

CAHIER DE
GRAND PAYSAGE
RÉGIONAL

JUIN 2008



PAYSAGES DES DUNES DE LA MER DU NORD
ATLAS DES PAYSAGES DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS



DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT NORD - PAS-DE-CALAIS

1	INTRODUCTION
2-3	AMBIANCES PAYSAGÈRES
4-5	REGARDS PORTÉS PAR LES ARTS
6-7	DETAILS DE GÉOGRAPHIE PHYSIQUE
8-9	OCCUPATION DU SOL
10-11	PAYSAGES DE NATURE
12-13	PAYSAGES DE CAMPAGNE
14-15	PAYSAGES DE VILLE
16-19	ENTITÉS PAYSAGÈRES
20-21	THÉMATIQUES TRANSVERSALES
22-23	ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE ET QUELQUES ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE

INTRODUCTION

Point de rencontre entre deux plans infinitudes, la plaine maritime et la mer du Nord, le cordon littoral le plus septentrional de France apparaît comme un axe de symétrie horizontal. Le face à face des éléments y est toujours marqué par un effet de miroir contrastant ; la mer par exemple, forme naturelle épurée, y côtoie l'un des premiers ports industriels d'Europe, comme pour mettre en scène une rivalité dont les armes seraient la rudesse, la surenchère et la contradiction. Il n'est pas jusqu'à l'histoire qui n'ait marqué cette bande étroite par des soubresauts ayant eu raison de ses deux villes principales, Dunkerque et Calais, toutes deux anéanties par les « orages d'acier » de la Seconde guerre mondiale...

Forme symbolique et pacifiée de cette violence, la lumière qui se déploie ici sous forme de tempêtes relie les éléments hétérogènes qui forment ce paysage où les lignes sont plus nombreuses que les points. La dune ciselée, la plage interminable, la vague régulière, la digue bétonnée, la promenade littorale, le chenal au large, la darse en eaux profondes, l'amarre torsadée, la cheminée crachant vers le ciel, les barres d'acier laminé, le filet dérivant, l'autoroute parallèle à la côte, les kilomètres de grillage bordant le terminal de Sangatte, le tunnel secret... sont autant de lignes entrecroisées faisant du paysage littoral un « paysage tissé ».

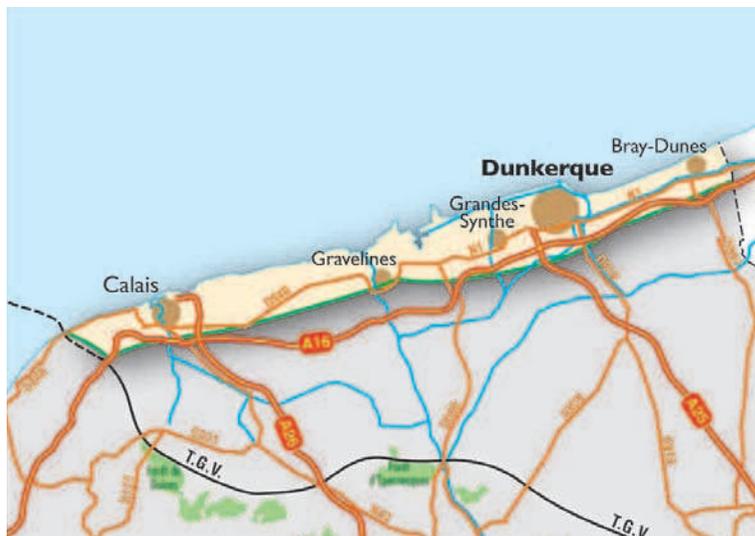
Si les « limites littorales » de ce grand paysage sont géographiques à l'Ouest, quand la dune cède le pas à la falaise, elles sont politiques au Nord-Est, puisque la frontière ne termine pas le cordon dunaire qui se prolonge en Belgique, sous une forme beaucoup plus urbaine. Quant aux limites terrestres au Sud, c'est la distance jusqu'à laquelle l'influence directe de la mer se fait sentir qui le délimite : quelques kilomètres de sable et d'air marin...



UN PAYSAGE EUROPÉEN

Le cordon dunaire qui marque notre littoral extrême Nord appartient aux archétypes des paysages nordiques, que l'on retrouve ensuite aux Pays-Bas et en Belgique. D'autres raisons font de ce paysage un carrefour européen :

- l'arrivée du tunnel sous la Manche et l'utilisation du site du chantier pour le centre d'accueil, aujourd'hui fermé de Sangatte,
- les raisons industrielles qui amènent dans les ports des marins venus du monde entier, les raisons touristiques qui président aux très anciens échanges franco-britanniques à Calais.



TENTES SUR LA PLAGE DE CALAIS,
CARTE POSTALE, XX^E S



CHALETS SUR LA PLAGE DE
CALAIS, CARTE POSTALE, XX^E S



HABITER L'IMMENSE

Nombreuses sont les constructions humaines qui défient ou jouent - imposantes ou dérisoires - avec le vent, les embruns, le sel : digues et jetées, blockhaus et Mur de l'Atlantique, fascines de ganivelles, cabanes, paravents et autres tentes, cerfs volants, chars à voile...

ATLAS DES PAYSAGES DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

LES PAYSAGES DE LA RÉGION ET LEUR NOMENCLATURE

PAYSAGES DES DUNES DE LA MER DU NORD

AMBIANCES PAYSAGÈRES

L'ESPACE INFINI DE LA MER, DU CIEL ET DE LA PLAGE



AMBIANCES PAYSAGÈRES

L'activité industrielle qui marque la bordure Ouest dunkerquoise fait parfois retomber sur ce «paysage-fer» une pluie d'acier qui colore de rouge le pare-brise des voitures. Cette réalité, qu'on ne peut qualifier de totalement urbaine puisqu'elle possède son lot de friches et d'espaces «néo-naturels», est aussi incontournable que la mer qui lui fait face. Plusieurs facteurs y contribuent. Si certains, comme le mystère alchimique de la transformation du minerai, sont quasi symboliques, d'autres en revanche sont plus strictement géographiques, comme le fait que les silhouettes des usines soient visibles à la fois par les marins, les baigneurs de Malo, les automobilistes venus de Lille par autoroute ou encore les passagers du TGV tout juste délivrés du tunnel sous la Manche.

Mais, il ne faudrait pas enfermer le cordon dunaire littoral dans l'emprise exclusive de cette imagerie industrielle. C'est que la chose a son corollaire, son reflet en «négatif», son double contradictoire, aussi radical dans sa pureté naturelle que le monde complexe du travail du métal et des activités portuaires. On veut bien sûr évoquer ici les interminables plages de sable qui caractérisent ce littoral des villages et des campagnes. Véritables immensités dignes du plus vaste des déserts, les plages révélées par la marée basse sur cette partie du littoral où l'estran est très large sont proprement gigantesques. Tantôt leur planéité parfaite permet le déploiement de ces cerfs-volants terrestres que sont speed-sails et chars à voile, tantôt elles sont, en fonction du vent et des courants, ponctuées de bâches ou ridées de petites vaguelettes de sable qui les transforment en immenses vasques pétrifiées.

Contigu à ces grandes étendues en deux dimensions, le cordon dunaire peut se prévaloir d'une variable supplémentaire : le relief. La dune est un paysage-matière modelé par les

éléments, un paysage inscrit dans une temporalité très longue, quasi géologique, même si certaines évolutions sont perceptibles à l'échelle d'une vie. Les éléments constitutifs du paysage dunaire sont presque réductibles à une équation physico-mathématique. À la base un élément simple, le grain de sable, envisagé comme une totalité mouvante au grain près. C'est la mer qui apporte sans cesse cette unité de base en quantité, sachant que la mer du Nord possède au travers de ses bancs de sables de véritables dunes sous-marines. Ensuite vient un principe de transformation, une force motrice, le vent, ou plus exactement les vents qui forment et déforment sans cesse cette masse fongible pour lui donner une forme qui n'est jamais totalement définitive. Jusqu'à ce que la végétation naturelle ou implantée à des fins conservatoires vienne la fixer comme une photographie.

Les paysages des dunes de la mer du Nord déclinent à l'infini cette ondulation gracieuse d'un sol sculpté par le vent. Plus à l'arrière, l'œil n'est pas assez affûté pour découvrir ce que nous livre la toponymie : une succession de bancs de sable ou de rares galets sur lesquels prendre pied, bâtir maison. D'une manière qui ne peut taire son parti pris, le choix des paysages littoraux s'ancre dans un ressenti permanent de la grande voisine. Des pâtures qui bordent la dune ponctuées d'arbres maigres, penchés. Des champs traversés de digues, fétiches témoignages de luttes anciennes... oubliées. Des villes étranges, savants mélanges de grâces balnéaires, de maisons de pêcheurs devenues rares, d'habitat ouvrier, de fermes esseulées. Le littoral du Nord, fil tendu entre plaine et mer, est source d'une très douce mélancolie, mélange de solitude et d'odeur de frites, de déclamations poétiques et de châteaux de sable.



DUNKERQUE, PANORAMA VERS MALO-LES-BAINS, CARTE POSTALE, XXe S

PAYSAGES PORTUAIRES

Les ports de Dunkerque et de Calais appartiennent à la mémoire nationale. Dunkerque en souvenir de la guerre et en raison de son port autonome et Calais en vertu des échanges avec la Grande Bretagne. Mais cette célébrité n'est que «verbale» ... bien imprécises sont aujourd'hui les images de ces ports étendus, complexes, abandonnés ou reconquis. Ainsi, les Britanniques connaissent et fréquentent sans doute davantage Calais que les Français.

LE FORT NIEULAY, PLAN EN
RELIEF DE DUNKERQUE



LE PORT DE MARCHANDISES
DE CALAIS, XXe S, P. VILLY,
MUSÉE DES BEAUX-ARTS ET
DE LA DENTELLE



F. NUNEZ, XXe S, CRP



REGARDS PORTÉS PAR LES ARTS

DUNKERQUE, LE BASSIN DU COMMERCE ET LA CITADELLE VERS 1890, J. LUZZATO, MUSÉE PORTUAIRE DUNKERQUE



REGARDS PORTÉS PAR LES ARTS

CALAIS DEPUIS LA MER, E-W. COOKE, XIXE S, MUSÉE DES BEAUX-ARTS ET DE LA DENTELLE CALAIS



Les ports et navires constituent un fond commun d'inspiration pour les peintres de scènes de genre, les plus anciennes représentations de ce paysage - avec les cartes militaires - avant que ne soit inventée la notion moderne de littoral. Mais que l'on ne s'y trompe pas, ces paysages sont tout de même relativement «récents» puisque la dernière transgression dunkerquienne importante remonte au IV^{ème} siècle après Jésus-Christ ! C'est peut-être ce qui explique l'étonnante permanence des représentations du monde portuaire qui fascine encore aujourd'hui les photographes, comme il inspirait les peintres il y a deux cents ans. Bien sûr les sujets ont changé, les navires dans la tempête, les représentations de corsaires, les scènes de criée, les bateaux déchargeant leur cargaison ont été remplacées. Leur a succédé, la fascination pour la technicité démonstrative de ces espaces dont la fonction est immédiatement perceptible : grues, docks, embarcadères, darses, sans compter l'immense vivier de la photo industrielle qui fascine, de Bernard Plossu à Josef Koudelka.

C'est donc surtout l'immense charge émotionnelle des villes portuaires - voyage, promesse de départ, rêve d'un ailleurs, progrès techniques - qui retient au premier chef l'attention des artistes. La dimension balnéaire du littoral Nord réussit mal à porter la voix dans le concert des représentations portuaires. Le littoral belge semble y parvenir davantage opposant plages immenses et immeubles-falaises. Plus récentes encore, les représentations naturalistes accompagnent le mouvement de la protection du littoral qui parviendra, avec les problèmes économiques des années 1980, à limiter l'extension portuaire prévue vers 1970 «en continu» entre Dunkerque et Calais. Cordon dunaire ou portuaire, la dune unifie et concentre.



ROSENDAËL, E. SADOUX, XIXE S



LOON-PLAGE, CARTE POSTALE



LA DIGUE DE MALO-LES-BAINS, F. FAURE, XXE S, MUSÉE DES BEAUX ARTS DE DUNKERQUE

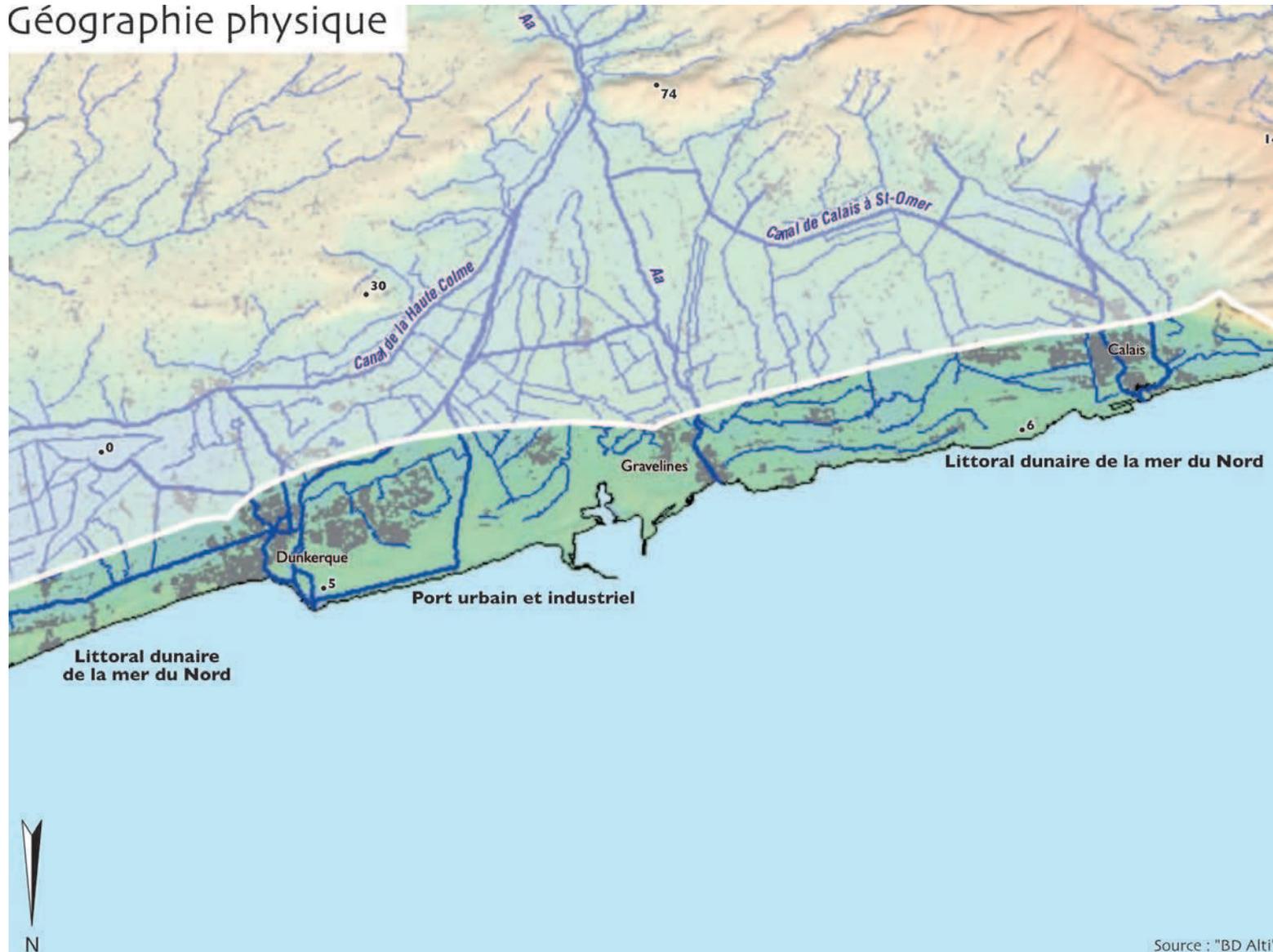


DIGUE, J. KOUDELKA, XXE S, CRP



DÉTAILS DE GÉOGRAPHIE PHYSIQUE

Géographie physique



DÉTAILS DE GÉOGRAPHIE PHYSIQUE

Espace situé entre terre et mer, issu de la «lutte» entre ces deux éléments, le littoral a bien évidemment subi des transformations multiples au cours des temps. Ces interactions qui ont donné des contours incertains et mouvants à la grève, et qui ont marqué la mémoire collective des «gens de la côte», sont toujours à l'œuvre aujourd'hui. Le trait de côte évolue constamment : certaines zones subissent de plein fouet l'érosion. C'est le cas de la côte de Dunkerque à la frontière belge ; d'autres, notamment entre Calais et Gravelines, ont tendance à «engraisser».

Mais, globalement, la côte recule inexorablement : 1 mètre par an. Les facteurs qui influent sur l'équilibre du trait de côte sont très variés et tiennent aussi bien à la nature morphosédimentaire du sol, aux conditions hydrodynamiques ou aux facteurs déclenchant que sont les variations climatiques, les tempêtes ou l'élévation du niveau de la mer.

Cette érosion est parfois accentuée par la présence de digues qui, loin d'atténuer les effets de la houle contribuent au contraire à l'accélération des phénomènes maritimes.

À l'exception de l'extrême Nord, entre Dunkerque et la frontière, le cordon dunaire qui protège la plaine maritime et ses polders est étroit (quelques centaines de mètres), peu élevé (entre 8 et 15 mètres) et fragilisé par l'urbanisation.

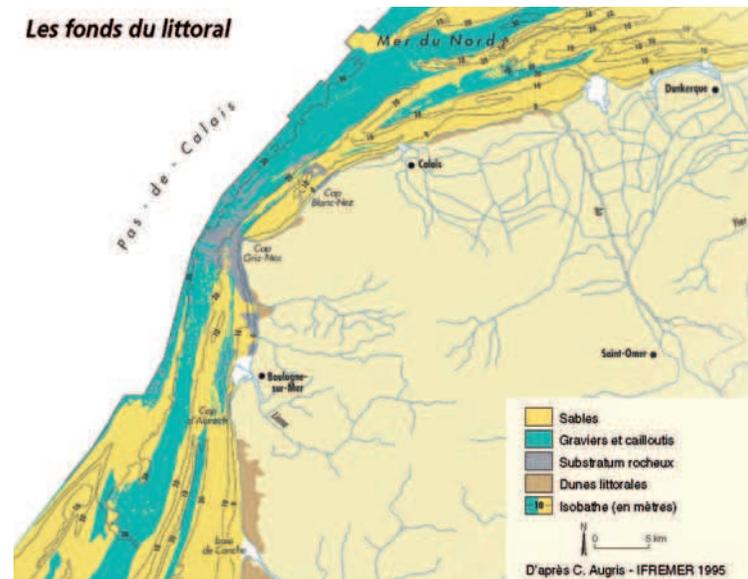
L'évolution du trait de côte et sa protection



Issu de la dernière transgression maritime, c'est un milieu physique diversifié, où les «cros» alternent avec les pannes au fond desquelles affleure la nappe phréatique. Or il est de plus en plus difficile d'assurer la continuité de ces espaces proches du rivage. La façade littorale de la plaine du Nord est un milieu fortement urbanisé, à la fois par la présence de deux grands ports français en développement et par une pression foncière exercée sur le bord de mer par une population à la recherche de loisirs.

Des massifs dunaires comme la dune Dewulf à l'Est de Leffrinckoucke, la Dune Marchand, le secteur du Calvaire et du Perroquet à Bray-Dunes ou la Dune Fossile de Ghyvelde, qui est un espace intéressant même s'il n'est plus à proximité de la mer, devront être impérativement protégés. Ils constituent un patrimoine paysager remarquable et justifient d'une protection visant à leur conservation.

Les fonds du littoral

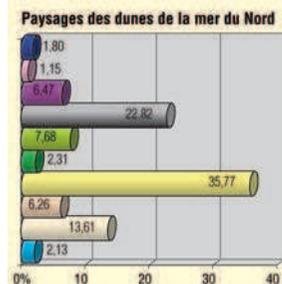
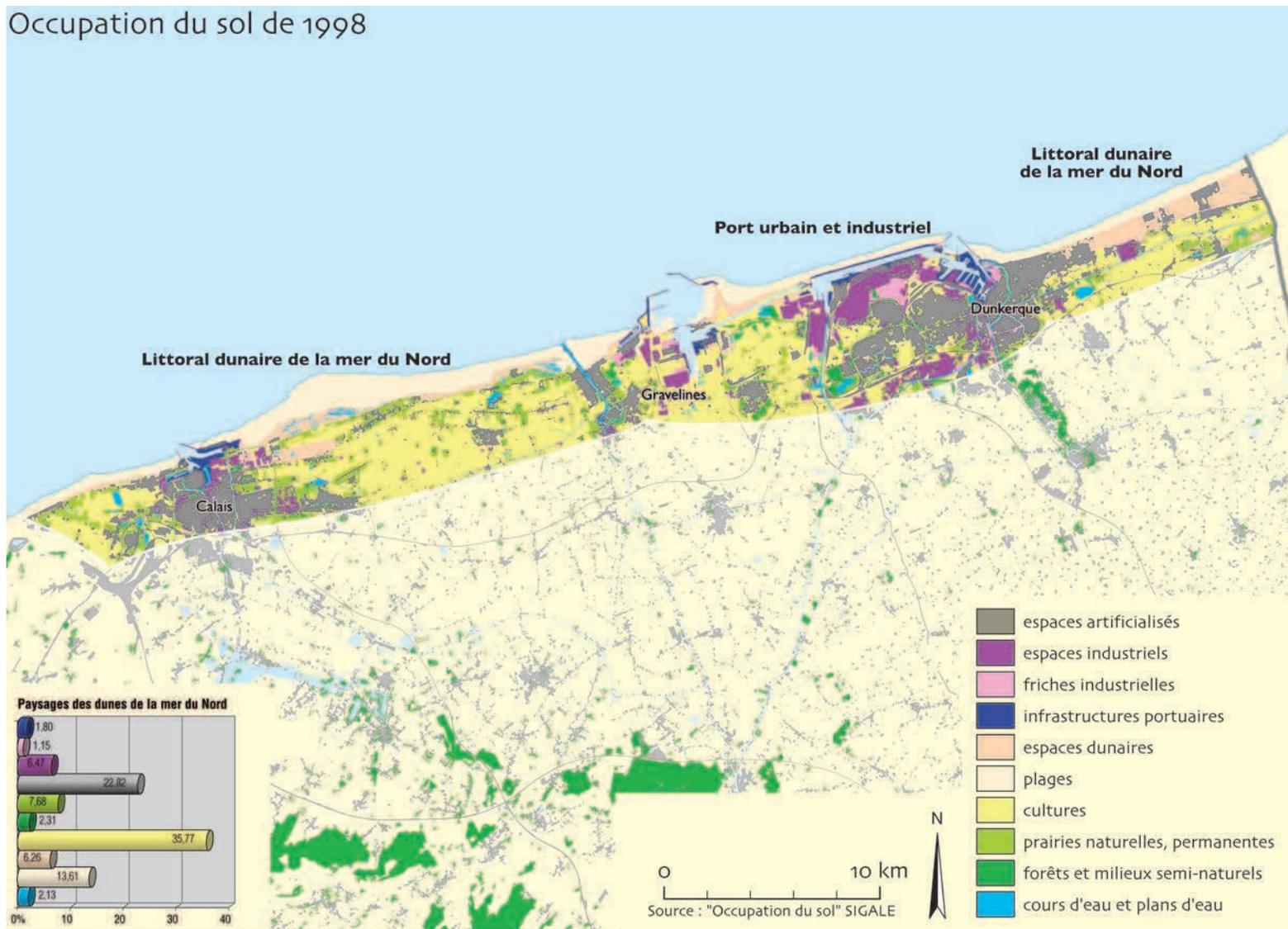
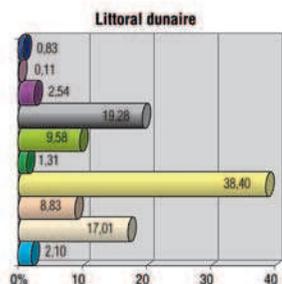
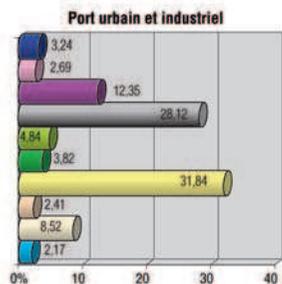


LES FONDS MARINS

C'est dans le détroit du Pas de Calais que viennent se rejoindre la Manche et la Mer du Nord. C'est un couloir peu profond (65 mètres maximum) dans lequel transite, charriée par des courants parfois contraires, une énorme masse de sédiments. L'action conjuguée de la marée et du courant dominant en direction de la Mer du Nord a donné naissance à de grands bancs de sables les «ridens» qui s'étendent parallèlement à la côte. Ce chapelet de bancs sableux, dans lesquels ont été percés des chenaux conduisant aux ports, restent dangereux pour la navigation. Ils ont par contre l'avantage de diminuer la puissance des vagues sur les plages de la mer du Nord.

OCCUPATION DU SOL

Occupation du sol de 1998



OCCUPATION DU SOL

Le Littoral Dunaire

Le cordon littoral ne date que du VIII^{ème} siècle. Constitué durant la dernière transgression marine, il protège telle une digue la plaine maritime de l'invasion de la mer. Il est constitué d'un ensemble de cordons étroits (quelques centaines de mètres) et peu élevés (une dizaine de mètres en moyenne).

Ce cordon dunaire a été percé en trois endroits : Calais, Dunkerque et Gravelines.

Les plages sont importantes dans la partie Ouest, entre Calais et Gravelines, plus étroites au Nord de Dunkerque. La côte est ici en recul, à l'inverse de la côte entre Calais et Dunkerque qui a tendance à « engraisser ».

Les zones d'habitat et l'espace industriel sont très groupés. Seules des fermes isolées et des bourgs très modestes ponctuent l'espace en dehors des trois centres urbains

La région autour de Calais présente une surface relativement importante en prairies permanentes liées à la présence de l'eau.

Le Port industriel

La zone se partage entre la zone urbaine de Dunkerque et ses installations portuaires à l'Est, et la zone de Gravelines avec son port de plaisance et sa centrale.

Autour du bassin maritime construit parallèlement au rivage, et long de 6 km, et du bassin Ouest, s'est développé tout un espace industriel (plus de 12 % de l'espace) accueillant des industries lourdes (sidérurgie et raffinerie). Les friches industrielles relativement peu nombreuses (moins de 3 % des espaces de la zone) sont progressivement reconverties dans le cadre d'un programme ambitieux de remodelage urbain (projet Neptune).

Au Sud de l'A16 s'est développé un second foyer industriel, en liaison avec les voies navigables.

L'espace dunaire est ici fortement réduit, avec moins de 3% du total.



LES MOËRES

Autre curiosité géomorphologique et géographique de la Flandre maritime : les Moères (prononcer les moures, du flamand *de moeren*, les marais) constituent le point le plus bas du territoire français : - 4 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Sur le plan biogéographique et écologique, les Moères sont la maquette des vastes polders belges et néerlandais.

C'est à partir de 1619 que leur assèchement est entrepris par les wateringues : 23 moulins à vent vont pomper l'eau avec des vis d'Archimède et la rejeter

PAYSAGES DE NATURE

BASSIN MARITIME



ESTRAN SABLO - VASEUX



FOURRÉS ET ÉOLIENNES



CORDON DUNAIRE



Les paysages de nature du littoral du département du Nord sont très largement englobés par leur caractère côtier. Les milieux sont caractérisés par une mosaïque à grain grossier alternant des vastes massifs dunaires avec des installations industrielles et urbaines.

À l'Ouest, une transition franche a lieu vers le Boulonnais : on grimpe brutalement sur le rebord du plateau artésien qui se termine, face à la mer du Nord, par les falaises du cap Blanc-Nez. À l'Est en revanche, la continuité avec les littoraux belges et néerlandais est totalement imperceptible.

Si autrefois, le vaste delta de l'Aa, qui est à l'origine (naturelle) de ces vastes ensembles, était le lieu d'un mélange de l'eau douce et de l'eau salée, le spectaculaire travail de poldérisation engagé par les hommes à partir du XII^e siècle a réduit ces échanges au minimum. L'évacuation de l'eau douce est assurée par des wateringues (canaux circulaires en flamand). A présent, à deux mondes parallèles qui s'affrontent et ne s'interpénètrent plus, les ouvrages à la mer et la gestion du niveau d'eau douce participent à la défense du territoire contre les eaux salées.

Les dunes de Flandre maritime (dites dunkerquiennes) possèdent une géomorphologie typique des rivages de la mer du Nord (vastes dunes paraboliques avec érosion active –siffle vent-, reliefs en crocs, pannes en formation où affleure la nappe phréatique, ...). On y observe deux grands ensembles caractéristiques ; la xérosère (partie sèche) et l'hygrosère (partie humide). Ces deux milieux alternent sous forme de mosaïque, même si à présent, ce sont les formations sèches qui dominent largement. On peut y observer tous les stades de développement du cordon dunaire depuis les dunes bordières jusqu'aux dunes boisées. La dynamique dunaire est à présent la plupart du temps contrôlée du fait de ses implications en matière d'urbanisme ou de transport.

PAYSAGES DE NATURE

Les plages de la Flandre maritime possèdent des estrans sablo-vaseux très vastes, s'étendant parfois sur plusieurs kilomètres à marée basse (Fort Vert et Hemmes de Marck). Elles constituent un écosystème apprécié des oiseaux migrateurs, notamment des Limicoles qui y séjournent par milliers en saison internuptiale.

Autre élément structurant majeur du littoral : les zones industrialo-portuaires, dont le Port autonome de Dunkerque (PAD) représentant un vaste ensemble qui contribue pour une part au paysage de nature. Une zone industrielle avait été planifiée de manière continue sur tout le littoral entre Dunkerque et Calais par l'OREAM dans les années 1970. Fort heureusement, ces prévisions ne se sont pas réalisées. Toutefois, bien que la majorité des milieux soient issus des activités humaines, la biodiversité et la valeur patrimoniale globale des habitats naturels du PAD restent très élevées. Les habitats sont très diversifiés et se présentent généralement sous formes de mosaïques. Par ailleurs, plus de 500 espèces floristiques ont été recensées, ce qui représente quasiment le quart de la flore régionale.

Le paysage de la mer du Nord est également le siège de nombreux déplacements d'Oiseaux, qu'ils soient marins, côtiers ou terrestres : le ciel est en permanence marqué par le ballet incessant des migrateurs.

Les bancs de sable qui émergent sur les hauts fonds du Dunkerquois et les vastes plages très peu fréquentées du Calaisis permettent depuis quelques années à une population de phoques «veau-marin» de s'y établir.

Enfin, les ports de pêche présentent un intérêt sur le plan écologique : ils accueillent généralement une guildes importante de Laridés (famille des mouettes et goélands) qui bénéficient des déchets de la pêche et égaient les quais de leurs cris rauques.

dans le Ringsloot (fossé périphérique) ceinturant le marais. Les moères sont les polders les plus anciens de l'Europe du Nord.

C'est un réel plaisir que de se promener dans ce vaste ensemble plat balayé par les vents et dont l'écosystème est resté assez peu modifié depuis plusieurs siècles.

LES CAMPINGS

C'est avec les congés payés, que s'est développé le camping vers 1930 permettant l'émergence d'un tourisme de masse, toutes classes sociales confondues. Les campings du littoral de la mer du Nord sont mémoire de générations de familles du bassin minier, des vallées industrielles ou de la métropole, venues goûter là les joies du grand air.

Ces campings témoignent d'une certaine relation au littoral : quelques tentes fixées au plus près du rivage, d'abord sans eau ni sanitaires ! Ils sont progressivement devenus des habitats lourds de loisirs qui posent débat aujourd'hui. Ils demeurent témoins aujourd'hui encore de l'émoi des enfants qui voient la mer pour la première fois !

ATLAS DES PAYSAGES DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

LES PAYSAGES DE LA RÉGION ET LEUR NOMENCLATURE

PAYSAGES DES DUNES DE LA MER DU NORD

PAYSAGES DE CAMPAGNE

DE «GARENNES»...



...EN TERRES MARAÎCHÈRES



DE PÊCHES...



...EN DIGUES PROTECTRICES



PAYSAGES DE CAMPAGNE

Peut-on parler de «campagne» littorale lorsque l'on étudie une zone marquée si fortement par des caractéristiques si prégnantes - nature quasi minérale réduite à sa plus simple expression, lumière tranchante et omniprésence de forces éoliennes à mille lieux du registre bucolique. S'il fallait trouver l'équivalent au bucolisme dans de tels espaces, ce sont immanquablement les ports de pêche, paysages urbains en l'occurrence, qui remporteraient la palme : bassin du Paradis à Calais, estuaire de l'Aa... Point de campagne à proprement parler donc au sein de ce paysage littoral dit «jardiné» non par l'homme mais par des forces telluriques sur lesquelles il ne semble avoir aucune prise (35% du territoire est seulement utilisé par les cultures).

Les «sables restèrent longtemps des «garences» inexploitées». Des tentatives de valorisation agricole, dont celle initiée au XIX^{ème} siècle par M. Bray sur la commune de Gyvelde, furent vouées à l'échec. Il abandonna l'agriculture pour s'orienter vers le tourisme balnéaire naissant !

Le maraîchage donne cependant une apparence d'unité à certains paysages arrière-littoraux du Dunkerquois. Plus à l'Ouest, les prairies des pieds de l'Artois, lorsque ce dernier devient le cap Blanc-Nez, revêtent de vert cru la petite plaine de Sangatte. Ici et là, les grandes cultures se glissent entre les digues, juste avant les waterings. Car la limite agricole de Grand paysage des dunes de la mer du Nord sont les deux lignes d'eau orientées d'Est en Ouest qui «arrêtent» la plaine immense du delta de l'Aa. Il s'agit du canal de Furnes à Dunkerque et de la plus que discrète rivière d'Oye prolongée par le canal de Marck à Calais. Situées très légèrement au-dessus du niveau de

la plaine, ces traces de paysage de campagne semblent pourtant comme en sursis, la mer pouvant d'un moment (d'un siècle) à l'autre, reprendre ses droits en se jouant des vanes installées à l'embouchure de l'Aa ou des canaux de Calais, de la Colme et de l'immense réseau d'ouvrages qui tous règlent le niveau des eaux.

Mais il serait injuste de bannir la notion de campagne de cette zone au prétexte que la nature littorale est hégémonique. À bien des égards cette notion de campagne est présente à l'état de traces, ne serait-ce que parce qu'elle fait partie des attentes des utilisateurs de ce paysage. La «campagne des loisirs» est évidemment présente non seulement l'été mais à longueur d'année dans l'institution de la promenade familiale en bord de plage accompagnée de toute une charge conviviale et débonnaire qui puise son vocabulaire dans la symbolique de la campagne, du pique-nique à la partie de pétanque. La «campagne agricole» se fait beaucoup plus discrète, se réfugiant dans les pratiques plus ou moins professionnelles de mareyage, de pêche à pied et mytiliculture. Sans aller jusqu'à caractériser des espaces entiers, ces pratiques les connotent parfois fortement lorsqu'elles se concentrent : mise à l'eau de petits canots de pêche à l'aide de vieux tracteurs corrodés, bouchots servant à la culture des moules révélés par la basse mer. Il existe bien une «campagne de la mer» mais elle est discrète, en témoigne une tradition culinaire, qui relie d'ailleurs symboliquement le littoral à la plaine cultivée dans une image on ne peut plus consensuelle, celle des fameuses «moules-frites» célébrées par la Braderie de Lille.

UNE AGRICULTURE «INTRA-URBAINE»

Comme ailleurs, l'agriculture frappe aux portes de la ville... et la ville envahit la campagne. Une attention toute particulière mérite d'être portée ici aux différents niveaux du sol. 50 centimètres constituent un talweg en pays de plaine. Tous projets nouveaux, qu'ils soient urbains ou agricoles, devraient s'inquiéter en premier chef de leur rapport avec cette planéité de «façade». Le chemin de l'eau est une des choses les plus simples au monde. Ne pas s'en inquiéter revient à partir vivre à l'étranger sans en adopter la langue. Pays des eaux marines et terrestres, les Pays-Bas excellent dans la prise en compte des questions hydrauliques à tout aménagement.



UN HÉRITAGE PORTUAIRE...

La fonction portuaire implique un vocabulaire architectural ad'hoc ! Perrés, phares, quais, bittes d'amarrage, pontons, grues et autres portiques génèrent une ambiance de « partance », relayée par un accompagnement sonore et olfactif particulièrement poétique ... Ces éléments appartiennent au patrimoine local et traduisent l'ambiance du lieu ...

PAYSAGES DE VILLE

LE PATRIMOINE MILITAIRE



L'ACTIVITE ET SON VOCABULAIRE



L'ARCHITECTURE DE QUAI



LA RECONSTRUCTION



PAYSAGES DE VILLE

Les paysages urbains des Dunes de la Mer du Nord puisent leurs racines dans la rencontre entre les identités maritime et flamande. Physiquement, ils s'organisent selon trois grandes parallèles, allant de la ligne côtière à l'A16 :

1 - Le premier vecteur de développement urbain reste évidemment la frange littorale. Ce premier « territoire » concentre une diversité particulièrement riche de paysages urbains.

- La pêche génère les premières organisations spatiales, avec les villages de pêcheurs, qui s'implantent légèrement en retrait de la côte, à l'abri des vents et des conditions climatiques souvent rudes ! À Calais, le Courgain d'origine, ou plus à l'Est Mardyck et Rosendaël témoignent de cette première figure du littoral.

- La défense militaire transforme ces premières juxtapositions de maisons basses, en bastions fortifiés. Calais, Gravelines et Dunkerque connaissent rapidement, et pour plusieurs siècles, un destin militaire de tout premier ordre. Fortifications, bassins militaires et forts avancés ... modèlent le territoire.

- Le commerce avec les Anglais et les ports de l'Europe du Nord constitue le troisième vecteur de développement. Implantés au cœur des bourgs, les échanges commerciaux de tous types, tissent des liens très étroits entre la ville et le port. Très lentement au départ et de manière exponentielle à partir de la fin du XIXe et durant tout le XXème siècle, les relations entre le port et sa ville s'amenuisent. Au gré des cloisonnements successifs induits par l'arrivée du chemin de fer et des outils de production toujours plus imposants, les ports passent d'une position urbaine à une position autarcique. Calais, tire ses installations vers l'Est, et Dunkerque déplace son port industriel vers l'Ouest, constituant aujourd'hui l'un des paysages bâtis les moins « urbains » du littoral. Échappant à toutes échelles humaines et à toutes logiques de ville, ces architectures de « quais » couvrent plus d'une dizaine de kilomètres de côte. À Calais comme à Dunkerque, la Seconde guerre mondiale bouleverse totalement les centres anciens. La reconstruction de ces villes tente de répondre aux nouvelles contraintes modernes et propose des formes urbaines et architecturales tantôt inspirées des typologies

locales, tantôt issues des principes modernes.

- La villégiature constitue une ultime forme de développement identitaire du littoral. Le « processus » balnéaire laisse quelques rares témoins à Calais et une empreinte beaucoup plus forte à Malo. Front de mer, trame urbaine dessinée et architectures « parlantes » qualifient les lieux ...

Enfin, les premières constructions isolées typiques de la Flandre maritime, ainsi que de nombreux blockhaus et casemates et très ponctuellement les huttes et « cabanes » des secteurs dunaires ou plus humides de Sangatte et du Platier d'Oye occupent les franges moins urbaines.

2 – L'ancienne route nationale n°1 constitue le deuxième vecteur de développement urbain. Beaucoup plus modeste et homogène que la frange littorale, cette ancienne voie de transit reste, pendant plus de cinquante ans la colonne vertébrale du développement urbain du secteur. Coquelles, Fort Nieulay, Saint-Pierre, Beau Marais, Marck, Oye-Plage, Loon-Plage, Grande-Synthe, Petite-Synthe, Dunkerque, Rosendaël et Leffrinckoucke étirent leurs organisations urbaines le long de cet axe. Initialement bordée de maisons rurales ou de villes, cette ancienne route nationale sert également de « support » à des typologies urbaines plus récentes, comme les quartiers d'habitats collectifs du Beau Marais et de Grande Synthe ou plus pavillonnaires, quasiment sur la totalité de son parcours ...

3 – Le troisième axe de développement est évidemment l'autoroute A 16 ! Depuis 10 ans cette voie de transit international et ce lien privilégié entre Boulogne, Calais et Dunkerque dessine la nouvelle vitrine urbaine Sud du littoral. Le site d'Eurotunnel, les installations industrielles, les nombreux programmes commerciaux, les récentes éoliennes ... bouleversent radicalement les premières perceptions de Calais et Dunkerque. Loin d'être une limite physique, cet axe génère un développement de part et d'autre, qui représente sûrement l'enjeu majeur de la décennie passée, mais également de celle à venir ...

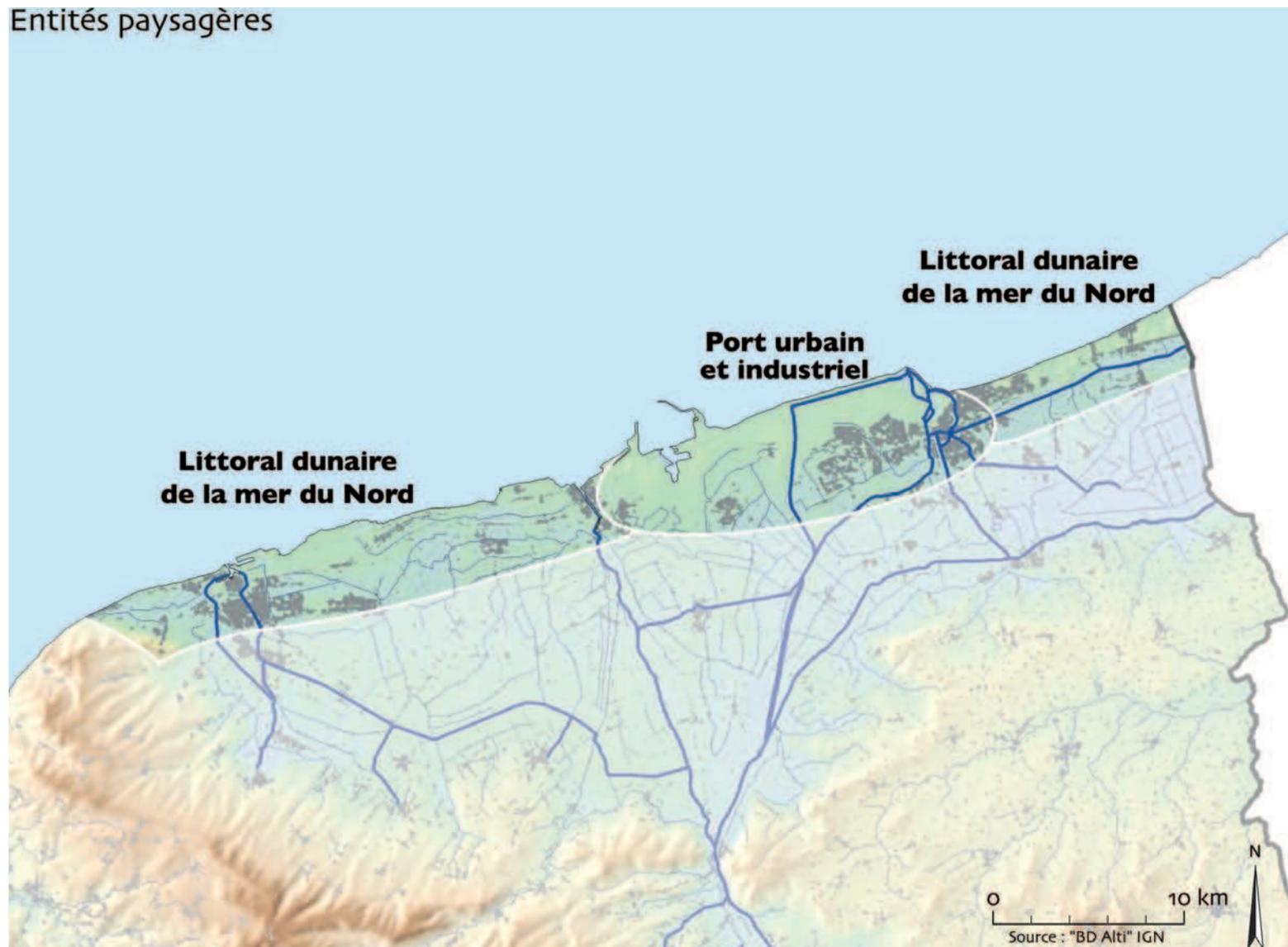


LA DÉMARCHE BALNÉAIRE ...

« Voir et être vu ... »
résume assez bien toute l'histoire du mouvement balnéaire de la seconde moitié du XIXème et du début du XXème siècle. Silhouette, composition, épaisseur, ornementation, couleur et décoration caractérisent cette architecture, qui cherche à profiter de la présence de la mer pour « raconter sa propre histoire » aux nombreux promeneurs.

ENTITÉS PAYSAGÈRES

Entités paysagères



Littoral dunaire

Soixante kilomètres de dunes ourlent la plaine des waterings de Sangatte à la frontière franco-belge et se poursuivent longuement au-delà. Le littoral dunaire de la mer du Nord, et singulièrement les immenses plages de sable de ce littoral, sont un espace symbolique majeur pour la Région Nord - Pas-de-Calais. L'immensité du plat pays entre en résonance avec l'immensité marine, infini horizontal, et l'immensité céleste, infini vertical. Tout dans ces paysages est démesuré. Malgré la singularité d'une frontière linguistique que le petit fleuve côtier ne parvient guère à justifier (et pourtant, on parlait flamand à l'est et picard à l'ouest), la vaste plaine du delta de l'Aa est un ensemble homogène, où l'unité de mesure est le grain de sable. Malgré la frontière linguistique qui d'une rive à l'Aa quitte le pays flamand pour le pays picard, le système dunaire qui endigue la vaste plaine du delta de l'Aa est un ensemble homogène où l'unité de mesure est le grain de sable. Le sable est partout, même pour alléger la terre noire des maraîchers du Dunkerquois. Le littoral de la mer du Nord est fait de sable, mais aussi de dunes riches de végétation mais peu arborées, de digues, de fossés de drainage, de fermes isolées et de ports tels des échancrures dans les sables. Les dunes de Bray-Dunes, Zuydcoote, Leffrinckouke, Oye, Calais et Sangatte ne manquent pourtant pas de diversité : une diversité essentiellement due aux voisinages entre milieux naturels et espaces habités. Les images sont toujours très fortes : le littoral belge depuis les plages de Bray-Dunes, le sanatorium au milieu des sables à Zuydcoote, les campings ou les constructions où l'on mange du sable avec le sourire, le phare de Walde comme une vigie sur

ENTITÉS PAYSAGÈRES

l'estran, la plage de Sangatte avec ses cabanes et en toile de fond le relief du Blanc Nez... L'épaisseur de ce cordon dunaire, si l'on enlève les plages elles-mêmes et leurs estrans, est un espace assez modeste de deux kilomètres au plus large (Dunes du Fort Vert à Calais et du West-Hoek à Bray-Dunes). Très vite, à l'arrière, commence le domaine de la plaine. Le Grand paysage régional rattache cependant trois ou quatre kilomètres de terre au-delà des dunes aux paysages littoraux. Dans cet espace, les hommes se sont organisés en «résistance», accompagnant la ligne du rivage pour mieux l'affronter. Les digues, les canaux, les routes, les voies de chemin de fer longent la côte, reliant les trois ports principaux de ce littoral : l'ensemble dunkerquois, Gravelines et Calais.

Découvrir les paysages du littoral dunaire appelle une certaine constance et l'amour des lignes parallèles. Le piéton préférera le sentier du littoral et sera bien inspiré d'oser quelques divagations à l'intérieur des sables, dans ces «petits déserts» fourmillant de vie. Le cycliste se risquera sur un réseau de voies modestes situées immédiatement derrière les dunes. À l'Est de Dunkerque ce sera l'occasion de découvrir les paysages de la ferme Nord, de l'usine des Dunes, etc. À l'Est de Calais, ce sont les Hemmes de Marck, d'Oye, ces terres neuves qui cultivent un goût de solitude devenu étonnant à si peu de distance du littoral. L'automobiliste se résoudra à emprunter la Nationale 1 et à tenter de lui porter un regard neuf, dégagé de l'idée de destination, un regard d'historien qui disposerait d'un matériel de fouille complètement mélangé qu'il lui faudrait tenter d'ordonner. Car cette route permet une appréciation très séquencée de l'histoire urbaine du littoral de la mer du Nord. Et l'on peut risquer la remise en ordre chronologique suivante : Oye ou Ghyvelde

ÉLÉMENTS FORTS DE COMPOSITION

- Le littoral et ses plages immenses couplées à des milieux naturels de grande richesse, protégées et aménagées pour la découverte
- Deux agglomérations régionales de premier rang, toutes deux marquées par l'urbanisme de la Reconstruction : l'agglomération dunkerquoise et l'agglomération calaisienne. La première ayant oeuvré principalement à sa reconquête interne, la seconde gérant l'explosion de sa périphérie (Eurotunnel) et la reconquête interne en cours (ZPPAUP, musée de la dentelle, projet ANRU)
- Une cohabitation et une imbrication spatiale entre activités industrialo-portuaires, milieux naturels, espaces habités et lieux de fréquentation touristique qui «contraignent» chacun à l'excellence
- Une richesse patrimoniale très diversifiée, finalement peu mise en valeur dans sa globalité (très fort ancrage du patrimoine naturel) et dans son «assiette territoriale» à savoir le littoral de la mer du Nord, dans le département du Nord et dans celui du Pas-de-Calais.

ENTITÉS PAYSAGÈRES

LITTORAL DUNAIRE DE LA MER DU NORD



PORT INDUSTRIEL



ENTITÉS PAYSAGÈRES

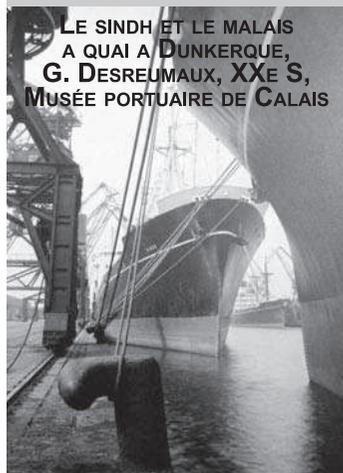
(le littoral rural), puis Gravelines ou Fort Nieulay (le littoral fortifié), Dunkerque et Calais (le littoral reconstruit), le Beau Marais à Calais ou Grande-Synthe (le littoral des grands ensembles) et enfin le site d'Eurotunnel et du centre commercial (le littoral contemporain). Mais, c'est encore une fois le rail qui ose le parcours le plus diversifié : longeant la rivière d'Oye, pénétrant la plaine pour desservir Bourbourg, irriguant le complexe industrialo-portuaire, et enfin pénétrant presque les dunes afin de rejoindre Furnes en Belgique. Les moins curieux se contenteront de l'autoroute A 16, ne découvrant la mer que lors de la grande descente vers Calais.

Port industriel

La mise en évidence d'une entité paysagère spécifique pour l'ensemble industrialo-portuaire peu apparaître comme une exagération. Pourtant le port s'étire sur une quinzaine de kilomètres, de Dunkerque à la centrale nucléaire de Gravelines, et représente donc un quart du littoral de la mer du Nord. C'est la taille même de cet ensemble, qui englobe de nombreuses villes et villages (Fort-Mardyck, Mardyck, Grande-Synthe, Loon-Plage), qui justifie la mise en évidence d'une entité paysagère. Le port autonome de Dunkerque bénéficie par ailleurs d'une image nationale, qui balance entre les drames de la Seconde guerre mondiale et les hauts fourneaux de la sidérurgie. Le port industriel à la particularité d'être très protéiforme, s'étendant en de nombreuses directions, s'arrêtant pour mieux reprendre, mêlant activités et sensation d'abandon, entrepôts et usines, espaces ouverts et voies ferrées, grosses entreprises internationales et petites entreprises

de sous-traitants locaux. À Dunkerque comme souvent dans les villes portuaires d'importance, le port est une ville dans la ville, avec d'ailleurs son pouvoir propre au travers du port autonome. La reconquête urbaine des espaces portuaires du cœur de ville a commencé avec l'ensemble des opérations du projet Neptune qui transforme durablement l'image de la ville en la réconciliant avec son site et son histoire.

La digue du Broek est un haut lieu de la découverte des paysages du port industriel. Il est tout à fait marquant de constater que ce sont les installations industrielles et portuaires du XIX^{ème} et des trois premiers quarts du XX^{ème} siècles qui composent le noyau dur de cette esthétique portuaire fixée dans l'époque contemporaine par tant de photographes. Les installations les plus modernes du bassin de l'Atlantique et de la zone d'intérêt portuaire des Huttes sont plus impénétrables et moins photogéniques ! Il est à ce titre significatif que le GR du littoral propose une variante par la fameuse digue du Broek et délaisse les installations portuaires de l'Ouest.



AMBIANCES PORTUAIRES

Les ports sont des lieux où les rêves partent en voyage. Ici les odeurs marines imposent des images de haute mer, là les navires portent des noms indéchiffrables, plus loin des hommes d'autres pays s'attardent sur un quai. Chaque port à sa personnalité, ses habitués, son parfum... Ainsi, il existe à Dunkerque un quai du «Chien qui pue» célèbre localement, tandis que Calais possède une des meilleures friteries du littoral !

THÉMATIQUES TRANSVERSALES

D E S E A U X E T D E S P O R T S

LA TRAME HYDRAULIQUE DE CALAIS AU COURS DES SIÈCLES

XIVème



XVIIème



Fin XIXème



Aujourd'hui



THÉMATIQUES TRANSVERSALES

L'existence d'un fait essentiel suffit à déterminer à lui seul les formes paysagères urbaines et rurales à la fois très élaborées et très caractéristiques du cordon littoral : la plaine qui le jouxte est située globalement au même niveau que la mer. Cette contrainte a deux conséquences : il est indispensable de se protéger des eaux marines en les empêchant d'entrer quand la marée monte, et il faut laisser s'échapper les eaux douces terrestres à la faveur de la marée descendante. Le cordon dunaire compose le barrage ; les deux grands ports et l'estuaire de l'Aa sont les points de sortie des eaux douces vers la mer. Une simple brèche dans le cordon littoral - bien contrôlée tout de même - permet de communiquer très facilement avec la mer : c'est ainsi que sont nés les nouveaux ports du littoral.

Les ports du littoral de la mer du Nord ont tous une double fonction : ils sont un lieu d'échange entre les milieux aquatiques terrestres et marins. À Dunkerque, à Gravelines-Petit-Fort-Philippe et à Calais, les waterings réunifiés envoient leurs eaux à la mer. À Dunkerque, à Gravelines-Petit-Fort-Philippe et à Calais, les navires hauturiers accostent, chargent et déchargent.

Ainsi, la présence de l'eau dans ces villes-archipels fait état d'une inventivité hors du commun, et réserve encore d'énormes développements potentiels. C'est tout particulièrement le cas à Calais et à Dunkerque, l'estuaire offrant un paysage plus classique.

Les eaux dunkerquoises, toutes orientées qu'elles sont vers la fonction portuaire, en font presque une venise industrielle. Le réseau de darses qui démultiplie la surface d'échange entre la terre et la mer y est proprement labyrinthique. Obéissant à une structure en épis, il permet à un très grand nombre de bateaux de délester leur

cargaison directement sur le réseau routier ou ferroviaire. L'impression donnée par ces espaces est celle d'une longue succession de bassins, enjambés çà et là de ponts à bascule et parmi lesquels on se perd aisément. Nombre d'entre eux semblent abandonnés, bien qu'officiellement ils soient toujours affectés au Port autonome de Dunkerque. Les espaces les plus centraux du port «historique» font l'objet d'une reconquête urbaine de la part de la ville. D'une part, ils ont été investis par l'activité de plaisance en expansion, d'autre part ils constituent un espace à l'identité forte, à même d'accueillir des projets véhiculant une image renouvelée de la ville, comme le projet Neptune accueillant la jeune université du littoral, des logements, des commerces, etc... Peu à peu la ville conquiert donc des espaces sur l'activité industrielle, reléguée à l'extérieur et qui s'étend dans la nouvelle zone de Loon-Plage, les bassins du centre ville étant presque totalement réappropriés par des usages urbains.

L'architecture hydraulique de la ville de Calais est différente. Port maritime et fluvial, Calais a développé un cercle de bassins qui entoure littéralement le quartier de Calais-Nord. Port de pêche également, le bassin du Paradis et le quartier du Courgain vivent encore au rythme du poisson. Port de voyageurs enfin, Calais parle aussi bien l'anglais que le français ! Mais là encore, les activités portuaires les plus intenses ont été «sorties» de la ville, déployées plus à l'Est.

L'histoire des villes portuaires s'arrime à celles des installations portuaires. À Dunkerque comme à Calais, les ports se sont sans cesse déplacés, d'Ouest en Est à Calais, d'Est en Ouest à Dunkerque. La ville et le port n'ont pas toujours dialogué d'harmonie... Une étape nouvelle dans l'histoire de ces villes s'écrit aujourd'hui.



DE DARSE PORTUAIRES EN BASSINS URBAINS

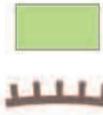
Les parties en eau constituent des immensités, hier animées du ballet des navires, qui semblent bien vides lorsque les fonctions portuaires ont disparu. Pourtant, des initiatives visent à coloniser le plan d'eau facilitant son insertion dans la ville en «reconstruction» sur les anciennes emprises portuaires. Le développement de la plaisance, des loisirs sur l'eau, des bateaux restaurants et peut-être demain des navettes intra-urbaines permet de donner une vie à ces hectares d'eau, qui pourraient être vécus comme des obstacles alors qu'ils composent l'âme de la ville.

ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE...



Plage

Espace dunaire



Zone verte

Contreforts de l'Artois



Espace urbain

Espace industriel



Absence de transition
 entre paysage industriel
 et paysage rural

...ET QUELQUES ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE...

Partout en France et au-delà, les littoraux attirent des populations sans cesse plus nombreuses. Dès lors, les problématiques de protection et d'aménagement se confrontent, s'affrontent. Mais il faut garder en mémoire que les débats d'aujourd'hui s'ancrent en réaction par rapport aux projets du passé. En effet, dans les années 1970, le Schéma directeur de la région de Dunkerque prévoyait une explosion de la population et un développement du port qui n'eurent pas lieu. À l'époque, le littoral entre Dunkerque et Calais était dévolu à l'urbanisation industrialo-portuaire. L'implication importante de la puissance publique (État, Conservatoire du littoral, Conseils généraux du Nord et du Pas de Calais...) entre aujourd'hui dans un dispositif de protection notamment par le biais d'acquisitions foncières. Entre ports et dunes, plus de trente ans de débat et de cohabitation donnent au territoire du littoral de la mer du Nord une certaine longueur d'avance, même si tout n'est pas à ce jour de l'ordre du consensus.

Le littoral de la mer du Nord met en scène une grande complexité d'usages et d'affectations sur un linéaire somme toute modeste. Les centres-villes succèdent aux dunes protégées pour leur faune et leur flore, les ports aux espaces chassés, les plages sur-fréquentées aux cabanes perchées sur les dunes, les immensités industrielles aux immensités sableuses... Le littoral est une succession, une imbrication, un feuilleté ! Les espaces sont parfois cloisonnés, mais le plus souvent des vues dégagées entraînent vers un ailleurs brumeux les regards et les rêveries. La dune convoque les immeubles du littoral belge à sa table, le port renvoie au beffroi, qui ramène à la plage... Le littoral de la mer du Nord est fait de collages et de surprises qui participent de son identité.

Ici, la vocation touristique du littoral s'est essentiellement développée avec les congés payés, soit autour de 1936. Certes Calais, immense port de voyageur, avait tenté de capter un peu de ce flot humain avec son casino et sa plage, mais la ville n'était pas parvenu à faire de l'ombre à sa voisine boulonnaise, qui du XVIIIème au XIXème siècles capta toutes les attentions britanniques. Bray-Dunes est emblématique des plages et du tourisme du littoral de la mer du Nord. Combien d'enfants d'hier et d'aujourd'hui y ont goûté les joies du bain de mer pour la première et parfois unique fois ? Ce tourisme pourrait être jugé disqualifiant pour certains. Il est au contraire ancré dans ce que la région Nord – Pas-de-Calais a de plus précieux : une grande diversité paysagère au bénéfice de sa population et de sa population urbaine en particulier (bassin minier et métropole).

Arpenté à pied et de plus en plus à vélo, le littoral a connu récemment une redistribution complète de ses accès avec l'entrée en service de l'autoroute A16. Lentement, les habitudes changent, accompagnées par l'évolution de la signalétique directionnelle. Ce sont les accès aux centres-villes, aux plages mais également aux ports qui se trouvent modifiés, sans le plus souvent que l'entrée à ces sites ne soit véritablement pensée ou aménagée. L'enjeu est donc d'importance tant sont connus les phénomènes d'attraction urbaine des grandes infrastructures.

Enfin, les villes du littoral de la mer du Nord s'engagent dans un processus de reconquête, nécessaire après près de 50 ans de reconstruction. Le rôle de l'eau, qu'elle soit douce ou salée, est ici essentiel. Au-delà de l'histoire même du lieu – mais, qu'il serait dommage de ne pas s'appuyer sur cette dimension patrimoniale, si ténue soit-elle – c'est le goût partagé de l'eau dans la ville qui peut guider cette dernière dans une «reconstruction» d'image et d'attractivité.