant proche des activités économiques et sociales de la périphérie de Steenvoorde (sur le territoire de Terdeghem)



À l'approche de Steenvoorde, un espace routier sur le territoire de Terdeghem

<p>SITE 8 : STEENVOORDE/TERDEGHEM - Aménagement du CD 948 Historique et synthèse des points de vue</p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>Avant d'être une entrée d'agglomération pour Steenvoorde, le projet "d'équipement routier" portait sur la déviation sud de la ville. La conception du projet de contournement date de 20 ans environ. Elle était purement technique, sans réelle concertation avec la (les) commune (s) concernée (s). Personne, élus ou techniciens, ne s'est parallèlement posé la question de l'aménagement d'une entrée de ville.</p> <p>Pour la commune de Steenvoorde, il s'agit d'un aménagement subi. Les intervenants étaient des spécialistes de la route et la préoccupation n'était que technique.</p> <p>Par ailleurs, si c'est l'image de l'entrée de ville de Steenvoorde qui est en jeu, les espaces concernés sont sur le territoire communal de Terdeghem.</p> <p>À la fin des années 80, l'esprit intercommunal n'est pas très développé surtout dans le domaine du cadre de vie (aménagements connexes à une route départementale).</p> <p>La commune de Terdeghem a exploité le contexte territorial pour favoriser le développement commercial périphérique (au détriment du commerce local de Steenvoorde). Aussi les échanges ont plutôt porté sur les options de développement urbain et sur les intérêts économiques des deux collectivités. Ce qui explique que la question de l'image, conséquence de l'absence d'aménagement du domaine public, ne s'est jamais vraiment posée.</p> <p>Aujourd'hui, la commune de Steenvoorde est consciente qu'elle hérite d'une "entrée d'agglomération inqualifiable". Le département refait les enrobés, un projet de giratoire est en cours sur un autre carrefour... La commune de Steenvoorde interpelle les services de la voirie du département pour réfléchir à l'évolution de l'image du secteur concerné. Ces derniers services annoncent qu'ils vont définir une logique d'itinéraire plutôt que d'intervenir ponctuellement !</p> <p>La commune de Terdeghem a engagé en 1994 une démarche de type cadre de vie financée par le FACV et sur les conseils du CAUE. C'est le cabinet privé constitué de paysagistes qui réalise l'étude globale et l'ensemble des esquisses demandées dans cette démarche. À l'époque le paysagiste, développe un travail sur les calvaires et sur les points repères aux entrées du territoire de Terdeghem. Cette commune étant à l'écart des réseaux d'échange et de circulation.</p> <p>Le programme d'investissement prévoit trois phases d'intervention dont deux sur le cœur du village et une troisième sur les diverses voies présentes sur le territoire communal. Les deux premières phases sont</p>	<p><i>Le paysage n'est pas considéré comme un tout. La route ne semble pas en faire partie. Le développement urbain non plus !</i></p> <p><i>Personne ne se pose la question, à l'époque / aujourd'hui se pose-t-on davantage la question ?</i></p> <p><i>La réflexion sur le POS est aussi une réflexion prospective sur la maîtrise du développement urbain et sur les effets en terme d'image. Si le contexte politique est difficile pour des raisons de divergences d'intérêts locaux, le contexte institutionnel est également en cause.</i></p> <p><i>La décomposition des services et des spécialités a totalement occulté la communication transversale du service public : Services de l'état et du département ont été sollicités par les deux communes. Ces services sont différents et n'ont pas les mêmes domaines de responsabilité. Le résultat est que personne n'est au courant des investigations parallèles. Au fond, on hérite d'une situation où personne n'est responsable.</i></p> <p><i>La commune de Steenvoorde continue à s'adresser à un service dont les compétences sont manifestement celle de la voirie départementale pour "faire quelque chose" sur le plan de l'image.</i></p> <p><i>Le subdivisionnaire est missionné par la commune pour les deux premières phases. Il est choisi à la place du paysagiste parce qu'il est beaucoup moins cher. Il n'a pas assisté à l'élaboration du programme.</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

aujourd'hui accomplies sous maîtrise d'œuvre DDE, subdivision de Wormout. **S'étant assurée du financement possible de la troisième phase, la commune de Terdeghem s'apprête à lancer l'aménagement des abords de voies communales et départementales présentes sur son territoire.**

La commune se sent concernée par ce programme dans la mesure où l'aménagement des abords de routes fait aussi partie de l'image de la commune, de ses accès. Les esquisses d'aménagement existent, la faisabilité reste à vérifier. Le maire va prochainement contacter les services du conseil général...

À noter, pour les deux premières phases d'aménagement du cœur de bourg que la commune, pourtant satisfaite du travail produit dans le cadre du FACV, n'a pas signifié au paysagiste qu'elle lançait des phases opérationnelles. La subdivision de l'Équipement reprend les documents graphiques (APS) du paysagiste sans le contacter. C'est le pépiniériste responsable du lot "plantation" qui, en fin de chantier, fait innocemment appel au paysagiste pour avoir des précisions sur les essences à planter.

Il n'est pas évident qu'il soit au courant de la troisième phase d'intervention.

Reste en effet le problème de la faisabilité liée aux acquisitions foncières aux abords du CD et du partage des objectifs définis par la commune et ceux du département dans le cadre de sa politique d'itinéraire.

L'attitude respective de la collectivité et des services de l'état est plus que discutable, notamment en ce qui concerne l'exploitation d'une propriété intellectuelle. L'absence de communication entre conception et moyens techniques laisse libre cours à toutes interprétations et à un défaut manifeste de maîtrise de l'œuvre.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

ANNEXE 2 : ÉTAT DES ENTRETIENS

• Site de Bourbourg - aménagement des espaces centraux

M. Jean SILLY, Direction de la voirie, CUD

M. GROYSILLIERE, CUD

M. SAUVAGE, Service technique, ville de Bourbourg

M. LANGAGNE, Service technique, ville de Bourbourg

M. BASSEMONT, maire

Mme HEQUET, Adjointe à l'urbanisme

M. SOARÈS, Secrétaire général

M. Patrick DASSONVILLE, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. Charles DARD, Concepteur paysagiste

M. NICOLET, ancien maire, contacté par écrit, sans suite.

Un commerçant

Une mère de famille (poussette)

• Site de Caestre - aménagement de la place de l'église

M. BARON, maire

Mme GOURNAY, ancien maire

M. LEMARCHAND, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. SAINT OMER, Pôle ADS

M. WOJCIECHOWSKI, Architecte Consultant lors du lancement de l'opération

Un commerçant

• **Site d'Estaire - aménagement de la place de l'hôtel de ville**

Mme FRUCHART, maire

M. LAMBRIQUET, 1^{er} adjoint, finances et travaux

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. BEVE, DDE adjoint au subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. BERLIN, Paysagiste

• **Site de Gravelines - aménagement de l'avenue Léon Jouhaux**

M. PANNIER, anclen maire

M. MESSIAN, chargé d'opération, services techniques, ville de Gravelines

M. DUMÉLIÉ, Directeur des services techniques

M. PIDDOUX, Chef de cabinet

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. NOYON, Paysagiste

M. CARPENTIER, DDE subdivisionnaire lors de la conception, entretien par téléphone

Trois commerçants

Un habitant riverain

• **Site de La Chapelle d'Armentières - aménagement de la RD 933 et de la place de la mairie**

M. COISNE, maire

M. DUBOIS, secrétaire général

M. LEMARCHAND, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. DEBROCK, Architecte (territoires, sites & cités)

M. BEURRIER, CUDL

M. MILLET, Urbaniste CUDL

Un cycliste

• **Site de Meteren - aménagement de la place**

Mme DESCAMPS, maire

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

Mme LECŒUR, paysagiste

Un commerçant

Un habitant

• **Site de Steene - aménagement de la RD 52 au Grand Millebrugghe**

M. ROMMELAERE, maire

M. DASSONVILLE, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. VOET, DDE Technicien dessinateur

• **Site de Seenvoorde/Terdeghem - aménagement de l'entrée de ville**

M. DEHUYSSER, maire adjoint à l'aménagement et aux travaux, ville de Steenvoorde

Mme VISTICOT, maire de Terdeghem

Mie FOULON, DDE, Arrondissement Dunkerque, cellule urbanisme

M. BERLIN, Paysagiste

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

ANNEXE 3 : MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE

Direction départementale de l'Équipement :

M. YOYOTTE, Arrondissement de Dunkerque
M. FREDEFON, Arrondissement de Dunkerque
M. BAJELVAC, Arrondissement de Dunkerque
M. LENNE, SCEP
M. MORIN, SCEP
Mme CARPENTIER, CDES
M; BOUCHER, Architecte conseil

Conseil général du Nord

Mme DEL LITO, DEDT
M. SILVAIN, DEDT

Agence d'Urbanisme de Dunkerque

M. CLESSE, AGUR

Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque

M. MONTET, CCI

Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'Environnement

M. PANIEN, CAUE



Source DDE / AT Dunkerque © EUROSENSE

8 - SITE DE TERDEGHEM / STEENVOORDE

Site de STEENVOORD / TERDEGHEM - caractéristiques

Nombre d'habitants :

Nature des aménagements : **Aménagement d'une entrée d'agglomération**

Maîtrise d'ouvrage : **Conseil général du Nord**

Maîtrise d'œuvre :

Esquisse : Empreinte, paysagistes

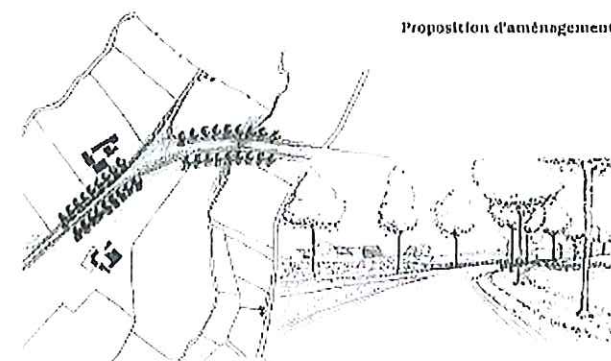
Lancement de l'opération :

Date de réception des travaux :

Montant de l'opération :



La silhouette de la ville de Steenvoorde à partir d'un espace équivoque : entrée de ville ou délaissé routier ?



Extrait de l'étude cadre de vie de la commune de Terdeghem, proposition pour les voies d'accès sur le territoire de la commune...



Une route de contournement, pourtant proche des activités économiques et sociales de la périphérie de Steenvoorde (sur le territoire de Terdeghem)



À l'approche de Steenvoorde, un espace routier sur le territoire de Terdeghem

<p>SITE 8 : STEENVOORDE/TERDEGHEM - Aménagement du CD 948 Historique et synthèse des points de vue</p>	<p><i>Commentaires</i></p>
<p>Avant d'être une entrée d'agglomération pour Steenvoorde, le projet "d'équipement routier" portait sur la déviation sud de la ville. La conception du projet de contournement date de 20 ans environ. Elle était purement technique, sans réelle concertation avec la (les) commune (s) concernée (s). Personne, élus ou techniciens, ne s'est parallèlement posé la question de l'aménagement d'une entrée de ville.</p> <p>Pour la commune de Steenvoorde, il s'agit d'un aménagement subi. Les intervenants étaient des spécialistes de la route et la préoccupation n'était que technique.</p> <p>Par ailleurs, si c'est l'image de l'entrée de ville de Steenvoorde qui est en jeu, les espaces concernés sont sur le territoire communal de Terdeghem.</p> <p>À la fin des années 80, l'esprit intercommunal n'est pas très développé surtout dans le domaine du cadre de vie (aménagements connexes à une route départementale).</p> <p>La commune de Terdeghem a exploité le contexte territorial pour favoriser le développement commercial périphérique (au détriment du commerce local de Steenvoorde). Aussi les échanges ont plutôt porté sur les options de développement urbain et sur les intérêts économiques des deux collectivités. Ce qui explique que la question de l'image, conséquence de l'absence d'aménagement du domaine public, ne s'est jamais vraiment posée.</p> <p>Aujourd'hui, la commune de Steenvoorde est consciente qu'elle hérite d'une "entrée d'agglomération inqualifiable". Le département refait les enrobés, un projet de giratoire est en cours sur un autre carrefour... La commune de Steenvoorde interpelle les services de la voirie du département pour réfléchir à l'évolution de l'image du secteur concerné. Ces derniers services annoncent qu'ils vont définir une logique d'itinéraire plutôt que d'intervenir ponctuellement !</p> <p>La commune de Terdeghem a engagé en 1994 une démarche de type cadre de vie financée par le FACV et sur les conseils du CAUE. C'est le cabinet privé constitué de paysagistes qui réalise l'étude globale et l'ensemble des esquisses demandées dans cette démarche. À l'époque le paysagiste, développe un travail sur les calvaires et sur les points repères aux entrées du territoire de Terdeghem. Cette commune étant à l'écart des réseaux d'échange et de circulation.</p> <p>Le programme d'investissement prévoit trois phases d'intervention dont deux sur le cœur du village et une troisième sur les diverses voies présentes sur le territoire communal. Les deux premières phases sont</p>	<p><i>Le paysage n'est pas considéré comme un tout. La route ne semble pas en faire partie. Le développement urbain non plus !</i></p> <p><i>Personne ne se pose la question, à l'époque ! aujourd'hui se pose-t-on davantage la question ?</i></p> <p><i>La réflexion sur le POS est aussi une réflexion prospective sur la maîtrise du développement urbain et sur les effets en terme d'image. Si le contexte politique est difficile pour des raisons de divergences d'intérêts locaux, le contexte institutionnel est également en cause.</i></p> <p><i>La décomposition des services et des spécialités a totalement occulté la communication transversale du service public : Services de l'état et du département ont été sollicités par les deux communes. Ces services sont différents et n'ont pas les mêmes domaines de responsabilité. Le résultat est que personne n'est au courant des investigations parallèles. Au fond, on hérite d'une situation où personne n'est responsable.</i></p> <p><i>La commune de Steenvoorde continue à s'adresser à un service dont les compétences sont manifestement celle de la voirie départementale pour "faire quelque chose" sur le plan de l'image.</i></p> <p><i>Le subdivisionnaire est missionné par la commune pour les deux premières phases. Il est choisi à la place du paysagiste parce qu'il est beaucoup moins cher. Il n'a pas assisté à l'élaboration du programme.</i></p>

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE
Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

<p>aujourd'hui accomplies sous maîtrise d'œuvre DDE, subdivision de Wormout. S'étant assurée du financement possible de la troisième phase, la commune de Terdeghem s'apprête à lancer l'aménagement des abords de voies communales et départementales présentes sur son territoire.</p> <p>La commune se sent concernée par ce programme dans la mesure où l'aménagement des abords de routes fait aussi partie de l'image de la commune, de ses accès. Les esquisses d'aménagement existent, la faisabilité reste à vérifier. Le maire va prochainement contacter les services du conseil général...</p> <p>À noter, pour les deux premières phases d'aménagement du cœur de bourg que la commune, pourtant satisfaite du travail produit dans le cadre du FACV, n'a pas signifié au paysagiste qu'elle lançait des phases opérationnelles. La subdivision de l'Équipement reprend les documents graphiques (APS) du paysagiste sans le contacter. C'est le pépiniériste responsable du lot "plantation" qui, en fin de chantier, fait innocemment appel au paysagiste pour avoir des précisions sur les essences à planter.</p>	<p><i>Il n'est pas évident qu'il soit au courant de la troisième phase d'intervention.</i></p> <p><i>Reste en effet le problème de la faisabilité liée aux acquisitions foncières aux abords du CD et du partage des objectifs définis par la commune et ceux du département dans le cadre de sa politique d'itinéraire.</i></p> <p><i>L'attitude respective de la collectivité et des services de l'état est plus que discutable, notamment en ce qui concerne l'exploitation d'une propriété intellectuelle. L'absence de communication entre conception et moyens techniques laisse libre cours à toutes interprétations et à un défaut manifeste de maîtrise de l'œuvre.</i></p>
---	--

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

ANNEXE 2 : ÉTAT DES ENTRETIENS

• **Site de Bourbourg - aménagement des espaces centraux**

M. Jean SILLY, Direction de la voirie, CUD

M. GROYSILLIERE, CUD

M. SAUVAGE, Service technique, ville de Bourbourg

M. LANGAGNE, Service technique, ville de Bourbourg

M. BASSEMONT, maire

Mme HEQUET, Adjointe à l'urbanisme

M. SOARÈS, Secrétaire général

M. Patrick DASSONVILLE, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. Charles DARD, Concepteur paysagiste

M. NICOLET, ancien maire, contacté par écrit, sans suite.

Un commerçant

Une mère de famille (poussette)

• **Site de Caestre - aménagement de la place de l'église**

M. BARON, maire

Mme GOURNAY, ancien maire

M. LEMARCHAND, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. SAINT OMER, Pôle ADS

M. WOJCIECHOWSKI, Architecte Consultant lors du lancement de l'opération

Un commerçant

• **Site d'Estaire - aménagement de la place de l'hôtel de ville**

Mme FRUCHART, maire

M. LAMBRIQUET, 1^{er} adjoint, finances et travaux

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. BEVE, DDE adjoint au subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. BERLIN, Paysagiste

• **Site de Gravelines - aménagement de l'avenue Léon Jouhaux**

M. PANNIER, ancien maire

M. MESSIAN, chargé d'opération, services techniques, ville de Gravelines

M. DUMÉLIÉ, Directeur des services techniques

M. PIDDOUX, Chef de cabinet

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. NOYON, Paysagiste

M. CARPENTIER, DDE subdivisionnaire lors de la conception, entretien par téléphone

Trois commerçants

Un habitant riverain

• **Site de La Chapelle d'Armentières - aménagement de la RD 933 et de la place de la mairie**

M. COISNE, maire

M. DUBOIS, secrétaire général

M. LEMARCHAND, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. DEBROCK, Architecte (territoires, sites & cités)

M. BEURRIER, CUDL

M. MILLET, Urbaniste CUDL

Un cycliste

• **Site de Meteren - aménagement de la place**

Mme DESCAMPS, maire

M. DOLET, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

Mme LECCEUR, paysagiste

Un commerçant

Un habitant

• **Site de Steene - aménagement de la RD 52 au Grand Millebrugghe**

M. ROMMELAERE, maire

M. DASSONVILLE, DDE subdivisionnaire lors de la réalisation des travaux,

M. VOET, DDE Technicien dessinateur

• **Site de Seenvoorde/Terdeghem - aménagement de l'entrée de ville**

M. DEHUYSSER, maire adjoint à l'aménagement et aux travaux, ville de Steenvoorde

Mme VISTICOT, maire de Terdeghem

Mle FOULON, DDE, Arrondissement Dunkerque, cellule urbanisme

M. BERLIN, Paysagiste

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE

Évaluation d'opérations d'aménagement de l'espace public

ANNEXE 3 : MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE

Direction départementale de l'Équipement :

M. YOYOTTE, Arrondissement de Dunkerque
M. FREDEFON, Arrondissement de Dunkerque
M. BAJELVAC, Arrondissement de Dunkerque
M. LENNE, SCEP
M. MORIN, SCEP
Mme CARPENTIER, CDES
M; BOUCHER, Architecte conseil

Conseil général du Nord

Mme DEL LITO, DEDT
M. SILVAIN, DEDT

Agence d'Urbanisme de Dunkerque

M. CLESSE, AGUR

Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque

M. MONTET, CCI

Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'Environnement

M. PANIEN, CAUE