



**HAL**  
open science

# Le dragon de Calais : le renouveau d'une image par le spectacle et la culture

Romain Paone

► **To cite this version:**

Romain Paone. Le dragon de Calais : le renouveau d'une image par le spectacle et la culture. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-04279535

**HAL Id: dumas-04279535**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04279535>**

Submitted on 10 Nov 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# LE DRAGON DE CALAIS

LE RENOUVEAU D'UNE IMAGE PAR LE  
SPECTACLE ET LA CULTURE



MÉMOIRE DE MASTER DE :  
ROMAIN PAONE

DIRECTEUR D'ÉTUDES :  
LAURENT LESCOP



# **LE DRAGON DE CALAIS, LE RENOUVEAU D'UNE IMAGE PAR LE SPECTACLE ET LA CULTURE**

*Comment l'arrivée du Dragon de Calais permet-elle de créer un  
renouveau dans l'image que la ville de Calais dégage ?*

- Romain PAONE -

Mémoire Master 2021  
Dirigé par Laurent Lescop





*Je tiens à remercier Laurent Lescop pour m'avoir accompagné et guidé tout au long du mémoire. Sandrine Dagbert et Catherine Greif pour avoir transmis mes demandes d'entretiens. Mmes Marie Capon, Mélanie Lahey, Véronique Van Custem, ainsi que Mrs François Delarozière, Jean-Philippe Javello, Stéphane Lecarrié, Ludovic Locquet, Pascal Pestre, pour m'avoir accordé un entretien et répondu à mes questions ainsi que leurs informations pertinentes. Je tiens aussi à remercier Mr Arnaud Hamy pour la visite du Fort Nieulay et les nombreuses informations historiques qu'il a su me délivrer avec sa passion communicative tout au long de cette visite.*



# SOMMAIRE

<i>Introduction</i>	<i>p.8</i>
<i>I) Le début de l'histoire, Calais avant l'arrivée du Dragon</i>	<i>p.11</i>
1) 1181/ 1885 : De la fondation de la ville au développement de la cité maritime et de la ville industrielle	<i>p.12</i>
2) 1885/ 1960 : Création et affirmation d'une ville unifiée	<i>p.26</i>
3) 1960/ Aujourd'hui : L'extension urbaine, sociale et culturelle de la ville	<i>p.36</i>
<i>II) Quand le Dragon prend ses quartiers à Calais</i>	<i>p.49</i>
1) L'arrivée du Dragon, une machine de spectacle ...	<i>p.50</i>
2) ... transformée en machine de ville	<i>p.68</i>
3) Une insertion basée sur une revalorisation du front de mer	<i>p.81</i>
4) Le Dragon, premier arrivé d'une grande famille	<i>p.96</i>
<i>III) Le « Projet Dragon », le projet de valorisation de tout un territoire</i>	<i>p.109</i>
1) La comparaison avec les projets nantais, toulousain et yonnais	<i>p.110</i>
2) Le pari de l'image, un pari gagnant ?	<i>p.124</i>
<i>Conclusion</i>	<i>p.138</i>
<i>Médiagraphie</i>	<i>p.140</i>
<i>Sources images</i>	<i>p.142</i>
<i>Annexe n°1 : Les entretiens</i>	<i>p.147</i>
<i>Annexe n°2 : Le bestiaire</i>	<i>p. 203</i>

## INTRODUCTION

*Le choix de ce sujet est né un soir pluvieux de Novembre 2019. J'assistai alors au spectacle inaugural du Dragon de Calais, une machine réalisée par François Delarozière suite à la commande de la ville de Calais. À ce moment là je savais déjà que je voulais parler du Calais et de ses environs, étant originaire de là-bas. J'avais d'abord été tenté de choisir l'approche plus classique lorsque l'on parle de Calais ses 20 dernières années, j'allais l'aborder par le prisme de la crise migratoire. Néanmoins cette approche ne me convenait pas spécialement car je n'ai jamais vraiment apprécié qu'on me parle de chez moi uniquement par le biais de la crise des migrants.*

*« Que penses-tu ou qu'as tu à nous dire de la crise des migrants ? » est une question qui aura été récurrente lors de mes différents entretiens au moment d'intégrer une école d'architecture et chaque fois j'aurais voulu que l'on me pose une question sur un aspect plus mélioratif de ma région.*

*C'est donc ce soir de Novembre lorsque mes yeux sont passés du spectacle qui nous était offert, aux caméras de télévision qui captaient l'événement que le déclic s'est fait. J'aurais donc préféré passer mes entretiens d'admission en juin 2020 pour avoir la possibilité de donner mon avis sur le Dragon de Calais. Je trouve cette porte d'entrée sur mon territoire beaucoup plus intéressante et positive, c'est donc pour cela que j'ai décidé d'en parler au travers du mémoire. De plus en étudiant à l'ENSA Nantes qui a la chance de se trouver aux abords des ateliers de La Compagnie La Machine d'où est sorti le Dragon, mais aussi où se meut l'Éléphant de Nantes, je trouvais cela intéressant dans le parallèle entre Calais et Nantes, deux villes qui auront été les lieux majeurs de ma formation tant de personne que d'architecte. Et je tenais aussi à rendre hommage à mon territoire en le racontant avec le regard d'un futur diplômé d'architecture.*

*Pour toutes ces raisons, j'ai choisi de m'interroger sur la façon dont l'arrivée du Dragon avait la possibilité de changer l'image renvoyée par la ville. Pour cela, j'ai décidé de découper mon mémoire en trois parties que j'ai pu compléter grâce aux entretiens de différents acteurs de cette aventure. Dans un premier temps, il me semblait nécessaire de raconter Calais avant que le Dragon n'arrive, afin de mieux comprendre sur quelles dynamiques surfe la ville et dans quel contexte arrive cette nouvelle bête sortie de l'imaginaire de François Delarozière. Puis dans un second temps, nous aborderons l'histoire du Dragon et de son implication dans la ville de Calais. Enfin, nous verrons dans un dernier temps ce que le projet du Dragon peut apporter en terme d'image pour la ville et ses territoires alentours.*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARTS ET METIERS  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PATRIE





**«Et moi je voulais que ce projet irrigue  
totalement la ville, celle d'aujourd'hui,  
celle d'hier et celle de demain»<sup>1</sup>**

## **I) LE DÉBUT DE L'HISTOIRE, CALAIS AVANT L'ARRIVÉE DU DRAGON**

*L'ensemble du travail de François Delarozière et de La Compagnie La Machine s'ancre fermement dans l'histoire, les traditions des lieux dans lesquels les machines évoluent pour leurs permettre une insertion pérenne qui soit naturelle. C'est pourquoi dans cette première partie du mémoire, nous allons nous intéresser à l'histoire de la ville, de sa création jusqu'à aujourd'hui afin de comprendre sur quelles accroches repose le projet du Dragon de Calais.*



# **I.1 - 1181/ 1885 : DE LA FONDATION DE LA VILLE AU DÉVELOPPEMENT DE LA CITÉ MARITIME ET DE LA VILLE INDUSTRIELLE**

## **Quand un petit village de pêcheurs devient Kaleis**

Avant la création officielle de la ville de Calais, les lieux sont occupés par des habitations situées le long des dunes et sont mi-toyennes à un port d'échouage. Ses habitants vivent à la fois de la pêche et de l'élevage mais surtout en autarcie, n'échangeant que très peu avec les cités voisines. Pendant la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, le village de pêcheurs s'agrandit et le comte Mathieu<sup>2</sup> fait construire une église ainsi qu'un premier bourg. Ce village sera connu sous le nom celte de «Kaleis»<sup>3</sup> qui deviendra aujourd'hui Calais. La fondation administrative de Calais est donc datée de 1181 et se concrétise par la charte des coutumes<sup>4</sup> réalisée par Gérard de Gueldre<sup>5</sup>. Au sud de Kaleis, s'est développé en parallèle depuis le VII<sup>e</sup> siècle un hameau du nom de Pétresse qui deviendra le faubourg de Saint-Pierre.

Près d'un siècle plus tard, Calais et Saint-Pierre continuent leur croissance. La ville de Calais qui s'est fortifiée devient alors un acteur économique important de la région. À la fois un port de commerce et de pêche mais aussi un lieu de passage de l'arrière-pays vers l'Angleterre. Le hameau jadis replié sur lui-même devient une ville stratégique qui s'ouvre sur les autres, comme en témoigne la création d'un marché dépourvu de tonlieux<sup>6</sup>.

---

2 - Mathieu d'Alsace (1137-1173). Comte de Boulogne entre 1159 –1173.

3 - Du celte «Kal» signifiant baie ou embouchure.

4 - Charte qui prévoit les modalités d'élection et d'attribution des pouvoirs des échevins, désignés parmi les bourgeois, et du « mayeur ».

5 - Gérard de Gueldre (1149 - 1181). Gendre du comte Mathieu d'Alsace.

6 - Impôt ou taxe que l'on percevait au Moyen Âge sur les marchandises transportées ; droit payé par les marchands pour étaler dans les foires et marchés.

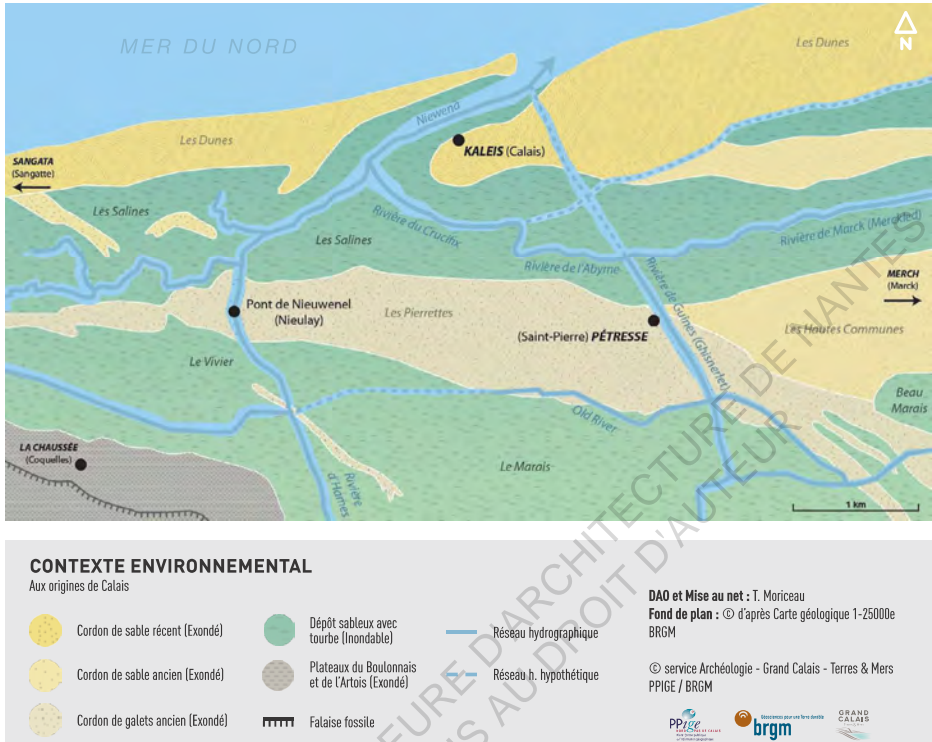


Fig 1 - Implantation originelle de Calais et Saint-Pierre

## Une ville stratégique convoitée

Comme dit précédemment, Calais et ses faubourgs représentent un enjeu stratégique tant d'un point de vue militaire avec ses nombreuses connexions que d'un point de vue économique. La ville devient donc un lieu convoité, ouvrant la porte sur l'Artois et la Picardie, la Belgique mais aussi l'Angleterre. C'est donc tout naturellement que Calais se protégera avec des dispositifs de défenses variés, qui s'étofferont au fil du temps et des diverses occupations.

Les premières fortifications apparaissent vers 1228 sous l'impulsion de Philippe Hurepel<sup>7</sup>. Trois kilomètres de murailles sont érigés ainsi qu'un château comtal séparé de la cité par un fossé en eau.

7- Fortifications édifiées pour défendre Calais lorsque le comte de Boulogne prend part à la révolte contre la régence de Blanche de Castille.

À cet héritage, vont s'ajouter de nouvelles fortifications qui seront mises en œuvre par les anglais<sup>8</sup> afin de défendre au mieux la ville ainsi que ses accès.

En effet afin de contrôler l'accès terrestre de Calais qui n'est accessible que par le banc des Pierrettes, les anglais jettent leur dévolu sur le pont de Nieuwenel qui permet le franchissement du cours d'eau. Ils érigent donc le fort Nieulay, un fort carré avec une tour dans chaque angle reliée par une courtine. Le rôle de ce fort est de contrôler les écluses qui s'y trouvent afin d'inonder les alentours de Calais en cas de siège pour ralentir la progression ennemie.

De plus, afin de contrôler l'accès maritime de la ville, Edouard III<sup>9</sup> décide de défendre le port en érigeant une tour en bois lors du siège de la ville qui sera remplacée par une tour en pierre vers 1405 nommée tour de Lancaster<sup>10</sup>. Vers le milieu du XVe siècle, le lieu sera renommé fort Risban<sup>11</sup>, appellation encore utilisée

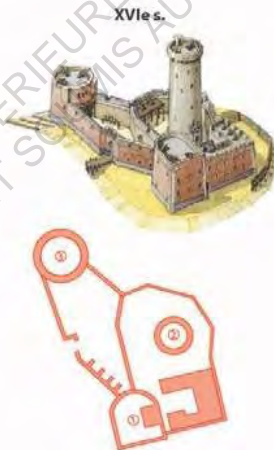


Fig 2 - Le fort Risban au XVIe siècle

8- Assiégée pendant 11 mois entre 1346 et 1347, Calais devient anglaise. Puis le traité de Brétigny, signé le 8 mai 1360, assure définitivement cette possession aux Anglais, qui occuperont la ville pendant deux siècles.

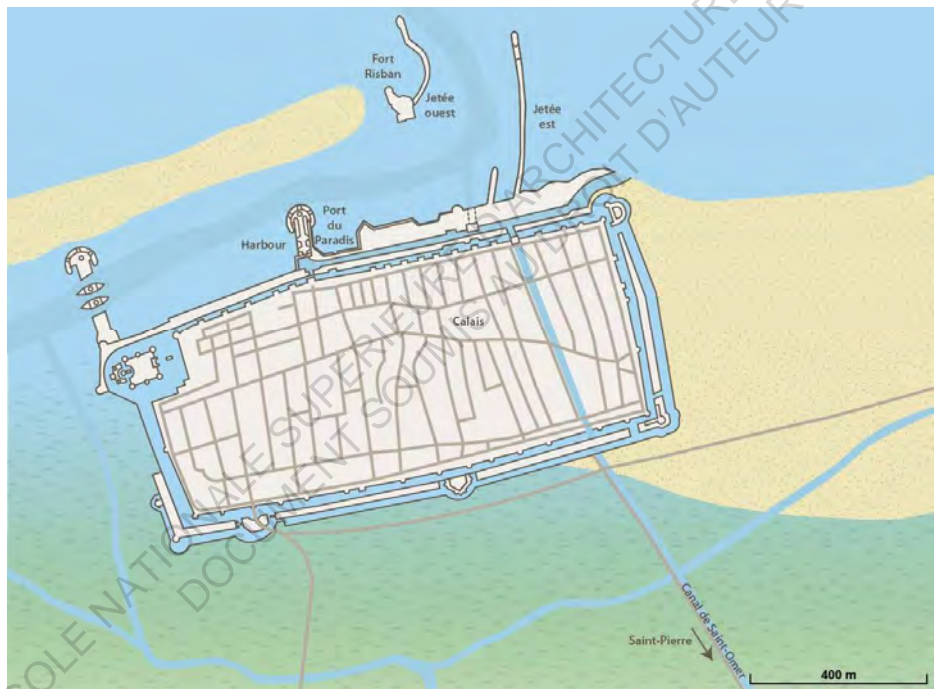
9- Édouard III d'Angleterre (1312-1377), est roi d'Angleterre et seigneur d'Irlande.

10- Tour du nom du gouverneur de Calais de 1348 à 1361, le Duc de Lancaster.

11- Désigne une forteresse constituée d'un « terre-plein garni de canons pour la défense d'un port », provient de l'anglais « riskbank » qui signifie hauteur périlleuse.

aujourd'hui. Le fort connaît encore des modifications au XVI<sup>e</sup> siècle, avec l'impulsion de Henri VIII, qui consistent à entourer la tour d'une muraille polygonale. Sur le front nord, tourné vers la mer, une plate-forme servant à supporter des canons est construite et rattachée aux fortifications, accentuant le rôle de verrou portuaire que les anglais ont voulu donner au fort Risban.

Calais devient un accès militaire privilégié au continent pour les anglais et une base navale permettant de contrôler le détroit. La ville poursuit sur sa dynamique commerciale et devient un grand port d'échanges, essentiel pour l'exportation des produits britanniques.



### PLAN TOPOGRAPHIQUE DE CALAIS ET SON PORT

XVI<sup>e</sup> s.

- |                                      |                          |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Cordon dunaire naturel non inondable | Construction anthropique |
| Zone inondable                       | Réseau hydrographique    |
| Chenal                               | Voirie                   |
| Mer                                  |                          |

DAO et Mise au net : T. Moriceau

Fond de plan : ©BNF/Gallica - Plan de Calais sous la domination anglaise : Lith. D Le Roy ; GE DL 1842-192-1 (8)

© Service Archéologie - Grand Calais - Terres & Mers  
BNF-Gallica / British Library / Les Amis du Vieux Calais



Fig 3 - Evolution de Calais sous l'occupation anglaise

Par la suite, la ville connaîtra de nouvelles modifications dans ses tracés défensifs lorsqu'en 1558, malgré les apports effectués par les anglais, la ville retombe aux mains françaises grâce au duc de Guise qui se rend à Calais à la tête d'une armée. L'année d'après le traité de Cateau-Cambrésis marque la fin de la présence anglaise en terres calaisiennes et son rattachement au royaume de France<sup>12</sup>.

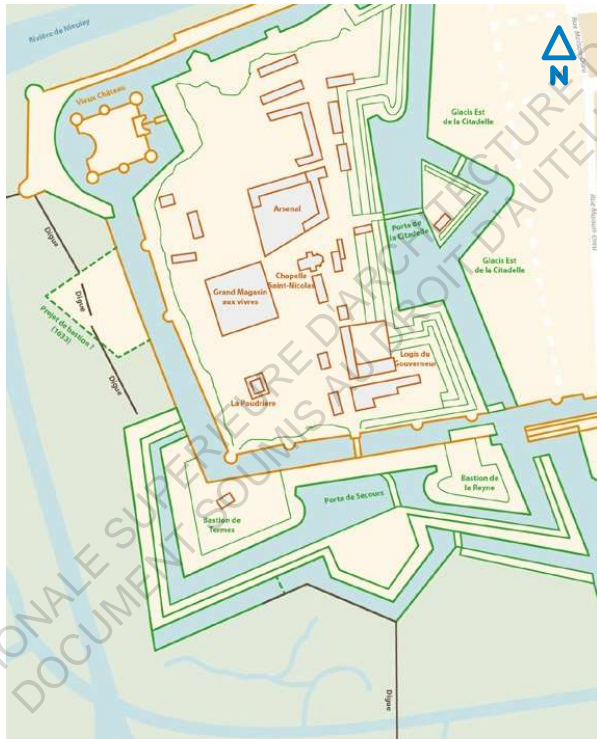


Fig 4 - Plan de la Citadelle au XVIIe siècle

Sous hégémonie française, la ville connaît un renouveau. Dans le but de faire disparaître les traces du passage anglais, le quartier où se trouvait la majorité des institutions royales et hôtels particuliers anglais à l'ouest de la ville est rasé pour y construire une citadelle. Les travaux commencent en 1564, et sont supervisés par de grands ingénieurs comme le surintendant général des

forteresses du Royaume Giacomo Castriotto<sup>13</sup> et de Jean Errard de Bar-le-Duc<sup>14</sup>. La citadelle est finie en 1574, occupant un tiers de la ville et se compose de trois bastions modernes et d'une partie du château médiéval intégré à son angle nord-ouest. Cela a pour conséquence de provoquer une densification de la ville à l'intérieur de ses murs car elle se retrouve amputée d'un tiers de sa superficie, dédiée à l'usage militaire et l'implantation de la citadelle.

En plus de la création de la citadelle à l'ouest pour sécuriser la position de la ville, le mur médiéval est petit à petit renforcé d'une seconde ligne s'étendant sur les fronts sud et est avec des bastions. À partir de 1586 c'est le front nord qui se renforce avec des modifications apportées par Dominique de Vic<sup>15</sup> au fort Risban en arasant la tour de Lancastré au niveau des murs pour éviter tout surplomb, et en y ajoutant deux demi-bastions, l'un au sud-ouest et l'autre au nord-ouest, remplaçant la plate-forme des canons.

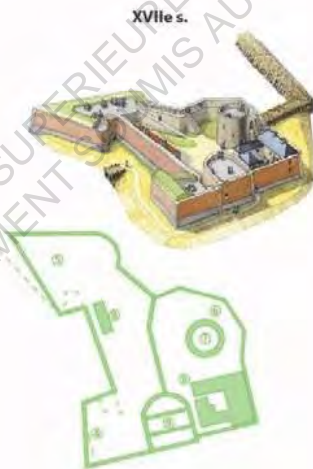


Fig 5 - Le fort Risban au XVIIe siècle

---

13 - Giacomo Castriotto (1510-1563), anciennement au service des Médicis et de la Papauté.

14 - Jean Errard de Bar-le-Duc (v.1554-1610), premier ingénieur français à appliquer le principe de la fortification bastionnée.

15 - Dominique de Vic (1551-1610), militaire français et un des compagnons d'armes les plus dévoués de Henri IV.

## PLAN TOPOGRAPHIQUE DE CALAIS ET SON PORT

Au XVII<sup>e</sup> s.

-  Cordon dunaire naturel non inondable
-  Zone inondable
-  Zone poldérisée
-  Chenal
-  Mer
-  Construction anthropique
-  Réseau hydrographique
-  Voirie
-  Digue

DAO et Mise au point : T. Moriceau

Fond de plan : © Archives départementales du Pas-de-Calais

1633 Plan des environs de Calais (© British Museum)

1640 Plan de Calais et des environs (© BNF)

1675 Plan de Calais et ses ouvrages fortifiés des environs (© ADPdc)

© service Archéologie - Grand Calais - Terres & Mers-  
BNF-Ballica / archives département du Pas-de-Calais /  
The British Museum



Fig 6 - Evolution de Calais sous l'occupation Française

Après ces travaux de fortifications, les autorités françaises décident de se pencher sur les accès de la ville. Le fort Nieulay connaît une refonte complète en 1627, quatre bastions remplacent les tours médiévales anglaises. Ces travaux sont à l'initiative du cardinal de Richelieu qui séjournait à cette époque avec le roi Louis XIII à Calais.

La fin du XVII<sup>e</sup> siècle et l'arrivée de Vauban, en visite des lieux afin de dresser la liste des travaux les plus urgents à réaliser, marquent la dernière étape de fortification de la ville. Vauban reconnaît l'emplacement stratégique du Fort Nieulay et en deux ans ( 1677-1679 ) démantèle le fort existant pour en reconstruire un plus vaste, à cheval sur la rivière, afin d'assurer la meilleure protection possible pour les écluses, essentielles à la défense du territoire en temps de guerre et à la régulation de l'eau en temps de paix.



De plus, Vauban imagine aussi des travaux de rénovation du fort Risban avec la réalisation d'une nouvelle demi-lune et de la réutilisation de l'ancienne tour de Lancastré en poudrière qui ne verront jamais le jour faute de moyens, mais qui inspireront les ingénieurs qui passeront après lui à Calais. Le fort Risban connaîtra quand même des modifications de nature topologique. En effet, un apport de sédiments permet aussi de rattacher le fort au cordon dunaire et lui fait perdre son caractère insulaire.

En 1689, plus de 1500 personnes travaillent aussi à la remise en état de la citadelle. Les travaux consistent à démolir le vieux château comtal afin d'y ériger un nouveau bastion ainsi que de réparer ceux existant.



**PLAN GÉNÉRAL DU FORT NIEULAY ET DE LA CITADELLE DE CALAIS**  
1772

DAO et Mise au net : T. Moriceau

© service Archéologie - Grand Calais - Terres & Mers  
PPIGE / Archives départementales du Pas-de-Calais.



Fig 7 - Plan de Calais, du faubourg de Saint-Pierre et du Fort Nieulay



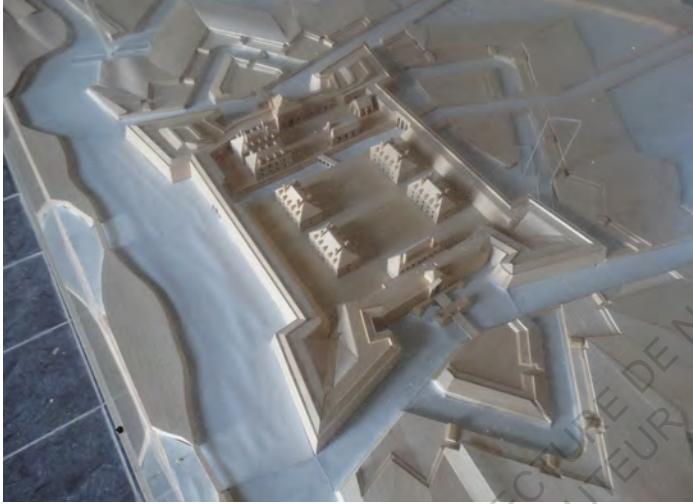


Fig 8 - Maquette du fort Nieulay d'après les plans de 1689 de Vauban

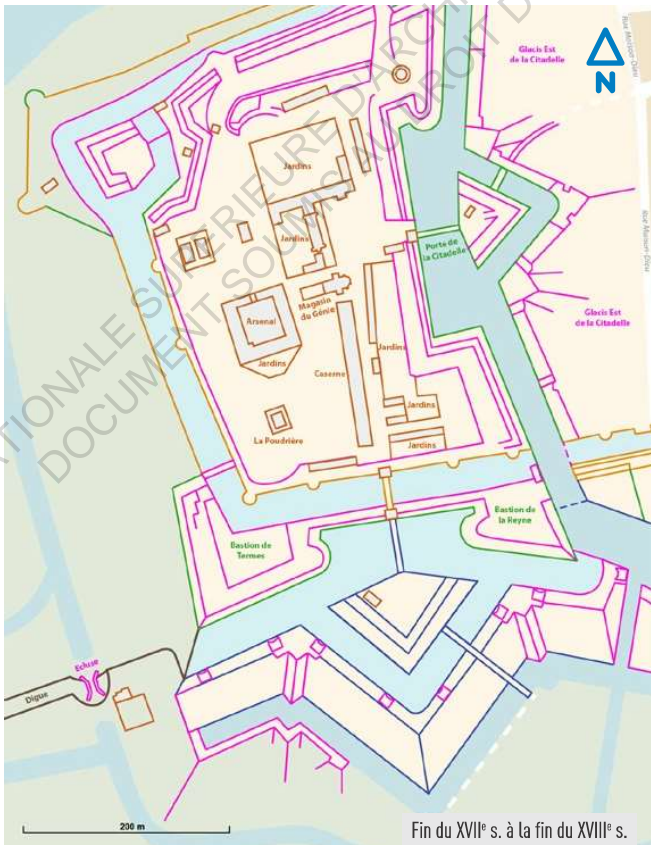


Fig 9 - Plan de la Citadelle au XVIIe siècle

Calais aura donc été une ville fortement convoitée du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, passant d'une main à l'autre et obligeant à fortifier sans cesse ce lieu stratégique. Ce climat incessant de conflits porte atteinte aux activités commerciales qui déclinent au profit de villes comme Gravelines ou Dunkerque.

Calais développe donc en parallèle de nouvelles activités maritimes qui se nourrissent des conflits. Ainsi elle devient le troisième port de corsaires français après Dunkerque et Brest. L'activité des corsaires est représentée par la figure de Tom Souville<sup>16</sup> et durera jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes en 1815.

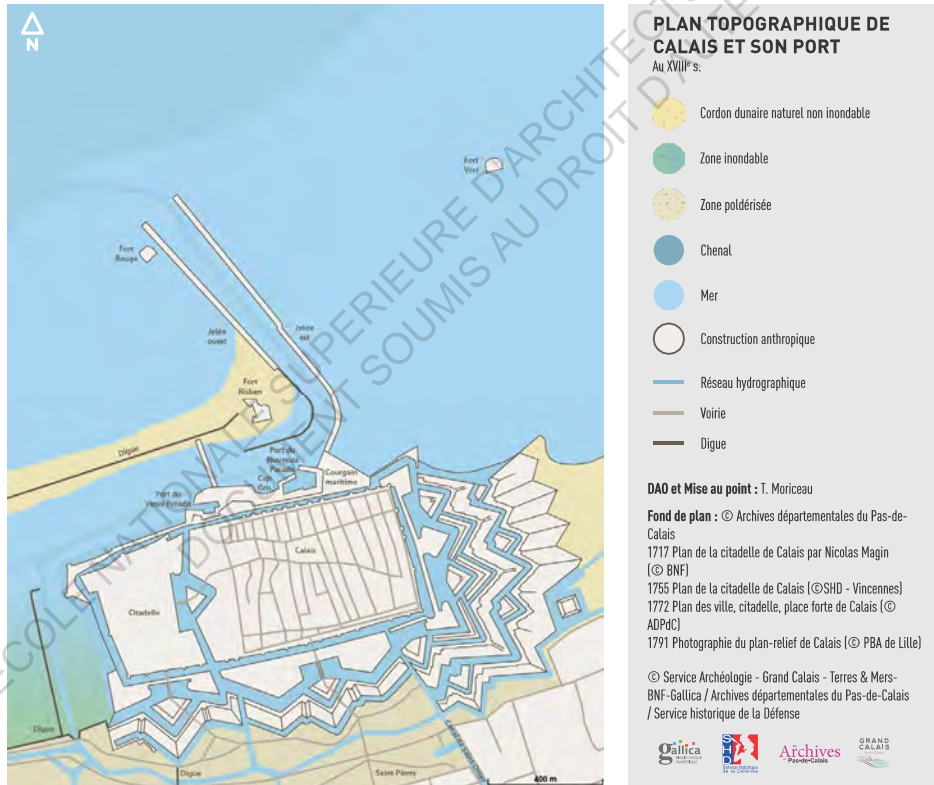


Fig 10 - Evolution de Calais sous l'occupation Française

16 - Tom Souville (1777-1839) surnommé «Cap'tain Tom», corsaire originaire de Calais qui est aussi à l'origine du premier bateau de sauvetage de Calais.

## L'avènement de la cité maritime et de la ville industrielle

Le XIXe siècle marque donc la fin de la guerre de course<sup>17</sup> et permet d'entamer un tournant dans la relation Franco-Britannique. Ces dernières s'améliorent et Calais commence donc à bâtir son économie autour du transport de passagers entre Calais et Douvres à l'aide de paquebots à aube en métal capable de faire la liaison en 1h30, mais aussi grâce à l'industrie portuaire.

De son côté la nouvelle commune de Saint-Pierre-les-Calais<sup>18</sup> profite elle aussi pleinement de son entrée dans le nouveau siècle qui marque l'essor de l'industrie dentellière.

Nous allons donc voir dans un premier temps comment s'est développée la ville de Calais, puis nous nous intéresserons ensuite à celle de Saint-Pierre-les-Calais.

La réouverture des communications entre la France et l'Angleterre ainsi que la traversée de la Manche en paquebot amène naturellement à Calais de riches Anglais qui viennent pour la journée, soit pour repartir en Angleterre, soit pour continuer dans l'arrière-pays. Toujours est-il que le nombre de voyageurs ne cesse de croître, ce qui a pour conséquence d'entraîner une modification radicale du visage de Calais qui fait face à de grandes mutations pour répondre à la demande des voyageurs.

Le premier projet, conçu par Raffeneau de Lisle<sup>19</sup> conduit au prolongement des jetées vers la mer et à l'aménagement d'un bassin à flot et d'un bassin de retenue de part et d'autre d'une digue. La construction du phare de Calais, et aussi la première gare maritime sur les quais du Petit-Paradis, en 1849, matérialisent l'achèvement de cette première étape de modernisation du port, mais aussi l'arrivée du train à Calais.

---

17 - Désigne aux XVIIe et XVIIIe siècle les actes de piraterie perpétrés par des marins contre les ennemis de leur pays, avec l'accord de leur souverain.

18 - Saint-Pierre-les-Calais est érigée en commune en 1790 par les Autorités révolutionnaires, dans un contexte national de réformes administratives.

19 - Adrien Raffeneau de Lisle ( 1773-1843), ingénieur des ponts et chaussées français.

Par la suite, l'Etat lance un nouveau projet pour le port de Calais en 1875, toujours dans cette logique d'accueillir plus de monde mais aussi pour s'adapter au gabarit des nouveaux bateaux. Le but est aussi de faire du port de Calais un grand site de commerce et d'industrie portuaire. Un avant-port au service des voyageurs ainsi qu'un vaste bassin pourvu de docks techniques sont creusés au nord et à l'est de la ville. Ils sont complétés par la construction d'une forme de radoub<sup>20</sup> et d'une nouvelle gare maritime, à la fin des années 1880 ( qui sera démolie en 1940).

Les fortifications de Calais font aussi les frais du nouveau modèle économique de la ville. La partie nord des murs disparaît ainsi avec l'inauguration du bassin ouest du port en 1843. Cela conduit aussi à la démolition du reste de l'enceinte intérieure au

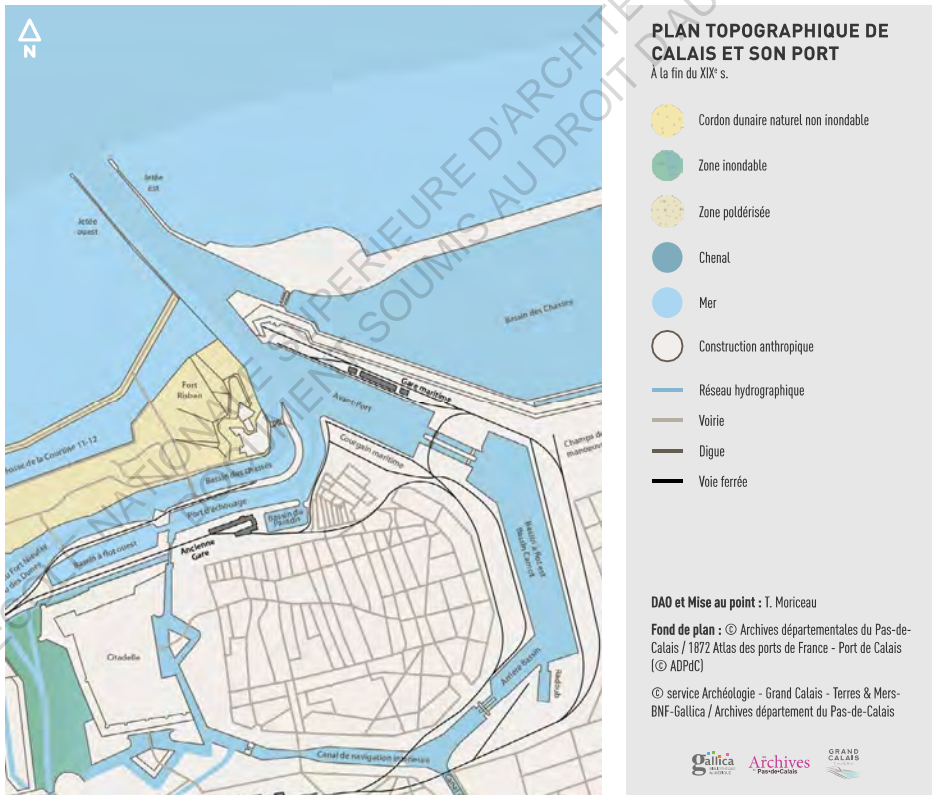


Fig 11 - Evolution de Calais avec ses deux extensions du port

20 - Bassin qui permet l'accueil de navires et leur mise à sec pour leur entretien, démantèlement ou construction. On parle aussi de cale sèche.

milieu du siècle. Néanmoins, certaines parties sont conservées et réutilisées, comme par exemple le parc Richelieu qui se retrouve aménagé sur l'emplacement de l'un des bastions sud. Le reste des fortifications est déclassé puis démantelé entre 1881 et 1885, le fossé entre Calais et le Courgain<sup>21</sup> se trouve lui comblé à l'occasion de la seconde phase d'aménagement du port, creusé directement sur les fortifications.

A l'inverse de Calais qui a dû attendre la fin du règne de Napoléon pour se bâtir une nouvelle identité et un modèle économique, la ville de Saint-Pierre-lès-Calais a, dès le blocus continental imposé par Napoléon Ier à l'Angleterre, entamé une transformation économique, sociale et culturelle. Cette métamorphose s'est matérialisée par le développement de l'industrie dentellière anglaise, avec l'arrivée en contrebande des métiers à tisser sur le sol français.

En moins d'un siècle la ville s'urbanise et multiplie sa population, dépassant de loin Calais avec près de 14 fois plus d'habitants. En effet le développement des machines à dentelle augmente la taille des usines et le nombre de travailleurs qui se tournent vers les terres encore vierges au sud de Calais. Le développement foncier se fait grâce à des donations privées, à l'image de la concession de 25 verges<sup>22</sup> de terrain par Jean-Louis Crèvecoeur<sup>23</sup>. L'urbanisation de Saint-Pierre-lès-Calais est très hétéroclite et lie intimement usines, maisons de la petite et de la moyenne bourgeoisie et habitat ouvrier en un seul et même quartier. Pour maîtriser ce développement, le conseil municipal met au point un plan général d'urbanisme en 1847. En plus du facteur économique, la topographie se prête à une urbanisation exponentielle de la ville. En effet, les absences de reliefs et de véritable limites physiques permettent une rapide urbanisation donnant progressivement

---

21 - Hameau de pêcheurs situé au nord de la ville, à proximité du port historique.

22 - Unité de longueur égale à 3 pieds; définie comme 91,44 centimètres; choisie initialement pour être la longueur moyenne d'une enjambée.

23 - Fabricant de tulles et conseiller municipal, il lègue en 1836 à la ville de Saint-Pierre-lès-Calais une vaste prairie. Les conditions imposées étaient d'en faire une place public où se dérouleraient marchés et foires et de l'appeler pour l'éternité place Crèvecoeur.

naissance aux quartiers du Vauxhall et du Fort-Nieulay à l'ouest, du Petit Courgain et de la Nouvelle-France à l'est. Par la suite, l'urbanisation de la ville se poursuit ainsi en donnant naissance au grand quartier des Fontinettes afin de répondre à l'essor de l'industrie dentellière qui a besoin de toujours plus de place pour les bâtiments et les logements.

La population majoritairement ouvrière de Saint-Pierre-lès-Calais vit à la fois au rythme des 12 heures journalières de travail, des rassemblements sociaux et culturels. Les guinguettes constituent alors le principal lieu d'échange et de rencontres des dentelliers en dehors de l'usine. Les autres manifestations comme les braderies, les foires, les cirques et diverses « ducasses » à l'image de la fête annuelle de la dentelle finissent de donner son identité de ville ouvrière à Saint-Pierre-lès-Calais.

A la fin du XIXe siècle, on retrouve donc deux pôles majeurs qui ont su au fil des différentes époques se développer afin d'obtenir chacun une identité forte et remarquable. Il y a d'un côté la ville de Calais bourgeoise se reposant sur son activité maritime, et de l'autre la ville de Saint-Pierre-lès-Calais plus prolétaire se forgeant sur une activité industrielle exacerbée. C'est au faîte de leur gloire respective que les deux villes qui jusque là étaient voisines décident en 1879 de construire une nouvelle enceinte bastionnée de 13 kilomètres autour des deux villes, préfigurant leur future unification.

## **I.2 - 1885/ 1960 : CRÉATION ET AFFIRMATION D'UNE VILLE UNIFIÉE**

### **Un mariage de raison**

La construction d'une enceinte commune entre les deux villes est le premier acte d'une réunification qui sera officialisée en 1885 et marquera le rattachement de la ville de Saint-Pierre-lès-Calais, moins d'un siècle après sa création administrative, à celle de Calais. Cette union est liée à des avantages économiques et administratifs majeurs puisqu'elle permet aux deux villes de profiter des atouts respectifs de leur voisine évoqués précédemment et propulsent la nouvelle ville de Calais comme première agglomération du département. De par son nouveau mur d'enceinte, mais aussi de par la construction d'infrastructures communes aux deux villes censées «gommer» la discontinuité urbaine ainsi que la rivalité fortement présente qui subsiste entre les habitants, Calais voit son visage se métamorphoser.

En effet, dans cette tentative de «coudre» entre eux les quartiers de l'ancienne ville et de Saint-Pierre-lès-Calais, il est inauguré en 1889 la Gare Centrale qui se trouve sur les anciennes limites des deux villes et qui possède deux pavillons, un tourné vers Calais, un vers Saint-Pierre. Une passerelle passant au dessus des voies relie ses deux pavillons symbole d'une volonté d'unification.

Pour les édiles, le rapprochement passe aussi par une mise en commun de la culture, c'est pour cela qu'est construit en 1905 le théâtre de Calais qui aujourd'hui encore est un des moteurs culturels de la ville. Finalement afin de concentrer le nouveau pouvoir politique dans un seul et même lieu, les deux mairies sont abandonnées au profit d'un nouvel hôtel de ville non loin de la gare. Les travaux débutent en 1911 et se terminent en 1923, ralentit par la première guerre mondiale et scellant définitivement quarante ans après l'union entre Calais et Saint-Pierre-lès-Calais.





Fig 12 - La Gare Centrale du côté de Saint-Pierre-lès-Calais



Fig 13 - Carte postale du Théâtre de Calais



Fig 14 - Carte postale du Nouvel Hôtel de Ville de Calais





Fig 15 - Plan de la nouvelle ville de Calais

En parallèle des travaux entrepris pour unifier la ville, les activités économiques continuent de croître, ainsi Calais développe au début du XX<sup>e</sup> siècle la puissance de son front de mer en avançant sur trois points.

Le premier est le rapport avec les voyageurs Anglais, en effet dans les années 1900 les bateaux à aubes qui jusqu'alors permettaient la traversée sont évincés par des bateaux à turbines et à hélices comme le Victoria II, qui permettent de faire traverser plus de monde rapidement. A la fin des années 1920, l'arrivée des « cars-ferries » permet aussi de faire traverser les véhicules personnels des voyageurs. La facilité grandissante pour aller et venir d'Angleterre place donc Calais comme un lieu de passage très important. C'est pour cela que la ville envisage de développer sa

façade maritime avec un second point, celui du tourisme balnéaire. Plusieurs stations balnéaires fleurissent alors sur un littoral qui adopte l'appellation touristique de côte d'Opale dès les années 1910. La ville construit donc un établissement de bains ainsi qu'un casino en bord de plage, qui seront détruits par des bombardements en 1940.



Fig 16 - Carte postale du Casino de Calais

Finalement, ce sont les agrandissements successifs du port de Calais qui permettent à la ville de développer et varier son secteur industriel, troisième point d'un front de mer encore aujourd'hui marqué par cette identité. La création de terre-pleins aux abords des extensions du port font rapidement de cette zone un véritable site industriel. Ces espaces se retrouvent alors occupés par différentes usines comme la Société Générale des Téléphones de Bezons, une manufacture de câbles sous-marins<sup>24</sup> ainsi que plusieurs hauts-fourneaux.

---

24 - Qui deviendra la future Alcatel-Lucent submarine networks, figurant parmi les leaders des télécommunications et des réseaux, spécialisée depuis les années 1990 dans la fabrication et la pose de câbles sous-marins en fibre optique.

## Une ville martyre à rebatir

L'expansion ainsi que l'entreprise d'unification de Calais se retrouvent contrariées par la période englobant les deux guerres mondiales. La ville renoue alors avec son passé belliqueux et redevient une place stratégique convoitée par chaque camp. L'impact des deux guerres n'aurait pas été le même pour la ville et ses constructions.

La Première Guerre Mondiale ne fera qu'endommager la ville car elle a pour vocation de n'être qu'une base arrière et elle se retrouve moins impactée que sa voisine Arras. En 1915, les interventions aériennes causent néanmoins la destruction de nombreux logements. Ces attaques endommagent même le beffroi du nouvel hôtel de ville, alors en construction. La reconstruction de la ville est confiée par les édiles à Roger Poyé<sup>25</sup> qui propose un plan d'aménagement s'appuyant en partie sur des projets comme l'agrandissement du port, ou la construction d'une nouvelle gare centrale. La réalisation de tous ces projets est toutefois repoussée par le déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale. En même temps que ces travaux d'aménagements à grande échelle de la ville, sont construits dans les quartiers du Petit Courgain et de la Nouvelle-France 800 logements pour faire face à la pénurie d'habitations causée par les raids aériens.

Alors que la ville peine à se remettre des ravages de la Grande Guerre, la Seconde Guerre Mondiale non seulement repousse les travaux d'aménagements envisagés dans l'entre-deux-guerre mais détruit fortement Calais, laissant la vieille ville à l'état de ruines. Les bombardements successifs par les allemands en 1940 et par les Alliés en 1945 pour prendre le contrôle de la ville, laissent l'ancienne cité sinistrée à 70%. Lors de sa libération, seules 860 de ses 17 700 maisons sont intactes, quand dans le même

---

*25 - Nommé architecte conseil de la ville de Calais en 1928, il a effectué principalement un travail d'architecture régionaliste autour de plusieurs programmes d'Habitation à bon marché, puis des œuvres aujourd'hui classées monuments historiques comme la Bourse du Travail de Calais et l'Automobile Club du Nord de la France, réalisées dans le plus pur style Art Déco.*

temps l'ancien hôtel de ville de Calais, le casino, les bains, les gares maritimes et ferroviaires sont détruits.

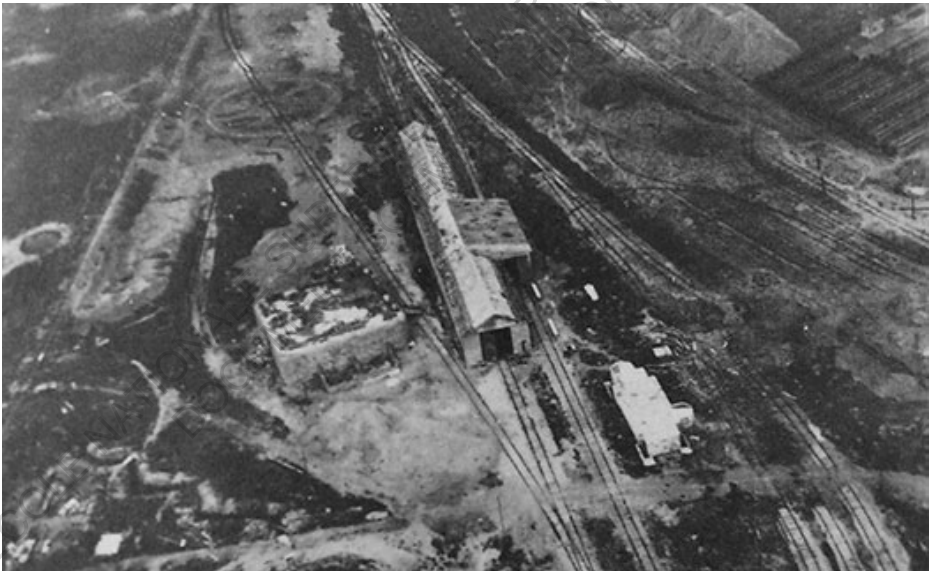


Fig 17 - Carte des zones détruites lors de la Seconde Guerre Mondiale



Fig 18 - Rues détruites aux abords de l'ancien hôtel de ville de Calais

Nous l'avons déjà évoqué mais les diverses occupations de la ville ont vu au fil du temps s'ériger de nouvelles fortifications dans le but de protéger la position de la ville. L'occupation Allemande ne fera pas exception et en plus des stigmates de la destruction, resteront sur le territoire Calaisien différents bunkers, comme autant de rappels tragiques de cette partie sombre de la vie de Calais. Le plus emblématique d'entre eux pour les Calaisiens restant le Dombunker. Il s'agissait d'un ouvrage en béton armé muni de portes blindées aux extrémités, réalisé afin de protéger des canons à très longue portée qui étaient sans blindages ni tourelles. L'implantation d'un tel ouvrage militaire dans la région de Calais, à mi-chemin entre la Citadelle et le Fort Nieulay fait sens. Du fait de sa proximité avec les côtes Anglaises, les Allemands montèrent 3 batteries de canons sur rails qui pouvaient tirer des obus jusqu'à 100 km de distance soit bien à l'intérieur des terres Anglaises.



*Fig 19 - Vue aérienne du Dombunker (à droite) et de sa soute à munition (à gauche)*

Après la libération de la ville, la décision est prise de rebâtir ce qui a été démoli. L'énième renouveau de Calais connaîtra deux étapes qui seront incarnées par deux personnes qui se succéderont à la direction des travaux de reconstruction.



La première phase des travaux qui débute en 1947 sous l'égide de Georges Labro<sup>26</sup>, secondé entre autre par Roger Poyé, fait la part belle à une approche régionaliste de la reconstruction. Cela se traduit par une volonté de donner des repères aux habitants sinistrés en utilisant un langage architectural connu et apprécié de tous. Ce sont les codes flamands qui sont donc repris à travers l'utilisation de la brique et la création de nombreuses façades-pignons. Le maître mot est d'allier la modernisation de l'architecture au respect de l'histoire et de l'identité de chaque quartier.

Cependant, suite à la nomination en 1948 d'un nouveau ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme qui préfère une approche plus novatrice avec l'utilisation de nouvelles techniques et de matériaux innovants, l'architecte Georges Labro doit céder sa place en 1951 à Clément Tambuté<sup>27</sup>. La place d'Armes, qui accueillait l'ancien hôtel de ville de Calais deviendra l'emblème de la reconstruction moderne, même si les habitants se montrent hostile à cette architecture fonctionnelle, qui permet toutefois de reloger rapidement de nombreux sinistrés.



Fig 20 - Exemple d'architecture régionaliste



Fig 21 - La place d'Arme dans les années 60

La ville de Calais se reconstruit donc peu à peu. De ses épreuves traversées ensemble, un premier sentiment collectif apparaît entre anciens Calaisiens et Saint-Pierre-lès-Calaisiens pour la reconstruction de leur ville. Cependant l'appartenance identi-

26 - Architecte français de la première partie du XXe siècle. En 1921, le Grand Prix de Rome en architecture lui est décerné par l'Académie des beaux-arts. Il imagine notamment, à la fin des années 1930, l'Aéroport Paris-Le Bourget au nord de la capitale.

27 - Architecte français. Auteur de nombreux édifices de la période de Reconstruction, il est principalement connu pour avoir réalisé avec Henri Delacroix la Cité des 4000 à La Courneuve et le bâtiment du Tri Postal à Lille.

taire aux différents quartiers reste forte et se ressent jusque dans l'architecture des différents quartiers qui composent la nouvelle ville.

## **De nouvelles perspectives d'évolution commune**

Dans les années 1950, la reconstruction d'édifices publics à l'image de la gare ferroviaire qui s'implante sur son emplacement d'avant guerre marque l'achèvement des travaux entrepris pour réaménager la ville.

Les années 50 sonnent aussi le retour en grâce de l'activité industrielle de Calais. En tête d'affiche on retrouve l'industrie dentellière qui bénéficie à partir de 1958 du label « Dentelle de Calais » qui propulse la dentelle produite dans les quartiers industriels de la ville en produit de luxe. L'activité industrielle se diversifie grâce à la création de 40 hectares de zones industrielles aux abords de la ville, ce qui entraîne l'implantation de nouvelles entreprises comme l'Alsacienne-Biscuits ou la Belle-Jardinière. Des capitaux étrangers, surtout britanniques, jettent leur dévolu sur Calais permettant l'installation et la création de nouvelles entreprises comme Meccano.

À ce renouveau économique se joint un développement sportif et culturel, avec la création de nouvelles installations sportives comme une piscine, des stades et des salles omnisports, mais aussi d'activités culturelles en lien avec le musée des Beaux-arts ou l'école des Arts Appliqués. De plus c'est à cette époque qu'apparaissent des associations comme les Amis du Vieux Calais ou l'Office communal de la culture<sup>28</sup>.

C'est donc dans ce contexte de développement économique et culturel connu par Calais que les édiles envisagent une stratégie d'urbanisation et de réappropriation du tissu urbain. Cette politique profite essentiellement aux opérations dites d'intérêts publics, comme le centre hospitalier ou le complexe sportif de la Citadelle, ainsi que la création d'équipements nouveaux comme

---

*28 - L'Office communal de la culture sera transformé en 1983 en centre de développement culturel et obtiendra en 1991 le label « Scène nationale » devenant ainsi le Channel.*

la Chambre de commerce et d'industrie, ou la bibliothèque municipale. Issus d'un programme de renouvellement d'îlots vétustes et friches industrielles ce renouveau dans la construction de Calais marque une étape de plus dans le développement d'une ville unifiée.



Fig 22 - Le Stade du Souvenir dans la Citadelle de Calais



Fig 23 - Le centre hospitalier, quai du Commerce



### **I.3 - 1960/ Aujourd'hui : L'extension urbaine, économique et culturelle de la ville**

#### **Les années 60, fin de la reconstruction et début de l'extension**

Le début des années 60 marque la rupture avec les décennies précédentes dédiées à la reconstruction de la ville, pour envisager une nouvelle étape dans son développement, celui de l'extension. Cette dernière est d'abord urbaine afin de pouvoir loger 25000 personnes supplémentaires, Calais étant passée de 50 000 habitants à la fin de la guerre à 75000 en 1965.

Cette nouvelle phase d'extension urbaine se matérialise par la création de Zones d'Urbanisation Prioritaire (ZUP). En 1962, se développe à l'est de Calais la ZUP du Beau Marais sous la direction de Yervante Toumaniantz<sup>29</sup> puis sous celle de Jean Du Thilleul<sup>30</sup>. En 1965, c'est à l'ouest de Calais que le quartier éponyme menant au Fort Nieulay connaît lui aussi une série de travaux.

Ces deux nouveaux quartiers marquent l'entrée de Calais dans l'urbanisme des grands ensembles et tranche avec l'urbanisme en front de rue, typique de la ville. La construction des grandes unités d'habitation prend d'abord la forme de barres puis de tours.

Par exemple, la ZUP du Beau Marais est aménagée sur 70 hectares de terres agricoles afin d'accueillir, dans le projet initial, 26 000 habitants au sein de 6 325 logements répartis dans une dizaine de tours. Rompant totalement avec l'urbanisme des deux

---

29 - Architecte français nommé à la Libération architecte du ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme dans le Nord, architecte en chef adjoint pour la reconstruction des secteurs de Dunkerque-Est et Ouest et urbaniste des communes limitrophes, Saint-Pol-sur-Mer, Grande-Synthe et Petite-Synthe, il réalise de nombreux ensembles de logements et équipements.

30 - Architecte français qui, dans les années 1950 participe au mouvement de décentralisation de la culture décidé par André Malraux. On lui doit plusieurs Maisons de la Culture, notamment celles d'Amiens, Bourges et Orléans.

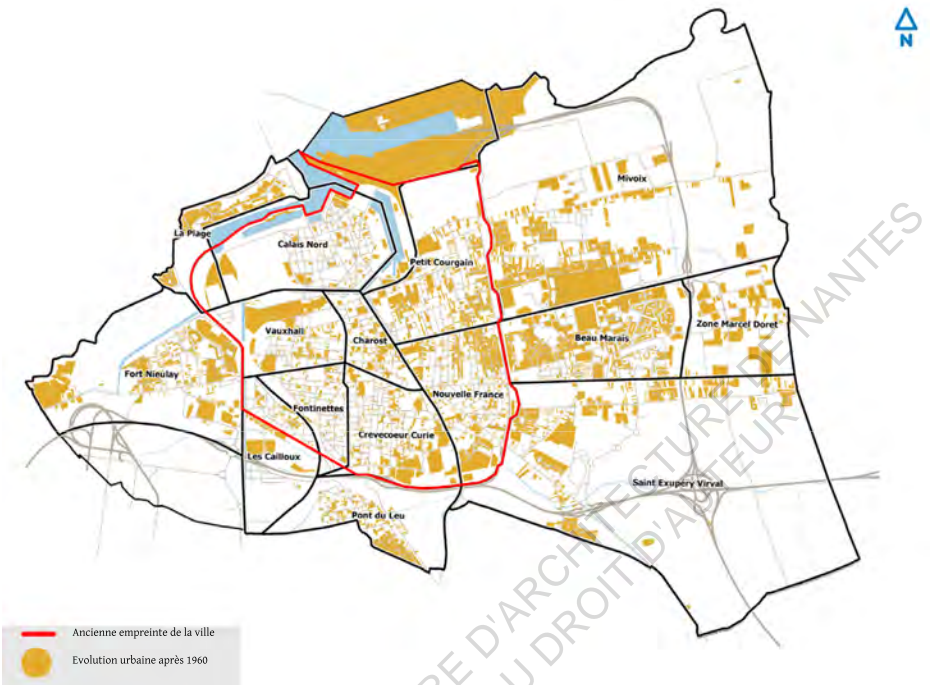


Fig 24 - Carte des différents quartiers de Calais et de son extension urbaine après 1960

quartiers historiques de la ville, ce quartier est devenu avec le temps un pôle majeur de la ville, accueillant maintenant une partie des universités de l'ULCO<sup>31</sup>, deux lycées. Mais aussi des équipements sportifs variés comme la salle polyvalente Calypso, la pis-



Fig 25 - Quartier du Beau Marais



Fig 26 - Quartier du Fort-Nieulay

31 - L'université du Littoral-Côte-d'Opale est une université multipolaire implantée à Boulogne-sur-Mer, Calais, Saint-Omer et Dunkerque. C'est l'une des six universités de l'académie de Lille.

cine-patinoire Icéo et aussi le Stade de l'Épopée réalisé en 2007. Calais s'étend maintenant sur une superficie de 33,5 km<sup>2</sup>. Elle est devenue la ville-centre de l'intercommunalité Grand Calais Terres et Mers depuis 2017 et est composée de Calais, Sangatte, Coquelles, Coulogne et Marck, ainsi que l'ancienne Communauté de communes du Sud-Ouest du Calaisis composée de Fréthun, Nielles-les-Calais, Hames-Boucres et Les Attaques. Le 1er avril 2017, la commune d'Escalles a également rejoint l'intercommunalité.



Fig 27 - Plan de l'agglomération de Grand Calais Terres et Mers

En parallèle de l'extension de la ville, les efforts des édiles se sont aussi concentrés sur le port totalement détruit lors de la Seconde Guerre Mondiale. Même si la reprise de l'activité se fait rapidement dès 1946, la remise en place de ses quais et terre-pleins attendra le début des années 1950. Jusqu'au milieu des années 1970, les écluses des différents bassins, les ponts, les passerelles et le reste des quais sont tous progressivement reconstruits. Pour faire face à une activité toujours plus florissante, ces travaux de réaménagement se trouvent accompagnés de travaux supplémen-

taires afin d'accueillir les nouveaux locaux d'entrepôt ou de logistique. Les travaux d'extensions du port sont à mettre en lien direct avec l'augmentation de son activité et c'est aussi pour cela que le port connaît aujourd'hui encore de gros travaux d'aménagements. Calais Port 2015 est un chantier qui permettra de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation d'un nouveau bassin vers la mer.

Avec une mise en service prévue pour 2021, le projet Calais Port 2015 a été conçu dès 2003 afin de répondre à l'augmentation de la taille des ferries ainsi qu'à une croissance du trafic transmanche de 40% d'ici 2030.



Fig 28 - Port de Calais en 2015



Fig 29 - Port de Calais en 2019

## **Une baisse de l'activité industrielle, mais un secteur portuaire en plein essor**

Si l'après guerre symbolise le retour en grâce de l'industrie dans la ville, les années 60 marquent son lent déclin. Cette transformation est symbolisée entre autre par l'industrie dentellière, véritable révélateur de la santé industrielle de Calais. En effet, le secteur dentellier voit ses effectifs réduire petit à petit dès 1962 pour se voir réduire de moitié près de 10 ans plus tard. Afin de survivre, on assiste à une diversification de la production avec l'introduction des matières synthétiques, de l'élasthanne dans les années 1980, des microfibres depuis les années 2000 ou de fibres végétales écologiques, ainsi qu'à l'extension de son label à la ville de Caudry dans

le Nord. En 2015 naît donc le label de «Dentelle de Calais-Caudry». Chaque année, les usines Calaisiennes produisent 14,2 millions de mètres de dentelle, à destination de maisons de haute couture ou de lingerie comme Chanel, Dior, Aubade ou Lejaby.

Mais de manière plus générale, c'est l'activité portuaire de la ville qui est un acteur économique fort de Calais avec plus de 10 000 emplois directs ou indirects et son activité se base sur deux pôles. Un pôle commercial qui est centré sur le fret et tout autre transport de marchandises entre l'Angleterre et l'Europe. Calais traite ainsi plus de 40 millions de tonnes de fret ce qui correspond à 1/3 des échanges entre Angleterre et Europe et en fait le premier port français de fret. Le second pôle est un pôle plus dédié aux touristes. En effet les deux sociétés de ferries P&O et DFDS Seaways organisent à elles deux plus de 50 départs par jour, ce qui fait environ 10 millions de voyageurs par an, plaçant Calais comme second port européen de voyageurs derrière son homologue anglais de Douvres.

Si le port de Calais a pu gagner en puissance à ce point c'est en grande partie grâce au développement exponentiel dès 1970 du transport entre Calais et Douvres. Dans le but de faire face à l'évolution toujours croissante du nombre de voyageurs, de nouveaux moyens de franchir la Manche ont été mis en place. C'est ainsi qu'apparaissent les hovercrafts<sup>32</sup> qui sont exploités jusqu'aux années 2000. De nouvelles infrastructures, comme un Hoverport, un port de plaisance, un terminal transmanche et d'un nouveau bassin en eau profonde.



Fig 30 - Maquette de l'hovercraft Calais-Ramsgate



Fig 31- Embarquement dans l'hovercraft Calais-Ramsgate

32 - Aéroglisseurs amphibies qui s'élèvent au-dessus des eaux grâce à un coussin d'air retenu par une jupe en caoutchouc, ils sont plus rapides que les ferries traditionnels et permettaient de rejoindre l'Angleterre en 22 minutes à partir de Calais.

A l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle, la croissance ininterrompue des trafics de passagers et de marchandises entre la France et l'Angleterre permet la réalisation d'un projet imaginé depuis le XIX<sup>e</sup> siècle pour raccorder les îles Britanniques au continent. Le tunnel sous la Manche est ainsi creusé entre 1987 et 1993 reliant Douvres à Coquelles, commune voisine de Calais. L'ouvrage inauguré le 6 mai 1994 est composé de deux tubes de 50 km de long dont 38 immergés, en faisant le tunnel sous marin le plus long du monde. Il est exploité depuis son ouverture par la société franco-britannique Eurotunnel et a permis de faire transiter entre la France et les îles Britanniques près de 3 000 trains de fret, et 11 millions de passagers, répartis entre les navettes du « Shuttle »<sup>33</sup> et les TGV Eurostar faisant la liaison entre Londres, Paris et Bruxelles.



Fig 32- Jonction du Tunnel sous la Manche



Fig 33 - Sortie d'un Eurostar du Tunnel

Par le trafic intense qui s'y concentre grâce à l'étroitesse du détroit séparant la France de l'Angleterre, la ville et ses abords sont aussi un lieu de passage obligé pour les migrants économiques, politiques ... , désirant atteindre les îles Britanniques. Calais est malheureusement aujourd'hui connue médiatiquement principalement pour la « Jungle des migrants » et le camp de Sangatte avant elle.



Fig 34 - La Jungle de Calais

33 - Shuttle vient de l'anglais qui veut dire navette. C'est un service qui comprend des navettes transportant des camions et des navettes transportant des voitures et des bus.



## Une ville qui met l'accent sur la culture

Comme dit dans la partie précédente, la ville de Calais décide de s'axer sur la culture et sa promotion dès la reconstruction. En parallèle, le déclin de l'industrie dans le quartier de Saint-Pierre laisse donc des usines abandonnées, en friches ou désaffectées. Cela permet de voir apparaître un mouvement de réappropriation de ces lieux vides pour y «loger» des équipements culturels et sportifs. Les espaces créés dans ces usines sont devenus aujourd'hui des acteurs majeurs de la ville de Calais.

On retrouve donc entre autre la Cité de la dentelle et de la mode dans l'ancienne usine Boulart, un exemple d'usine collective bâtie dans les années 1870 en forme de U sur quatre étages qui servait aux dentelliers de la ville. L'usine est devenue par la suite propriété de la Ville entre 1988 et 1993 dans le but de créer un lieu célébrant le savoir-faire des dentelliers, l'histoire économique et sociale locale, ainsi que les usages de la dentelle. En 2006, c'est le cabinet d'architectes Moatti & Rivière qui a été retenu. Trois ans plus tard l'ancienne usine reconvertie est complétée par une construction contemporaine tournée vers le canal.



Fig 35- Cité de la dentelle et de la mode

Un autre exemple marquant de reconversion d'usines est celui des anciens Abattoirs de la ville transformés pour accueillir la scène nationale du Channel.

*« Intervenir sur le lieu pour créer à l'époque le Passager qui était un bar, un lieu d'accueil provisoire et une salle de spectacle provisoire [pour la scène nationale]. Et c'est ce premier geste qu'a été le Passager qu'est venue la transformation globale des abattoirs avec Patrick Bouchain et son agence Construire où là, La Compagnie La Machine et l'agence d'architecture, c'est un travail ensemble pour transformer dans la totalité les abattoirs. »<sup>34</sup>*

En 1994, la scène nationale du Channel s'installe donc dans les anciens abattoirs de la ville de Calais. En 2003, un appel d'offres est lancé pour l'élaboration d'un projet de restructuration du site. L'année suivante, l'architecte Patrick Bouchain associé à François Delarozière, conçoivent un lieu à part où la grande halle centrale est rehaussée d'un lanterneau sur toute sa longueur devenant ainsi la salle de spectacles principale du Channel, pourvue d'un gradin démontable de 480 places. Le « belvédère » est un autre exemple, cet ancien château d'eau conserve sa structure métallique d'origine, les ar-



Fig 36- Scène nationale du Channel

tistes-constructeurs de La Compagnie La Machine, lui ont façonné une structure en acier corten pour y aménager un espace en hauteur permettant d'apprécier un panorama de Calais. Plus récemment la création du skate-park « Zap'ados » par l'agence Bang Architectes en 2012 dans une ancienne usine de production de cacahuètes grillées, offrant ainsi une installation couverte de 2 400m<sup>2</sup> de surface témoigne de la volonté toujours présente de la ville de réinvestir les lieux abandonnés ou sans usages afin de les faire revivre par la culture ou le sport.

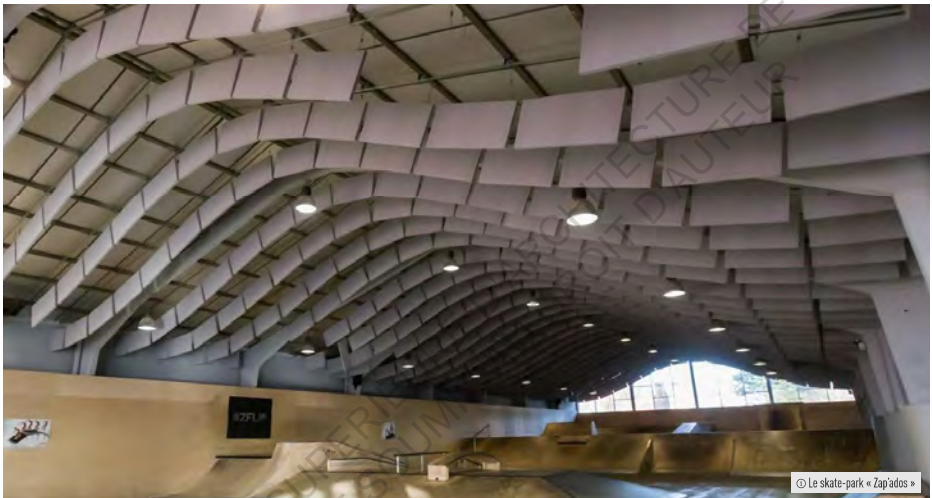


Fig 37- Skate-Park Zap'Ados

La reconversion des usines désaffectées n'est pas la seule façon pour la ville de diffuser la culture. Elle passe aussi par l'usage de lieux créés spécifiquement et qui s'ancrent dans un territoire avec pour but d'avoir des rayons d'influences complémentaires aux grandes entités présentes dans les usines de la ville. On peut nommer entre autre le Conservatoire à Rayonnement Départemental ainsi que le Centre Gérard Philippe, un équipement culturel de proximité, situé dans le quartier du Beau Marais, créé entre 1996 et 1997. Il se compose d'une salle de spectacle d'une capacité de 250 places assises, d'une salle de danse, d'une salle de conférences ou d'expositions ainsi que d'un pôle image composé d'une salle vidéo et d'un laboratoire photographique. Il héberge également la Maison des jeunes et de la culture, ainsi que l'antenne du

Beau Marais du Centre Communal d'Action Sociale. En plus des lieux de cultures, la ville s'appuie sur un texte signé à l'échelle de la communauté d'agglomération. En effet, dans son volet dédié à la culture, l'accent est mis sur l'envie de voir les habitants devenir acteurs à part entière de la vie culturelle de leur collectivité, de les accompagner dans la compréhension de leur patrimoine afin qu'ils en deviennent des ambassadeurs, et de promouvoir la cohésion sociale.

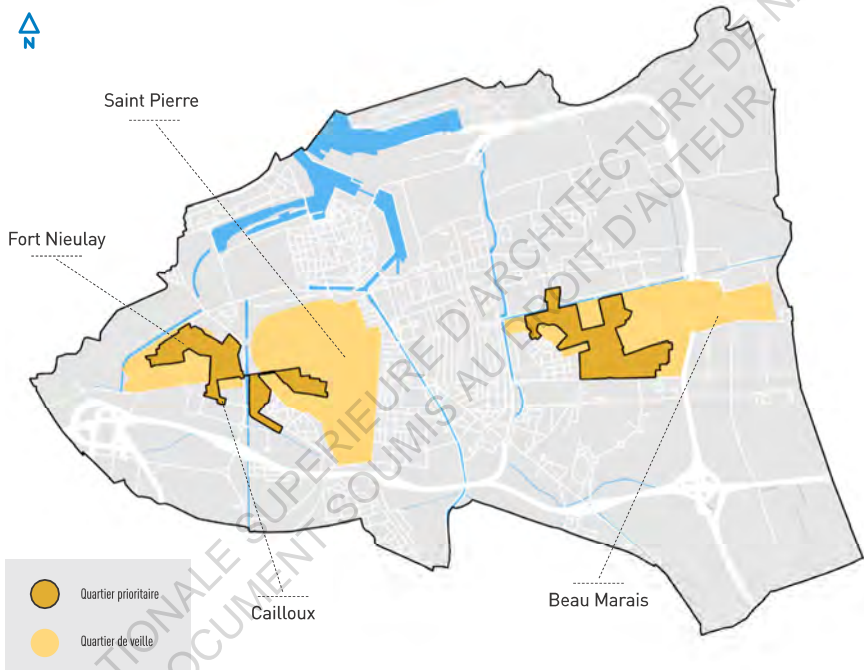


Fig 38- Plan des quartiers visés par le texte de Contrat de Ville

L'idée de la ville est donc de faire vivre la culture même en dehors de lieux d'expressions conventionnels. Le but est de participer à la diffusion de la culture dans l'ensemble de la ville avec de nombreux spectacles vivants.

*« C'est vrai que moi ce qui m'a un peu surpris quand je suis arrivé c'est l'importance culturelle sur Calais. [...] En plus il y a une programmation estivale qui est assez dense parce que il y a prati-*



quement pas un soir de l'été où il ne se passe pas quelque chose, donc [ il y a ] tout le temps un concert, un spectacle de rue, une animation, etc. »<sup>35</sup>

La volonté de diffuser la culture à travers les différents quartiers est faite dans l'idée de rapprocher les gens à l'instar des constructions de l'hôtel de ville, du théâtre ou de la gare centrale lors de l'unification de Calais et Saint-Pierre. Pour cela la ville s'appuie donc sur une programmation variée et de nombreux spectacles vivants s'organisent dans les rues de Calais. Ces spectacles sont de natures diverses, tantôt des manifestations de musiciens dans les rues de Calais, tantôt des artistes de théâtre en plein air à l'image de la Compagnie Ilotopie qui a animé la ville lors de l'été 2017.



Fig 39 - La compagnie Ilotopie dans le parc Richelieu

Enfin les manifestations en extérieur les plus connues de la ville sont celles qui retracent l'histoire des Géants imaginés par François Delarozière et la ville de Calais. D'abord par le biais de la Compagnie Royal de Luxe qui est intervenue pour la première fois à Calais en 1994, pour l'inauguration du Tunnel sous la Manche avec le Géant, puis à l'occasion de l'an 2000 revient proposer un

autre spectacle avec le même Géant accompagné de deux girafes. Il faudra ensuite attendre 2006 et le retour en ville de François Delarozière à la tête de La Compagnie La Machine pour pouvoir y observer l'Éléphant qui élira ensuite domicile sur l'île de Nantes. Dix ans plus tard, l'histoire se poursuit avec l'arrivée du Cheval Dragon Long-Ma en tournée avant son départ en Chine, qui sera accompagné de l'araignée géante Kumo étant ainsi le premier Dragon à arriver dans les rues de Calais ...



Fig 40 - Le Géant aux abords de la place d'Armes en 1994



Fig 41 - L'Éléphant au pied de l'hôtel de Ville en 2006



Fig 42 - Long-Ma et Kumo en représentation non loin du Fort Risban en 2016





« J'ai construit une histoire pour Calais qui va s'enrichir dans le temps, s'enrichir de protagonistes, mais aussi enrichir la ville et les lieux d'un bestiaire qui va occuper Calais dans sa totalité. »<sup>36</sup>

## **II) Quand le Dragon prend ses quartiers à Calais**

*L'arrivée d'une machine comme le Dragon à Calais n'est pas une chose anodine dans l'organisation d'une ville. C'est pourquoi nous allons voir dans cette partie la genèse du projet Dragon, ainsi que ses pérégrinations depuis le spectacle inaugural jusqu'à l'exploitation sur le front de mer. Nous allons aussi nous servir du phasage du projet de réhabilitation du front de mer pour comprendre quel impact possède déjà le Dragon sur la ville.*

## II. 1 - L'ARRIVÉE DU DRAGON, UNE MACHINE DE SPECTACLE ...

### Quand Long-Ma préfigure l'arrivée d'une nouvelle Machine

Le Dragon de Calais est arrivé en ville à partir de Novembre 2019 à l'occasion d'un spectacle inaugural de trois jours. La Machine, réalisée par François Delarozière, est issue d'un long processus de réflexion mis en place par le conseil municipal de la ville qui débute en 2014, lorsque la crise migratoire impacte au plus fort l'ensemble de la ville et des habitants. En effet, pour pallier au déficit d'image qu'engendre une telle crise humanitaire, le conseil municipal explore alors différentes pistes pour redorer le blason Calaisien aux yeux de tous.

*« Ça remonte à assez loin pour tout dire à peu près en 2014, au début du deuxième mandat. Il y avait tous les problèmes migratoires qu'on connaît et les feux de l'actualité qui étaient braqués sur Calais et on n'était pas présenté sous un jour très favorable dans les médias, etc. [...] En fait il y avait un constat c'est à dire que la ville était connue du monde entier puisque on voyait des journalistes venir de tous les pays d'Asie, d'Afrique, d'Amérique, etc, voir un peu ce qui se passait ici avec cette crise migratoire [et] aujourd'hui le monde entier sait placer Calais sur une carte, qu'est ce qu'on fait pour changer l'image que le monde entier en à et donner quelque chose de plus favorable ? »<sup>37</sup>*

L'idée est alors venue de piocher dans les ressources de la ville et de s'appuyer sur ses atouts. Au fur et à mesure des discussions, le choix s'est naturellement orienté vers l'histoire commune qui existe depuis 1994 avec François Delarozière, que nous avons évoqué au préalable. Le conseil municipal décide alors de monter un dossier pour la venue d'une Machine à Calais, mais la Maire

n'en a pas fait une priorité à ce moment là, accaparée par la situation des migrants et donc la gestion de crise qui en découlait.

*« À force de chercher là dessus on s'est dit finalement qu'il y avait une histoire avec les Machines à Calais; parce qu'il fallait aussi quelque chose qui ait un rapport avec la ville et qui ait un rapport avec la région. Donc Royal de Luxe puis les Machines venaient à Calais depuis le lancement du Tunnel et à chaque fois que les Machines venaient, il y avait un grand enthousiasme derrière ça et on était quasiment une des seules villes à avoir accueilli quasi la totalité des Machines avec l'Éléphant, les Géants, toute la saga de toutes les machines. [...] Puis il y a aussi une tradition des géants dans le Nord, c'était déjà ça donc ça nous a amenés à étudier ce qu'avaient fait les machines à Nantes et à la Roche sur Yon. On s'est beaucoup intéressé à ce qui s'était fait là bas puis on a monté un dossier qu'on a présenté au maire. Donc ça c'était en 2014. Et au départ je ne veux pas dire qu'elle n'était pas intéressée, mais ce n'était pas d'actualité, parce que on n'avait pas bien posé le problème, peut-être parce que ce n'était pas suffisamment réfléchi, parce que on n'avait pas non plus les équations financières de ce genre de choses. »<sup>38</sup>*

Le projet d'une Machine est alors mis de côté pendant deux ans, pour finalement ressortir en 2016, alors que la Jungle de Calais est démantelée, s'approchant ainsi d'un dénouement de la crise migratoire. Les efforts de la municipalité ne sont donc plus tous accaparés par cette crise comme ils pouvaient l'être en 2014 et peuvent se concentrer sur d'autres problématiques. Celle de l'image renvoyée au reste du monde reste néanmoins persistante marquant, toujours au fer rouge la ville du sceau de la «crise des migrants». En parallèle, la culture continue de battre au cœur de la ville et suite à la programmation du Channel, le Cheval-Dragon Long-Ma et l'araignée Kumo doivent arriver pour une représentation. Quand la mairie l'apprend elle décide d'intervenir pour permettre aux Machines de déambuler dans les rues calaisiennes. Comme toujours avec les spectacles de François Delarozière, les



spectateurs sont au rendez-vous et l'engouement est tel qu'il fait ressortir des cartons les ébauches du projet de 2014. C'est donc grâce à l'arrivée de Long-Ma en 2016 que se lance l'aventure de transformation de tout un territoire influencé par le travail réalisé dans d'autres villes à l'instar de Nantes ou la Roche-sur-Yon

*« Ça a eu un succès, je ne sais plus le nombre de spectateurs mais ça a été terrible quoi et c'est là qu'est né le déclic dans la tête du maire, où elle s'est dit que finalement ça pouvait être quelque chose comme ça qu'il fallait et voilà c'est comme ça que s'était déclenché vraiment l'opération «Dragon». C'est comme ça qu'on a contacté François Delarozière, qu'on a commencé à imaginer le projet avec lui et puis après ça s'est fait finalement vite puisque en 2016 on décide de faire et en 2019 le Dragon arrive. »<sup>39</sup>*

*« En 2016 avec Long-Ma, c'était Natacha Bouchart qui était le maire de Calais. Elle a découvert à la fois ce type de spectacle de rue et la présence des machines dans les rues de Calais mais aussi le regard des concitoyens et des électeurs. Ce regard émerveillé, les larmes aux yeux, ces familles calaisiennes qui ont grandi de génération en génération avec ces images et ces grands spectacles. Ça lui a donné envie de continuer l'aventure et d'acquérir un peu comme d'autres villes l'ont fait comme la Roche-sur-Yon un bestiaire ou une machine pérenne. »<sup>40</sup>*



Fig 43- Crocodile de la Roche-sur-Yon



Fig 44- Hippopotame de la Roche-sur-Yon

39 - Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

40 - Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

## Un spectacle de trois jours pour l'inauguration du Dragon

Même si la volonté de Calais est de se doter d'une Machine pérenne, il semblait impossible d'accueillir cette dernière sans penser à un spectacle tourné autour de sa venue. En effet, la dualité entre une Machine de Spectacles et une Machine de Ville est ce qui pousse entre autre François Delarozière à imaginer ses animaux mécaniques. De plus ce spectacle de trois jours s'inscrivait naturellement dans la suite des précédents spectacles de La Compagnie La Machine à Calais. Mais aussi dans la politique culturelle et sociale de la ville qui se sert de la diffusion de la culture et de l'événementiel au sein des rues de Calais pour tenter d'estomper les frontières entre les différents quartiers. Afin de créer par là même un effet de corps, d'unité derrière un projet artistique.

*« Je me suis rendu compte que ces Machines que je construis pour les grands spectacles avaient une autonomie plastique, c'était aussi des sculptures incroyables et qu'elles méritaient d'être vues plus longtemps. Et c'est pour ça que je me suis intéressé à l'idée de transformer nos Machines de Spectacles en Machines de Ville pour les positionner dans la rue et faire en sorte que ses Machines de Spectacles devenues Machines de Ville, c'est à dire transportant des personnes sur leur dos, faisaient leur théâtre au quotidien. Et bien animer l'espace public en fait et en l'occupant, en y vivant transformer le regard qu'ont les habitants sur les lieux et les villes. [ De plus ] quand la Compagnie construit une nouvelle Machine, elle ne la fait pas si à l'issue de la construction, la présentation au public et à la ville de cette Machine ne commence pas par une histoire racontée, un spectacle qui ancre l'arrivée de cette machine dans un imaginaire, une façon de raconter une histoire à toute une population. C'est un signe qui est fort et qui permet de partager l'aventure, un imaginaire, partager une aventure émotionnelle et aussi de vivre l'arrivée de ses objets comme une fête. C'est très important pour moi, sinon je ne fais pas le projet. »<sup>41</sup>*



De plus, le fait de réaliser un évènement inaugural de cette ampleur permet de ménager des effets d'annonces et d'augmenter l'attente autour du projet de la Machine. C'est donc dans cette optique que tout un jeu de communication s'est mis en place autour de la Machine et de sa venue. Pendant plus d'un an, la seule information disponible était le carnet de croquis préliminaire de François Delarozzière qui esquissait déjà la forme d'un Dragon. Puis les informations ont été contrôlées afin de créer un suspense, ce qui d'une certaine façon marquait le début du spectacle avec ce jeu de cache-cache permettant à chacun de projeter son imaginaire sur la Machine qui se construisait dans les ateliers nantais. Même si la presse a pu assister aux travaux courant 2019, rien ne devait fuiter pas même la couleur du Dragon qui resta un secret jusqu'à son arrivée à Calais. Le secret était même gardé pour le graphiste Stephan Muntaner qui a dû réaliser l'affiche officielle du Dragon avec peu d'informations.

*« J'ai vu les premières photos en couleur du Dragon assemblé ... un mois avant son arrivée à Calais ! Au moment de faire les dessins, je dois évoquer quelque chose que je n'ai pas encore vu, je ne dois pas trahir ce que je n'ai pas encore vu ! Et de fait, on peut constater que le Dragon de l'affiche et le Dragon réel diffèrent par bien des détails, et par la teinte, nettement plus sombre sur l'affiche que l'original. »<sup>42</sup>*

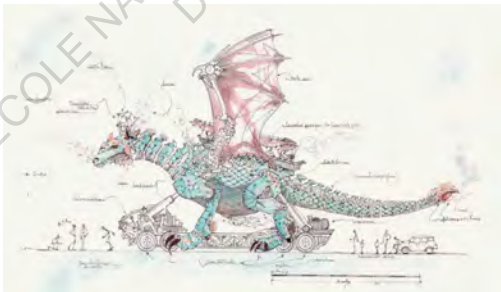


Fig 45- Croquis préliminaire du Dragon



Fig 46- Affiche de Stephan Muntaner

42- Extrait d'une interview de Stephan Muntaner pour Nord Littoral, publiée à l'occasion du hors série « Le Pari du Dragon ».

Cependant, la distribution d'informations au compte-goutte a aussi pu donner à certains acteurs locaux l'impression d'un manque de clarté et d'informations qui aurait pu être évité afin de répandre au mieux la nouvelle qu'un Dragon arrivait à Calais.

*« Mais il n'y a pas eu d'informations préalables, de concertations ou d'échanges particuliers [...] ou même plus simplement avec les offices de tourisme, ou des trucs comme ça quoi. Enfin bon voilà quoi. Alors nous on l'a repercuté, on l'a répertorié bien évidemment mais je veux dire que l'on aurait pu avoir ce travail d'informations préalables qui n'a pas eu lieu. Mais cela ne nous a pas empêché d'être des relais de l'animation du territoire. »<sup>43</sup>*

Cette appréciation dans la communication autour du projet du Dragon en général et de son spectacle inaugural en particulier est à remettre en perspective et témoigne d'une appréciation subjective. Cela s'explique en effet au regard de la campagne de communication effectuée par la mairie de Calais qui a dû jongler entre le fait de parler sans toutefois trop divulguer. À partir de septembre 2019 et jusqu'à la veille du spectacle la ville a multiplié les dispositifs afin d'attirer l'attention sur le spectacle du Dragon. Le cœur de cette stratégie se situait dans les gares de la région et de Paris puisque la cible visée majoritairement était la population des Hauts-de-France. Des affiches ont donc été placardées un peu partout dans ces gares, mais on a aussi pu trouver un TGV reliant Calais à Paris aux couleurs du Dragon. La campagne de communication a aussi été pensée dans le but d'attirer les touristes du sud de l'Angleterre et de la Belgique. Pour ce faire la même stratégie employée dans les Hauts-de-France a été adoptée, à savoir de communiquer via les moyens de transports, nombreux à Calais et dans le Nord. Ainsi les compagnies comme Eurotunnel, DFDS et P&O pour l'Angleterre, ainsi que Thalys pour la Belgique auront servi de relais. Les médias comme France 3 ou les radios locales auront aussi joué leur rôle en diffusant des spots publicitaires tournés en amont pour le spectacle de 3 jours.



Fig 47 - TGV reliant Calais à Paris aux couleurs du Dragon de Calais

En plus de cette communication à grande échelle, il faut distinguer la communication à l'échelle de la ville qui a du être réalisée par les services municipaux en charge de l'événementiel, afin de préparer cette dernière aux modifications temporaires qui allaient être engendrées par un tel spectacle. De ce côté-ci, la ville s'est donc appuyée sur l'expérience glanée au cours des différentes manifestations de La Compagnie La Machine, afin de créer des documents graphiques permettant aux riverains de comprendre au mieux les mesures auxquelles ils allaient être confrontés pendant cette période.

*« De par l'expérience acquise au fil des années et de par le spectacle de Long-Ma qui était quand même très récent en 2016, déjà à ce moment là on avait fait un débrief car c'est ça qui est important, on note tout ce qu'on peut améliorer et donc on avait déjà identifié certaines choses. La prévention, les riverains qu'il fallait prévenir et c'est un gros travail parce que c'est magnifique d'accueillir un spectacle comme ça mais vous n'accueillez pas un*

spectacle de 3 jours et 400 000 personnes sans un maximum de rues impactées sur le plan du stationnement et de la circulation. Donc il y a des gens qui travaillent et vous ne pouvez pas vous pointer comme ça en disant vous fermez tout et débrouillez vous. Donc on est obligé d'informer, de créer des documentations spécifiques pour les riverains, à quel moment vous ne pouvez plus mettre votre voiture, à quel moment vous devez prendre des précautions si vous travaillez. [Et] franchement dans l'ensemble cela s'est bien passé. »<sup>44</sup>

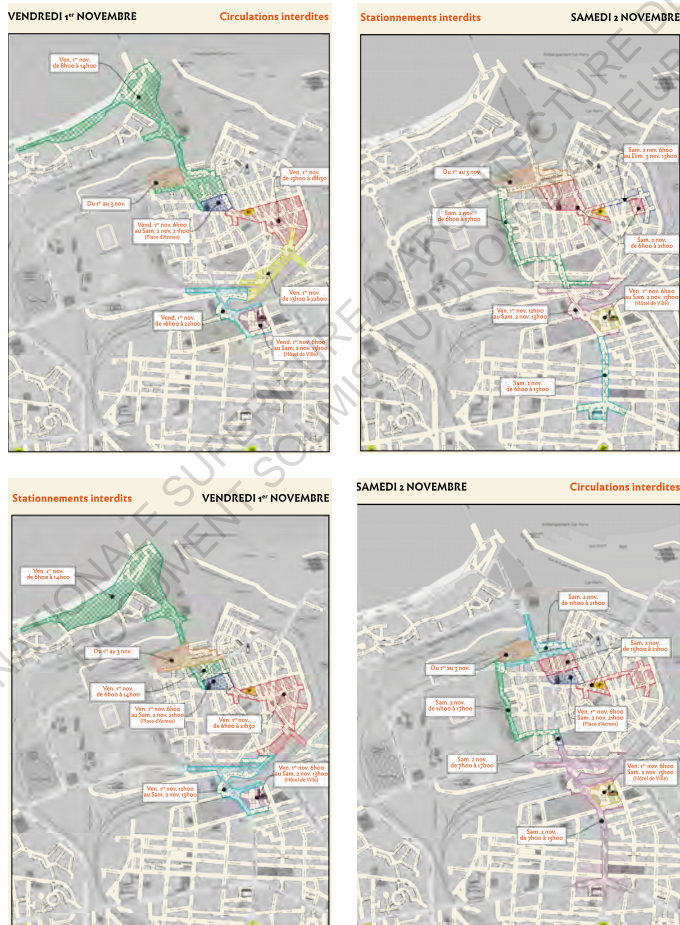


Fig 48 - Plans de circulations et de stationnements pour le spectacle

## Un spectacle pour raconter l'histoire du Dragon

Ce spectacle inaugural revêt donc une importance toute particulière, il permet en effet de contextualiser l'arrivée du Dragon, en narrant un récit retraçant les origines de cette Machine puis en proposant un spectacle de trois jours qui relate la rencontre entre cette créature, issue de l'univers fantastique et mythologique, et les calaisiens. La communication de cette histoire s'est faite sous le modèle de fascicules accessibles par tous et narrant plusieurs étapes.

Il y a d'abord une première partie intitulée «La Légende» qui pose le contexte de manière générale en expliquant qu'il existe des mondes souterrains renfermant des créatures fantastiques avec des accès vers le monde des humains par le biais des grandes villes qui servent de portes et qui sont gardées par des Dragons. La subtilité dans cette histoire c'est que par la suite on retrouve entremêlées fiction et réalité. En effet dans l'histoire du Dragon, lors de travaux effectués pour la réhabilitation du front de mer, une des pierres qui servaient d'entrée a été descellée ce qui a réveillé la créature mythologique. Cette approche permet ainsi d'avoir une Machine qui n'est pas encore présente physiquement en ville mais qui pour autant s'intègre au contexte in-situ et ne se retrouve pas parachuté là par hasard comme elle aurait pu l'être dans n'importe quelle ville. Dans cette intégration au contexte on peut relever la nature même de la Machine qui est donc un Dragon représentant les 4 éléments et qui pour François Delarozière symbolise parfaitement ce qu'est Calais.

*« Je pensais que ce qui marquait le territoire calaisien, c'était la nature du paysage, les éléments comme le vent puissant, c'est un lieu assez dur en terme de climat. Mais il y avait le sable, l'air et puis il y avait ces défis de traverser la Manche, un des plus grand détroit du monde. Il y avait aussi cette idée que c'était une terre d'accueil, où on venait de partout dans le monde pour traverser et j'aimais bien l'idée d'un animal imaginaire qui puisse débarquer d'ailleurs et venir élire domicile à Calais et un animal qui fasse*



*son entrée dans la ville qui soit un animal de Terre, d'Eau et de Feu. Notamment de Terre et d'Eau puisque l'eau se mélange à la terre à Calais. Le bassin des chasses vide l'eau des terres et ensuite on ferme pour éviter que la mer rentre dans la terre. Avec le fort écluse, etc, donc on retrouve dans l'ADN de Calais les éléments. Donc le Dragon pour moi c'est une façon d'exprimer ça. Puis l'Air c'est le vent mais pas que, il y a aussi l'idée des premiers avions qui ont traversé, les fous volants qui ont voulu traverser la Manche, ces espèces de défis. Et pour le Feu c'est juste que le Dragon emmène le feu mais que Calais était aussi une terre d'accueil et de passage mais aussi de guerres avec le Fort Risban, la poudrière, les corsaires, l'armada qui a rencontré l'armée Anglaise devant Calais et le Détroit. Les occupations par l'Angleterre, les sièges. C'est là aussi que l'on retrouve un petit peu le Feu, d'ailleurs dans la représentation du Camp du Drap d'Or, on a un dragon qui crache le feu dans le ciel. Il y a des forts partout. C'est une ville guerrière, fortifiée. » <sup>45</sup>*

On se rend compte aussi avec cette déclaration que des éléments qui ont été présentés lors de la première partie de ce mémoire ressortent comme sources d'inspirations pour déterminer la nature de cette Machine. On retrouve en effet de nombreuses allusions au passé de Calais, ce qui permet de renforcer le choix du Dragon, en le présentant comme un choix qui s'inscrit dans une suite logique des choses. Un peu comme si ce dernier avait toujours été là et que il ne se montrait que maintenant, renvoyant donc à l'histoire écrite pour le spectacle.

La seconde partie est celle qui concerne le déroulé du spectacle, qui amène le Dragon à découvrir Calais et ses rues. Les trois journées de spectacle ont chacune un intitulé qui témoigne de l'évolution dans les rapports entretenus par les Hommes et le Dragon. La première journée se place donc sous les auspices de « La Confrontation », la seconde est marquée par le début « Des Embuscades », tandis que la dernière se place sous le signe de « L'Apaisement ». L'enchaînement de ces trois journées, ainsi que le résumé qu'il en avait été fait dans le fascicule distribué par la



mairie, servent donc de présentation aux habitants d'une nouvelle Machine. Par cette communication la volonté est aussi d'indiquer que cette Machine n'est pas comme toutes celles qui ont foulé le sol calaisien avant elle et que bien au contraire, ce Dragon fait dorénavant partie intégrante de la vie de la ville.

« Mais déjà au départ beaucoup de gens pensaient que c'était un spectacle de Dragon, que ça s'arrêterait et que ça repar-  
tait. Là les gens commencent à comprendre qu'il s'installe à Calais,  
les calaisiens le savent mais dans la région c'est pas toujours bien  
compris et là maintenant ça commence à savoir qu'on peut se ba-  
lader, etc. »<sup>46</sup>

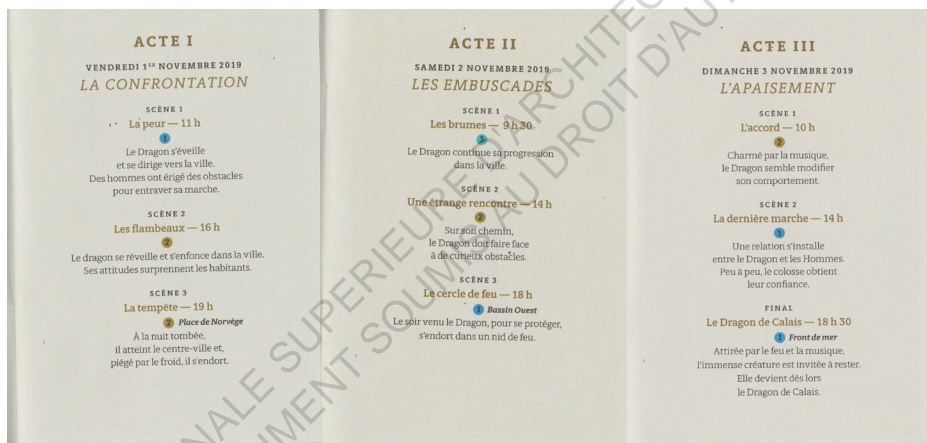


Fig 49 - Scan du programme des festivités autour du Dragon

Un spectacle d'une telle envergure se travaille bien en amont, car le but des représentations de La Compagnie La Machine est donc de mettre en avant leur création, mais aussi la scène dans laquelle les Machines sont à même d'évoluer. En ce sens, le choix de la zone d'intervention du spectacle s'est fait à l'appréciation de François Delarozière pour le côté artistique et des services de la mairie pour le côté plus pratique. Les conclusions des déambulations des équipes dans la ville ont conduit à choisir le cœur de Calais en travaillant au sein de trois zones historiques, le Front de

Mer, Calais Nord et le quartier Charost où se trouve le théâtre et l'hôtel de ville.<sup>47</sup> Le fait de choisir des lieux chargés d'un riche passé pour le spectacle a permis sans aucun doute de renforcer aussi la trame narrative de ce dernier.

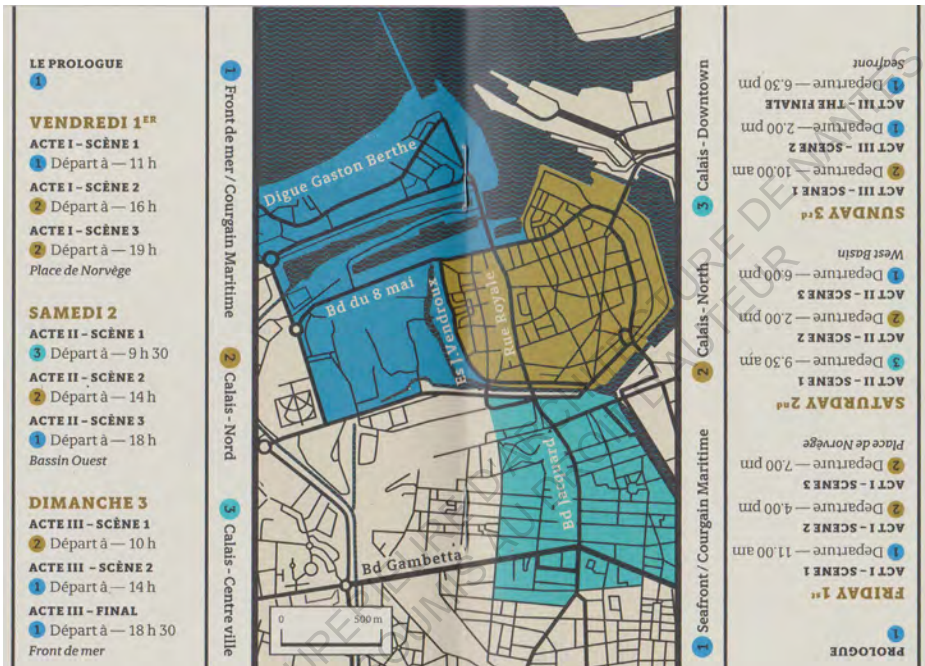


Fig 50 - Plan de zonage du spectacle du Dragon

« Il se promène dans la ville, a un peu senti les choses, a regardé l'environnement urbain et il nous a donc fait une proposition d'histoire et de parcours, alors ensuite il a fallu effectivement se promener en ville avec lui, avec nos responsables techniques. Il faut imaginer qu'une collectivité, telle que la ville de Calais c'est plus de 1300 agents, des services techniques différents, ciblés, certains s'occupent de l'éclairage public, d'autres de la voirie, etc. Donc il faut identifier les bonnes personnes et faire les différents parcours en leur présence pour évaluer la faisabilité de ce qu'a imaginé François Delarozière. [...] Si je reprends les évènements, on a commencé à travailler un an à l'avance pour les premières discussions. »<sup>48</sup>

47- Se référer à la partie I.2 de ce mémoire.

48- Entretien avec Stéphane Lecarrié - Entretien 5 de l'annexe 1

« Donc pour moi il est important que ces Machines naissent dans la ville à travers une histoire racontée et produisent une émotion puissante. On partage l'espace public comme un lieu de fête, un lieu d'émerveillement. C'est aussi une façon pour la Machine quand elle arrive de raconter la ville. C'est à dire que quand une Machine traverse les rues, on lève les yeux et on regarde la ville, ses façades. [...] Donc c'est vraiment une grande aventure et une façon de raconter une histoire. C'est aussi pour les habitants une façon de s'approprier les objets comme un objet qui raconte des histoires et je fais basculer l'aventure urbaine dans une aventure imaginaire. »<sup>49</sup>

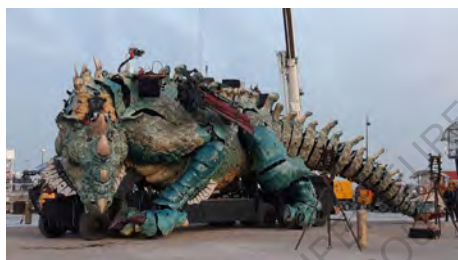


Fig 51 - Le réveil du Dragon au port



Fig 52 - Le Dragon affrontant une tempête de neige au soir du premier jour



Fig 53 - La tentative des Hommes de repousser la bête lors du deuxième jour



Fig 54 - La communion entre Dragon et Calaisiens pour le final du troisième jour

## Un spectacle comme prémices de la politique de la Ville

Le spectacle, en plus de toute la magie de l'histoire qu'il raconte, permet de saisir les principes sur lesquels la Ville a décidé de bâtir cette aventure en collaboration avec La Compagnie La Machine. En effet, il est important que le Dragon puisse, comme l'hôtel de ville et le théâtre au moment de leur construction, être un catalyseur de l'identité calaisienne afin d'estomper les fractures existantes entre les quartiers.

*« Car on remarque avec Calais St-Pierre et Calais-Ville et les autres quartiers que les habitants ne s'approprient pas la ville comme une entité mais chacun vit un peu dans son quartier. «Je suis de St-Pierre» ; «Je suis de Calais Nord» ; etc, sans avoir le sentiment d'appartenir à un lieu. Ce qui crée des frontières dans les esprits et des clivages avec des jalousies entre les quartiers si on investit là ou là. Et moi je voulais que ce projet irrigue totalement la ville, celle d'aujourd'hui, celle d'hier et celle de demain. Que les Machines puissent circuler dans le port marchand qui va demain laisser place à de l'habitat et du commerce. Les anciennes friches industrielles mais aussi Calais St-Pierre, le quartier du Channel, le Fort Nieulay, le fort Risban et que tout ça soit occupé par les Machines. »<sup>50</sup>*

*« Pour que la population s'accapare ce Dragon. Et ayant fait partie des musiciens qui ont participé à l'inauguration, j'ai rencontré les calaisiens lors des déambulations et ainsi de suite et qui vous disent « notre Dragon ». Donc il y a une bonne partie de la population qui se l'est déjà emparée. »<sup>51</sup>*

La participation des musiciens du Conservatoire à Rayonnement Départemental de Calais aux trois jours des festivités, accentue cette volonté d'unir Calais par le biais de la culture. En collaborant ensemble, Dragon et musiciens ont ouvert la voie en montrant

---

50- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

51- Entretien avec Véronique Van Custem - Entretien 4 de l'annexe 1

que ce nouvel acteur de la vie culturelle ne sera pas là pour tirer la couverture à lui mais que au contraire il sera propice aux collaborations avec le tissu culturel déjà mis en place et qui fait l'une des richesses de la ville. De plus le fait de faire appel à des locaux permet d'augmenter le sentiment d'appropriation du Dragon car en allant voir le spectacle, certaines personnes ont pu se dire qu'elles y allaient aussi pour voir le résultat du travail fourni par des proches, augmentant l'empathie autour du projet.

*« C'est toujours bien de faire participer les habitants dans ce qu'on produit. Le spectateur est toujours acteur un petit peu. [ Et pour le spectacle ], un c'est intéressant de travailler avec les populations locales car c'est une façon de faire des rencontres, d'impliquer de nouvelles personnes dans notre aventure. Deux économiquement c'est intéressant évidemment car sinon ça coûterait beaucoup plus cher. Trois c'est aussi toujours touchant dans un spectacle d'avoir des équipes locales qui interviennent ou des employés municipaux car ça crée de la rencontre et surtout ça crée aussi du bouche à oreille qui fait que les amis, la famille de ... sont au courant qu'il se passe quelque chose d'incroyable. On ne peut pas travailler sans eux. »<sup>52</sup>*

*« Bien sûr, c'est évident et cela va vous paraître stupide mais c'est presque comme si il était vivant, parce qu'on l'a surnommé « DD » et pourquoi ? C'est tout simplement quand on disait qu'on reprend à la lettre D, DD comme le Dragon, voilà donc on le surnommait « DD ». Ce qui veut dire que quelque part on lui a donné un nom et je sais que ça m'arrive d'aller à la Plage le voir et lui dire « Salut DD, tu vas bien ? ». Oui, tous ceux qui ont participé, je crois que quelque part il y a une part du Dragon qui nous appartient, un petit bout d'écaillés. »<sup>53</sup>*

Le but du spectacle et de la communication autour de ce dernier était aussi de voir les foules se déplacer. Car même avec la meilleure volonté du monde si l'objet du spectacle censé fédérer

---

52- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

53- Entretien avec Véronique Van Custem - Entretien 4 de l'annexe 1



un territoire derrière lui ne fait face à aucun spectateur, le pari est perdu dès ce moment là. Fort heureusement, malgré une météo peu clémente pendant les 3 jours, le monde était au rendez-vous de l'événement, confortant ainsi la mairie dans son choix d'avoir fait appel à François Delarozière. Sur les 3 jours, environ 400 000 personnes se sont massées dans les rues de la ville pour voir le Dragon, plus que ce qui était prévu par les organisateurs du spectacle, ce qui est d'autant plus spectaculaire qu'à titre de comparaison, le spectacle de Long-Ma en 2016 avait vu se réunir environ moitié moins de monde avec 250 000 personnes.

*« C'est un spectacle d'envergure qui a duré 4 jours, on a accueilli près de 400 000 personnes, donc c'est énorme sur une ville de 75 000 habitants. [...] Et quand on a vu le monde qui était là à cet endroit là, on a, avec une prise de décision de François Delarozière puisqu'il y avait un impact artistique, reconsidéré l'endroit de pause du Dragon et de sa sieste pendant le spectacle pour le mettre à un endroit où il pourrait accueillir plus de monde et qui générerait moins de problèmes au démarrage, en plus c'était pour la scène finale du dimanche soir. Donc ça c'est une décision qui a été prise et heureusement c'est un changement, il ne s'agissait pas d'envoyer sur une voirie qui ne faisait pas partie du spectacle ça n'aurait pas été possible. Mais disons que ça été modifié en cours de route pour répondre à l'affluence qui était plus importante que imaginée le dimanche après-midi. »<sup>54</sup>*

*« On a forcément des gens qui ont été attirés, moi je suis allé voir car c'est une curiosité intéressante à regarder. Si je l'ai fait au titre de citoyen, je peux facilement imaginer que certains des administrés l'on également fait si tu veux. »<sup>55</sup>*

Le spectacle a aussi permis à la Ville d'amorcer son renouveau dans l'image qu'elle souhaite dégager au reste du monde. La communication autour du spectacle, ainsi que l'affluence record pendant les trois jours auront permis d'attirer les médias curieux,

---

54- Entretien avec Stéphane Lecarrié - Entretien 5 de l'annexe 1

55- Entretien avec Ludovic Locquet - Entretien 7 de l'annexe 1



contents de couvrir l'événement, eux qui venait en ville habituellement pour relayer la crise des migrants. En effet différents médias se sont intéressés au spectacle du Dragon, ce qui a permis une couverture aussi bien sur les réseaux sociaux, que sur les journaux télévisés, la radio ou même les journaux papiers.

*« Je pense qu'on a pratiquement 600 mille, 700 mille euros de retombées presses sur le spectacle, on a un reportage de 50 minutes de France 3 Hauts-de-France et Pays de la Loire ça veut dire c'est pratiquement huit à neuf millions de personnes qui ont été plus ou moins potentiellement touchées. »<sup>56</sup>*

*« On a eu beaucoup de com' autour de ça, beaucoup déjà avec le spectacle, beaucoup de retentissements médiatiques, beaucoup de retombées, on a eu je ne sais pas combien de millions de vues, beaucoup de reportages télé et c'est encore régulièrement aujourd'hui. La télé s'intéresse beaucoup à notre Dragon, et on sent qu'à la région au niveau du comité régional du tourisme ça bouge beaucoup autour de ça. On a aujourd'hui des contacts par exemple avec Nausicaa à Boulogne pour faire des événements croisés, des billetteries croisées, etc. Enfin c'est pas encore en place mais on a des contacts dessus, donc on se rend compte que les gens s'intéressent beaucoup à cette histoire du Dragon. »<sup>57</sup>*

*« Alors il y a des retombées de deux niveaux, les retombées économiques directes c'est à dire les gens qui se disent je viens voir le spectacle alors cela va du calaisien au touriste. Le calaisien qui va voir le spectacle et qui va en profiter pour boire un coup, manger un morceau dans un restaurant, acheter un produit dérivé qu'il n'aurait par forcément fait. Et puis le touriste qui vient une journée, deux jours ou plus et qui génère de la nuitée et de la restauration, un plein de carburant, des achats dans les commerces, c'est du développement économique direct. Après il y a tout le développement indirect, c'est à dire les images et le message que vous allez envoyer à l'extérieur parce que c'était quand même un*

---

56- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

57- Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

*gros spectacle, il y a eu des images et de très nombreux médias nationaux ont repris des images pour annoncer l'arrivée d'un Dragon à Calais et donc ces retombées économiques ne sont pas toujours identifiables mais comptent énormément. »<sup>58</sup>*

Même au niveau de la région, différents acteurs à grande échelle se montrent intéressés par la venue du Dragon à Calais et entame des négociations pour obtenir des événements interconnectés. La focale sur Calais a donc commencé, grâce au spectacle, à évoluer. Cette impulsion lancée par toute la mise en scène de la venue du Dragon, charge aujourd'hui à la partie s'occupant de l'exploitation de la faire perdurer et gagner en ampleur.



Fig 55 - Hors série du Nord Littoral



Fig 56 - Article numérique du Monde dédié au Dragon



Fig 57 - Apparition du Dragon au JT de 13h de TF1

## II. 2 - ... TRANSFORMÉE EN MACHINE DE VILLE

### Un mois de transition pour aboutir à l'exploitation

Après le spectacle de Novembre, le Dragon entame une métamorphose qui le fait passer du statut de Machine de Spectacles à celui de Machine de Ville. Cette période de transition commence donc dès la fin des festivités et dure jusqu'à la mi-décembre puisque dans la communication autour du projet, son retour définitif en ville est prévu pour le 17 décembre. Pendant cette période, en plus des transformations apportées au Dragon, le relais est passé entre les équipes nantaises de La Compagnie La Machine qui dirigeaient le Dragon pendant le spectacle et les équipes calaisiennes de La Compagnie du Dragon qui seront en charge de manipuler ce dernier pendant la phase d'exploitation.



Fig 58 - Affiche de l'arrivée définitive du Dragon à Calais

Le Dragon est donc géré pour la partie exploitation par une SPL, nommée La Compagnie du Dragon, créée dès janvier 2019 et dont le but est de prendre le relais de La Compagnie La Machine, étant donné que le Dragon devient une propriété de la ville. Ce

détachement à la suite du spectacle entre les deux compagnies permet à la ville d'être indépendante de la Compagnie de François Delazorière même si ce dernier jouit d'un droit de regard sur l'activité liée au Dragon.

*« Alors moi je suis le directeur de la Société Public Locale c'est une société privée dont les actionnaires sont publics. Les actionnaires sont la ville de Calais et Grand Calais Terres et Mers, donc l'agglomération. Cette société a été créée en janvier 2019 pour la partie exploitation du projet Dragon. »<sup>59</sup>*

*« C'est la ville qui achète les Machines, elle porte les investissements tels que le Dragon qui est propriété de la ville [...]. Par contre le fonctionnement est confié à La Compagnie du Dragon, qui est une Société Public Locale, donc ça veut dire que c'est une société qui fonctionne comme une société privée mais dont les capitaux de départ sont publics. Et donc cette Société Public Locale de la Compagnie du Dragon elle est détenue à 75% par la ville de Calais et à 25% par l'agglomération Grand Calais. [...] Et puis ensuite dans l'exploitation il a forcément aussi toujours un regard plus artistique de la chose. François surveille que l'on ne fasse pas n'importe quoi avec ses Machines parce qu'il a lui une vision artistique alors que l'exploitant des fois pourrait avoir une vision plus pragmatique des choses quoi. On ne peut pas mettre une banderole Coca-Cola sur le Dragon par exemple, donc il aura toujours un regard bienveillant. »<sup>60</sup>*

De novembre jusqu'à la mi-décembre, les travaux entrepris sur le Dragon pour le faire passer dans le mode exploitation ont été des travaux de simplification et d'automatisation de la Machine. En effet lors de la phase d'inauguration, le Dragon était dirigé par une quinzaine de personnes qui se situaient sur chaque membre, pour que la Machine puisse avoir des mouvements complexes. Pour la phase d'exploitation, les dragonniers<sup>61</sup> passent de

59- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

60- Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

61- Terme employé pour désigner les machinistes qui ont la charge de conduire et d'animer le Dragon.

17 à 4 sur la Machine, ce qui entraîne nécessairement une simplification dans son usage mais aussi une automatisation dans certains de ses mouvements. La mue du Dragon passe par d'autres étapes, pour devenir une Machine de Ville qui transporte des personnes sur son dos, de nouvelles transformations se doivent d'être adoptées. La nouvelle coqueluche de Calais se voit donc affublée d'une plateforme pouvant transporter une cinquantaine de personnes ainsi que d'un velum sur son dos, tandis que l'escalier intégré à la queue pour monter sur la Machine se retrouve sécurisé avec la mise en place d'un garde corps.

*« Il y a deux configurations sur les machines de François Delarozière, une configuration spectacle où là pour le Dragon on était avec 17 manipulateurs, donc un ou deux par pattes, plusieurs pour la tête, les ailes tout ça. Et nous en configuration classique on a quatre pilotes donc ça veut dire qu'il y a une transformation qui est faite et surtout on automatise un certain nombre de mouvements. C'est à dire que après vous avez certains mouvements qui sont faits avec le joystick notamment la tête, vous avez des joysticks qui font que vous avez des effets de la tête à gauche à droite, la queue c'est pareil. Mais par contre les pattes sont pré-programmées, vous avez la marche, marche rapide, marche arrière et ça s'adapte car c'est robotisé. Donc avec tout ce travail de programmation qui était un travail assez long assez lourd, et pendant le spectacle si vous avez vu des images il n'y a pas la plateforme, il n'y a pas le velum. Et vous voyez qu'il y avait beaucoup de personnes autour qui manipulaient, donc ils ont rajouté l'escalier, le garde-corps qui n'était pas posé, la plateforme, le velum. Donc ces transformations ont été faites ici après le spectacle. Et en plus ils ont dû former nos 8 pilotes qui ont été formés sur l'ensemble des différentes manipulations de l'animal. »<sup>62</sup>*

Afin de diriger le Dragon, 8 dragonniers ont été engagés dans un premier temps, chacun avec des profils très différents. Ce qui est aussi intéressant de noter, c'est que ces 8 dragonniers sont tous issus de Calais ou des alentours, ce qui témoigne un peu

---

62- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1





Fig 59- Le Dragon en Machine de Spectacles



Fig 60- Le Dragon en Machine de ville

comme les musiciens pendant le spectacle, d'une volonté des habitants de rentrer à bras le corps dans le projet, de se l'approprier et de l'intégrer à la ville.

*« Alors ils sont tous de Calais et des environs, donc on a recruté, on a passé des annonces, on cherchait des dragonniers. C'est pas évident à trouver car peu de gens ont peu d'expérience dedans, en fait la plupart, ..., ce matin j'avais 4 nouveaux dragonniers qui viennent en renfort saisonnier. »<sup>63</sup>*

## Un emplacement physique restreint ...

Initialement le Dragon devait siéger dans le Fort Risban qui servirait de base opérationnelle. De ce lieu partirait le Dragon et l'on y retrouverait aussi le bar-restaurant ainsi que la boutique. Cependant, le Fort Risban de par son passé étant d'un très grand intérêt patrimonial, les travaux de réhabilitation du logis du major ainsi que les travaux d'aménagement d'une nef pour le Dragon ont été visés par les Architectes des Bâtiments de France et la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Au printemps 2019, cette dernière fait connaître son refus quand à la tenue de tels travaux sur le Fort et toutes les équipes se trouvent donc à devoir chercher un nouvel emplacement pour que le Dragon puisse élire domicile. Il est finalement décidé d'exploiter l'espace faisant face à l'entrée du port, au niveau de la jetée, pour installer une nef provisoire qui accueillera le Dragon, le temps de construire la nef définitive et de trouver une solution au problème du Fort Risban.

63- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1



Fig 61- Localisation de la nef provisoire

En octobre 2019 la nef provisoire est terminée et devra servir d'abri pour le Dragon jusqu'en 2021, le temps de construire juste à côté la nef définitive qui prendra elle aussi place au niveau de la jetée. Cette dernière est pensée pour devenir un lieu à usages multiples appropriable par tous, lorsque le Dragon la quitte. Tout autour de cet abri provisoire s'est aussi développé un « village » regroupant les différents services initialement prévus dans le fort et qui prennent place dans une enceinte de containers. Le choix des containers n'est pas anodin car il renvoi directement aux activités portuaires et industrielles qui sont voisines du Dragon.



Fig 62- La nef provisoire (à droite ) et les locaux de la SPL ( à gauche )



Fig 63- La partie non bitumée représente l'emprise au sol de la future nef

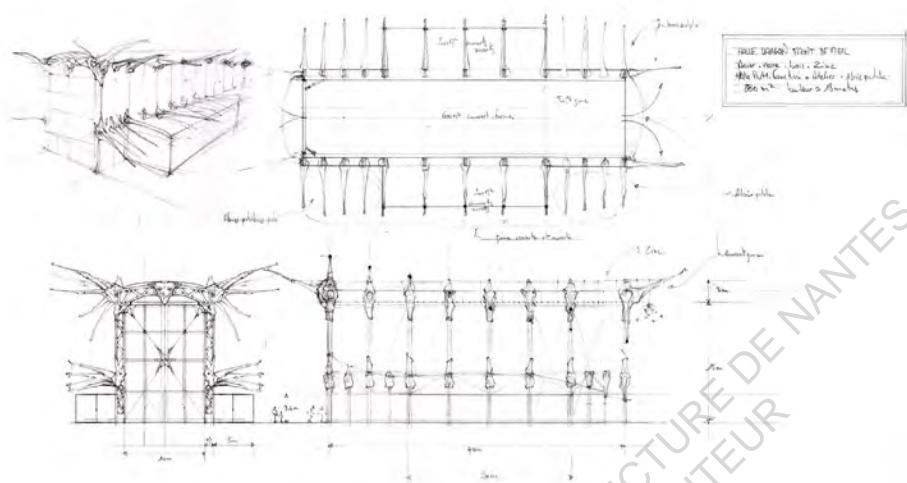


Fig 64 - Croquis préliminaires de la nef définitive

« L'idée aussi du port à l'est c'est de développer aussi toute l'activité marchande donc il y a quand même des ferreries. Et c'est aussi pour ça qu'on construit la nef à ce niveau là, c'est parce que c'est un endroit un peu emblématique de Calais et quand vous arrivez en ferrie aujourd'hui, de voir le Dragon et plus tard la nef éclairée, c'est une super belle image à faire. »<sup>64</sup>

« Donc pour faire apparaître le Dragon en novembre, il fallait construire pour le Dragon une nef provisoire. C'est pour cela que on l'a fait car on savait que le Dragon allait arriver à Calais et ensuite allait commencer ses premiers voyages sur le front de mer. Il a fallu donc changer un peu de calendrier et d'objectifs. J'ai dessiné pour Calais une nef définitive qui est un écrin de verre avec une architecture en acier et des espèces de bras articulés qui seront bruyères. C'est un bâtiment qui accueille le Dragon et lorsque le Dragon part en voyage dans la ville pour embarquer du public, ça peut être toute la journée, alors ce bâtiment devient un espace public ouvert à tous et qui est un abri pour les calaisiens. »<sup>65</sup>

64- Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

65- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

En ce qui concerne les travaux prévus initialement au Fort Risban et qui ont été refusés en l'état par la DRAC, François Dela-rozière ainsi que les différentes équipes ont continué de travailler dessus en remplissant les différentes exigences qui leur étaient imposées. La volonté était de ne pas abandonner cette partie-ci du projet qui mettait les projecteurs sur un lieu emblématique de la ville. C'est donc pour cela qu'une partie des services actuellement disponibles dans le « village » aux abords du Dragon sera délocalisée à cet endroit pour continuer de le faire vivre dans le projet.

*« Donc François a redessiné un bâtiment plus dans l'esprit ou même plus conforme à ce qui existait avant et donc normalement on est en finalisation de ce projet. Après au début c'était prévu qu'il y ait à la fois un bar-restaurant et une boutique vu l'exiguïté du projet actuel on va être plutôt sur la boutique qui serait là bas et puis on garderait une partie bar-restaurant ici. » <sup>66</sup>*

Le choix du Fort Risban comme lieu de départ était initialement prévu pour mettre en valeur ce haut-lieu du patrimoine calaisien, mais aussi pour placer la Machine à un point stratégique du quartier de la Plage. En effet en se situant au niveau du Fort, cela plaçait le Dragon à mi-chemin entre le front de mer, où il évolue pour le moment sur une portion allant de son abri jusqu'au poste de secours, et le bassin Ouest de la ville. Néanmoins, actuellement le Dragon n'a pas les autorisations pour franchir le pont qui le sépare du bassin Ouest et se retrouve cette fois ci limité dans ses déplacements.

*« L'idée c'est de l'amener sur le bassin Ouest, le problème c'est qu'il faut traverser le pont Henri Henon et vu le poids du Dragon, la région a donné son accord mais pour passer pendant le spectacle. Mais après si on doit passer sur une base plus régulière on attend le résultat de la région et comme avec le Covid tout a été un peu mis à l'arrêt on devrait avoir des éléments de réponse j'imagine soit courant de l'été soit en fin d'été. Donc pour l'instant effectivement il reste sur le front de mer sachant qu'à terme il ira*

*jusqu'à Blériot et reviendra. On pourra l'utiliser sur d'autres trajets qui restent à définir mais avec toujours cette complexité liée à la taille et au poids du Dragon. »<sup>67</sup>*



Fig 65 - Carte des trajets relatifs au Dragon



Fig 66 - Photographies du Dragon jouant avec les passants sur le front de mer et la jetée

Outre l'importance intrinsèque du front de mer, qui est un lieu emblématique de la ville étant donné qu'il constitue la face renvoyée aux anglais mais aussi l'importance industrielle qu'il dégage avec le port juste à côté, le rayon d'influence du Dragon est pour le moment encore restreint à cette partie de la ville. Cela est dû entre autre à des contraintes liées à la morphologie de la Machine, mais aussi des réglementations limitantes. On sent néan-



moins avec la projection que se font les différents acteurs du devenir du Dragon que la volonté d'étendre l'influence ainsi que le rayon d'action de la Machine est une priorité.

### **... mais une influence grandissante**

Même si le Dragon reste pour le moment dans un trajet formant une boucle de 700 mètres en dehors de son abri, il n'en reste pas moins une Machine destinée à attirer l'attention sur elle et donc sur Calais à une grande échelle. L'emplacement stratégique du front de mer, ainsi que les dimensions spectaculaires de la bête qui fait 25 mètres de long, 10 mètres de haut et 7 mètres d'envergure au sol sont là pour nous le rappeler.

*« Les acteurs culturels ont déjà leur programmation et ils tournaient bien sans avoir besoin du Dragon, sachant que c'était essentiellement pour une clientèle locale. Le local c'est une cinquantaine de kilomètres aux alentours. Après avec le Dragon on est vraiment sur un autre projet où là on est plus sur dimension on va dire régionale, voire nationale, voire internationale. »<sup>68</sup>*

*« On n'a pas beaucoup de recul sur la fréquentation anglaise, ce qui est sûr par contre c'est que les belges seront une clientèle intéressante et aussi les néerlandais. [...] Aujourd'hui le fait d'avoir mis le Dragon sur le front de mer c'est pour que tous les ferries qui sortent le voyent et quand on aura le futur bâtiment qui va être vraiment un bâtiment monumental je pense que ça va booster aussi le fait que les gens le voient. Après entre le fait de le voir et le fait d'avoir envie de découvrir il y a un gap, mais on commence à avoir des anglais après je n'ai pas de statistiques sur la fréquentation anglaise, c'est un peu tôt mais on doit bien avoir un petit 10 % en anglais et puis pareil pour les belges quoi. »<sup>69</sup>*

Avec le contexte sanitaire compliqué lié au COVID et le peu de recul pour sortir des chiffres précis étant donné que l'entretien

---

68- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

69- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

s'est fait 2 mois après la fin du premier confinement, la majorité des personnes présentes sur le front de mer pour profiter du Dragon en tant que passager ou même simple spectateur correspond à une clientèle locale, même si la volonté à terme est aussi de faire s'arrêter en ville les touristes étrangers qui empruntent la route de Calais. L'intention est donc de faire de cette ville traditionnellement de passage une ville d'arrêt.



Fig 67 - Photographies du front de mer à l'été 2020, mettant en évidence l'engouement suscité par le Dragon

« Donc on imagine que des gens qui peuvent se poser des questions sur leur destination, et que le Dragon peut être un déclencheur [...] et puis tiens faisons fi des clichés et allons voir ce qu'il se passe dans le Nord et puis tiens on a entendu parler d'un Dragon à Calais, allons-y. On sait très bien que l'on est pas sur du très long séjour, mais déjà avoir des touristes qui vont venir une, deux, trois journées. »<sup>70</sup>

En tant que nouvel acteur culturel de la ville, le Dragon se doit aussi de trouver sa place dans le tissu culturel calaisien. Cette fois encore, c'est grâce à la complémentarité d'échelles que la Machine sort son épingle du jeu. Mais aussi grâce à des collaborations avec les autres acteurs culturels majeurs, à l'instar du Conservatoire. L'influence grandissante du Dragon se mesure aussi grâce aux différentes activités qui gravitent autour de lui, que ce soit de l'ordre d'une représentation musicale, d'activités organisées par la mairie ou même la réalisation de fresques murales dans la ville qui voit donc l'occurrence du Dragon grandir.

---

70- Entretien avec Stéphane Lecarrié - Entretien 5 de l'annexe 1

« Donc c'est à nous de le faire vivre aussi et c'est pour cela aussi que le Conservatoire a participé forcément à l'inauguration. Mais c'est aussi pour cela que l'on travaille pour le maintenir sur le territoire et le faire vraiment s'intégrer au paysage culturel du territoire. Donc cette année logiquement nous avons programmé entre autre la fête de la musique autour du Dragon et de son parcours, on avait aussi imaginé un concert quelques jours après la fête de la musique dans l'Antre du Dragon parce que pour l'instant le parcours il est assez limité au niveau de la Plage. On avait décidé de se mettre sur son parcours et de l'animer musicalement avec les élèves du Conservatoire. Donc en sachant que les manifestations sont limitées dans le cadre du cahier des charges, puisqu'on ne peut pas faire concurrence au spectacle de la Machine et utiliser le Dragon comme le font les artistes de La Compagnie La Machine. Mais on peut très bien se servir du Dragon comme prétexte et animer vraiment ses fonctions, donc il déambule et on peut très bien animer son parcours, il n'y a pas de soucis de ce côté là. » <sup>71</sup>

L'enrichissement du Dragon fonctionne aussi de manière réciproque, en invitant et encourageant les gens qui ont découvert des lieux culturels, qu'ils se pensaient interdit d'accès, par le biais du Dragon et des ateliers organisés autour de cette thématique. Cela a donné l'envie à ses personnes de revenir de façon complètement déconnectée du Dragon dans des lieux qu'ils ont appris à découvrir.

« On a eu des ateliers Dragon qui ont été fait au Channel ou à la Cité de la Dentelle, on a réussi en s'associant avec les centres sociaux, etc, à faire participer des habitants qui après sont revenus pour certaines dates très précises qui étaient déjà plus ou moins bookées au moment où ils ont fait un atelier Dragon. Et des passerelles ont été faites où l'on a vu des gens du Fort Nieulay, du Beau Marais, des Cailloux intégrer les équipements culturels de la ville et j'entends à la fois la Cité de la Dentelle et le Channel. » <sup>72</sup>

---

71- Entretien avec Véronique Van Custem - Entretien 4 de l'annexe 1

72- Entretien avec Marie Capon et Mélanie Laheye - Entretien 6 de l'annexe 1



Fig 68 - Fresque murale représentant le Dragon à l'entrée de Calais

Finalement, l'impact du Dragon peut aussi se mesurer au niveau des villes alentours et même du département. En effet, en ce qui concerne les villes et villages proches de Calais ces derniers s'attendent à un effet de ruissellement<sup>73</sup> engendré par le Dragon pour continuer de développer leurs activités et s'appuyant à leur manière sur la dynamique impulsée. C'est le cas par exemple d'Ardres qui entend bien profiter de l'attractivité de la Machine pour capitaliser dessus. Au niveau départemental le Dragon est plus perçu comme un nouvel élément qui enrichit l'offre culturelle et touristique de tout un territoire, permettant d'inciter les gens à découvrir entre autre la région de la Côte d'Opale.

*« J'aimerais bien que ça marche parce que cela va développer l'économie touristique et pas que du Dragon, car je sais qu'il y a des gens qui viendront jusqu'à Ardres et puis qui iront au Lac et qui iront à Eurolac et qui mangeront une glace chez Sigler. C'est cette vue d'ensemble qui fait que je n'espère qu'une chose c'est que cela fonctionne. »<sup>74</sup>*

73- Notion économique selon laquelle l'accroissement et/ou l'enrichissement des uns peut bénéficier aux acteurs en aval.

74- Entretien avec Ludovic Locquet - Entretien 7 de l'annexe 1

« Il y a Calais et la côte d'Opale de façon générale qui commencent à proposer de grands arguments touristiques avec le côté nature et le cap Blanc-Nez et cap Gris-Nez, les grandes plages, le côté un peu sauvage qui est pas saturé comme la côte d'Azur de constructions et d'urbanisme et des propositions intéressantes en termes culturels, d'animations, donc il y a le Dragon à Calais et Nausicaa à Boulogne. Et tout doucement cet ensemble peut commencer à conduire à la programmation d'un long week-end dans la Côte d'Opale avec énormément de choses à faire. »<sup>75</sup>

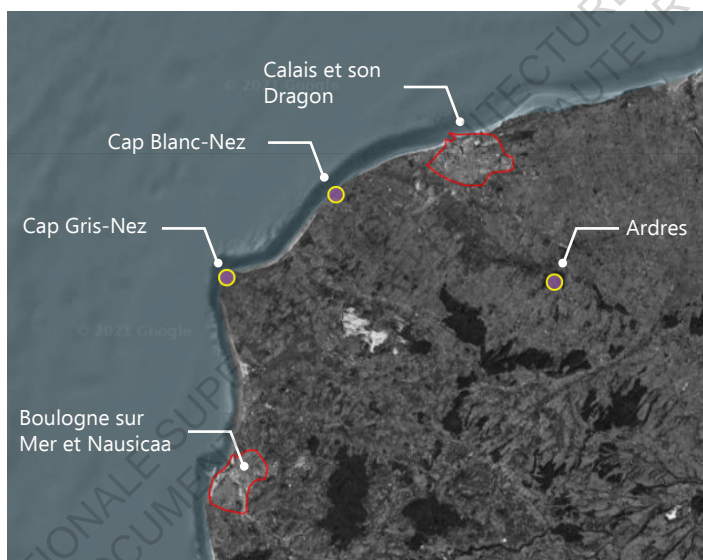


Fig 69- Carte de la Côte d'Opale



Fig 70- Cap Blanc-Nez



Fig 71- Cap Gris-Nez



Fig 72- Centre National de la Mer Nausicaa



## II. 3 - UNE INSERTION BASÉE SUR UNE REVALORISATION DU FRONT DE MER

### Un projet pour dynamiser le quartier de la Plage

La zone du front de mer dans laquelle évolue le Dragon aujourd'hui est un secteur de Calais en changement depuis le début des années 2010. La volonté de la mairie est de réaliser un projet à l'échelle de l'ensemble de la façade maritime mais aussi de ces accès afin de moderniser un ensemble, conçu dans les années 70, en perte d'ergonomie et de fraîcheur. Ce grand mouvement de réappropriation de son front de mer, loin d'être un cas isolé puisque d'autres villes maritimes avaient déjà tenté l'expérience auparavant, se découpe en deux phases distinctes avec pour finalité de faire disparaître la voiture omniprésente sur la digue.

*« On va dire que le travail sur le front de mer il est issu d'une volonté politique de revaloriser vraiment toute la façade littorale et d'asseoir Calais comme une vraie station balnéaire qui avait perdu un peu ses titres de noblesses ces dernières années, du fait de l'image et du fait des aménagements un peu vieillissants. »<sup>76</sup>*

*« L'idée c'était de se réapproprier le front de mer comme l'ont fait avant Calais un certain nombre de villes en France. J'ai Saint-Nazaire en tête, il y a Pornic qui est en train de le faire, en Vendée les stations des Sables d'Olonne et de Saint-Jean-de-Mont qui se sont réappropriées leur front de mer. Et surtout on est pour la plupart des fronts de mer sur des aménagements et de l'urbanisme qui date des années 70-80 où on avait tendance à être très béton et pas forcément des immeubles de très bonne qualité. Donc on a des fronts de mer qui étaient beaucoup dédiés à la voiture, la voiture a une place très présente et depuis on va dire une quinzaine d'années, une vingtaine d'années l'idée c'est de redonner les espaces aux piétons et aux circulations douces. Donc c'est le but sur le front de mer et donc dans ce cadre là Madame le Maire de*

En 2013 commence alors les grandes manœuvres pour la mise en place d'une première phase. Celle-ci consiste à retravailler l'accès à la plage depuis le quartier de Calais Nord, afin d'inciter les gens à se déplacer sur le front de mer.

« Rapprocher la ville de la mer finalement, puisqu'on ne sent pas la présence de la mer dans Calais. Et donc l'objectif c'était vraiment de se dire que je sors de Calais Nord et je sens la mer au bout qui m'appelle, je la vois et je vois les bateaux. Il fallait donc raccourcir les distances et attirer sur la mer. »<sup>78</sup>

Dans un premier temps, la décision est prise de délocaliser le camping municipal qui se trouve entre le fort Risban et la mer puis de décaisser la butte sur laquelle il était implanté. Le camping est donc envoyé à l'Ouest de la ville, aux abords du Domebunker sur les grands espaces qui servaient dans les années 2000 de lieu de stockage pour les voitures en partance pour l'Angleterre.



Fig 73- Vue aérienne de Calais avant les travaux de la phase 1

77- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

78- Entretien avec Marie Capon et Mélanie Laheye - Entretien 6 de l'annexe 1



Fig 74- Voitures en attente d'un départ pour l'Angleterre



Fig 75- Nouveau camping « Le Gravelot », inauguré en juin 2017

Cette décision permet donc de dégager un espace conséquent, tout en redonnant de la valeur au fort Risban qui jusqu'alors se trouvait écrasé par cette butte. Cela permet aussi à la ville de redessiner les routes et de créer l'avenue Winston Churchill, dans l'alignement du pont Henri Hénon, octroyant un chemin direct entre Calais Nord et la plage. La création de ce nouvel axe relègue ainsi l'avenue Raymond Poincaré, l'ancien axe de circulation majeur pour aller à la plage, en axe réservé aux riverains et aux bus.



Fig 76- Accès à la mer avant les travaux de réaménagement



Fig 77- Création d'un nouvel axe de circulation vers la mer

« On a ensuite créé une nouvelle voie permettant de faire cet appel vers la mer, de ressentir et de voir passer les bateaux de manière un peu plus claire quand on est à la sortie de la Rue de la Mer. »<sup>79</sup>

La suppression du camping et la transformation des voiries permettent de dégager les alentours du Fort Risban, ce qui donne au service urbanistique de la ville des velléités de valorisation du Fort. A partir de 2016, les travaux sont engagés et ont pour but de donner à voir les murs d'enceinte en venant réaliser différents aménagements autour de lui. On retrouve notamment un amphithéâtre en plein air, mais aussi un parc avec une végétation variée en fonction de la distance avec la mer reprenant l'expression de la dune. Ce dernier devient donc le troisième parc de la ville situé sur un axe reliant le théâtre à la plage et a pour objectif de sublimer les abords du Fort tout en accompagnant la promenade vers la mer.

*« On a fait une étude historique à l'intérieur du permis d'aménager pour rappeler ce qu'était le Fort Risban, à quoi il servait, comment il était inscrit dans son paysage et son environnement à l'époque. Du coup l'aménagement est venu s'y raccrocher pour le valoriser au maximum. Sur cette face là (en montrant le plan) on a créé un amphithéâtre de plein air avec des grands emmarchements. L'idée c'était vraiment d'avoir des vues sur les murs et pouvoir faire des événements culturels à l'intérieur. On est venu complètement décaler la voie qui avant collait le Fort ce qui gâchait les perspectives, on l'a donc reculée pour mettre en valeur cette promenade au pied du Fort. »<sup>80</sup>*

*« On se retrouve donc avec le parc Saint-Pierre, le parc Richelieu et le parc du Fort Risban qui marchent au final assez bien au niveau de la ponctuation du chemin principal, c'était quelque chose qui n'existait pas et c'est assez rare de pouvoir proposer un parc collé au front de mer. »<sup>81</sup>*

Enfin, la dernière étape de la phase 1 consiste à réaliser des travaux d'aménagements au niveau de la jetée qui serviront d'amorce pour la phase 2 du réaménagement du front de mer. Cette dernière étape consiste à poser les bases des intentions architecturales concernant les abris des différents vendeurs de glaces,

---

80- Entretien avec Marie Capon et Mélanie Laheye - Entretien 6 de l'annexe 1



de frites qui prenaient place auparavant sur le parking mitoyen au camping et qui sont une partie prenante de l'identité calaisienne sur le bord de mer. C'est ainsi qu'est sorti de terre le « Village Gourmand » autour duquel tourne le Dragon et qui se retrouve



Fig 78- Emplacement du parc du Fort Risban



Fig 79- Vue de l'amphithéâtre à ciel ouvert

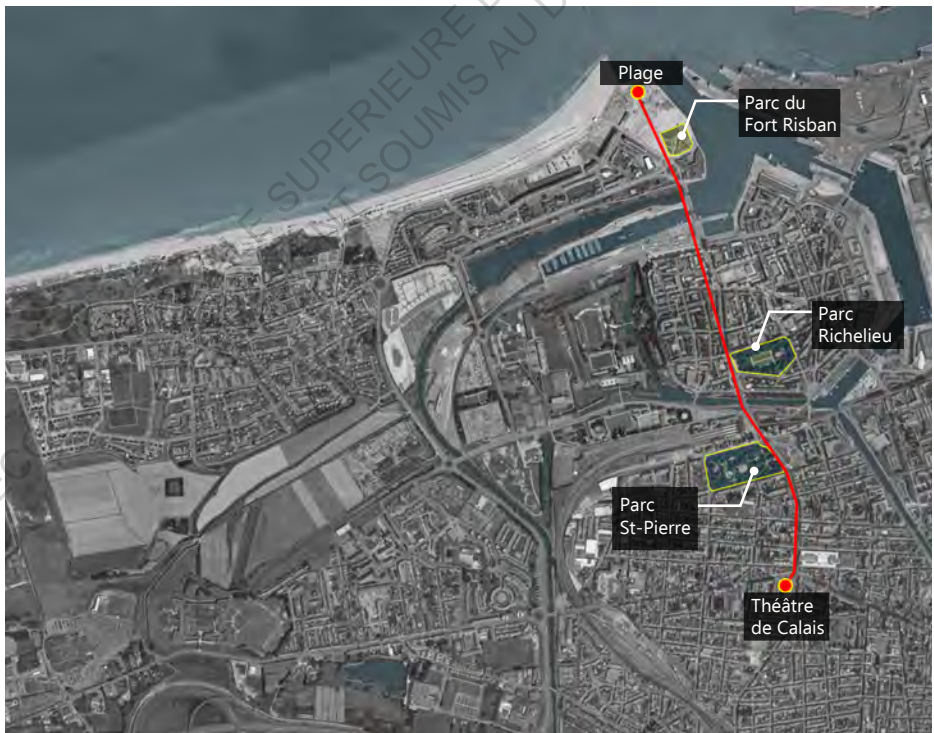


Fig 80- Du théâtre à la plage, une promenade rythmée par les parcs

agrémenté de différents mobiliers urbains à la fois ludique, sportif et de détente. L'espace entre le parc du Fort Risban et la jetée est un espace de réserve, prévu initialement pour accueillir un centre de convention, mais qui sera utilisé par la suite pour construire une Arena de 6000 places.



Fig 81- Village Gourmand pendant la saison d'été



Fig 82- Exemple de mobilier urbain ludique aux abords du Village Gourmand



Fig 83- Emplacement du Village Gourmand et de l'espace de réserve



## Une réhabilitation qui voit arriver le projet du Dragon

Les travaux concernant la première phase du projet de réhabilitation du front de mer ont donc commencé en 2013 et se sont terminés fin 2018. C'est pendant cette période que François Delarozière a été contacté pour la réalisation d'une Machine à Calais et lorsqu'il eut fallu choisir un emplacement pour accueillir le Dragon, il perçut le potentiel de venir se greffer à un projet urbain déjà en œuvre.

*« Et moi j'ai conseillé à la Maire de connecter ce projet à un projet urbain. Et le projet urbain à l'époque c'était la transformation du front de mer avec la phase 1 du front de mer avec le départ du camping vers la zone du Domebunker puis la transformation de la partie qui est face aux ferries et la jetée. C'est une excellente idée de connecter un projet qu'il va falloir inventer avec cet aménagement du front de mer, c'est comme ça que je me suis penché sur la pré-étude qui consiste à inventer un projet spécifiquement créé pour cet espace et pour ce projet urbain. »<sup>82</sup>*

L'arrivée d'une telle Machine a donc entraîné des modifications dans le projet initialement prévu pour la réhabilitation du front de mer. Même si les travaux de la phase 1 étaient déjà enclenchés et n'ont donc pas permis de changements pour la venue du Dragon, l'arrivée de la Machine a repoussé les envies de la mairie d'investir dans une Arena, jugée moins utile et impactante à ce moment précis. A la place, il aura donc été décidé de donner une partie de l'espace de réserve pour accueillir la nef du Dragon, et de réaliser des travaux à l'intérieur du fort comme nous l'avons déjà évoqué précédemment.

*« Je pense que Calais aurait pu faire un parc expo ou un palais des congrès, mais personne n'aurait eu envie de faire un congrès à Calais, peut-être que dans cinq ans ou six ans ça aura tout son sens de se dire on va passer un week-end à Calais ou*

*se faire un petit congrès. Les gens seront intéressés de faire un congrès parce que on aura une dizaine de machines de François Delarozière qui évolueront dans la ville. »<sup>83</sup>*

*« M.C. : A Calais on est quand même sur des espaces plus petits d'un point de vue surface et le grand défi de Calais c'est de se dire que la Machine vient dans la ville. Donc ça veut dire créer des espaces de déambulation pour la Machine. Donc dès le départ dans le projet urbain de la phase 2 du front de mer ça a été de se dire finalement j'ai des emprises pour le Dragon.*

*M.L. : Puisque la phase 1 était déjà en chantier quand le projet a été dessiné. Donc en fait ils ont rattrapé, mais ils n'ont pas pu lui dédier des espaces à proprement parlé.*

*M.C. : On est venu poser la nef et ce sont simplement les extrémités Nord qui serviront de parvis et de lieu de déambulation, mais en effet on n'a pas pu prévoir des espaces. »<sup>84</sup>*

C'est donc au moment de la seconde phase des travaux que l'impact du Dragon aura été le plus important, obligeant l'agence BASE<sup>85</sup> en charge du projet à composer un réaménagement permettant à la fois de sublimer et d'être mis en valeur par le projet de François Delarozière.

## **Les travaux de la seconde phase, comment mêler Dragon et rénovation urbaine ?**

La seconde phase des travaux du front de mer qui a débuté en 2019 consiste à repenser l'intégralité de la façade maritime afin de la rendre plus accessible aux mobilités douces et de rajeunir l'ensemble des installations présentes sur le front de mer. En effet, l'un des problèmes majeurs de la façade maritime de Calais est sa trop grande proximité avec la route. L'intention est donc de décaler cette dernière au pied des immeubles d'habitations qui sont

---

83- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

84- Entretien avec Marie Capon et Mélanie Laheye - Entretien 6 de l'annexe 1

85- Agence de paysage fondée en 2000 qui compte plus de soixante-dix paysagistes, designers, architectes et ingénieurs dans trois agences à Paris, Lyon et Bordeaux.

plus reculés afin de laisser l'espace gagné aux mobilités douces ainsi qu'à l'expression d'une partie du programme.

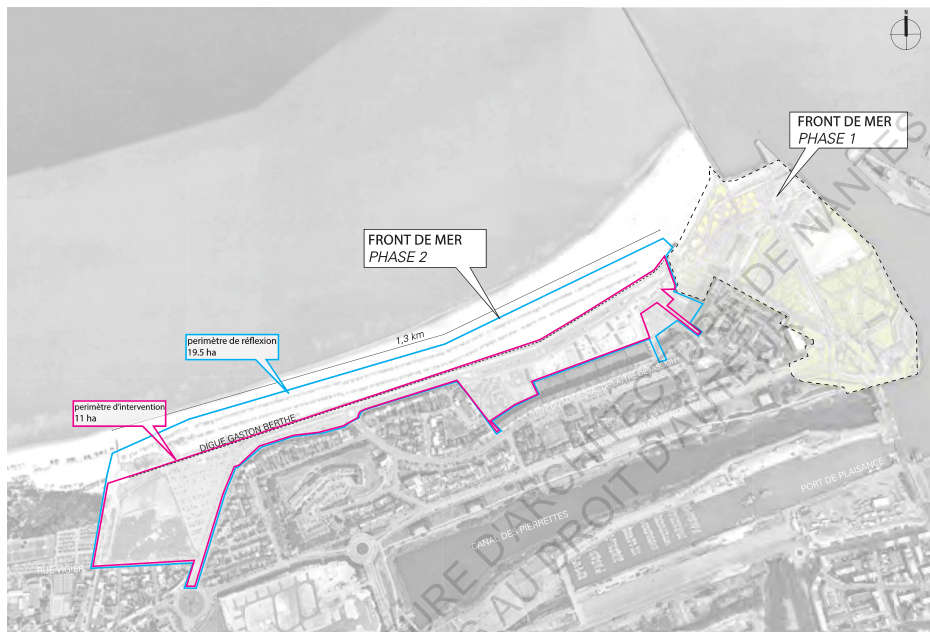
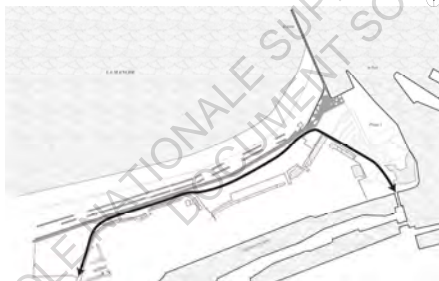


Fig 84- Phasage de la rénovation urbaine du front de mer

LA ROUTE AUJOURD'HUI



LA ROUTE DEVUÉE



Fig 85- Modifications apportées à la voirie existante

« La plage de Calais a été mal conçue dans les années 70 quand elle a été imaginée où les bâtiments qui ont été construits sont finalement assez éloignés du front de mer. Donc c'est très difficile d'aménager des commerces comme on en trouve partout, des bars, des glaciers, des choses d'été parce que les commerces sont loin de la plage finalement et puis il y avait cette route

*qui passe quasiment en front de mer. Du coup il n'y a pas d'espaces pour piétons pas d'espaces pour les vélos. »<sup>86</sup>*

Le programme du front de mer se divise en quatre séquences. La première est une séquence d'accroche urbaine, une transition entre le Village Gourmand de la phase 1 du projet et la séquence du parc de la phase 2. C'est cette séquence qui profite énormément de la requalification de la voirie car la poche créée par le recul de la route permet de venir implanter 3 pôles dans cet espace. On retrouve donc dans la séquence du parc un pôle sportif avec la création entre autre d'un skate-park en extérieur, un pôle ludique plus dédié aux enfants. Et finalement un pôle événementiel, avec des aubettes similaires au Village Gourmand, en incluant un espace modulable tout au long de l'année, pour suivre le rythme de la ville en accueillant par exemple le village d'été traditionnellement implanté sur la digue. La troisième séquence est aussi une séquence de transition qui met l'accent sur les déambulations et la contemplation avec des mobiliers urbains adaptés au climat calaisien, permettant de prendre un temps de pose et d'observation de la plage de Calais. La transition se fait donc vers la quatrième séquence qui concerne l'espace de l'actuel parking de Blériot qui sera transformé en extension de la base nautique Tom Souville permettant de pratiquer les sports nautiques maritimes en complément des sports nautiques en eau douce pratiqués dans cette base. Cette dernière partie ne rentre néanmoins pas en compte dans le calendrier de livraison du front de mer dont la date d'inauguration est prévue pour le 14 juillet 2021.

Afin que le Dragon s'intègre au mieux à l'ensemble du projet de réhabilitation du front de mer, les différents éléments du programme sont donc articulés autour d'une voie dite « Voie Dragon ». Cette dernière n'est pas exclusive au Dragon et permet aux piétons et cyclistes de se l'approprier, elle est aussi adaptée aux normes PMR. Ce qui en fait une «Voie Dragon» c'est qu'elle a été pensée pour s'adapter aux dimensions de la Machine, mais aussi pour reprendre ses charges lorsqu'elle se déplace. La route peut

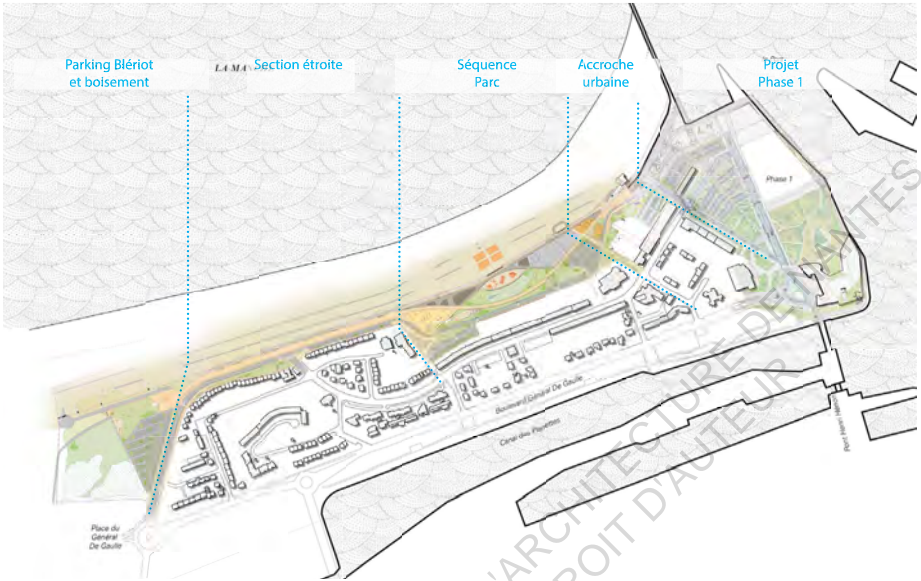


Fig 86- Découpage en séquences du front de mer



Fig 87- Découpage de la séquence du parc



Fig 88- Image de rendu de la section étroite

donc ainsi supporter sans effort les 75 tonnes du Dragon, ce qui n'est pas le cas de routes existantes auparavant et limitant les trajets de l'animal.

« Après, la voirie lui est réservée oui et non car c'est là où il va déambuler, donc la structure de la chaussée est adaptée au poids du Dragon, néanmoins dès qu'il n'est pas dessus ça reste un espace public, piéton, pour vélos, complètement utilisable par le front de mer en fait. Et c'est là que le dessin est assez bien intégré,



*c'est à dire que quand le Dragon n'est pas là on gagne en espace public, on gagne en utilisation pour l'usager. »<sup>87</sup>*

Le Dragon peut ainsi traverser l'ensemble du front de mer. Il est intéressant de noter que le jeu avec les infrastructures se développe principalement au niveau de la séquence du parc. En effet, l'espace ludique a été dissocié de la «Voie Dragon» qui se

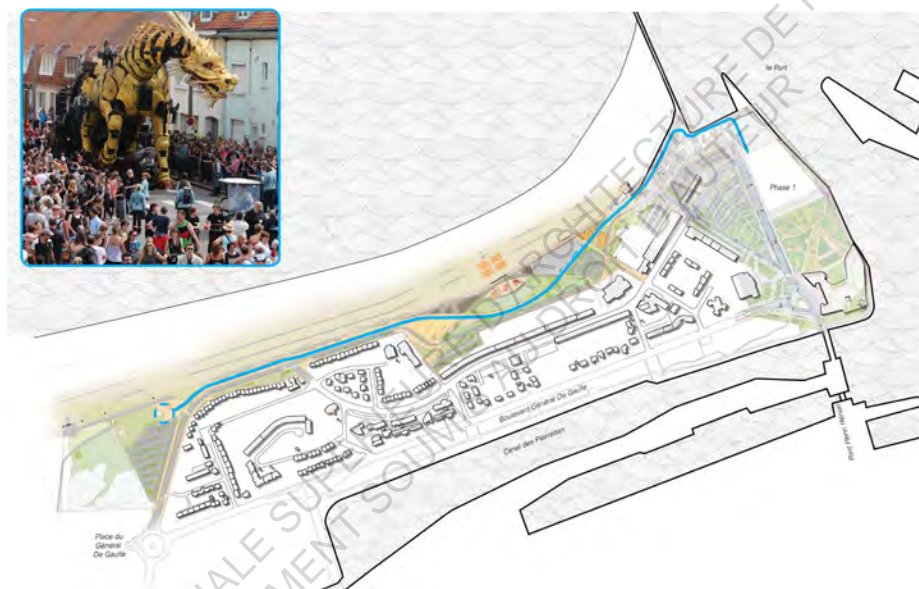


Fig 89- Emprise de la « Voie Dragon »

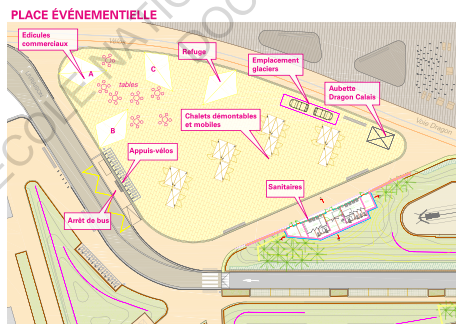


Fig 90- Plan de la partie événementielle incluant la possibilité d'une aubette Dragon



Fig 91- Image de rendu du pôle événementiel



trouve donc en retrait, dans le but d'éviter des accidents liés aux enfants qui traverseraient cette voie. On peut aussi noter que dans l'espace événementiel, il est prévu un lieu permettant un arrêt hypothétique du Dragon, et une montée supplémentaire à bord de cette Machine qui traverse totalement les aubettes, comme au niveau du Village Gourmand. Enfin l'adaptation entre le projet et la Machine se fait aussi ressentir au niveau du parking Blériot marquant la fin du parcours sur le front de mer et qui dans son nouvel aménagement permet au Dragon d'effectuer un demi-tour.

Cette façon de traiter l'intégration du Dragon dans le projet du front de mer illustre parfaitement le fait que la Machine est là pour magnifier le projet urbain en cours et inversement. En effet, en traversant l'ensemble du front de mer et en s'arrêtant à plusieurs reprises sur le trajet, le Dragon donne à voir les travaux qui ont été effectués mais aussi de découvrir les lieux où il marque un temps d'arrêt, suscitant l'intérêt. A l'inverse, les vues aménagées par le projet, les éclairages et l'ensemble du mobilier urbain créé pour le projet de rénovation, permettent au Dragon d'avoir une scène sur laquelle se produire. On comprend donc que chaque partie tire un bénéfice de la présence de l'autre.

*« Éventuellement ça pourrait être un des points d'arrêts de montée du Dragon. Il y aurait plusieurs points le long de la traversée du Dragon. Il partira de la nef, avec un premier point au poste de secours, un second point sur cette place événementielle, un troisième point au bout du parking au niveau du pôle nautique où on a déjà prévu le fait qu'il puisse tourner autour, et ponctuer la digue comme ça de plusieurs points d'arrêts. [...] Et là c'est l'expérience de l'exploitation qui permettra d'ajuster le devenir du Dragon et de voir si c'est pertinent d'aller jusqu'au bout, si oui faut-il un arrêt au milieu, ou pas ? Tout ça c'est complètement adaptable, rien n'est figé, tout est hypothétique et prévu pour le permettre. »<sup>88</sup>*

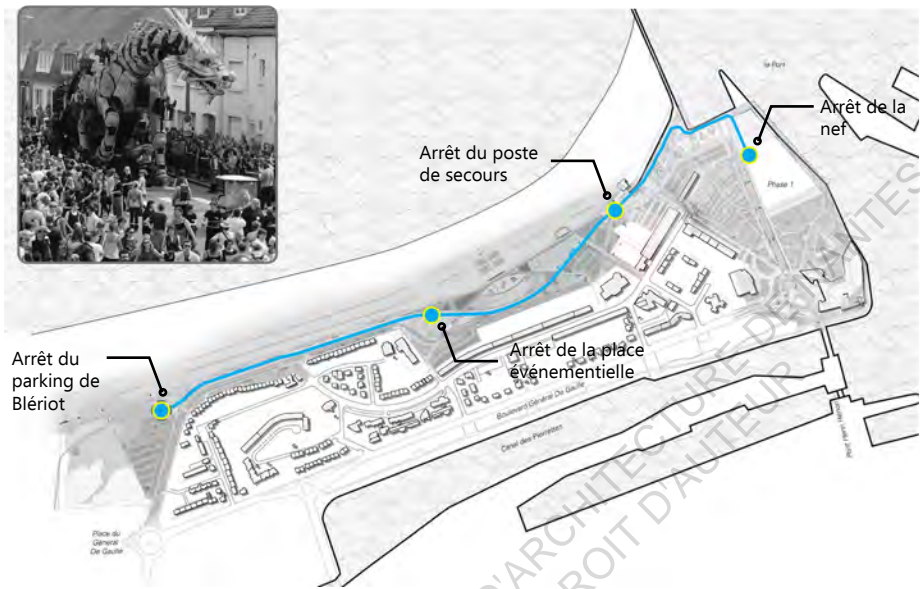


Fig 92- Arrêts possibles pour le Dragon

OBSERVER LE PAYSAGE - DEPUIS MA TERRASSE

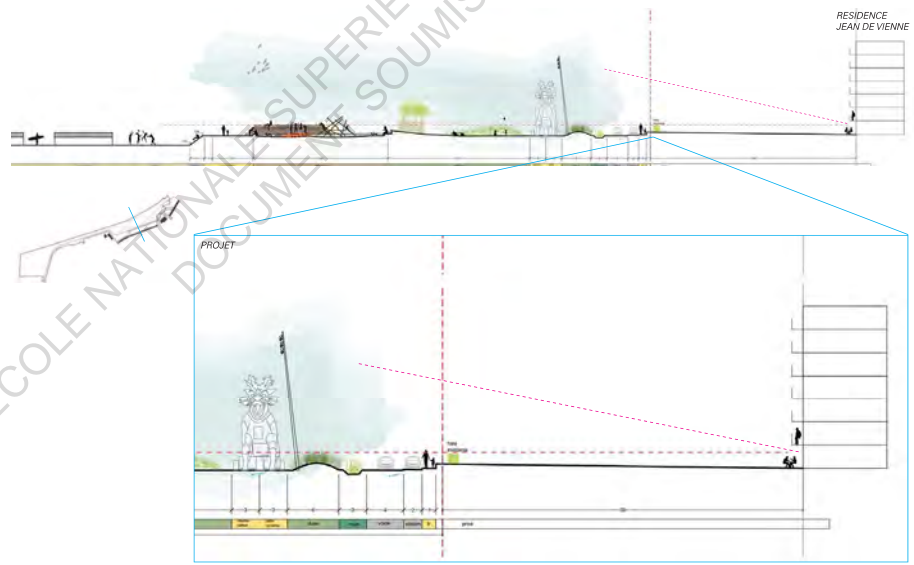


Fig 93- Exemple de mise en scène du Dragon, avec une vue pour les riverains



Fig 94- Le front de mer réhabilité

L'ensemble des travaux du front de mer traduit une volonté de la ville de valoriser ce qui fait patrimoine à Calais, de mettre à l'honneur la ville d'hier. C'est le cas avec la phase 1 du projet qui met l'accent sur le Fort Risban. Mais au delà de la ville d'hier, il est aussi important de penser celle d'aujourd'hui et de demain, c'est en ce sens que les travaux de la phase 2 ont été réalisés. L'arrivée du Dragon dans ce processus de valorisation tend donc à le renforcer en permettant de mettre en lumière les lieux occupés grâce au retentissement médiatique qu'engendre l'arrivée d'une Machine. Calais possédant un riche patrimoine et souhaitant changer son image en s'appuyant sur ses forces a donc décidé de revaloriser l'ensemble de ses lieux iconiques afin d'offrir un nouveau visage. Le Dragon lui n'était que le premier Saurien à rejoindre la ville et à l'éclairer. Dans son sillage d'autres animaux ont réussi à s'échapper des profondeurs sous-marines.

## II. 4 - LE DRAGON, PREMIER ARRIVÉ D'UNE GRANDE FAMILLE

### Des arrivées prévues pour faire vivre le projet

L'histoire du Dragon n'a pas pour vocation à en rester là. En effet, c'est tout un bestiaire imaginaire qui viendra au fur et à mesure élire domicile à Calais, afin de tenir compagnie au Dragon. La ville verra donc des animaux issus de la même famille que le Dragon comme des Varans et des Iguanes renouveler et renforcer le projet tant d'un point de vue artistique que d'un point de vue urbanistique. En effet, chaque nouvelle arrivée sera associée à un lieu emblématique de la ville, permettant ainsi de le faire découvrir ou redécouvrir et d'alimenter l'histoire commencée avec le spectacle inaugural. Cela entretiendra la dynamique impulsée par le Dragon afin d'éviter que le projet ne stagne et perde en puissance à l'image de la place Napoléon à la Roche-sur-Yon.

*« Le Dragon est un dragon lézard en fait et dans son ADN, il y a des lézards, des varans et il y a aussi, comme c'est un dragon des mers, des écailles. Et ça m'intéressait que le Dragon ne débarque pas tout seul comme ça pour un spectacle et basta. J'ai construit une histoire pour Calais qui va s'enrichir dans le temps, s'enrichir de protagonistes. »<sup>89</sup>*

*« Le problème de la Roche, c'est que le maire qui a lancé le projet n'est pas le maire actuel. Et que le nouveau maire ne prend pas au sérieux le projet et oublie de nous commander tous les deux ans une Machine nouvelle qui viendrait dynamiser le bestiaire et de faire en sorte que l'intérêt soit renaissant et nouveau pour les habitants et les touristes qui viennent sur les plages de Vendée. Donc l'équipement survit et végète, est entretenu par des vétérinaires qui interviennent en combinaisons de plongée dans les bassins mais ça pourrait être beaucoup plus fort et plus puissant. »<sup>90</sup>*

---

89- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

90- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

Calais étant une ville avec un riche passé, les lieux emblématiques ne manquent pas et pour l'arrivée des nouvelles Machines différents lieux ont été retenus. Au Fort Risban qui accueille le Dragon s'ajouteront donc le Domebunker, le Fort Nieulay et la place Crève-cœur. Chacun de ses lieux est une facette différente de l'histoire de la ville que l'équipe municipale a à cœur de valoriser.

*« Et ce Dragon va être accompagné d'autres Machines qui vont suivre, donc des Varans de Voyages et des Iguanes. Et à chaque fois dans les projets il y a une rénovation et un aménagement qui est lié au patrimoine . A chaque fois il y a une idée de refaire découvrir le patrimoine vis-à-vis des habitants par le biais des Machines. »<sup>91</sup>*

La première arrivée a déjà eu lieu en septembre 2020. Un Iguane «Sentinelle» est venu jouer avec le Dragon sur le parvis de la nef. Cet animal est manipulable par tous, renforçant les interactions avec le public qui du coup ne se retrouve pas que spectateur passif mais rentre plus dans un rôle de spectateur actif, voir d'acteur. A terme l'Iguane rejoindra le Fort Risban d'où il jouera le rôle de sentinelle du port.



Fig 95- L'Iguane juché sur un container est salué par le Dragon.



Fig 96- Tableau des commandes servant à contrôler l'Iguane.



## Des arrivées prévues en plusieurs temps

L'arrivée des différents animaux suit un phasage en quatre étapes. La première d'entre elle étant l'arrivée du Dragon à l'entrée de la plage. Les travaux effectués dans le fort pour accueillir un abri pour le Dragon et un espace pour les services comme la boutique ont été retardés par les ABF et la DRAC comme dit précédemment. Ce qui décale une partie de la phase 1 qui risque de se retrouver à cheval avec la seconde. Cette seconde étape a pour vocation de valoriser l'espace autour du nouveau camping municipal et du Domebunker en venant y installer le centre névralgique de l'ensemble de tout le projet du bestiaire imaginaire. On y retrouverai aussi différents services comme un musée et aussi des ateliers, permettant de réparer les différents Sauriens. L'ensemble de cet aménagement a pour but de valoriser l'Arc Ouest<sup>92</sup> et verra arriver deux Varans de Voyage qui logeront soit au Domebunker, soit dans l'abri en cours de construction au Fort Risban. Leur fonction sera de se déplacer dans les rues de Calais afin de relier entre eux les différents sites d'interventions où l'on retrouvera des Machines dédiées exclusivement aux lieux investis. Un Iguane sera aussi présent sur les lieux et aura pour fonction de circuler à l'intérieur du périmètre du Domebunker.

*« Alors le Domebunker l'idée c'est d'abord le cœur du projet car c'est là que se situera le centre administratif de la Compagnie du Dragon, donc on essaie aussi d'y aménager des bureaux, etc. Un centre de maintenance, de petite maintenance des Varans et puis aussi une galerie d'exposition qui retrace l'histoire des Machines qui est liée à l'univers du Dragon, mais un lieu aussi visible. »<sup>93</sup>*

*« Alors à terme, il y en aurait bien deux mais qui arrivent certainement phasé l'un derrière l'autre, même si en même temps ce serait parfait. L'idée en fait c'est bien de raccrocher l'extension*

---

92- Contournement par l'ouest de Calais qui rejoint le Fort Nieulay, aujourd'hui occupé par le camping mais encore inhabité. La volonté de la ville est de réaliser un Arc Ouest Vert qui rejoint juste le Fort Nieulay pour faire le lien entre Calais et Fort Nieulay.

93- Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

vers l'Ouest et la plage. Et en fait on aurait deux points de chute, le Domebunker et le Fort Risban. A voir après comment on se répartit entre ces deux points de chute, un Varan de chaque côté si on a la chance d'avoir les deux en même temps, ou un site d'entretien qui paraît plus simple au Domebunker avec un site d'abri plus ponctuel au Fort Risban. Toutes ces questions sont encore en cours et ça reste très hypothétique, notamment avec le dernier projet qui vient d'être validé sur l'architecture au sein du Fort Risban, qui permet un abri mais qui n'est un abri que sur le dessus et non pas total. »<sup>94</sup>

L'emplacement du Domebunker et donc de la phase 2 à mi-chemin entre le quartier de la Plage et le quartier du Fort-Nieu-lay permet d'amorcer la phase 3 en jouant le rôle d'intermédiaire entre les deux.



Fig 97- Implantation de la phase 2

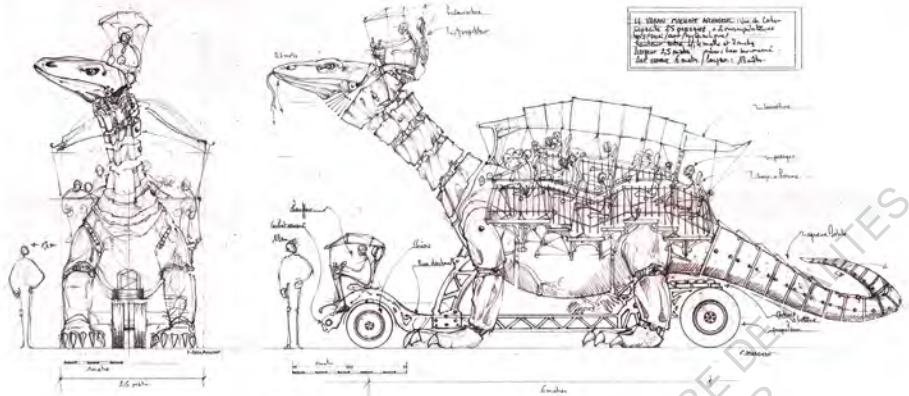


Fig 98- Croquis préliminaires des Varans de Voyage

La fin des travaux de la phase 2 marquera le début de la phase suivante qui consiste à réaménager le Fort-Nieulay qui est actuellement sous-exploité alors qu'il présente un potentiel attractif certain. Ce potentiel est créé notamment au regard de sa proximité avec les importants flux touristiques à proximité avec l'entrée du Tunnel sous la Manche et les autoroutes. Actuellement le Fort-Nieulay est occupé à l'année par des moutons qui entretiennent aujourd'hui les écopaturages du Fort. Il reste néanmoins visitable à l'occasion des journées du patrimoine.

L'intention en venant s'implanter à cet endroit est tout d'abord de valoriser le patrimoine militaire de Calais qui tombe en désuétude. De plus cela renforce grandement la symbolique d'entrée dans la ville avec les deux accès historiques que sont les Forts Risban et Nieulay, qui sont gardés respectivement par le



Fig 99- Les moutons seront bientôt rejoints par 6 Iguanes



Fig 100- La proximité des voies d'accès au Tunnel

Dragon et les 6 Iguanes qui y éliront domicile. Le programme au sein du Fort ressemble à un mélange des deux programmes des phases précédentes. En effet on retrouverait un bar-restaurant ainsi qu'une boutique, mais aussi un espace d'exposition dédié cette fois ci non plus uniquement aux Machines mais aussi au lieu qui les héberge. Les 6 Iguanes qui viendront habiter le Fort seront des Iguanes identiques à celui que l'on pourra trouver au Domebunker et permettront de déambuler dans le Fort et sur ses extérieurs.

*« Au Fort Nieulay il y aura les Iguanes. C'est une forme différente parce que le Dragon c'est une machine qui emporte 50 personnes sur son dos, les Varans c'est une vingtaine et les Iguanes ce sont des petites machines qui emmène 4-5 personnes plus le conducteur forcément, et ils restent sur le Fort Nieulay pour découvrir ce lieu un peu magique avec aussi un restaurant sur place. »<sup>95</sup>*



Fig 101- Implantation de la phase 3



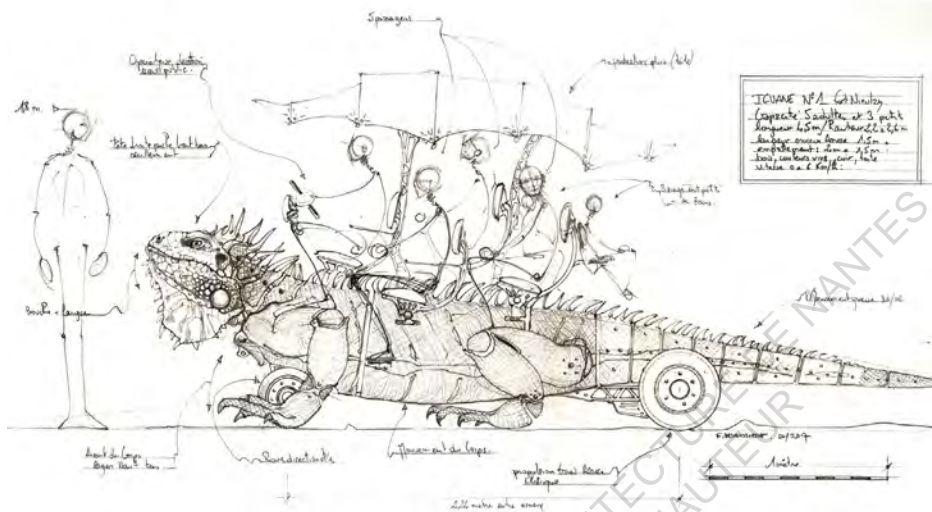


Fig 102- Croquis préliminaires des Iguanes du Fort-Nieulay

Après avoir mis l'accent sur le patrimoine militaire, la ville en concertation avec François Delarozière a décidé d'axer la quatrième et dernière phase sur une autre composante forte dans l'histoire de Calais : l'industrie dentellière. Pour cela, la dernière Machine qui sera un Grand Iguane va élire domicile place Crève-cœur<sup>96</sup>, en plein centre du quartier historique de Saint-Pierre et haut lieu de l'industrie dentellière. Ce Grand Iguane, dont l'abri se trouvera adossé à l'église Saint-Pierre aura la charge de faire découvrir à ceux qui l'emprunteront les vestiges de l'activité dentellière en tournant dans le quartier autour de la Place.

« L'idée c'est qu'il fasse aussi des tours dans le quartier par contre pour faire redécouvrir le patrimoine dentellier de la ville industrielle du 19 et 20ème siècle. C'est plutôt l'idée de découvrir à travers une balade sur ce Varan de redécouvrir le passé industriel de la ville car il reste encore pas mal de vestiges en centre-ville des anciennes usines de dentelle.»<sup>97</sup>

96- Cf la note 23 située page 24 de ce mémoire





Fig 103- La place Crève-cœur, futur terrain de jeu du Grand Iguane



Fig 104- Implantation de la phase 4

Le projet, prévu pour durer une dizaine d'années jusqu'à la dernière arrivée de Sauriens, en plus de valoriser différents lieux à enjeux patrimoniaux tente de coller au maximum aux préceptes qui guide la mairie de Calais. En effet, en venant dans tant de lieux à la fois, l'idée est d'inciter les gens à sortir de leur quartier pour pouvoir éprouver l'entièreté de l'expérience proposée par le Dragon et les autres reptiles afin de découvrir l'ensemble de Calais. De cette façon, l'envie est de rendre poreuses les frontières qui existent encore entre les différents quartiers de la ville. De plus le fait d'avoir un phasage dans l'arrivée des Machines, au delà d'une question de faisabilité financière, permet de mettre en avant différents quartiers de la ville. Pour le moment, c'est le front de mer qui est mis à l'honneur et qui cristallise l'ensemble de l'attention sur le projet Dragon, mais à terme ce point d'intérêt devrait commencer à glisser vers le Domebunker qui deviendra le véritable cœur du projet et permettra de mettre la lumière sur une autre partie de la ville.

*«Ce qui permettrait à une personne d'arriver en voiture, et poser sa voiture au Domebunker. Il fait un petit tour de Varan ça l'amène au Fort Nieulay. Il va passer la journée à la plage, faire des balades sur la plage, il prend le Dragon qui l'amène au parking Blériot et rentre à pied ou en vélo ou en Balad-in pour retrouver sa voiture. Ou alors il va faire un tour au marché puis il fait un tour d'Iguane, donc voilà l'idée c'est de pouvoir quadriller la ville et de la faire découvrir sous un nouveau jour.»<sup>98</sup>*

La volonté de permettre aux différents reptiles de naviguer dans les rues de Calais traduit une fois de plus la volonté de ne pas restreindre la culture dans un lieu, mais au contraire de la diffuser au plus grand nombre possible en suscitant l'intérêt, l'interrogation. La ville tout entière devient un espace d'expression pour les Machines et plus seulement certains endroits.

*« On a besoin de partager l'espace public, d'en faire un terrain d'expression, un lieu artistique. »<sup>99</sup>*

---

98- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

Cependant, dans cette stratégie de déploiement pour quadriller Calais, la partie Est de la ville avec les quartiers du Beau Marais et du Virval se retrouve presque orpheline. Cela est peut être dû à la stratégie adoptée qui vise à combiner valorisation patrimoniale et arrivée d'un Saurien sur place, cette partie de la ville n'ayant pas la même densité historique étant donné son jeune âge ne remplissait peut être pas les critères de sélection des lieux. De plus, des questions techniques peuvent justifier cette absence, en effet pour accueillir les Machines, les routes devront être repensées et redimensionnées pour s'adapter aux reptiles. De plus la faible vitesse de déplacement des Varans couplée à la grande distance qui sépare le quartier du Beau Marais au centre névralgique qu'est le Domebunker ne permet peut être pas non plus une intégration facile.

*« L'idée des Varans c'est qu'ils évoluent, et c'est ça l'idée un peu novatrice dans ce projet unique, c'est qu'ils évoluent au milieu de la circulation. Sur des itinéraires choisis mais ils peuvent aussi dévier de leur itinéraire, ils sont plus mobiles que le Dragon, ils sont plus petits.[...] Ils en ont les capacités mais ils peuvent aussi, ça peut être un imprévu. On peut à l'occasion de n'importe quelle fête, événement les faire bouger de leur fonctionnement habituel. Mais l'idée c'est d'emprunter les voies, donc vous êtes en voiture et vous suivez un Varan, donc ça ce serait dans le partage de la voirie avec les voitures totalement possible. [...] Pas toutes les rues, le Dragon non, même rue Royale, mais les Varans eux c'est des machines beaucoup plus petites. Donc les Varans pourraient circuler à la normale sans de gros réaménagements urbains. Peut-être un poteau ou deux même, mais il ne faut pas enlever les câbles électriques parce qu'ils font 15 mètres de haut, etc.» <sup>100</sup>*

*« La difficulté étant la distance et le temps nécessaire pour joindre d'un point à l'autre. Si en fait il nous faut une journée sur une machine pour rejoindre le Beau Marais à la plage ou à la place Crèvecœur on y perd en intérêt. La question est plus une question de distance et du coup on s'est focalisé sur l'aspect historique*

entre les trois forts puisqu'on passe devant la Citadelle, le Fort Nieulay, le Fort Risban. Donc on est sur un rapprochement avec à terme le cœur de tout le déploiement des machines au niveau du Domebunker, puisque de là on peut rejoindre et le Fort Nieulay et le Fort Risban et l'entrée du centre-ville et ce serait vraiment la plaque tournante. Après on n'exclut pas la question Beau Marais mais il faut avoir en tête cette très grande contrainte de la distance. »<sup>101</sup>

Quoiqu'il en soit, cette volonté de quadriller une grande partie de la ville est ce qui donne son unicité au « Projet Dragon », projet qui devrait tenir en haleine calaisiens, touristes pendant de longues années et qui pourrait même s'enrichir de nouveau une fois les 4 phases terminées en tentant d'aller explorer l'Est de la ville, qui constitue un espace de réserve assez important. Le projet de Calais ressemble ainsi aux projets nantais et toulousains qui accueillent une grande Machine dans un lieu prédéfini. Calais a donc son Dragon au niveau du front de mer, Nantes son Grand Eléphant à la pointe de l'île et Toulouse son Minotaure dans le quartier de Montaudran. Mais là où le projet va plus loin que ses homologues c'est qu'il hybride sa grande Machine avec des Machines plus modestes en charge d'animer l'espace public comme à la Roche-sur-Yon. François Delarozière s'est donc inspiré de son expérience acquise et de l'histoire calaisienne pour inventer des reptiles qui en plus d'animer les espaces publics auront la charge de les parcourir.









# Migrants le casse-s'EST OR LA CALAIS!

La vraie : un dragon s'est échoué  
pour combien de temps ? **Pages 3-8**

**LIRE  
P.33**

PHOTO ARCHIVES MARC DEMEURE

**MARLY**

**F. Thiémé -  
la tensions**

Page 42

LIRE P.11



06180

**Nord  
ittoral**

DE LOIN  
le plus proche de vous



« L'idée c'est que ce Dragon [...] devienne un peu le symbole de la ville et j'exagère un peu mais comme la Tour Eiffel à Paris ou l'Éléphant à Nantes par exemple. »<sup>102</sup>

### **III) Le « Projet Dragon », le projet de valorisation de tout un territoire**

*Dans cette dernière partie du mémoire, nous allons nous intéresser à l'impact sur l'image que possède un projet de l'ampleur du Dragon. Pour cela, nous allons le comparer dans un premier temps avec des projets de même importance que sont l'Éléphant de Nantes, le Minotaure de Toulouse et la place Napoléon à la Roche-sur-Yon. Puis nous retournerons une dernière fois à Calais afin d'analyser le pari de l'image qui s'est mis en place.*

### III. 1 - LA COMPARAISON AVEC LES PROJETS NAN-TAIS, TOULOUSAINS ET YONNAIS

#### A l'origine de tout, le projet de l'île de Nantes

En 2003, dans la continuité des travaux d'aménagements urbains de l'île de Nantes impulsés entre autre par Alexandre Chemetoff <sup>103</sup>, auteur du «plan guide»<sup>104</sup>, le premier projet d'implantation d'une Machine de Ville voit le jour. En effet, afin de dynamiser l'île de Nantes, le «plan guide» de Chemetoff prévoit un projet phare à la pointe Ouest de l'île à l'emplacement des anciens chantiers navals de Nantes. Le choix des édiles oscille ainsi entre différents projets, tous plus variés les uns que les autres. En effet, les différentes équipes proposaient la création d'un mémorial de l'abolition de l'esclavage, d'un musée sur l'histoire des chantiers navals ou encore un musée signature comme à Bilbao. François Delarozière participe au concours qu'il finit par remporter avec une proposition innovante. L'idée est d'investir les anciennes usines désaffectées de cette partie de l'île de Nantes afin d'y installer les ateliers de sa compagnie, La Compagnie La Machine, mais aussi des lieux d'expositions, et faire par la même de cet espace le terrain de jeu de sa première Machine de Ville, le Grand Eléphant.

*« Non, je n'ai pas expérimenté les Machines de Ville avec Royal de Luxe puisque Royal de Luxe construisait dans le secret, faisait une surprise, une apparition spectaculaire et ensuite disparaissait. [...] Je me suis intéressé aux spectacles qui s'installent dans la durée, dans l'espace public et très vite en inventant le projet Machines de l'île de Nantes, la première Machine de Ville est arrivée avec le Grand Eléphant. Mais précédemment j'avais déjà construit des manèges notamment le Manège Magique, le Ma-*

103- Architecte, urbaniste et paysagiste français. Il est choisi en 1999 pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet urbain de l'île de Nantes et a été lauréat du Grand Prix de l'Urbanisme en 2000.

104- Plan proposé par A.Chemetoff et ses équipes lors du projet urbain de l'île de Nantes. Ce dernier a l'avantage de ne pas être figé et d'offrir une liberté d'action. Il est mis à jour tous les 6 mois afin de suivre l'évolution du projet urbain.

*nège d'Andrea et le Beau Manège et ces 3 manèges étaient des objets forains mais installés dans la ville de façon pérenne et racontaient aussi leur histoire. Donc la première véritable Machine de Ville c'est le Grand Eléphant de l'île de Nantes, construit entre 2005-2007. »<sup>105</sup>*



Fig 105- Photographie de la partie Ouest de l'île de Nantes

Le Grand Eléphant et les ateliers de La Compagnie La Machine, prennent donc place à l'emplacement des halles des anciens chantiers navals dont subsiste encore aujourd'hui l'ossature métallique. Cet emplacement permet donc de mettre en avant le passé ouvrier de l'île de Nantes tout en incitant, par l'interrogation que suscite la diffusion culturelle qu'engendre le projet de François Delarozière, les nantais à investir les lieux et à franchir la Loire. Le projet devient ainsi le symbole d'une partie de la ville au passé ouvrier qui change petit à petit son image devenant à terme un quartier culturel majeur de la ville.

En 2007 a donc lieu l'inauguration du projet de François Delarozière et les nantais peuvent ainsi découvrir un éléphant pouvant transporter une cinquantaine de personnes sur son dos. Dans la

---

105- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1



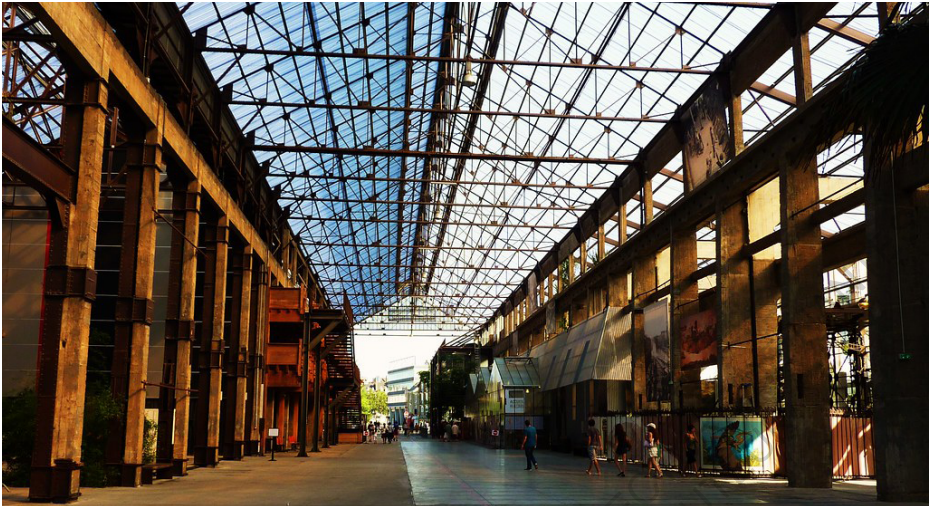


Fig 106- Nefs où trônent les ateliers de La Compagnie La Machine

recherche d'une accroche locale pour la création de cette machine, François Delarozière s'est inspiré des écrits de Jules Verne, d'origine nantaise, et notamment de son ouvrage «La Maison à Vapeur» mettant en scène un éléphant mécanique.



Fig 107- Eléphant de Jules Verne



Fig 108- Eléphant de François Delarozière



Le Grand Eléphant devient alors le symbole des ateliers nantais de La Compagnie La Machine d'où sortiront par la suite les différents animaux comme Long-Ma, les araignées Kumo et Ariane, le Minotaure de Toulouse ou encore même le Dragon de Calais.

La volonté de faire de l'île de Nantes un espace attractif aura donc été rendue possible à la fois par les travaux d'urbanisme d'Alexandre Chemetoff mais aussi par l'intervention artistique de François Delarozière. En effet l'arrivée des Machines aura permis le développement économique de l'île de Nantes en changeant son image et en augmentant son attractivité. Aujourd'hui on y retrouve entre autre différentes écoles comme l'école d'architecture ou celle des beaux-arts, c'est aussi un quartier en constante évolution où se construisent nombreuses habitations. L'implantation du futur CHU de Nantes au sud de l'île témoigne aussi de la volonté d'investir les lieux qui petit à petit deviennent le nouveau centre d'attractivité de Nantes.

*« Pour Nantes, le nouveau CHU, c'est un enjeu de centralité. Avoir l'Hôtel-Dieu en cœur de ville fait partie de l'identité nantaise. Nous avons la chance d'avoir ces terrains à disposition sur l'île de Nantes. »<sup>106</sup>*



Fig 109- Futur CHU de Nantes

106- Interview de Alain Robert, vice-président de Nantes Métropole dans le Parisien.

## Puis la compagnie s'exporte ailleurs en France

Le succès des Machines de l'île de Nantes pousse certaines communes à solliciter La Compagnie La Machine pour tenter l'expérience. La première d'entre elle à passer le pas est la commune de la Roche-sur-Yon. En effet, en 2010 la ville lance un appel d'offre pour rénover la place centrale de la ville, la place Napoléon, afin de redonner ses lettres de noblesse au chef-lieu vendéen qui doit faire face à la concurrence de villes côtières comme Saint-Jean-de-Monts et Noirmoutier autrement plus attractives. Le gagnant du concours est Alexandre Chemetoff, qui propose de végétaliser une place à dominante minérale. Il propose aussi une collaboration avec François Delarozière pour venir habiter cette place. Fort de l'exemple nantais les édiles ne tardent pas à être convaincus par ce projet.

*« Alors la Roche sur Yon c'est un exemple un peu extraordinaire de chantier spectacle, le chantier durait un an et le projet puisait dans l'imaginaire de Napoléon puisque c'est lui qui a construit cette ville et ça a commencé par la découverte d'animaux sous la place dans des caisses issues de la campagne d'Egypte et puis après dans tous les quartiers pendant un an on a ouvert le chantier au public pour y faire un chantier spectacle où on invitait le public à venir voir les avancées. Puis on a révélé les animaux. » <sup>107</sup>*

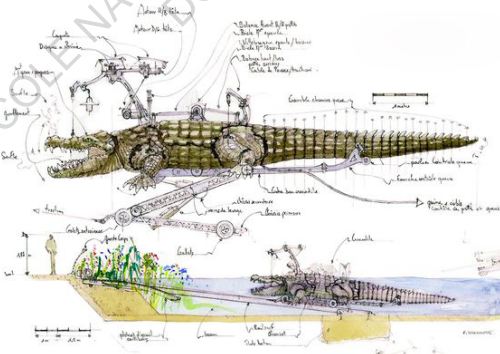


Fig 110- Croquis préliminaires du Crocodile de la place Napoléon



Fig 111- Image de la place Napoléon pensée par Alexandre Chemetoff

Une nouvelle fois, les Machines qui habitent les lieux tirent leur inspiration du contexte dans lequel elles arrivent. Tout une histoire accompagne les travaux de réaménagements de la place Napoléon permettant ainsi une insertion plus facile des animaux ramenés par Napoléon dans la ville nouvelle<sup>108</sup> dont il est à l'origine. Cette mise en récit des animaux permet d'éviter l'écueil majeur qui se dressait face au projet, celui de la similarité avec Nantes. En effet beaucoup de locaux s'inquiétaient de n'avoir qu'une extension des Machines de l'île et pas d'identité propre. Chose sur laquelle a toujours travaillé François Delarozzière, afin de permettre que chaque Machine soit unique.

La différence notable entre ce projet et celui de Nantes réside aussi dans la nature même des Machines. En effet même si les deux projets concernent des Machines de Ville, chacun remplit

---

108- Une ville nouvelle naît généralement d'une volonté politique et se construit peu à peu sur un emplacement auparavant peu ou pas habité. Ces projets permettent des modes d'aménagements nouveaux, souvent marqués par les réflexions sur la cité idéale à une époque donnée, de plus elles adoptent souvent un tracé régulier (en damier, en étoile...).

cette fonction de manière différente. A Nantes, les gens font des tours d'Eléphant et se rendent alors spectateurs-acteurs puisqu'ils font parti du spectacle pour les badauds qui regardent le pachyderme passer. A la Roche-sur-Yon, le procédé diffère légèrement, certes le spectateur conserve la dualité avec le côté acteur mais cette fois-ci en manipulant les Machines qui sont des gabarits plus petits que leur homologue nantais. Cela permet à François Delarozzière de diversifier sa palette et d'impliquer d'autant plus les gens dans le projet qu'ils ont la charge de le faire vivre.



Fig 112- Flamants roses manipulés par les passants

Le projet couplé d'Alexandre Chemetoff et François Delarozzière connaît donc un succès important. A la suite des travaux la place centrale de la ville connaît une popularité telle que dans les mois suivant son ouverture, la fréquentation de la ville ainsi que le nombre de nouveaux commerces augmente significativement, traduisant la nouvelle image dégagée par une ville rendue plus attractive. Mais le succès global de l'opération reste à nuancer dans la durée, car entre temps un nouveau maire a été élu, ce qui a entraîné une perte d'intérêt pour les Machines de la place Napoléon de la part des nouveaux édiles, empêchant ainsi le projet de tourner à son plein potentiel.

*« Le problème de la Roche, c'est que le maire qui a lancé le projet n'est pas le maire actuel. Et que le nouveau maire ne prend*



*pas au sérieux le projet et oublie de nous commander tous les deux ans une Machine nouvelle qui viendrait dynamiser le besc-tiaire et de faire en sorte que l'intérêt soit renaissant et nouveau pour les habitants et les touristes qui viennent sur les plages de Vendée. Donc l'équipement survit et végète, est entretenu par des vétérinaires qui interviennent en combinaisons de plongée dans les bassins mais ça pourrait être beaucoup plus fort et plus puissant. » <sup>109</sup>*

Par la suite, face à des sollicitations de plus en plus grandissantes, La Compagnie La Machine éprouve le besoin d'agrandir ses ateliers. Toulouse se propose donc comme site d'accueil pour les nouveaux locaux. Un certain retour aux sources pour François Delarozière puisque Royal de Luxe, compagnie dans laquelle il a travaillé jusqu'en 2005, possédait ses ateliers dans la Ville Rose avant de déménager, faute de soutiens financiers de la part des édiles, sur Nantes en 1989.

Ce nouveau projet d'ateliers, appelé La Halle de la Machine, prend donc place dans le quartier de Montaudran, au sud-est de Toulouse. Comme à Nantes, le choix de ce quartier est motivé par les enjeux qui s'y rattachent. En effet les ateliers se trouvent aux pieds des pistes de l'Aéropostale <sup>110</sup>, aujourd'hui en friche mais qui sont le lieu de développement d'un écoquartier nommé Toulouse Aérospace, dont les travaux ont commencé en 2012 et verront le quartier totalement fini et livré aux environs de 2030. Les discussions entre La Compagnie La Machine et la ville de Toulouse ont commencé vers le début des années 2010 et le choix de l'emplacement s'est fait dans une volonté de transformer l'image de friche et donc accélérer cette transformation impulsée par l'écoquartier.

---

109- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

110- La Compagnie générale aéropostale est une compagnie aérienne française basée à Toulouse-Montaudran, il s'agit d'une ligne aérienne transatlantique consacrée au service postal mais aussi au transport de passagers. Jean Mermoz et Antoine de Saint-Exupéry ont été des aviateurs de l'Aéropostale.





Fig 113- Piste d'atterrissage délaissée au sein de la friche de Toulouse-Montaudran

« Aujourd'hui La Compagnie La Machine a 3 lieux : un lieu à Nantes, à Tournefeuille et à Toulouse. Qui sont des lieux de typologies différentes et à usages différents. »<sup>111</sup>

L'arrivée de nouveaux locaux ne pouvait pas se faire dans l'anonymat. De plus il fallait développer une identité pour Toulouse. Nantes a son Grand Eléphant, la Roche-sur-Yon son bestiaire d'Egypte, Toulouse aura donc un Minotaure. Cette nouvelle invention de François Delarozière prend son inspiration dans l'occupation antique gréco-romaine de Toulouse qui a laissé de nombreuses traces, ainsi que dans le dédale que forment les rues de la ville. Pour célébrer cette arrivée en 2018, un spectacle de 4 jours est organisé avec pour personnage central le Minotaure qui revêt donc son habit de Machine de Spectacle. Cette inauguration aura été un grand succès puisqu'elle aura été suivie par 900 000 personnes sur les 4 jours. Une fois le spectacle terminé, Astérior<sup>112</sup> prend place sur le parvis de La Halle de la Machine en

111- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

112- Nom donné au Minotaure de Toulouse, inspiré des textes anciens dans lesquels le minotaure porte aussi le nom d'Astérior, du nom du roi de Crète Astérior à qui Zeus avait confié Minos, fruit de son union avec Europe.

se transformant cette fois-ci en Machine de Ville, permettant de longer la Piste aux Géants tout en accueillant une cinquantaine de personnes sur le dos. La démarche est similaire à celle de Nantes et l'on retrouve donc l'implantation d'ateliers de La Compagnie La



Fig 114- Astérix face à la foule place du Capitole lors du spectacle inaugural



Fig 115- La Halle de la Machine, espace ouvert au public permettant de découvrir les travaux de La Compagnie La Machine

Machine dans des quartiers en pleine reconversion. Cette intégration a pour but d'accélérer le processus de transformation et est symbolisée par une Machine de Ville qui devient la figure de proue de l'ensemble du projet.

Cependant, le recul sur le projet toulousain n'est pas encore possible et ne permet pas de tirer des conclusions hâtives, même si le spectacle inaugural a donné motif de satisfactions. Pour mesurer l'impact qu'aura La Halle de la Machine sur l'ensemble du quartier Toulouse Aerospace il faudra attendre encore quelques années même si les différents acteurs sont optimistes là-dessus.

*« Il y a quelques contraintes : on est au milieu du chantier, il y a des problèmes d'accessibilité, de stationnement, on est excentré, ce n'est pas évident d'évoluer dans ces circonstances-là et de lancer des projets. Une vie complète va prendre forme à Montaudran, de quoi attirer de nouvelles personnes. » <sup>113</sup>*



Fig 116- Axonométrie de l'écoquartier Toulouse Aerospace



## Comment se positionne le projet calaisien ?

Ce qui est intéressant de noter pour l'ensemble des projets que nous avons évoqué précédemment, mais aussi dans le cas de Calais, c'est que chaque projet est régi par une trame commune qui fait la force de La Compagnie La Machine. Cette méthodologie qui est de s'implanter dans des espaces en mutation à la recherche d'un second souffle, tout en privilégiant une inspiration locale afin de faciliter l'accroche du projet, permet néanmoins de grandes largesses qui font que chaque projet reste unique en son genre.

En ce qui concerne le projet calaisien, nous pouvons le décomposer en deux temps majeurs. Un premier temps symbolisant l'arrivée du Dragon et du réaménagement du front de mer, et un second temps qui inclue l'ensemble des autres reptiles qui arriveront au fur et à mesure. C'est l'existence même de ces deux temps qui montre que le projet de Calais est un projet hybride à la croisée des différentes expérimentations de François Delarozière dans les villes de Nantes, la Roche-sur-Yon et Toulouse.

En effet, la première partie du projet est plus proche du Minotaure et du Grand Eléphant, puisqu'il introduit par un spectacle de 3 jours une Machine qui a entamé une transformation de Machine de Spectacle à Machine de Ville pouvant transporter une cinquantaine de personnes afin de valoriser un quartier en pleine mutation. La suite du projet avec l'arrivée de Sauriens aux dimensions plus modestes et pouvant être dans leur majorité commandés par les spectateurs présente plus de similarités avec le projet de la place Napoléon. De plus tout comme à la Roche-sur-Yon le projet autour du Dragon est uniquement une commande de la ville et ne coïncide pas avec une arrivée de La Compagnie La Machine comme on peut le retrouver à Toulouse ou à Nantes. Cela se traduit par la création de la SPL de La Compagnie du Dragon qui aura à charge l'entretien et l'exploitation des différents Sauriens.

La différence majeure entre Calais et tous les autres projets de François Delarozière, c'est que la ville et lui partagent le même point de vue quand à la place de la culture dans la ville. Nous



Fig 117- Triptyque des trois «Grandes» Machines de Ville

l'avons déjà évoqué à maintes reprises pendant ce mémoire mais aussi bien les acteurs culturels que les édiles calaisiens mettent tout en œuvre pour promouvoir la culture en dehors des lieux d'expressions conventionnels, la volonté étant d'habiller les rues de culture, afin de venir chercher les habitants et les intéresser à l'expression culturelle sous toutes ses formes.

*« De plus ce qu'il y a de bien dans ce projet c'est qu'à terme, le projet se raccorde à différentes institutions dans la ville comme ce sera le cas au Channel et va lui permettre de s'ouvrir sur la ville, car on se rend compte qu'il y a des effets de seuil vers une culture dans une enceinte où on ne retrouve qu'une certaine classe sociale. Les spectacles marchent super bien mais n'attirent qu'une certaine classe sociale, alors qu'on est proche du Fort Nieulay, des Cailloux, et on ne voit pas un seul habitant de ses quartiers au Channel. Il y a un effet de seuil sur le lieu culturel qui leur fait peur alors que dedans, les spectacles sont accessibles, les prix hyper attractifs. En fait c'est l'effet de seuil et l'avantage des Machines c'est qu'en étant dans la ville, la culture vient et ne porte pas le nom de culture, elle s'appelle spectacle, etc. [...] Et ce qui est pas mal c'est que ça va permettre, à mon sens, de rendre cet effet de seuil un peu plus perméable. » <sup>114</sup>*

Cette volonté calaisienne coïncide parfaitement avec la vision de François Delarozière sur la création de nos villes. Pour lui ces dernières se doivent d'être des scènes de théâtre à ciel ouvert,



des lieux de rencontre et de sociabilisation. C'est donc grâce à cette vision commune que le projet de Calais est un projet pensé pour irriguer la quasi-entièreté de la ville. En effet, en permettant de la traverser à dos de Varans et en quadrillant les différents quartiers avec plusieurs Machines, ce qui le différencie des autres interventions de La Compagnie La Machine.

*« Mon vrai rêve c'est peut-être que demain l'urbanisme, l'architecture, ceux qui font les villes, intègrent dans leurs rangs à un très haut niveau des artistes et des créatifs. Qu'on se rende compte que fabriquer la ville c'est pas quelque chose de sérieux, mais aussi emprunt de folie et d'imaginaire. » <sup>115</sup>*

Mais ce qu'il faut aussi et surtout retenir de toutes les interventions de La Compagnie La Machine dans ces villes françaises, c'est qu'elle est arrivée à un moment où les villes étaient désireuses de changer leur image. Cela a été rendu possible par le travail réalisé par les différents acteurs qui ont déplacé la focale dirigée sur les aspects négatifs vers ce qu'avaient de positifs les villes à offrir. La Compagnie a été moteur de changements et permet désormais l'épanouissement des villes dans lesquelles elle est intervenue.

### III. 2 - LE PARI DE L'IMAGE, UN PARI GAGNANT ?

#### Une attente commune malgré des visions différentes

Ce qui ressort à l'issue des différents entretiens menés dans le cadre de ce mémoire, c'est que les intervenants trouvent le projet du Dragon comme étant un projet adapté à la problématique de l'image inérante à la ville de Calais et de son territoire. Tous sont unanimes quant aux qualités intrinsèques du territoire mais qui souffre d'une mauvaise publicité.

« Changer l'image pour redécouvrir Calais pour la qualité de sa vie et puis pour son urbanisme qui malgré que ce soit une ville qui était en partie détruite par la guerre, il y a un certain nombre de monuments, de maisons, de lieux qui sont tout à fait remarquables. »<sup>116</sup>

« Donc l'idée était de trouver quelque chose qui change la ville et qui lui donne une image complètement nouvelle qui efface un peu ce côté crise migratoire et qui pourrait faire résonance au moins dans la région et au mieux dans toute la France et encore mieux l'international. »<sup>117</sup>

« Pour enlever un peu le négatif que l'on peut avoir de la ville par rapport à la crise migratoire qu'on a pu connaître [...] Donc ça permet de redorer le blason de la ville. »<sup>118</sup>

« On valorise ce territoire car c'est juste magique. Tous les gens ont une idée apocalyptique du Pas-de-Calais dès lors qu'on est en dessous de Paris. Et finalement c'est un département magnifique. Il faut bien que l'on donne des éléments pour valoriser tout ça. »<sup>119</sup>

---

116- Entretien avec Jean-Philippe Javello - Entretien 1 de l'annexe 1

117- Entretien avec Pascal Pestre - Entretien 2 de l'annexe 1

118- Entretien avec Véronique Van Custem - Entretien 4 de l'annexe 1

119- Entretien avec Ludovic Locquet - Entretien 7 de l'annexe 1

Cependant, même si les avis convergent sur l'utilité du projet et de la revalorisation du territoire qui en découle, plusieurs visions s'opposent quant à la façon d'appréhender la nature même de ce que représente le Dragon. Pour certains, ce dernier ainsi que tout le projet qui s'ensuivra ne sont que des faire-valoir qui auront un intérêt en montrant le patrimoine calaisien. La Machine est donc reléguée au rang de simple curiosité touristique, d'attraction qui permettra de drainer les différents flux touristiques afin de les rediriger vers les lieux d'intérêts.

*« Alors le Dragon ne va pas valoriser le patrimoine, il va contribuer à attirer les gens qui par ce biais là vont venir découvrir nos territoires. On ne va pas dire non plus que le Dragon est un bâtiment historique quand même. »<sup>120</sup>*

Cette approche purement pragmatique de la nature du Dragon et des différents Sauriens se trouve en totale opposition avec l'avis de leur concepteur pour qui les Machines sont vivantes. Elles arrivent en ville comme de nouveaux habitants qui permettront de se reconnecter avec le passé de Calais tout en envisageant un futur placé sous de meilleures auspices que le présent. Le projet n'est plus perçu comme un projet touristique mais comme un projet artistique à part entière. Cet avis est d'ailleurs partagé par la directrice du Conservatoire de Calais qui voit le Dragon comme imprégné de vie.

*« Ça ne m'intéresse pas moi qu'on parle du Dragon comme une machine touristique à transporter les gens. C'est pas un équipement touristique, c'est vraiment un nouvel habitant dans la ville. Un habitant mécanique mais vivant qui a ses émotions. C'est pour ça que je refuse qu'on parle de Machines, de pannes, d'arrêt d'exploitation. Je préfère que l'on parle de Dragon, d'émotions, qu'on parle d'AVC si il y a une panne ou d'intervention. Je veux qu'on décale le discours et que l'on sorte ce que sont véritablement ces objets, des objets pour faire rêver et qui ne se prennent pas au*

sérieux en fait. » <sup>121</sup>

*« Et il faut dire aussi que, et c'est un point très fort de la Machine, le regard est vivant. Quand il vous regarde, vous avez l'impression qu'il ne regarde que vous et quand on était dans la foule, puisque j'ai assisté aussi à des déambulations, et qu'il tourne la tête pour nous regarder on se sent vraiment regardé, c'est vraiment quelque chose de très fort parce que je pense que la réalisation même technique le rend quelque part vivant et animé. » <sup>122</sup>*

Avec cette approche, le Dragon passe d'un moyen à une finalité en soi. Un nouvel habitant arrive en ville et c'est cette arrivée qui sera suffisante pour changer la focale de la ville en la dirigeant des migrants vers le Dragon. Cette approche commune entre François Delarozière et Véronique Van Custem peut s'expliquer par leur fonction. Etant tous les deux des acteurs culturels et imprégnés de la fibre artistique, ils ont plus de facilités pour rentrer dans l'histoire véhiculée par le Dragon.

Finalement, ce qui est intéressant de noter, c'est que les intervenants travaillant à la Mairie de Calais se trouvent dans une vision hybride du projet, laissant part au côté artistique et à la personnification du Dragon, tout en ayant en tête la notion de rentabilité économique et de valorisation patrimoniale. Ce point de vue peut s'expliquer par la position de commanditaire du projet qu'occupe la ville de Calais et ses représentants.

*« Par rapport à un festival je trouve que quand même que le Dragon va à mon sens apporter quand même quelque chose de moins périodique parce qu'un festival c'est sur une période donnée, si c'est un festival qui dure un mois, il va y avoir du monde dans la ville que pendant un mois et donc du coup je trouve que le Dragon est plus intéressant qu'un festival, et c'est vrai qu'en terme de retombées économiques on espère qu'elles soient importantes. » <sup>123</sup>*

*« C'est un projet à la fois artistique, culturel, patrimonial,*

---

121- Entretien avec François Delarozière- Entretien 3 de l'annexe 1

122- Entretien avec Véronique Van Custem- Entretien 4 de l'annexe 1

123- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

*le but c'est de relier la ville et ses habitants et à travers ce projet de faire redécouvrir des lieux patrimoniaux qui étaient un peu délaissés ou un peu oubliés. »<sup>124</sup>*

Un panel de 7 personnes est suffisamment étoffé pour voir émerger des idées même s'il n'est pas assez représentatif pour déterminer une vérité générale. Ce qui est donc mis en exergue par les différentes interventions c'est la complexité de clairement situer le projet qui se trouve à l'embranchement de plusieurs domaines qu'ils soient de l'ordre du financier, du culturel, du touristique, etc. Mais même si les points de vue divergent, le Dragon fait parler de lui et permet d'immiscer le débat entre les différentes façons de le voir. On peut alors conjecturer que ces débats se retrouveront dans les lieux de vie communs calaisiens et petit à petit remplaceront les actuels débats entre pros et anti-migrants qui sont monnaie courante, amorçant déjà un changement de mentalité au niveau local.

*« Calais au moment les plus forts de la destruction de la Jungle ou des conflits entre migrants et forces de l'ordre, les calaisiens continuaient de vivre normalement leur vie en fait et dans les bars tu avais les pros-migrants, les contre migrants et ça discutait comme ça. L'idée c'était plus de changer de point de vue et d'apporter autre chose. »<sup>125</sup>*

## **Une stratégie de l'image à l'articulation de différentes échelles**

Si l'on se réfère à la note 117 de cette dernière partie du mémoire, nous pouvons comprendre assez aisément que toute la stratégie de communication pour revaloriser l'image de la ville a été pensée pour toucher des publics divers et variés en fonction de l'échelle de résonance. Trois échelles se dégagent donc et

---

124- Entretien avec Pascal Pestre- Entretien 2 de l'annexe 1

125- Entretien avec François Delarozière- Entretien 3 de l'annexe 1



témoignent une fois de plus de la complexité d'une intervention d'une telle envergure montrant aussi que le projet du Dragon est un projet qui se répercute à plusieurs niveaux et tend à dépasser l'enceinte de la ville de Calais. Il y a tout d'abord l'échelle locale qui a été pensée afin de toucher les calaisiens. On retrouve ensuite une approche régionale et finalement une au niveau national avec une envie de transcender les frontières pour toucher le monde entier.

La première échelle qui doit être impactée par le changement d'image enclenché par le projet Dragon de Calais est celle de la ville en elle même. En effet, avant de convaincre les autres que la ville n'est pas à résumer uniquement à la crise migratoire, il faut redonner confiance aux calaisiens quant aux atouts que leur ville a à offrir. De plus faisant face à une ville morcelée, marquée par de fortes identités de quartier, l'objectif du projet autour du Dragon est d'offrir une image d'une ville unifiée physiquement parlant grâce au maillage des Sauriens, mais aussi d'inciter les gens à se reconnaître dans ce projet et donc de reconnaître la ville.

*« L'idée c'est pas de faire oublier la crise migratoire car on ne l'arrêtera jamais. C'est comme l'eau qui coule et c'est ce qui fait la force de Calais. Il y a 30 millions de personnes qui circulent par an. C'est carrément une opportunité extraordinaire pour le développement de la Ville. Mais l'idée c'était de changer de focus et de redonner confiance aux calaisiens, idée que l'on perd quand on véhicule de nous toujours une image un peu négative, un peu violente et qui est fausse en fait. »<sup>126</sup>*

*« Il y a eu beaucoup d'effets positifs avec cette arrivée du Dragon, les gens ont pu redécouvrir leur ville et ont cessé de la dénigrer. Sachant que l'on n'est qu'au début du projet et que par la suite cela permettra de relier les quartiers, même si ce n'est pas physiquement accessible à tout le monde, mais au moins de par le sentiment de fierté et d'appartenance qui est véhiculé. »<sup>127</sup>*

---

126- Entretien avec François Delarozière - Entretien 3 de l'annexe 1

127- Entretien avec Marie Capon et Mélanie Lahey - Entretien 6 de l'annexe 1

Si le projet a pour vocation de changer les mentalités calaisiennes, il a aussi pour objectif principal de faire rayonner la ville. Cela se passe dans un premier temps au niveau régional et certains des intervenants ont conscience de l'importance de cette approche intermédiaire, située entre le local et le national.

*« Pour moi le Dragon ce n'est pas seulement une image sur la ville de Calais, mais il appartient aussi au territoire en général [...] mais il va au-delà de la ville. Une image positive, voilà, c'était pour apporter une image positive, festive, inventive, tout ce qu'on veut par rapport à ça, par rapport au Dragon. »<sup>128</sup>*

*« Il faut bien comprendre que tout ce qui peut valoriser notre territoire, et c'est là que les maires je pense doivent avoir une vision supra de leur commune, il ne faut pas regarder autour de ses chaussures ou regarder que ses frontières communales. Il faut regarder ce qui peut être susceptible de valoriser ton territoire et de dire venez chez moi, vous allez voir qu'il y a aussi des animations à coté qui peuvent être intéressantes. »<sup>129</sup>*

Le but de se saisir de cette échelle régionale est de permettre d'inscrire Calais dans les lieux importants de la région et de donner envie aux gens de venir voir le Dragon et donc de découvrir la ville. L'idée n'est pas de faire une concurrence frontale aux institutions déjà en place comme le Louvre-Lens ou encore Nausicaa, mais de s'inscrire dans une offre complémentaire en proposant une expérience atypique. Cette stratégie d'attractivité au niveau de la région commence elle aussi à porter ses fruits comme j'ai pu le constater lors de l'été 2020. En effet, afin d'illustrer mon mémoire je suis parti une journée entière sur le front de mer afin de prendre le Dragon sous toutes ses coutures. J'en ai profité pour réaliser un micro-trottoir afin de savoir de où venaient les gens qui se présentaient face au Dragon. La majorité d'entre eux étaient effectivement soit de Calais, soit de la région avec des villes comme Dunkerque, Gravelines, Lens ou Liévin. Ces nouvelles venues per-

---

128- Entretien avec Véronique Van Custem- Entretien 4 de l'annexe 1

129- Entretien avec Ludovic Locquet- Entretien 7 de l'annexe 1

mettent ainsi de changer l'image de la ville qui redevient petit à petit une ville balnéaire de premier plan du Nord de la France. Cette forte fréquentation régionale pendant la période estivale permet aussi à la ville d'espérer de nombreuses retombées économiques directes, allant de la vente de produits dérivés ou encore de fréquentations dans les différents magasins et commerces de la ville. En plus de relancer l'image de la ville, l'intervention de François Delarozière permet ainsi de donner un tournant à l'économie des alentours afin de rentrer dans un cercle vertueux.

*« Le touriste qui vient une journée, deux jours ou plus et qui génère de la nuitée et de la restauration, un plein de carburant, des achats dans les commerces, c'est du développement économique direct. »<sup>130</sup>*

Il faut néanmoins nuancer ce constat au vu de la situation sanitaire qui a été fort peu propice aux déplacements transfrontaliers, ce qui explique le grand nombre de touristes régionaux sur les plages de Calais cet été.

*« Ça ne fait que six mois qu'on a ouvert donc pour l'instant ça marche bien et j'espère que ça va durer, on s'est quand même pris un mois de février avec tempête sur tempête et aussi le coronavirus qui inquiète. »<sup>131</sup>*

*« Je pense que c'est le principe des vases communicants c'est à dire que tous les étrangers que l'on ne verra pas à Calais, espérons que elle soit compensée par une clientèle française plus nombreuse qui au lieu de partir en Espagne, au Maroc, en Tunisie ou ailleurs reste en France. »<sup>132</sup>*

Mais même si les touristes étrangers n'ont pas été au rendez-vous pour le premier été du Dragon, ils restent quand même une cible attractive pour les équipes d'exploitation et de la maintenance. Pour cela, nous pouvons reprendre en exemple la localisation

130- Entretien avec Stéphane Lecarrié- Entretien 5 de l'annexe 1

131- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

132- Entretien avec Stéphane Lecarrié- Entretien 5 de l'annexe 1

des différentes Machines et notamment du Dragon et des Iguanes du Fort Nieulay qui se placent à proximité des deux entrées pour l'Angleterre, s'appuyant ainsi sur la position stratégique de la ville située sur la route de l'Angleterre afin d'inciter les touristes à s'arrêter en ville.

*« On a une histoire de proximité avec l'Angleterre. Elle l'est d'autant plus bien sûr puisque nous on a toujours une activité touristique fort tournée vers l'Angleterre. On essaye toujours d'attirer ces anglais, qui d'ailleurs sont la première population étrangère présente à Calais, mais de moins en moins évident c'est de plus en plus maintenant les belges, les néerlandais, les allemands qui ont tendance à supplanter. »<sup>133</sup>*

Ce positionnement permet aussi d'amener la dernière échelle d'intervention du projet, celle qui se situe au niveau national et international. Cette dernière a été pensée pour contrebalancer l'image péjorative de la ville renvoyée par la crise migratoire et relayée par des journaux nationaux et internationaux. L'idée d'un spectacle grandiose d'inauguration en plus de correspondre à l'idéologie de François Delarozière quant au processus d'arrivée d'une Machine de Ville a permis de servir les intérêts de la mairie en terme de retentissements. Les journalistes venaient en masse pour relayer les informations concernant les migrants, ils viendront désormais pour parler aussi du Dragon de Calais, du spectacle, de la ville et de tout le projet mis en place. On a donc assisté à une grande campagne de médiatisation autour du Dragon et de la ville, ce qui a permis de déplacer la focale à grande échelle. Cette agitation médiatique permet à la ville de changer son image à « moindre frais » grâce aux retombées économiques indirectes.

*« L'idée c'était d'avoir un projet phare qui mettrait plus de projecteurs sur la ville, je crois qu'aujourd'hui c'est le cas déjà rien qu'avec le Dragon. Quand on voit le nombre d'articles de presse, de télé, on a quand même eu une télé japonaise qui est venue tourner. Mais avant ils venaient pour tourner des migrants, voilà ce*

*n'est pas super valorisant. On a eu une télé chinoise, c'est une télé plutôt qu'ils diffusent sur le web, mais quand on sait l'importance du web en Chine c'est quand même plutôt pas mal. On a récemment fait TF1, on a eu BFM, je pense qu'on est sur un projet où on parle de Calais différemment, de façon positive pour un projet qui est quand même plus valorisant pour les calaisiens. »<sup>134</sup>*

Tout le retentissement médiatique autour du Dragon n'aura pas été positif. En effet comme tout projet de grande ampleur, le Dragon de Calais aura fait parler de lui dans les journaux aussi par ses détracteurs. Lors des manifestations organisées en marge de l'inauguration du Dragon le prix de ce dernier était avancé comme étant le problème principal de l'intervention de François Delarozzière, jugée trop onéreuse. Une situation bien connue par La Compagnie La Machine puisque des interventions similaires avaient eu lieu lors des festivités autour du Minotaure de Toulouse.

*« Pour la ville de Toulouse, si on met tout bout à bout, c'est gigantesque ça peut faire peur aussi et ça questionne ça crée la polémique. Qu'est ce que vous répondez vous à ça ?*

*Mais que 20 millions d'euros, c'est beaucoup moins cher que si on voulait construire comme l'ont fait beaucoup de villes un musée, un nouveau musée, un nouvel emblème de la ville. Beaucoup de villes ont fait ça. Quelquefois ça a réussi comme à Bilbao d'autres fois pas du tout comme à Lyon. Ça dépend ce qu'on appelle rentable, si rentable ça veut dire que la ville est aimée, qu'elle est attractive que des gens ont envie de venir y vivre et d'y travailler alors oui c'est rentable. »<sup>135</sup>*

Des arguments similaires ont été repris par Jean-Philippe Javello, le directeur d'exploitation pour justifier le coup du Dragon, rajoutant aussi le phasage et les différentes arrivées qui rentraient dans le prix de 27 millions d'euros avancé par le propos des opposants au projet.

---

134- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

135- Interview de Laurent Théry, urbaniste, par France 3 pour l'arrivée du Minotaure à



« On parle sur l'ensemble du projet de 27 millions d'euros. Le Dragon doit être autour de 10 millions je n'ai plus en tête le chiffre. Entre le Dragon, la nef, la cité provisoire, les aménagements qui ont été faits ici c'est autour de 10/12. Je n'ai plus le chiffre mais vous pouvez vous faire confirmer ça par la mairie. [...] Les détracteurs omettent de dire que c'est sur dix ans déjà et ils omettent pour le commun des mortels d'avoir des points de comparaison. C'est à dire que 27 millions bah oui pour vous ou moi c'est énorme, après si on regarde à l'échelle d'une ville comme Calais ça représente quoi ? Vous voyez avant j'étais sur Niort il y a eu un projet de nouveau parc des expos, le projet a été évalué à 31 millions d'euros, donc après c'est des projets qui suivent sur une dizaine d'années ou sur vingt ans. » <sup>136</sup>

D'autres moments relatifs aux pannes ou aux interdictions de sorties à cause d'une météo trop capricieuse auront aussi été pointés du doigt et relayés sur les réseaux sociaux. Mais même si la critique prend de l'ampleur cela montre que le pari fonctionne, désormais on parle du Dragon de Calais et des questions qui gravitent autour. Cette exposition dans les médias, bien que majoritairement en faveur du Dragon, permet de conforter la conjecture, établie précédemment dans ce mémoire, du débat qui s'installe bel et bien autour de Calais et qui tourne autour de la question du Dragon.

« La polémique elle existe pour tout et je ne vois pas pourquoi le Dragon aurait échappé à la polémique, avec beaucoup de fausses informations qui ont circulé car il ne faut pas tout mélanger, notamment le budget global imaginé sur l'opération pour plusieurs années et le prix du Dragon. » <sup>137</sup>

« Oui, après le souci qu'on a eu quand on a ouvert c'est qu'on était en période préélectorale donc forcément c'est un sujet qui fait polémique sur Calais et donc vous avez dû voir des ar-

---

136- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

137- Entretien avec Stéphane Lecarrié- Entretien 5 de l'annexe 1

*tibles plus ou moins polémiques. Après dès que le Dragon a une panne on va se prendre une volée de bois vert, en tout cas il y a de fortes chances.»*<sup>138</sup>

## **Une mise en marche confrontée à une actualité défavorable**

Après l'inauguration du Dragon en novembre 2019 et sa mue en Machine de Ville le mois d'après, s'ensuivent des périodes d'imprévus et de doutes. De manière générale, celles-ci sont symbolisées par la crise du Covid-19 et les moultes mesures mises en place pour ralentir la pandémie comme le confinement, les déplacements plus stricts entre les pays, etc. Cette situation aura donc été un frein pour les débuts du projet, puisqu'elle a ralenti le nombre de visiteurs présents et donc faussé les prévisions économiques de la première année, même si l'allègement des contraintes en période estivale a été vécu comme une bouffée d'oxygène.

*« Malgré la crise sanitaire le Dragon a presque fait le plein tout l'été, ça dynamise vraiment le tissu local et les restaurateurs aujourd'hui de Calais et les hôteliers sont hyper contents du projet. Ça leur a amené beaucoup de fréquentations, beaucoup de clientèle dans une période où on voit que les commentaires des autres territoires sont mitigés. Pour la ville c'est une nouvelle image qui se construit. »*<sup>139</sup>

Cette crise sanitaire, en plus de ralentir l'activité économique, a aussi ralenti le développement de l'image en provoquant une baisse de l'attractivité. Les limitations voir par moment les interdictions de déplacements ainsi que l'actualité anxiogène tout autour du Covid relayée dans les médias, mettent à mal l'attrait pour le Dragon de Calais. L'omniprésence médiatique du Covid a peut être provoquée de l'ombre à la campagne nationale de valo-

---

138- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

139- Interview de Jean-Philippe Javello par France 3 pour l'arrivée de l'Iguane à Calais

risation du territoire calaisien par le biais du Dragon.

*« On est considéré déjà autrement au niveau de la région, par les tour-opérateurs. Malheureusement c'est mal tombé parce que on inaugurerait le 1er novembre, l'exploitation elle a commencé le 17 décembre et bon le temps a pas été très favorable et quand le temps s'améliore le Dragon est fermé pour confinement. Aujourd'hui on se retrouve avec une jauge réduite, etc, donc on misait beaucoup sur l'été là, on va voir ce que ça donne. »<sup>140</sup>*

Cependant, même si la situation sanitaire est préoccupante, l'évolution politique de la ville peut aussi être un frein dans le développement du projet Dragon. Le calendrier artistique est à dissocier du calendrier politique même si les deux sont étroitement liés. En effet, la période préélectorale, pendant laquelle est arrivé le Dragon, donne déjà la mesure des enjeux politiques rattachés à la Machine de François Delarozière et à l'ensemble de son œuvre, qu'ils soient le fait de l'opposition, comme nous l'avons relevé page 133, ou de l'équipe dirigeante. Effectivement, cette dernière dicte le rythme du projet qui par moment se trouve en contradiction avec l'intention artistique, engendrant la situation hybride actuelle d'une inauguration du Dragon sans la fin de la phase 1, correspondant à l'aménagement du Fort Risban.

*« C'est toujours compliqué car il y a toujours dans ce type de projet deux calendriers. Le calendrier du projet et le calendrier politique. Donc quand un projet urbain se fait, on a toujours une volonté politique avec des dates et des échéances et la réalité du projet avec les demandes du permis de construire, les consultations au service des architectes des bâtiments de France, au service de l'urbanisme. Les consultations d'entreprises quand il s'agit de créer un projet avec les permis de construire, etc. Tout ça prend du temps qui ne correspond pas toujours au temps du projet politique, donc il y avait une volonté politique de faire arriver le Dragon bien avant les élections. Ils sont passés, évidemment, mais la réalité du projet était d'inaugurer le Dragon avec le Fort Risban. »<sup>141</sup>*

140- Entretien avec Pascal Pestre- Entretien 2 de l'annexe 1

141- Entretien avec François Delarozière- Entretien 3 de l'annexe 1

*« Le projet est porté par le maire et par les élus, alors la seule chose c'est que le tempo est forcément guidé par la ville puisque c'est en fonction des finances de la ville aussi que ça ce décide. La chose c'est que c'est la ville qui achète les Machines elle porte les investissements tels que le Dragon qui est propriété de la ville, les Varans seront propriété de la ville de Calais, les bâtiments sont propriété de la ville de Calais. »<sup>142</sup>*

En plus de prendre appui sur cette période précédant les élections, le cas du devenir des Machines de la Roche-sur-Yon permet aussi de servir d'exemple et de rappeler que en cas de changement de conseil municipal au cours du projet, celui-ci peut s'en retrouver fortement impacté. Actuellement le conseil municipal élu est en place jusqu'en 2026, ce qui ne causera apparemment aucun problème pour l'arrivée de l'ensemble des Sauriens en ville, la dernière arrivée étant prévue pour 2027. Cependant, il est légitime de se demander quel impact sur l'entretien de l'ensemble des Machines et quelle politique sera mise en place si le conseil municipal venait à être totalement renouvelé après les prochaines élections.

*« Donc là 2019-2020 le Dragon, 2021-2022 un ou deux Iguanes plus le Fort Risban plus la nef. En fait comme l'acte 1 a été un peu décalé du fait qu'on ait pas eu l'autorisation de la DRAC on va avoir un petit mixte entre l'acte 1 et l'acte 2. Ensuite de ça donc ça me fait 2021-2022, je pense qu'autour de 2024 on devrait avoir les Iguanes au Fort Nieulay et 2026-2027 le Grand Iguane place Crève-cœur. Après voilà c'est un calendrier, après ça dépendra de la capacité de la ville à investir. »<sup>143</sup>*

La question politique au même titre que les différentes échelles d'interventions peut se voir à plusieurs niveaux. En plus de la politique locale, les questions de politique internationale peuvent se mêler à l'histoire du Dragon. En effet, les anglais font

---

142- Entretien avec François Delarozzière- Entretien 3 de l'annexe 1

136 143- Entretien avec Jean-Philippe Javello- Entretien 1 de l'annexe 1

partis des touristes étrangers ciblés et le Brexit fraîchement adopté peut interroger sur le futur des relations entre anglais et calaisiens. Pour l'instant, l'heure est à la spéculation quant au devenir de cette relation.

*« Calais a eu des heures de gloire, de gloire des ferries où les gens le prenaient le matin en Angleterre, ils venaient à Calais, faisaient un resto et remplissaient la voiture avec les alcools pas cher et rentraient chez eux. L'entrée dans le marché unique a un peu cassé cette logique, maintenant est-ce que ça va repartir avec la sortie des anglais avec le Brexit, on n'en sait rien. Aujourd'hui les anglais c'est une clientèle qui est assez compliquée à capter sur Calais d'après ce qui m'a été dit, pour l'instant on en a un peu. »<sup>144</sup>*

Nous venons de le voir, l'image du projet déglacée par le Dragon et donc par extension la ville de Calais repose sur un équilibre précaire. Aujourd'hui désiré par les politiques en place, rien ne garantit qu'il gardera la même côte de popularité si il y a un changement à la tête de Calais. Les récentes complications sanitaires rappellent aussi que cet équilibre né de la complicité avec le public, la ville est une scène dont la Machine est l'actrice et les habitants de Calais les spectateurs. Quel impact l'absence de spectateurs, liée à la crise du Covid, aura-t-elle sur l'ensemble du projet ? Ce sont ces différents aspects tant politique que sanitaire que je continuerai à développer dans un mémoire recherche que je tiendrai au semestre d'automne 2021.



## CONCLUSION

Lieu de passage privilégié vers l'Angleterre depuis le début du Moyen-Age, Calais a de tout temps attiré à elle les gens désireux de traverser la Manche dans un sens ou dans l'autre. Cette tendance s'est renforcée à l'aube du XXIème siècle poussant des populations toujours plus nombreuses à vouloir rejoindre l'Angleterre, perçue comme une terre promise de par sa politique migratoire. Progressivement les migrants s'en sont vus refuser l'accès et se sont massés à Calais dans des camps de fortune qui se sont étendus et développés, créant une ville à côté de la ville, La Jungle de Calais. Les yeux du monde entier se sont braqués sur cette dernière à mesure que les migrants s'y amassaient pour ne se concentrer que sur cet aspect de la ville, réduisant Calais à la simple question migratoire.

Cependant la ville est éminemment historique et a beaucoup plus à offrir à la face du monde que la simple figure d'un lieu de refuge et de conflits. C'est pourquoi, en plus de gérer la crise migratoire, le conseil municipal actuel a travaillé sur la question de l'image renvoyée par la ville. Il s'agissait de transformer celle-ci, ternie et caricaturée, en une image rendant ses lettres de noblesses à tout un territoire portant en lui les vestiges d'un riche passé historique, d'un goût certain pour la culture, ainsi que l'ambition d'un grand développement économique, social et culturel pour le futur.

Pour cela, la mairie a choisi de faire appel à François Delarozière qui possède une forte histoire commune avec Calais depuis 1994 et l'inauguration du Tunnel sous la Manche. L'intention était de se servir de toute l'expérience acquise par La Compagnie La Machine au fil de ses différentes interventions dans des projets de réaménagements urbains à Nantes, Toulouse et la Roche-sur-Yon. Cette dernière créée et dirigée par François Delarozière s'est spécialisée dans la création de Machines spectaculaires qui intègrent des projets urbains dans des villes en quête de nouveau souffle, de nouveau départ.

Le réaménagement du front de mer ainsi que ce besoin impérieux de changer l'image calaisienne font de la ville un lieu

*parfaitement adapté à la méthodologie développée et mise en place à chaque intervention par La Compagnie La Machine.*

*Afin de changer l'image de Calais, il fallait dans un premier temps frapper fort, en ce sens un spectacle inaugural a été mis en place et a permis aux calaisiens de se familiariser avec le Dragon et à la ville de rayonner à différentes échelles allant du régional à l'international, les médias couvrant l'événement et ayant été appâtés par une stratégie de communication misant sur le suspense et la surprise. Ce premier grand coup de projecteur sur la ville permet au Dragon, et aux différentes Machines qui arriveront par la suite de partir avec une impulsion qu'il faudra entretenir et faire croître.*

*Afin de répondre aux problématiques locales de morcellement de la ville, c'est un projet diffus qui a été imaginé dans cette dernière. Ce qui permet aussi de valoriser les lieux patrimoniaux concernés par le projet, montrant à tous la richesse de la ville. Les lieux choisis sont aussi à la croisée des flux, afin de toucher un maximum de monde, Calais étant une terre de passage. L'ensemble du projet autour du Dragon ne répond donc pas à la problématique de l'image de façon unilatérale, différentes solutions ont été mises en place afin de s'adresser à différents types de populations et donc toucher un maximum de personnes, ce qui est le but recherché quand on veut changer son image.*

*Le succès d'une telle opération repose ainsi sur une analyse contextuelle forte afin de dégager toutes les problématiques gravitant autour de l'image, mais aussi sur un rayonnement à différentes échelles, des conditions nécessaires et indispensables pour que le projet fonctionne et soit dans une implantation pérenne, qui est une condition nécessaire et indispensable. Cependant ce travail de minutie repose sur un équilibre précaire pouvant être mis à mal, comme nous l'ont rappelé la crise sanitaire et l'exemple de la Roche-sur-Yon.*

*Actuellement le projet n'a que 2 ans, il est donc encore tôt pour juger de sa réussite, mais les éléments en notre possession confirme le succès du retentissement médiatique et de la hausse des fréquentations montrant que le projet du Dragon a les cartes en main pour transformer durablement Calais.*

# MÉDIAGRAPHIE

## Sites internet :

<https://www.portboullognecalais.fr/fr/calais-port-2015-1>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/nord-pas-calais/pas-calais/calais/calais-premiere-phase-rehabilitation-du-front-du-mer-inauguree-1278229.html>

<https://www.leparisien.fr/societe/nantes-peut-on-construire-un-hopital-sur-une-ile-11-04-2019-8050977.php>

<https://www.le24heures.fr/2020/02/17/montaudran-un-quartier-en-pleine-transformation/>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport\\_de\\_Toulouse-Montaudran](https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_de_Toulouse-Montaudran)

<https://www.compagniedudragon.com/>

<https://www.calais.fr/fr/Ville-de-Calais/la-mairie/vie-economique/projets/5964d59772e7e5ab44140177/un-dragon-geant-a-calais>

<https://toulouse.latribune.fr/decideurs/innovation/2018-06-29/portrait-francois-delaroziere-l-artiste-qui-veut-faire-rever-les-toulousains-781794.html>

## Reportages :

<https://www.youtube.com/watch?v=PvmuQUYPfQM&t=60s>

<https://www.youtube.com/watch?v=YRiZMI4AdCA>

[https://www.youtube.com/watch?v=NoOhGO-ty-ak&t=2775s&ab\\_channel=SemOppideaSemOppidea](https://www.youtube.com/watch?v=NoOhGO-ty-ak&t=2775s&ab_channel=SemOppideaSemOppidea)

[https://www.youtube.com/watch?v=PtaNG\\_14z2Q&ab\\_channel=COMPAGNIELAMACHINECOMPAGNIELAMACHINE](https://www.youtube.com/watch?v=PtaNG_14z2Q&ab_channel=COMPAGNIELAMACHINECOMPAGNIELAMACHINE)

[https://www.youtube.com/watch?v=QiEGpxNgE-vQ&t=249s&ab\\_channel=M%C3%A9t%C3%A9o%C3%A0laccarteM%C3%A9t%C3%A9o%C3%A0laccarte](https://www.youtube.com/watch?v=QiEGpxNgE-vQ&t=249s&ab_channel=M%C3%A9t%C3%A9o%C3%A0laccarteM%C3%A9t%C3%A9o%C3%A0laccarte)  
<https://www.youtube.com/watch?v=-GjLVjnRM6U>

## Mémoires :

Clémence Gabilleau, *La narration dans l'aménagement urbain*, Mémoire ( maîtrise d'histoire sous la direction de Laurent Lescop) Ensa Nantes, 2013, 214 p.

Thomas Lambert, *Projet île de Nantes : une histoire de Machines*, Mémoire ( maîtrise d'histoire sous la direction de Laurent Lescop) Ensa Nantes, 2020, 232 p.

## Revue :

« Le pari du Dragon » (2019, nov.). *Nord Littoral*, hors-série, 63 p.

Lenoir Laurent (2010, mars). « Les fortifications calaisiennes de la présence anglaise à Vauban ». *Bulletin historique et artistique du Calaisis*, n°189 ( numéro spécial : Sécurité et défense de la Somme à l'Escaut XV-XX siècles ) p. 9-22

« Ville d'art et d'histoire, candidature Calais » ( 2018 ). dossier, 185 p.

# SOURCE IMAGES

**Image première et quatrième de couverture** : Photographie personnelle

**Image double page** : <https://www.lepharedunkerquois.fr/27075/article/2019-10-31/le-dragon-va-bientot-s-veiller-calais-pour-trois-jours-de-spectacle>

**Image de la partie I** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 1 à 7** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 8** : Photographie personnelle

**Fig 9 à 12** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 13** : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/6173701#0>

**Fig 14** : <http://jepi-dunkerque.over-blog.fr/2019/05/b-cartes-postales-anciennes-calais-hotel-de-ville.html>

**Fig 15 à 18** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 19** : [http://www.atlantikwall.co.uk/atlantikwall/fpc\\_calais\\_stp89\\_fulda.php](http://www.atlantikwall.co.uk/atlantikwall/fpc_calais_stp89_fulda.php)

**Fig 20** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 21** : <https://www.flickr.com/photos/7430965@N05/46382932074>

**Fig 22** : <https://www.lavoixdunord.fr/764992/article/2020-06-15/calais-en-1960-la-citadelle-devenait-le-stade-du-souvenir>

**Fig 23** : <https://velobuscotedopale.wordpress.com/2018/04/08/pourquoi-de-menage-t-on-nos-villes-lexemple-de-calais/#jp-carousel-14825>

**Fig 24** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 25** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 26** : <https://www.lavoixdunord.fr/699549/article/2020-01-23/calais-la-re-fonte-des-quartiers-du-fort-nieulay-et-du-beau-marais-se-precise>

**Fig 27** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 28** : <https://www.portboulgnecalais.fr/fr/calais-port-2015-1>

**Fig 29** : <https://www.portboulgnecalais.fr/fr/calais-port-2015-1>

**Fig 30** : <https://www.gettyimages.fr/detail/photo-d%27actualit%C3%A9/maquette-de-lhovercraft-calais-ramsgate-en-septembre-photo-dactualit%C3%A9/800334484?adppopup=true>

**Fig 31** : <https://www.gettyimages.fr/detail/photo-d%27actualit%C3%A9/pas-sagers-embarquant-%C3%A0-bord-de-la%C3%A9roglisseur-%C3%A0-photo-dactualit%C3%A9/956634752?adppopup=true>

**Fig 32** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 33** : <https://www.la-croix.com/Economie/Entreprises/Eiffage-met-pied-tunnel-Manche-2018-12-18-1200990398>

**Fig 34** : <https://www.lejdd.fr/Societe/CHRONOLOGIE-La-Jungle-de-Calais-14-ans-d-histoire-mouvementee-818725>

**Fig 35 à 38** : Issue du dossier Calais Ville d'art et d'histoire

**Fig 39** : Photographie Personnelle



**Fig 40 :** <https://www.photographes-nomades.net/spip.php?article1139>

**Fig 41 :** <http://calaisautrement.e-monsite.com/album-photos/geants-d-ici-et-d-ailleurs/7-a-la-compagnie-royal-de-luxe-un-jour-de-de-passage-a-calais.html>

**Image de la partie II :** Photographie Personnelle

**Fig 42 :** <https://www.lavoixdunord.fr/660573/article/2019-11-03/la-compagnie-la-machine-et-calais-une-longue-histoire>

**Fig 43 :** <https://www.baladesetpatrimoine.com/item/les-animaux-mecaniques-de-la-roche-sur-yon/>

**Fig 44 :** <https://www.baladesetpatrimoine.com/item/les-animaux-mecaniques-de-la-roche-sur-yon/>

**Fig 45 :** <https://www.compagniedudragon.com/decouvrir/le-dragon-de-calais/>

**Fig 46 :** <https://www.pinterest.fr/pin/691935930232464086/>

**Fig 47 :** <https://www.pinterest.fr/pin/691935930233171959/>

**Fig 48 :** <https://fr.calameo.com/read/004627296560bd4fd5ef8>

**Fig 49 :** Scan issu du fascicule du spectacle inaugural du Dragon

**Fig 50 :** Scan issu du fascicule du spectacle inaugural du Dragon

**Fig 51 :** spectacle/<https://www.francebleu.fr/infos/culture-loisirs/france-bleu-nord-s-installe-a-calais-pour-accueillir-le-dragon-des-mers-1572454984>

**Fig 52 :** <https://www.lavoixdunord.fr/660827/article/2019-11-04/dragon-de-calais-notre-selection-de-videos-racontant-les-trois-jours-de-spectacle>

**Fig 53 :** <https://actu.orange.fr/societe/videos/le-dragon-de-calais-attaque-par-des-grues-au-bassin-ouest-CNT000001kFZ9e.html>

**Fig 54 :** <https://www.lavoixdunord.fr/660295/article/2019-11-01/calais-dragon-plein-les-yeux-vendredi-troisieme-spectacle-191101>

**Fig 55 :** <https://www.lamachine.fr/wp-content/uploads/2019/06/RDP-Dragon-de-Calais-Extraits.pdf> fig 56 hs Nord littoral / <https://boutique-nordlittoral.com/index.php/produit/pack-le-pari-du-dragon-et-le-cd-le-dragon-de-calais/>

**Fig 56 :** <https://boutique-nordlittoral.com/index.php/produit/pack-le-pari-du-dragon-et-le-cd-le-dragon-de-calais/>

**Fig 57 :** [https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/11/04/a-calais-un-dragon-pour-sortir-de-la-jungle\\_6017927\\_3246.html](https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/11/04/a-calais-un-dragon-pour-sortir-de-la-jungle_6017927_3246.html)

**Fig58:** <https://blog.weekend-esprithautsdefrance.com/dragon-calais-en-flamme-fetes-fin-dannee>

**Fig 59 :** spectacle/<https://www.francebleu.fr/infos/culture-loisirs/france-bleu-nord-s-installe-a-calais-pour-accueillir-le-dragon-des-mers-1572454984>

**Fig 60 :** Photographie Personnelle

**Fig 61 :** Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 62 :** Photographie Personnelle

**Fig 63 :** Photographie Personnelle

**Fig 64 :** Croquis de François Delarozière issu de la réunion publique sur les Machines du 7 juillet 2017

**Fig 65 :** Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 66** : Photographies Personnelle

**Fig 67** : Photographies Personnelle

**Fig 68** : Photographie Personnelle

**Fig 69** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 70** : <https://www.pinterest.fr/pin/486529565972682712/>

**Fig 71** : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Cap\\_Gris-Nez](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cap_Gris-Nez)

**Fig 72** : <https://www.vizitoo.com/billet-aquarium-nausicaa/>

**Fig 73** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 74** : Capture d'écran de Google Earth

**Fig 75**: <http://www.cote-dopale.com/location-vacances-cote-d-opale/camping-le-grand-gravelot-calais>

**Fig 76** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 77** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 78** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 79** : <https://www.agencebabylone.fr/portfolio/front-de-mer/>

**Fig 80** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 81**: <https://www.lavoixdunord.fr/628463/article/2019-08-24/calais-les-commerçants-satisfaits-de-leur-premiere-saison-au-village-gourmand>

**Fig 82** : Photographie Personnelle

**Fig 83** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 84 à 94** : Plan issu de la réunion publique d'information du front de mer du 4 octobre 2018

**Fig 95** : <https://www.lavoixdunord.fr/860438/article/2020-09-04/l-histoire-des-machines-de-calais-continue-avec-l-arrivee-de-l-iguane-sentinel>

**Fig 96** : Photographie Personnelle

**Fig 97** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 98** : Croquis de François Delarozière issu de la réunion publique sur les Machines du 7 juillet 2017

**Fig 99** : Photographie Personnelle

**Fig 100** : Photographie Personnelle

**Fig 101** : Carte réalisée avec un fond google map

**Fig 102** : Croquis de François Delarozière issu de la réunion publique sur les Machines du 7 juillet 2017

**Fig 103** : <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.lavoixdunord.fr%2F206871%2Farticle%2F2017-08-21%2Fredécouvrez-l-histoire-de-la-place-crevecoeur-ce-lundi-avec-l-office-de-tourisme&psig=AOvVaw16R9gSZwmSDGcDIAXuxq8v&ust=1622220747279000&source=images&cd=vfe&ved=0CAIQjRxqFwoTCLj6qK6p6vACFQAAAAAdAAAAABAO>

**Fig 104** : Carte réalisée avec un fond google map

**Image de fin de partie II** : Photographie Personnelle

**Fig 105** : <https://www.20minutes.fr/nantes/2009667-20170206-nantes-va-changer-ouest-ile-nantes>

**Fig 106** : <https://www.flickr.com/photos/llansades/7826247904>

**Fig 107** : [https://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_Maison\\_%C3%A0\\_vapeur](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Maison_%C3%A0_vapeur)

**Fig 108** : <https://www.nantes-tourisme.com/fr/visite/grand-elephant-des-machines-de-l-ile>

**Fig 109** : <https://www.iledenantes.com/operations/nouveau-chu-de-nantes/>

**Fig 110** : <https://www.lamachine.fr/en/boutique/>

**Fig 111** : <https://www.koifaire.com/pays-de-la-loire/place,napoleon-34914.htm>

**Fig 112** : <https://www.vendee-tourisme.com/place-napoleon-les-animaux-de-la-place/la-roche-sur-yon/pcupdl085v502zkh>

**Fig 113** : [https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport\\_de\\_Toulouse-Montaudran](https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_de_Toulouse-Montaudran)

**Fig 114** : <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.lavoixdunord.fr%2F481101%2Farticle%2F2018-11-02%2Favant-ca-lais-et-son-dragon-toulouse-decouvre-son-minotaure&psig=AOvVaw2ux-GF-cNqIOcP5BZ8Z7gwf&ust=1622385801741000&source=images&cd=vfe&ved=>

**Fig 115** : <https://www.meetings-toulouse.fr/la-halle-de-la-machine>

**Fig 116** : [https://www.youtube.com/watch?v=YRiZMI4AdCA&ab\\_channel=SemOppideaSemOppidea](https://www.youtube.com/watch?v=YRiZMI4AdCA&ab_channel=SemOppideaSemOppidea)

**Fig 117** : [https://www.francetvinfo.fr/culture/spectacles/theatre-de-rue/l-039-elephant-et-les-extraordinaires-quot-machines-de-l-039-ilequot-de-nantes-retour-sur-dix-ans-de-succes\\_3329357.html](https://www.francetvinfo.fr/culture/spectacles/theatre-de-rue/l-039-elephant-et-les-extraordinaires-quot-machines-de-l-039-ilequot-de-nantes-retour-sur-dix-ans-de-succes_3329357.html)

<https://twitter.com/Toulouse/status/1058010214165897217/photo/1>

<https://hifructose.com/tag/la-machine/>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS A DROIT DE RETRAITE



## **Annexe n°1 : Les entretiens**

Dans cette partie, vous retrouverez classé par ordre chronologique les 7 entretiens semi-directifs réalisés pour ce mémoire, et qui ont grandement servi à l'élaboration de ce mémoire. Encore une fois je tenais à remercier les différents intervenants qui ont su prendre de leur temps pour répondre à mes questions.



## Entretien 1 : Mr Jean-Philippe JAVELLO

Entretien réalisé le 23 juin 2020 avec Mr Javello, Directeur Général de Grand Calais Tourisme et Culture. L'entretien portait sur l'exploitation du Dragon, son insertion dans le projet urbain de la ville et dans le tissu culturel, ainsi que sur le phasage dans le temps de l'ensemble du projet. Nous avons aussi évoqué la question de l'image relayée dans les médias.

---

*Comment c'est produite l'arrivée du Dragon, qui avait été sollicité et même que va devenir ce Dragon ? Qu'est ce qui est prévu pour la ville de Calais autour de ce projet ?*

Alors moi je suis le directeur de la société publique locale c'est une société privée dont les actionnaires sont publics. Les actionnaires sont la ville de Calais et Grand Calais Terre et Mers, donc l'agglomération. Cette société a été créée en janvier 2019 pour la partie exploitation du projet Dragon. Le projet Dragon c'est un projet qui s'étale sur, on va dire 8-10 ans et qui mêle à la fois un projet de rénovation urbaine, un projet culturel et un projet touristique.

Rénovation urbaine parce que la ville et le maire de Calais souhaitaient se réapproprier le front de mer, donc il y a déjà eu pas mal de travaux de rénovations. Je ne suis pas la meilleure personne pour vous en parler mais l'idée c'était de se réapproprier le front de mer comme l'ont fait avant Calais un certain nombre de villes en France. J'ai Saint-Nazaire en tête puisque j'ai travaillé en Loire-Atlantique, il y a Pornic qui est en train de le faire, en Vendée les stations des Sables d'Olonne et de Saint-Jean-de-Mont qui se sont réappropriées leur front de mer. Et surtout on est pour la plupart des fronts de mer sur des aménagements et de l'urbanisme qui date des années 70-80 où on avait tendance à être très béton et pas forcément des immeubles de très bonne qualité. Donc on a des fronts de mer qui étaient beaucoup dédiés à la voiture, la voiture a une place très présente et depuis on va dire une quinzaine d'années, une vingtaine d'années l'idée c'est de redonner les espaces aux piétons et aux circulations douces. Donc c'est le but sur le front de mer et donc dans ce cadre là Madame le Maire de Calais a souhaité travailler avec François Delarozière qui avait déjà une expérience où on mêlait rénovation urbaine et projets culturels.

Sur Nantes avec toute la rénovation de l'île de Nantes où le projet d'Éléphant et des Machines de l'île est venu se positionner dans le cas de cette rénovation urbaine avec le quai des Antilles, avec le Hangar à Bananes. L'idée c'était vraiment effectivement de se réapproprier certaines portions de la ville notamment les chantiers navals. Vous connaissez certainement ça mieux que moi, vous avez dû l'étudier en long en large et en travers. Voilà et donc l'idée c'était aussi d'essayer d'arriver à faire ça sur Calais. En plus Calais a été confronté à un déficit, enfin c'est pas un déficit d'image car je pense que Calais est connu mondialement mais pas pour les bonnes choses. Et justement la problématique des migrants à Calais c'est une terre de passage ça l'a toujours été entre la France et l'Angleterre. C'est l'endroit où le détroit est le plus étroit donc il y a toujours eu cette migration entre la France et l'Angleterre même quand vous regardez des films historique elle était utilisée pour justement assurer cette liaison. Forcément les migrants qui

veulent passer en Angleterre ils vont là où c'est le plus simple, le plus de liaison aussi, on doit avoir une cinquantaine de liaisons maritimes plus les liaisons ferroviaires entre la Grande Bretagne et la France.

Donc forcément on a retrouvé ce problème de migrants qui aujourd'hui existe toujours mais qui est quand même beaucoup moins prégnant qu'il ne l'était il y a cinq, six ou même dix ans. Donc voilà l'idée c'était de changer l'image pour redécouvrir Calais pour la qualité de sa vie et puis pour son urbanisme qui malgré que ce soit une ville qui était en partie détruite par la guerre il y a un certain nombre de monuments, de maisons, de lieux qui sont tout à fait remarquable. Nous au niveau du Dragon, donc le projet Dragon, c'est vraiment pour donner ce coup de projecteur supplémentaire et donner cette attractivité supplémentaire. Donc la façon dont François Delarozière a imaginé le projet c'était de faire en sorte que la ville se réapproprie les lieux emblématiques avec des Machines monumentales dont le Dragon était la première Machine. Le Dragon de Calais est sur le front de mer, puisque un des premiers projets lié à cette réappropriation urbaine on va dire, c'était de traiter le front de mer. On est une station littorale effectivement et c'est compliqué de ne pas mettre la priorité sur le front de mer, donc là il y a un projet qui était en cours et qui devrait se terminer à l'été 2021 si je ne dis pas de bêtises. Et dans le cadre de ce projet de front de mer il est prévu de faire une voie Dragon qui permettra au Dragon de Calais d'aller de son abri actuel jusqu'au parking de Blériot donc sur à peu près 1200 m.

*Parce que là actuellement le Dragon se déplace uniquement là sur la place qui est derrière nous ?*

En gros aujourd'hui il part de son abri provisoire, il va jusqu'au poste de secours et il revient. On a d'autres trajets en étude mais on a pris un peu de retard avec le Coronavirus et que surtout en terme de budget ça demande quelques aménagements parce que le Dragon étant assez monumental on ne peut pas passer partout. Donc pour aller ... l'idée c'est de l'amener sur le bassin Ouest le problème c'est que il faut traverser le pont Henri Hénon et vu le poids du Dragon, on attend encore les ... La région a donné son accord mais pour passer pendant le spectacle, mais après si on doit passer sur une base plus régulière on attend le résultat de la région et comme avec le Covid tout a été un peu mis à l'arrêt on devrait avoir des éléments de réponse j'imagine soit courant de l'été soit en fin d'été. Donc pour l'instant effectivement il reste sur le front de mer, sachant qu'à terme il ira jusqu'à Blériot et reviendra. On pourra l'utiliser sur d'autres trajets qui restent à définir mais avec toujours cette complexité liée à la taille et au poids du Dragon.

*Et là vous parlez d'un abri provisoire actuellement, c'est à dire qu'il y a un autre abri qui sera prévu pour le Dragon ?*

Un autre abri, une halle définitive, François Delarozière est en train de travailler dessus avec les services de la ville, le projet devrait se finaliser d'ici la fin de l'été pour la partie esquisses, donc là on devrait finaliser les grands éléments normalement après il y aura la partie étude/structure et j'espère que les appels d'offres pourront débuter début de l'année 2021.

*Et il devra se trouver où cet abri ?*

Juste là, vous voyez la partie qui n'est pas bétonnée ? Et bien ce sera la future nef et un peu sur le principe de celle là mais beaucoup plus belle, travaillée et qui a été dessinée par François Delarozière. Donc c'est un bâtiment qui devrait arriver on va dire fin 2021 dans le meilleur des mondes, donc ça c'est prévu et c'est en tout cas parti pour, le truc est en cours. Donc ça c'est pour la partie Dragon mais normalement on doit aussi investir le Fort Risban. C'était le projet initial, mais il y a eu du retard puisque dans le projet initial il y avait une modification un peu plus importante au regard de la DRAC. Une modification importante du logis du major qui est le bâtiment rectangulaire mais où il reste 3 murs qui tiennent et donc au départ il était prévu de rajouter un étage de faire à R+2 alors qu'il n'y a que un R+1 aujourd'hui et la DRAC n'a pas voulu que ce projet là voit le jour. Donc François a redessiné un bâtiment plus dans l'esprit ou même plus conforme à ce qui existait avant et donc normalement on est en finalisation de ce projet. Après au début c'était prévu qu'il y ait à la fois un bar-restaurant et une boutique, vu l'exiguïté du projet actuel on va être plutôt sur la boutique qui serait là bas et puis on garderait une partie bar-restaurant ici.

*Ce serait une partie du Dragon ou ce serait d'autres animaux ? Parce que j'avais vu dans les journaux que d'autres animaux devaient arriver.*

Alors tout à fait vous avez raison, c'est pour l'arrivée des Varans. Donc il y a deux Varans qui sont prévus, qui doivent faire un trajet globalement du Fort Risban au Domebunker pour l'un et du Domebunker au Fort Nieulay pour le second. Alors que le Fort Nieulay on est plutôt sur l'étape 3 donc les Varans c'est l'étape 2. Le Fort Nieulay c'est l'étape 3 et dans le Fort Nieulay on doit avoir une famille de 6 Iguanes qui seraient beaucoup plus petits, donc les Varans doivent faire de mémoire une quinzaine de mètres de long par 6-7 m de haut et embarquer 25 personnes, et les Iguanes sont plus à la taille de cette pièce on va dire 5-6 mètres de long et embarquant quatre personnes maximum.

*Et les Iguanes du coup ? Ils se déplaceraient du Fort Nieulay pour aller dans Calais ?*

Eux ils seraient plutôt sur le Fort Nieulay, après je pense que les Iguanes sont beaucoup plus facile à manipuler puisqu'ils seront d'une taille beaucoup plus faible donc à voir après si de temps en temps ils ne vont pas faire une incursion dans la ville. De la même façon au final il est prévu place Crève-cœur, donc c'est la dernière étape la 4, il est prévu un Grand Iguane qui se déplacerait place Crève-cœur et qui irait jusque sur le port qui est juste derrière. Donc on peut imaginer que l'Iguane fasse place Crève-cœur jusqu'au Fort Risban, on peut imaginer des trajets après avec des possibilités. On a commencé déjà à réfléchir avec les opérateurs de transports en commun pour doubler en fait les trajets des machines par des Balad-in par exemple, il y a aussi les vélos en libre service. Ce qui permettrait aux gens et on peut très bien imaginer que une personne arrive en voiture, pose sa voiture au Domebunker, il fait un petit tour de Varan ça l'amène au Fort Nieulay. Il va passer la journée à la plage, faire des balades sur la plage, il prend le Dragon qui l'amène au parking Blériot et rentre à pied ou en vélo ou en Balad-in pour retrouver sa voiture. Ou alors il va faire un tour, c'est un samedi matin, il va faire un tour au marché puis il fait un tour d'Iguane, donc voilà l'idée c'est de pouvoir quadriller la ville et de la faire découvrir sous un nouveau jour.

*Ce serait même encore différent là pour reprendre l'exemple de l'Eléphant de Nantes*

*où l'Éléphant reste quand même assez cloisonné sur l'île des Machines. Là on sera sur quelque chose de plus grande envergure dans la mesure où ce sera vraiment s'étendre dans les artères de Calais. Mais alors actuellement est-ce que les rues sont prêtes à accueillir ou il y a encore des travaux de prévu ?*

Le problème qu'on a c'est que les rues ne sont pas prêtes à accueillir le Dragon et je pense que ça sera compliqué de faire en sorte qu'elles puissent accueillir le Dragon. Mais on peut imaginer que certaines rues pourront accueillir les Iguanes forcément puisqu'ils sont relativement d'un faible encombrement. Elles pourront accueillir les Varans et le Grand Iguane qui sera place Crève-cœur puisque les Varans ont à peu près la même taille que le Grand Iguane. Après pour l'instant on n'a pas commencé à travailler sur les rues qui les verront se déplacer. Alors François Delarozière avait imaginé un nombre de choses est-ce que ça sera possible ou pas ? Dans l'aspect projet tout est toujours possible, après il y a toujours un coût à mettre en face et est-ce qu'il y aura des travaux lourds, est-ce que ça va encombrer la circulation ? Je ne suis pas très inquiet pour les Iguanes et les Varans. Maintenant c'est sûr que le Dragon pour l'exploiter depuis bientôt huit mois même si on a eu des périodes de fermeture, c'est compliqué dès qu'on veut sortir car il y a des manœuvres à faire parce que on a un encombrement, on a un animal qui fait 25 mètres de long puis avec le vélum il fait presque dix mètres de haut quand il est en position marche, en envergure au sol on a presque 7 ou 8 mètres lorsqu'il marche. Donc on ne peut pas passer partout, ne serait-ce que quand on l'a ramené du bassin Ouest jusqu'ici on a accroché un lampadaire parce que l'on passe juste quoi. Mais on n'est jamais à l'abri quoi, et après ça peut endommager le Dragon et même quand on doit tourner pour faire le tour du village gourmand, c'est un peu compliqué.

*Quand je suis venu j'ai longé justement le front de mer, je pensais pouvoir prendre une série de photos en prenant la voie pour les voitures mais j'ai vu qu'un peu plus loin là elle était en travaux. Ce sont ceux dont vous parliez tout à l'heure ?*

Ce sont en effet les travaux d'aménagement du front de mer dont je vous ai parlé. Il y a un projet à 22 millions d'euros qui consiste à réaménager complètement le front mer, c'est à dire qu'aujourd'hui vous avez le trottoir qui est assez large. Il doit faire 2 mètres 50, 3 mètres, et la route la rue, après il y a une esplanade où il y a des jeux d'enfants où il y a même des terrains, des pelouses et tout. Donc en fait la voie voiture va être déplacée au pied des immeubles. Donc sur la première partie, vous avez une esplanade qui est assez grande entre les immeubles et la plage, vous avez pratiquement un peu moins de 100 mètres donc là la voie pour les voitures va passer le long des immeubles, après forcément elle se rapproche du front de mer parce qu'on a beaucoup moins. Vous avez peut-être 30 ou 40 mètres entre les maisons et la plage, le bout de la digue et donc la voie va passer quand même juste devant les maisons et vous allez avoir un espace d'une vingtaine de mètres où il y aura le Dragon qui va passer et où il y aura pistes cyclables, voies piétonnes et tout. Et entre ses éléments là, il est prévu un belvédère sur la plage, normalement ils ont commencé à mettre des pieux en arc de cercle qu'ils posent mercredi matin si vous êtes sur Calais à 6 heures ils vont poser un des éléments du belvédère sur les pieux donc je pense que ça va être assez spectaculaire et puis après il y a plein de jeux prévus. Allez voir sur le site de la ville vous verrez des images de synthèse de ce qui est prévu c'est un très bel aménagement de front, qui va je pense redonner de la valeur au front de mer.

*Le projet Dragon vous parlez de 8-10 ans, mais c'est à partir de là le spectacle inaugural en octobre ou à partir des travaux de réaménagement du front de mer ?*

C'est 8-10 ans à partir de l'arrivée du Dragon. Donc là 2019-2020 le Dragon, 2021-2022 un ou deux Iguanes plus le Fort Risban plus la nef. En fait comme l'acte 1 a été un peu décalé du fait qu'on ait pas eu l'autorisation de la DRAC on va avoir un petit mixte entre l'acte 1 et l'acte 2. Ensuite de ça donc ça me fait 2021-2022, je pense qu'autour de 2024 on devrait avoir les Iguanes au Fort Nieulay et 2026-2027 le Grand Iguane place Crèvecœur. Après voilà c'est un calendrier après ça dépendra de la capacité de la ville à investir car il y a des montants qui sont non négligeables car on parle sur l'ensemble du projet de 27 millions d'euros. Le Dragon doit être autour de 10 millions je n'ai plus en tête le chiffre. Entre le Dragon, la nef, la cité provisoire, les aménagements qui ont été fait ici c'est autour de 10/12. Je n'ai plus le chiffre mais vous pouvez vous faire confirmer ça par la mairie.

*Du coup quand les détracteurs parlent du coût du Dragon exorbitant ...*

Ils omettent de dire que c'est sur dix ans déjà et ils omettent pour le commun des mortels d'avoir des points de comparaison. C'est à dire que 27 millions bah oui pour vous ou moi c'est énorme, après si on regarde à l'échelle d'une ville comme Calais ça représente quoi ? Ça représente, vous voyez avant j'étais sur Niort il y a eu un projet de nouveau parc des expos, le projet a été évalué à 31 millions d'euros donc après c'est des projets qui suivent sur une dizaine d'années ou sur vingt ans. Après ça reste très correct si vous avez l'occasion d'aller à Saint-Nazaire alors ce qui est intéressant dans ce projet c'est le fait d'avoir à la fois une rénovation urbaine et projet culturel, c'est ce qui s'est fait à Nantes bien sûr vous connaissez bien mais Saint-Nazaire a aussi fait ça. C'est à dire que Saint-Nazaire avait une autre problématique qui était une ancienne base de sous-marins allemands, c'est un blockhaus qui doit faire près de 400 mètres de long si ce n'est pas plus, par 22-25 mètres de haut. La ville se pose la question qu'est ce qu'on en fait ? Donc ils ont pris le choix de faire à l'intérieur ce qu'ils ont appelé Escal'atlantique qui est une muséographie sur la thématique des paquebots puisque c'était un chantier naval très actif à la construction des paquebots et continue à l'être. Mais il a fait partie de l'histoire, ils ont construit le Normandie, je crois le France a été en partie construit à Saint-Nazaire donc ils ont mis l'accent là dessus et ils ont fait une grosse politique de rénovation urbaine pour redonner l'accès à la mer aux habitants. Saint-Nazaire était une ville de bord de mer mais où l'accès à la mer était compliqué donc ils ont remis piétonnes certaines rues, ils ont réaménagé tout le reste autour de cette ancienne base de sous-marins et ils ont refait leur front de mer. C'est un projet qui a duré sur une quinzaine d'années, de 99 jusqu'à 2015.

Donc on voit que c'est quelque chose qui marche, après tout le monde ne peut pas faire la même chose. Tout le monde n'a pas les mêmes atouts et les mêmes handicaps et après l'objectif c'est de transformer son handicap en atout. Et c'est vrai que ici le problème c'est un problème d'image, mais il n'y a pas de problèmes énormes pour une ville qui a été en partie détruite pendant la Seconde Guerre Mondiale. Je dirais qu'il reste toute une partie de Calais Saint-Pierre qui était relativement peu touchée et on retrouve encore de très belles maisons, très belles demeures, beaucoup d'anciennes usines donc il y a un patrimoine bâti qui est important. Donc c'était comment arriver à faire redécouvrir

ce patrimoine bâti et le mettre en valeur et l'idée c'était d'avoir un projet phare qui mettrait plus de projecteurs sur la ville. Je crois qu'aujourd'hui c'est le cas déjà rien qu'avec le Dragon. Quand on voit le nombre d'articles de presse, de télé, on a quand même eu une télé japonaise qui est venue tourner mais avant ils venaient pour tourner des migrants, voilà ce n'est pas super valorisant. On a eu une télé chinoise, c'est une télé plutôt qu'ils diffusent sur le web, mais quand on sait l'importance du web en Chine c'est quand même plutôt pas mal. On a récemment fait TF1, on a eu BFM, je pense qu'on est sur un projet où on parle de Calais différemment, de façon positive pour un projet qui est quand même plus valorisant pour les calaisiens.

### *Pour le moment on est sur de bons rails ...*

Le projet est bien parti, après comme tous les projets il y a toujours des risques. Mais bon qui ne tente rien n'a rien, donc voilà je pense que la problématique aujourd'hui des villes c'est que les solutions pour mettre un coup de projecteur sur votre ville il n'y en a pas 36. Il y a les festivals et beaucoup se sont positionnés soit sur les concerts, soit festival de jazz. Il y a des lieux aujourd'hui on connaît le nom car il y a un super festival jazz. Donc voilà ça c'est une solution sauf qu'aujourd'hui forcément ce créneau là il est bien occupé et en plus il faudra des installations qui permettent de le faire. Si vous n'avez pas un parc expo ou un palais des congrès c'est compliqué de faire ce genre de choses ou alors on a effectivement des festivals en plein air. Mais voilà je pense que c'est quand même un créneau qui aujourd'hui est bien développé et tout le monde a son festival et le problème c'est d'arriver à se démarquer. Après aussi par rapport à un festival je trouve que quand même que le Dragon va à mon sens apporter quand même quelque chose de moins périodique parce qu'un festival c'est sur une période donnée. Si c'est un festival qui dure un mois, il ne va y avoir du monde dans la ville que pendant un mois et donc du coup je trouve que le Dragon est plus intéressant qu'un festival, et c'est vrai qu'en terme de retombées économiques on espère qu'elles soient importantes, surtout quand on sera à partir de la phase 2 ou la phase 3. C'est vrai que la phase 1 on a juste une Machine donc le problème c'est quand les conditions météo sont défavorables ou si on a un problème technique vous pouvez pas sortir. On a pas d'alternatives aujourd'hui, donc c'est là dessus qu'il faut travailler, on le fait mais on vient juste d'ouvrir. Ça ne fait que six mois qu'on a ouvert donc pour l'instant ça marche bien et j'espère que ça va durer, on s'est quand même pris un mois de février avec tempête sur tempête est aussi le Coronavirus qui inquiète.

### *Et du coup vous parlez de terre de passage pour Calais et donc c'est le rapport à l'Angleterre, je voulais savoir si les anglais là dedans jouent un rôle ?*

Alors les anglais eux viennent à Calais depuis tout temps. Ils viennent beaucoup pour acheter de l'alcool, il ne faut pas se leurrer c'est aussi là dessus que Calais a eu des heures de gloire, de gloire des ferries où les gens le prenaient le matin en Angleterre, ils venaient à Calais, faisaient un resto et remplissaient la voiture avec les alcools pas cher et rentraient chez eux. L'entrée dans le marché unique a un peu cassé cette logique, maintenant est-ce que ça va repartir avec la sortie des anglais avec le Brexit, on n'en sait rien. Aujourd'hui les anglais c'est une clientèle qui est assez compliquée à capter sur Calais d'après ce qui m'a été dit, pour l'instant on en a un peu. Maintenant on n'a pas beaucoup de recul puisque on est ouvert que depuis le mois de décembre, le 17 décembre et là



dessus il y a quand même trois mois de fermeture COVID quoi donc on n'a pas beaucoup de recul sur la fréquentation anglaise, ce qui est sûr par contre c'est que les belges seront une clientèle intéressante et aussi les néerlandais. Même si on sait que les néerlandais c'est compliqué de les attirer, ils sont plutôt sur un tropisme où ils vont chercher le soleil du Sud. Mais bon c'est une clientèle qui n'est pas négligeable puisqu'ils ont un bon pouvoir d'achat et puis forcément on va essayer de récupérer les anglais car on est à proximité. Aujourd'hui le fait d'avoir mis le Dragon sur le front de mer c'est pour que tous les ferries qui sortent le voient et quand on aura le futur bâtiment qui va être vraiment un bâtiment monumental je pense que ça va booster aussi le fait que les gens le voient. Après entre le fait de le voir et le fait d'avoir envie de découvrir il y a un gap, mais on commence à avoir des anglais. Après je n'ai pas de statistiques sur la fréquentation anglaise, c'est un peu tôt mais on doit bien avoir un petit 10 % en anglais et puis pareil pour les belges quoi.

*J'avais une question par rapport à la cohabitation avec le reste des activités culturelles, économiques. La ville de Calais a déjà quand même un budget qui est alloué aux différents événements culturels et comment ça se passe avec l'arrivée du Dragon est ce que il y a eu du supplément qui a été rajouté ou est-ce que le Dragon a grignoté des parts déjà données à d'autres ?*

Non le budget culturel n'a pas été diminué, aujourd'hui c'est vrai que moi ce qui m'a un peu surpris quand je suis arrivé c'est l'importance culturelle sur Calais. Il y a déjà le Channel scène nationale, il y a un Conservatoire de musique, il y a un théâtre, il y a une salle de spectacle Gérard Philippe donc on a quatre lieux importants de diffusion et d'apprentissage et ce qui concerne la musique, le spectacle, les arts de la rue, l'art en général on va dire. En plus il y a une programmation estivale qui est assez dense parce que il y a pratiquement pas un soir de l'été où il ne se passe pas quelque chose. Donc c'est allégé cette année à cause du COVID mais normalement il y a pratiquement tout le temps un concert, un spectacle de rue, une animation, etc. Et puis on a aussi deux musées qui sont des musées assez important, le musée des beaux-arts et le musée de la dentelle et de la mode. Et puis après en terme de visites, mais là on est sur des budgets un peu moindre, c'est le beffroi, le phare, etc. Mais c'est surtout les deux musées et je ne pense pas que leur budget ait été revue à la baisse. Le Dragon c'est vraiment un projet supplémentaire qui est venu s'ajouter aux autres projets comme de la même façon que la ville aurait pu créer un palais des congrès pas loin ou un parc des expositions. Le choix qui a été fait c'est plutôt de mettre l'accent sur le projet Dragon, rénovation urbaine et Dragon, qui permet de changer l'image. Je pense que Calais aurait pu faire un parc expo ou un palais des congrès, mais personne n'aurait eu envie de faire un congrès à Calais, peut-être que dans cinq ans ou six ans ça aura tout son sens de se dire on va passer un week-end à Calais ou se faire un petit congrès. Les gens seront intéressés de faire un congrès parce que on aura une dizaine de Machines de François Delarozière qui évolueront dans la ville et à tout moment on pourra croiser un Varan, un Iguane.

*Le Dragon c'est donc le coup de boost effectivement sur l'image et la rénovation urbaine, du coup est ce que ce boost ça va être pareil pour la culture ce qui va permettre de la driver ?*

Je ne pense pas après, il faudra demander à Mr Delarozière et au Maire com-

ment ils ont imaginé ça, je ne pense pas qu'il y avait forcément derrière l'idée de booster le Channel je pense que Francis Peduzzi a déjà une programmation, pareil au théâtre, ils ont déjà leur programmation et ils tournaient bien sans avoir besoin du Dragon, sachant que c'était essentiellement pour une clientèle locale. Le local c'est une cinquantaine de kilomètres aux alentours. Après avec le Dragon on est vraiment sur un autre projet où là on est plus sur dimension on va dire régionale, voire nationale, voire internationale

*Donc ce serait plus des projets complémentaires à différentes échelles ?*

Tout à fait, l'idée est plutôt là parce que je pense que le Channel, j'ai l'impression que c'est quand même beaucoup la clientèle locale. C'est à dire que lorsque des billets sont mis en vente pour la plupart des gens ce sont des habitués et donc il y avait à la limite presque pas beaucoup de disponibilités. On est aussi sur des espaces relativement restreints, je crois que la plus grande salle doit faire 600 personnes. Donc vous voyez on est on est plutôt sur un outil local.

*Et à titre personnel vous êtes arrivé parce que vous avez été démarché par la Compagnie du Dragon ?*

Non j'ai été démarché par la mairie, ce qui m'intéressait aussi c'était l'exploitation, car avant j'ai bossé dans un comité départemental de tourisme. J'ai travaillé aussi sur une scène qui faisait du parking et une salle de spectacle, et moi j'aime bien le côté exploitation. Ce que je disais c'est que ce n'est jamais pareil, vous avait anticipé de faire quelque chose et puis bah du coup non il y a un problème sur l'exploitation. Le week-end c'est ça les gars m'appellent en me disant que on va être juste en carburant, il faut trouver du carburant pour Dragon et avec un Dragon vous allez pas à la pompe ou la station service du coin. Il y a toujours une petite problématique donc voilà on trouve une solution, c'est ce que je trouve bien dans ce genre de projet c'est que chaque journée est différente il n'y a pas une journée qui ressemble à l'autre et puis vous allez tout planifier, des rendez-vous ou autre, mais après tout se décale parce que il faut agir parce qu'il y a un problème.

*Mais du coup est ce que vous pouvez me parler un peu plus du spectacle inaugural du Dragon, comment ça s'est passé ?*

Je n'étais pas du tout impliqué dans ce spectacle car à l'époque on était dans l'ouverture, on était en train de finaliser l'aménagement des locaux ici et les embauches, etc ... Le spectacle c'est vraiment une commande spécifique qui a été faite à la Compagnie la Machine et c'est donc géré entièrement par François Delarozière et par les services de la ville, à la fois le service animation donc avec Stéphane Lecarrié et puis les services techniques sur toute la partie parcours. J'ai suivi quand même, j'ai regardé où était les parcours et tout. Mais je suis assez peu intervenu sur la partie spectacle après en général c'est François Delarozière qui maîtrise vraiment bien toute la partie. La ville a fait le nécessaire pour que le Dragon puisse passer, parce que à deux trois endroits il a fallu démonter un peu de mobilier urbain, il a fallu faire quelques aménagements pour que le Dragon puisse passer.

*Je voulais aussi savoir, là les personnes qui conduisent le Dragon ici, ce sont des Calai-*

## *siens qui ont été formés et qui étaient intéressés par le projet ?*

Alors ils sont tous de Calais et des environs, donc on a recruté, on a passé des annonces, on cherchait des dragonniers. Ce n'est pas évident à trouver car peu de gens ont eu une expérience dedans, en fait la plupart. Ce matin j'avais 4 nouveaux dragonniers qui viennent en renfort saisonnier. Donc l'idée c'est effectivement de prendre des gens alors du cru ou pas, on a forcément des locaux qui ont répondu, on avait quelques personnes qui venaient de loin, des gens de Lyon qui ont répondu, ils étaient 2 et donc il a fallu embaucher les deux personnes car c'est un couple. Lui a postulé pour dragonnier et elle pour travailler au bar sur la partie bar-restauration. Pour finir, pour un tas de raisons ça n'a pas pu le faire, comme les conditions en termes de salaires où on était pas dans les clous. Mais c'est dommage car il avait une expérience super intéressante. C'est plutôt des locaux, après on a des profils assez différents avec des gens qui viennent de la culture, des gens qui viennent un peu du monde de la technique et puis des gens qui viennent de la partie médiation culturelle. Marlène elle travaillait pendant quelques années sur Dunkerque dans un lieu de spectacle donc elle était sur la partie programmation, Peter il bossait sur les ponts roulants chez ArcelorMittal, il pilotait des ponts roulants. Florent a fait aussi un peu ce genre de boulot et puis de la manutention, il a aussi bossé à la ville de Calais. Marion qui est une de nos autres pilotes qui est en congé maternité, elle c'est le travail du cuir. Oui on a des profils différents parce que forcément personne n'avait d'expérience et ils ont tous été formés par La Compagnie La Machine sur place ici à Calais. Donc une fois le spectacle terminé il faut savoir qu'il y a deux configurations sur les Machines de François Delarozière, une configuration spectacle où là pour le Dragon on était avec 17 manipulateurs, donc un ou deux par pattes, plusieurs pour la tête, les ailes tout ça. Et nous en configuration classique on a quatre pilotes donc ça veut dire qu'il y a une transformation qui est faite et surtout on automatise un certain nombre de mouvements. C'est à dire que après vous avez certains mouvements qui sont fait avec le joystick notamment la tête, vous avez des joysticks qui font que vous avez des effets de la tête à gauche à droite, la queue c'est pareil. Mais par contre les pattes sont pré-programmées, vous avez la marche, marche rapide, marche arrière et ça s'adapte car c'est robotisé. Donc avec tout ce travail de programmation qui était un travail assez long, assez lourd, et pendant le spectacle si vous avez vu des images il n'y a pas la plateforme, il n'y a pas le velum. Et vous voyez qu'il y avait beaucoup de personnes autour qui manipulaient, donc ils ont rajouté l'escalier, le garde-corps qui n'était pas posé, la plateforme, le velum. Donc ces transformations ont été faites ici après le spectacle. Et en plus ils ont dû former nos huit pilotes qui ont été formés sur l'ensemble des différentes manipulations de l'animal.

## *Et la presse, il y a de bonnes relations avec elle ?*

Oui, après le souci qu'on a eu quand on a ouvert c'est qu'on était en période préélectorale donc forcément c'est un sujet qui fait polémique sur Calais et donc vous avez dû voir des articles plus ou moins polémiques. Après dès que le Dragon a une panne on va se prendre une volée de bois vert, en tout cas il y a de fortes chances. Après voilà ce qui est un peu compliqué sur ce projet là c'est que c'est un prototype. Ça veut dire que il n'y en a pas d'autre, c'est pas une Machine qui est faite en série. Donc forcément quand vous avez un prototype vous n'êtes pas à l'abri de choses qui ont été imaginées et qui fonctionnent mais qui dans le temps peut se détériorer ou des pièces

d'usure qui vont s'user plus vite que prévu. Donc forcément des pannes on en a eu, on en aura d'autres, on l'a dit, on l'a répété. François Delarozière l'a redit mais à chaque fois «Ouais le Dragon au prix qu'il a coûté il est encore en panne». A l'achat d'une voiture neuve aujourd'hui, vous n'êtes pas à l'abri d'avoir des pannes, il y a eu des rappels sur plein de véhicules et pourtant c'est des processus qui sont fait en chaîne qui ont été testé, retesté. Boeing a beaucoup d'avions au sol et c'est pas des protos quoi. Donc les gens ils ont du mal avec cette notion là en disant la ville a acheté un Dragon, faudrait que ça marche tout de suite, tout le temps et qu'il n'ait pas de problèmes. Mais non c'est une Machine mécanique et comme toute les mécaniques on est susceptible d'être en panne et d'avoir des soucis. Ce qui nous a pratiquement plus handicapé que les pannes cette année c'est la météo puisqu'on ne peut pas sortir pour des raisons de sécurité lorsque le vent dépasse 54 km en continu et 80 km en rafales. Et en février on a dû annuler pratiquement 40 voyages sur 96 quoi. Et là dessus alors il y a six ou sept voyages à cause d'une panne qui nous a handicapé, mais on aurait pas pu sortir car il y avait un vent à décorner les boeufs. Comme vous voyez je pense que le facteur le plus déterminant ici c'est vraiment le vent parce qu'il y a souvent du vent sur Calais, vous le savez bien et surtout le vent peut être extrêmement fort surtout sur le front de mer et ouais c'est pour moi la plus grosse difficulté du projet.

#### *Et donc là le pari de l'image marche ?*

Je dirais oui car au mois de février on devait déjà en équivalent retombées presse être à plus de deux cent mille euros de retombée presse. Ça veut dire que si on avait pris de la pub, ça nous aurait coûté deux cent mille euros. Et il faut que je ré-affine ce chiffre là car depuis on a eu TF1, BFM, France 3. En une semaine et demie on a eu deux médias nationaux et un régional, mais ce n'est que pour l'exploitation, c'est hors spectacle. Je pense qu'on a pratiquement 600 mille, 700 mille euros de retombées presse sur le spectacle, on a un reportage de 50 minutes de France 3 Haut de France et Pays de la Loire ça veut dire c'est pratiquement huit à neuf millions de personnes qui ont été plus ou moins potentiellement touchées.

## Entretien 2 : Mr Pascal PESTRE

Entretien réalisé le 29 juin 2020 avec Mr Pestre, adjoint au maire de Calais en charge du tourisme, des loisirs, des événements et de la culture. Le sujet de l'entretien portait sur les origines de l'arrivée du Dragon, de l'organisation administrative ainsi que la stratégie que souhaite mettre la ville autour de ce projet Dragon, d'un point de vue développement économique, culturel, ...

---

*Pour commencer, je voulais savoir quel a été votre rôle au niveau de la mairie dans l'arrivée du Dragon ?*

En fait ça remonte à assez loin pour tout dire à peu près en 2014, au début du deuxième mandat. Il y avait tous les problèmes migratoires qu'on connaît et les feux de l'actualité qui étaient braqués sur Calais et on n'était pas présenté sous un jour très favorable dans les médias, etc. Et en fait mon idée c'était de dire qu'est ce qui pourrait changer la perspective, l'image qu'on donne. En fait il y avait un constat c'est à dire que la ville était connue du monde entier puisque on voyait des journalistes venir de tous les pays d'Asie, d'Afrique, d'Amérique, etc, voir un peu ce qui se passait ici avec cette crise migratoire. Voilà l'idée était de dire aujourd'hui le monde entier sait placer Calais sur une carte, qu'est ce qu'on fait pour changer l'image que le monde entier en a et donner quelque chose de plus favorable ? Donc on a surtout pensé à des campagnes de communication pour redorer l'image et on se disait que c'était cher et finalement pas très garanti comme résultats. Donc l'idée était de trouver quelque chose qui change la ville et qui lui donne une image complètement nouvelle qui efface un peu ce côté crise migratoire et qui pourrait faire résonance au moins dans la région et au mieux dans toute la France et encore mieux à l'international. Donc on a commencé à voir ce qui c'était fait dans d'autres villes qui n'avaient pas forcément connu les mêmes soucis que nous mais qui avaient changé leur image grâce à quelque chose d'extraordinaire. On a regardé ce qui se faisait partout en Europe. Et puis à force de chercher là dessus on s'est dit finalement qu'il y avait une histoire avec les Machines à Calais, parce qu'il fallait aussi quelque chose qui ait un rapport avec la ville et qui ait un rapport avec la région. Donc Royal de Luxe puis les Machines venaient à Calais depuis le lancement du Tunnel et à chaque fois que les Machines venaient, il y avait un grand enthousiasme derrière ça et on était quasiment une des seules villes à avoir accueilli quasi la totalité des Machines avec l'Éléphant, les Géants, toute la saga de toutes les Machines. C'est assez exceptionnel parce que c'était plutôt réservé à Nantes bien sûr et puis à d'autres très grandes villes qui avait fait ça. Puis il y a aussi une tradition des géants dans le Nord, c'était déjà ça donc ça nous a amené à étudier ce qu'avaient fait les Machines à Nantes et à la Roche-sur-Yon. On s'est beaucoup intéressé à ce qui c'était fait là bas puis on a monté un dossier qu'on a présenté au maire, donc ça c'était en 2014. Et au départ je ne veux pas dire qu'elle n'était pas intéressée, mais ce n'était pas d'actualité, parce que on n'avait pas bien posé le problème, peut-être parce que ce n'était pas suffisamment réfléchi, parce que on n'avait pas non plus les équations financières de ce genre de choses. Et puis en 2016 il y a eu le démantèlement de la Jungle et donc là il y avait je ne sais pas combien de journalistes à Calais mais en même temps est venu Long-Ma par le biais du Channel. Long-Ma est

venu à Calais et au départ il ne devait se produire qu'au Channel mais la mairie a décidé de financer une opération complémentaire pour que la prestation des Machines ne se cantonne pas au Channel mais soit dans toute la ville. Et ça a eu un succès, je ne sais plus le nombre de spectateurs mais ça a été terrible quoi et c'est là qu'est né le déclic dans la tête du maire, où elle s'est dit que finalement ça pouvait être quelque chose comme ça qu'il fallait et voilà c'est comme ça que s'était déclenchée vraiment l'opération «Dragon». C'est comme ça qu'on a contacté François Delarozière, qu'on a commencé à imaginer le projet avec lui et puis après ça s'est fait finalement vite puisque en 2016 on décide de faire et en 2019 le Dragon arrive. Voilà un peu la genèse de l'histoire.

### *Et ensuite quel avenir pour le Dragon ?*

Alors, la compagnie s'appelle aujourd'hui La Compagnie du Dragon, mais le projet est bien plus global que ça. C'est un projet à la fois artistique, culturel, patrimonial, le but c'est de relier la ville et ses habitants et à travers ce projet de faire redécouvrir des lieux patrimoniaux qui étaient un peu délaissés ou un peu oubliés. On a démarré par la plage parce que c'est l'endroit forcément un peu emblématique de la ville, c'est lié aussi à un projet de rénovation urbaine avec toute la rénovation du front de mer. Et au départ l'idée elle est d'ancrer plus le Dragon au Fort Risban, qui est un lieu historique classé aux bâtiments de France. Il y a eu un petit souci avec l'ABF et le projet a dû être retoqué dans l'urgence, ce qui fait que le projet final du Fort Risban va se concrétiser plutôt d'ici à deux ans, c'est pour ça qu'il y a un abri provisoire aujourd'hui du Dragon. Et ce Dragon va être accompagné d'autres Machines qui vont suivre, donc des Varans de Voyages et des Iguanes. Et à chaque fois dans les projets il y a une rénovation et un aménagement qui est lié au patrimoine puisque les Varans vont prendre place au Domebunker qui est un vestige de la Seconde Guerre Mondiale et les Iguanes vont habiter au Fort Nieulay qui est aujourd'hui le seul fort écluse en France encore debout. A chaque fois il y a une idée de refaire découvrir le patrimoine vis-à-vis des habitants par le biais des Machines.

### *Quand vous parlez du Domebunker vous parlez du bunker qu'on trouve quand on arrive vers la plage par Blériot ?*

Oui ça c'est derrière le camping, où à une époque ils rénovaient les voitures. En fait le Domebunker pendant la guerre abritait un canon géant pour tirer sur l'Angleterre avec un canon d'artillerie.

### *Et le projet est censé prendre combien de temps pour voir arriver tous les animaux ?*

C'est un projet qui s'étale au global sur une dizaine d'années pour arriver à terme, c'est forcément lié à des contraintes financières essentiellement, donc là on prévoit la nef définitive du Dragon aujourd'hui et la rénovation, enfin l'aménagement, du Fort Risban pour fin 2022. La nef définitive va se situer là où se situe la nef provisoire à peu de choses près, donc c'est un bâtiment complètement neuf et l'idée c'est un peu style art déco et c'est un bâtiment un peu vivant qui va bouger en fonction des arrivées du Dragon, etc. Donc c'est un projet qui est confié à François Delarozière et à l'architecte Nicolas Kelemen. D'ailleurs c'est lui aussi qui est sur le projet du Fort Risban par contre le fort c'est une réhabilitation d'un monument historique donc il n'y a pas de constructions nouvelles, il y a une poudrière qui est enterrée et qui date du Moyen-Age et qui



abritait à l'époque les poudres des bateaux puisque quand les bateaux arrivaient au port ils devaient décharger les poudres pour ne pas mettre le feu à la ville. Elle n'a pas été ouverte depuis des années, c'est l'occasion de la mettre en valeur, donc dans cette poudrière ce sera la boutique du Dragon et puis un bâtiment qu'on appelle le logis du major qui sera un bar-restaurant qui se situe à l'entrée du port. C'est un endroit qui est un peu délaissé depuis des années, c'était un club de voile qui était abrité là dedans et puis ça a fermé depuis une dizaine d'années que le club a déménagé. Il ne s'y passe plus rien, aujourd'hui on ne visite qu'à l'occasion des journées du patrimoine donc c'est très peu exploité pourtant c'est un lieu un peu magique. En fait c'est l'occasion de ce projet qui fait que. C'est pour ça je disais que c'est un projet à la fois artistique, culturel mais aussi patrimonial.

*Et par la suite comment vont se passer les aménagements du Domebunker et du Fort Nieulay ? Qu'en sera la nature en fait ?*

Alors le Domebunker l'idée c'est d'abord le cœur du projet car c'est là que se situera le centre administratif de La Compagnie du Dragon, donc on essaie aussi d'y aménager des bureaux, etc. Un centre de maintenance, de petite maintenance des Varans et puis aussi une galerie d'exposition qui retrace l'histoire des Machines qui est liée à l'univers du Dragon, mais un lieu aussi visitable. En fait l'idée c'est que ce qu'on appelle l'Arc Ouest, qui est le contournement par l'ouest de Calais, aujourd'hui il y a un camping mais c'est un lieu un petit peu inhabité. Et l'idée c'est de faire un peu un Arc comme ça vert qui rejoint juste le Fort Nieulay pour faire le lien entre Calais et Fort Nieulay. Ce sera un peu faire comme pour l'Eléphant à Nantes l'équivalent des halles où on trouve effectivement quelques expositions. Et enfin au Fort Nieulay, il y aura les Iguanes qui sont une forme différente parce que le Dragon c'est une Machine qui emporte 50 personnes sur son dos, les Varans c'est une vingtaine et les Iguanes ce sont des petites Machines qui emmènent 4-5 personnes plus le conducteur forcément, et ils restent sur le Fort Nieulay pour découvrir ce lieu un peu magique avec aussi un restaurant sur place. En plus ce sont des Machines différentes par rapport à Nantes, l'Eléphant il est aujourd'hui un peu comme le Dragon sur un circuit un petit peu fermé. L'idée des Varans c'est qu'ils évoluent, et c'est ça l'idée un peu novatrice dans ce projet unique, c'est qu'ils évoluent au milieu de la circulation, sur des itinéraires choisis mais ils peuvent aussi dévier de leur itinéraire, ils sont plus mobiles que le Dragon, ils sont plus petits.

*Mais ils pourraient dans le sens où ils en ont la capacité ou dans le sens où c'est prévu et on pourrait leur laisser la liberté ?*

Les deux, ils en ont les capacités mais ils peuvent aussi, ça peut être un imprévu on peut à l'occasion de n'importe quelle fête, événement, les faire bouger de leur fonctionnement habituel. Mais l'idée c'est d'emprunter les voies, donc vous êtes en voiture et vous suivez un Varan, donc ça se serait dans le partage de la voirie avec les voitures totalement possible.

*Mais du coup est ce que l'ensemble des rues calaisiennes sont prêtes à accueillir ce genre de dispositif en terme de dimensionnement ?*

Pas toutes les rues. Le Dragon non, même rue Royale, mais les Varans eux c'est

des Machines beaucoup plus petites. Donc les Varans pourraient circuler à la normale sans de gros réaménagements urbains. Peut-être un poteau ou deux même, mais il ne faut pas enlever les câbles électriques parce qu'ils font 15 mètres de haut, etc.

*A la fin de la semaine dernière du coup j'étais avec monsieur Javello et lui il me parlait aussi d'une quatrième phase au niveau de la place Crèvecœur ...*

Alors oui il doit y avoir un dernier Varan qui doit arriver là et l'idée c'est que lui soit abrité aux côtés de l'église Saint-Pierre et qu'il fasse aussi des tours dans le quartier par contre pour faire redécouvrir le patrimoine dentellier de la ville industrielle du 19 et 20ème siècle. C'est plutôt l'idée de découvrir à travers une balade sur ce Varan de redécouvrir le passé industriel de la ville car il reste encore pas mal de vestiges en centre-ville des anciennes usines de dentelle.

*Et donc du coup donc ça c'est le projet d'un point de vue effectivement culturel et patrimonial, mais par rapport aux autres associations calaisiennes, vous parliez du Channel, il y a aussi le musée de la dentelle, le Conservatoire. Donc Calais est déjà quand même assez riche culturellement parlant. Le Dragon comment il se positionne là dessus, il doit mettre aussi un coup de projecteur ou alors c'est une cohabitation parce que les associations sont suffisamment fortes ?*

L'idée c'est que ce Dragon, les Machines en général ça devienne un peu le symbole de la ville et j'exagère un peu mais comme la Tour Eiffel à Paris où l'Eléphant à Nantes par exemple. Et bien sûr l'idée c'est que tout y est, je peux en parler d'institutions comme le Channel ou la Cité de la Dentelle, mais l'idée c'est plutôt que toutes les assos, les centres sociaux, les écoles se servent de cette image. Donc on a fait beaucoup de médiations autour de la construction et de l'histoire du Dragon. En plus le Dragon c'est un sujet très populaire chez les jeunes donc c'est assez facile de faire de la médiation là dessus. L'idée c'est plutôt forcément d'associer toutes les structures autour de ce Dragon sur un projet commun, donc La Compagnie du Dragon elle travaille main dans la main avec les associations du site aussi bien d'un point de vue de la communication, aussi bien les actions de médiation, etc.

*Il y aura aussi la possibilité de revoir un spectacle comme il y a eu pour son inauguration ?*

L'idée c'est qu'il y ait un temps fort à chaque fois que de nouvelles Machines arrivent, il y a un spectacle qui y est associé. Le Dragon est à la fois associé à ça mais l'idée c'est que à chaque fois que par exemple les prochains Varans qui arrivent c'est un peu le Dragon qui les accueillent à Calais. Je vais pas tout dévoiler mais il y a même un projet de Varans au niveau régional un peu théâtralisé, l'idée c'est de les faire traverser la région et plusieurs villes de la région, comme une migration ou comme étaient les transhumances des moutons avant d'arriver à Calais. Voilà on pourrait même imaginer qu'il y en ait un qui arrive d'Angleterre, il y a plusieurs scénarios possibles autour de ça quoi.

*Donc ce serait pour tisser encore plus le lien entre Calais et l'Angleterre ?*

Oui forcément de toute façon Calais ça a toujours été une terre de migration. Aujourd'hui c'est dans ce sens là mais il ne faut pas oublier qu'au 19e c'était plutôt

de l'Angleterre vers la France. Au Moyen-Age c'était aussi Calais Anglaise pendant 150 ans, donc on a une histoire de proximité avec l'Angleterre. Elle l'est d'autant plus bien sûr puisque nous on a toujours une activité touristique fort tournée vers l'Angleterre. On essaye toujours d'attirer ces anglais, qui d'ailleurs sont la première population étrangère présente à Calais, mais de moins en moins évident c'est de plus en plus maintenant les belges, les néerlandais, les allemands qui ont tendance à supplanter. C'est une relation qui est en train de devenir un peu plus ténue là-dessus liés aux problèmes migratoires, au Brexit, au COVID, mais je pense que l'histoire entre Calais et l'Angleterre ça ne se terminera jamais. C'est ancré depuis des siècles.

*Et est-ce que le pari du Dragon c'est un pari qui commence à se gagner, est-ce que l'image a commencé à changer ?*

Ouais au niveau de l'image ça se ressent parce qu'on a eu beaucoup de com' autour de ça, beaucoup déjà avec le spectacle, beaucoup de retentissements médiatiques, beaucoup de retombées, on a eu je ne sais pas combien de millions de vues, beaucoup de reportages télé et c'est encore régulièrement aujourd'hui. La télé s'intéresse beaucoup à notre Dragon, on sent qu'à la région au niveau du comité régional du tourisme ça bouge beaucoup autour de ça. On a aujourd'hui des contacts par exemple avec Nausicaa à Boulogne pour faire des événements croisés, des billetteries croisées, etc. Enfin c'est pas encore en place mais on a des contacts dessus, donc on se rend compte que les gens s'intéressent beaucoup à cette histoire du Dragon. Mais déjà au départ beaucoup de gens pensaient que c'était un spectacle de Dragon, que ça s'arrêterait et que ça repartait. Là les gens commencent à comprendre qu'il s'installe à Calais, les calaisiens le savent mais dans la région c'est pas toujours bien compris et là maintenant ça commence à savoir qu'on peut se balader, etc. Mais les gens ne savent pas encore que la suite de l'histoire existe, elle n'est pas encore très connue. Même ceux qui connaissent le projet ne connaissent pas forcément cette idée de maillage de territoire, de rénovation du patrimoine, voilà. Mais on est considéré déjà autrement au niveau de la région, par les tour-opérateurs. Malheureusement c'est mal tombé parce que on inaugurait le 1er novembre, l'exploitation elle a commencé le 17 décembre et bon le temps a pas été très favorable et quand le temps s'améliore le Dragon est fermé pour confinement. Aujourd'hui on se retrouve avec une jauge réduite, etc, donc on misait beaucoup sur l'été là, on va voir ce que ça donne.

Je trouve aussi que un des intérêts de ce type de projet c'est que c'est sympa de monter dessus mais c'est aussi sympa de le voir d'en bas. Donc forcément monter sur le Dragon a un certain coût. Mais on peut venir regarder, les gens sont arrosés, il crache des flammes, on voit mieux à la limite d'en bas que d'en haut. Donc les deux aspects sont intéressants et en général on voit que les gens l'accompagnent d'abord à pied et éventuellement ils montent dessus après.

*Qu'est ce que vous pouvez me dire sur le réaménagement de la digue et de tout le front de mer qui est encore aujourd'hui en travaux ? Est-ce que c'est venu en même temps que le Dragon ou c'était un projet qui était là depuis plus longtemps et qui avec l'arrivée du Dragon s'est adapté pour l'accueillir ?*

Ouais c'est plutôt ça, la refonte totale du front de mer était déjà envisagée avant le projet des Machines. C'est en fait le projet des Machines qui est venu sublimer

cette chose là et les architectes qui avaient imaginé le front de mer ont dû s'adapter en aménageant une voie Dragon et en imaginant que le Dragon allait passer là tous les jours. Donc c'est des contraintes à la fois techniques parce que ça pèse 75 tonnes et donc il faut renforcer les chaussées, etc. Il faut assez de largeur donc ça a modifié la chose et je crois d'ailleurs que les architectes et ceux qui travaillent autour de l'éclairage ont échangé avec François Delarozière pour apporter les meilleurs éclairages possible sur le Dragon. Il y avait des contraintes, il fallait un endroit où il puisse se retourner pour faire demi-tour, enfin tout ça. Mais le projet de front de mer a été lancé avant que le projet des Machines ne vienne s'y ajouter.

*Et est-ce que vous pouvez m'en dire plus sur le projet du front de mer ?*

La plage de Calais a été mal conçue dans les années soixante dix quand elle a été imaginée, où les bâtiments qui ont été construits sont finalement assez éloignés du front de mer. Donc c'est très difficile d'aménager des commerces comme on en trouve partout, des bars, des glaciers, des choses d'été parce que les commerces sont loin de la plage finalement et puis il y avait cette route qui passe quasiment en front de mer. Du coup il n'y a pas d'espace pour piétons, pas d'espace pour les vélos, donc l'idée générale c'est de l'aménager ce front de mer en mode plus doux. Avec des mobilités plus douces, favoriser vélos, piétons les balades, etc. Donc l'idée première c'est de reculer la route au niveau des bâtiments donc elle va reculer d'à peu près 75-100 m. Ce sont les travaux là qui sont déjà en cours, et donc tout l'espace devant est libéré à la fois pour le Dragon, pour des voies cyclables, pour des jeux, pour un skate-park qui sera quasiment le plus grand skate-park d'Europe. Voilà quoi, l'idée c'est d'avoir une balade autour des terrains de jeux, de terrains de volley, de sport, pour tous les âges. Il y aura une place d'animations qui pourra permettre de faire des concerts, des commerces éphémères pendant la saison. Donc l'idée est d'aménager ce front de mer en mode plutôt piéton alors qu'avant il était en mode plutôt routier.

*Et les travaux courent de quand à quand ?*

Les travaux sur le front de mer ont démarré en septembre de l'année 2019. Enfin il y avait d'abord la première partie du front de mer qui est du Fort Risban jusqu'au Dragon, ça a été terminé en 2019, c'est la première partie. Et la deuxième partie qui va du poste de secours jusqu'à Blériot, celle là démarre en septembre 2019 et elle se terminera à l'automne 2021. En plus de ça il y a les travaux du port 2015 qui sont un chantier énorme mais ça se terminera en 2020. C'est le projet d'extension du port et je crois que c'est un des plus gros projets français en termes de coûts, l'idée d'étendre le port c'est pour pouvoir accueillir plus de bateaux en provenance de l'Angleterre, de gros ferries, etc. Ainsi que de démanteler un peu plus le port vers l'est pour libérer un peu le couloir qu'on connaît aujourd'hui. Les ferries ne vont plus passer dans leur majorité, ils iront au nouveau port.

*Et pourquoi du coup changer ce passage des ferries ?*

L'idée c'est de développer le port. A Calais ce qui est difficile pour la plaisance et pour la pêche ce sont les ferries parce qu'ils sont toujours présents. Donc si vous faites de la plaisance il faut avoir des heures bien précises pour sortir, pour éviter les

ferries et c'est assez compliqué. En plus l'idée c'est de développer l'activité du port ce qui représente un énorme projet. Et la ville de Calais en parallèle, mais indépendamment de cela puisque c'est un projet de la région, elle développe la rénovation de son front de mer, plus ce projet des Machines. Je ne connais pas beaucoup de villes en France de l'importance de Calais, c'est-à-dire 100 mille habitants, qui mènent des projets de cette ampleur là et de ces montants là. L'idée aussi du port à l'est c'est de développer aussi toute l'activité marchande donc il y a quand même des ferries. Et c'est aussi pour ça qu'on construit la nef à ce niveau là, c'est parce que c'est un endroit un peu emblématique de Calais et quand vous arrivez en ferrie aujourd'hui, de voir le Dragon et plus tard la nef éclairée c'est une super belle image à faire.

*Maintenant on peut reprendre de façon un peu plus administrative ? Pour moi pouvoir réussir à bien comprendre quand même comment tout se met en place, si il y avait un organigramme à faire par rapport à tous les acteurs du Dragon ...*

Le projet est porté par le maire et par les élus, alors la seule chose c'est que le tempo il est forcément guidé par la ville puisque c'est en fonction des finances de la ville aussi que ce décide ça. La chose c'est que c'est la ville qui achète les Machines elle porte les investissements tels que le Dragon qui est propriété de la ville, les Varans seront propriété de la ville de Calais, les bâtiments sont propriété de la ville de Calais. Par contre le fonctionnement est confié à La Compagnie du Dragon, qui est une société publique locale, donc ça veut dire que c'est une société qui fonctionne comme une société privée mais dont les capitaux de départ sont publics. Et donc cette société publique locale de La Compagnie du Dragon elle est détenue à 75% par la ville de Calais et à 25% par l'agglomération Grand Calais. Donc pour la société du Dragon le directeur général c'est Jean-Phillippe Javello et pour l'administration il a un comité directeur qui est composé d'élus et dont la présidente aujourd'hui est madame le Maire, mais ça devrait changer bientôt. Et avec François Delarozière dans le projet aujourd'hui tant qu'on est en phase de conception, de réalisation on a des échanges qui sont mensuels, on se voit par visio, on s'appelle tout les mois et puis ensuite dans l'exploitation il a forcément aussi toujours un regard plus artistique de la chose. Il surveille que l'on ne fasse pas n'importe quoi avec ses Machines parce qu'il a lui une vision artistique alors que l'exploitant des fois pourrait avoir une vision plus pragmatique des choses quoi. On ne peut pas mettre une banderole Coca-Cola sur le Dragon par exemple, donc il aura toujours un regard bienveillant, il n'y a pas de soucis mais il y a toujours des sujets. Et puis à la boutique on voit pas mal de ses publications tout ça donc c'est toujours un rapport étroit et pour l'entretien, pour des problèmes qui peuvent survenir, etc.

*Et vous ? Où est ce que vous vous situez ?*

Je suis à la ville, au niveau des élus, l'interlocuteur. C'est moi qui menait le comité de pilotage à la SPA. Enfin je suis très impliqué dans le projet maintenant, je suis le relais entre le maire et François Delarozière en fait et aussi Jean-Phillippe Javello. Tous les mois, les deux mois on a un comité de pilotage où la Maire est présente et où on tranche ensemble quand il y a quelque chose à décider.

*Et donc là pour le spectacle d'octobre c'est vous aussi qui étiez au décisionnel ?*

Non le spectacle d'inauguration on l'a confié complètement à François Delarozzière, donc la particularité c'est que dans d'autres spectacles ou quand il était venu avec Long-Ma toute la partie intendance était confiée au Channel, puisque c'est le Channel qui s'occupe de loger les artistes, de recruter les bénévoles, etc. Et là c'est la ville qui l'a fait et je suppose que si il y avait un spectacle l'année prochaine ce sera plutôt La Compagnie du Dragon qui s'en occuperait.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



### Entretien 3 : Mr François DELAROZIÈRE

Entretien réalisé le 6 juillet 2020 avec Mr Delarozière, directeur de La Compagnie La Machine et concepteur du projet Dragon. Le sujet de l'entretien portait sur son histoire commune avec Calais, les sources d'inspirations pour le Dragon et les idées directrices pour la suite du projet.

---

*Le sujet de mon mémoire porte sur la ville de Calais et le développement par le biais du Dragon et de l'ensemble des Machines qui arriveront par la suite. Mais avant de parler de ça, j'aurais aimé savoir comment vous en êtes arrivé à concevoir ce genre de Machines ?*

Rapidement pour parler de mon parcours, je suis né à Marseille et j'ai grandi dans la région marseillaise jusqu'à l'âge de 27 ans. J'ai un peu voyagé entre 18 et 20 ans. J'ai fait des études agricoles ensuite et j'ai arrêté cette branche après un bac technique. Je suis entré aux beaux-arts où je me suis intéressé aux arts plastiques et parallèlement je construisais pour me payer mes études. J'ai acquis un savoir-faire technique, soudure, utilisation de machines, outils, fabrication d'objets en bois, etc. A la fois le dessin et cette compétence technique m'a permis au gré de mes rencontres de formaliser ce que j'avais dans la tête et à l'esprit. Pendant que j'étais aux beaux-arts j'ai rencontré une compagnie de théâtre de rue. Je travaillais déjà à l'extérieur, j'étais souvent dans la nature, sur l'espace public, dans les villes, dans les paysages pour faire des actions avec de la vidéo. Je construisais déjà des Machines que je mettais dans un paysage, mais cette rencontre avec la compagnie Royal de Luxe et d'autres compagnies de théâtre et notamment le théâtre de rue m'a ouvert un champ et un horizon qui a un peu transformé mon parcours. Et ça a commencé par la construction de ce Géant avec Royal de Luxe qui m'a ouvert un horizon, une dimension, une ambition de construction, aussi j'ai du choisir les matériaux avec lesquels je travaillais. Cela fait que ça m'a orienté dans l'idée que je me faisais de la façon dont on pouvait intervenir dans l'espace public. C'est comme ça qu'avec le théâtre de rue, ma collaboration avec Royal de Luxe et aussi toutes les commandes, tout les objets que j'ai fabriqué aussi bien pour le Chanel en faisant de l'architecture, les manèges que j'ai construit, tout ça se passe dans l'espace public et ça m'a conforté dans l'idée que mon expression était là. Donc je me suis intéressé à la ville, je l'ai observé pour essayer de comprendre comment y intervenir au fil des années. Il y a à peu près 30 ans d'histoire, j'ai avec mon équipe appris à observer et décrypter un peu les territoires, les villes, essayer d'appréhender comment les places, les rues, les friches industrielles, les morceaux de villes sont appelés à se transformer et évoluer puisque la ville est en mouvement permanent. A partir de là et d'expériences en architecture et en théâtre de rue, la compagnie et mon travail s'orientaient. Parce que au début on faisait des spectacles dans la rue simplement et ces spectacles mettaient en scène des Machines et des objets que moi j'ai voulu emmener à rendre pérenne et à faire un autre théâtre que simplement le théâtre événement. Très vite j'ai considéré que construire est un acte théâtrale, voir un atelier de construction c'est un spectacle en fait. Donc j'ai très vite intégré la construction de nos Machines et intégré le fait que notre atelier pouvait être vu et visité. C'est une première chose, ensuite je me suis rendu compte que ces

Machines que je construis pour les grands spectacles avaient une autonomie plastique, c'était aussi des sculptures incroyables et qu'elles méritaient d'être vues plus longtemps. Et c'est pour ça que je me suis intéressé à l'idée de transformer nos Machines de Spectacles en Machines de Ville pour les positionner dans la rue et faire en sorte que ses Machines de Spectacles devenues Machines de Ville, c'est à dire transportant des personnes sur leur dos, fassaient leur théâtre au quotidien. Et bien animer l'espace public en fait, et en l'occupant et en y vivant, transformer le regard qu'ont les habitants sur les lieux et les villes. J'ai un peu résumé, mais grosso-modo je suis sorti des beaux-arts, j'ai collaboré avec une compagnie, j'ai eu mon atelier que j'ai toujours en temps que plasticien. Et en 1999 j'ai fondé La Compagnie La Machine et aujourd'hui La Compagnie La Machine a 3 lieux : un lieu à Nantes, à Tournefeuille et à Toulouse. Qui sont des lieux de typologie différentes et à usages différents.

*Donc du coup, votre notion d'avoir des Machines qui passent de Machines de Spectacles à Machines de Ville c'est quelque chose que vous avez développé dès 99 ou c'est quelque chose que vous avez expérimenté avec Royal de Luxe ?*

Non, je n'ai pas expérimenté les Machines de Ville avec Royal de Luxe puisque Royal de Luxe construisait dans le secret, faisait une surprise, une apparition spectaculaire et ensuite disparaissait. Donc c'est lorsque je me suis mis à fabriquer dans les années 2002-2003, à inventer mes premiers projets de spectacles, ça a commencé avec le Grand Répertoire Machine des Spectacles, l'Expédition Vivante qui est venue à Calais d'ailleurs puis la Symphonie Mécanique qui était un atelier qui débarquait dans une ville sur une place où on construit les Machines musicales et on invite les musiciens classiques à jouer. Je me suis intéressé aux spectacles qui s'installent dans la durée, dans l'espace public et très vite en inventant le projet Machines de l'île de Nantes, la première Machine de Ville est arrivée avec le Grand Eléphant. Mais précédemment j'avais déjà construit des manèges notamment le Manège Magique, le Manège d'Andrea et le Beau Manège et ces 3 manèges étaient des objets forains mais installés dans la ville de façon pérenne et racontaient aussi leur histoire. Donc la première véritable Machine de Ville c'est le Grand Eléphant de l'île de Nantes, construit entre 2005-2007.

*Tout à l'heure vous parliez d'une collaboration avec le Channel où vous étiez intervenu à plusieurs reprises. Comment cela a eu lieu ? C'est le Channel qui est venu vous contacter ou c'est vous qui ...*

Je suis venu d'abord à Calais pour l'inauguration du Tunnel sous la Manche avec le premier Géant et la compagnie Royal de Luxe. Je dirigeais la manipulation du grand Géant pendant le spectacle après l'avoir construit dans mon atelier à Toulouse, en partie puisqu'il a été fini à Nantes dans les ateliers de la compagnie. Et c'est là que j'ai rencontré Francis Peduzzi qui n'était pas tout seul à l'époque, il était avec une équipe de 3 et ils avaient monté le projet d'inauguration du Tunnel sous la Manche. Et c'est là que j'ai rencontré le Channel dans l'occupation provisoire d'un ancien abattoir et une collaboration est née de la rencontre avec Francis Peduzzi qui ensuite m'a invité dès que j'avais un projet. On se tenait au courant, il m'a invité à jouer mes projets. Il a souvent co-produit et m'a invité à intervenir sur le lieu pour créer à l'époque le Passager qui était un bar, un lieu d'accueil provisoire et une salle de spectacle provisoire démontables pour la scène nationale puisque la scène nationale n'était pas propriétaire des lieux et n'était

pas vouée à rester spécialement dans les abattoirs qui accueillirent aussi les locaux techniques et les poubelles. Ce premier jet qu'a été la construction de cette salle de spectacle et de ce gradin a enclenché une dynamique auprès du maire de l'époque Jacky Hénin. Il a décidé de donner les abattoirs à la scène nationale et de se lancer dans l'aventure de réhabilitation des abattoirs. Et c'est ce premier geste qu'a été le Passager est devenu la transformation globale des abattoirs avec Patrick Bouchain et son agence Construire où là, La Compagnie La Machine et l'agence d'architecture, c'est un travail ensemble pour transformer dans la totalité les abattoirs. Parallèlement que les transformations se faisaient on est venu jouer le Grand Répertoire de la Symphonie Mécanique. On y a fait divers séjours et joué presque tous nos spectacles.

*Et par rapport au développement du Channel c'est votre premier jet qui a entraîné les modifications derrière et a permis au Channel de se développer et de devenir ce qu'il est aujourd'hui ...*

Disons que c'est vraiment une commande de Francis Peduzzi, qui m'a demandé d'inventer un lieu forain, puisqu'il n'y avait pas de permis de construire pas de possibilité ... Donc c'était un lieu forain tout était démontable mais ça a complètement transformé cette friche industrielle en un endroit chaleureux et c'est ce qui a déclenché l'histoire.

*Il n'y a pas un parallélisme avec l'arrivée du Dragon qui va aussi servir de premier jet pour le développement de Calais à une échelle plus grande ?*

Le Dragon c'est encore autre chose puisque les calaisiens ont vu d'abord tous les grands spectacles et Machines que j'ai dessiné débarquer dans la ville. Ensuite le relais a été pris par l'Araignée géante puis le Cheval-dragon et le grand spectacle qui les a mis en scène. Les maires se sont succédés mais à l'époque où on a débarqué en 2016 avec Long-Ma, c'était Natacha Bouchard qui était le maire de Calais. Elle a découvert à la fois ce type de spectacle de rue et la présence des Machines dans les rues de Calais mais aussi le regard des concitoyens et des électeurs. Ce regard émerveillé, les larmes aux yeux, ces familles calaisiennes qui ont grandi de génération en génération avec ces images et ces grands spectacles. Ça lui a donné envie de continuer l'aventure et d'acquérir un peu comme d'autres villes l'ont fait comme la Roche-sur-Yon un bestiaire ou une Machine pérenne. Et moi je lui ai conseillé de connecter ce projet à un projet urbain. Et le projet urbain à l'époque c'était la transformation du front de mer avec la phase 1 du front de mer avec le départ du camping vers la zone du Domebunker puis la transformation de la partie qui est face aux ferries et la jetée. C'est une excellente idée de connecter un projet qu'il va falloir inventer avec cet aménagement du front de mer, c'est comme ça que je me suis penché sur la pré-étude qui consiste à inventer un projet spécifiquement créé pour cet espace et pour ce projet urbain.

*Donc le Dragon de Calais c'est parce que c'était ce lieu et que l'idée est venue. Il n'aurait pas pu être transposé dans une autre ville ?*

Oui complètement. J'avais déjà dessiné des dragons pour la Chine, le Cheval-dragon pour la ville de Pékin, mais là je ne savais pas sur quoi partir. Ça aurait pu être un autre animal, une bestiole, ça aurait pu aussi être une architecture, un bateau volant si on voulait. Mais en plongeant dans la grande histoire de Calais, en regardant le paysage,

la faune et la flore pour trouver quelles inspirations, je me suis finalement tourné vers un animal qui était de Terre, d'Eau, d'Air et de Feu. Et je pensais que ce qui marquait le territoire calaisien, c'était la nature du paysage, les éléments comme le vent puissant, c'est un lieu assez dur en terme de climat. Mais il y avait le sable, l'air et puis il y avait ces défis de traverser la Manche, un des plus grand détroit du monde. Il y avait aussi cette idée que c'était une terre d'accueil, où on venait de partout dans le monde pour traverser et j'aimais bien l'idée d'un animal imaginaire qui puisse débarquer d'ailleurs et venir élire domicile à Calais et un animal qui fasse son entrée dans la ville qui soit un animal de Terre, d'Eau et de Feu. Notamment de Terre et d'Eau puisque l'eau se mélange à la terre à Calais. Le bassin des chasses vide l'eau des terres et ensuite on ferme pour éviter que la mer rentre dans la terre. Avec le fort écluse, etc, donc on retrouve dans l'ADN de Calais les éléments. Donc le Dragon pour moi c'est une façon d'exprimer ça.

*Et le Feu pour vous ça correspond à quelle partie de Calais ?*

L'Air c'est le vent mais pas que, il y a aussi l'idée des premiers avions qui ont traversé, les fous volants qui ont voulu traverser la Manche, ces espèces de défis. Et pour le Feu c'est juste que le Dragon emmène le feu mais que Calais était aussi une terre d'accueil et de passage mais aussi de guerres avec le Fort Risban, la poudrière, les corsaires, l'armada qui a rencontré l'armée anglaise devant Calais et le Détroit. Les occupations par l'Angleterre, les sièges. C'est là aussi que l'on retrouve un petit peu le Feu, d'ailleurs dans la représentation du Camp du Drap d'Or, on a un dragon qui crache le feu dans le ciel. Il y a des forts partout. C'est une ville guerrière, fortifiée.

*On vient de parler de l'arrivée du Dragon, mais pour les autres Machines qui arriveront dans les phases suivantes, l'inspiration découle du Dragon ou d'autres idées sont intervenues ?*

Le Dragon est un dragon lézard en fait et dans son ADN, il y a des lézards, des varans et il y a aussi, comme c'est un dragon des mers, des écailles. Et ça m'intéressait que le Dragon ne débarque pas tout seul comme ça pour un spectacle et basta. J'ai construit une histoire pour Calais qui va s'enrichir dans le temps, s'enrichir de protagonistes, mais aussi enrichir la ville et les lieux d'un bestiaire qui va occuper Calais dans sa totalité. Car on remarque avec Calais St-Pierre et Calais-Ville et les autres quartiers que les habitants ne s'approprient pas la ville comme une entité mais chacun vit un peu dans son quartier. «Je suis de St-Pierre»; «Je suis de Calais Nord»; etc; sans avoir le sentiment d'appartenir à un lieu. Ce qui crée des frontières dans les esprits et des clivages avec des jalousies entre les quartiers si on investit là ou là. Et moi je voulais que ce projet irrigue totalement la ville, celle d'aujourd'hui, celle d'hier et celle de demain. Que les Machines puissent circuler dans le port marchand qui va demain laisser place à de l'habitat et du commerce. Les anciennes friches industrielles mais aussi Calais St-Pierre, le quartier du Channel, le Fort Nieulay, le Fort Risban et que tout ça soit occupé par les Machines. Donc il fallait que je fasse arriver une famille et que je m'appuie sur le patrimoine existant, les forts, le patrimoine historique, l'église St-Pierre et le quartier de filatures qui sont aussi des zones commerciales et commerçantes. Il fallait occuper tous ces lieux pour que les touristes viennent voir le projet de Machines de la ville de Calais, aillent circuler et se promènent dans tous ces lieux qui sont en devenir et qui font partis du tissu commercial et commerçant de la ville. Donc c'est pour ça qu'il y a une occupation du Domebunker, une

friche industrielle, mais aussi passant par le Channel, du quartier St-Pierre, de la plage et de Calais Nord avec le Fort Risban qui était un jalon entre la plage et Calais Nord. Et que nos Varans vont demain circuler par le port, le quai Fournier et occuper l'ensemble de la ville. Il fallait créer un bestiaire de la famille du Dragon qui débarque et qui rejoint le Dragon, c'est comme ça que après le Dragon débarqueront deux Varans de voyages qui seront un premier appel et demain des Iguanes qui habiteront le Fort Nieulay et le quartier St-Pierre.

*Cette idée de venir relier les différents quartiers, vient elle de vous ou c'est une volonté de la mairie ?*

C'est un tout en fait. Quand on fait une étude on rencontre des historiens, les équipes d'urbanisme de la ville, on rencontre la maire, les différents élus, des acteurs culturels et on se fait une espèce d'image de la ville. Donc moi j'ai appris par ceux qui m'ont raconté Calais puisque en plus Calais était en passe de devenir une ville d'art et d'histoire, ce qu'elle est aujourd'hui. Donc ça veut dire que j'ai rencontré Arnaud qui me parlait vraiment de Calais. Ce constat c'est pas moi qui l'ai fait nécessairement. Il vient des discussions et différentes études qui ont été faites sur la ville. Il y a de très belles études d'urbanismes qui ont été faites pour identifier un Calais un peu vert coté digue Royale qui va être un espèce de poumon vert. Et je me suis appuyé sur ce travail pour inventer une histoire.

*Et ce travail d'urbanisme, par qui a t-il été fait ?*

Le projet pour Calais, c'est Marie Capon qu'il faut rencontrer pour ça, elle faisait partie de l'équipe d'urbanisme, j'avais rencontré aussi les équipes d'architectes qui avaient planché sur le projet et ils projettent dans Calais dans les 20 ans à venir, à l'époque sans le projet du Dragon et l'aventure qui va avec mais aujourd'hui on se projette dans la ville de demain avec cette idée que des Machines vont circuler. Donc je t'invite à rencontrer Marie qui est responsable de l'urbanisme à Calais.

*Comment s'est passé le travail avec la mairie pour vous et vos équipes ? Des réunions ont-elles eu lieu et à quelles fréquences ?*

C'est toujours compliqué car il y a toujours dans ce type de projet deux calendriers. Le calendrier du projet et le calendrier politique. Donc quand un projet urbain se fait, quand un aménagement public se fait, on a toujours une volonté politique avec des dates et des échéances et la réalité du projet avec les demandes du permis de construire, les consultations au service des architectes des bâtiments de France, au service de l'urbanisme. Les consultations d'entreprises quand il s'agit de créer un projet avec les permis de construire, etc. Tout ça prend du temps qui ne correspond pas toujours au temps du projet politique, donc il y avait une volonté politique de faire arriver le Dragon bien avant les élections. Ils sont passés, évidemment mais la réalité du projet était d'inaugurer le Dragon avec le Fort Risban. Il devait habiter d'abord le Fort Risban avant que les Varans n'y habitent et j'avais dessiné un abri pour le Dragon au Fort Risban, un restaurant et une boutique et il était aussi question de construire dans un second temps la nef définitive du Dragon qui serait sur le front de mer et qui accueillerait le Dragon au moment où les Varans prendraient la place du Dragon au Fort Risban. Sauf que en imaginant le Fort

Risban, l'idée est venue à l'architecte et aux équipes qui ont concourues pour continuer les dessins que j'ai fait au départ d'élever le Fort Risban pour créer un restaurant en haut et y accueillir une petite administration. Et ce projet a été retoqué, après avoir été pas mal avancé par Nicolas Kelemen, par la DRAC disant qu'il fallait rester sur un volume qui ne monte pas plus haut que le fort pour rester dans une géométrie du paysage. Ça a complètement remis en cause la question du permis de construire et la réhabilitation du Fort Risban après le spectacle. Donc pour faire apparaître le Dragon en novembre, il fallait construire pour le Dragon une nef provisoire. C'est pour cela que nous l'avons fait car on savait que le Dragon allait arriver à Calais et ensuite allait commencer ses premiers voyages sur le front de mer. Il a fallu donc changer un peu de calendrier et d'objectifs. J'ai dessiné pour Calais une nef définitive qui est un écrin de verre avec une architecture en acier et des espèces de bras articulés qui seront bruyères. C'est un bâtiment qui accueille le Dragon et lorsque le Dragon part en voyage dans la ville pour embarquer du public, ça peut être toute la journée, alors ce bâtiment devient un espace public ouvert à tous et qui est un abri pour les calaisiens.

*Donc ce sont les interventions qui sont déjà dessinées, mais par exemple quand j'ai interrogé Mr Pestre, il me parlait d'interventions ailleurs dans la ville. Est ce que là aussi vous intervenez dans les dessins des lieux d'habitation des Varans et des Iguanes ou alors seront ils placés tels quels ?*

C'est le même principe que le Dragon, puisque j'ai déposé une œuvre en temps qu'auteur qui est le projet dans sa globalité avec un franchissement, un pont, plusieurs boutiques, une exposition dans le Domebunker, la réhabilitation du Fort Nieulay avec une famille d'Iguanes qui va y vivre, l'Iguane de la place St-Pierre. J'ai esquissé le projet et ensuite le projet avance à la fois avec les services de la ville, avec, lorsqu'il faut un permis de construire, un architecte car je ne suis pas un architecte et à ce moment là je collabore avec des équipes et des individus pour mener à bien cette aventure dont je suis un peu l'auteur et le chef d'orchestre on va dire.

*Et ces équipes vous les choisissez ou bien vous travaillez en collaboration avec la mairie ?*

Non, par exemple pour le Fort Risban il y a eu un concours avec trois équipes qui se sont présentées et c'est au concours que la ville a choisit Nicolas Kelemen et moi je faisais parti du concours.

*L'idée de travailler sur la ville de Calais a t-elle été motivée par le passé que vous aviez avec elle ? Ça a aussi été motivé par la volonté de la ville de changer son image qui relevait plus d'une image de la crise migratoire afin d'en sortir et donc de promouvoir la culture et est ce que ça a été une source de motivation supplémentaire pour vous ?*

J'ai pas besoin de motivation spécifique pour faire un projet dans une ville. Quand on te propose d'agir sur une ville, un paysage, la transformation d'une ville je suis en général assez partant quelque soit la ville car ça me passionne d'agir de cette façon là, dans la façon dont la ville se transforme et cette manière d'apporter dans l'espace public des perturbations émotionnelles qui vont faire que la ville est autre chose que quand on l'a construite de façon normale et classique, ça m'intéresse toujours. Et Calais j'ai quand même une histoire depuis 1994, presque tout les ans ou deux ans j'ai fait une



intervention dans la ville. Donc j'ai un peu grandi avec cette ville, mon expression artistique s'est formalisée, a évolué au fil des années et des rencontres avec les calaisiens. Donc c'était un peu logique pour moi de continuer l'aventure et je l'ai fait avec plaisir. Mais il est évident que ... En fait je ne ferais pas la même analyse et je pense que c'est vrai que les images, avec la destruction de Sangatte et de la Jungle, et le focus médiatique sur Calais s'est intéressé essentiellement au conflit entre migrants et forces de police, préfecture et ça a été le focus de l'image. Mais moi dès que je suis arrivé à Calais, j'ai vu une ville où les habitants du monde passaient pour aller vers l'Angleterre. Donc c'est un lieu de passage, de migrations humaines un peu comme dans les routes qui sont traversées par les hérissons, les animaux sauvages. Il y a des passages comme ça parce que il y a un gué et donc on est sur le point le plus près de l'Angleterre donc naturellement Calais est construite pour être un passage entre l'Angleterre et l'Europe. Donc ça a toujours été, j'ai toujours vu au bord du canal des groupes de migrants en fonction des conflits en fait géopolitiques dans le monde. Les Kosovars a un moment, les Syriens ensuite ... Mais avant ça, cela a toujours existé dans toutes les villes du monde. A Marseille il y a eu les Arméniens, les Italiens, donc c'est la vie en fait. La question, c'est l'image qui était donnée de la ville qui était une image de conflit et ça a chassé les visiteurs et les touristes du centre-ville. L'idée ce n'est pas de faire oublier la crise migratoire car on ne l'arrêtera jamais. C'est comme l'eau qui coule et c'est ce qui fait la force de Calais. Il y a 30 millions de personnes qui circulent par an. C'est carrément une opportunité extraordinaire pour le développement de la ville. Mais l'idée c'était de changer de focus et de redonner confiance aux calaisiens que l'on perd quand on véhiculé de nous toujours une image un peu négative, un peu violente et qui est fausse en fait. Car Calais au moment les plus forts de la destruction de la Jungle ou des conflits entre migrants et forces de l'ordre, les calaisiens continuaient de vivre normalement leur vie en fait et dans les bars tu avais les pros-migrants, les contre migrants et ça discutait comme ça. L'idée c'était plus de changer de point de vue et d'apporter autre chose. C'est pour ça que je prend rarement la parole pour tel camp ou tel camp par rapport aux migrants. Je m'attache à emmener des folies dans la ville pour tous. Migrants, pas migrants, pro-migrants, contre migrants, etc.

### *On a parlé de la Machine de Ville mais pouvez vous me parler de la Machine de Spectacles ?*

Quand La Compagnie construit une nouvelle Machine, elle ne la fait pas si à l'issue de la construction, la présentation au public et à la ville de cette Machine ne commence pas par une histoire racontée, un spectacle qui ancre l'arrivée de cette Machine dans un imaginaire, une façon de raconter une histoire à toute une population. Enfants, parents, adultes, etc. C'est un signe qui est fort et qui permet de partager l'aventure, un imaginaire, partager une aventure émotionnelle et aussi de vivre l'arrivée de ses objets comme une fête. C'est très important pour moi, sinon je ne fais pas le projet. Ça veut dire que le Dragon avant qu'il n'arrive on s'est mis à raconter une histoire qui disait que des grands travaux sur le nouveau port ont descélé une pierre sacrée qui ferme au monde de la surface un monde souterrain dans lequel vivent des créatures fantastiques. A partir de là je raconte une histoire qui prépare les esprits que ce soit adultes ou enfants à l'arrivée et à la fête. Donc pour moi il est important que ces Machines naissent dans la ville à travers une histoire racontée et produisent une émotion puissante. On partage l'espace public comme un lieu de fête, un lieu d'émerveillement. C'est aussi une façon pour la Machine quand elle arrive de raconter la ville. C'est à dire que quand une Machine traverse

les rues, on lève les yeux et on regarde la ville, ses façades. On se retrouve ensemble dans une ville dégagée de voitures, on marche là où les voitures passent. La ville est silencieuse, les commerces ouvrent leurs portes. C'est une façon de fêter et aussi de générer un plus en fait d'échanges aussi bien émotionnels et économiques. Tout les restaurants ouvrent pendant trois quatre jours et ils font en sorte de pouvoir se réapprovisionner en matières les samedi et dimanche. Ils maintiennent les magasins comme Métro qui ouvrent le samedi et dimanche. Les livreurs viennent livrer le samedi pour que tout le monde soit à la hauteur de l'événement. Donc c'est vraiment une grande aventure et une façon de raconter une histoire. C'est aussi pour les habitants une façon de s'approprier les objets comme un objet qui raconte des histoires et je fais basculer l'aventure urbaine dans une aventure imaginaire. Ça ne m'intéresse pas moi qu'on parle du Dragon comme une Machine touristique à transporter les gens. C'est pas un équipement touristique, c'est vraiment un nouvel habitant dans la ville. Un habitant mécanique mais vivant qui a ses émotions. C'est pour ça que je refuse qu'on parle de Machines, de pannes, d'arrêt d'exploitation. Je préfère que l'on parle de Dragon, d'émotions, qu'on parle d'AVC si il y a une panne ou d'intervention. Je veux qu'on décale le discours et que l'on sorte ce que sont véritablement ces objets, des objets pour faire rêver et qui ne se prennent pas au sérieux en fait.

*Pour reparler du spectacle en octobre mais aussi d'un autre spectacle, celui d'Aéro-Florale où vous aviez travaillé en collaboration avec le Conservatoire de Calais. C'était dans cette volonté de faire participer les habitants ?*

C'est toujours bien de faire participer les habitants dans ce qu'on produit. Le spectateur est toujours acteur un petit peu. Notamment quand on monte sur le Dragon aujourd'hui. Ceux qui sont sur la terrasse du Dragon aujourd'hui deviennent acteurs d'une scène urbaine, observés par ceux qui sont au sol et qui voient le Dragon. Il y a un jeu de regards et de présences qui se fait. Pour l'autre spectacle de toute façon oui c'est ... Un c'est intéressant de travailler avec les populations locales car c'est une façon de faire des rencontres, d'impliquer de nouvelles personnes dans notre aventure. Deux économiquement c'est intéressant évidemment car sinon ça coûterait beaucoup plus cher. Trois c'est aussi toujours touchant dans un spectacle d'avoir des équipes locales qui interviennent ou des employés municipaux car ça crée de la rencontre et surtout ça crée aussi du bouche à oreille qui fait que les amis, la famille de ... sont au courant qu'il se passe quelque chose d'incroyable. On ne peut pas travailler sans eux.

*J'aurais encore une question ou deux mais sur le projet de la Roche-sur-Yon, parce que Monsieur Pestre me parlait de l'intérêt qu'ils avaient eu de réaliser un projet sur Calais car il y avait eu un intérêt du travail réalisé sur la place Napoléon ...*

Oui j'étais venu au Channel faire une conférence sur ce projet. Et Pascal Pestre et quelques élus étaient là et ça avait été un déclencheur. Alors la Roche-sur-Yon c'est un exemple un peu extraordinaire de chantier spectacle, le chantier durait un an et le projet puisait dans l'imaginaire de Napoléon puisque c'est lui qui a construit cette ville et ça a commencé par la découverte d'animaux sous la place dans des caisses issues de la campagne d'Egypte et puis après dans tous les quartiers pendant un an on a ouvert le chantier au public pour y faire un chantier spectacle où on invitait le public à venir voir les avancées. Puis on a révélé les animaux. Le problème de la Roche, c'est que le maire qui a lancé le

projet n'est pas le maire actuel. Et que le nouveau maire ne prend pas au sérieux le projet et oublie de nous commander tous les deux ans une Machine nouvelle qui viendrait dynamiser le bestiaire et de faire en sorte que l'intérêt soit renaissant et nouveau pour les habitants et les touristes qui viennent sur les plages de Vendée. Donc l'équipement survit et végète, est entretenu par des vétérinaires qui interviennent en combinaisons de plongée dans les bassins mais ça pourrait être beaucoup plus fort et plus puissant.

*Et là par exemple pour transposer ça à Calais, comment tout fonctionnerait une fois que les 4 phases ont lieux, comment entretenir et dynamiser pour éviter les mêmes écueils ?*

Le projet va se renouveler car dans le Domebunker il y aura une grande exposition qui va être empreinte de nouveautés avec des thématiques, des invités. Il y aura peut être des Machines mais aussi des thématiques autour des dragons, etc. Donc ça c'est gage de renouvellement ensuite, il peut y avoir des événements réguliers qui peuvent ponctuer de façon annuelle ou bi-annuelle l'aventure avec des spectacles mais dans tout les cas, il est toujours bon dans un équipement touristique culturel pérenne d'avoir des fonds de renouvellement qui permettent de commander ou de changer une machine, d'agrémenter le projet de choses nouvelles qui réactivent l'intérêt des locaux pour venir et revenir. Ça me semble indispensable de le prévoir dans une aventure comme ça.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Entretien 4 : Mme Véronique VAN CUSTEM

Entretien réalisé le 7 juillet avec Mme Van Custem, directrice du CRD de Calais. Le sujet de l'entretien portait sur la collaboration entre le Dragon et le Conservatoire pour le spectacle inaugural et de la place qui allait être celle du Dragon dans le tissu culturel calaisien.

---

*Ce qui m'intéresse c'est de savoir comment se passe la vie avec le Dragon quand on est un équipement culturel comme le Conservatoire de Calais ?*

Pour moi le Dragon ce n'est pas seulement une image sur la ville de Calais, mais il appartient aussi au territoire en général. Bien sûr la ville de Calais est la ville principale dans l'agglomération, mais il va au-delà de la ville. Une image positive, voilà, c'était pour apporter une image positive, festive, inventive, tout ce qu'on veut par rapport à ça, par rapport au Dragon pour enlever un peu le négatif que l'on peut avoir de la ville par rapport à la crise migratoire qu'on a pu connaître, par rapport aux difficultés économiques du territoire. Donc ça permet de redorer le blason de la ville si je peux m'exprimer ainsi, du moins d'apporter quelque chose de positif. Pour que la population s'accapare ce Dragon. Et ayant fait partie des musiciens qui ont participé à l'inauguration, j'ai rencontré les calaisiens lors des déambulations et ainsi de suite et qui vous disent « notre Dragon ». Donc il y a une bonne partie de la population qui se l'est déjà emparée. Après, à nous acteurs culturels du territoire de le faire vivre parce que ce n'est pas simplement comme jusqu'à présent un spectacle de La Compagnie La Machine et Delarozière qui vient pour faire un spectacle pour quelques jours, mais c'est bien un élément qui va rester sur notre territoire. Donc c'est à nous de le faire vivre aussi et c'est pour cela aussi que le Conservatoire a participé forcément à l'inauguration, mais c'est aussi pour cela que l'on travaille pour le maintenir sur le territoire et le faire vraiment s'intégrer au paysage culturel du territoire.

Donc cette année logiquement nous avons programmé entre autre la fête de la musique autour du Dragon et de son parcours, on avait aussi imaginé un concert quelques jours après la fête de la musique dans l'Antre du Dragon parce que pour l'instant le parcours il est assez limité au niveau de la plage. On avait décidé de se mettre sur son parcours et de l'animer musicalement avec les élèves du Conservatoire. Donc en sachant que les manifestations sont limitées dans le cadre du cahier des charges, puisqu'on ne peut pas faire concurrence au spectacle de la Machine et utiliser le Dragon comme le font les artistes de La Compagnie La Machine. Mais on peut très bien se servir du Dragon comme prétexte et animer vraiment ses fonctions, donc il déambule et on peut très bien animer son parcours, il n'y a pas de soucis de ce côté là. De plus il y a actuellement un travail en cours au Conservatoire avec un groupe de jeunes sur la création d'un livre musical, donc un livre qui va raconter une histoire, forcément de dragon et qui sera aussi des musiques qui seront créées, des chansons, il y a plusieurs élèves et professeurs qui se sont regroupés pour faire un spectacle comme ça autour du Dragon.

*Je voulais aussi savoir comment les tractations ont été faites pour que les musiciens*

*viennent jouer. Est ce que c'est la Compagnie qui venue vers vous ou est ce que c'était une demande du Conservatoire ?*

Ce n'est pas une demande du Conservatoire, c'est La Compagnie qui est venue vers nous. Je n'y ai pas joué comme musicien, mais il y avait des chœurs lors du spectacle d'inauguration et je me suis occupé d'eux. Il y avait donc à la fois un chœur d'adultes et un d'étudiants du Conservatoire. Mais c'est la Machine qui est venue. Cela fait plusieurs années qu'ils viennent et donc plusieurs années que l'on collabore avec eux. Donc il y a des musiciens qui sont régulièrement contactés, notamment Céline Pottiez par exemple, elle est allée à Toulouse pour le Minotaure aussi, elle est allée à Taïwan pour le spectacle de l'Araignée. On va dire que ce sont donc des contacts individuels mais quand ils viennent ici sur Calais, forcément ils passent par le Conservatoire pour savoir si on est toujours partant. C'est comme cela que quand il y a eu le spectacle avec l'Aéro-florale qui n'avait rien à voir avec le Dragon mais qui était quand même un spectacle de la Machine, ils se sont adressés au Conservatoire pour que des élèves puissent y participer. Donc il y a un partenariat aussi qui se fait facilement.

*Et là, par rapport à La Compagnie nouvellement arrivée du Dragon, vous parliez des manifestations que vous vouliez faire pour la fête de la musique, dans une certaine limite pour ne pas empiéter sur leur territoire. Est ce que il y a aussi un partenariat qui est mis en place avec eux ou pas ?*

Tout à fait c'est bien avec La Compagnie du Dragon que j'ai rencontré pour mettre en place ses partenariats vis à vis du Conservatoire, là sur le territoire de la ville. C'est clair que c'est avec eux que cela se fait.

*Et par rapport aux différentes phases du projet, car là on est dans la phase une avec le Dragon mais il y a aussi des Varans, des Iguanes qui vont arriver au Domebunker, au Fort Nieulay, est ce que cela a été acté que le Conservatoire allait rejouer ou bien cela est tacite ?*

Alors, rejouerait, je ne sais pas pour l'inauguration ou quoique ce soit, je ne sais même pas si il y aura une inauguration, mais en tout cas je pense que régulièrement on interviendra autour des différentes bestioles de La Compagnie du Dragon. Une des missions du Conservatoire c'est aussi de rayonner avant tout sur un territoire, donc on est là aussi pour faire une animation dans le bon sens du terme du territoire en soi. Donc on essaye de profiter de ses ressources et le Dragon en fait partie. Comme on peut aller travailler avec le musée de la Dentelle, on a fait les 10 ans du musée de la Dentelle fin 2019, comme on peut aller au musée des Beaux-Arts.

*Pensez-vous que le Dragon est en train de bien s'implanter dans le tissu culturel calaisien ?*

Oui, je pense, après il n'est pas implanté que dans le tissu culturel mais je pense que oui. Moi j'ai découvert, pourtant je suis calaisienne, que il y avait un dragon au dessus de la mairie, l'espèce de girouette. Et quelque part il y avait déjà une image de dragon attaché à la ville. Je pense très fort que historiquement ça vaudrait le coup d'aller creuser de ce côté là. Par exemple, ils ont à La Compagnie du Dragon forcément de la



vente autour de l'image du Dragon, mais il y a aussi des choses très intéressantes au niveau du déroulé du Dragon en lui même.

*Le fait d'avoir participé au spectacle inaugural crée un sentiment d'appartenance en se disant c'est mon Dragon, j'y ai joué ?*

Bien sûr, c'est évident et cela va vous paraître stupide mais c'est presque comme si il était vivant, parce qu'on l'a surnommé « DD » et pourquoi ? C'est tout simplement quand on disait qu'on reprend à la lettre D, DD comme le Dragon, voilà donc on le surnommait « DD ». Ce qui veut dire que quelque part on lui a donné un nom et je sais que ça m'arrive d'aller à la plage le voir et lui dire « Salut DD, tu vas bien ? ». Et il faut dire aussi que, et c'est un point très très fort de la Machine, le regard est vivant. Quand il vous regarde, vous avez l'impression qu'il ne regarde que vous et quand on était dans la foule, puisque j'ai assisté aussi à des déambulations, et qu'il tourne la tête pour nous regarder on se sent vraiment regardé, c'est vraiment quelque chose de très, très, très fort parce que je pense que la réalisation même technique le rend quelque part vivant et animé. Oui, tous ceux qui ont participé, je crois que quelque part il y a une part du Dragon qui nous appartient, un petit bout d'écaïlles.

*Et une partie de vous sur le Dragon ?*

Peut être pas car on n'a pas participé à sa réalisation, mais à son intégration, à sa vie, à sa naissance ici et la découverte de la ville. C'est plutôt dans ce sens là. Je pense que peut être ceux qui ont travaillé dessus techniquement qui l'on construit, je pense que oui.

*Vous parliez du regard en temps que spectatrice, mais en temps que chef des chœurs et donc actrice quel regard avez vous, est il différent ?*

Le regard qu'on porte ou celui du Dragon ?

*Celui que l'on porte.*

Alors oui il est différent car on fait partie de l'histoire, en plus le spectacle de l'inauguration c'était une histoire qui était racontée tout le long des jours et ainsi de suite, donc on a participé à son histoire. On se sent privilégié quelque part, on était sur place, on faisait partie du moment où il était là, où il a eu ses premiers regards sur la ville, où il a adopté cette ville de Calais, où il a regardé la mer et ainsi de suite. Je pense que comme on a participé vraiment physiquement à cet événement, on n'a pas du tout la même implication ou le même sentiment que la personne qui est venue regarder le spectacle, même si elle est venue regarder tous les spectacles. Cela reste quand même extérieur. Nous on faisait partie de ce moment, on a partagé des moments donc c'est forcément pas la même chose, même aux répétitions. Quand on a fait les répétitions, il y avait déjà cette émotion là.

*Si je ne m'abuse lors de la première soirée, les musiciens étaient placés dans des nacelles, comment cela c'est passé en amont pour pouvoir jouer tous ensemble ?*

Il y a eu des répétitions de faites dans les bulles qui étaient indispensables car un musicien, logiquement on n'a pas l'habitude de jouer perché comme cela dans des nacelles, pas ensemble, pas l'un à côté de l'autre. Tout se reliait par micros et ainsi de suite et on n'a pas l'habitude. Il y a en général un regard entre nous que l'on a perdu donc on était relié par oreillettes, y compris le chef qui était tout en bas. Ce n'est pas la même perspective donc on était obligé de répéter dans ses conditions là.

*Combien de temps vous ont pris ses répétitions et quand a commencé l'aventure du Dragon pour vous ?*

Alors, nous les chœurs nous avons commencé pendant les grandes vacances à répéter pour le spectacle de la Toussaint. Les musiciens ont eu leur partition début septembre. Ils ont travaillé individuellement puis tout c'est construit ici.

*Et d'un point de vue administratif ?*

Les contacts ont été pris en amont en janvier-février, les musiciens ont été employés par la Machine et le Conservatoire qui est un établissement de l'agglomération a conventionné avec le spectacle de la Machine. J'ai eu affaire à Mino Maland le compositeur, la cheffe d'orchestre aussi. Une des grosses chevilles ouvrière du spectacle aura été aussi Stéphane Lecarrié. Je pense que c'est une personne importante à contacter pour vous la suite.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARTS ET METIERS  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

## Entretien 5 : Mr Stéphane LECARRIÉ

Entretien réalisé le 9 juillet avec Mr Lecarrié, responsable du Service Promotion Événementielle de la ville de Calais. Le sujet de l'entretien portait sur l'organisation du spectacle inaugural du Dragon en Novembre 2020 et des différentes retombées liées au spectacle.

---

*Dans le cadre de mon mémoire sur le Dragon, j'ai déjà interrogé Mr Delarozière qui m'a parlé de son concept d'avoir des Machines de Ville et aussi des Machines de Spectacles. Et par rapport à cette notion de spectacle j'ai obtenu votre nom comme étant celui de la personne s'étant chargée plus ou moins de l'arrivée du Dragon pour son spectacle inaugural...*

Alors disons que j'ai été chef de projet au niveau de la ville de Calais pour le spectacle inaugural. Ça consiste essentiellement à mettre l'un devant l'autre, les bonnes personnes. C'est à dire de coordonner le travail des services techniques avec le cahier des charges fournit par La Compagnie. C'est un spectacle d'envergure qui a duré 4 jours, on a accueilli près de 400 000 personnes, donc c'est énorme sur une ville de 75 000 habitants, en plus dans des conditions, sur le plan de l'accès du public, assez délicate car on était en plan Vigipirate. Donc effectivement l'idée était avant tout de faire en sorte qu'il n'y ait pas trop d'impact sur le déroulement du spectacle sur le plan artistique, tout en accueillant les gens dans des conditions de sécurité optimale.

*Comment la ville s'est préparée pour accueillir ce spectacle ?*

Alors d'abord, il y a l'intention de l'artiste, c'est à dire qu'à un moment il imagine un scénario, une histoire, nous la livre. Il y a des échanges et ensuite en fonction des parcours que François Delarozière a imaginé, c'est à dire qu'il .... Alors il connaît bien la ville, ça fait très longtemps qu'il intervient à Calais à l'époque où il faisait parti de la Compagnie Royal de Luxe. Il a été aussi acteur de grands spectacles de rue donc il connaît bien la ville. Pour le spectacle inaugural du Dragon de Calais, il a fait comme il fait je pense la plupart du temps, comme à chaque fois. Il se promène dans la ville, a un peu senti les choses, a regardé l'environnement urbain et il nous a donc fait une proposition d'histoire et de parcours, alors ensuite il a fallu effectivement se promener en ville avec lui, avec nos responsables techniques. Il faut imaginer qu'une collectivité, telle que la ville de Calais c'est plus de 1300 agents, des services techniques différents, ciblés, certains s'occupent de l'éclairage public, d'autre de la voirie, etc. Donc il faut identifier les bonnes personnes et faire les différents parcours en leur présence pour évaluer la faisabilité de ce qu'a imaginé François Delarozière. François Delarozière qui, c'est pareil, est un artiste et n'a pas toujours les cartes même si il a énormément d'expérience et sait à priori dans quelles rues et à quels endroits faire ses spectacles, mais après il y a une étude de faisabilité technique.

Alors là en l'occurrence la ville de Calais et certains techniciens avaient l'expérience des grands spectacles. Moi j'ai travaillé par exemple sur Long-Ma, j'ai été le coor-

dirigeant pour la ville de Calais, avec le Channel et La Machine pour Long-Ma. Donc on avait déjà identifié certaines problématiques, là le soucis c'est que comme je vous l'ai dit tout à l'heure en préambule c'est que le niveau de sécurité pour le public avait considérablement augmenté. Long-Ma c'était avant les attentats de Nice et que évidemment les choses avaient beaucoup changé depuis. Et en plus on avait pas à faire face à la même Machine, on avait affaire à une Machine plus importante en terme de dimensions et de poids surtout. Donc 75 tonnes, je n'ai vu le poids exact en tête mais en tout cas les 75 tonnes il fallait s'assurer qu'on allait pas endommager la voirie, il y avait des ponts à franchir, il fallait aussi identifier tout ce qui pouvait éventuellement gêner son passage, donc les câbles électriques, téléphoniques, voir fibre, mobiliers urbain et signalisations. Donc c'est un énorme travail, les gens ne s'en rendent pas compte et à la limite ça fait partie de la magie du spectacle, mais il y a un travail de préparation en amont qui est énorme. Le simple fait de faire passer un Dragon dans une rue, il faudrait donc imaginer tout ce qui pourrait poser problème. Alors il y a des choses qui se voient, un câble électrique vous avez un télémètre laser, vous mesurez la hauteur et vous savez si vous allez devoir enlever le câble électrique. Pour les ponts c'est plus compliqué, il faut récupérer les données techniques. Parfois les ponts sont très anciens et c'est pour ça que l'on a pas pris le risque de faire passer le Dragon au niveau de la gare au niveau du pont Georges V car on avait des données trop anciennes et on était pas certains que le pont résiste au passage du convoi. Et par extrapolation imaginer le comportement du public autour du Dragon pendant le spectacle pour que ce soit aussi confortable. Parce que c'est bien beau vous pouvez faire passer le Dragon sur un axe identifié mais il faut aussi que ce soit confortable pour les gens tout autour pour profiter du spectacle dans de bonnes conditions.

*Par exemple vous parlez du pont Georges V qui n'a pas pu être franchi. Le parcours imaginé par François Delarozzière initialement a-t-il subi énormément de modifications sur les 3 jours de spectacles ?*

Alors énormément non, mais des ajustements oui. Il y a eu énormément d'ajustements, techniques par rapport à nos données mais aussi parfois artistiques, c'est à dire que par rapport à son premier jet, aux premiers repérages, il a fallu aussi des ajustements. Il y a même eu un ajustement en cours de spectacle.

*C'est à dire ?*

C'est à dire que à un moment, il était question que le Dragon fasse sa pause au niveau de la plage à un endroit précis. Et quand on vu le monde qui était là à cet endroit là, on a, avec une prise de décision de François Delarozzière, puisqu'il y avait un impact artistique, reconsidéré l'endroit de pause du Dragon et de sa sieste pendant le spectacle pour le mettre à un endroit où il pourrait accueillir plus de monde et qui générerait moins de problèmes au démarrage, en plus c'était pour la scène finale du dimanche soir. Donc ça c'est une décision qui a été prise et heureusement c'est un changement, il ne s'agissait pas d'envoyer sur une voirie qui ne faisait pas partie du spectacle ça n'aurait pas été possible. Mais disons que ça été modifié en cours de route pour répondre à l'affluence qui était plus importante que imaginée le dimanche après-midi .

*Et ce genre de spectacle ça se prévoit combien de temps à l'avance ?*

Si je reprends les événements, on a commencé à travailler un an à l'avance pour les premières discussions. Je suis allé en ce qui me concerne 3 fois à Nantes pour voir l'évolution du projet et rencontrer tout ceux qui allaient être partie prenante du spectacle. Alors il y a François Delarozière, directeur artistique mais vous avez un directeur général technique, il y a également tout une équipe de bénévoles à gérer, ils sont nombreux pour assurer la fameuse « patate ». Alors la patate c'est un environnement qui est créé par les bénévoles qui tiennent à la main une rubalise pour créer une zone de sécurité par rapport à la machine. On appelle ça la « patate » car ça a la forme d'une patate et ça entoure le Dragon et les techniciens qui le manipule. C'est un peu la scène du Dragon qui ne doit pas être franchie par les spectateurs pour des raisons artistiques et aussi de sécurités. L'idée de ce dispositif c'était que ce soit discret, alors évidemment il y a une petite mise en scène, on arrive tous ensemble sur la scène, on se place. Moi j'étais sur cette opération responsable de sécurité, donc c'est une responsabilité puisque je suis en tête de cortège avec mon tawkie et le téléphone pour vérifier que le spectacle peut bien se dérouler et en cas de problème le signaler tout de suite. Il y a deux niveaux, le déroulement sur le plan artistique mais aussi la surveillance liée à la sécurité, les risques d'attentats, comportement du public, un éventuel accident en rapport ou pas avec le spectacle d'ailleurs puisque la vie continue aussi et il se peut qu'il y ait des soucis et donc ces bénévoles sont importants, on les a formés en amont. On a eu des annonces de passées sur les réseaux, la presse, on les a recrutés et formés et c'est un échange de bons procédés. On leur permet de vivre une expérience inoubliable, d'être là au pied du Dragon pendant 3 jours, c'était un moment très très intense et on leur assure la restauration et puis l'équipement pendant toute la durée du spectacle.

*Et par exemple pour « nettoyer » les obstacles qui peuvent gêner, tout à l'heure vous parliez des fils électriques qui pouvaient être trop bas ou ce genre de chose, comment cela ce passe concrètement ?*

Cela ce fait bien en amont, parce que la charge du travail au vue des parcours est considérable. Mais ça ne peut pas être enlevé trop tôt car quand on commence à enlever des panneaux de circulations, etc, c'est problématique. Il faut mettre des panneaux provisoires ou plus bas ou sur les côtés. On ne peut pas enlever un stop comme ça ou un feu tricolore, il faut à chaque fois prendre des précautions, que sur le plan de la circulation ce soit toujours conforme au code de la route. Je vais vous donner un exemple précis: un moment le Dragon circule aux abords d'une école maternelle et depuis le plan Vigipirate on a placé des petits plots pour que les automobilistes ne puissent pas se garer sur le trottoir, mais qu'il a fallu enlever pour que le Dragon puisse passer. Il faut donc établir une sorte de programme, voir ce qui va prendre le plus de temps, voir ce qui est le plus important à être laissé jusqu'au dernier moment. Et par exemple les fameux plots étaient devant des écoles et le spectacle était en fin de vacances scolaires. Donc on savait très bien qu'on pouvait les enlever vu que c'était les vacances et que à priori l'établissement scolaire n'était pas ouvert, donc il faut comme ça établir une sorte de programme, qu'est ce qui va prendre du temps, qu'est ce qui va être problématique, ? Car il y a des câbles électriques qui peuvent être débranchés sans trop de conséquences, d'autres où on avait par exemple un câble qui n'appartenait pas à la ville de Calais et transportait de la fibre optique et évidemment il a fallu contacter SFR et s'arranger, voir comment on pouvait prendre en charge ce déplacement, cette dépose de câbles sans qu'il y ait rupture de service. En fait c'est une multitude de détails à régler avec différents partenaires.

Et on a évidemment la pression, elle est liée au fait que les choses soit réalisées dans le temps imparti et aussi de ne surtout pas oublier quelque chose.

### *Justement il y a eu des oublis ?*

De par l'expérience acquise au fil des années et de par le spectacle de Long-Ma qui était quand même très récent en 2016, déjà à ce moment là on avait fait un débriefe car c'est ça qui est important. On note tout ce qu'on peut améliorer et donc on avait déjà identifié certaines choses, la prévention, les riverains qu'il fallait prévenir et c'est un gros travail, parce que c'est magnifique d'accueillir un spectacle comme ça mais vous n'accueillez pas un spectacle de 3 jours et 400 000 personnes sans un maximum de rues impactées sur le plan du stationnement et de la circulation. Donc il y a des gens qui travaillent et vous ne pouvez pas vous pointer comme ça en disant vous fermez tout et débrouillez vous. Donc on est obligé d'informer, de créer des documentations spécifiques pour les riverains, à quel moment vous ne pouvez plus mettre votre voiture, à quel moment vous devez prendre des précautions si vous travaillez. On a dû aussi également prendre la tâche des services sociaux. Vous avez par exemple des personnes âgées qui bénéficient de soins ou de repas à domicile. Si les aidants des soignants ne peuvent pas accéder parce que la rue est bloquée c'est compliqué donc il faut identifier, prévenir les professionnels de santé, qu'ils nous préviennent éventuellement pour des gens où on a fait des exceptions. Pour des gens qui avaient vraiment besoin de soins et où on a fourni des laissez-passer aux soignants pour aller effectuer leur travail. Franchement dans l'ensemble cela s'est bien passé. Autre problème aussi, quand vous commencez à bloquer certains quartiers et comme je vous l'ai dit tout à l'heure, le soucis c'est qu'avant moi j'ai connu des spectacles de rue avant les attentats et où il y avait moins de précautions à prendre, donc c'était plus souple. Mais là depuis les attentats les conditions sont drastiques, on élargit les périmètres toujours, toujours plus de sécurité. Sauf que les impacts sont de plus en plus nombreux, vous dites par exemple aux commerçants préparez vous, un gros spectacle c'est le moment de refaire votre trésorerie, de faire du business, c'est important au niveau du développement économique, mais après si ces mêmes commerçants ne peuvent pas se faire livrer ou réapprovisionner, je pense notamment aux bars et aux restaurateurs. Les restaurateurs c'est des produits frais et ils ne peuvent pas commander le lundi et être tranquille une semaine, c'est de la livraison tout les jours, voir deux fois par jour et tout ça il a fallu l'anticiper. Et donc vous pouvez imaginer que c'est un travail de longue haleine parce que en plus ce n'est pas un spectacle à un instant donné, c'est pendant 4 jours sur une zone qui va du théâtre à la plage.

### *Et donc là, pour l'arrivée du Varan et des Iguanes, faudra t-il remettre en place le même genre de dispositifs ?*

L'idée effectivement c'est d'imaginer, parce que le spectacle inaugural ne marque que le début de l'histoire et est d'ailleurs racontée dans le fascicule, une histoire qui va se prolonger avec l'arrivée d'autres créatures et si évidemment la situation sanitaire, la situation du monde d'une façon générale ne viennent pas contrarier tout ça, l'idée c'est effectivement de faire des spectacles. Alors en fonction du développement du programme et des nouvelles Machines qui vont arriver mais pas toujours de la même ampleur, mais en tout cas de marquer le coup à chaque fois. Car en plus du coût de la Machine de Spectacles en elle même, 3 jours de spectacles ça a aussi un coût. C'est une



équipe impressionnante de la compagnie artistique, les techniciens, les agents de la ville qu'il faut payer en heures supplémentaires les week-end et de nuit, donc ça a un coût pour la ville.

### *Et en terme de retombées économiques justement, le spectacle ...*

Alors il y a des retombées de deux niveaux, les retombées économiques directes c'est à dire les gens qui se disent je viens voir le spectacle alors cela va du calaisien au touriste. Le calaisien qui va voir le spectacle et qui va en profiter pour boire un coup, manger un morceau dans un restaurant, acheter un produit dérivé qu'il n'aurait par forcément fait. Et puis le touriste qui vient une journée, deux jours ou plus et qui génère de la nuitée et de la restauration, un plein de carburant, des achats dans les commerces, c'est du développement économique direct. Après il y a tout le développement indirect, c'est à dire les images et le message que vous allez envoyer à l'extérieur parce que c'était quand même un gros spectacle, il y a eu des images et de très nombreux médias nationaux on repris des images pour annoncer l'arrivée d'un Dragon à Calais et donc ces retombées économiques ne sont pas toujours identifiables mais comptent énormément. Mais surtout parce que les choses sont comme elles sont aujourd'hui et on a devant nous l'été, pas de vols longs courriers ou peu, des frontières européennes qui s'ouvrent à peine, avec énormément de français qui ont décidé de rester en France, et je pense que c'est plutôt bien cette année pour notre économie d'être un peu solidaire et de faire ses vacances en France. Donc on imagine que des gens qui peuvent se poser des questions sur leur destination, et que le Dragon peut être un déclencheur. Je pense que c'est le principe des vases communicants c'est à dire que tout les étrangers que l'on ne verra pas à Calais, espérons que elle soit compensée par une clientèle française plus nombreuse qui au lieu de partir en Espagne, au Maroc, en Tunisie ou ailleurs reste en France et puis tiens faisons fi des clichés et allons voir ce qu'il se passe dans le Nord et puis tiens on a entendu parler d'un Dragon à Calais, allons-y. On sait très bien que l'on est pas sur du très long séjour, mais déjà avoir des touristes qui vont venir une, deux, trois journées et puis il y a Calais et la côte d'Opale de façon générale qui commencent à proposer de grands arguments touristiques avec le côté nature et le cap Blanc-Nez et cap Gris-Nez, les grandes plages, le côté un peu sauvage qui est pas saturé, comme la côté d'Azur de constructions, d'urbanisme et des propositions intéressantes en termes culturels, d'animations, donc il y a le Dragon à Calais et Nausicaa à Boulogne. Et tout doucement cet ensemble peut commencer à conduire à la programmation d'un long week-end dans la Côte d'Opale avec énormément de choses à faire.

### *Une fois que les spectacles ont eu lieu, les Machines resteront elle dans leur modes de ville ou retourneront-elles dans leurs modes de spectacles ?*

Ces Machines qui se transforment en Machines de Ville ont une mission, le Dragon ce sont ses tours le long de la plage. Ce qui est intéressant c'est qu'on peut tout imaginer, après c'est juste une question de faisabilité, on en a parlé avec François Delarozière et il est clair que le Dragon pourra de temps en temps s'inviter et prendre part à un spectacle. Il est par exemple intéressant d'imaginer que quand d'autres Machines arriveront, le Dragon pourra revêtir ses habits de spectacle et participer. Là on touche au domaine artistique donc je ne vais pas empiéter sur le domaine de Mr Delarozière, il a suffisamment d'idées et d'envies pour imaginer de tels rassemblements.

Je peux vous faire une petite conclusion, moi je dirige le service évènementiel de la ville depuis 11 ans maintenant et c'est des moments uniques dans une vie professionnelle, pour moi et aussi pour mes collègues qui ont participé. Il faut toujours un chef de file et évidemment un coordinateur, c'est un travail de toute une équipe et ce qui est intéressant c'est que sur des projets comme ça il y a rarement de polémiques, c'est à dire que tout le monde adhère. Vous savez le monde collectif ce n'est pas mieux ou moins bien qu'une entreprise, il y a les mêmes soucis, il y a des syndicats, vous avez des gens plus souple, d'autres qui le sont moins, certains qui comptent leurs heures et d'autres pas. Vous avez les mêmes problématiques que dans une entreprise avec en plus l'environnement politique, il y a une double hiérarchie politique et territoriale, mais sur des projets comme ça il y a une telle énergie que l'on est rarement dans le négatif.

### *Il y a quand même eu des détracteurs il me semble ...*

Je parle de gens qui sont sur le projet, évidemment sinon la polémique elle existe pour tout et je ne vois pas pourquoi le Dragon aurait échappé à la polémique, avec beaucoup de fausses informations qui ont circulé car il ne faut pas tout mélanger, notamment le budget global imaginé sur l'opération pour plusieurs années et le prix du Dragon. En plus la ville a bénéficié d'énormément d'aides. Donc oui c'est un investissement mais je trouve que c'est diablement plus excitant que de travailler sur un énième centre commercial. Il y a une dimension culturelle, artistique qui peut aussi changer l'image de la ville et en tout cas pour en revenir au spectacle on a pas eu de mal à emmener quique ce soit. Parce que vous aller demander des efforts au gens de travailler un peu plus mais autant sur certains projets ça peut être un problème, autant là ça ne l'est pas car tout le monde est heureux de mettre la main à la pâte. Tout le monde est fier le jour J d'être là et de dire j'y étais et en plus j'ai participé à l'aventure. Quelque soit le niveau, on avait recruté des agents de parkings puisqu'on avait proposé des parkings à l'extérieur avec des navettes et on voulait qu'il y ait des agents de parkings pour tenir les parkings, renseigner les gens et envoyer les gens vers les navettes. C'est un rôle un peu ingrat car ces gens là ne vont pas voir le spectacle, vont être dehors, c'est pas les bénévoles de la patate qui sont aux premières loges du spectacle. Moi je leur avait dis quand on s'est réunit pour donner les consignes que à mes yeux ils avaient autant d'importance que les autres car ils étaient le début de l'expérience pour les touristes qui arrivaient. C'est l'accueil, les sourires et les renseignements, il ne fallait surtout pas qu'ils se sentent sur une mission ingrate.

*Par rapport à Long-Ma, vous faisiez l'interface entre le Channel et la compagnie de la Machine mais pour le spectacle du Dragon vous ne m'en avez pas parlé. Est-ce un oubli ou juste le Channel n'a pas pris part au projet ?*

Le Channel est une association, une scène nationale, Long-Ma c'était un peu différent c'est une opportunité qu'a saisi le Channel dans le cadre de sa programmation. Au départ le spectacle ne devait avoir lieu que dans la cour du Channel et la municipalité ayant appris le projet a proposé d'abonder financièrement et de faire en sorte que ce soit un vrai spectacle de ville. Voilà pourquoi on a été intégré au projet. Après pour le Dragon de Calais c'est différent dans le sens où c'est un projet de ville qui n'est pas issu de la programmation de la scène nationale. Je sais qu'il y a eu quelques divergences de points de vue parce que le directeur de la scène nationale considérait qu'on était sur un

projet touristique et non artistique. C'est un point de vue mais cependant j'ai souhaité et je ne le cache pas au début du projet y associer le Channel sur un plan technique. C'est à dire qu'il y a eu une rencontre avec François Delarozière et Francis Peduzzi et en gros le message était de « si il était possible de travailler avec le Channel ce serait intéressant car ce sont des gens qui ont aussi un certain savoir-faire, qu'est il possible de faire? » et il y avait deux soucis, d'une part le Channel avait déjà une programmation assez riche avec les Feux d'hiver et des techniciens et des locaux occupés et deuxièmement le Channel était éloigné des sites de spectacles. C'est essentiellement pour ça que la base technique est arrivée au quai Fournier et qu'on a logé les équipes dans la halle. Donc très rapidement on a vu que ça allait être complexe.

*Et par rapport aux musiciens ? Cela a aussi été votre rôle d'aller les chercher ?*

Oui on était là au départ, on a rencontré la directrice du Conservatoire avec Mr Maland qui est le compositeur de la musique, afin d'établir le premier contact après, ce sont eux qui se sont mis à travailler ensemble. On a juste assuré les locaux pour les répétitions, on est facilitateur, mais une fois que les gens se connaissent ....

*A t-on évoqué l'ensemble des entités auprès desquelles vous avez joué les intermédiaires ?*

Il y a les instances portuaires à partir du moment où votre Dragon débarque quai Fournier et s'installe dans un hangar, qu'il y a deux scènes du spectacle sur le quai Fournier, qui est un quai en activité de commerce, il a fallu travailler avec les utilisateurs et le port. On a d'ailleurs eu des sueurs froides car à un moment on nous a dit que ce ne serait pas possible de faire de scènes ici car on attend des déchargements, donc il faut tout organiser de façon à ce que les espaces soient libres au moment de l'intervention et même avant car le Dragon est arrivé 3 semaines avant le spectacle pour être monté et réaliser des répétitions pendant une semaine pour le spectacle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Entretien 6 : Mmes Marie CAPON & Mélanie LAHEYE

Entretien réalisé le 17 juillet avec Mme Capon, responsable du Service Aménagement de la ville de Calais et Mme Laheye, chargée d'opération du Service Aménagement de la ville de Calais. Le sujet de l'entretien portait sur l'ensemble des travaux concernant le réaménagement du front de mer et de l'insertion du Dragon dans ce projet, ainsi que des différentes étapes d'arrivées des futurs Sauriens.

---

*Dans un premier temps, j'aimerais parler du projet de réaménagement du front de mer, puis ensuite voir comment il s'est réadapté pour accueillir le Dragon ?*

M.C : Alors en fait, nous au niveau aménagement et urbanisme, on suit un peu les directions politiques qui nous sont données. On va dire que le travail sur le front de mer il est issu d'une volonté politique de revaloriser vraiment toute la façade littorale et d'asseoir Calais comme une vraie station balnéaire qui avait perdu un peu ses titres de noblesses ces dernières années du fait de l'image et du fait des aménagements un peu vieillissants. Et donc une volonté forte de réinvestir ce site là avec à l'origine un phasage qui était sur quasiment que de l'espace public et sur qui est venu se greffer dessus le projet de François Delarozière. Donc en quoi consistent les aménagements du front de mer ? Il y a deux phases qui ont été découpées de cette façon. La phase orange, la phase une qui a consisté à faire disparaître le camping municipal pour le déplacer et reconquérir tout ces espaces qui étaient très en retrait des voiries, ce n'était pas un espace que l'on utilisait. Donc l'objectif ça a été de retransformer complètement cette image là et de rapprocher la ville de la mer finalement, puisqu'on ne sent pas la présence de la mer dans Calais. Et donc l'objectif c'était vraiment de se dire que je sors de Calais Nord et je sens la mer au bout qui m'appelle, je la vois et je vois les bateaux. Il fallait donc raccourcir les distances et attirer sur la mer. Donc tout ça a été réalisé, plutôt dans un esprit de promenades, de grands espaces, de végétalisations, etc. Le côté vraiment écrin autour du Fort Risban qui est un site Vauban.

Et là le second secteur qui se déploie sur une toute autre identité qui correspond vraiment à la plage de Calais, c'est à dire conviviale, animée, sportive, ludique. Vraiment le côté rassembleur et donc une ambiance différente et complémentaire de ça, et donc un projet urbain qui se déploie dans cet esprit sur cette partie là, tout ça c'est le programme d'aménagement de la phase 2 de l'opération «front de mer».

Avec en 2016 Long-Ma qui revient à Calais et l'idée des élus de se dire que Calais a subit énormément de préjudices et a une image extrêmement dégradé et pourtant les Calaisiens sont dans la rue en 2016, on a Long-Ma qui vient, les foules sont là et il y a une vraie cohésion qui se recrée dans la ville. Les élus se disent il faut qu'on poursuivent ça, il faut qu'on inscrivent ça dans Calais, parce que c'est son histoire et que depuis les années 90 on a eu les Machines de Delarozière et finalement ça fait parti de notre histoire, ce n'est pas juste une compagnie qui vient de temps en temps. Et surtout ça a marqué une génération qui a grandi et découvert petit le Géant et 25 ans plus tard, on a le Dragon qui arrive. La particularité qu'on a eu c'est d'intégrer ses données là dans les projets urbains car à Nantes, l'île de Nantes, ils ont entre guillemets un terrain de jeu qui leur est destiné. Ce sont d'anciennes halles et finalement ils ont peu transformé la

ville pour l'Éléphant, le Carrousel, etc. C'est venu se mettre autour, alors qu'à Calais on est quand même sur des espaces plus petits d'un point de vue surface et le grand défi de Calais c'est de se dire que la Machine vient dans la ville. Donc ça veut dire créer des espaces de déambulation pour la Machine. Donc dès le départ dans le projet urbain de la phase 2 du front de mer ça a été de se dire finalement j'ai des emprises pour le Dragon.

M.L : Puisque la phase 1 était déjà en chantier quand le projet a été dessiné. Donc en fait ils ont rattrapé, mais ils n'ont pas pu lui dédier des espaces à proprement parlé.

M.C : On est venu poser la nef et ce sont simplement les extrémités Nord qui serviront de parvis et de lieu de déambulation, mais en effet on a pas pu prévoir des espaces.

*Et sur le plan que vous montriez avant, l'étoile nommée «espace équipement structurant», à quoi ça correspond ?*

M.C : Si vous allez là-bas vous promener, vous verrez que à coté du parvis et de la nef provisoire du Dragon il y a encore des terrains derrière. Et dans l'esprit des élus c'est de compléter ce site avec un équipement de type hôtel, qui fait une proue et qui vient aussi servir d'attractivité et de lieu de vie pour valoriser le Dragon, avec vue sur la mer, le port, etc. Donc ils imaginent un équipement touristique et hôtelier assez haut de gamme.

Mais les deux s'articulent assez bien, puisque l'architecte qui a bossé sur le projet d'hôtel s'était dit que en fait il faut que le Dragon s'amuse avec la présence des chambres et des balcons. Limite c'est l'hôtel dans lequel on a envie de résider si on a envie d'être aux pieds du Dragon et d'avoir une expérience insolite. Donc on a déployé en fait un programme d'aménagement public aussi qui répond à ce dont je vous ai parlé tout à l'heure, des enjeux de convivialité, d'intégration de sport, de végétalisation, de promenade, la fameuse promenade de la digue. Donc tout ça on l'a vraiment maintenu et on a articulé les enjeux d'intégration du Dragon à l'intérieur. C'était le programme de travaux qui a découlé sur la formalisation d'un projet urbain qui se déploie de bout en bout. On a aussi confié à un maître d'œuvre paysagiste-architecte le dessin des aménagements et en fait ils sont partis dans l'histoire de Calais, l'identité de la plage et l'idée ce n'était pas de dessiner quelque chose qui ne nous corresponde pas, on ne va pas copier Los Angeles par exemple.

L'idée c'est donc de vraiment se dire c'est quoi Calais ? Et comment on inscrit Calais au 21ème siècle avec notre histoire et nos traditions ? Il y a donc forcément les petits chalets, les friteries, les glaces, le coté vraiment très ludique et sportif. Ils ont aussi cherché les ambiances et les couleurs, les attentes et la particularité aussi de notre maîtrise d'œuvre c'est qu'ils arrivent à travailler finement l'usage. Pour eux compte avant tout l'usage d'un espace avant sa beauté, son esthétisme, c'est le côté un peu plus pratique et comment va servir l'espace ? Et depuis le début, la réflexion c'est de se dire que chaque espace va être conçu par rapport à un usage précis et comment on va pouvoir coordonner tout ça, c'est à dire le sport avec la personne qui se met sur un transat pour bronzer, avec la famille qui mange sa glace et l'autre qui pique-nique, le vélo qui passe, etc ... Comment tout ça peut bien s'emboîter quoi.

*Et qui est la maîtrise d'œuvre ?*

M.C : C'est l'agence BASE, ils ont travaillé aussi sur les berges de Loire à Nantes, à par-



tir de l'île des Machines jusqu'aux tables de ping-pong aux formes bizarres. Ils ont aussi bossé pas mal à Lyon vu qu'ils sont basés là-bas. Ils sont associés avec Phase-B, ceux qui font les petits modules architecturaux pour les friteries, glaciers, etc. Ils sont aussi avec l'agence On qui est une agence spécialisée dans l'éclairage public et avec une grosse association pour le skate-park puisque un des gros point de l'aménagement c'est la réalisation d'un skate-park à 1 million d'euros. Ils travaillent donc avec Spectrum et Jim Barnum, c'est un skateur canadien et Spectrum est une agence spécialisée dans la conception de skate-park. Et Ingérop qui est le bureau d'étude VRD, donc eux c'est concepteur réseaux, etc. Donc voilà, ils ont conçu du mobilier spécial puisque en fait, on avait fait énormément de concertations en amont pour comprendre les attentes de la population. Il y avait donc besoin d'abris puisque à Calais il ne fait pas tout le temps beau, d'où le besoin d'être abrité quand on mange une glace ou une frite. Ils ont créé des espèces de bancs/cadres pour à la fois faire le côté selfie, je me prend et j'ai mon cadre autour de moi avec le bateau derrière ou je suis assis et je mange ma frite à l'abri. Il y a même des accès handicapés, c'est à dire qu'il y a des cadres où il n'y a que des demis-fauteuils pour pouvoir mettre un fauteuil roulant à coté. Vraiment tout a été pensé finement, on s'est beaucoup inspiré des pays nordiques lorsqu'on a conçu le programme parce qu'ils ont ses valeurs là d'usages. Ils ont des mobiliers urbains innovants, à la fois il y a des choses qui peuvent être détournées, le mobilier qui fait œuvre d'art mais sur lequel on peut faire des tractions, des choses comme ça et on a essayé de s'inspirer de ça car on s'est dit que le climat est peu différent ici et on peut s'inspirer plutôt des belges, néerlandais, danois, etc. Plutôt que de s'inspirer de La Baule ou du sud de la France quoi. On est plus proche en terme de pratique des pays anglo-saxons et nordiques que de certaines communes françaises, dans le sud-ouest par exemple, il n'y a pas le même type de climat, de plages, etc.

### Et la phase 1 a débuté quand ?

M.L : La phase 1 a débuté en 2014 avec le camping qui a été déplacé, et l'aménagement du Fort Risban et de son chantier en 2016-2017-fin 2018. Toute la phase 1 est complètement finie. Le camping était sur une bute surélevée qui prenait toute l'emprise car il n'y avait qu'une seule voirie. Et donc on a bougé le camping, puis décaissé complètement. On a ensuite créé une nouvelle voie permettant de faire cet appel vers la mer, de ressentir et de voir passer les bateaux de manière un peu plus claire quand on est à la sortie de la Rue de la Mer. Et du coup de valoriser le Fort Risban en lui redonnant de la hauteur et non plus en l'écrasant avec une bute autour. Et surtout, il y a eu une vraie prise en compte du fait que la végétation devienne très difficile sur la bande littorale et que plus on pénétrait et plus on était capable de monter en végétation. Donc en fait on est vraiment parti sur l'esprit écrivain et toute une écriture paysagère qui s'est faite autour de la dune. On a donc la plage, la dune blanche, la dune grise, la frange boisée, la dune boisée, ce qui donne tout un gradient de hauteur. Et ce qui marche assez bien c'est que les jours de grands vents on est complètement abrité quand on est dans le parc, ce qui crée vraiment un troisième parc sur l'axe Théâtre/Front de Mer. On se retrouve donc avec le parc Saint-Pierre, le parc Richelieu et le parc du Fort Risban qui marchent au final assez bien au niveau de la ponctuation du chemin principal. C'était quelque chose qui n'existait pas et c'est assez rare de pouvoir proposer un parc collé au front de mer. C'était une opportunité et en plus on a complètement remis en valeur le Fort Risban en le rendant accessible sur les 4 côtés, en créant des petits amphithéâtres pour avoir une vue sur les

pierres.

*J'avais lu aussi qu'il y avait des aménagements au niveau du Fort Risban qui avaient été retoqués. Comment ça c'est passé pour l'aménagement paysager autour ? Il a fallu répondre à quel type de contraintes ?*

M.C : Du fait de l'intérêt patrimonial du Fort Risban et du fait que Calais soit classé en site patrimoniale remarquable, il a fallu, même au stade du permis de réaménagement complet de ce site, passer par les ABF et la DRAC qui ont regardé la qualité des aménagements qui ont été dessinés autour du Fort Risban. On a fait une étude historique à l'intérieur du permis d'aménager pour rappeler ce qu'était le Fort Risban, à quoi il servait, comment il était inscrit dans son paysage et son environnement à l'époque. Du coup l'aménagement est venu s'y raccrocher pour le valoriser au maximum. Sur cette face là (en montrant le plan) on a créé un amphithéâtre de plein air avec des grands emmarchements. L'idée c'était vraiment de dégager les murs du fort pour les valoriser, avoir des vues sur les murs et pouvoir faire des événements culturels à l'intérieur. On est venu complètement décaler la voie qui avant collait le fort ce qui gâchait les perspectives, on l'a donc reculé pour mettre en valeur cette promenade au pied du fort. Et dans le cadre du Dragon, il y a beaucoup de discussions avec la DRAC et l'ABF sur cette partie là puisqu'en fait le petit appendice que l'on voit sur place est l'ancien logis du major. Donc pour beaucoup de gens c'est une mocheté qu'il faut démolir, sauf qu'il a une valeur historique vu que c'est la maison du major du fort, et donc on a travaillé ; avec l'ABF, François Delarozière et l'architecte ; comment maintenir ce volume, le réutiliser, le transformer car on ne va pas le laisser dans cet état. François voulait le mettre avec des ornements, une toiture un peu particulière, etc. Et donc c'est un travail fin de discussions avec les autorités culturelles.

M.L : La première version a été retoquée mais on était conscient que ça pouvait ne pas passer, mais on a quand même tenté car c'était ce qui était le plus pratique pour le fonctionnement des machines, mais en sachant que au niveau des contraintes du site on était moins dans la mouvance des ABF. C'est toujours un petit peu contrariant de se faire retoquer le projet mais ça ne remet pas en cause malgré tout la suite, on voit ça plus comme une étape supplémentaire.

M.C : Pour le projet de base ce n'était pas les images d'origine du bâtiment, il y avait une espèce de grande verrière qui était créée, la toiture est somme toute hyper classique. Mais ce n'est pas du tout l'image qu'avait le bâtiment originel donc ça a été retoqué par les ABF et la DRAC. Ensuite François a redessiné derrière, et qui a aussi été retoqué parce que c'était trop volumineux en hauteur. Ce qui a été retenu, c'est le même dessin mais sans élévation, pour coller à la volumétrie d'origine, car sinon elle était dissonante entre le bas et le haut, et du coup tout est ramené en proportion pour avoir quelque chose qui s'intègre mieux, et l'ABF a demandé aussi à ce que l'abri de la Machine à côté soit distinct du bâtiment et de ne pas s'y adosser. Donc on aura vraiment bien un volume pour le bar avec une mezzanine au-dessus et un abri à côté qui ne sera pas vraiment adossé.

*Mais c'est un abri pour le Dragon ?*

M.C : Ce sera un abri pour le Varan, car à l'origine de l'histoire le Dragon devait venir

là aussi et être abrité. Sauf qu'on a mené des études de portances sur le secteur et cela a montré que le poids du Dragon ne pourrait pas être supporté. Donc pas de Dragon dans cette zone, sauf que François a raison sur le fait que le site ne vivra pas d'un point de vue culturel, animations si il n'y a pas de Machines à cet endroit. Donc on a maintenu l'idée de trois Machines en haut du fort, manipulables par le public, pour valoriser les vieilles pierres, etc. Et faire passer le Varan ici pour l'abriter sur le Fort Risban.

*Et quel serait le trajet de ce Varan ?*

M.C : Son parcours n'est pas totalement arrêté, mais l'idée c'est que le Varan puisse aller dans la ville et pourquoi pas jusqu'à l'hôtel de ville, passer par Calais Nord et aller aussi sur le site du Domebunker, qui est l'acte suivant quand on aura fini la nef et le Fort Risban.

*Et pour revenir sur l'aménagement, il y a eu le pôle sportif qui s'est développé et après le pôle sportif qu'est ce qu'on trouve ?*

M.L : Le pôle sportif créé l'accroche à la phase 1, puis on enchaîne avec le pôle ludique qui va contenir des aires de jeux qui seront donc développées par la suite. Après le pôle ludique, on a la partie animation où on continue de développer des aubettes similaires à celles du Village Gourmand. On aurait donc la place événementielle où on retrouvera un glacier, une frieries qui se raccrocheraient à l'hôtel-restaurant de la plage à proximité et qui pourraient être aussi complétés par ...

Car la place est aussi prévu pour être modulaire et être utilisée de différentes manières. On a ensuite toute la partie linéaire, où l'accent est mis beaucoup sur la déambulation, avec des agrès sportifs, les boîtes des abris aussi. L'idée c'est de prolonger la balade et on arrive sur la partie pôle nautique qui se trouvera côté Blériot qui prendra place sur la partie actuelle du parking. Cela ne rentre pas en compte dans les travaux qui se finissent l'année prochaine, c'est une phase qui est en cours de maîtrise d'œuvre. Outre les commodités sanitaires on y trouverait une petite halte nautique, un petit bâtiment avec des vestiaires, des locaux de stockage, pour pouvoir prendre et louer des paddles, faire du kite ou encore de la planche à voile. Bref différentes activités liées à la mer qui aurait un petit point d'attache permettant de faire le pendant de la base de voile Tom Souville qui est vraiment axée sur les sports nautiques mais pas maritimes. On va dire qu'une partie apprentissage se déroulerait encore à la base, car c'est nécessaire d'apprendre sur un plan d'eau plutôt que en pleine mer, mais qui aurait sa partie plus sportive ou estivale qui pourrait se déployer là. On a toute une réflexion sur une voie d'accès à l'eau qui actuellement est utilisable à pied mais pas véhiculé. Il y en a une juste de l'autre côté, quand on passe Blériot, sauf qu'on est en pleine ZNIEFF, Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique. Donc de voir si ce n'est pas plus intéressant de faire la descente véhiculé au niveau de la base nautique, il y a encore toutes ces questions là qui sont en cours de réflexion. Et si on rentre dans le détail ...

*J'aimerais si possible quand même recentrer l'entretien autour du Domebunker, du Fort Nieulay, etc. Tout ce qui permet de se raccrocher au sujet du Dragon en fait.*

M.L : On va recentrer alors, plutôt que de parler vraiment de chaque lieu, on va parler du coup de l'intégration du Dragon comme étant un évènement à part entière du projet

du front de mer. Donc on voit bien qu'il a été retiré de la circulation, mais il a une voie propre qui a la particularité d'être sinueuse au milieu des sites. Il traverse le pôle sportif, il jouxte le pôle ludique car c'était plus logique vis à vis des enfants d'éviter qu'ils traversent devant le Dragon. La voie qui lui est dédiée lui permet de traverser le pôle sportif en se calant contre le skate-park qui lui même est traversant et donc ouvert sur l'espace public. Ce n'était pas un enclos et un skate-park et de la même manière ce n'était pas une voie Dragon et la plage. Donc il passe à l'arrière de tout le pôle ludique et retraverse entre la partie Solarium où l'on se posera et la partie événementielle avec la partie modulaire d'utilisation, donc les 4 aubettes fixes et les systèmes d'aubettes déployables.

### *Que regrouperez-vous dans ce terme événementiel ?*

M.L. : Il y a à la fois toute l'animation estivale, car on avait habituellement un village d'été qui s'implante en milieu de digue et qui s'implantera là. On a aussi tout ce qui est gros événementiel, tournées, ce genre de chose, évidemment aussi lieu d'expression pour le public. Ce n'est pas une chasse gardée et si une association veut improviser quelque chose et même un peu plus que improviser, l'organiser sur l'espace, elle peut tant que l'espace est disponible. Et éventuellement ça pourrait être un des points d'arrêts de montée du Dragon. Il y aurait plusieurs points le long de la traversée du Dragon. Il partirait de la nef, avec un premier point au poste de secours, un second point sur cette place événementielle, un troisième point au bout du parking au niveau du pôle nautique où on a déjà prévu le fait qu'il puisse tourner autour, et ponctuer la digue comme ça de plusieurs points d'arrêt.

### *C'est un trajet qui se ferait en combien de temps d'une extrémité à l'autre ?*

M.L. : Je crois que en comptant les arrêts, les descentes, les montées, je crois que c'est une demi-journée. Si il va jusqu'au bout, il fait l'aller-retour sur une journée en comptant les descentes, les montées, les contrôles de tickets, etc. Ce qui prend finalement un peu de temps sur juste le fait de le faire rouler. Il pourrait y avoir aussi, même si c'est en plein développement car c'est dans la phase exploitation, des trajets plus long, des sessions spéciales sur des trajets de 2 arrêts, voir plus qui prendrait moins de temps. Et là c'est l'expérience de l'exploitation qui permettra d'ajuster le devenir du Dragon et de voir si c'est pertinent d'aller jusqu'au bout, si oui faut-il un arrêt au milieu, ou pas ? Tout ça c'est complètement adaptable, rien n'est figé, tout est hypothétique et prévu pour le permettre. On a complètement intégré le fait qu'il puisse y avoir plusieurs arrêts. Après, la voirie lui est réservée oui et non car c'est là où il va déambuler, donc la structure de la chaussée est adaptée au poids du Dragon, néanmoins dès qu'il n'est pas dessus ça reste un espace public, piéton, pour vélos, complètement utilisable par le front de mer en fait. Et c'est là que le dessin est assez bien intégré, c'est à dire que quand le Dragon n'est pas là on gagne en espace public, on gagne en utilisation pour l'usager.

### *Et pour les futures Machines qui devraient arriver et se promener dans la ville ? Leurs circulations seraient sur le même principe avec une voie qui leur serait réservée ou alors il y aurait une cohabitation entre les voitures et les Machines ?*

M.L. : L'objectif est toujours de permettre une cohabitation qui au niveau des normes a été refusé au Dragon car il est trop gros, trop lord, transporte trop de monde. Donc on

peut le faire circuler sur la voie publique mais il faut couper la circulation. Ce qui explique pourquoi on lui crée des espaces dédiés pour éviter d'impacter trop, mais on exclut pas en fait à terme de le faire venir au Fort Risban. Ensuite il n'ira peut être pas plus loin dans la ville car on risque de perdre des gens en fait. On le voit aujourd'hui avec seulement deux arrêts où des gens arrivent avec le mauvais ticket au mauvais endroit. Il y a tout un accompagnement à penser vu que l'on n'est pas en site clos à la différence de l'île de Nantes. Et si on commence à dire que tel jour il est en front de mer et que tel jour dans la ville, comment s'assurer de ne pas perdre les gens ? Par contre pour ce qui est des Varans, c'est vraiment d'utiliser le pont Hénon, sur les bassins Ouest on a une zone de jeu magnifique qui est en dehors de la circulation donc qui permettrait de rejoindre le Domebunker en n'étant pas impacté par la circulation, mais en effet on serait sur le pont Hénon au niveau de la circulation. Et ça je pense qu'il y a des négociations et des réflexions en cours avec les services d'état pour la validation du véhicule. On est vraiment sur une validation, car là le Dragon a été reconnu comme attraction foraine et non pas comme transport en commun, et ça crée toute la différence.

*Et pour ce qui est de leur emplacement aux Varans ?*

M.L : Alors à terme, il y en aurait bien deux mais qui arrivent certainement phasé l'un derrière l'autre, même si en même temps ce serait parfait. L'idée en fait c'est bien de raccrocher l'extension vers l'Ouest et la plage. Et en fait on aurait deux points de chute, le Domebunker et le Fort Risban. A voir après comment on se répartit entre ces deux points de chute, un Varan de chaque côté si on a la chance d'avoir les deux en même temps ou un site d'entretien qui paraît plus simple au Domebunker avec un site d'abri plus ponctuel au Fort Risban. Les jours où il est en relâche, comme le Dragon hors période estivale avec une journée dans la semaine, est ce qu'on le rapatrie au Domebunker ? Toutes ses questions sont encore en cours et ça reste très hypothétique, notamment avec le dernier projet qui vient d'être validé sur l'architecture au sein du Fort Risban, qui permet un abri mais qui n'est un abri que sur le dessus et non pas total. C'est assez compliqué de répondre de manière précise car on tombe dans le champ des possibles en fait qui est encore très ouvert. On est encore en plein travail, et c'est les tâches sur lesquelles s'attelle Marie, d'enclencher les phases suivantes, ça fait deux mois qu'ils échangent tous sur cet aménagement du Fort Risban. Quelles sont les attentes, comment ont-ils fait correspondre avec la nef, comment la nef avance de son côté. Donc là on est encore très focalisé là. Mais je sais que le prochain site de déploiement c'est le Domebunker. On se pose la question de mettre un site temporaire, une fois qu'on aura plus besoin des containers qui sont là autour de la nef du Dragon et de pouvoir les déplacer aux bassins Ouest pour commencer tout doucement à amener les gens vers le Domebunker. Mais tout ça, le phasage est indéfini pour le moment puisque il faut d'abord qu'on finalise le permis de construire pour la nef, qu'on le dépose, que les entreprises répondent à l'appel d'offre pour qu'on sache combien de temps le chantier prend pour qu'on puisse se projeter.

*Et les tracés de circulations entre le Fort Nieulay ou le Domebunker sont aussi de l'ordre de l'hypothétique, ou alors eux sont déjà définis ?*

M.L : C'est hypothétique mais très réaliste, c'est à dire que au vue du gabarit des Machines, il y a certaines rues qui ne sont pas empruntables et au vue de la vitesse des Ma-

chines, il y a certains axes qui sont trop structurant au niveau de la circulation de la ville pour être impacté par une Machine qui roulerait quatre fois moins vite. Donc en fait ça reste très réaliste, comme je le disais les bassins Ouest sont un espace de jeu incroyable. La continuité avec le site du Domebunker et aussi tout à fait possible. L'utilisation de l'ancienne voie ferrée est tout à fait quelque chose d'envisageable, il y a quelque chose qui est réaliste. Il y a aussi la digue Royale, mais je ne me souviens plus si la digue est validée ou si on est en train de se poser les questions de portance pour ne pas créer de désordre hydrologique si il faut la renforcer avec le passage des Machines. Mais on a malgré tout la chance d'avoir trois axes parallèles avec la digue Royale, la digue Mouron et le chemin derrière le Fort Nieulay, donc si ce n'est pas l'un, c'est l'autre, mais voilà ... C'est assez réaliste aussi car on veut réutiliser la rue de Moscou, ce qui est très réaliste au vu du gabarit de la rue. Après on a aussi des interventions plus hypothétiques qui impactent plus fortement la circulation et le déploiement en ville, on est sur un autre format, car on serait sur les Iguanes et la troisième phase. Du coup on reste sur du tracé d'intention, ce qui est encore différent. Même si ce sont des choses hypothétiques mais encore une fois très réaliste.

*Monsieur Delarozière me parlait de la volonté de ce projet de rassembler les quartiers de Calais afin de créer un sentiment d'appartenance. Mais qu'en est-il des quartiers au sud de la ville comme le Beau Marais ? Est-il prévu à terme de les ramener au projet ou alors ce n'est pas à l'étude car ça « diluerai » le projet ?*

M.L : La question ce n'est pas de le diluer car Madame le Maire l'a encore évoqué pendant la campagne électorale, la question n'est pas exclue. La difficulté étant la distance et le temps nécessaire pour rejoindre d'un point à l'autre. Si en fait il nous faut une journée sur une Machine pour rejoindre le Beau Marais à la plage ou à la place Crèvcœur on y perd en intérêt. La question est plus une question de distances et du coup on s'est focalisé sur l'aspect historique entre les trois forts puisqu'on passe devant la Citadelle, le Fort Nieulay, le Fort Risban. Donc on est sur un rapprochement avec à terme le cœur de tout le déploiement des machines au niveau du Domebunker, puisque de là on peut rejoindre le Fort Nieulay, le Fort Risban et l'entrée du centre-ville et ce serait vraiment la plaque tournante. Après on n'exclut pas la question Beau Marais mais il faut avoir en tête cette très grande contrainte de la distance. Il faut savoir aussi que François Delarozière est venu avec ses équipes pendant l'été 2017 pour sillonner la ville à pied, à vélo, pour se rendre compte des effets de coupures qui sont très grands, on a une ville qui est très morcelée, qui est coupée par des limites à la fois naturelles comme les canaux, la voie ferrée, mais aussi des limites historiques, culturelles.

Je ne sais pas si vous connaissez l'histoire de la ville de Calais, mais rapidement, à l'origine Calais n'était que Calais Nord, une ville qui était fortifiée et autour on avait tout les faubourg. Des faubourgs maraîchers principalement mais lors de l'arrivée des premiers métiers de dentelle puisqu'il y avait un blocus sur les produits d'importation anglais, les anglais ont trouvé ça plus malin de tenter la contrebande pour faire venir les machines de dentelle en France. Ils ont tenté une seule fois mais comme la matière venait de toute façon du continent ça restait sur place, plutôt que de faire venir la matière première en contrebande chez eux et de refaire passer la dentelle en contrebande depuis chez eux. Le risque était moins grand de faire passer les machines, donc Calais est devenue une ville de dentelle grâce aux anglais, sauf que les métiers à dentelle sont très bruyant et il y a eu rapidement un arrêté pris par les notables de Calais en disant que



c'était trop bruyant et que l'activité de dentelle ne pouvait pas avoir lieu dans l'enceinte. Et c'est comme ça que Saint-Pierre les Calais qui était à la base surtout un faubourg maraîcher avec un petit cœur de village pêcheur est devenue une ville champignon de l'ère industrielle pour accueillir l'industrie dentellière qui a explosé. A un point que l'on avait certes les notables à Calais mais on avait la production de richesses qui se faisait à Saint-Pierre et les uns et les autres on vu l'intérêt de se réunir pour être plus fort. Et en 1895 ils ont fusionnés les deux villes pour devenir Calais, à l'origine la gare a donc volontairement été implantée au milieu des deux et avait deux bâtiments identiques qui faisaient face à chaque quartier. La gare ne donnait pas comme actuellement sur le pont mais bel et bien de chaque côté et de même l'hôtel de ville a été implanté sur ce que l'on appelle la plaine du Sahara qui était une sorte de lande de terre battue et de sable entre les deux villes qui est resté un territoire neutre. Et le fait d'implanter l'hôtel de ville à cet endroit là c'est vraiment de dire on met au milieu des deux villes.

Donc historiquement, culturellement et même au niveau des barrières physiques on reste sur un territoire très morcelé. Et on a bien la plage qui était vécue comme une extension ou un espace naturel conquis au niveau urbain et habitation à partir des années 50 qui reste un monde à part, Calais Nord qui est resté très longtemps dans son enceinte même si son enceinte est tombée pendant la seconde guerre mondiale. C'est vraiment sur la partie très ancienne mais en plus on a vraiment toutes les extensions de la ville qui se sont créées à nouveau derrière de nouvelles coupures naturelles et on recrée des nouveaux sous-quartiers. Ce qui fait que à Calais, l'identité des quartiers prime sur l'identité de la ville, les Calaisiens viennent du quartier de ... et seulement après ils viennent de Calais. L'identité du quartier reste très ancrée et on a cette vieille légende urbaine mais qui n'en est pas une de jeunes enfants du Beau Marais qui ne sont jamais allés à la plage puisqu'ils habitent le Beau Marais et n'habitent pas Calais. Donc on a quand même tout cet historique de coupure et François voulait vraiment travailler sur comment certains sites peuvent franchir et rapprocher les espaces. Et sur ça il est vraiment pertinent, et le Domebunker qui est une espèce de non-lieu actuellement, il en a vu le potentiel de polarisation pour déplacer parfois certaines problématiques en les regardant d'ailleurs et on se rend compte qu'on peut contourner et créer des liaisons.

J'avais aussi commencé à dire que François Delarozière et ses équipes ont énormément sillonné la ville, notamment avec Arnaud Hamy qui est le technicien de la mairie qui a porté le label Ville d'Art et d'Histoire et qui leur a expliqué que le Fort Nieulay est le dernier et seul fort écluse restant en France. Il a la capacité d'inonder les accès de la ville ce qui permettait d'en faire une vraie place forte stratégique en protégeant complètement le terrain. Et du coup les chemins imaginés par François prennent en compte cette question de l'hydrologie et ça a été très sincèrement bien pensé.

*Notre entretien est très riche, merci beaucoup, mais avant de conclure voyez-vous quelque chose à rajouter sur le sujet ?*

M.L. : En fait toute l'articulation économique et viable du projet est une grande inconnue quand on réfléchit à l'échelle à laquelle on était et finalement le passage se fait assez bien et c'est une bonne surprise quand on intervient juste à l'échelle de la stratégie. Comment on intègre un projet culturel dans la ville et de voir comment il participe réellement. Et moi ce que j'apprécie beaucoup c'est de voir à quel point le Dragon participe à l'animation de l'espace public et à quel point l'espace public est adapté à cette cohabitation de la station balnéaire, et du monde, et du Dragon qui déambule. Et tout compte

fait, ça fonctionne bien dans les deux sens. De plus ce qu'il y a de bien dans ce projet c'est qu'à terme, le projet se raccorde à différentes institutions dans la ville comme ce sera le cas au Channel et va lui permettre de s'ouvrir sur la ville, car on se rend compte qu'il y a des effets de seuils vers une culture dans une enceinte où on ne retrouve qu'une certaine classe sociale. Les spectacles marchent super bien mais n'attirent qu'une certaine classe sociale, alors qu'on est proche du Fort Nieulay, des Cailloux, et on ne voit pas un seul habitant de ces quartiers au Channel. Il y a un effet de seuil sur le lieu culturel qui leur fait peur alors que dedans les spectacles sont accessibles, les prix hyper attractifs. En fait c'est l'effet de seuil et l'avantage des Machines c'est qu'en étant dans la ville, la culture vient et ne porte pas le nom de culture, elle s'appelle spectacle, etc. Même si on a la même chose au Channel sur le principe car on est sur du spectacle et du divertissement, oui il y a de la culture mais c'est aussi du divertissement. Et ce qui est pas mal c'est que ça va permettre, à mon sens, de rendre cet effet de seuil un peu plus perméable. Car on a eu sur des ateliers Dragon qui ont été fait au Channel ou à la Cité de la Dentelle, on a réussi en s'associant avec les centres sociaux, etc, à faire participer des habitants qui après sont revenus pour certaines dates très précises qui étaient déjà plus ou moins bookés au moment où ils ont fait un atelier Dragon. Et des passerelles ont été faites où l'on a vu des gens du Fort Nieulay, du Beau Marais, des Cailloux intégrer les équipements culturels de la ville et j'entends à la fois la Cité de la Dentelle et le Channel. Ce qui a été fait aussi avec certains centres sociaux c'est des voyages de délégations des quartiers prioritaires à Nantes pour voir le chantier de construction. Ce qui fait que l'arrivée du Dragon a été vécue comme quelque chose de positif pour valoriser la ville et valoriser des métiers manuels, une culture et non pas vu comme une dépense juste pour le centre ville et la plage, ce qui a été redouté à juste titre dans les quartiers prioritaires. Le fait de pouvoir fédérer par le biais des centres sociaux, des actions faites par les ateliers Dragon à permis de créer une sorte d'adhésion. On est sûr des gens qui ne peuvent peut être pas se permettre le tour sur le dos du Dragon mais qui viennent le voir et qui ne le dénigrent pas et ne dénigrent pas non plus leur plage qu'ils redécouvrent. Et qu'ils se rendent compte que le Channel et la Cité de la Dentelle ne sont pas des lieux qui leur sont interdits et qu'un spectacle comique est un spectacle comique pour tout le monde.

Toute la préparation qui s'est faite en amont sur l'arrivée du Dragon au niveau social je l'ai trouvé franchement pas mal. On en parle souvent assez peu mais il faut savoir qu'il y a eu tout un axe d'accueil des calaisiens du Dragon qui a été franchement bien mené. La question c'était comment on prépare l'arrivée du Dragon, plutôt que de l'imposer et de dire aux gens de faire avec. Et on le voit à l'adhésion qu'il y a eu avec les spectacles d'inaugurations du Dragon. Il y avait une météo déplorable, il faisait froid et on était au mois de novembre, malgré ça le monde était au rendez-vous, tout type de calaisiens et c'était un événement fédérateur. C'est un axe souvent oublié mais je pense que c'est un axe très important pour le bon fonctionnement du projet. Il y a eu beaucoup d'effets positifs avec cette arrivée du Dragon, les gens ont pu redécouvrir leur ville et ont cessé de la dénigrer. Sachant que l'on n'est que au début du projet et que par la suite cela permettra de relier les quartiers, même si ce n'est pas physiquement accessible à tout le monde, mais au moins d'avoir le sentiment de fierté et d'appartenance qui est véhiculé.

## Entretien 7 : Mr Ludovic LOCQUET

Entretien réalisé le 28 juillet avec Mr Locquet, maire de Ardres et conseiller départemental du Pas-de-Calais. Le sujet de l'entretien portait sur la perception du projet Dragon au niveau du conseil départemental, mais aussi d'un point de vue englobant les communes alentours de Calais.

---

*Nous allons commencer par parler au niveau du département, pour savoir si il y a eu des démarches de la part de la municipalité de Calais pour le projet du Dragon, sont ils venus vous solliciter ?*

Comme toutes les communes, quand nous avons un projet et cela n'échappe pas à la ville de Calais, la demande de financement a été faite auprès de l'ensemble des personnages publics entre guillemets susceptibles de pouvoir subventionner. Après la question c'est de savoir est ce que la demande s'inscrit dans une démarche de droit commun, qui n'est là pour le coup pas une compétence directe du département . Est ce que la demande de subvention s'inscrit dans un cas de territoire et à ce moment là est ce que au niveau du territoire du Calais pourquoi il n'y a pas cette spécialité qui est identifiée ? Ou alors est ce que la demande ne s'inscrit pas dans le cadre de ce qu'on peut appeler soit une contractualisation de territoire, soit dans un appel à projet particulier. Il n'y a pas eu d'appel à projet particulier sur la notion de culture puisque je peux estimer que la notion « Dragon » elle est à la fois du festif mais aussi de la culture au sens large. Mais je sais qu'il y a eu une demande qui a été faite auprès du département du Pas-de-Calais dans le cadre de la contractualisation qui a été faite.

*Et cette contractualisation, à quoi correspond-elle ?*

La contractualisation c'est une contractualisation qui est bipartite entre le demandeur et son financeur, entre le département du Pas-de-Calais et en l'occurrence la ville de Calais. Et le département du Pas-de-Calais a répondu favorablement sur l'aménagement global et non pas sur le financement du Dragon, parce que quand tu me parles du Dragon, c'est l'aménagement complet. Et nous avons donc bien sûr répondu très favorablement et à titre personnel sur ma délégation sport parce que un, je suis Vice-Président du territoire du Calais auprès du département, et deux dans le cadre de ma délégation sport, il y a une demande du terrain multi-sport qui a été faite par Madame Bouchart à laquelle on a répondu à hauteur de 400 milles euros.

Le terrain multi-sport c'est un équipement sportif qui a été valorisé. Donc en général on fait des équipements sportifs à proximité des collèges, mais comme on est pas auprès d'un collège, on a souhaité accompagner le projet global de Madame le Maire de Calais dans le cadre d'un projet spécifique et d'un contrat de territoire. Donc oui, le département a souhaité répondre favorablement au projet global d'aménagement du front de mer dans lequel s'inscrit le Dragon.

*Et sur le reste du projet ? Car il y a le front de mer mais ensuite des travaux qui vont avoir*

*lieu au niveau du Domebunker et du fort Nieullay et ce que le Département a été ...*

Il n'a pas été sollicité à ce jour.

*Donc à ce jour l'intervention du département se cantonne au front de mer et à cet aspect sportif ?*

L'intention du département est de répondre aux demandes qui lui sont faites, par définition il n'a pas d'ingérence à faire sur les affaires municipales, donc quand le département est saisi de demandes qui lui sont faites, il les enregistre, il les analyse et détermine sous la base d'une délibération si il participe ou si il ne participe pas. Là je te parle de la phase essentielle quoi, celle qui a amené tout cet aménagement.

*La mairie de Calais est venue vous solliciter à quel moment ?*

C'est en amont, on est en 2018 globalement.

*Donc après avoir abordé le sujet du point de vue du département, vous en temps que maire de Ardres, le Dragon a t-il un impact quelconque, du fait de la proximité géographique avec la ville de Calais. Comment cela s'est passé, il y a eu des contacts ou pas du tout ?*

Il n'y a pas eu de contacts, c'est un projet municipal qui n'a pas été partagé, en tout cas pas avec moi. Mais cela aurait pu l'être au niveau du SyMPaC, le Syndicat Mixte du Pays du Calais, qui regroupe les 52 communes du Calais au sens large. Cela ne l'a pas été, on a pas eu de contact direct mais pour répondre à ta question, je ne connais pas les effets d'impacts et inévitablement, il y en a. On a forcément des gens qui ont été attirés, moi je suis allé voir car c'est une curiosité intéressante à regarder. Si je l'ai fait au titre de citoyen, je peux facilement imaginer que certains des administrés l'ont également fait si tu veux. Maintenant pour nous les gens du territoire on est plus dans un déplacement découverte qu'autre chose quoi. Mais il n'y a pas eu d'informations préalables, de concertations ou d'échanges particuliers.

*Alors qu'il y aurait pu avoir la possibilité d'en avoir, notamment avec la SyMPaC ?*

Oui ou même plus simplement avec les offices de touristes, ou des trucs comme ça quoi. Enfin bon voilà quoi. Alors nous on l'a répercuté, on l'a répertorié bien évidemment mais je veux dire que l'on aurait pu avoir ce travail d'informations préalables qui n'a pas eu lieu. Mais cela ne nous a pas empêché d'être des relais de l'animation du territoire. Un office du tourisme par définition valorise son territoire mais valorise aussi globalement ses territoires. Il n'y a pas de frontières touristiques. Toi comme moi quand on va quelque part en vacances, quand un équipement t'intéresse, tu ne regardes pas si il est situé à Calais, à la communauté de communes Pays d'Opale, à la CCRA, tu t'en fous. Tu es venu regarder un évènement, un équipement, un monument. Il faut bien comprendre que tout ce qui peut valoriser notre territoire, et c'est là que les maires je pense doivent avoir une vision supra de leur commune, il ne faut pas regarder autour de ses chaussures ou ne regarder que ses frontières communales. Il faut regarder ce qui peut être susceptible de valoriser ton territoire et de dire « Venez chez moi, vous allez voir

qu'il y a aussi des animations à côté qui peuvent être intéressantes. Nous, on rattrape le tir quand c'est comme ça avec les offices de tourisme parce que moi je suis conscient que on ne peut pas se passer aujourd'hui des animations qui existent. Au même titre que du grand site des Deux-Caps, bon ce n'est pas sur notre territoire communautaire mais on valorise ce territoire car c'est juste magique. Tout les gens ont une idée apocalyptique du Pas-de-Calais dès lors qu'on est en dessous de Paris. Et finalement c'est un département magnifique. Il faut bien que l'on donne des éléments pour valoriser tout ça.

*Et à titre personnel, quelle est votre position quand à l'arrivée du Dragon, cela permettra-t-il de valoriser une partie du patrimoine ?*

Alors le Dragon ne va pas valoriser le patrimoine, il va contribuer à attirer les gens qui par ce biais là vont venir découvrir nos territoires. On ne va pas dire non plus que le Dragon est un bâtiment historique quand même.

*Ce n'est pas un bâtiment historique mais il va quand même y avoir des aménagements qui vont être fait au Fort Risban, au Fort Nieulay et qui sont eux des lieux patrimoniaux assez importants. Le fait d'être là à côté revalorise quand même une partie de ce patrimoine.*

Donc il y aura effectivement corrélation entre les deux mais le Dragon par lui-même ne va pas devenir un monument historique, c'est ça que je veux dire. Moi je n'espère qu'une chose c'est que cela fonctionne, parce que j'ai tout intérêt à ce que notre territoire soit attractif. Maintenant je suis comme tout le monde, je vais attendre de voir, les choses sont récentes et l'inauguration date de novembre. J'aimerais bien que ça marche parce que cela va développer l'économie touristique et pas que du Dragon, car je sais qu'il y a des gens qui viendront jusque Ardres et puis qui iront au Lac et qui iront à Eurolac et qui mangeront une glace chez Sigler. C'est cette vue d'ensemble qui fait que je n'espère qu'une chose c'est que cela fonctionne. J'espère aussi que cela fonctionne sur un ensemble d'aménagement de façon à ce que l'argent public qui a été placé, y compris par le département, on considère que c'est de l'argent public bien dépensé. Donc nous c'est aussi le pari que nous faisons en temps que financeurs, c'est de s'assurer que effectivement les octrois de subventions soient des octrois utilisés aux bénéficiaires d'un territoire et de ses habitants. Donc j'ai vraiment tout intérêt à titre personnel que cela fonctionne. Maintenant est ce que j'en suis certain ? Non c'est trop tôt, il y a eu quelques problèmes techniques, il y a eu une période un peu particulière, on va dire les choses comme ça et là on est sur le premier été donc il faut pour le moment donner un peu de temps au temps.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

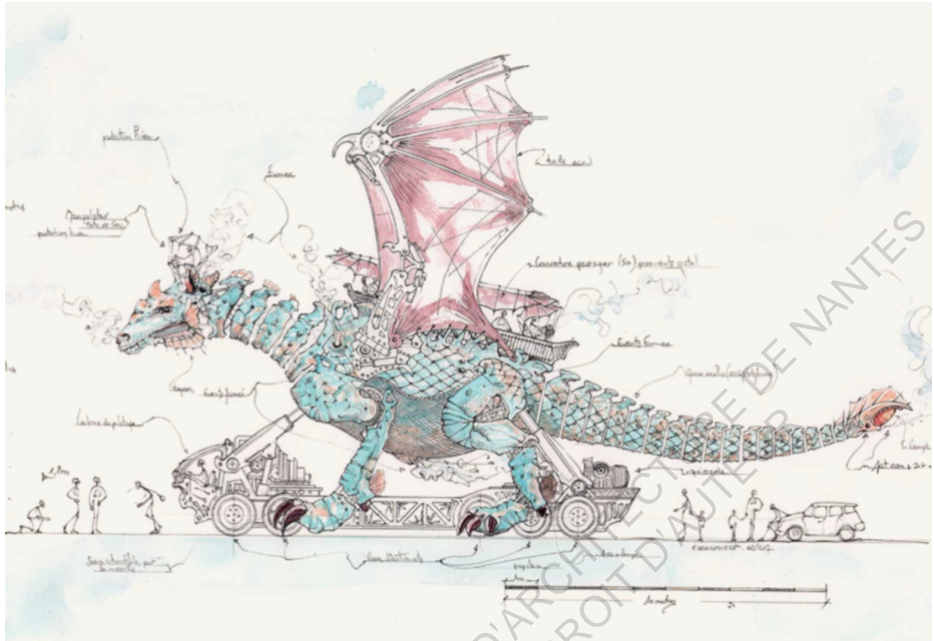




## **Annexe n°2 : Le Bestiare**

Dans cette seconde annexe, vous retrouverez un bestiaire répertoriant les différents Sauriens ayant répondu à l'appel du Dragon et qui feront de Calais leur ville.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



## LE DRAGON DE CALAIS

**Hauteur :** 10 à 15 mètres ( en prenant en compte le velum)

**Largeur :** 7 à 17 mètres ( en prenant en compte les ailes déployés)

**Longueur :** 25 mètres

**Poids :** 75 tonnes

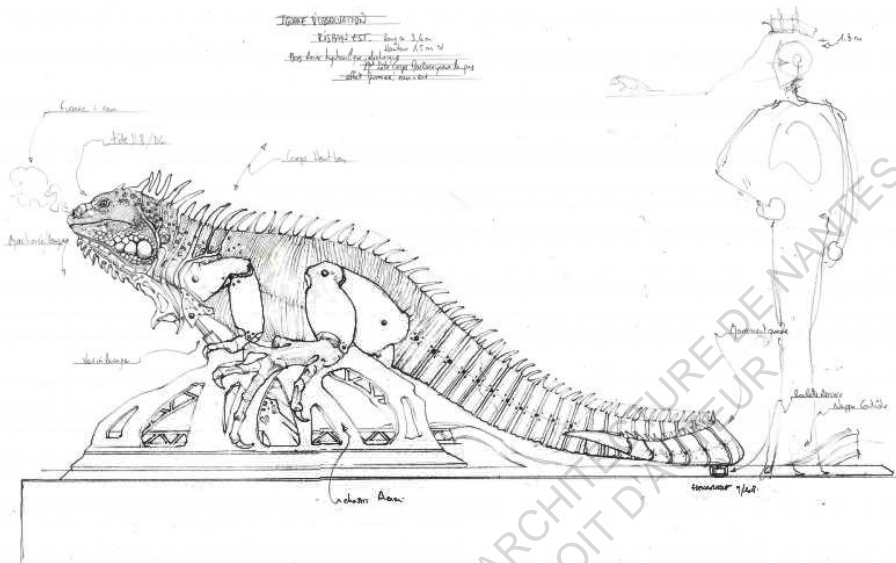
**Localisation :** Front de mer

**Vitesse :** 0 à 4 km/h

**Nombre de personnes transportées :** 50 à 60 personnes

**Nombre de personnes le manipulant :** 4 en exploitation  
17 en spectacle





## LES IGUANES SENTINELLES

**Hauteur :** 1,8 mètres

**Largeur :** Inconnue

**Longueur :** 4 mètres

**Poids :** 910 kilos

**Localisation :** Fort Risban

**Vitesse :** Immobile

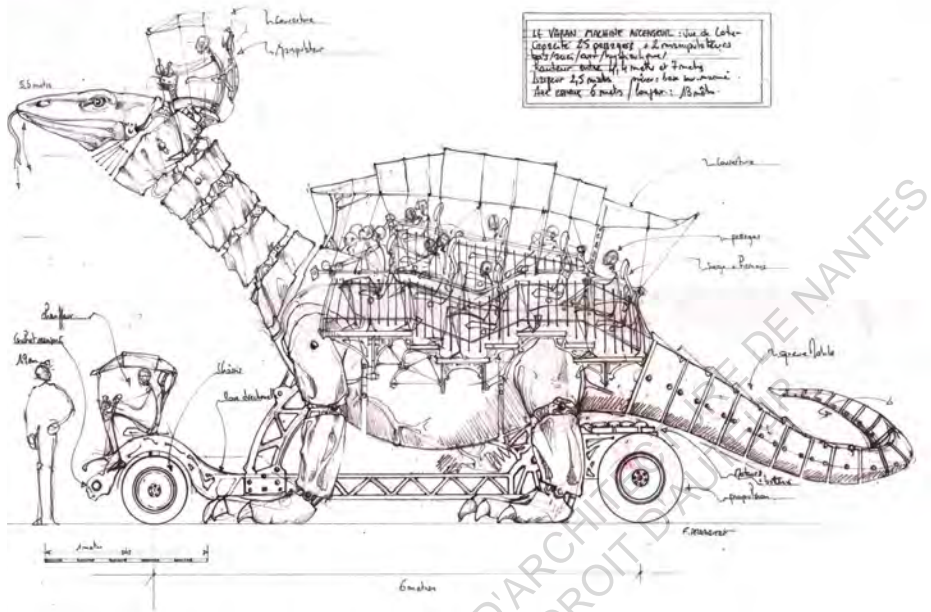
**Nombre de personnes transportées :** Aucune

**Nombre de personnes le manipulant :** Manipulation accessible au public









## LES VARANS DE VOYAGE

**Hauteur :** 6,5 mètres

**Largeur :** 2,5 mètres

**Longueur :** 13 mètres

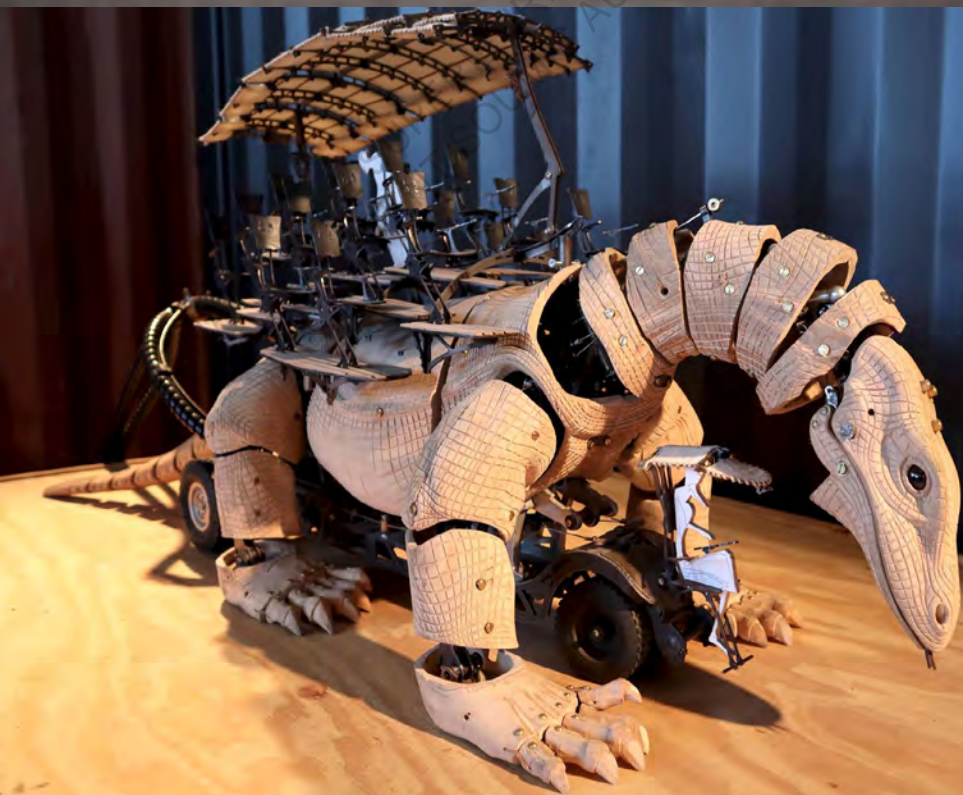
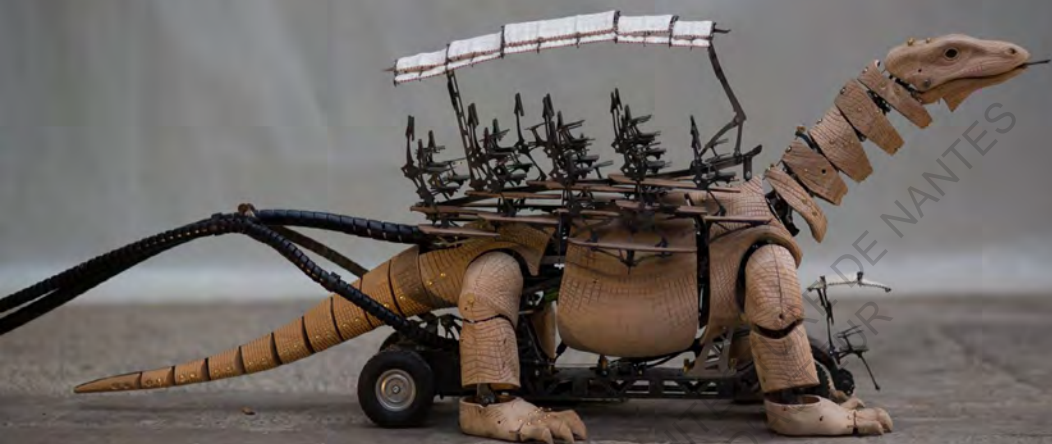
**Poids :** 20 à 25 tonnes

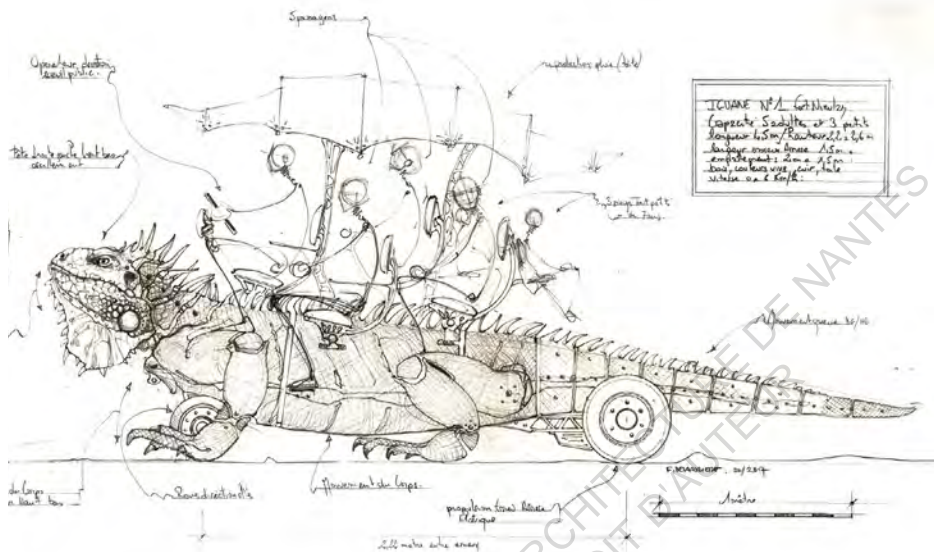
**Localisation :** Tout Calais, mais port d'attache au Domebunker

**Vitesse :** 0 à 4 km/h

**Nombre de personnes transportées :** 20 à 25 personnes

**Nombre de personnes le manipulant :** 1 personne





## LES IGUANES DU FORT NIEULAY

**Hauteur :** 0,9 à 1,5 mètres

**Largeur :** 2 mètres

**Longueur :** 4 à 6 mètres

**Poids :** Inconnu

**Localisation :** Fort Nieulay

**Vitesse :** 0 à 4 km/h

**Nombre de personnes transportées :** 5 personnes

**Nombre de personnes le manipulant :** 1 personne











