

LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE : TERRITOIRE ENTRE SPÉCIALISATION INDUSTRIELLE ET MONTÉE DES EAUX

réindustrialisation, compensation carbone, submersion marine, spécialisation économique

Géologiquement, Dunkerque s'est installée sur la côte de l'ancien delta de l'Aa. Longtemps inhabitées, on a drainé ces terres marécageuses au XIII^e siècle sous les politiques des comtes de Flandres. L'eau laisse place à un paysage plat et sableux propice à l'agriculture, qui devient le moteur de ce territoire. Cette plaine maritime, très basse en altitude, est protégée du risque de submersion marine uniquement par un réseau de dunes et de digues.

Ainsi, en ayant l'objectif d'approcher le paysage dunkerquois avec un regard prospectif, je devrai intégrer les risques liés à la montée des eaux à ma réflexion.

L'arrivée en 1848 du chemin de fer marque le premier jalon de l'histoire industrielle de Dunkerque, par conséquent la marine marchande double de volume. Deux ans plus tard, le ministre des Travaux programme de lourds travaux : de nouveaux bassins sont creusés, des môles et des écluses sont construites. Dunkerque devient le troisième port français.

Suite à la Seconde Guerre mondiale, le port se reconstruit en se modernisant, toute la façade maritime est métamorphosée : on creuse des bassins, on construit et équipe des darses d'entrepôts. L'arrivée, planifiée par l'État en 1956, de l'usine sidérurgique Usinor (devenue Arcelor Mittal) marque un autre jalon important du développement de Dunkerque. L'usine gigantesque s'installe sur 450 ha et entraîne l'explosion démographique des villes voisines : la population de Grande-Synthe est multipliée par 20 en 20 ans. Les villes profitent des politiques de grand ensemble et se construisent très rapidement.

Hormis une faible dépression suite à la crise pétrolière de 1973, l'industrialisation est en constante croissance et le port s'étend de plus en plus vers l'ouest.

Cette histoire dense résulte en un paysage construit d'un front maritime en deux rideaux.

Le premier, très industriel, empêche l'accès au littoral, il forme un contraste saisissant entre l'immensité des infrastructures et l'horizon maritime.

Le second rideau est composé de quartiers d'habitations, ce tissu urbain est traversé par de larges infrastructures routières et hydrologiques qui les fragmentent et les isolent.

Cet étalement industriel a eu pour effet de multiplier les mesures de compensations carbone, ces espaces s'articulent le long d'infrastructures routières, au fil des opportunités foncières. Cet archipel d'espaces n'est ni en lien avec d'autres espaces naturels, ni en lien avec les espaces habités.

Situation industrielle actuelle

En 2023, Emmanuel Macron annonce la construction de trois gigafactories dans trois villes de la CUD (Communauté Urbaine de Dunkerque) : Bourbourg, Gravelines et Dunkerque. L'État investit 5,2 milliards d'euros pour la mise en place d'une nouvelle filière autour de la construction de batteries pour voitures, leur installation et leur recyclage.

Cette filière bénéficiera des usines et infrastructures déjà présentes, par exemple Arcelor Mittal devra produire les 200 000 tonnes d'acier électrique nécessaires à la fabrication des batteries. Ce projet va attirer 20 000 nouveaux emplois dans une région qui est déjà fortement industrialisée : 24 % des actifs travaillent dans le secteur industriel.

Le projet de construction de ces usines s'articule autour de nombreux projets de développement du port industriel :

- un nouveau terminal dans le port de Dunkerque qui double en capacité (CAP 2020),
- 85 000 m² d'entrepôts dédiés à la batterie,
- le nouvel EPR dans la centrale électrique de Gravelines,
- construction de 12 000 logements neufs en 6 ans.

Toutes ces initiatives sont issues d'une ambition étatique de réindustrialisation de la France autour de la production de véhicules électriques. L'ambition serait alors de faire de Dunkerque l'un des ports les plus importants d'Europe, à l'échelle du Havre et de Rotterdam.

Ce choix de continuer l'industrialisation de Dunkerque va générer beaucoup de projets de compensation. Avec cette perspective, je pense orienter mon TFE autour des questions suivantes :

Comment les mesures de compensation carbone peuvent-elles être un moyen d'anticiper les risques liés à la montée des eaux ?

Comment ces projets de compensation peuvent-ils devenir un outil pour mettre en place une stratégie de composition territoriale ?

Comment faire cohabiter des ambitions environnementales capables de répondre au changement climatique, des ambitions sociales de décroissement des quartiers ouvriers et les ambitions économiques et industrielles de ces projets ?