

CONTRIBUTION



Au regard de l'histoire du polder littoral, le CAUE du NORD pose ici les bases d'un argumentaire pour un scénario «NORD», comme la mer du même nom (scénario off shore), comme alternative au développement du port de Dunkerque par creusement de bassins sur les terrains du Grand Port Maritime de Dunkerque, avec les scénarios « ATLANTIQUE » ou « BALTIQUE ».

Contact :

**Conseil d'Architecture,
d'urbanisme et de
l'environnement du Nord**

98 rue des stations
59000 Lille
www.caue-nord.com

Le CAUE (conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement) du Nord souhaite exprimer sa contribution dans une approche culturelle susceptible de contribuer à ouvrir de nouvelles perspectives à la vision qui sous tend le projet.

Cet apport doit permettre au maître d'ouvrage une prise de recul pour trouver les repères qui semblent manquer dans l'alternative mise en débat.

Il s'agit avant tout d'observer l'assise portuaire dans sa réalité géomorphologique et historique, en explorant des échelles d'espace et de temps plus larges que le périmètre local et les 20 prochaines années

L'indépendance du CAUE, sa connaissance fine de l'évolution du territoire et des processus de projet lui procurent une place privilégiée d'observateur pour comprendre et analyser la prise de position des acteurs du projet. Nous questionnons les points d'appui d'un projet d'enjeu national, à partir de la spécificité géographique et régionale.

Deux points d'analyse ont attiré l'attention du CAUE du Nord : le rapport à la terre et le rapport à l'eau

- Le périmètre du projet révèle une entrée limitée au foncier maîtrisé au lieu d'un regard dans la profondeur du territoire.
- Le projet repose sur une entrée limitée au fonctionnement portuaire sans prendre en compte l'ensemble du polder et son maillage fluvial.

- COMPRENDRE -

A. Un récit qui décode une réalité historique

1/ Une mer polderisée à partir d'endigements qui prennent appui sur les bancs de sable fossilisés qui longent la côte.

2/ Une évolution du trait de côte qui éloigne petit à petit la mer de la terre ferme.

3/ Une ville fortifiée construite comme un port en mer.

4/ Une ville pivot en première ligne du système urbain du pré carré de Vauban.

5/ Une fonction portuaire qui glisse vers le Nord Ouest de l'Europe.

(par constat d'ensablement)

De Bergues à Brugge, de Zeebrugge à Anvers, d'Anvers à Rotterdam...

> UN PORT EN MER

La difficulté de tenir la côte et de faire vivre la fonction portuaire sur un polder, depuis le XVII^{ème} siècle.

B. Le Canal à grand gabarit une infrastructure de premier plan

1/ Le creusement du canal a permis de relier la côte avec l'intérieur des terres en profondeur jusqu'au territoire du valenciennois.

2/ C'est un lien qui met en réseau l'ensemble des différents bassins versants de l'Europe du Nord Ouest et ouvre l'accès à toutes les ramifications du réseau hydraulique qui irriguent le territoire dans toute sa profondeur.

3/ C'est un support d'échange d'EST en OUEST qui évolue avec l'accès à la ressource nécessaire à la production de l'acier et la disponibilité de l'énergie (charbon du bassin minier suppléé par l'électricité nucléaire à la côte).

4/ Une infrastructure fluviale créée pour être support de transport lourd nécessitant un **tirant d'eau** important lié à la production de l'acier.

5/ Des ouvrages de franchissements qui limitent l'usage de **tirant d'air** important (3 volumes de containers) sans possibilité de rehaussement (pont du TGV reliant l'Angleterre au continent).

> UN ESPACE PORTUAIRE EN ARRIERE PLAN JUSQU'À VALENCIENNES

Si l'atout concurrentiel du port d'Anvers consiste à son lien avec son hinterland, le lien du littoral dunkerquois avec l'intérieur des terres peut se faire en profondeur du territoire urbanisé à « fleur d'eau » (et non plus sous l'eau avec le tirant d'eau ou sur l'eau avec le tirant d'air).

C. Faire vivre le transbordement jusqu'au cœur du territoire

1/ Le réseau des canaux et rivières irrigue le territoire dans une relation en amont des fleuves de l'Escaut avec une ouverture vers la Meuse et la Somme à partir respectivement de la Sambre et de l'Oise.

2/ Ce réseau primaire se déploie par le réseau de drainage des plaines humides au plus près des conurbations.

3/ Les coûts de transbordements (utilisation d'espace et consommation de temps) sont devenus les composantes principales de la valeur ajoutée des marchandises et productions échangées.

4/ Il existe de nouvelles approches pour promouvoir un développement durable du territoire par de nouvelles utilisations des infrastructures hydrauliques existantes et l'équipement du territoire, à l'exemple du Bassin Minier taillé pour un process industriel à l'échelle du grand territoire.

5/ La mobilité des marchandises est imaginable avec une économie des points de ruptures de charge en organisant un véritable espace régional portuaire de proximité. Dunkerque doit donner accès à toutes les échelles de la voie d'eau. Il devient en soi l'accès à un système portuaire de grande échelle territoriale assurant les dessertes de proximité (y compris Lys, Scarpe, Escaut...).

> UN TERRITOIRE ACCESSIBLE EN MODE DOUX

L'atout concurrentiel du port consiste à mettre en situation portuaire l'ensemble du territoire régional au plus près des relations d'échanges qui lui soient nécessaires.

D. Anticiper les nouvelles technologies de transbordement

1/ Des containers de plus en plus intelligents qui, par la géolocalisation et leur capacité à devenir autonomes,

deviendront des supports de livraison maîtrisant leur destination.

2/ Des modules de containers qui pourront s'adapter de plus en plus aux formats des marchandises transportées et des volumes attendus par le destinataire.

3/ La rapidité du « porte à porte » devient un enjeu de concurrence : desservir les colis au plus près de leur destination par leurs propres moyens de déplacement.

4/ Des moyens de transbordements qui utiliseront de moins en moins d'espace et de temps de manipulation : automatisation des micros containers qui passent de l'eau de mer à l'eau douce.

5/ Orienter les investissements sur les savoir-faire de recherche et de développement des nouvelles technologies de transbordement : performance des mobilités, développement durable du territoire.

> DES TRANSBORDEURS INTERACTIFS

Une logistique en pleine évolution qui représente un potentiel de « valeur » pour développer les atouts concurrentiels du territoire desservi.

- DEBAT -

> Comment dépasser une programmation qui date du siècle dernier ? La nécessité d'agir simultanément pour faire de Dunkerque une nouvelle offre portuaire nationale et ainsi réussir le projet du canal Seine Nord.

> Imaginer le retour sur investissement d'une importante mobilisation d'argent public, fondé sur un autre modèle que celui de la concurrence, dans un marché en pleine évolution. Profiter du retard pour créer son propre modèle.

> Comment accélérer la mise en œuvre des nouvelles technologies pour réinventer les pratiques et les usages dans de nouveaux rapports économiques ?

> Comment tirer profit de son héritage culturel et du potentiel géographique valorisé par l'homme ? La permanence de l'imbrication de l'eau et de la terre, du polder aux vallées industrielles représente une invitation à poursuivre une relation inventive de l'action de « l'homme » avec le « socle » de son environnement : assèchement et drainage, polder et maîtrise de l'eau. (aller plus loin que les projets hollandais sur le trait de côte)

> Comment prendre en compte la fragilité de l'environnement maritime, directement sous influence des changements climatiques ? Comprendre l'évolution du trait de côte pour anticiper les risques de submersion marine et imaginer une rentabilisation des ouvrages d'art : le port protège les terres au lieu de les consommer.

> Comment réconcilier l'homme et son environnement ? Dépasser le principe de territoire résilient en donnant un rôle pro-actif à l'environnement sur des terres au contact de l'urbanisation et de l'activité : retrouver une disponibilité aux terres réservées à l'extension portuaire monosite, renouer avec les espaces urbanisés.

- AGIR -

> Une variante NORD pour un port off-shore : le port en mer du Nord trouvant appui sur le « Schurken », banc de sable au devant du littoral de Gravelines et de Dunkerque.

> Une mise à l'eau des colis sans transbordement : les containers parcourent le territoire en autonomie au plus près de leur destination.

> Un volume de marchandises à « fleur d'eau » : s'affranchir des contraintes de tirant d'air et tirant d'eau, des ouvrages et des contraintes de temps (ruptures de charge, limitation des temps de roulement et encombrements routiers ou ferroviaires).

> Un maillage du territoire régional : équiper des plateformes de distribution au plus près des destinations.

> Un « design territorial » conçu dans une approche globale : l'opportunité portuaire façonne un aménagement territorial qui réconcilie durablement l'activité humaine avec la réalité physique du territoire (interaction terre/eau).

> Un projet d'ensemble au service de tous : l'investissement à partir de Dunkerque fabrique progressivement une armature régionale qui sert tous les territoires et les pôles de compétitivités de la distribution et de la logistique.

> Une réinvention du rapport à la mer : l'infrastructure portuaire fabrique une protection avancée des terres et libère le terrain naturel des contraintes industrielles

> Une réappropriation du cordon dunaire par les populations du littoral : les terrains libérés permettent de relier les enclaves urbanisées, ouvrent des paysages récréatifs à de nouveaux usages pour les populations urbaines...