

Dunkerque, une ville, un port

Comment l'activité portuaire et son développement artificialisent, dynamisent et structurent le territoire dunkerquois et l'organisation de l'agglomération ?

Partie 1 : Un site difficile mais une situation favorable

*Cette partie consiste à montrer l'importance des sociétés dans la **construction des espaces** et ainsi battre en brèche tout **déterminisme** géographique.*

A. Un littoral avec peu d'atouts pour accueillir des installations portuaires ...

La **configuration territoriale** ne préfigure pas la présence d'installations portuaires d'envergure sur cette côte appelée « **côte des dunes de Flandres** ».

Le littoral rectiligne présente en effet **peu de sites d'abri** (embouchure de fleuve côtier) historiquement recherchée pour la localisation des ports. On peut également noter la **faible profondeur maritime** et la présence de **banc de sable** au large ne facilitant pas la navigation. A ces deux observations (aspect rectiligne du littoral, faible profondeur marine), il faut ajouter l'existence de **marées** qui rythment l'**accès** à la côte en dégageant ou en envahissant l'**estran** (par cycle d'environ douze heures).

De plus, le **substrat littoral sableux** s'exprime dans le **diptyque géomorphologique plage-dune** dont le dynamisme à toutes les échelles de temps (accumulation-érosion) représente une **contrainte** d'aménagement permanente.

Enfin, l'**arrière-pays** est composé d'une **plaine littoral humide** (3-4 m d'altitude en moyenne), localement marécageuse, longtemps considérée répulsive par les sociétés. Ce type d'environnement implique une action humaine afin de maîtriser le cheminement des eaux (drainage, fossés) et de se protéger des intrusions marines (digues, talus).

Tous ces éléments géologico-topographiques ne forment donc pas une **configuration territoriale** particulièrement favorable à l'installation d'un port. Ce **site nécessite une intense action humaine** visant à l'**artificialisation du trait de côte** : **digues** et **jetées** pour se protéger de la mer ; **écluses** pour s'affranchir des marées ...

L'explication de la présence des installations portuaires sur le littoral dunkerquois est donc plutôt à chercher dans la localisation relative du site par rapport à son environnement proche et lointain, c'est à dire de sa **situation**. Situation qui est elle même évolutive en fonction des **contextes géopolitiques**.

B. ... mais qui bénéficie de « l'effet frontière » ...

L'**achat de Dunkerque par Louis XIV** change la trajectoire de ce **territoire en position frontalière** jusqu'à nos jours. Hier avec les Pays-Bas espagnols, aujourd'hui avec la Belgique, la **frontière** ne se trouve qu'à 10 km au nord de la ville de Dunkerque. La mer du Nord est également le siège d'une frontière maritime avec le Royaume-Uni qui deviendra le grand rival politique et commercial de la France à partir de la fin au XVIII^e s.

Les **fortifications en étoile de Vauban** (aujourd'hui classées **Patrimoine mondial de l'humanité** : **Bergues, Gravelines**) comme les **blockhaus de la Seconde guerre mondiale** (Dunkerque fut le champ d'une bataille restée célèbre) témoignent de la présence d'une **frontière qui a longtemps été « chaude »**, pour reprendre la typologie de **Michel Foucher, géographe des frontières**.

C'est dans ce contexte de **conflictualité** que s'inscrit le développement du port de Dunkerque. Il répondait alors à plusieurs impératifs géopolitique, stratégique et économique qui n'ont cessés de se renforcer jusqu'au milieu du XX^e s créant ainsi un « **effet frontière** ».

C'est tout d'abord un **acte d'aménagement** permettant d'**intégrer cette partie de la Flandre** (toponymes flamands) au Royaume puis à la République. C'est donc un acte d'**appropriation territoriale**.

C'est également un **acte commercial** visant à **concurrencer les ports des États voisins** considérés comme rivaux (Pays-bas espagnols puis Provinces-Unies ; Royaume-Uni) en structurant un **hinterland (arrière-pays)** national.

C'est enfin un **acte économique** puisque Dunkerque peut alors jouer le rôle de **débouché maritime** pour une région appelée à jouer un rôle majeur dans le contexte de la Révolution industrielle (Nord-Pas-de-Calais).

C. ... puis s'insère dans la mondialisation

Les évolutions contemporaines des **contextes géopolitique** (construction européenne, fin de la Guerre

froide) et **économique** (mondialisation) n'ont pas altéré l'intérêt que portent les investisseurs et les pouvoirs publics français au port de Dunkerque.

Le port de Dunkerque va profiter de la **mutation dans les localisations des systèmes productifs** que l'on observe à l'échelle mondiale au lendemain de la Seconde guerre mondiale : la **littoralisation industrielle**. La production métallurgique (aluminium, sidérurgie ...) et le raffinage (pétrochimie) ne se localisent plus à proximité de la matière première (le fer de Lorraine pour la sidérurgie) ou à l'intérieur sécurisé du territoire (Vallées alpines pour l'aluminium) mais sur les littoraux, **interfaces** de la commercialisation (importation de matières premières / exportation de produits finis) dans un contexte économique qui devient mondial.

Cette dynamique productive va s'accompagner d'une dynamique commerciale avec la **création du Marché commun** dans le cadre de la Communauté Économique Européenne (**Traité de Rome, 1957**). La **dynamisation des échanges** va compenser l'**ouverture des frontières** impliquant un déclin de l'« effet frontière » à l'œuvre dans la période précédente. En effet, Dunkerque se situe au cœur de ce qui deviendra progressivement la **mégalopole européenne** (réseau de grandes villes (métropoles) reliées par un tissu dense d'axes de transport et développant d'intenses échanges) aussi appelée **dorsale européenne**.

Afin d'accompagner et de structurer ces mouvements (littoralisation, ouverture des frontières) et de tenir face à la concurrence des ports européens voisins, le gouvernement français décide d'investir dans la modernisation d'une série de **Zones Industriales-Portuaires** (ZIP) dont Dunkerque est le premier élément (1963). Cette politique explique l'**emprise spatiale** prise par les installations portuaires dunkerquoises qui desservent des zones industrielles de types très variés (Cf. Partie 2).

Aujourd'hui, dans le contexte de la **mondialisation** dont le transport maritime est le moteur principal, la ZIP de Dunkerque s'inscrit dans la **façade maritime nord-européenne**, aussi appelée « **Northern Range** », qui implique une **intense concurrence**. Le territoire est donc devenu une **interface de la mondialisation** pour la France mais doit s'adapter pour maintenir son rang. Cette **adaptation** se note spatialement par la construction d'un **troisième port à l'ouest (vers Gravelines)** dont le surcreusement permet de s'affranchir de la contrainte des marées. S'y développe notamment l'activité des conteneurs.

La ZIP implique des **activités logistiques** et des **infrastructures de transport**, de modes variés (canaux, voies ferrées, routes et autoroutes) dont nous notons la remarquable **densité** et l'**adaptation aux échanges** (gares de triage, largeur des routes, rond-points).

Transition : Il s'agit donc maintenant de nous pencher sur l'organisation spatiale des installations portuaires et industrielles, et ses dynamiques, qui structurent une grande partie de l'espace dunkerquois.