

LES ESPACES PORTUAIRES EN DEVENIR

*La reconversion des friches portuaires dans
l'évolution urbaine de Dunkerque.*



LES ESPACES PORTUAIRES EN DEVENIR

*La reconversion des friches portuaires dans
l'évolution urbaine de Dunkerque.*

Astrid Miserole

Promoteurs : Bénédicte Grosjean & Hugo Caruso

Expert externe : François Lapère



Travail de fin d'étude réalisé dans le cadre de l'obtention du Master d'architecture au sein de la faculté d'ingénierie architecturale, d'urbanisme de l'Université Catholique de Louvain UCL – LOCI Tournai.

Année académique 2025-2026

Remerciements

Ce travail de fin d'études représente l'aboutissement de plusieurs années de réflexion, d'apprentissage et d'évolution. Il n'aurait pu voir le jour sans l'accompagnement et le soutien de nombreuses personnes.

Je remercie toutes celles et ceux qui m'ont permis d'en arriver à cette étape, qui m'ont accompagnée et aidée tout au long de mes années au sein de la faculté. L'ensemble de l'équipe pédagogique, le personnel de la faculté, ainsi que ma famille et mes amis, ont contribué à rendre ce parcours enrichissant tant sur le plan académique qu'humain.

Parmi toutes ces personnes, je tiens à remercier plus particulièrement certaines d'entre elles.

Je remercie Bénédicte Grosjean, ma promotrice, avec qui j'ai pu approfondir de nombreuses réflexions tout au long de ce travail. Ses conseils, sa disponibilité et la qualité de nos échanges m'ont permis d'avancer avec plus de clarté et de confiance dans la construction de ce travail.

Je remercie Hugo Caruso, mon co-promoteur, présent depuis les premières idées de ce travail de fin d'études. Nos discussions et ses conseils ont largement contribué à faire évoluer ce projet au fil du temps. Sa patience, son accompagnement et son soutien, dans le cadre de ce travail comme durant d'autres enseignements, ont beaucoup compté au cours de ces années.

Je remercie François Lapère, mon expert externe, pour son regard, son expertise et les échanges constructifs qui ont permis d'affiner et de préciser ma réflexion.

Je souhaite remercier plus particulièrement mes parents, mon petit frère, ainsi que ma mamie, pour leur présence et leur soutien constant tout au long de ces années d'études. Leur confiance et leurs encouragements m'ont aidée à avancer dans les moments de doute comme dans les réussites.

Je remercie également l'ensemble de ma famille pour leur bienveillance, leurs encouragements et l'attention qu'ils m'ont portée au fil de ces années.

Je remercie enfin mes amis, qui ont contribué à faire de ces années d'études des années riches en souvenirs, en moments forts et en solidarité. Leur présence et leur soutien ont joué un rôle important dans l'équilibre nécessaire pour mener ce travail jusqu'à son aboutissement.

Enfin, merci à vous, lecteur, lectrice, pour l'attention que vous porterez à ce travail.



FIG 1. ILLUSTRATION "REMERCIEMENTS" © AUTEUR.

Avant-propos

Grandir à Dunkerque, c'est grandir avec la mer toujours présente. Depuis l'enfance, les week-ends avec mes parents et mon frère se passaient souvent à la plage ou en mer, peu importe la saison. Le vent, les marées, les silhouettes des navires ou les odeurs du port faisaient partie du quotidien. Certaines journées commençaient très tôt pour aller pêcher au lever du soleil, d'autres se terminaient tard après une soirée au bord de l'eau. Je garde aussi le souvenir des sorties pour pêcher la crevette grise ou des moments passés à accompagner mon père en mer.

Dans ma famille, le lien avec le monde maritime traverse plusieurs générations, entre profession et passion.

Mes parents étaient plongeurs et c'est cette passion commune qui leur a inspiré mon prénom, Astrid, celui d'un bateau découvert ensemble lors d'une plongée. Très tôt, ce rapport à la mer s'est construit à travers des habitudes simples comme aller chercher des vers à la plage avant une partie de pêche, observer les allées et venues des bateaux ou regarder mon père partir travailler au port.

Les infrastructures portuaires ont ainsi longtemps fait partie d'un paysage familier, presque rassurant.

Le départ à Tournai pour les études a marqué une rupture. L'absence de la mer, pourtant omniprésente jusque-là, a créé une distance avec ce territoire auquel je restais profondément attachée. Revenir occasionnellement à Dunkerque a progressivement changé le regard porté sur la ville et sur le port. Certains espaces évoluent, des usages disparaissent tandis que d'autres apparaissent, et les relations entre la ville et les activités portuaires semblent parfois plus distantes qu'auparavant.

Au fil des années, certains changements sont devenus plus visibles. Des bâtiments ont disparu, de nouveaux aménagements sont apparus et certains lieux connus depuis l'enfance ont progressivement changé de visage. Le port, que j'avais toujours connu comme un paysage familier, ne semblait plus tout à fait le même.

Observer ces transformations a progressivement amené une réflexion sur la manière dont un territoire

portuaire peut évoluer sans effacer ce qui le caractérise, et sur le rôle que l'architecture peut jouer pour accompagner ces mutations tout en conservant une mémoire des pratiques, des paysages et du lien entre la ville et le monde maritime.

Ce travail de fin d'études s'inscrit dans cette réflexion. Il constitue une manière de redécouvrir un territoire familier tout en interrogeant le rôle de l'architecture face aux mutations des villes portuaires.

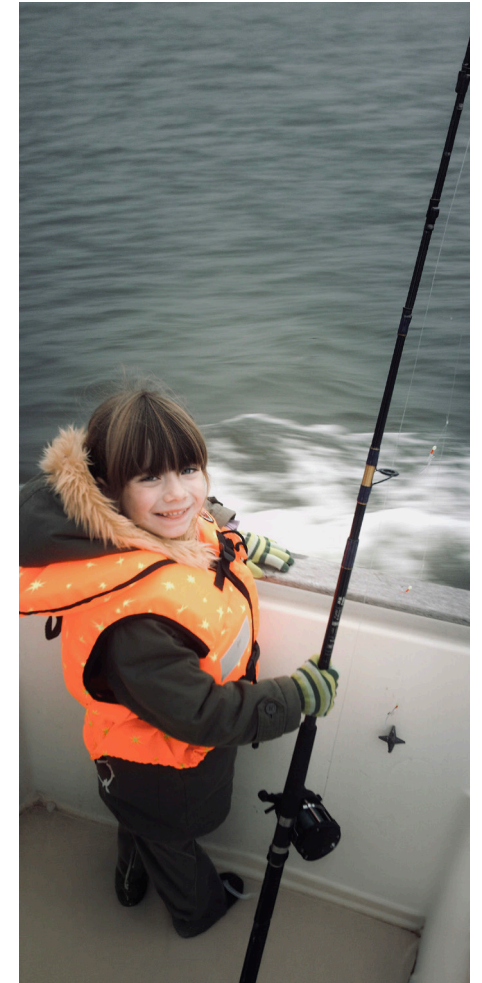


FIG 2. PHOTO À BORD DU BÂTEAU FAMILIAL – 2007 © S.MISEROLE.

Introduction

Ce regard renouvelé sur un territoire familier s'inscrit dans une réalité plus large, celle des transformations qui touchent aujourd'hui de nombreuses villes portuaires.

Dunkerque, troisième port de France, située sur le littoral de la mer du Nord, s'est construite autour de son port et de ses activités maritimes et industrielles. Cette relation ancienne a longtemps structuré le développement de la ville. Cette histoire reste encore très présente, même si les équilibres entre espaces portuaires et tissu urbain se redessinent progressivement.

La **densification urbaine** accompagne ainsi cette recomposition des rapports entre ville et port. Les limites qui les distinguaient autrefois deviennent plus diffuses, laissant apparaître de nouvelles formes d'occupation et d'usage. Le centre-ville évolue, les continuités se transforment, et certaines architectures issues des cultures maritimes tentent progressivement de s'adapter à l'évolution des besoins.

À cette dynamique s'ajoutent des **friches portuaires**. Issues des transformations successives des

activités maritimes et industrielles, elles témoignent des évolutions du territoire dunkerquois. Situées entre ville et port, elles occupent aujourd'hui une position intermédiaire entre héritage bâti et potentiel de transformation.

Le **dialogue avec l'existant** s'impose alors comme une grille de lecture des transformations en cours. Les architectures portuaires sont marquées par leurs usages successifs et leurs inscriptions dans le paysage. Elles ne peuvent être étudiées sans considérer leur histoire et leur évolution. Entre permanence et transformation, elles révèlent des situations où l'intervention architecturale compose avec des traces déjà présentes, parfois encore actives, parfois en mutation.

Ainsi, l'ensemble de cette étude tentera de répondre à la question suivante :

Les espaces portuaires dunkerquois se transforment et s'intègrent progressivement au tissu urbain, redéfinissant la place des architectures héritées des cultures maritimes locale:

Comment leur reconversion peut-elle articuler passé maritime et enjeux urbains actuels ?

Le **site des Phares et Balises** de Dunkerque s'inscrit dans cette continuité. Situé à la jonction entre le centre-ville et le port, il occupe une position charnière au sein des dynamiques évoquées. Son implantation, son rapport au paysage et son ambiguïté territoriale en font un lieu particulièrement révélateur des tensions et des transformations à l'œuvre aujourd'hui.

C'est à partir de ce site qu'est développée la proposition architecturale de la Maison des cultures maritimes, pensée comme un lieu de transmission, de sensibilisation et de rencontre autour du monde maritime.



FIG 3. BÂTIMENT DES PHARES ET BALISES – 2026 © AUTEUR.



STATUT JURIDIQUE DU PORT

- PORTS DE COMMERCE DÉCENTRALISÉS
- GRANDS PORTS MARITIMES (GPM)

FIG 4. LOCALISATION DES PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS – CARTE DE FRANCE – D'APRÈS UNE CARTE TIRÉE DU SITE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITÉ, DE LA FORÊT, DE LA MER ET DE LA PÊCHE – 2026 © AUTEUR.

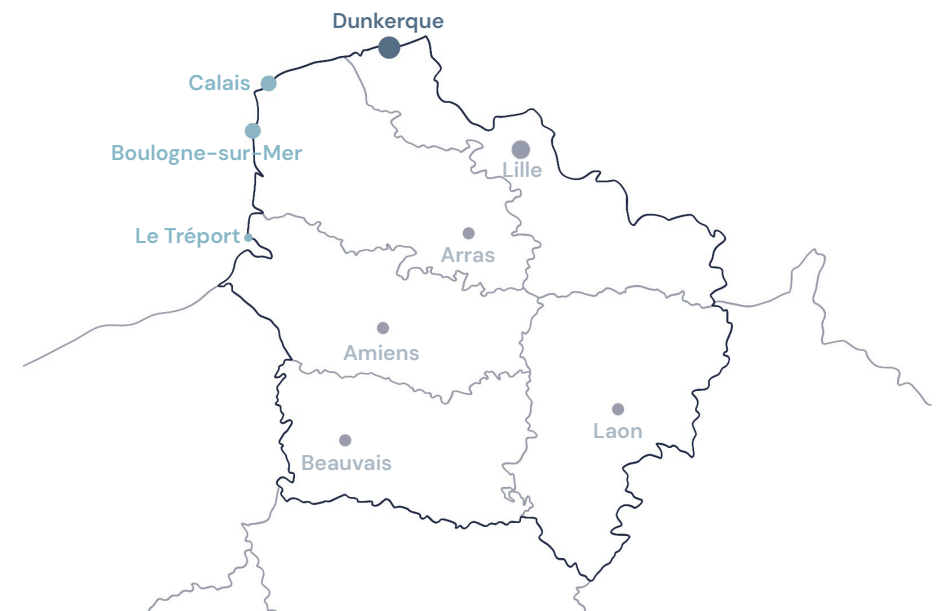


FIG 5. LOCALISATION DES PORTS DE COMMERCE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE – CARTE DE LA RÉGION DES HAUTES-DE-FRANCE – 2026 © AUTEUR.

Sommaire

Remerciements.

4.

Avant-propos.

6.

Introduction.

8.

01

LA DENSIFICATION URBAINE, UNE RECOMPOSITION DES RAPPORTS VILLE-PORT

18.

1.1. DUNKERQUE, UNE VILLE CONSTRUITE PAR SON PORT

22.

1.1.1. Origines de la ville-port.

22.

1.1.2. Une organisation urbaine structurée par le port.

24.

1.2. ÉVOLUTION DE LA RELATION VILLE-PORT

28.

1.2.1. Dissociation progressive des espaces.

28.

1.2.2. Le modèle de Hoyle comme grille de lecture de l'évolution ville-port.

32.

1.2.3. Les premières reconfigurations du territoire dunkerquois.

36.

1.3. LA DENSIFICATION COMME OUTIL D'UNE VILLE EN RECOMPOSITION

44.

1.3.1. Les cadres et outils de la densification.

44.

1.3.2. Effets spatiaux et ressentis de la densification.

46.

1.3.3. Les espaces en marge, révélateurs des limites et des potentiels.

48.

02

LES FRICHES PORTUAIRES, MÉMOIRE PORTUAIRE ET POTENTIEL DE RECONVERSION

52.

2.1. ÉTAT DES LIEUX DES FRICHES PORTUAIRES

56.

2.1.1. Localisation et formation dans l'interface ville-port.

56.

2.1.2. Quatre trajectoires du bâti portuaire en mutation.

58.

2.2. DES ESPACES DÉLAISSÉS AUX RESSOURCES TERRITORIALES

68.

2.2.1. Lecture de l'architecture portuaire.

68.

2.2.2. Entre contraintes et potentiel de transformation.

70.

2.2.3. Entre mémoire et potentiel d'intervention.

72.

03

DIALOGUE AVEC L'EXISTANT, APPROCHES ET ÉTUDES DE CAS

3.1. LIRE ET TRANSFORMER LE BÂTI EXISTANT

- 3.1.1. Composer avec l'existant.
- 3.1.2. Entre continuité et dissociation.

76.

3.2. APPROCHES EXISTANTES, ÉTUDES DE CAS

- 3.2.1. Le parc Spoor Noord.
- 3.2.2. Le FRAC.

84.

84.
88.

04

LE SITE DES «PHARES ET BALISES», UN LIEU GÉNÉRATEUR DE NOUVEAUX ENJEUX

94.

4.1. CONTEXTE MARITIME

- 4.1.1. Un littoral complexe.
- 4.1.2. Un service à centraliser.

100.

100.
104.

4.2. GENÈSE D'UN ÉQUIPEMENT PORTUAIRE

- 4.2.1. Le quartier portuaire.
- 4.2.2. L'implantation.
- 4.2.3. Le site à l'origine.

106.

106.
108.
110.

4.3. L'ÉVOLUTION DU SITE ET DE SES ALENTOURS

- 4.3.1. L'évolution du quartier.
- 4.3.2. Une nouvelle organisation du site.

118.

118.
134.

05

DE L'ANALYSE AU PROJET, LA MAISON DES CULTURES MARITIMES

5.1. LE PROJET ET SES INTENTIONS

- 5.1.1. Pour qui ?
- 5.1.2. Pourquoi ?
- 5.1.3. Programme.

150.

5.2. DE L'ÉCHELLE DE LA VILLE AU QUARTIER

- 5.2.1. Une balade de mémoire et de cultures.
- 5.2.2. Aménager le quai.
- 5.2.3. De l'obstacle au lien du quartier.

154.
154.
156.
160.

5.3. LE PROJET À L'ÉCHELLE DU SITE

- 5.3.1. Des limites recomposées.
- 5.3.2. Le parc comme traversée maritime.
- 5.3.3. Réhabiliter l'existant.

162.
162.
168.
172.

5.4. LE PROJET À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

178.
178.
182.
184.

Conclusion. 194.

Annexe 01 : Maquettes. 198.

Annexe 02 : Glossaire maritime. 204.

Annexe 03 : Les habitants de la mer du Nord. 206.

Annexe 04 : Paysages portuaires. 208.

Iconographie. 212.

Bibliographie. 220.

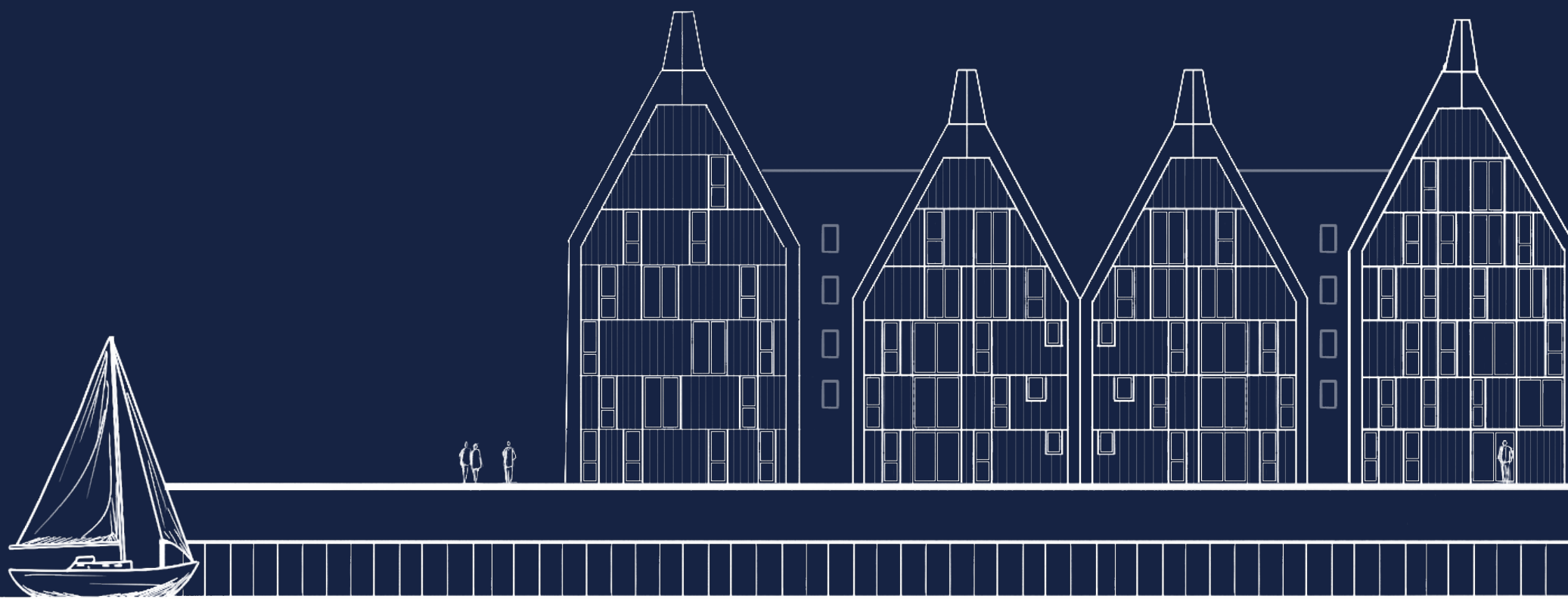
Articles. 221.

Sitographie. 222.

Sources primaires et textes réglementaires. 225.

01

LA DENSIFICATION URBAINE, *UNE RECOMPOSITION DES RAPPORTS VILLE-PORT*



« La ville n'est pas seulement un objet construit, mais un processus en transformation continue »¹.

La densification désigne un processus d'intensification des usages et des formes bâties au sein d'un espace déjà urbanisé². Dans une ville portuaire, cette dynamique dépasse les questions foncières et s'inscrit dans l'histoire et les transformations du territoire.

À Dunkerque, la ville s'est développée autour du port, dont l'influence marque encore largement l'organisation urbaine actuelle³. Comprendre les dynamiques de densification implique donc de prendre en compte cet héritage maritime et industriel.

Troisième port de France⁴, Dunkerque a été largement reconstruite après 1945 selon une logique fonctionnaliste⁵. Cette organisation par zones, structure encore une partie du tissu urbain. Tandis que certains espaces portuaires historiques font aujourd'hui l'objet de réflexions autour de leur reconversion⁶.

1 – HENRI LEFEBVRE, *LE DROIT À LA VILLE*, 1968.

2 – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *LA DENSIFICATION URBAINE : ENJEUX ET DÉFINITION*, ECOLOGIE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

3 – LOTTIN, A., *HISTOIRE DE DUNKERQUE DES ORIGINES À 1900*, REVUE DU NORD, 1979.

4 – GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *HISTOIRE ET EXTENSION DU PORT*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.

5 – ARCHITECTURE-50, *RECONSTRUIRE DUNKERQUE – THÉODORE LEVEAU*, ARCHITECTURE-50.FR, CONSULTÉ EN 2026.

6 – MAUFROY, W., « DUNKERQUE TRANSFIGURÉE. LES PROJETS URBAINS DE RICHARD ROGERS À JOAN BUSQUETS », IN CHATAIN, A. ET MAUFROY, W., *DUNKERQUE, L'ARMEUR ET L'ARCHITECTE. LA RECONQUÊTE DES ESPACES PORTUAIRES*, IMAGES DU PATRIMOINE N°282, LIEUX DITS ÉDITIONS, 2013, PP. 24–26.



FIG 6. PHOTO DE VOILIERS DEVANT LE QUARTIER DU GRAND LARGE – 2016 © S.MISEROLE.

01

1.1. DUNKERQUE, UNE VILLE CONSTRUITE PAR SON PORT

1.1.1. Origines de la ville-port

Dunkerque est une ville dont l'existence est étroitement liée à son port. Fondée au XI^e siècle autour d'un noyau établi à l'abri des dunes, elle se développe dès l'origine comme une interface entre terre et mer¹. Sa position stratégique à proximité du détroit du Pas-de-Calais favorise rapidement les échanges maritimes en mer du Nord, faisant du site un point d'ancrage naturel pour le commerce et la navigation.

Dès le Moyen Âge, la ville se structure en lien direct avec son activité portuaire². Les quais, bassins et infrastructures maritimes organisent la trame urbaine, les fonctions économiques et résidentielles se développent à leur proximité immédiate. L'octroi d'une charte communale en 1183 marque l'affirmation de Dunkerque comme centre d'échanges, fondé sur l'exploitation des ressources maritimes et l'insertion dans un réseau économique régional³.

Après son rattachement à la France en 1662, la ville fait l'objet d'aménagements stratégiques majeurs.

Les interventions de Vauban structurent durablement ses infrastructures portuaires et défensives, consolidant son rôle à l'échelle nationale⁴.

Au XIX^e siècle, l'industrialisation accentue cette dynamique portuaire. L'essor des activités maritimes et commerciales attire une population ouvrière qui densifie progressivement les quartiers proches des bassins⁵.

Le port s'impose ainsi comme le principe fondateur du développement de Dunkerque, la condition même de son existence et de sa croissance¹. L'organisation spatiale de la ville en porte la trace, dans ses formes bâties, comme dans ses hiérarchies urbaines.

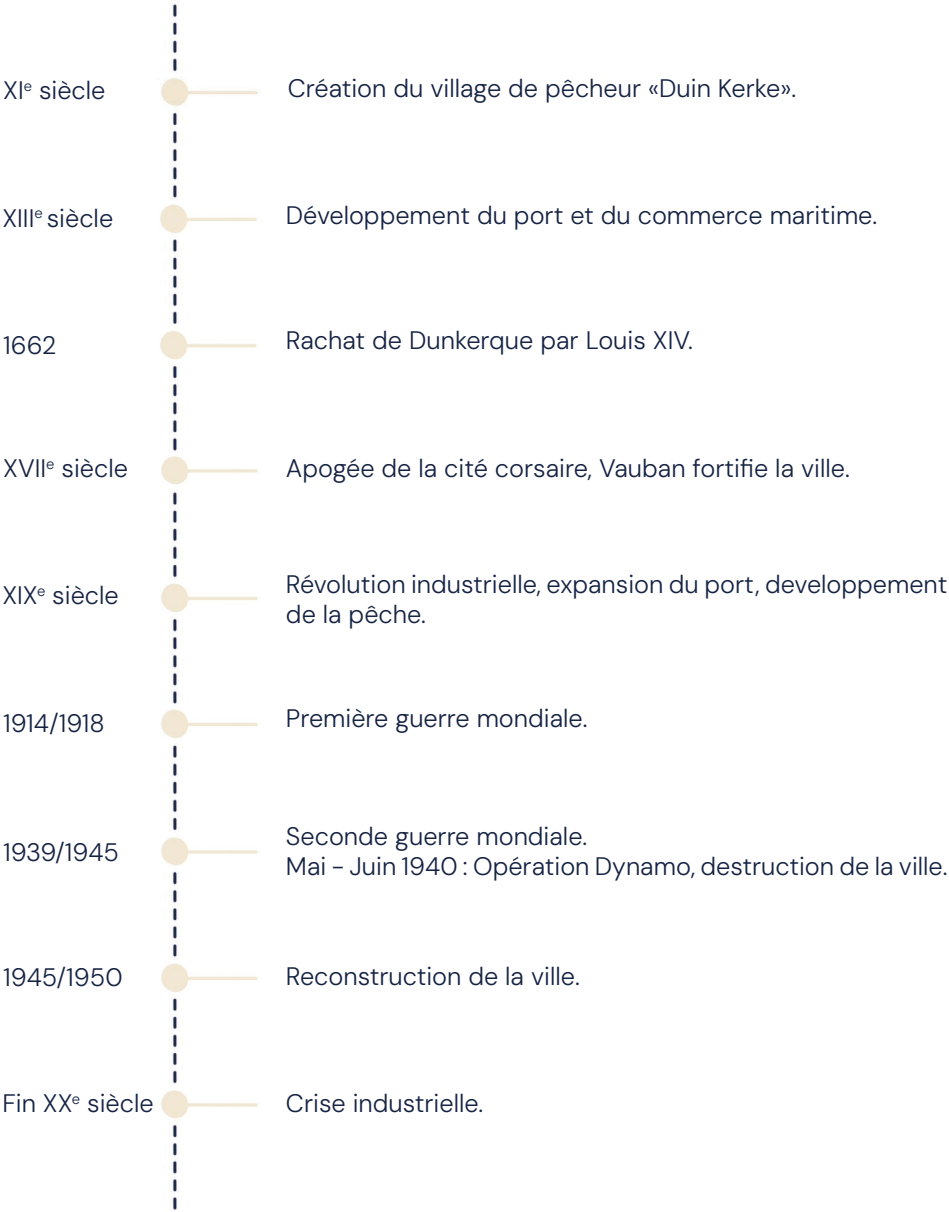


FIG 7. FRISE CHRONOLOGIQUE DES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE DUNKERQUE SELON LA FRISE CHRONOLOGIQUE DE 498 À 1968, VILLE-DUNKERQUE.FR. © AUTEUR.

1 - LEMAIRE, L., *HISTOIRE DE DUNKERQUE DES ORIGINES À 1900*, 1927, CHAP. II "LA FONDATION DE DUNKERQUE", pp. 13-17.
2 - LEMAIRE, L., *HISTOIRE DE DUNKERQUE DES ORIGINES À 1900*, 1927, CHAP. III "DE BAUDOIN BRAS DE FER À GUY DE DAMPIERRE", pp. 17-31.
3 - VILLE DE DUNKERQUE, *LA NAISSANCE DE DUNKERQUE*, VILLE-DUNKERQUE.FR, CONSULTÉ EN 2026.
4 - RÉSEAU DES SITES MAJEURS VAUBAN, *DUNKERQUE, SITES-VAUBAN.ORG*, CONSULTÉ EN 2026.
5 - LEMAIRE, L., *HISTOIRE DE DUNKERQUE DES ORIGINES À 1900*, 1927, CHAP. XXXII "LE MERVEILLEUX ESSOR DU PORT DE DUNKERQUE", pp. 433-444.

1.1.2. Une organisation urbaine structurée par le port

Dans sa phase originelle, la ville-port se caractérise par une association spatiale et fonctionnelle étroite, où les deux entités partagent une structure commune et des logiques d'organisation indissociables¹. À Dunkerque, du Moyen Âge jusqu'aux mutations industrielles du XXe siècle, cette imbrication se traduit concrètement dans la morphologie urbaine.

Autour du bassin du Commerce et des quais historiques du centre-ville, la trame urbaine organise ses flux en fonction des besoins logistiques du port. Les entrepôts et infrastructures de stockage occupent les emprises les plus proches de l'eau, tandis que les fonctions résidentielles et commerciales s'y adossent sans rupture nette, formant une continuité entre espace urbain et espace portuaire². Cette porosité de la frontière ville-port caractérise Dunkerque avant les grandes mutations du XXe siècle.

La structure sociale de la ville reflète la même logique. Les pêcheurs partant pour les eaux islandaises, les marins de la marine marchande, les artisans du port ainsi que tout autre

corps de métier maritime, forment une population dont l'existence est entièrement rythmée par la mer³.

Les quartiers riverains des bassins regroupent des communautés maritimes, produisant une géographie sociale dont les hiérarchies reflètent directement celles du port. Les rythmes de la ville (horaires, flux, dynamiques économiques) restent organisés autour des calendriers maritimes et les saisons de pêche.

Les transformations industrielles et logistiques du siècle suivant vont progressivement défaire l'équilibre qui est spatial, social et fonctionnel.

1 – HOYLE, B.S., *THE PORT-CITY INTERFACE: TRENDS, PROBLEMS AND EXAMPLES*, GEOFORUM, VOL. 20, 1989, pp. 429-435.

2 – MAUFROY, W., IN CHATAIN, A. ET MAUFROY, W., *DUNKERQUE, L'ARMATEUR ET L'ARCHITECTE. LA RECONQUÊTE DES ESPACES PORTUAIRES*, IMAGES DU PATRIMOINE N°282, LIEUX DITS ÉDITIONS, 2013, p. 3.

3 – LEMAIRE, L., *HISTOIRE DE DUNKERQUE DES ORIGINES À 1900*, 1927, CHAP. XIX "DUNKERQUE AU XVIIIe SIÈCLE – LA LUTTE POUR L'EXISTENCE", pp. 263-295.



FIG 8. PHOTO AÉRIENNE, L'ENTRÉE DU PORT – 1970 © ÉDITION IRIS – PHOTO PUBLIÉE PAR "LIHF/DIGV"



FIG 9. DUNKERQUE, AVANT-PORT, BATEAUX PÊCHEURS - 1914 - CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR

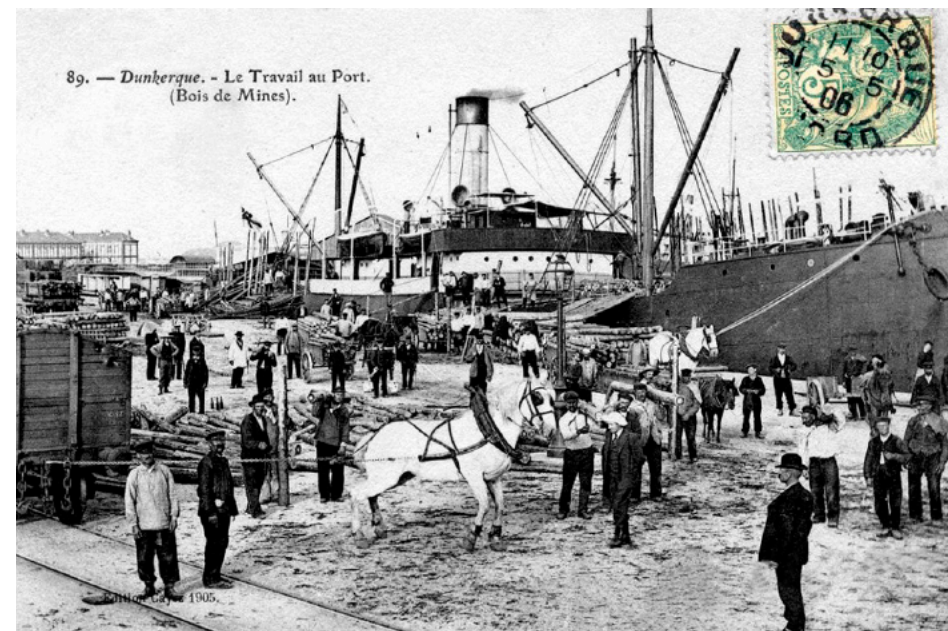


FIG 11. DUNKERQUE, LE TRAVAIL AU PORT - 1906 - CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR



FIG 10. DUNKERQUE, VUE GÉNÉRALE, CÔTÉ OUEST - 1906 - CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR



FIG 12. LANCEMENT DU CONTRE-TORPILLEUR "LE TRIOMPHANT" - 16 AVRIL 1934 - PHOTOGRAPHIE TIRÉE VILLE DE DUNKERQUE, DUNKERQUE MAGAZINE, N°203, JANVIER 2010

1.2. ÉVOLUTION DE LA RELATION VILLE-PORT

1.2.1. Dissociation progressive des espaces

À partir du XXe siècle, les mutations technologiques du transport maritime transforment profondément les rapports entre ville et port. La conteneurisation, amorcée dans les années 1960, fait évoluer les besoins portuaires en infrastructures et en modes de gestion, engendrant une multiplication des friches dans les bassins historiques¹. L'augmentation du gabarit des navires et la spécialisation des terminaux imposent des périmètres vastes, incompatibles avec les tissus urbains hérités.

Le développement portuaire se déplace alors progressivement vers l'ouest de l'agglomération, sur des terrains moins contraints par le bâti existant². Cette migration produit une reconfiguration spatiale du territoire. Les fonctions portuaires s'éloignent du centre historique, tandis que les bassins anciens perdent leur rôle productif.

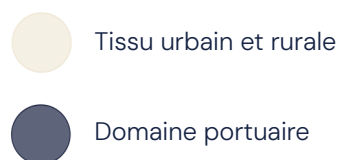
La séparation physique entre ville et port trouve un prolongement dans la logique de planification d'après-guerre. Le plan de reconstruction élaboré après 1945, sous la direction de Théodore Leveau, établit une

séparation fonctionnelle explicite entre les espaces portuaires, industriels et résidentiels³.

Cette organisation par zones formalise ce que les mutations techniques avaient déjà initié c'est à dire, une distinction nette entre la ville et son port, désormais régis par des logiques distinctes.

Les espaces ainsi libérés de leur fonction première constituent dès lors l'enjeu central des transformations territoriales contemporaines.

Lues en parallèle, ces deux photographies aériennes de 1950 et 2026 rendent visible ce que les textes ne font que décrire, un port étendu vers l'ouest pour accueillir des navires et un trafic plus important.



1 - LACAVE, J.-M., *LES SYNERGIES ESPACE PORTUAIRE/ESPACE URBAIN DANS LES RECONVERSIONS DE FRICHES PORTUAIRES*, ANNALES DES MINES - RESPONSABILITÉ ET ENVIRONNEMENT, N°74, 2014, PP. 59-64, SHS.CAIRN.INFO, CONSULTÉ EN 2026.

2 - GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *HISTOIRE ET EXTENSION DU PORT*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.

3 - POUILLE, E., « RECONSTRUCTION DES TERRITOIRES, TERRITOIRE DE RECONSTRUCTIONS », *HABITER LA MODERNITÉ À DUNKERQUE*, ÉDITIONS INVENT / VILLE DE DUNKERQUE, 2025, PP. 17-28.

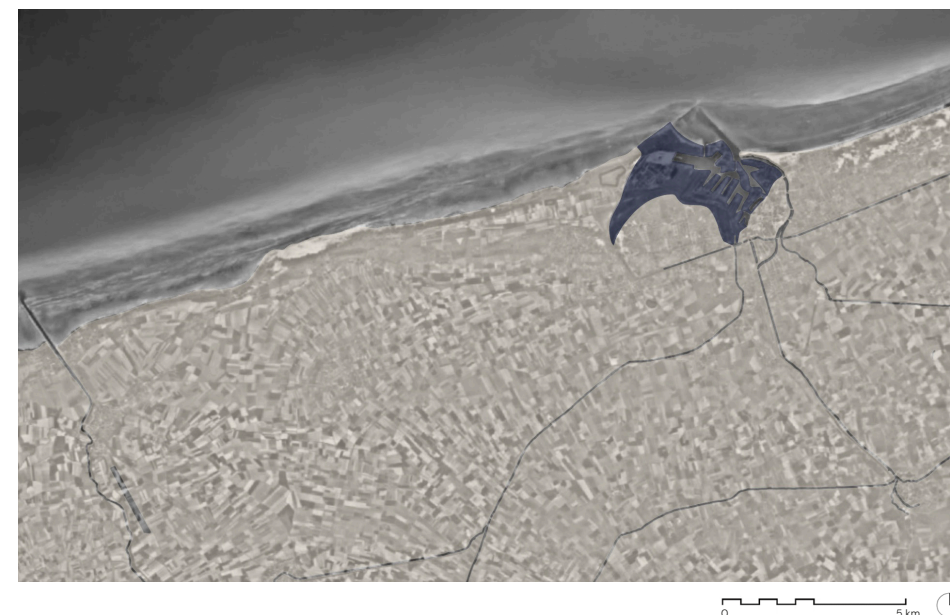


FIG 13. RÉPARTITION VILLE - PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING - 1950 ©AUTEUR.



FIG 14. RÉPARTITION VILLE - PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING - 2026 ©AUTEUR.



FIG 15. VILLE DE DUNKERQUE – PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 1950



FIG 17. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 1950 ©AUTEUR.



FIG 16. VILLE DE DUNKERQUE – PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026

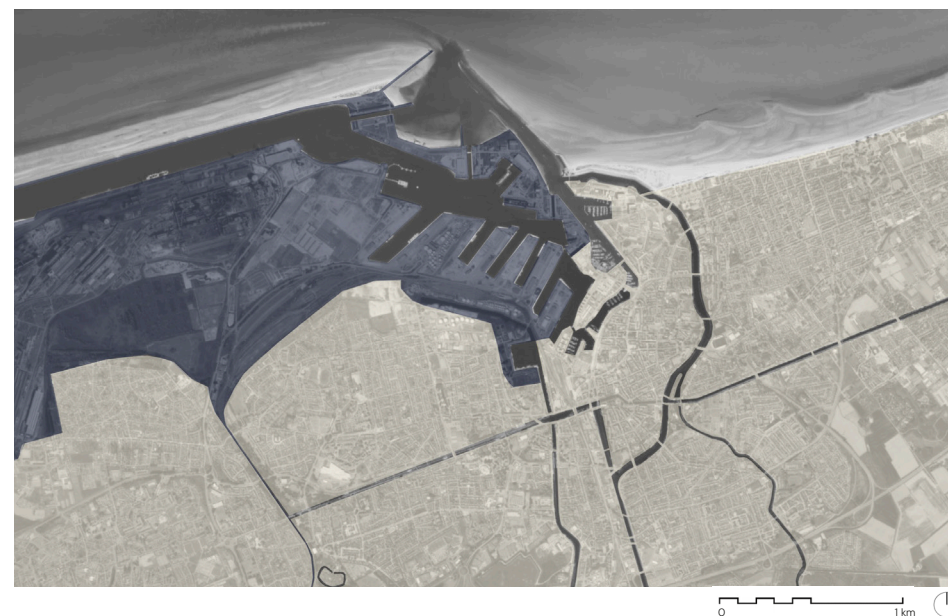


FIG 18. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026 ©AUTEUR.

1.2.2. Le modèle de Hoyle
comme grille de lecture de
l'évolution ville-port

Pour lire cette trajectoire à l'échelle globale, le géographe britannique Brian Hoyle propose dès 1989 un modèle d'analyse de l'évolution des interfaces ville-port devenu une référence dans l'étude des villes portuaires¹. Structuré en six étapes successives, il décrit un processus allant de la symbiose originelle entre ville et port jusqu'à l'émergence d'une nouvelle interface urbaine après des décennies de dissociation progressive.

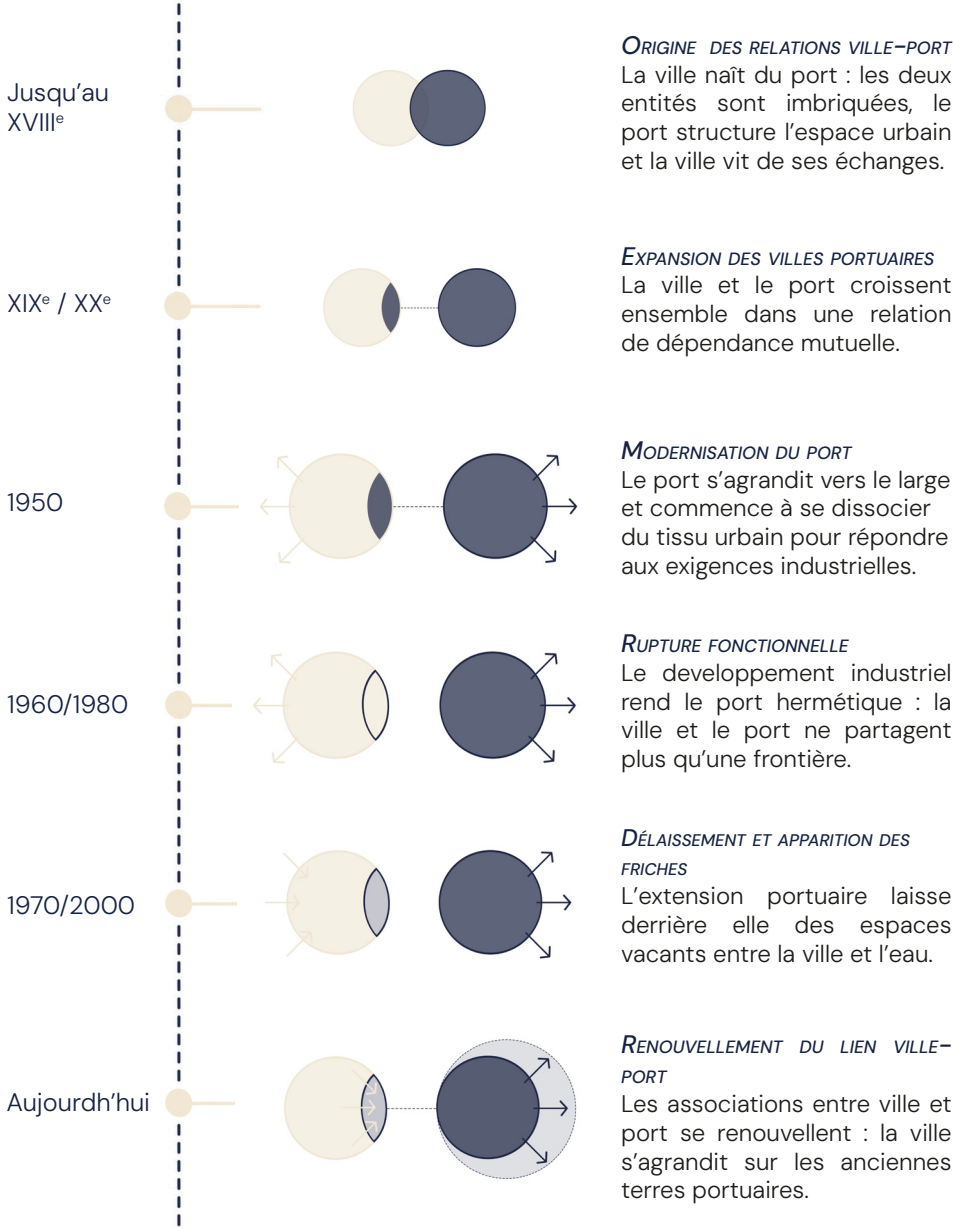
Dunkerque s'inscrit pleinement dans cette trajectoire, des premières étapes où port et ville forment un seul organisme jusqu'aux phases de séparation fonctionnelle et spatiale expliquées précédemment. Cette dissociation y prend une forme concrète et mesurable, lisible à trois échelles distinctes.

Sur le plan **physique**, l'extension portuaire vers l'ouest a produit une rupture franche dans le tissu territorial, déplaçant les activités loin du centre historique et laissant derrière elle des bassins progressivement vacants.

Sur le plan **institutionnel**, le Grand Port Maritime opère sous un régime juridique propre, indépendant des orientations d'aménagement de la Communauté Urbaine, ses logiques de gestion et ses choix fonciers obéissent à des priorités distinctes de celles de la ville².

Sur le plan **mémoriel** enfin, les espaces ainsi libérés portent les traces d'une activité qui a longtemps structuré l'identité collective des habitants.

Les friches, les entrepôts désaffectés et les bâtiments techniques abandonnés continuent de marquer le paysage dunkerquois. Ils ne sont ni pleinement intégrés à la ville ni encore reconvertis. La tension entre un passé portuaire persistant et les dynamiques de transformation urbaine qui cherchent à le réinvestir, fonde une des problématiques du territoire dunkerquois.



1 - HOYLE, B.S., *THE PORT-CITY INTERFACE: TRENDS, PROBLEMS AND EXAMPLES*, GEOFORUM, VOL. 20, N°4, 1989, PP. 429-435.
2 - DEBRIE, J. ET LAUVAUD-LETILLEUL, V., *LE DOMAINE PORTUAIRE, ENTRE PROTECTION ET VALORISATION*, REVUE FLUX, N°103-104, 2016, PP. 72-85.

FIG 19. RÉFÉRENCE AU MODÈLE DE HOYLE, THE PORT-CITY INTERFACE, 1989/2000, INSPIRÉ DE LA REPRÉSENTATION DE ALEXANDRE LASUR, 2019, AU FIL DE L'EAU : UNE NOUVELLE INTERFACE AU SERVICE DU PATRIMOINE. © AUTEUR.

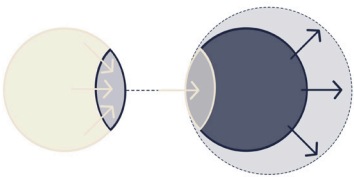
Si le modèle de Hoyle offre une grille de lecture commune, chaque ville portuaire en constitue une déclinaison singulière, façonnée par ses héritages, sa géographie et ses choix politiques¹. La trajectoire dunkerquoise invite à prolonger le cadre théorique d'une septième étape, celle où la ville a choisi de réinvestir les emprises laissées vacantes par l'extension portuaire. Ces espaces témoignent d'un lien qui a été longtemps structurant entre activités portuaires et développement urbain.

Cette étape traduit une intention politique et des choix d'aménagement délibérés, qui résultent de décisions prises dans un contexte économique, social et mémoriel particulier. La question posée n'est plus seulement de réconcilier ville et port dans l'espace, mais de décider ce que la ville fait de cette mémoire, comment elle la porte, la transforme et l'intègre dans ses nouvelles dynamiques.

Les projets urbains récents à Dunkerque s'inscrivent dans cette intention, mais leur existence ne résout pas la tension fondamentale qu'ils portent. Reconvertir un espace portuaire implique de choisir entre préserver les traces d'un passé qui a structuré la ville ou de les effacer au profit de nouvelles fonctions. Ce choix, rarement explicite, engage pourtant ce que la ville veut devenir².

La densification constitue l'un des instruments de cette transformation. Elle suppose des cadres, des arbitrages et des choix spatiaux dont les effets reconfigurent un territoire encore profondément marqué par son passé portuaire, et dont les enjeux dépassent les seules questions foncières.

1 - HOYLE, B.S. & PINDER, D., *EUROPEAN PORT CITIES IN TRANSITION*, BELHAVEN PRESS, LONDRES, 1992.
 2 - MAUFROY, W., IN CHATAIN, A. ET MAUFROY, W., *DUNKERQUE, L'ARMATEUR ET L'ARCHITECTE. LA RECONQUÊTE DES ESPACES PORTUAIRES*, IMAGES DU PATRIMOINE N°282, LIEUX DITS ÉDITIONS, 2013, p. 3.



RECONQUÊTE DES FRONTS D'EAU
 La ville réinvestit ses anciennes emprises portuaires, transformant les friches en espaces publics et en nouveaux quartiers tournés vers le rivage.

FIG 20. PROPOSITION D'UNE 7IÈME ÉTAPE DU MODÈLE DE HOYLE © AUTEUR.

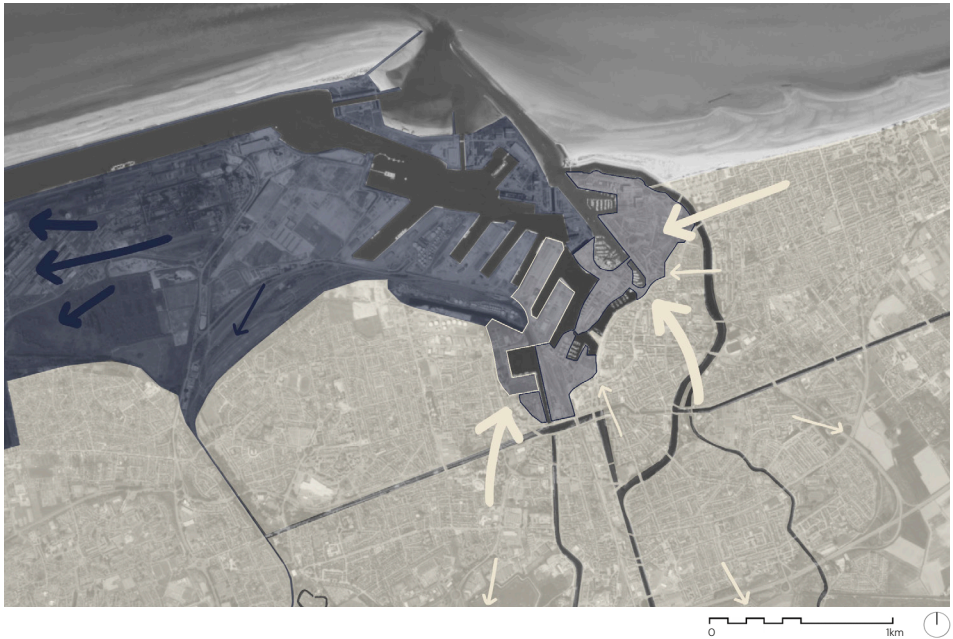


FIG 21. RECONQUÊTE DES FRONTS D'EAU DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE LA VILLE - PROPOSITION D'UNE 7IÈME ÉTAPE DU MODÈLE DE HOYLE - SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING - 2026 © AUTEUR.

1.2.3. Les premières reconfigurations du territoire dunkerquois

La fermeture des chantiers navals Normed en 1987 libère 180 hectares de friches industrialo-portuaires au cœur de l'agglomération dunkerquoise, entraînant la perte de 12 000 emplois¹. Face à cette situation, la ville engage dès 1989 une réflexion stratégique portée par le maire Michel Delebarre. Plutôt que de confier le site à des investisseurs privés, la municipalité choisit une approche partenariale, impliquant l'AGUR (Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre-Dunkerque) et la société de développement Projenor dans l'élaboration d'un projet urbain portant sur quatre secteurs stratégiques et trente ans de transformation territoriale². Un concours international est lancé, remporté en 1991 par l'agence britannique Richard Rogers Partnership.

L'objectif fondateur du projet appelé Neptune, est de retourner la ville vers ses bassins et son port. Le master plan élaboré par R.Rogers définit les grandes orientations, notamment la redynamisation des bassins, l'extension du tissu urbain vers les espaces portuaires et la liaison des quatre secteurs stratégiques que sont : la cité balnéaire de Malo, l'ancien site Normed, la Citadelle et la gare³. L'ensemble s'inscrit dans une logique de reconquête progressive, découpée en phases successives permettant d'ajuster

le programme et les financements aux réalités du territoire au fil du temps.

La première phase, engagée dès le début des années 1990, se concentre sur les espaces publics et les liaisons urbaines. Trois ponts sont créés pour relier le centre-ville aux nouveaux quartiers en gestation : la ZAC des Bassins en 1991, suivie du quartier du Grand Large en 1995, puis du Cœur d'agglomération³.

Le projet Neptune tente de rétablir une connexion physique entre la ville et ses fronts d'eau qui a longtemps été interrompue. Cette reconnexion s'appuie toutefois sur une démolition importante des structures portuaires existantes. Celles-ci étaient jugées incompatibles avec les nouveaux programmes résidentiels et commerciaux.

Cependant, cette transformation s'opère sans questionner l'identité maritime des espaces transformés. Les traces du passé portuaire sont en très grande majorité effacées plutôt qu'intégrées, laissant sans réponse la question de ce que la ville veut faire de celles qui subsistent. Certaines, classées au titre des Monuments Historiques, témoignent d'une mémoire que la recomposition urbaine n'a pas encore pleinement prise en charge⁴.



FIG 22. LES QUATRES SECTEURS DU PROJET NEPTUNE – SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – D'APRÈS UN SCHÉMA EXPLICATIF DE COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE – 2026 ©AUTEUR.



FIG 23. EXTRAIT DU MASTER PLAN 1991 – LES ENJEUX DU PROJET, SCHÉMAS D'INTENTIONS – D'APRÈS LES CROQUIS DE RICHARD ROGERS ©AUTEUR.

1 – MAUFROY, W., in CHATAIN, A. ET MAUFROY, W., *DUNKERQUE, L'ARMATEUR ET L'ARCHITECTE. LA RECONQUÊTE DES ESPACES PORTUAIRES*, IMAGES DU PATRIMOINE N°282, LIEUX DITS ÉDITIONS, 2013, pp. 26-28.
2 – ARCHIVES NATIONALES DU MONDE DU TRAVAIL, *PROJET NEPTUNE – FONDS AAAN*, RECHERCHE-ANMT.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.
3 – LAUVAUD-LÉTILLEUL, V., *DUNKERQUE-NEPTUNE : DIX ANNÉES D'UNE EXPÉRIENCE DE WATERFRONT À LA FRANÇAISE*, ÉDITIONS DU CTHS, PERSÉE, 2001.
4 – MAUFROY, W., in CHATAIN, A. ET MAUFROY, W., *DUNKERQUE, L'ARMATEUR ET L'ARCHITECTE. LA RECONQUÊTE DES ESPACES PORTUAIRES*, IMAGES DU PATRIMOINE N°282, LIEUX DITS ÉDITIONS, 2013, p. 3.

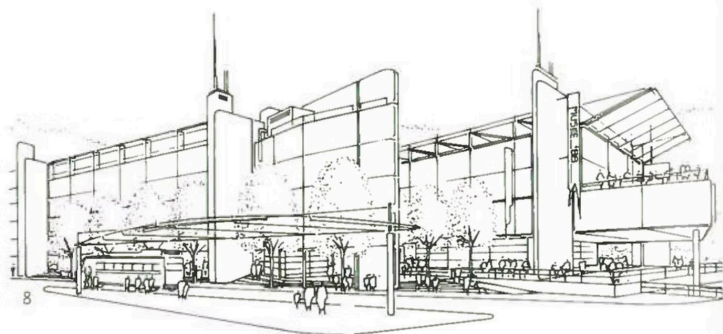


FIG 24. CROQUIS EXTRAITS DU MASTER PLAN 1991 ©RICHARD ROGERS.

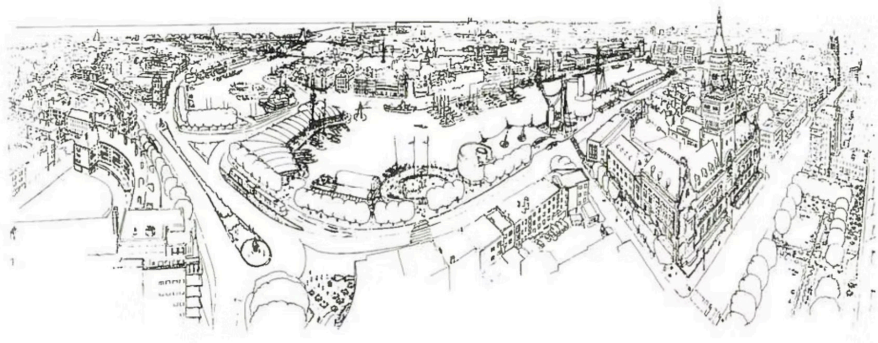


FIG 25. VUE D'ENSEMBLE - MASTER PLAN 1991 ©RICHARD ROGERS.

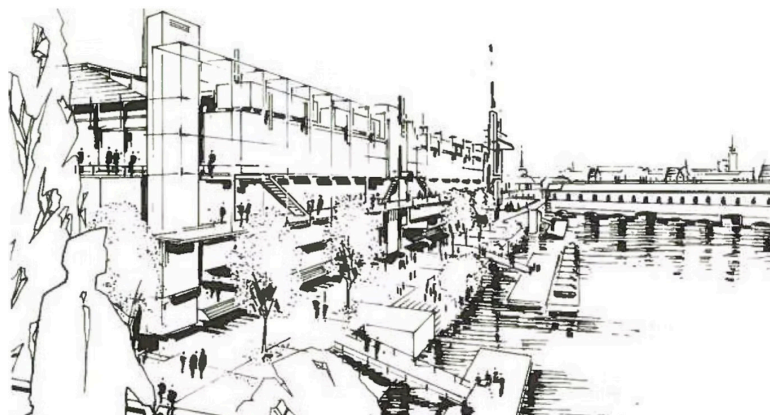


FIG 26. CROQUIS EXTRAITS DU MASTER PLAN 1991 ©RICHARD ROGERS.



FIG 27. MASTER PLAN PROJET NEPTUNE - 1991 ©RICHARD ROGERS.



Les points de repères dans la ville aujourd'hui

- | | |
|--|--|
| 1
Gare de Dunkerque. | 12
Les «Phares et Balises» de Dunkerque. |
| 2
Port de plaisance – Bassin de la Marine. | 13
Musée Dynamo et le LAAC. |
| 3
Place Jean Bart. | 14
Port de plaisance – «Grand Large». |
| 4
Église Saint-Éloi. | 15
Le FRAC. |
| 5
Beffroi. | 16
Phare du Risban. |
| 6
Université du Littoral Côte D'opale. | |
| 7
Hôtel de ville de Dunkerque. | |
| 8
Port de plaisance – Bassin du Commerce. | |
| 9
Tour du Leughenaer. | |
| 10
Port de plaisance – Le Minck – «Les Loups de Mer». | |
| 11
Port de plaisance – «Yatch Club de la Mer du Nord». | |

FIG 28. CENTRE VILLE DE DUNKERQUE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR

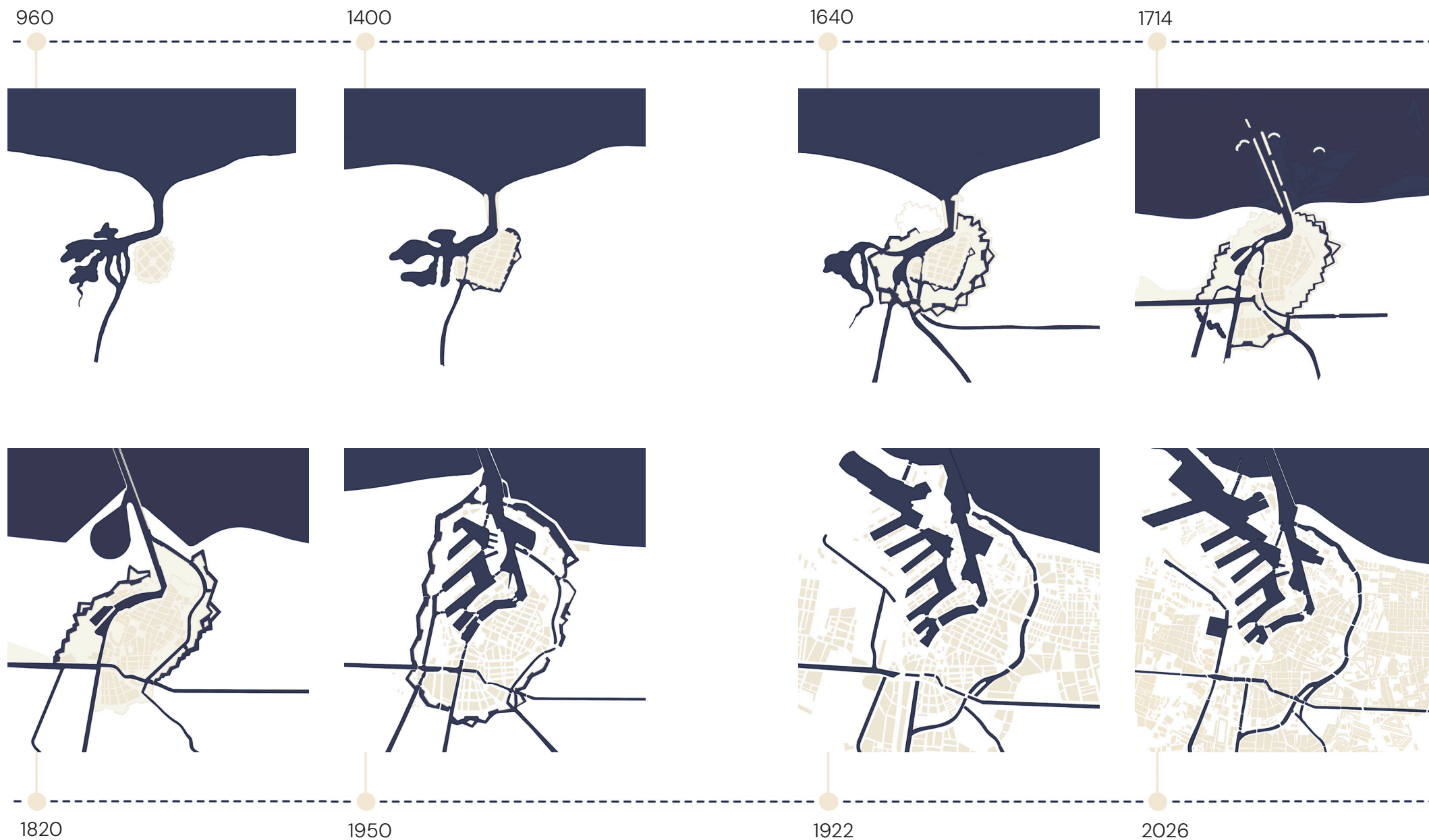


FIG 29. SCHÉMAS DE L'ÉVOLUTION VILLE-PORT DANS LE CENTRE VILLE DE DUNKERQUE DE 960 À 2026 SUR BASE DE DIFFÉRENTES CARTOGRAPHIES ET VUES AÉRIENNES © AUTEUR.

1.3. LA DENSIFICATION COMME OUTIL D'UNE VILLE EN RECOMPOSITION

1.3.1. Les cadres et outils de la densification

La densification s’appuie sur un ensemble de cadres réglementaires et d’instruments opérationnels qui en définissent les conditions, orientent les formes et encadrent les effets sur le territoire.

Pour encadrer ces choix, la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) s’est dotée, à partir de 2022, d’un document de planification à l’échelle de l’agglomération s’appelant le Plan Local d’Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements (PLUi HD)¹. Ce document fixe pour les dix à quinze années à venir les règles communes qui déterminent quels terrains sont constructibles, quelles typologies urbaines sont attendues, et comment concilier développement résidentiel, économique et préservation de l’environnement sur les dix-sept communes de la CUD.

La planification dunkerquoise s’inscrit dans le cadre de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000), qui impose à toute collectivité de démontrer qu’elle a pleinement exploité les espaces déjà urbanisés avant d’envisager toute extension sur des terrains agricoles^{2,3}.

C’est-à-dire densifier les quartiers existants, investir les secteurs vacants et transformer les bâtiments sous-utilisés avant de s’étendre sur de nouveaux terrains.

Cette logique de sobriété foncière vise à protéger d’une consommation non justifiée les espaces naturels, agricoles et forestiers, désignés sous le terme d’ENAF. À Dunkerque, elle trouve une résonance particulière, les anciennes emprises portuaires déjà artificialisées depuis des décennies offrant précisément ce potentiel de transformation sans toucher aux espaces naturels.

Pour traduire ces orientations en actes concrets, le PLUi HD s’appuie notamment sur des Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP). Ces documents définissent secteur par secteur les conditions de transformation du territoire en précisant les typologies bâties attendues, la mixité des usages, la qualité paysagère et les exigences de préservation du patrimoine⁴.

Cependant, les emprises du Grand Port Maritime échappent au PLUi HD. Établissement public de l’État, le port fixe ses propres règles en matière d’implantation, de gabarit et d’aspect du bâti, indépendamment des orientations de la CUD.

Le PLUi HD et les OAP définissent le cadre dans lequel la densification peut s’opérer sur les terrains relevant de la compétence communautaire. Mais ces instruments réglementaires ne rendent pas compte des effets spatiaux concrets qu’ils produisent sur les quartiers en transformation, ni de la manière dont les habitants les perçoivent et les vivent.

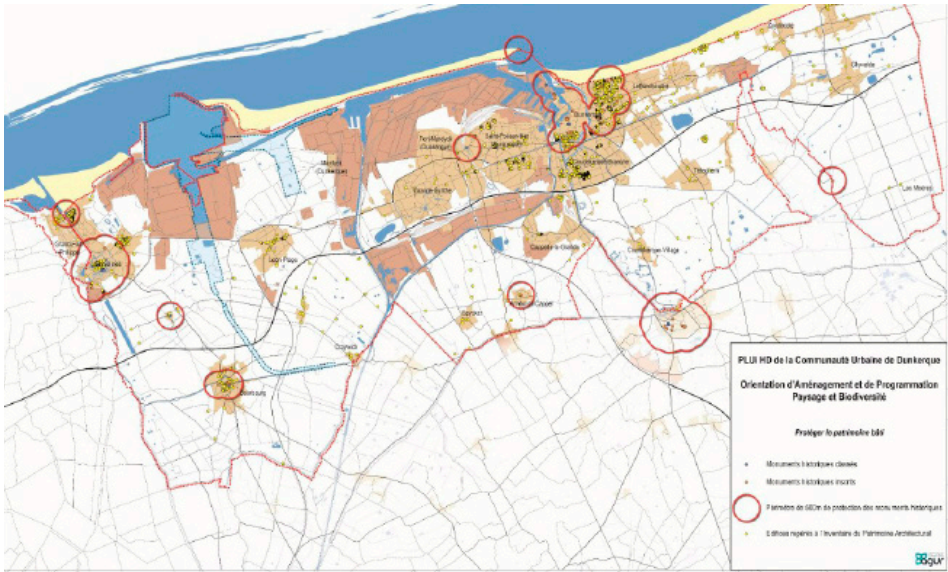


FIG 30. EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE RÉALISÉ PAR LES OAP – CARTE : AXE 4 – PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI © AGUR.

1 – COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE, *PLUi HD*, COMMUNAUTÉ-URBAINE-DUNKERQUE.FR/PLUIHD, CONSULTÉ EN 2026.
2 – LOI N° 2000-1208 DU 13 DÉCEMBRE 2000 RELATIVE À LA SOLIDARITÉ ET AU RENOUVELLEMENT URBAINS (LOI SRU), JORF N°289 DU 14 DÉCEMBRE 2000.
3 – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *NOTE PLANIF’ – LA CAPACITÉ DE DENSIFICATION ET DE MUTATION*, OISE.GOUV.FR., MARS 2019.
4 – CODE DE L’URBANISME, ARTICLE L. 151-7.

1.3.2. Effets spatiaux et ressentis de la densification

Le PLUi HD, les OAP et le cadre imposé par la loi SRU se traduisent dans l'espace urbain par des transformations concrètes sur les formes bâties, les usages et la physionomie des quartiers. La densification ne produit cependant pas les mêmes effets partout. Dans les cœurs de ville les plus denses, elle prend la forme d'opérations de démolition-reconstruction ou de surélévation ; dans les secteurs moins contraints, elle se traduit par des constructions en dents creuses, des réhabilitations ou des changements d'usage¹. À Dunkerque, la seconde logique domine, celle d'une ville au tissu relativement peu contraint, où la densification introduit progressivement de nouvelles typologies et de nouveaux usages là où la trame urbaine évoluait peu.

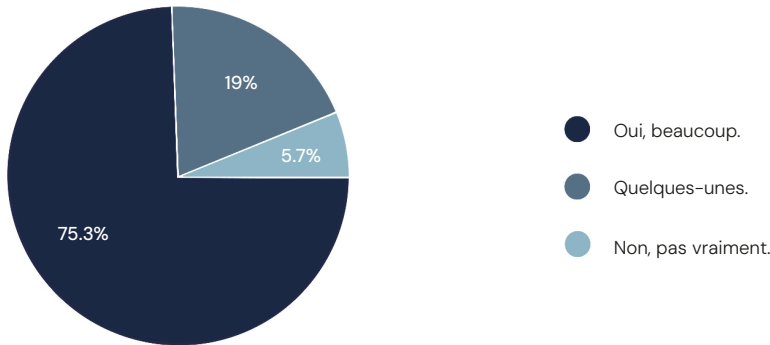
Ces transformations ne passent pas inaperçues. Une large majorité des habitants interrogés dans le cadre de ce travail de fin d'études déclarent avoir remarqué des changements récents dans le paysage dunkerquois². Les zones portuaires en mutation arrivent en tête des secteurs cités, devant le centre-ville et la périphérie.

Ce résultat confirme que la densification est perçue là où elle est la plus intense, aux endroits précis où ville et port se rencontrent, se superposent et se négocient. Qu'une part importante des répondants estime observer ces transformations partout témoigne d'un phénomène diffus, qui recompose plusieurs secteurs à la fois au lieu de se concentrer en un seul point.

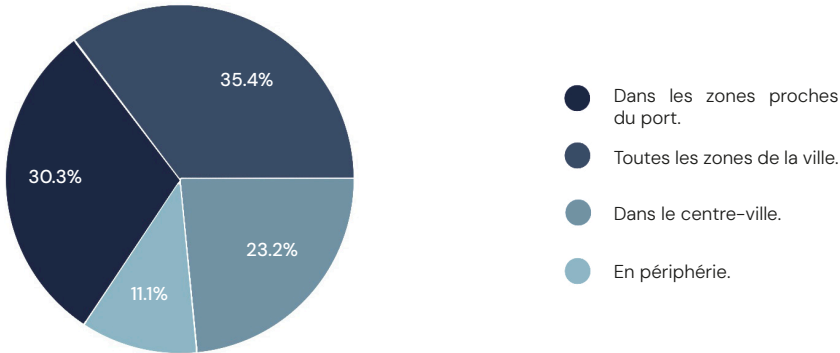
Cette perception est d'autant plus notable que la densification suscite des réactions contrastées. Des études menées à l'échelle nationale montrent que les processus les mieux acceptés sont ceux que les habitants connaissent déjà sur leur territoire, rénovation de bâtiments vacants, mixité fonctionnelle, tandis que les formes plus visibles comme la surélévation ou la démolition-reconstruction restent mal comprises³.

À Dunkerque, cette tension entre transformation urbaine et attachement au tissu existant est visible dans les secteurs où les héritages portuaires sont encore présents, des espaces dont le devenir constitue un enjeu central pour la ville.

Avez-vous remarqué des transformations récentes dans le paysage dunkerquois ?



Si oui, où avez-vous observé ces transformations ?



1 - INSTITUT PARIS RÉGION, *RÉCONCILIER DENSITÉ ET QUALITÉ DE LA CONSTRUCTION*, INSTITUTPARISREGION.FR, CONSULTÉ EN 2026.
2 - SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEURE DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.
3 - CEREMA, *EN CHEMIN VERS UNE DENSITÉ DÉSIRABLE*, CEREMA.FR, CONSULTÉ EN 2026.

FIG 31. SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEURE DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026. © AUTEURE.

1.3.3. Les espaces en marge, révélateurs des limites et des potentiels

Cependant, la densification ne recompose pas le territoire de manière uniforme. Si la CUD planifie les transformations sur les emprises qui relèvent de sa compétence, certaines friches et bâtiments portuaires en sont explicitement exclus, soustraits aux dynamiques encadrées par le PLUi HD du fait de leur appartenance au Grand Port Maritime¹. Terrains sous-utilisés, entrepôts désaffectés, infrastructures techniques abandonnées forment ainsi des parenthèses dans un tissu urbain en mutation.

Ces espaces délaissés sont identifiés par les habitants. Une majorité des personnes interrogées déclarent avoir remarqué des structures portuaires à l'abandon, des terrains sous-utilisés ou des sites laissés vacants par le retrait progressif des fonctions industrielles et portuaires². Face à ces héritages, le sentiment dominant est celui du potentiel. Plus de la moitié des répondants expriment spontanément cette perception, révélant que ces friches en marge sont perçues comme des ressources en attente plutôt que comme des échecs urbains².

Ce résultat se renforce lorsqu'une majorité des habitants estime que la disparition de ces structures portuaires désaffectées constituerait une perte pour Dunkerque. De plus, les habitants considèrent majoritairement qu'un édifice portuaire abandonné peut témoigner de l'histoire de la ville².

Ces emprises portent une mémoire, une trace, une présence que les acteurs de l'aménagement ne peuvent écarter sans interroger ce que la planification urbaine veut conserver de l'identité portuaire dunkerquoise.

1 – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *NOTE PLANIF'* – LA CAPACITÉ DE DENSIFICATION ET DE MUTATION, MARS 2019, OISE.GOUV.FR.

2 – SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEURE DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.



FIG 32. PHOTO VUE DU MÔLE 2 – LES ESPACES PORTUAIRES FACE À LA VILLE – 2026 © AUTEUR.



FIG 33. PORT DE PLAISANCE DEVANT LA VILLE – 2026 © AUTEUR.

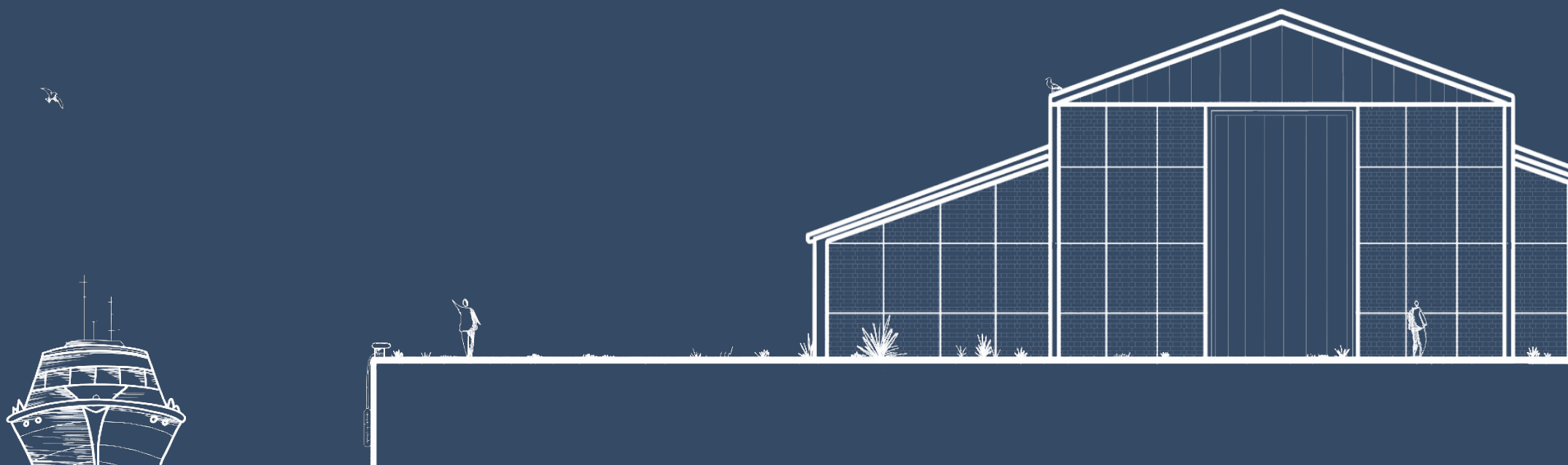
Dunkerque illustre une trajectoire que de nombreuses villes portuaires ont suivie, celle d'un territoire dont les mutations économiques et techniques ont profondément reconfiguré la relation entre ville et port.

Depuis les premières reconversions engagées avec le projet Neptune en 1991 jusqu'aux cadres réglementaires instaurés par la loi SRU en 2000, la densification s'est progressivement affirmée comme l'instrument principal de cette recomposition. Elle a produit des transformations concrètes sur le tissu urbain, tout en révélant les limites d'une logique qui ne couvre pas l'ensemble du territoire.

L'analyse conduit à un principe fondamental. Ces emprises portuaires constituent des territoires chargés d'une mémoire collective, et leur reconversion appelle des choix qui engagent l'identité même de la ville.

02

LES FRICHES PORTUAIRES, *MÉMOIRE PORTUAIRE ET POTENTIEL DE RECONVERSION*



« Une friche désigne un terrain bâti ou non, ayant perdu sa fonction initiale et laissé sans affectation définie, dans l'attente d'un nouveau projet »¹.

La densification révèle par contraste les emprises qui lui échappent. À Dunkerque, ces espaces sont le produit direct de l'évolution portuaire. Des structures physiques subsistent dans le tissu urbain longtemps après la disparition des activités qui les ont produites, témoignant d'une histoire industrielle et maritime que la ville porte encore.

La réalité de ces friches est multiple, allant de l'abandon total à l'activité résiduelle fragilisée. Certaines portent une valeur patrimoniale reconnue qui engage des responsabilités dépassant la seule logique de la reconversion, et dont le traitement touche à l'identité même de la ville.

Comprendre ces emprises suppose d'en lire l'architecture, d'en mesurer les contraintes et d'en évaluer le potentiel au regard des dynamiques urbaines en cours.

1 - GÉOCONFLUENCES, *FRICHES*, GÉOCONFLUENCES.ENS-LYON.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 34. PHOTO DE LA RÉHABILITATION DE LA HALLE AUX SUCRES - 2012 ©S.MISEROLE.

2.1. ÉTAT DES LIEUX DES FRICHES PORTUAIRES

2.1.1. Localisation et formation dans l'interface ville-port

Les friches portuaires dunkerquoises se concentrent principalement dans l'intramuros historique, secteur qui constitue aujourd'hui le cœur de la ville et qui fut pendant des siècles le lieu de la symbiose entre la ville et son port. La dissociation progressive de ces deux entités y est précisément lisible dans le tissu bâti, c'est dans ce périmètre que s'inscrit l'analyse menée dans ce travail.

Ces friches résultent du déplacement des activités portuaires, qui a libéré dans l'intramuros des emprises autrefois dédiées à la manutention, au stockage, à la pêche et à la transformation des marchandises¹. La fermeture des chantiers navals Normed en 1987, dans un contexte de crise mondiale de la construction navale², constitue l'épisode le plus significatif de ce retrait. Implantés en bordure du bassin du Commerce, ces chantiers ont libéré des surfaces importantes sans affectation immédiate³.

Leurs configurations spatiales, leurs surfaces et leurs statuts fonciers en font des espaces aux trajectoires différenciées, que l'analyse du bâti existant permet de lire plus précisément.



FIG 35. EMPLACEMENT DES CHANTIERS NAVALS NORMED AVANT LEURS FERMETURES - SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING - 2026 © AUTEUR.



FIG 36. TERRAIN D'ÉTUDE - ANCIEN INTRAMUROS, CENTRE VILLE ACTUEL - SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING - 2026 © AUTEUR.

1 - GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *HISTOIRE ET EXTENSION DU PORT*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.
2 - SÉNAT, *ÉTAT DES NÉGOCIATIONS ENGAGÉES AVEC LA NORMED*, JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, QUESTION ÉCRITE N°02550 DE M. JACQUES EBERHARD, 1987, SÉNAT.FR, CONSULTÉ EN 2026.
3 - FRANCEARCHIVES, *CHANTIERS DU NORD ET DE LA MÉDITERRANÉE - NORMED*, FRANCEARCHIVES.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2.1.2. Quatre trajectoires du bâti portuaire en mutation

Face au retrait progressif des activités portuaires, les structures de l'intramuros dunkerquois ont perdu leur fonction initiale sans disparaître pour autant. Construits pour des logiques industrielles et portuaires précises, ces édifices se maintiennent dans un entre-deux dont la résolution dépend du statut foncier des emprises, partagées entre la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) et le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), ainsi que de la valeur architecturale que leur reconnaissent les services du patrimoine et les acteurs de l'aménagement.

Quatre trajectoires se dégagent de l'observation du bâti existant, témoignant de ce que les acteurs de l'aménagement ont déjà entrepris sur ces emprises et de ce qui demeure encore sans réponse.

Catégorie A

La première catégorie regroupe les édifices n'ayant subi **aucune transformation** significative mais dont la fonction s'est éteinte. Ils sont laissés **sans affectation** et progressivement gagnés par l'abandon.

Catégorie B

La deuxième rassemble ceux qui ont fait l'objet d'**adaptations légères**. Le bâtiment reste reconnaissable, mais a été ajusté pour accueillir un nouvel usage.

Catégorie C

La troisième catégorie concerne les bâtiments ayant connu une **reconversion significative**. Des transformations importantes qui n'ont pourtant pas effacé la lisibilité de ce qu'ils étaient.

Catégorie D

La quatrième, regroupe ceux qui ont été **transformés**, au point de ne conserver que **quelques éléments d'origine** tel qu'une façade, une trame structurelle ou un élément constructif.

Ces quatre trajectoires coexistent aujourd'hui dans l'intramuros dunkerquois. Pour chacune de ces trajectoires est illustrée par un exemple représentatif permettant d'en saisir les caractéristiques.



● Bâtiments répertoriés.

0 900m

FIG 37. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

Catégorie A

Abandon et absence d'affectation

Fondée en 1869, la société Jokelson & Handtsaem était une entreprise maritime dunkerquoise spécialisée dans le transit et l'agence en douane¹. L'édifice, implanté sur le Freycinet 4 le long de la Chaussée des Darses, témoigne encore de cette présence portuaire historique. Sans affectation définie depuis la cessation de son activité, il se maintient dans son état d'origine, aucun projet ne lui ayant encore donné de nouvelle fonction.

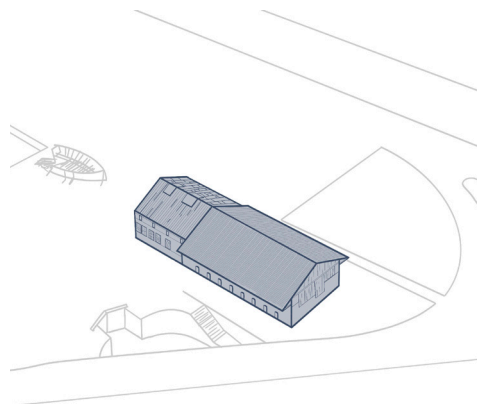


FIG 38. CROQUIS – FRICHE DE L'ATELIER "JOKELSON & HANDTSAEM"
©AUTEUR.



FIG 39. FRICHE DE L'ATELIER "JOKELSON & HANDTSAEM" – 2026 © AUTEUR.

1 – YAKAKWATIK, JOKELSON & HANDTSAEM, YAKAKWATIK.ORG/JOKELSON-HANDTSAEM, CONSULTÉ EN 2026.



● Bâtiments répertoriés.

● Bâtiments Catégorie A.

0 900m

FIG 40. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE A – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING- 2026 © AUTEUR.

Catégorie B Adaptations légères

Implanté Route de l'Écluse Trystram, cet hangar portuaire figure parmi les structures les plus anciennes de l'interface ville-port dunkerquoise¹. Son enveloppe extérieure n'a pas évolué. La volumétrie, les matériaux et la structure d'origine restent lisibles et intacts². À l'intérieur cependant, des adaptations successives ont accompagné l'évolution des besoins et des usages portuaires au fil du temps, sans jamais remettre en question l'identité profonde de la structure².

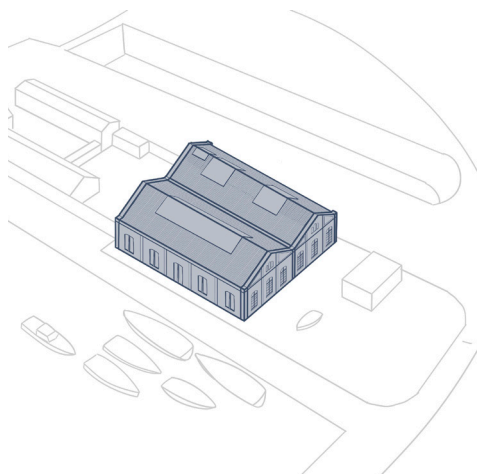


FIG 41. CROQUIS – HANGAR PORTUAIRE ©AUTEUR.



FIG 42. HANGAR PORTUAIRE– 2026 © AUTEUR.

1 – ENTRETIEN AVEC UN AGENT DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, RÉALISÉ PAR L'AUTEUR, 2026.

2 – OBSERVATION INTÉRIEURES ET EXTÉRIEURES, AUTEUR, 2026.



● Bâtiments répertoriés.

● Bâtiments Catégorie B.

0 900m

FIG 43. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE B – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

Catégorie C Reconversion significative

Construite en 1898 sur le Môle 1 comme entrepôt de stockage de sucre, la Halle aux sucres est l'un des derniers bâtiments témoignant de l'activité marchande du port dunkerquois. Désaffectée au début des années 1990, elle fait l'objet d'une réhabilitation profonde par l'architecte Pierre-Louis Faloci en 2014. L'édifice conserve son enveloppe d'origine et sa volumétrie, mais son intérieur est entièrement reconfiguré. Reconvertie en en pôle de ressources et d'expertises sur le thème de la ville durable, elle reste lisible dans ce qu'elle était tout en accueillant des usages radicalement nouveaux¹.

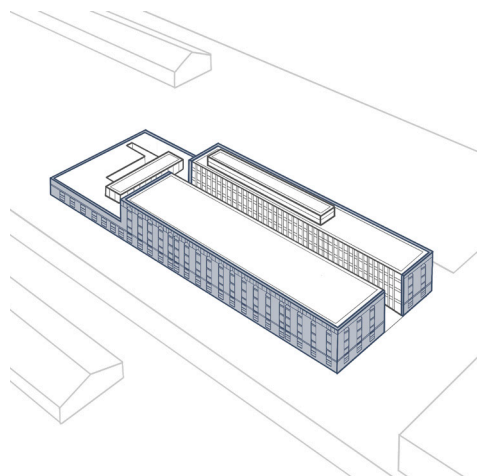


FIG 44. CROQUIS – HALLE AUX SUCRES ©AUTEUR.



FIG 45. HALLE AUX SUCRES – 2026 © AUTEUR.

1 – HALLE AUX SUCRES, *UN BÂTIMENT HISTORIQUE ET INNOVANT*, HALLEAUXSUCRES.FR, CONSULTÉ EN 2026.



● Bâtiments répertoriés.

● Bâtiments Catégorie C.

0 900m

FIG 46. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE C – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

Catégorie D Transformation profonde

La salle des sports du Grand Large illustre cette quatrième catégorie. Conçue en 2009 par l'Atelier Ferret Architecture, elle s'implante sur le site des anciens ateliers des chantiers de France. De l'ensemble bâti d'origine, seul le fronton a été conservé. Intégré à la volumétrie du nouveau bâtiment, il constitue l'unique trace visible de ce qu'il était. Le restant est entièrement neuf et reprend les matériaux types de la construction portuaire dans ce périmètre, évoquant l'esthétique industrielle sans la reproduire¹.

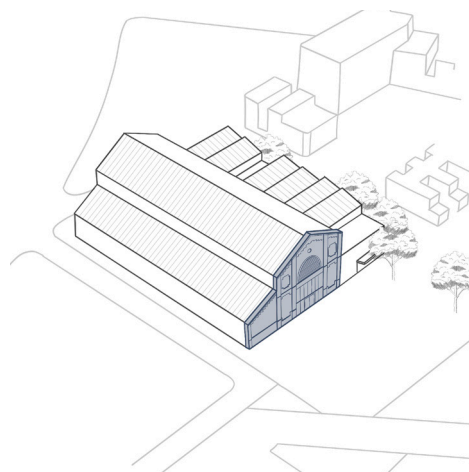


FIG 47. CROQUIS – SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE © AUTEUR.



FIG 48. SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 © AUTEUR.

1 – ATELIER FERRET ARCHITECTURES, GYMNASSE DU GRAND LARGE, DUNKERQUE, ARCHIFERRET.EU, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 49. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE D – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING- 2026 © AUTEUR.

2.2. DES ESPACES DÉLAISSÉS AUX RESSOURCES TERRITORIALES

2.2.1. Lecture de l'architecture portuaire

Les bâtiments portuaires dunkerquois ont été construits selon une logique d'efficacité économique et pratique. Entrepôts, hangars, ateliers, leurs matériaux reflètent directement les contraintes de leur époque. La brique rouge est utilisée pour les enveloppes, l'ossature métallique pour libérer de larges portées intérieures et le béton pour les structures les plus massives¹.

Cette rationalité constructive a produit des volumes importants et des hauteurs importantes qui répondaient aux exigences précises de leur usage industriel. Ces caractéristiques spatiales constituent aujourd'hui un défi de reconversion. Si elles se prêtent à des programmes culturels, commerciaux ou de services, elles complexifient les conversions en logement, notamment en raison des enjeux de confort et d'éclairage naturel.

Ce patrimoine industriel et portuaire a longtemps été sous-estimé. À partir des années 1970, durant la désindustrialisation, il commence à être considéré dans ses dimensions matérielles et immatérielles, liées à l'histoire sociale et économique qu'il porte².

Cette reconnaissance demeure sélective. Certains bâtiments bénéficient d'une protection formelle, d'autres restent sans statut défini, et la question de ce qui mérite d'être conservé, signalé ou protégé reste largement ouverte.

À Dunkerque, les traces de l'activité passée restent lisibles dans le bâti : rails au sol, ouvertures dimensionnées pour le chargement, façades marquées par l'usage, structures métalliques apparentes. Ces éléments constituent une information architecturale et historique inscrite dans la matière même des édifices.

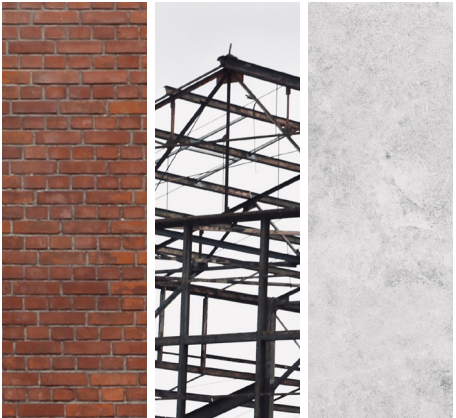


FIG 50. BRIQUE ROUGE, STRUCTURE MÉTALLIQUE, BÉTON © AUTEUR.



FIG 51. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN BRIQUES– INSPIRÉ DE L'ATELIER DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

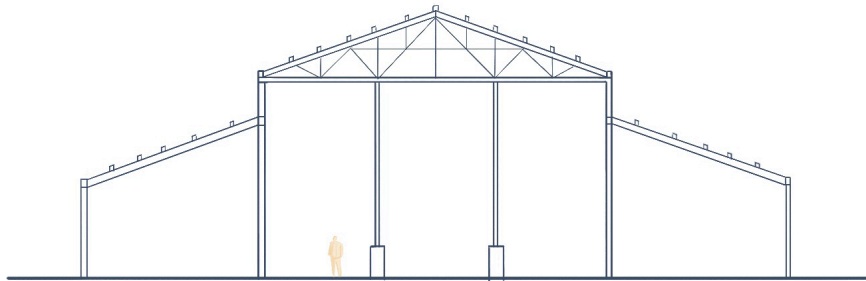


FIG 52. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN STRUCTURE MÉTALLIQUE– INSPIRÉ D'UN HANGAR PORTUAIRE © AUTEUR.

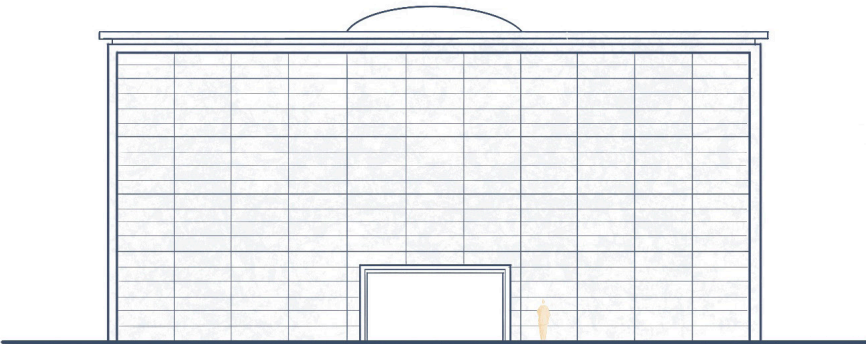


FIG 53. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN BÉTON – INSPIRÉ DU CHAI À VIN © AUTEUR.

1 – PASSERELLE, BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE : UN PATRIMOINE ?, PASSERELLES.ESSENTIELS.BNF.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 – REVUE PATRIMOINE, L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE, UNE PATRIMONIALISATION SÉLECTIVE, QUIPLUSEST.ART, JUIN 2023.

2.2.2. *Entre contraintes et potentiel de transformation*

La reconversion des friches portuaires dunkerquoises se heurte à des contraintes concrètes. Le partage des compétences entre la CUD et le Grand Port Maritime génère une ambiguïté qui complique toute initiative de transformation, les logiques d'action de ces deux institutions répondant à des priorités distinctes¹. Cette situation ralentit les processus de décision et maintient certaines emprises dans un entre-deux administratif dont la résolution exige une coordination que les outils réglementaires actuels ne garantissent pas.

À cette contrainte s'ajoute celle de l'état des sols. Des décennies d'activités industrielles ont laissé des traces dans les terres dont la dépollution représente un coût variable mais souvent considérable, pesant directement sur la faisabilité économique des projets². Cette réalité explique en partie pourquoi certains espaces restent sans affectation malgré une volonté de transformation.

Ces contraintes coexistent cependant avec ce que ces espaces représentent en termes de potentiel. Leur position dans le tissu urbain au contact direct de la ville, souvent en bord d'eau en font des emprises stratégiques. Leur statut de terrains déjà artificialisés constitue un atout réel dans un contexte où la consommation de nouveaux espaces naturels est de plus en plus encadrée. Cette tension entre ce qui freine et ce que ces espaces pourraient offrir ne se joue pas uniquement à l'échelle institutionnelle, elle se lit aussi dans la manière dont les habitants perçoivent ces lieux.

1 – GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *ORGANISATION ET GOUVERNANCE*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.
2 – SÉNAT, *POLLUTIONS INDUSTRIELLES ET MINIÈRES DES SOLS*, RAPPORT N°700, 2020, SENAT.FR.



FIG 54. PHOTO DU MÔLE 2, MÔLE PARTAGÉ ENTRE LA CUD ET LE GPMD – BÂTIMENT AU PREMIER PLAN RÉALISÉ PAR LA CUD ET FRICHE PORTUAIRE EN ARRIÈRE PLAN – 2025 ©AUTEUR.

2.2.3. Entre mémoire et potentiel d'intervention

Les données recueillies auprès des habitants dunkerquois, déjà mobilisés pour lire les effets de la densification, révèlent une perception de ces espaces qui dépasse le simple constat de délaissement. Face aux friches portuaires, le sentiment spontanément le plus exprimé est celui du potentiel devant la nostalgie ou l'indifférence¹. Ce résultat est significatif : il indique que ces espaces ne sont pas vécus comme des territoires figés ou définitivement perdus, mais comme des lieux dont la transformation reste possible et, pour beaucoup, souhaitable.

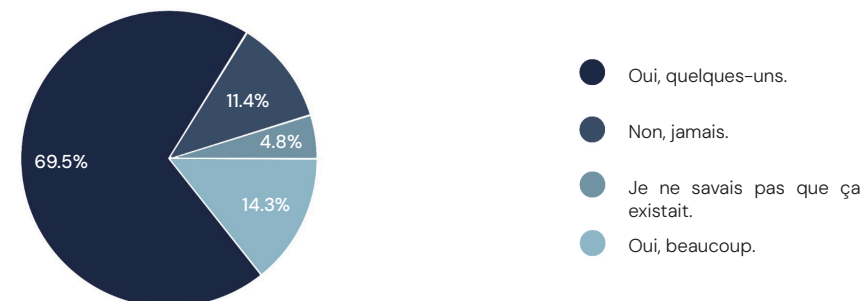
Ce rapport au potentiel coexiste avec une relation forte à la mémoire. Une large majorité des répondants estiment que la disparition de ces espaces constituerait une perte pour Dunkerque¹. Ce résultat ne traduit pas nécessairement un attachement au bâti en tant que tel, il révèle que ces espaces sont porteurs d'une histoire que les habitants reconnaissent comme leur appartenant, indépendamment de leur état actuel. Cette dimension est confirmée par le fait qu'une très large majorité considère qu'un bâtiment portuaire abandonné peut raconter quelque chose de l'histoire de la ville¹.

¹ - SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEURE DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.

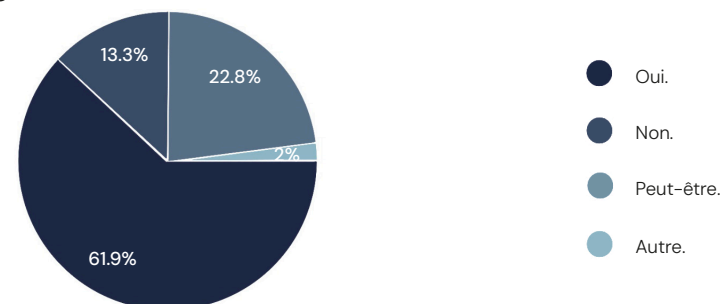
Cela suggère que la valeur de ces structures ne se réduit pas à leur usage passé, mais s'ancore dans ce qu'elles continuent de signifier pour ceux qui les côtoient au quotidien.

Ces résultats indiquent que la question du devenir de ces emprises engage une relation entre un territoire, ses habitants et une histoire commune. Cette relation place l'acte architectural au cœur des choix à opérer, bien au-delà de la seule logique de la reconversion.

Aujourd'hui, certains bâtiments ou terrains portuaires sont laissés à l'abandon ou sont en faible activité. En avez vous déjà remarqué ?



Selon vous, la disparition de ces espaces et bâtiments représenterait-elle une perte pour la ville ?



Un bâtiment industriel et/ou portuaire abandonné peut-il, selon vous, raconter quelque chose de l'histoire de la ville ?

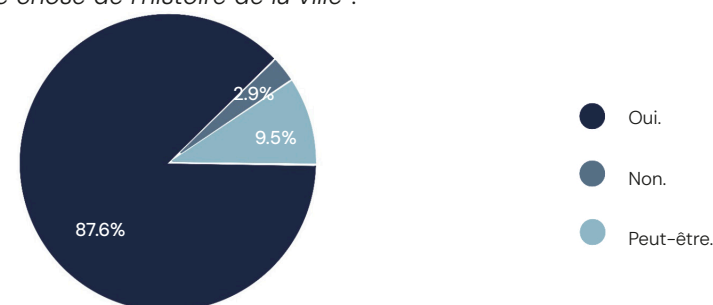


FIG 55. SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEURE DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.



FIG 56. PHOTO QUAI FREYCINET 4 - BATEAU CLASSÉ - 2026 © AUTEUR.

Les friches portuaires dunkerquoises concentrent des enjeux qui dépassent la seule logique technique ou réglementaire. Leur réalité est à la fois architecturale, mémorielle et territoriale.

La pertinence d'une intervention dépend de ce que chaque espace porte réellement, de son architecture, de son état, de sa place dans la mémoire collective et de sa capacité à répondre aux besoins actuels.

Entre la table rase qui efface et la conservation qui fige, une troisième voie semble s'imposer. Celle d'une approche fondée sur une lecture attentive du bâti et du contexte existant, où chaque espace est considéré pour ce qu'il est, dans son état, son histoire et son potentiel, avant que toute décision ne soit prise. Parmi ces emprises, certaines concentrent des enjeux plus aigus encore. Lorsqu'une reconnaissance patrimoniale formelle s'y ajoute, l'acte d'intervenir devient alors un dialogue entre ce que le bâtiment porte et ce que le projet lui apporte.

03

DIALOGUE AVEC L'EXISTANT,
APPROCHES ET ÉTUDES DE CAS



La réhabilitation du patrimoine portuaire engage une question récurrente dans les projets de reconversion. Jusqu'où un bâtiment peut-il être transformé sans perdre ce qui le rattache encore à son état d'origine ?

Dialoguer avec l'existant consiste à établir une relation cohérente entre le bâtiment d'origine et les usages, les espaces ou les interventions qui lui succèdent¹, au-delà de la seule conservation de certains éléments architecturaux. Les réponses apportées à cette question varient selon les contraintes techniques, les programmes envisagés ou les qualités reconnues à l'édifice et au site existant. Certaines interventions maintiennent une continuité avec la structure initiale tandis que d'autres ne conservent que quelques traces intégrées à une architecture entièrement nouvelle.

Plusieurs projets de réhabilitation illustrent ces différentes approches et permettent d'observer comment conservation, adaptation et recomposition architecturale peuvent s'articuler.

1 - FRANCIS RAMBERT, *UN BÂTIMENT, COMBIEN DE VIES ? LA TRANSFORMATION COMME ACTE DE CRÉATION*, CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE, « LA PÉRENNITÉ À L'AUNE DU PROVISOIRE », 2015, p. 11-28.

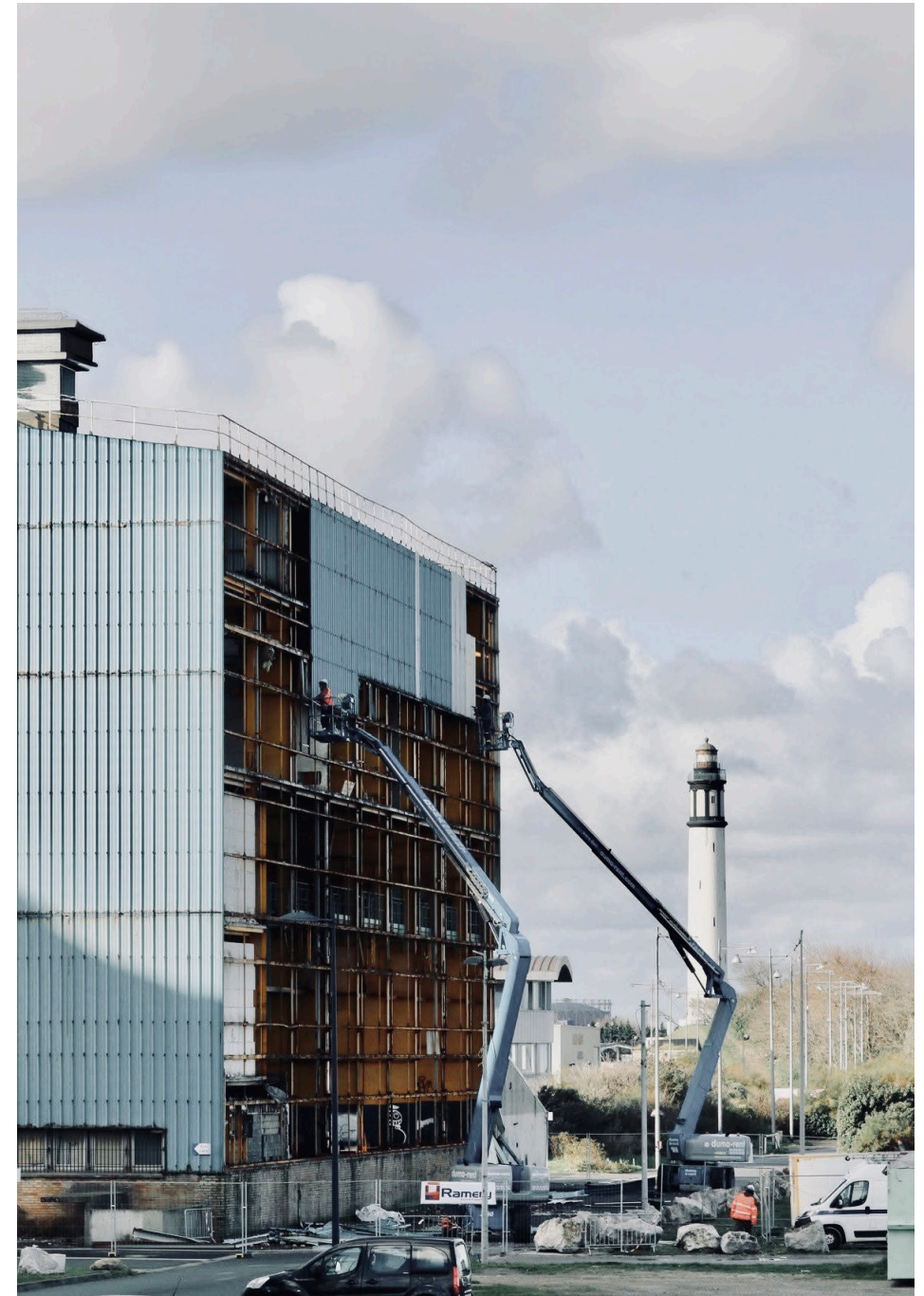


FIG 57. DÉBUT DES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DU "GRAND BLEU" ©VILLE DE DUNKERQUE.

03

3.1. LIRE ET TRANSFORMER LE BÂTI EXISTANT

3.1.1. Composer avec l'existant

Intervenir sur un bâtiment portuaire existant revient à décider ce qui, dans l'édifice, constitue encore un support pour le projet. Structure, volumes, implantation ou relation au territoire participent à définir les éléments capables d'accueillir une nouvelle intervention.

Cette décision implique une lecture préalable du bâtiment sur son état, sa capacité structurelle, sa position dans l'interface ville-port et la relation qu'il entretient avec son environnement immédiat. C'est l'ensemble de ces données qui conditionne ce que l'intervention peut devenir¹.

Dans le cadre d'une réhabilitation, l'existant constitue à la fois une contrainte technique et un support de projet. Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal défendent cette idée à travers une approche fondée sur l'observation attentive de ce qui est déjà présent, considérant que la transformation commence par la reconnaissance des qualités existantes plutôt que par leur effacement².

Cette logique implique des choix. Certaines composantes du bâtiment conservent une pertinence dans le nouveau projet tandis que d'autres demandent une transformation plus importante. L'intervention établit alors un équilibre entre continuité et adaptation, selon les besoins programmatiques, les contraintes techniques et les qualités que le bâtiment continue de porter.

Cette transformation engage autant le devenir de l'édifice que celui du lien entre le site et son contexte urbain.

1 – PASSERELLE, BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, *L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE : UN PATRIMOINE ?*, PASSERELLES.ESSENTIELS.BNF.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 – REVUE PATRIMOINE, *L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE, UNE PATRIMONIALISATION SÉLECTIVE*, QUIPLUSEST.ART, JUIN 2023.



FIG 58. PHOTO DÉTAIL DE LA JONCTION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 ©AUTEUR.

3.1.2. Entre continuité et dissociation

La réhabilitation d'un bâtiment portuaire impose de mesurer jusqu'où la transformation peut aller avant que le bâtiment perde ce qui le rend lisible, et jusqu'où la conservation peut aller avant que le bâtiment ne soit plus en mesure d'accueillir les usages projetés. Francis Rambert, commissaire d'exposition et critique d'architecture, associe cette démarche à la capacité d'un bâtiment à traverser plusieurs phases de transformation sans que chacune efface ce que la précédente avait produit¹.

La conservation d'éléments architecturaux d'origine constitue la réponse la plus fréquente dans le contexte portuaire. Elle peut porter sur un seul élément comme sur l'ensemble du bâtiment, selon ce que le projet exige et ce que le bâtiment peut supporter comme transformation. Dans les deux cas, les éléments conservés doivent encore subir des adaptations pour répondre aux exigences des nouveaux usages. La conservation intégrale, sans aucune intervention, reste généralement incompatible avec une reconversion fonctionnelle.

Plusieurs exemples, dont certains dunkerquois, illustrent la diversité de ces réponses. Les mêmes logiques d'intervention peuvent se traduire de manière radicalement différente.

Par exemple, la salle des sports du Grand Large ne retient qu'un seul élément d'origine, le fronton des anciens ateliers, intégré à un bâtiment entièrement neuf qui maintient cependant une volumétrie proche de celle du bâtiment d'origine². Le résultat maintient une trace lisible du passé industriel tout en développant une architecture nouvelle qui reprend l'échelle et les matériaux typiques de la construction portuaire environnante.

En parallèle, l'opération menée sur les entrepôts Nicodème conserve trois façades dont la principale donne sur un des ports de plaisance. Leur préservation répond davantage à une logique d'image qu'à une intégration spatiale. En effet, elles constituent la face patrimoniale visible de l'opération depuis l'espace public, tandis que l'organisation intérieure suit une logique résidentielle entièrement indépendante de la structure d'origine. La conservation est plus étendue que dans le cas du Grand Large, mais les éléments retenus ne structurent pas l'intervention³.



FIG 59. PHOTO DE LA SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 © AUTEUR.

Ces exemples illustrent des relations très différentes entre ancien et nouveau. Dans certains cas, les éléments conservés continuent à participer à l'organisation du projet ; dans d'autres, ils deviennent principalement des traces visibles intégrées à une intervention largement indépendante de la structure initiale.

D'autres démarches de réhabilitation cherchent cependant à intégrer le bâtiment existant directement au fonctionnement du nouveau programme, en s'appuyant davantage sur ses qualités spatiales et sur les usages qu'il peut encore accueillir.



FIG 60. PHOTO DE LA RECONVERSION DU SITE NICODÈME – 2026 © AUTEUR.

1 – FRANCIS RAMBERT, *UN BÂTIMENT, COMBIEN DE VIES ? LA TRANSFORMATION COMME ACTE DE CRÉATION*, CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE, « LA PÉRENNITÉ À L'AUNE DU PROVISOIRE », 2015, p. 11-28.

2 – ATELIER FERRET ARCHITECTURES, *GYMNASE DU GRAND LARGE*, DUNKERQUE, ARCHIFERRET.EU, CONSULTÉ EN 2026.

3 – BPLUSB ARCHITECTURES, *RECONVERSION DU SITE NICODÈME*, DUNKERQUE, BPLUSBARCHITECTURES.COM, CONSULTÉ EN 2026.

3.2. APPROCHES EXISTANTES, ÉTUDES DE CAS

3.2.1. Le Parc Spoor Noord

Nom du projet : Park Spoor Noord.

Surface : 24 ha.

Architecte(s) et urbaniste(s) : Studio associato Bernado Secchi - Paola Vigano.

Maître d'ouvrage : Ville d'Anvers.

Programme : Parc urbain public.

Localisation : Anvers, Belgique.

Année : 2008.



FIG 61. PARK SPOOR NOORD © AG VESPA - BART GOSSELIN.

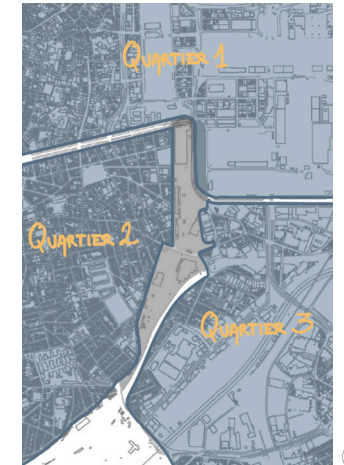
Le projet de Park Spoor Noord s'inscrit hors du contexte portuaire, mais les enjeux urbains qu'il soulève en font une référence pertinente pour comprendre comment une friche d'infrastructure peut devenir un support de transformation du tissu urbain.

Le site occupait une ancienne emprise ferroviaire au nord d'Anvers, utilisée comme cour de triage et dépôt de locomotives avant son abandon progressif¹. Cette infrastructure formait une coupure franche dans le tissu urbain, isolant plusieurs quartiers densément peuplés qui manquaient déjà d'espaces publics et d'espaces verts. La surface libérée par le départ des activités ferroviaires représentait une opportunité de reconnexion urbaine.

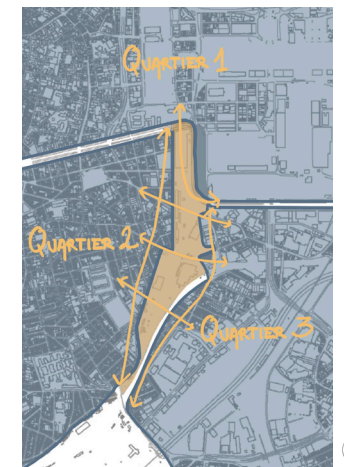
La transformation du site repose sur un principe fondateur, celui de faire du parc un espace traversant, pas seulement un espace destination. Plusieurs axes piétons et cyclables prolongent les rues existantes à travers le site, rétablissant des continuités entre des quartiers auparavant séparés par les voies ferrées². Le parc s'organise en zones à usages différenciés, entre espaces ouverts pour les activités collectives et secteurs plus calmes et végétalisés, sans que cette hiérarchie ne ferme les parcours. Ce qui était une barrière fonctionne désormais comme un passage habité.

1 - AG VESPA, *PARK SPOOR NOORD*, AGVESPA.BE, CONSULTÉ EN 2026.

2 - VAI, *PARK SPOOR NOORD*, VAL.BE, CONSULTÉ EN 2026.



RELATION DES QUARTIERS AVANT LE PROJET



RELATION DES QUARTIERS APRÈS LE PROJET

FIG 62. LES INTENTIONS DU PROJET DE SPOOR NOORD
© AUTEUR.



FIG 63. PLAN MASSE DU PROJET ©WIXSITE.COM.



FIG 64. PHOTO AVANT/APRÈS PROJET DU PARC
©WIXSITE.COM.

L'ancienne halle ferroviaire SPTM présente sur le site, construite en 1886, est conservée et transformée en équipement public ouvert sur le parc. Sa structure métallique est maintenue et ses façades largement ouvertes, créant une continuité directe entre l'espace intérieur et l'espace public extérieur¹. Le bâtiment ne constitue pas un objet isolé dans le parc : il en est un point d'ancrage, dont la présence industrielle contribue à la lisibilité du lieu.

La réhabilitation de l'ensemble du site de Spoor Noord montre qu'une friche d'infrastructure peut devenir un espace de passage et d'activation urbaine tout en maintenant une lecture de ce qu'elle était. La reconnexion des quartiers découle d'une intervention pensée à l'échelle du site dans sa totalité et non de chaque élément qui le compose.

Le parc, les traversées et le bâtiment conservé fonctionnent ainsi comme un ensemble cohérent plutôt que comme des interventions indépendantes. Les bâtiments industriels participent pleinement aux nouveaux usages et aux continuités développées à l'échelle du site plutôt que de rester isolé comme une simple trace de l'ancienne activité ferroviaire.

1 - STRAMIEN CV, *SPTM SPOOR NOORD*, CONSULTÉ EN 2026.

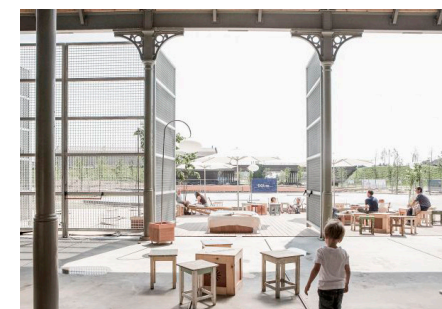


FIG 65. RÉHABILITATION D'UN DES BÂTIMENT DE SPTM PAR
STRAMIENCV ©STRAMIEN.BE.

3.2.2. Le FRAC

Nom du projet : FRAC Dunkerque.

Surface : 11129m².

Architecte(s) : Lacaton & Vassal.

Maître d'ouvrage : Communauté Urbaine de Dunkerque.

Localisation : Dunkerque, France.

Année : 2013.

Programme : Centre d'exposition, architecture éducative, restauration.



FIG 66. FRAC DUNKERQUE © LAURIAN GHINITOIU.

Implanté sur le site des anciens Chantiers de France à Dunkerque, le FRAC Grand Large occupe l'ancienne halle AP2 construite en 1947¹. Ancien atelier de préfabrication navale, ce bâtiment constitue l'un des derniers témoins des infrastructures portuaires liées aux chantiers navals de l'après-guerre. Sa silhouette industrielle, son rapport au bassin et ses proportions monumentales participent encore aujourd'hui à la lecture du paysage portuaire dunkerquois.

Le projet de réhabilitation repose sur la conservation de cette halle à laquelle vient s'adosser un second volume de dimensions identiques². Ce choix vise à établir une relation d'équivalence entre l'existant et l'intervention. Les deux volumes fonctionnent comme un seul équipement dont le programme se répartit selon les qualités propres à chaque structure, sans que l'un ne s'impose sur l'autre.

La halle AP2 reçoit principalement les expositions et les événements de grande ampleur grâce à ses dimensions et sa capacité à accueillir des installations monumentales³.

1 - FRAC GRAND LARGE - HAUTS-DE-FRANCE, *ARCHITECTURE*, FRACGRANDLARGE-HDF.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 - LACATON & VASSAL, *FRAC GRAND LARGE - HAUTS-DE-FRANCE*, LACATONVASSAL.COM, CONSULTÉ EN 2026.

3 - ANNE LACATON ET JEAN-PHILIPPE VASSAL, *NE RIEN PERDRE ET GAGNER SUR TOUT, UN BÂTIMENT, COMBIEN DE VIES ?*, PP. 237-242.

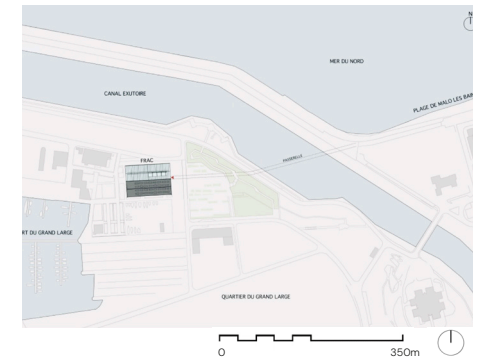


FIG 67. PLAN MASSE DU FRAC © LACATON & VASSAL.



FIG 68. HALLE AP2 EXISTANTE - 2009 © LACATON & VASSAL.



FIG 69. PROJET DU FRAC © LACATON & VASSAL.



FIG 70. INTÉRIEUR HALLE AP2 © LACATON ET VASSAL.

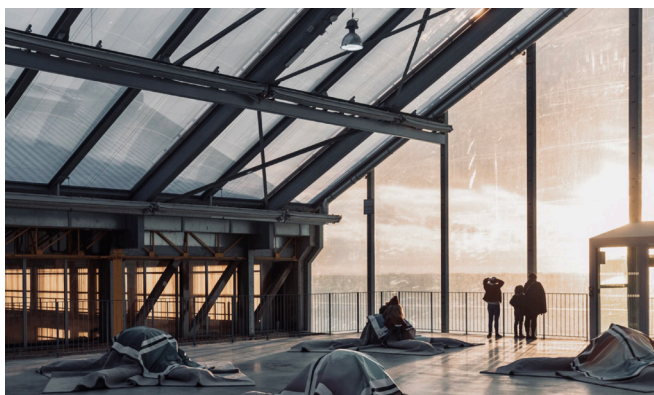


FIG 71. BELVEDERE © LAURIAN GHINITOIU.



FIG 72. JONCTION DES ÉDIFICES © LAURIAN GHINITOIU.

Le volume ajouté accueille les espaces nécessitant des conditions de conservation, de stockage ou de fonctionnement difficilement compatibles avec la halle existante, comme les salles d'exposition climatisées, les réserves ou les espaces administratifs.

L'intervention repose sur une complémentarité entre l'existant et le volume ajouté plutôt que sur une opposition entre ancien et nouveau. La reprise du même gabarit permet de prolonger la présence monumentale de la halle industrielle dans le paysage portuaire tout en affirmant une temporalité architecturale différente¹. Le projet conserve ainsi l'échelle et la puissance spatiale héritées des activités navales sans figer le site dans une logique strictement patrimoniale.

Le FRAC montre qu'une réhabilitation peut intégrer une intervention architecturale importante tout en maintenant un lien fort avec le bâtiment existant. L'ancienne halle participe pleinement au fonctionnement du projet à travers les usages qu'elle accueille et les qualités spatiales qu'elle met à disposition du programme, elle n'est pas considérée uniquement comme une trace à préserver.

1 - BOONE, V., *FRAC NORD-PAS DE CALAIS À DUNKERQUE* : LACATON & VASSAL, A+ ARCHITECTURE IN BELGIUM, N°231, 2013.

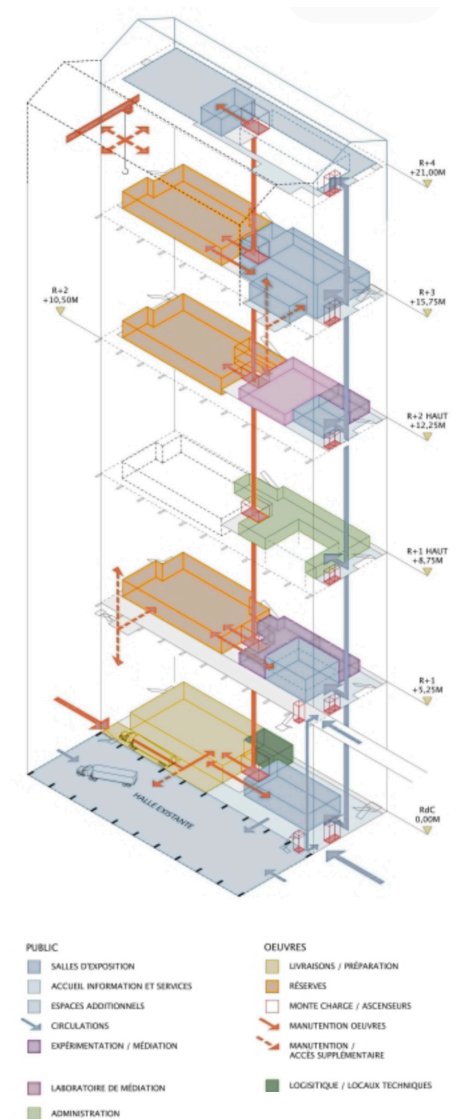


FIG 73. AXONOMETRIE FONCTIONNELLE DE L'ENSEMBLE DU PROJET © LACATON & VASSAL.



FIG 74. PHOTO MÔLE 2 – 2026 © AUTEUR.

Les transformations engagées sur les anciens territoires portuaires modifient progressivement le rôle des sites hérités des activités industrielles et maritimes. La disparition de certaines fonctions, l'évolution des usages ou les nouvelles relations entre la ville et le port transforment la manière dont ces ensembles occupent aujourd'hui le territoire.

Certains sites conservent cependant une position particulière dans l'organisation urbaine dunkerquoise. Leur implantation, leurs dimensions ou les relations qu'ils entretiennent encore avec les infrastructures portuaires continuent d'influencer leur place dans la ville et les possibilités de réhabilitation qu'ils peuvent accueillir.

L'analyse de ces ensembles ne peut alors se limiter au bâtiment existant. Comprendre l'évolution de leur environnement permet aussi d'identifier les nouveaux enjeux auxquels ils sont confrontés, qu'ils soient urbains, architecturaux ou sociaux. Ces transformations influencent directement les usages envisageables, les relations au territoire et les formes d'intervention capables de s'inscrire dans la continuité du site.

04

LE SITE DES «**PHARES ET BALISES**»,
UN LIEU GÉNÉRATEUR DE NOUVEAUX ENJEUX



Les enjeux liés à la densification, à la reconversion des friches et au dialogue avec l'existant trouvent ici un terrain d'application, en raison du rôle structurant du port dans l'organisation de la ville¹. C'est ce contexte qui porte le choix sur le bâtiment subdivisionnaire des «Phares et Balises», ainsi que de l'ensemble de son site, situés sur le quai des Anglais dans le centre historique de la ville. Hérités de la période de reconstruction d'après-guerre, l'édifice principal et son atelier témoignent d'une organisation du port fondée sur une proximité directe entre fonctions techniques et infrastructures maritimes².

Implanté au contact immédiat de l'entrée du port et des bassins portuaires, le bâtiment regroupait des fonctions administratives, techniques et résidentielles participant à l'efficacité du service des phares et balises dans un contexte où la sécurité de la navigation constituait un enjeu essentiel².

Aujourd'hui, ce site se trouve dans une situation contrastée. Les transformations du territoire portuaire ont profondément modifié son environnement¹.

Le retrait progressif des activités présentes sur le site, amené à se poursuivre jusqu'à leur disparition complète à terme, place le site dans un entre-deux dont la résolution engage des choix qui dépassent la seule logique de l'aménagement.

L'inscription partielle au titre des Monuments Historiques, obtenue en 2010, protège les façades du bâtiment principal sans pour autant définir le devenir de l'ensemble du site².

Le bâtiment et son site concentrent ainsi des enjeux patrimoniaux, architecturaux et urbains qui leur sont propres, et dont la compréhension conditionne les choix à opérer.

1 - MINISTÈRE DE LA CULTURE, *Base Merimée - notice PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE*, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 - GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *PRÉSENTATION ET ÉVOLUTION DU PORT DE DUNKERQUE*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 75. PHOTO DU BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES – 2025 © AUTEUR.



FIG 76. PHOTO DES PHARES ET BALISES DU PONT DE LA BATAILLE DU TEXEL – 2026 © AUTEUR.



FIG 78. PHOTO DES PHARES ET BALISES DU QUAI VOISIN – 2026 © AUTEUR.



FIG 77. PHOTO DE LA TOUR DU BÂTIMENT PRINCIPAL – 2026 © AUTEUR.



FIG 79. PHOTO DE L'ATELIER PRINCIPAL – 2026 © AUTEUR.

4.1. CONTEXTE MARITIME

4.1.1. Un littoral complexe

« La mer du Nord est une mer peu profonde, soumise à de fortes marées et à des dynamiques sédimentaires actives, rendant certaines zones particulièrement évolutives et difficiles à naviguer. »¹

À Dunkerque, les conditions naturelles du littoral rendent la navigation particulièrement délicate, en raison de la configuration des fonds marins et des phénomènes liés aux marées. Le littoral dunkerquois se caractérise par une faible profondeur, des marées importantes et la présence de nombreux bancs de sable en constante évolution².

Ces dynamiques sédimentaires, liées à l'action combinée des courants et des marées, modifient régulièrement les fonds marins et les chenaux d'accès au port. Dès lors, les zones navigables peuvent évoluer rapidement, rendant certains passages incertains et exigeant une adaptation constante des routes maritimes².

Face à ces contraintes, la mise en place de dispositifs de signalisation maritime est devenue une nécessité opérationnelle. Le système des phares et balises permet d'indiquer aux navigateurs les dangers et d'accompagner les manœuvres d'entrée et de sortie du port³.

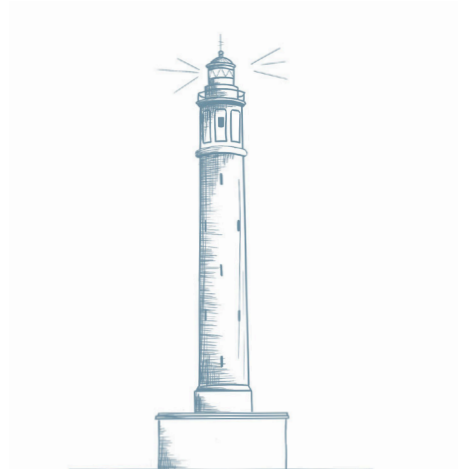


FIG 80. CROQUIS PHARE DU RISBAN.
© AUTEUR.

Les phares constituent des repères visibles à grande distance. Ils signalent la présence du littoral et permettent aux navigateurs de s'orienter, notamment de nuit ou par mauvais temps. Leur lumière, caractérisée par un rythme spécifique, permet de les identifier et de situer leur position en mer².

En mer du Nord, où les conditions météorologiques peuvent changer rapidement, leur visibilité constante en fait des points d'appui essentiels pour la sécurité de la navigation².

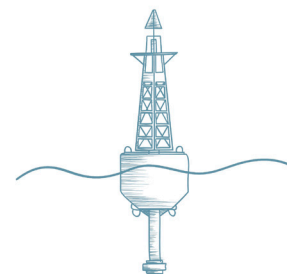


FIG 81. CROQUIS BOUÉE DE BALISAGE
© AUTEUR.

Les balises quant à elles assurent un guidage plus précis à l'approche des ports et à l'intérieur des chenaux. Par leur forme, leur couleur et leur signal lumineux, elles indiquent les zones navigables et signalent les dangers, structurant ainsi les trajectoires dans des environnements complexes³.

Dans les zones portuaires, elles constituent un outil indispensable pour s'adapter aux variations des fonds et à la présence d'obstacles naturels ou artificiels³.

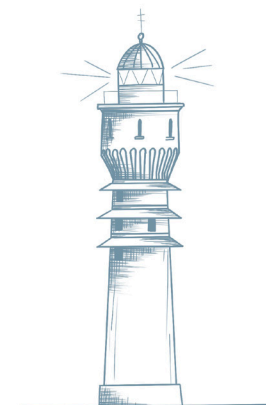


FIG 82. CROQUIS FEU DE SAINT-POL
© AUTEUR.

Les feux assurent un guidage plus localisé. Moins visibles à grande distance que les phares, ils servent principalement à renforcer la lecture des espaces portuaires. Placés sur des digues, des quais ou des ouvrages portuaires, ils participent à la continuité du balisage en signalant des points précis du territoire maritime³.

La signalisation maritime s'appuie donc sur différents dispositifs, parmi lesquels les phares, les balises et les feux constituent les éléments les plus répandus.

1 – SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE, *CARACTÉRISTIQUES DE LA MER DU NORD ET DYNAMIQUES MARITIMES*, SHOM, FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 – MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, *LE LITTORAL ET LES DYNAMIQUES SÉDIMENTAIRES EN MANCHE-MER DU NORD*, ECOLOGIE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

3 – DIRECTION INTERRÉGIONALE DE LA MER MANCHE EST – MER DU NORD, *LA SIGNALISATION MARITIME ET LE BALISAGE*, DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 83. PHOTO DU PHARE DU RISBAN – 2013 © S.MISEROLE.



FIG 85. PHOTO DU FEU DE SAINT-POL – 2013 © S.MISEROLE.



FIG 84. PHOTO JETÉE EST, GRANDES MARÉES – 2015 © S.MISEROLE.



FIG 86. PHOTO D'UNE BALISE AU PORT OUEST – 2016 © S.MISEROLE.

4.1.2. Un service à centraliser

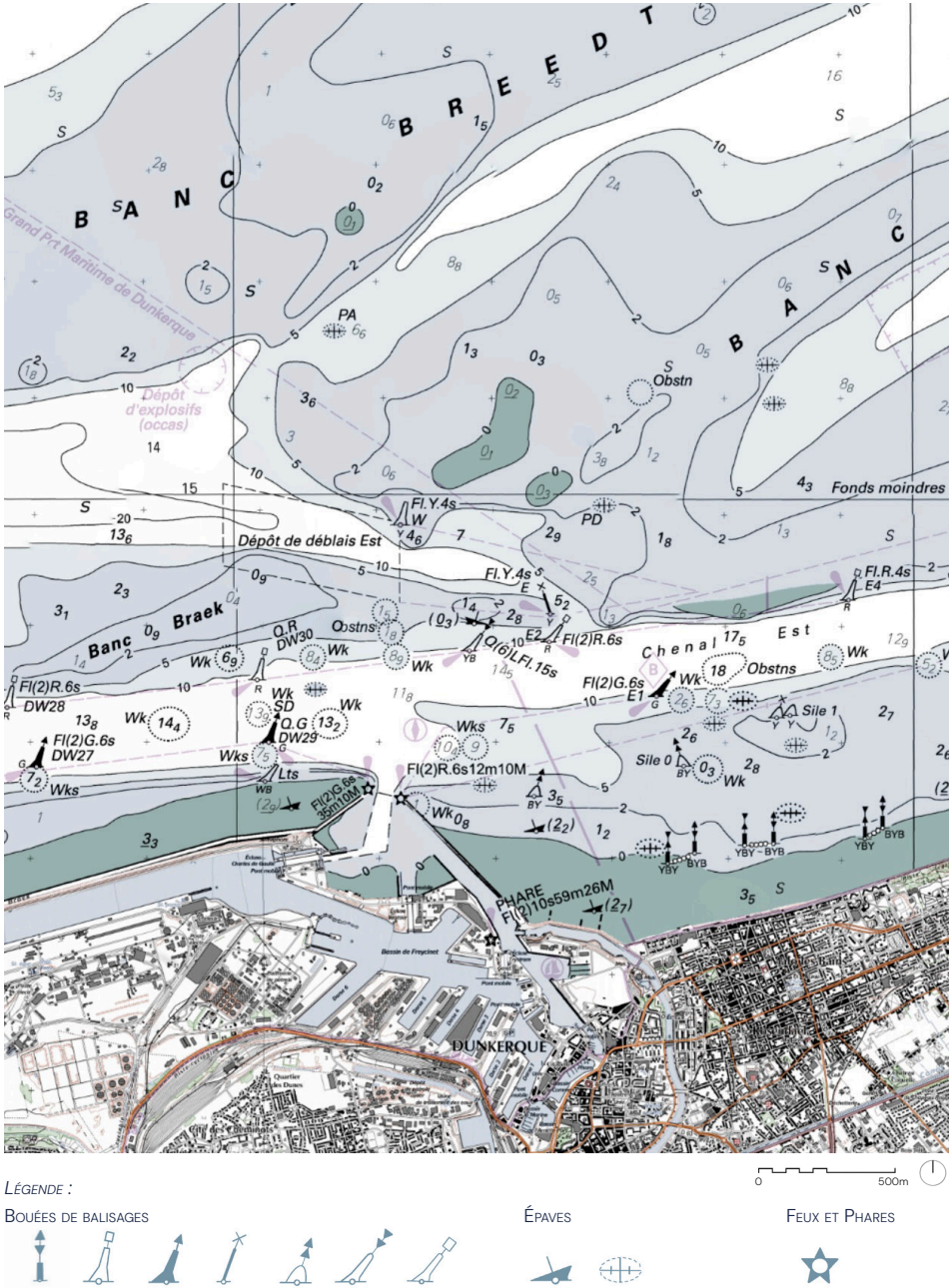
La gestion de la signalisation maritime repose sur un ensemble d'interventions techniques régulières. L'entretien des balises, des bouées et des feux nécessite des interventions fréquentes¹. Leur position doit également être adaptée en fonction de l'évolution des fonds marins¹. À cela s'ajoute une surveillance continue du dispositif, impliquant une coordination efficace des moyens humains et matériels¹.

Ce type d'organisation ne se limite pas à Dunkerque. Dans l'ensemble des ports, le service des phares et balises constitue une structure essentielle au bon fonctionnement de la navigation, assurant la mise en place, l'entretien et l'adaptation des dispositifs de signalisation maritime¹.

Dans le contexte de l'après-guerre, la reconstruction des infrastructures portuaires s'accompagne d'une réorganisation de ces services. Les destructions liées au conflit, associées à la nécessité de rétablir rapidement les conditions de navigation, conduisent à repenser leur fonctionnement dans une logique d'efficacité et de rationalisation².

Cette réorganisation conduit à la création de bâtiments dédiés, permettant de regrouper en un même lieu les différentes fonctions liées à la signalisation maritime². Ces bâtiments regroupent plusieurs fonctions : des bureaux, des ateliers de maintenance et des espaces de stockage pour le matériel de balisage². Cette organisation permet de faciliter la gestion du service et d'intervenir plus rapidement en cas de besoin².

À Dunkerque, cette logique se traduit par la construction d'un bâtiment dédié, directement lié aux infrastructures portuaires². L'équipement existant présentait des capacités insuffisantes pour accueillir l'ensemble des fonctions du service, dont le périmètre couvrait le littoral de la Somme à Nieupoort. La reconstruction d'après-guerre offre ainsi l'occasion de concevoir un bâtiment adapté aux exigences réelles du service, répondant à des besoins concrets liés à l'entretien et à la gestion des dispositifs de signalisation.



1 - DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES, ORGANISATION DU BALISAGE MARITIME ET MISSIONS DES SERVICES DES PHARES ET BALISES, MER.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 - MINISTÈRE DE LA CULTURE, BASE MÉRIMÉE - NOTICE PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

04 4.2. GENÈSE D'UN ÉQUIPEMENT PORTUAIRE

4.2.1. Le quartier portuaire

Au moment de sa construction, dans le contexte de la reconstruction d'après-guerre à partir de 1946, l'ensemble de la subdivision des phares et balises s'inscrit dans un environnement portuaire fortement marqué par les activités industrielles.

À proximité immédiate du site, les Chantiers de France occupent une place prépondérante dans l'organisation du territoire. Fondés en 1899 à l'est de l'avant-port, ils constituent alors l'une des principales entreprises de construction navale civile en France, structurant durablement le paysage urbain et industriel du secteur¹. Spécialisés dans la construction et la réparation navale, ils participent à organiser un paysage dominé par des logiques de production, de stockage et de circulation de matériaux².

Dans ce contexte, les différentes fonctions portuaires coexistent au sein d'un même espace, sans réelle séparation. Les zones techniques, les espaces de travail et les infrastructures liées à la navigation se développent au plus près les unes des autres, selon des logiques avant tout fonctionnelles.

La commande de l'ensemble, composé d'un bâtiment principal et d'un atelier, est confiée à l'architecte Edmond Bocage³. Sa conception répond aux besoins du port associés aux enjeux industriels et maritimes.



FIG 88. LOGO DES PHARES ET BALISES © DRIM MEMN

1 — D. RICHARD, L'ÉPREUVE DE LA MODERNITÉ. *HISTOIRE DES ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE (1945-1973)*, THÈSE DE L'ÉCOLE DES CHARTES, 2006.

2 — GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE, *HISTOIRE ET DÉVELOPPEMENT DU PORT DE DUNKERQUE*, DUNKERQUE-PORT.FR, CONSULTÉ EN 2026.

3 — MINISTÈRE DE LA CULTURE, *BASE MÉRIMÉE - NOTICE PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE*, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 89. CLICHÉ À L'ARGENTIQUE DES CHANTIERS DE FRANCE - CLICHÉ "IGNF_PVA_1-0_1946-09-02_CDUR001305_1949_DUR_130_0011" - 1949 © ING.

MISE EN ÉVIDENCE DU SITE PAR L'AUTEUR.



FIG 90. CLICHÉ À L'ARGENTIQUE DES CHANTIERS DE FRANCE - CLICHÉ "IGNF_PVA_1-0_1946-09-02_CDUR001305_1949_DUR_130_0007" - 1949 © ING.

MISE EN ÉVIDENCE DU SITE PAR L'AUTEUR.

4.2.2. L'implantation

L'implantation de l'ensemble du site répond à la logique de fonctionnement du port. Situé au niveau du quai des Anglais, le site bénéficie d'un positionnement au contact immédiat des bassins, en lien direct avec les zones de navigation et les chenaux d'accès¹.

Cette proximité, avec l'accès aux infrastructures, les équipements portuaires et la relation à l'eau, participe à la cohérence de son positionnement. Elle facilite les interventions sur le balisage maritime, notamment pour la mise en place, l'entretien ou le déplacement des dispositifs en mer¹. Le lien direct entre le site et le quai assure une continuité entre les espaces de travail et les zones d'intervention.

Le choix de cette implantation s'inscrit également à une logique d'efficacité. En prenant place au sein d'un secteur déjà fortement structuré par les activités portuaires, l'ensemble profite d'un environnement adapté à ses fonctions techniques.

Au-delà de ces aspects fonctionnels, en relation directe avec les usages, le bâtiment s'inscrit pleinement dans un système portuaire et son champ d'action.

¹ – MINISTÈRE DE LA CULTURE, BASE MÉRIMÉE – NOTICE PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 91. QUARTIER DES CHANTIERS DE FRANCE – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 1948 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.

4.2.3. Le site à l'origine

Érigé entre 1946 et 1947, l'ensemble du site s'organise autour de deux bâtiments et d'un parc de balisage, destiné au stockage des balises et des différents éléments liés à la signalisation maritime¹. L'ensemble comprend un bâtiment principal, qui accueille les fonctions de service, et un atelier dédié aux activités de maintenance.

Reconnu pour sa valeur patrimoniale, l'édifice fait l'objet d'une inscription partielle au titre des Monuments Historiques depuis le 30 décembre 2010, portant sur ses façades, ses toitures, le sol du hall d'entrée circulaire ainsi que le portail latéral et ses quatre piliers¹.

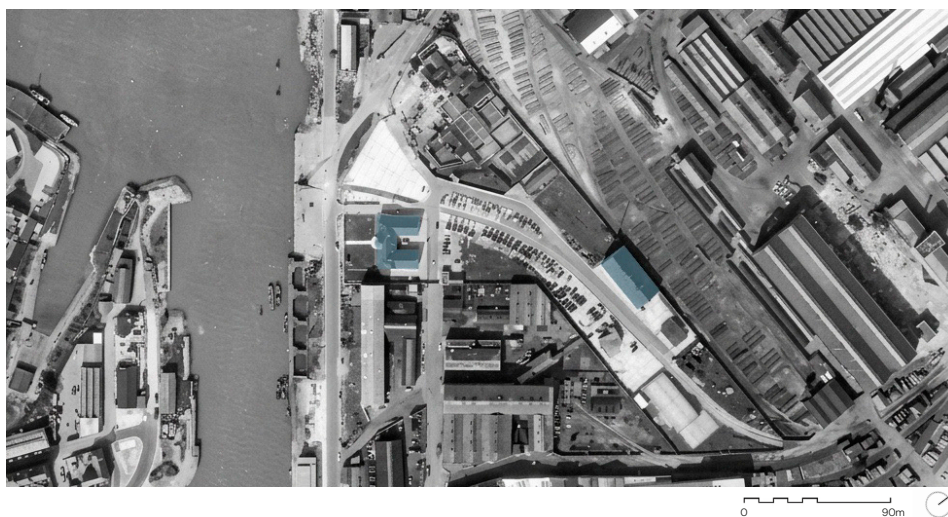


FIG 92. QUARTIER DES CHANTIERS DE FRANCE – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 1948 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.

1 – MINISTÈRE DE LA CULTURE, BASE MÉRIMÉE – NOTICE PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE, POP.CULTURE. GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 93. PHOTO DU BÂTIMENT PRINCIPAL EN CONSTRUCTION – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.



FIG 94. PHOTO DE L'ATELIER EN CONSTRUCTION – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

Le bâtiment principal adopte un plan en U, structurant une cour centrale qui organise les circulations et distribue les différentes fonctions au sein de trois ailes distinctes¹.

L'aile principale, perpendiculaire au quai, regroupe les espaces administratifs sur deux niveaux. Les ailes secondaires accueillent des fonctions complémentaires.

L'aile Sud-Est intègre un logement de service, permettant d'assurer une présence continue sur le site et d'intervenir rapidement en cas de besoin.

L'aile Nord-Ouest abritait initialement un premier atelier, accessible depuis la cour, facilitant les opérations de manutention et de maintenance.

La tour constitue un élément marquant de cette composition. Par sa verticalité, elle évoque l'image d'un phare tout en répondant à des besoins techniques liés au fonctionnement du service¹. Elle permet notamment l'installation d'équipements nécessaires à la réception et à la transmission d'informations.

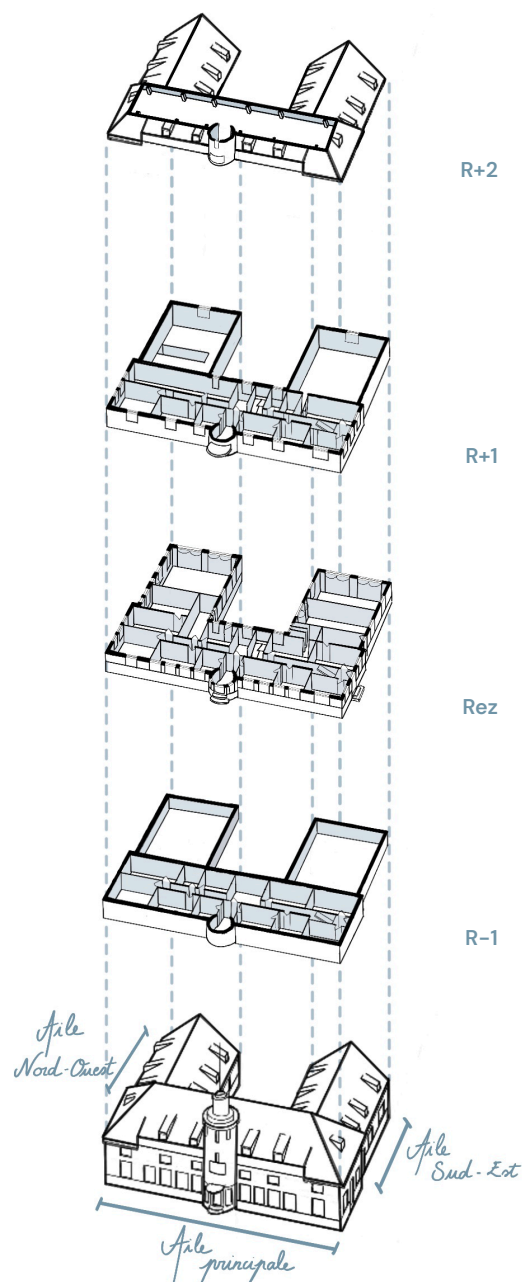


FIG 95. AXONOMETRIE ÉCLATÉE DU BÂTIMENT PRINCIPALE © AUTEUR.

Le second bâtiment, **le bâtiment atelier** présente une organisation plus simple. Développé sur un seul niveau, il se caractérise par trois volumes intérieurs importants, permettant d'accueillir des éléments de grande dimension.

L'espace central constitue le volume principal de l'atelier. Il possède une hauteur sous plafond capable d'accueillir des balises et d'autres éléments manipulés en intérieur.

De part et d'autre de ce volume principal, **deux espaces secondaires** accueillent des fonctions complémentaires au travail effectué dans l'atelier. Ces deux espaces, tous deux de même dimension, disposent chacun d'un étage. L'objectif est d'exploiter au mieux la hauteur sous plafond, tout en permettant d'accéder à un niveau supérieur lorsque nécessaire.

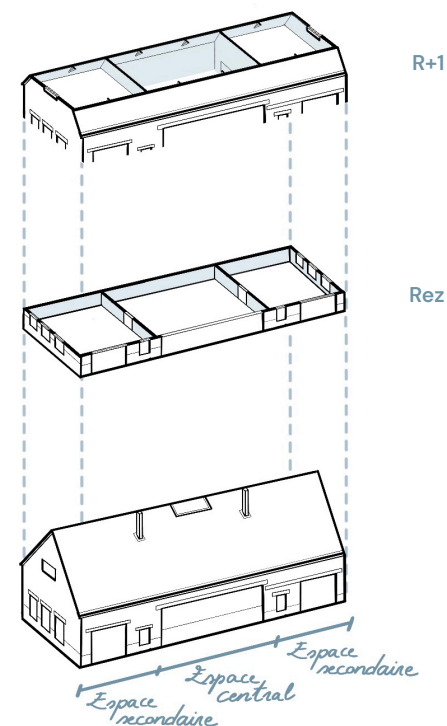
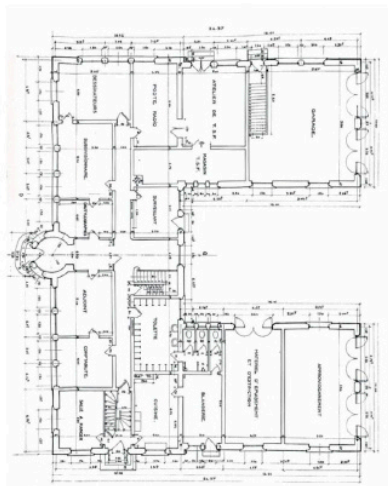
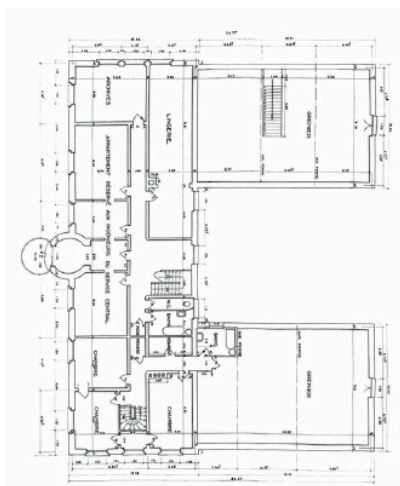


FIG 96. AXONOMETRIE ÉCLATÉE DE L'ATELIER © AUTEUR.

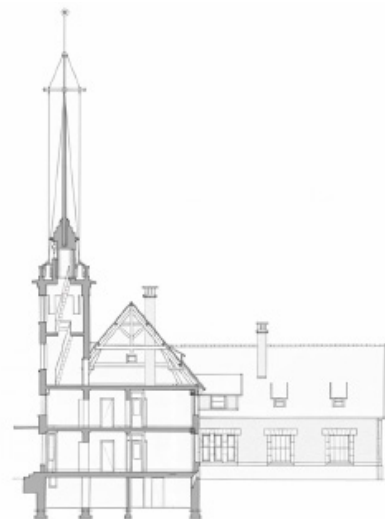


Rez



R+1

FIG 97. PLANS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

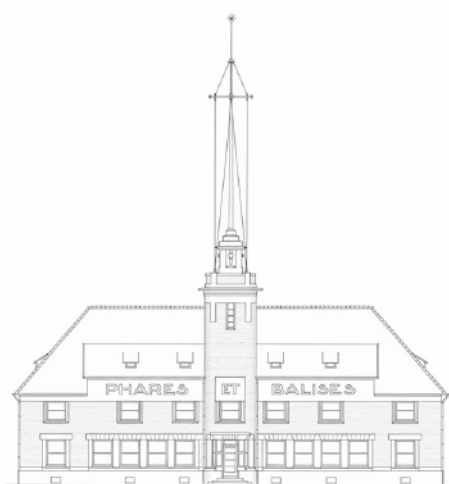


COUPE "AB"

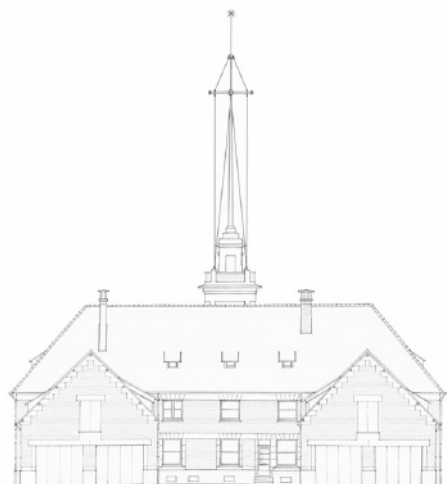


COUPE "CD"

FIG 99. COUPES DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

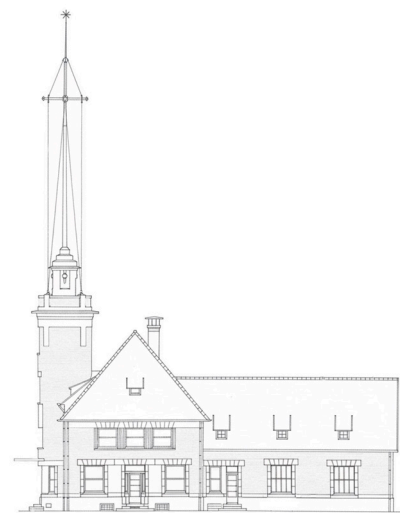


FAÇADE PRINCIPALE

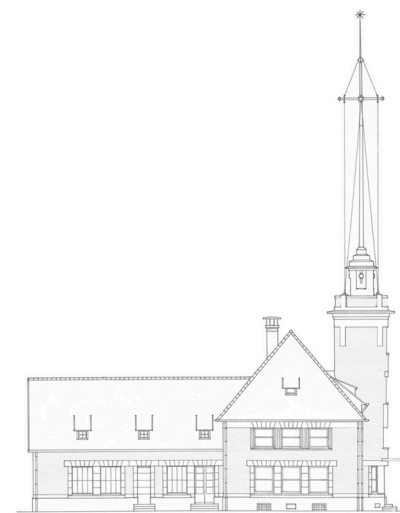


FAÇADE POSTÉRIEURE

FIG 98. ÉLEVATIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

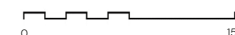


ÉLEVATION SUD-EST



ÉLEVATION NORD-OUEST

FIG 100. ÉLEVATIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.



Le choix des matériaux répond à une logique à la fois constructive et contextuelle.

La brique rouge constitue la matière principale des deux bâtiments. Typique des constructions du nord, elle est utilisée ici selon un appareillage régulier, proche de l'appareillage anglais, avec des briques plates. Elle renvoie à la fois aux architectures portuaires et aux constructions plus domestiques, assurant ainsi une continuité avec le tissu existant¹.

La pierre d'Hydrequent vient compléter ce dispositif en soulignant certains éléments de la composition. Utilisée notamment pour les encadrements et certaines parties de la façade, elle participe à la lecture du bâtiment et introduit une hiérarchie dans le traitement des élévations².

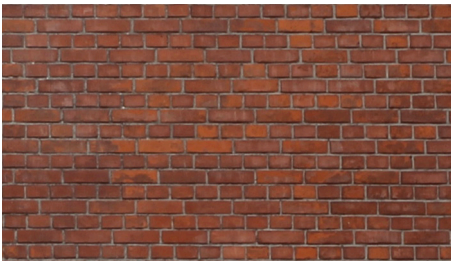


FIG 101. BRIQUES ROUGES SUR LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.



FIG 102. PIERRE D'HYDREQUENT SUR LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.



FIG 103. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE PRINCIPALE DU BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.



FIG 104. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE SUD-EST DU BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.



FIG 105. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE OUEST DE L'ATELIER © AUTEUR.



Briques rouges.



Pierre d'Hydrequent.

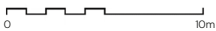


FIG . BRIQUES ET PIERRES SUR LES FAÇADES TYPE DES BÂTIMENTS © AUTEUR.

1 – POUILLE, E., « LA BRIQUE », *HABITER LA MODERNITÉ À DUNKERQUE*, ÉDITIONS INVENT / VILLE DE DUNKERQUE, 2025, pp. 124-127.
2 – DOSSIER D'APPEL D'OFFRES POUR LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE

4.3. L'ÉVOLUTION DU SITE ET DE SES ALENTOURS

4.3.1. L'évolution du quartier

Le quartier dans lequel prend place le site a connu des transformations importantes au cours des dernières décennies. Autrefois structuré par une forte activité industrielle et portuaire, il a progressivement évolué avec la disparition d'une partie de ces fonctions, notamment liée à la fermeture des chantiers navals en 1987¹. Aujourd'hui, ce territoire présente un paysage contrasté. Certains secteurs ont fait l'objet d'opérations de requalification, à l'image du quartier du Grand Large, marqué par une urbanisation récente et une ouverture vers le front d'eau. Le développement du quartier s'inscrit dans une stratégie plus large de reconversion du front portuaire, portée notamment par l'agence ANMA (agence d'architectes, urbanistes et paysagistes) dans le cadre des réflexions urbaines menées sur le secteur². D'autres espaces conservent cependant des traces visibles de leur passé industriel, avec la présence de friches, d'infrastructures portuaires ou de terrains en attente de transformation.

Le quartier se présente comme une juxtaposition d'espaces aux logiques différentes, où coexistent des formes urbaines récentes et des éléments hérités du fonctionnement portuaire.

Cette situation place le site au contact direct de nouveaux voisinages : logements, équipements et espaces publics.

Le site s'inscrit dans le quartier du Grand Large, développé à partir des années 1990 dans le cadre de la reconversion des anciens espaces portuaires de Dunkerque¹. Les orientations d'aménagement engagées dans ce secteur traduisent une volonté de transformer progressivement ces anciennes emprises techniques en quartier habité, structuré autour d'une nouvelle relation au paysage portuaire et maritime². Comprendre qui occupe désormais ce territoire, selon quelles logiques et quels usages, constitue une condition nécessaire pour saisir la position du site dans son environnement immédiat.

1 — COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE, *GRAND LARGE : RECONVERSION DES ANCIENS CHANTIERS NAVALS*, LESEPL.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 — ANMA, *DUNKERQUE – ZAC DU GRAND LARGE*, ANMA.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 106. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – AVANT – SITE SUITE AUX DESTRUCTIONS DES CHANTIERS DE FRANCE © ANMA.



FIG 107. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – PROJET PAR ANMA © ANMA.



FIG 108. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – PERSPECTIVE DU PROJET PAR ANMA © ANMA.



FIG 109. SITE PORTUAIRE EN ACTIVITÉ – ANNÉES 1960 © DOCUMENT COMMUNAUTÉ URBAINE DUNKERQUE.



FIG 110. SITE PORTUAIRE RECONVERTI – QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

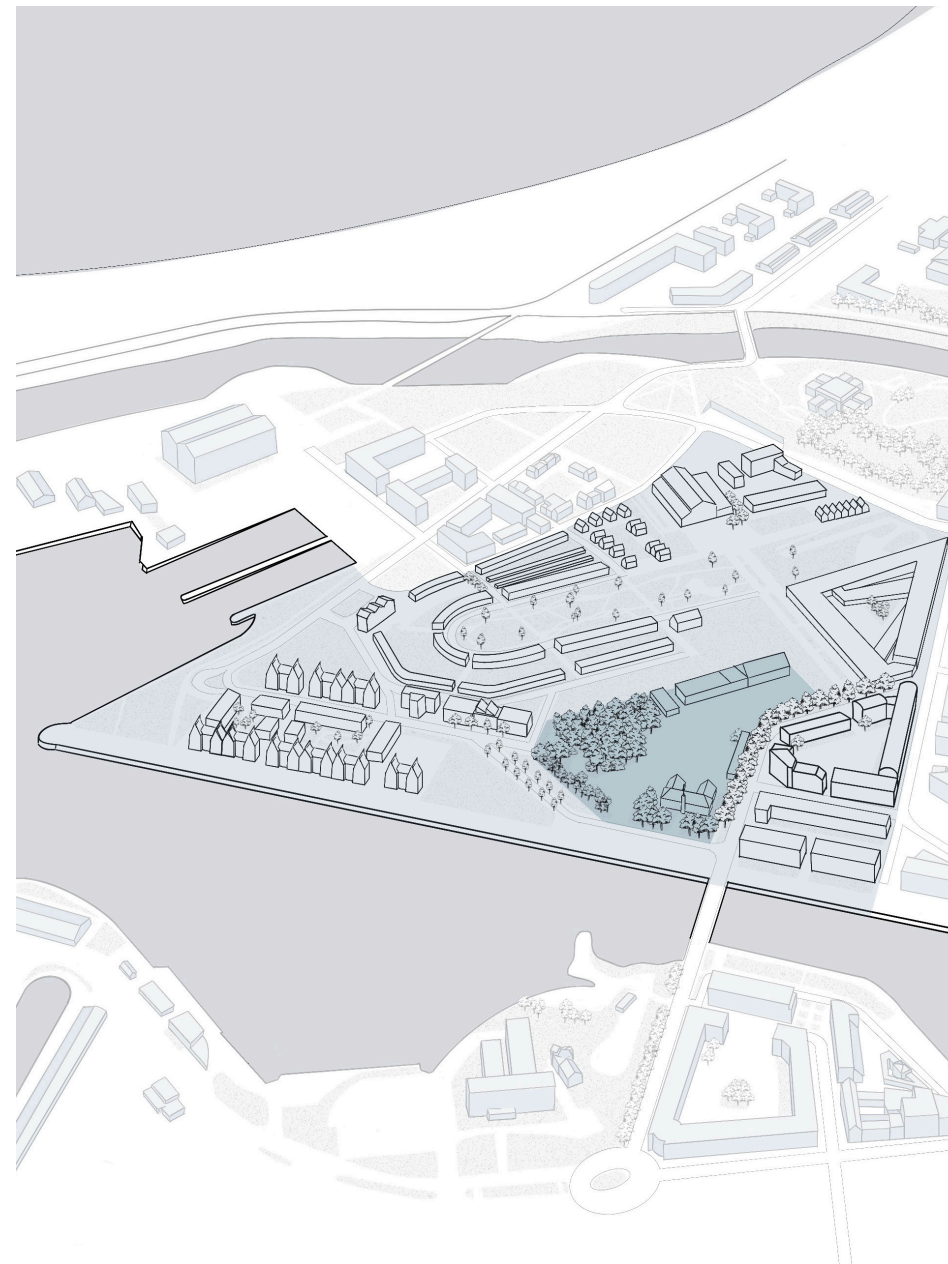


FIG 111. CROQUIS QUARTIER DU GRAND LARGE – LES VOISINS PROCHES DU SITE DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.



FIG 112. QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.



FIG 113. QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

Les Gables et la ZAC du Grand Large

L'ensemble des Gables, réalisé en 2010 par Nicolas Michelin, s'implante en bordure immédiate au chenal selon une orientation parallèle au plan d'eau¹. Il est prolongé par plusieurs opérations de la ZAC du Grand Large réalisées autour de 2012, formant un ensemble bâti continu à proximité du site². Les bâtiments se composent de volumes distincts, marqués par des pignons et des décrochés qui fragmentent la masse construite pour certains, et par des volumes plus simples et bas pour d'autres.

Cette écriture permet d'éviter un front bâti linéaire et introduit une porosité visuelle vers les bassins. Cet ensemble vient redéfinir la limite entre espaces portuaires et espaces habités, participant ainsi à modifier la perception du site, désormais inscrit dans un environnement construit plus structuré.

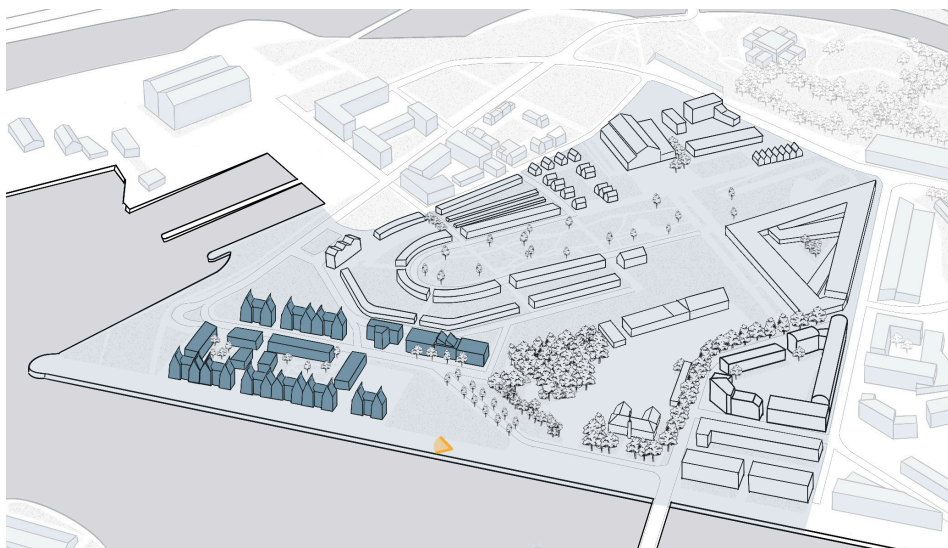


FIG 114. CROQUIS DU QUARTIER – LES GABLES ET LA ZAC DU GRAND LARGE ©AUTEUR.

1 – PSS ARCHI, LES GABLES – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.

2 – PSS ARCHI, ZAC DU GRAND LARGE – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 115. PHOTO LES GABLES ET LA ZAC DU GRAND LARGE – 2026 © AUTEUR.

Logements individuels

À proximité du site, un ensemble de logements individuels s'organise selon une implantation en U, autour d'un espace central paysager. Réalisé dans les années 2010, cet ensemble se compose de logements d'un unique étage, développant une échelle domestique en rupture avec les opérations collectives environnantes. L'organisation du bâti génère un espace intérieur protégé, refermé sur lui-même, contrastant avec les implantations plus ouvertes observées ailleurs dans le quartier.

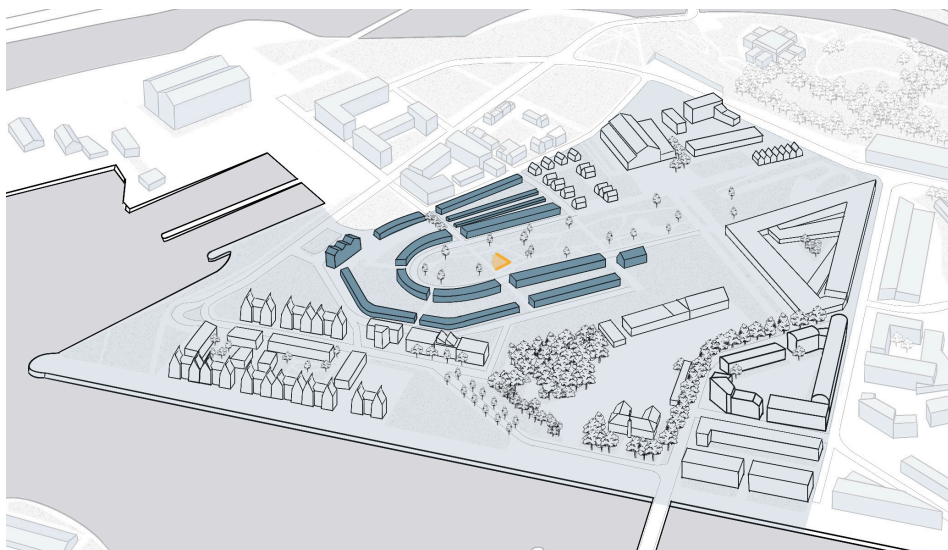


FIG 116. CROQUIS DU QUARTIER – LOGEMENTS INDIVIDUELS © AUTEUR.

1 – PSS ARCHI, QUAI DES ANGLAIS PHASE 2 – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.

2 – PSS ARCHI, RÉSIDENCE NEPTUNE – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 117. PHOTO LOGEMENTS INDIVIDUELS – 2026 © AUTEUR.

Le quai des Anglais et la résidence Neptune

La phase 2 du quai des Anglais est réalisée au début des années 2000 et s'implante directement en limite du site des phares et balises¹. Elle est complétée par la résidence Neptune, livrée en 2013, qui vient renforcer cette urbanisation par un programme de logements et d'activités². L'implantation de ces bâtiments s'organise parallèlement au quai, formant un front bâti relativement aligné sur l'espace public.

Cette disposition affirme une façade urbaine, en contraste avec les logiques plus ouvertes des espaces portuaires, et participe à encadrer le site en le mettant en tension entre des usages habités et des fonctions techniques encore présentes.

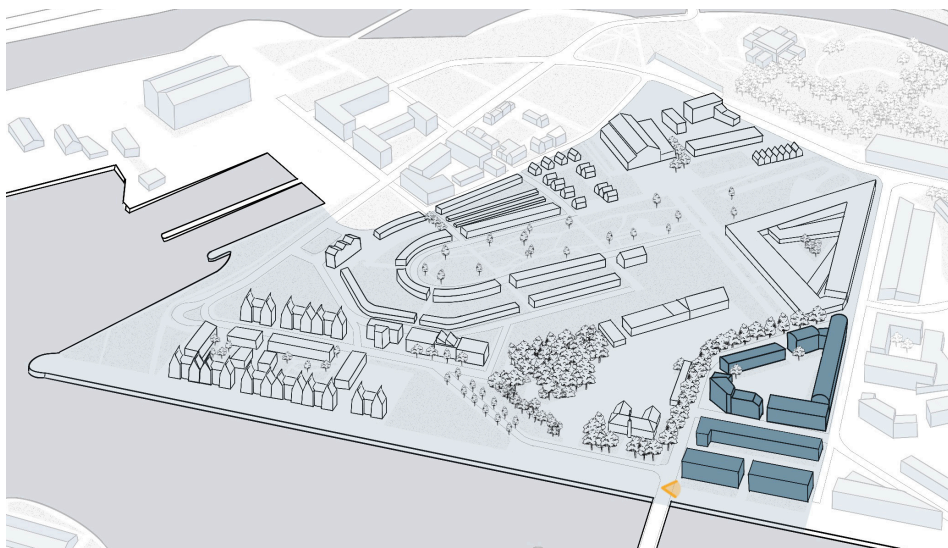


FIG 118. CROQUIS DU QUARTIER – LE QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE ©AUTEUR.

1 – PSS ARCHI, LES GABLES – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.

2 – PSS ARCHI, ZAC DU GRAND LARGE – DUNKERQUE, PSS-ARCHIEU, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 119. PHOTO QUARTIER QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE- 2026 © AUTEUR.

Cap Large

Le programme Cap Large, livré en 2022, représente une phase plus récente de développement du quartier¹. Il regroupe des logements collectifs associés à des activités, et s'implante à proximité d'équipements existants, notamment la salle de sport issue de la reconversion des anciens chantiers.

Autour de cette opération, d'autres constructions viennent compléter le tissu urbain, formant un secteur relativement dense. L'implantation des bâtiments, plus compacte et continue, marque une évolution par rapport aux premières opérations du quartier, témoignant d'une densification progressive du quartier.

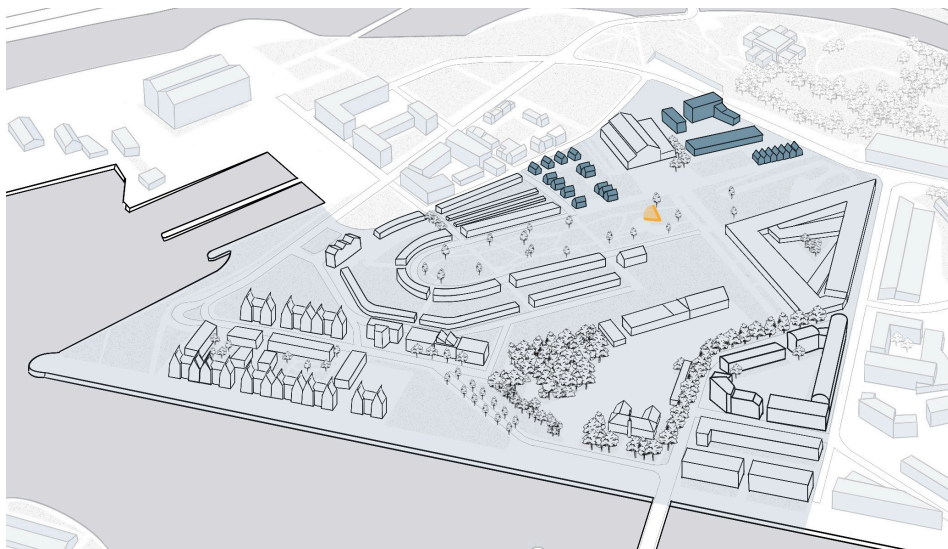


FIG 120. CROQUIS DU QUARTIER - LE CAP LARGE ©AUTEUR.

1 - PSS ARCHI, CAP LARGE - DUNKERQUE, PSS-ARCHI.EU, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 121. PHOTO QUARTIER QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE- 2026 © AUTEUR.

Équipements

À proximité immédiate du site, certains équipements viennent compléter le tissu résidentiel.

La salle de sport du Grand Large, livrée en 2009, est issue de la reconversion d'un ancien bâtiment des chantiers de France¹. Ce type de transformation traduit une évolution des usages du secteur, où des structures industrielles ou techniques sont progressivement réinvesties.

Le lycée professionnel Guy Debeyre, conçu par l'Atelier 204 et livré en septembre 2007, constitue un autre équipement structurant du quartier². Il regroupe des ateliers d'apprentissage, des laboratoires, une administration et une demi-pension. Son implantation, organisée sous forme de ruban enroulé autour d'un espace central, reprend une logique formelle évoquant une corde, en référence au caractère maritime du quartier².

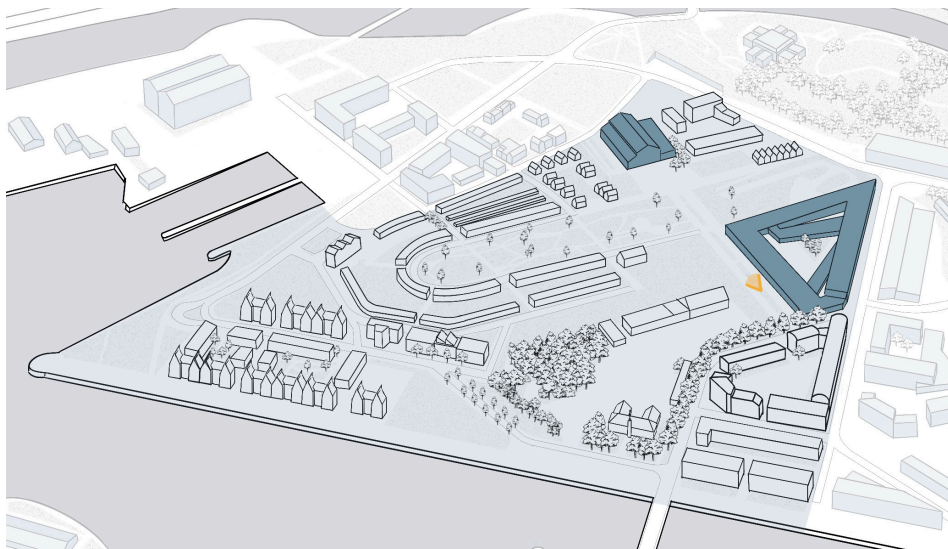


FIG 122. CROQUIS DU QUARTIER – LES ÉQUIPEMENTS ©AUTEUR.

1 – PSS ARCHI, ÉQUIPEMENTS DU GRAND LARGE – DUNKERQUE, PSS-ARCHI.EU, CONSULTÉ EN 2026.

2 – ATELIER 204 ARCHITECTURES, LYCÉE GUY DEBEYRE – DUNKERQUE, ATELIER204.FR, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 123. PHOTO DES ÉQUIPEMENTS DU QUARTIER DU GRAND LARGE– 2026 © AUTEUR.

4.3.2. Une nouvelle organisation du site

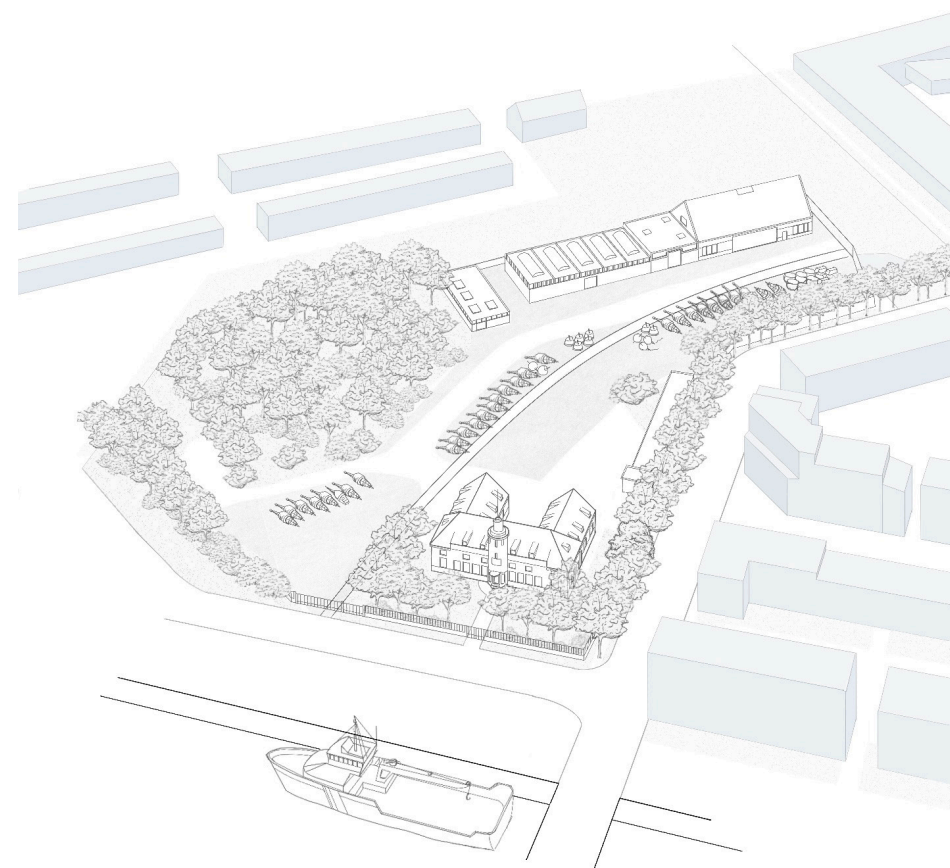
Le site de la subdivision des phares et balises présente aujourd'hui une organisation hétérogène, résultant de l'accumulation progressive de fonctions et de bâtiments depuis sa création. Si le bâtiment principal et le grand atelier constituent le noyau originel du programme de 1946-1947, le site a connu des extensions successives pour répondre à l'évolution des besoins du service¹.

Les photographies aériennes issues de l'outil «Remonter le Temps» de l'IGN permettent de retracer ces transformations². Une phase d'extension est identifiable, entre 1963 et 1965, avec l'ajout de nouveaux bâtiments venant compléter le dispositif initial².

Ces constructions répondent à des besoins fonctionnels spécifiques et croissants : un magasin destiné au stockage des pièces nécessaires à l'entretien des balises et des phares, un atelier de sablage, une menuiserie ainsi qu'un laboratoire dédié aux lanternes liées aux systèmes d'alimentation en usage à l'époque.

L'ensemble de ces ajouts témoigne d'une organisation du service qui s'est progressivement complexifiée, nécessitant une diversification des espaces de travail au-delà du programme initial.

Le site se trouve aujourd'hui dans une situation de désaffectation progressive, la délocalisation de ses activités, engagée depuis plusieurs années, étant appelée à terme à vider entièrement le site de ses fonctions d'origine¹.



1 — MINISTÈRE DE LA CULTURE, *BASE MÉRIMÉE – NOTICE PA59000164*, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 — INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN), *REMONTER LE TEMPS*, GEOPORTAIL.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

FIG 124. CROQUIS DU SITE DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.



FIG 125. SITE DES PHARES ET BALISES -VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS - 2026.



FIG 126. SITE DES PHARES ET BALISES -VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS - 2026.

Bâtiments

Seuls le bâtiment principal et le grand atelier sont issus du programme de 1946-1947, construits selon les mêmes logiques et avec les mêmes matériaux¹. Les bâtiments ajoutés en 1963 et 1965 présentent une écriture plus utilitaire, sans recherche architecturale particulière, traduisant une logique d'extension fonctionnelle². Parmi l'ensemble du site, seul le bâtiment principal bénéficie d'une protection partielle au titre des Monuments Historiques, portant sur ses façades, ses toitures et certains

éléments intérieurs¹. Les autres structures du site demeurent sans statut patrimonial défini.

À quai, le baliseur océanique Hauts-de-France, mis en service en 2003 et long de 44,5 mètres, assure la pose, l'entretien et le déplacement des balises et bouées en mer³. Sa présence illustre le lien fonctionnel direct entre le site terrestre et les interventions maritimes.

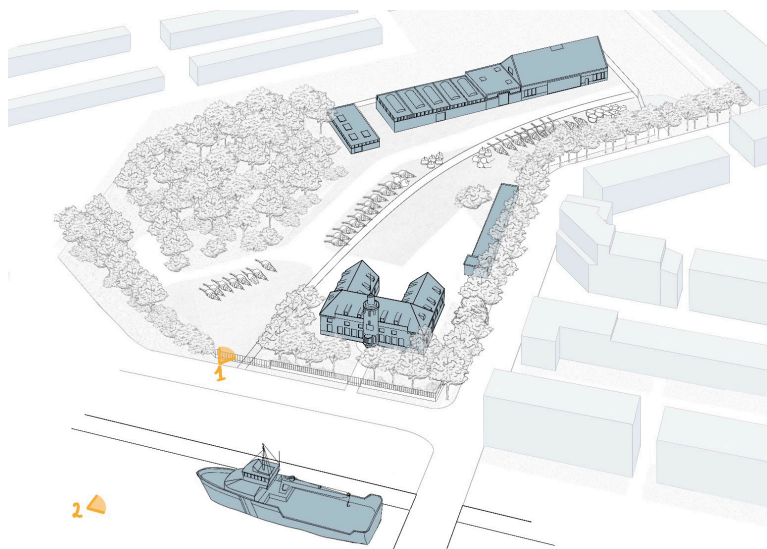


FIG 127. CROQUIS DU SITE – BÂTIMENTS ©AUTEUR.

1 — MINISTÈRE DE LA CULTURE, *BASE MÉRIMÉE* — NOTICE PA59000164, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 — INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN), *REMONTÉ LE TEMPS*, GEOPORTAIL.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

3 — MER ET MARINE, *PHARES ET BALISES : OÙ EN EST LE PLAN DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE ?*, MERETMARINE.COM, CONSULTÉ EN 2026.



FIG 128. PHOTO VUE 1 – ATELIERS – 2025 © AUTEUR.



FIG 129. PHOTO VUE 2 – BALISEUR ET BÂTIMENT PRINCIPAL – 2025 © AUTEUR.

Parc de balisage

L'élément le plus étendu du site est le parc de balisage, espace de stockage destiné à accueillir les balises en attente de remise en mer ou de maintenance. Il occupe la majorité de l'emprise au sol du site.

Sa superficie traduit l'ampleur logistique du service, dont le périmètre d'intervention s'étend de la Somme à Nieuport.

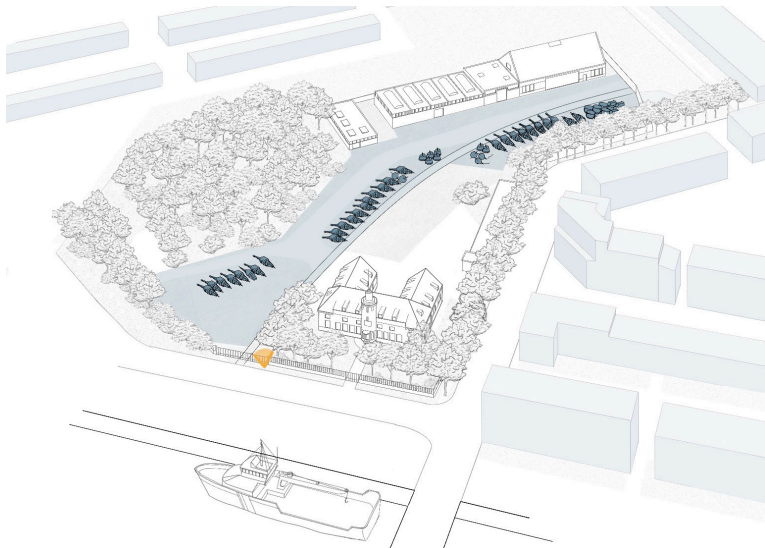


FIG 130. CROQUIS DU SITE - PARC DE BALISAGE ©AUTEUR.



FIG 131. PHOTO DU PARC DE BALISAGE - 2026 © AUTEUR.

L'ancien chemin de fer

Le site abrite l'un des derniers vestiges du réseau ferré des Chantiers de France, une voie de chemin de fer qui traverse l'ensemble du site. Encore partiellement visible, elle n'est aujourd'hui plus utilisée. Elle constitue une trace industrielle préservée, témoignant de l'organisation du territoire portuaire à l'époque de la pleine activité des chantiers navals.

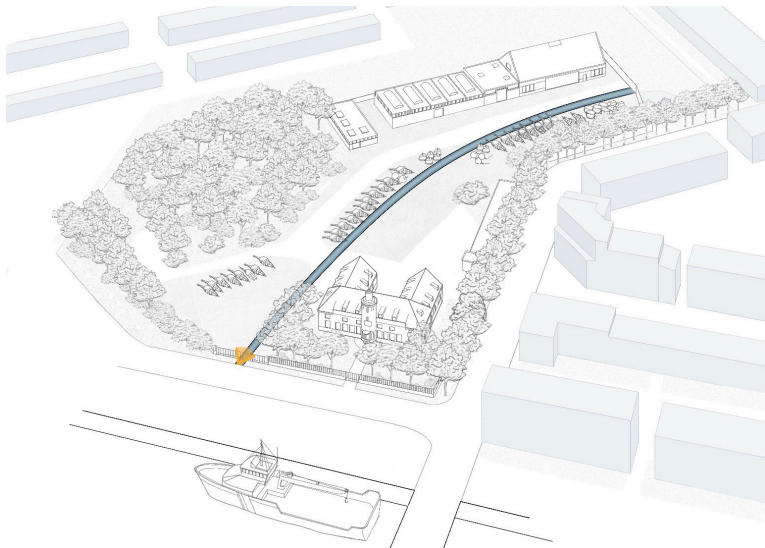


FIG 132. CROQUIS DU SITE – L'ANCIEN CHEMIN DE FER ©AUTEUR.



FIG 133. PHOTO DE L'ANCIEN CHEMIN DE FER – 2026 © AUTEUR.

Faune et flore

Le site présente une végétation relativement dense. Elle est particulièrement marquée dans le secteur issu de la destruction d'une ancienne usine des Chantiers de France. Une portion de terrain rattachée au site pour une extension éventuelle du parc de balisage, a été progressivement gagnée par la végétation spontanée. Aujourd'hui, cet espace constitue le secteur le plus végétalisé du site.

Dans un environnement majoritairement minéral, cette présence végétale constitue un îlot de nature.

On y observe notamment des pins maritimes, des tilleuls et diverses espèces herbacées, qui attirent une faune variée (oiseaux nicheurs et petits mammifères) contrastant avec le caractère technique du reste du site.

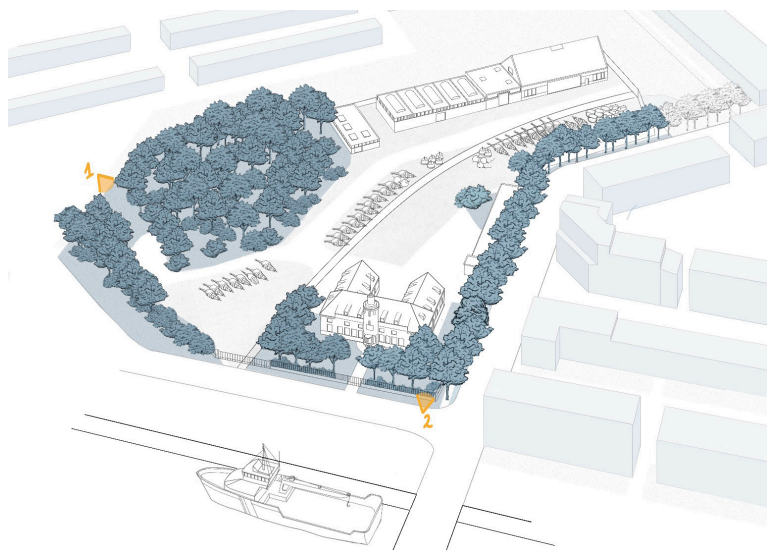


FIG 134. CROQUIS DU SITE – LA FAUNE ET LA FLORE ©AUTEUR.



FIG 135. PHOTO VUE 1 – LA FAUNE ET LA FLORE SUR LE SITE – 2026 © AUTEUR.



FIG 136. PHOTO VUE 2 – LA FAUNE ET LA FLORE SUR LE SITE – 2026 © AUTEUR.

Les limites du site

Le site est délimité par un différents systèmes de clôtures qui reflètent le caractère fermé du site.

Sur les faces les plus exposées, de hauts murs en béton créent une séparation franche avec l'espace public. (*vue 1*)

En façade principale, un muret en brique surmonté d'une grille marque l'entrée et affirme une limite plus représentative. (*vue 2*)

À d'autres endroits, de simples grilles assurent la clôture du périmètre. Cet ensemble de dispositifs produit un site imperméable, peu lisible depuis l'extérieur, et en décalage avec les logiques d'ouverture qui caractérisent le quartier du Grand Large voisin.

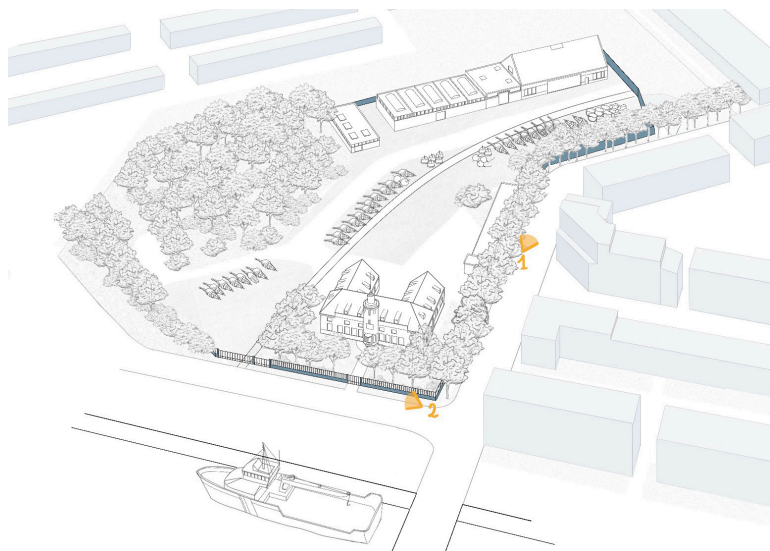


FIG 137. CROQUIS DU SITE – LES LIMITES DU SITE ©AUTEUR.



FIG 138. PHOTO VUE 1 – LIMITE DU SITE AVEC MUR EN BÉTON– 2026 © AUTEUR.



FIG 139. PHOTO VUE 2 – LIMITE DU SITE AVEC MUR EN BRIQUE ET BARREAUX METALLIQUES– 2026 © AUTEUR.



FIG 140. PLAQUE COMMÉMORATIVE EN MÉMOIRE DES VICTIMES DE L'AMIANTE DEVANT LE SITE – 2026 © AUTEUR.

L'analyse du site met en évidence une situation particulière où coexistent plusieurs logiques parfois contradictoires. Hérité d'une organisation portuaire fondée sur l'efficacité technique et la proximité avec les infrastructures maritimes, l'ensemble des Phares et Balises se retrouve aujourd'hui au contact direct d'un quartier reconverti et habité. Alors que les activités du service sont appelées à disparaître dans un futur proche, le site conserve de nombreuses traces de son fonctionnement d'origine : bâtiments techniques, parc de balisage, voie ferrée, ou encore espaces végétalisés issus des anciennes emprises industrielles. Ces éléments révèlent un site construit par strates, dont l'identité dépasse le seul bâtiment protégé au titre des Monuments Historiques¹.

Les réflexions actuellement engagées autour du devenir du secteur envisagent principalement la conservation du bâtiment principal, tandis que le reste du site demeure sans usage défini ni reconnaissance particulière². Cette lecture tend à dissocier l'édifice des éléments qui participent à son fonctionnement et à son inscription dans l'histoire portuaire du lieu.

Pourtant l'ensemble du site, à travers ses bâtiments secondaires, ses infrastructures techniques, ses traces industrielles et ses espaces ouverts, porte une mémoire plus large, liée aux pratiques portuaires et à l'organisation historique du territoire. Sa transformation soulève ainsi la question de la place accordée à ces héritages dans les dynamiques actuelles de reconversion du front d'eau.

1 – MINISTÈRE DE LA CULTURE, *Base Merimée – notice PA59000164 : BÂTIMENT DE LA SUBDIVISION DES PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE*, POP.CULTURE.GOUV.FR, CONSULTÉ EN 2026.

2 – ANMA, *DUNKERQUE – ZAC DU GRAND LARGE*, ANMA.FR, CONSULTÉ EN 2026.

05

DE L'ANALYSE AU PROJET,
LA MAISON DES CULTURES MARITIMES



Derrière les transformations du site subsistent les souvenirs de celles et ceux qui y ont travaillé ou partagé une partie de leur quotidien. Leurs témoignages révèlent une mémoire plus sensible du lieu, faite d'usages, d'habitudes et d'attachements. Au-delà du regard architectural, ces récits permettent aussi de comprendre pour qui ce lieu continue aujourd'hui de porter une mémoire et un attachement.

« Les bâtiments des phares et balises, aussi bien les bureaux que les ateliers, sont des bâtiments construits à l'ancienne. Ils ont été réalisés avec de bons matériaux et une très belle architecture. Ces bâtiments racontent beaucoup d'histoires, de la fabrication à l'exploitation, et de toutes celles et ceux qui y ont travaillé.

Pour moi, ces lieux étaient magiques, c'était un plaisir d'y travailler, je m'y sentais bien.

J'adorais entendre les diverses anecdotes des anciens concernant les bâtiments et la vie qui s'y déroulait, car il fut un temps où il y avait beaucoup de personnel marin et sédentaire.

Pour moi, ce sont les plus beaux lieux et les plus beaux souvenirs de ma vie professionnelle. »

ENTRETIEN AVEC MR.VINCENT MARTEL, ANCIEN MÉCANICIEN
TOURNEUR FRAISEUR ET CONDUCTEURS D'ENGINS AUX PHARES ET
BALISES DE DUNKERQUE - 2026



FIG 141. PORTRAIT DE V.MARTEL ©AUTEUR.

« Le bâtiment des Phares et Balises abritait les bureaux de son administration ainsi qu'un service de communication avec les Bateaux Phares qui étaient en mer du Nord. Le parc, quant à lui, prenait en charge la remise en état des bouées à leur retour de la mer.

Mais ce bâtiment était aussi un lieu de vie, il y avait dans l'aile droite un logement où résidait ma famille, j'y ai vécu une quinzaine d'années [...]. Notre vie était donc liée à la vie maritime, une vie rythmée d'évènements marins, loin d'être monotone. Une vie qui laisse des souvenirs, une vie bien remplie, une belle vie en quelque sorte.»

ENTRETIEN AVEC MR.PASCAL BÉDOURÉ, ANCIEN HABITANT DES
PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE - 2026

« Je suis fier durant ces 42 années au service des Phares et Balises d'avoir contribué à l'entretien des bâtiments des phares et feux qui sont la mémoire de notre patrimoine dunkerquois.

J'ai participé durant ces années à l'évolution technologique du balisage flottant et terrestre.

N'étant qu'un maillon dans la préservation de ces édifices, j'espère pour les décennies à venir une forte volonté de conserver ces œuvres architecturales.»

ENTRETIEN AVEC MR. JEAN-PIERRE DELEBART, ANCIEN
MÉCANICIEN AUX PHARES ET BALISES DE DUNKERQUE - 2026



FIG 142. PORTRAIT DE J.P. DELEBART ©AUTEUR.

05 5.1. LE PROJET ET SES INTENTIONS

5.1.1. Pour qui

Les témoignages recueillis montrent l'attachement profond que ce lieu a suscité chez celles et ceux qui l'ont fréquenté. C'est à partir de cette réalité que s'est construite la réflexion autour des personnes auxquelles il pourrait désormais s'adresser.

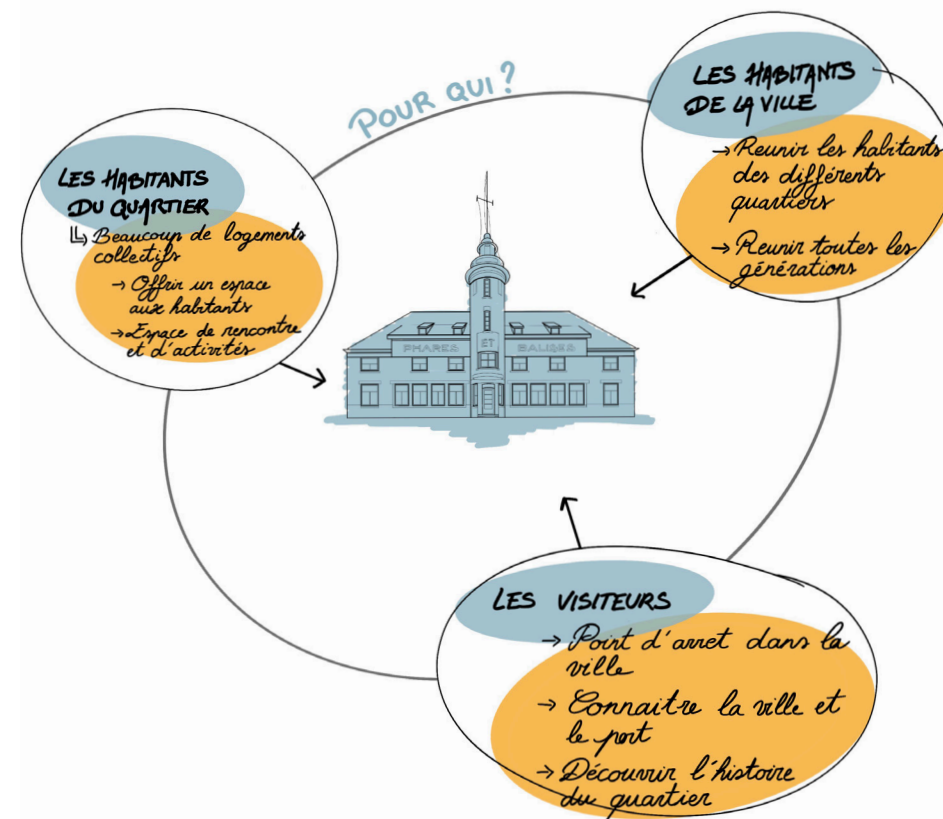
Afin de définir une reconversion adaptée au site et à son environnement, il est nécessaire d'évoquer une dimension sociale : qui pourrait fréquenter ce lieu, qui en bénéficierait, et comment il pourrait s'inscrire dans la vie du quartier et de la ville ?

Dans un quartier majoritairement résidentiel composé de logements collectifs, les espaces favorisant les rencontres et les activités partagées restent peu nombreux. La reconversion du site représente alors l'opportunité d'offrir au quartier un lieu qui jusqu'à présent lui faisait défaut.

Ce lieu pourrait également s'adresser aux habitants de la ville dans son ensemble. La culture maritime et l'histoire du port font partie intégrante de l'identité de Dunkerque, même si chacun les appréhende différemment selon son parcours, sa génération ou son métier¹.

La reconversion chercherait ainsi à rendre cette découverte accessible à tous, en s'adressant autant aux personnes déjà liées au monde maritime qu'à celles qui n'y ont jamais été réellement confrontées.

Au-delà des habitants, le lieu pourrait également accueillir les visiteurs de la ville. Dunkerque dispose de peu d'endroits permettant à la fois de s'arrêter, de prendre le temps et de découvrir son histoire. Par sa position entre ville et port, le site pourrait offrir cette transition, un espace accueillant où l'histoire et les cultures maritimes de Dunkerque se donnent à lire de manière naturelle.



¹ - SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEUR DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.

5.1.2. Pourquoi

Le site des phares et balises connaît une diminution progressive de ses activités liée à l'évolution des pratiques de navigation et à la délocalisation de ses services. Pourtant, malgré cette perte progressive de fonction, le lieu conserve une place particulière dans la ville.

Situé à la rencontre du tissu résidentiel, du quartier universitaire, du littoral et du port, le site occupe une position de transition entre plusieurs territoires et publics qui se côtoient aujourd'hui sans réellement se rencontrer. Cette situation lui donne un rôle et un potentiel important dans un quartier en pleine transformation.

La disparition des Chantiers de France a profondément modifié ce secteur en effaçant une partie importante de son identité portuaire et industrielle. Dans ce contexte, le bâtiment des phares et balises apparaît comme l'un des derniers témoins encore visibles de cette histoire maritime.

Classé partiellement aux Monuments Historiques, le site porte encore cette mémoire à travers son architecture, ses matériaux et son implantation.

Par sa position entre ville et port, mais aussi par l'histoire qu'il conserve, il offre aujourd'hui l'opportunité d'accueillir une nouvelle dynamique capable de prolonger cet héritage dans les usages contemporains et dans une nouvelle vision du quartier.

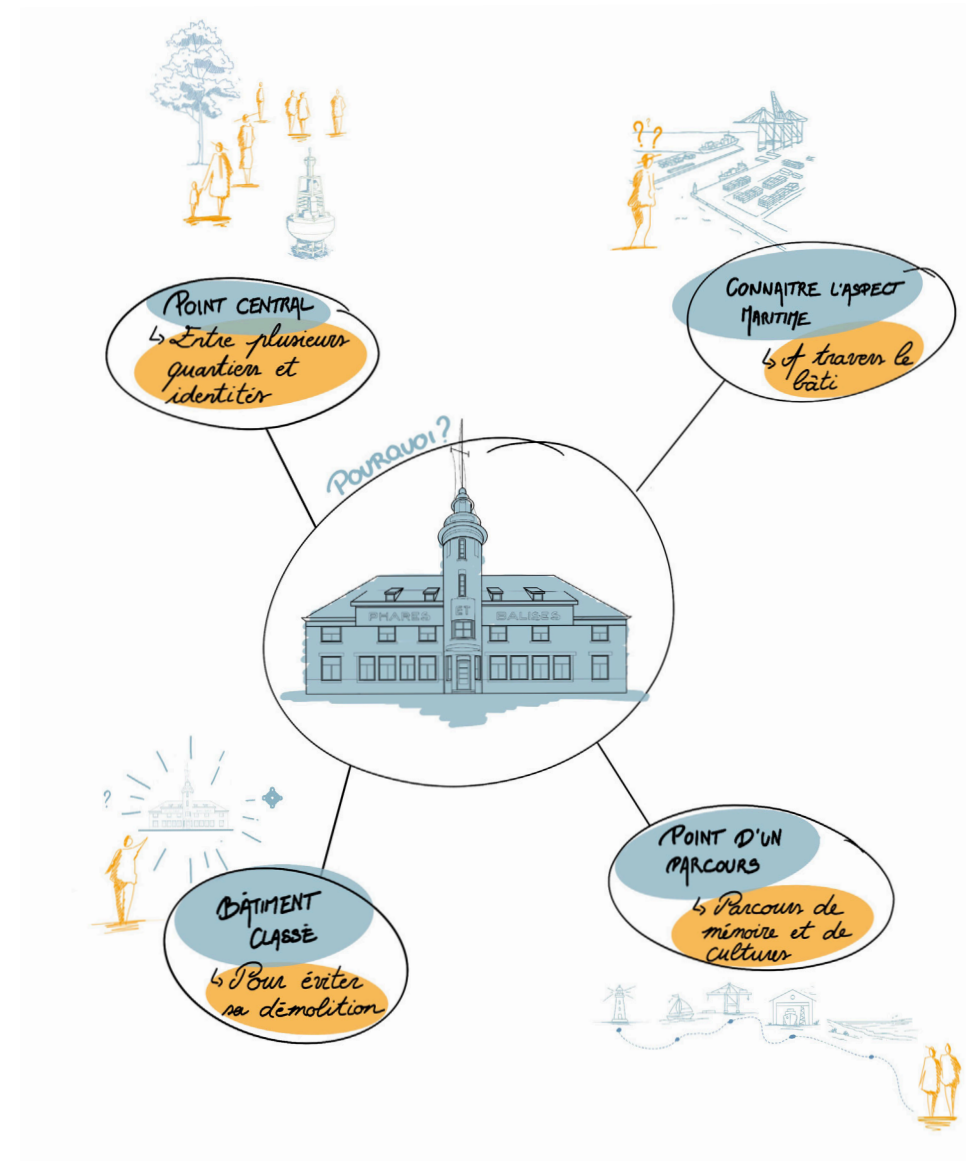
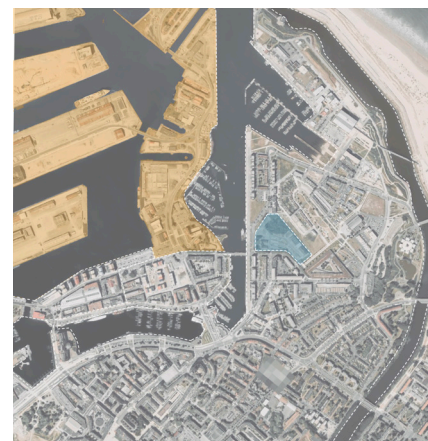


FIG 144. ILLUSTRATION INTENTIONS DU PROJET-POURQUOI? © AUTEUR.



FIG 145. LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE FONCTIONS DU TERRITOIRES AUTOUR DU SITE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026 ©AUTEUR.



ACTIVITÉ PORTUAIRE



QUARTIER UNIVERSITAIRE



LITTORAL



TISSU RÉSIDUEL

FIG 146. LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE FONCTIONS DU TERRITOIRES AUTOUR DU SITE – ANALYSE – 2026 ©AUTEUR.

5.1.3. Programme

Le projet propose la création d'une **maison des cultures maritimes** répartie sur l'ensemble du site des phares et balises. Le programme cherche à faire coexister des espaces de rencontre, de transmission et de découverte autour de l'identité maritime dunkerquoise et d'un lieu qui en été hermétique.

Au cœur du projet, l'espace de restauration participe à créer un lieu ouvert et fréquenté à différents moments de la journée. À la fois comme un café et un lieu de repas, il accompagne aussi bien les usages quotidiens du quartier que des moments plus collectifs et conviviaux, contribuant ainsi à faire du site un véritable lieu de vie.

Cette dynamique est prolongée par des espaces polyvalents capables d'accueillir des événements ou des activités ponctuelles. Leur flexibilité permet au site d'évoluer au rythme des usages et des temporalités du quartier. Le programme intègre également des espaces destinés aux associations liées au monde maritime, afin d'offrir un ancrage à des acteurs qui participent déjà à faire vivre cette culture et cette mémoire à l'échelle de la ville.

La dimension de transmission est portée par des espaces d'exposition permanents et temporaires, permettant d'aborder l'histoire maritime, portuaire et industrielle de Dunkerque à travers différentes approches et différents supports.

Enfin, un parc accessible au public prolonge cette ouverture sur le quartier participant à rendre le site traversable tout en permettant de révéler certaines traces de son histoire et de son territoire.

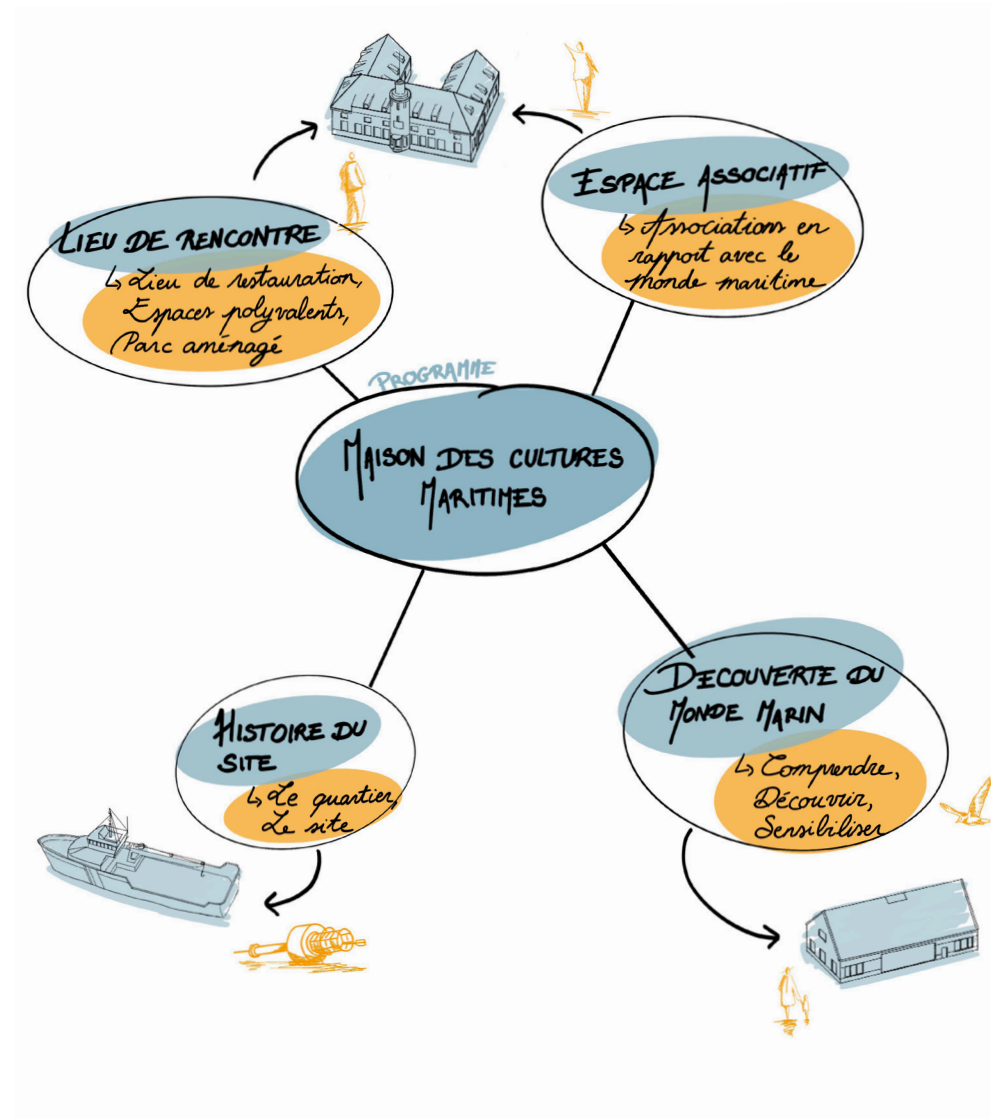


FIG 147. ILLUSTRATION INTENTIONS DU PROJET-PROGRAMME? © AUTEUR.

5.2. DE L'ÉCHELLE DE LA VILLE AU QUARTIER

5.2.1. Une balade de mémoire et de cultures

Depuis 2022, la Ville de Dunkerque porte une initiative de reconquête de ses espaces publics. Le "Fil Vert" est le projet d'une voie douce paysagée d'environ deux kilomètres, actuellement en cours d'aménagement¹, pensée pour relier la gare à la passerelle du Grand Large au travers d'une allée composée d'arbres, de fleurs et d'une piste piétonne et à mobilité douce, dans une logique de déminéralisation du centre-ville².

Le bâtiment des phares et balises se trouve précisément sur ce tracé, en position charnière entre la ville historique et le front portuaire. Cette position, à mi-chemin entre ville et port, ouvre la possibilité de prolonger le cheminement jusqu'à la mer.

Le projet de la maison des cultures prolonge cette initiative pour composer une balade de culture et de mémoire, un cheminement continu de la gare jusqu'à la plage de Malo qui s'appuie sur les lieux fondateurs de la ville pour en révéler l'identité.

Depuis la gare, le cheminement traverse le parc de la Marine, longe la place Jean Bart, passe devant le beffroi et l'église Saint-Éloi, l'hôtel de ville et la tour du Leughenaer, avant d'atteindre le site des Phares et Balises. Il se poursuit vers la salle des sports du Grand Large, le FRAC et sa passerelle, pour s'achever face à la mer. Une variante permet de passer par le musée portuaire, offrant un détour ancré dans la mémoire maritime de la ville.

1 - SÉBASTIEN FOISSEL, A DUNKERQUE, UN FIL VERT DE 2KM VA RELIER LE CENTRE-VILLE À LA PLAGE, RADIO6.FR, 5 AVRIL 2023 ; VILLE DE DUNKERQUE, DUNKERQUE & VOUS, N°97, JUIN 2024, VILLE-DUNKERQUE.FR, CONSULTÉ EN 2026..

2 - S3D.SPAD, ZAC DU GRAND LARGE - AMÉNAGEMENT DU FIL VERT - TOP DÉPART, S3D-SPAD.FR, CONSULTÉ EN 2026.

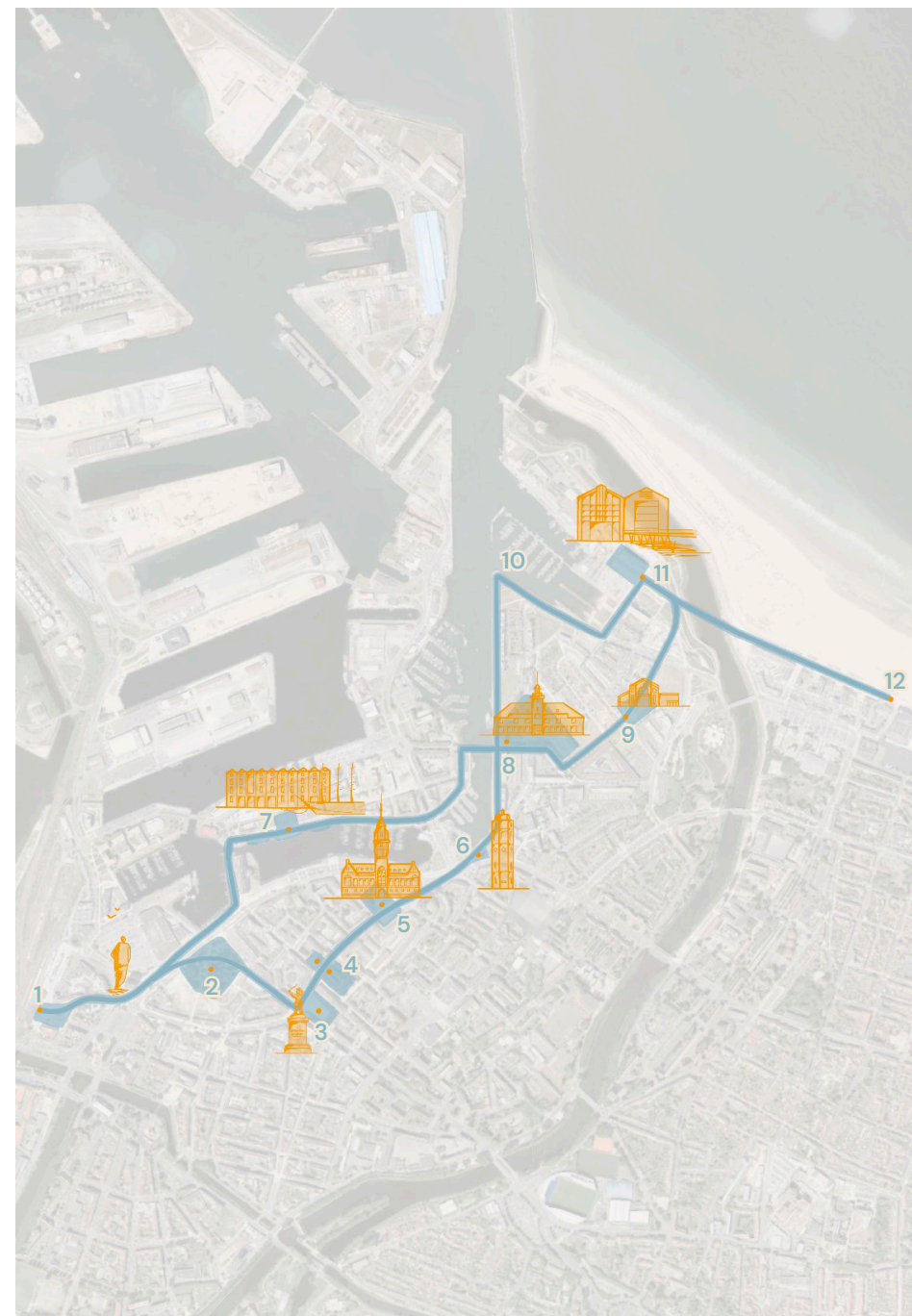


FIG 148. ILLUSTRATION BALADE DE MÉMOIRE ET CULTURES © AUTEUR.

1 - Gare du Dunkerque



2 - Parc de la Marine



3 - Place Jean Bart



FIG 149. PHOTOS DES POINTS D'ARRÊT DE LA BALADE - 2026 © AUTEUR.

4 - Beffroi et Église St Éloi



5 - Hôtel de Ville



6 - Tour du Leughenaer



FIG 150. PHOTOS DES POINTS D'ARRÊT DE LA BALADE - 2026 © AUTEUR.

7 – Musée portuaire



8 – Phares et Balises



9 – Salle des sports du Grand Large et chemin de la mémoire



FIG 151. PHOTOS DES POINTS D'ARRÊT DE LA BALADE – 2026 © AUTEUR.

10 – Point de vue sur l'entrée du port



11 – FRAC



12 – Plage Malo-les-Bains



FIG 152. PHOTOS DES POINTS D'ARRÊT DE LA BALADE – 2026 © AUTEUR.

5.2.2. Aménager le quai

Le long du site des Phares et Balises s'étend un quai de 700 mètres. Divisé en deux entités par le pont de la Bataille du Texel, le quai de la Cunette et le quai des Anglais sont aujourd'hui accessibles au public mais dépourvus de tout aménagement particulier. Si l'aménagement de la balade des cultures et de mémoire est porté par le projet du Fil Vert, le quai en constitue un élément distinct, directement attaché au site des phares et balises. Son traitement constitue un point d'ancrage naturel de cette promenade et devient donc un élément au projet de reconversion, comme prolongement du site vers le port.

Le projet y propose différents types d'aménagement pour rendre le quai plus accueillant sans en altérer le caractère portuaire. Un cheminement piéton longe le bord de l'eau, ponctué de quelques équipements de repos permettant aux promeneurs de s'arrêter face au port. Une épaisseur végétale y est ajoutée, une végétalisation n'altérant pas la résistance des quais, mais permettant d'intimiser les logements déjà présents le long du quai.



FIG 153. PHOTO DU QUAI DE LA CUNETTE – 2026 ©AUTEUR.

1 — INFORMATION DÉLIVRÉE PAR FRANÇOIS LAPÈRE, EXPERT EXTERNE DANS CE TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, CHEF DE DÉPARTEMENT GÉNIE-CIVIL, PORT DE DUNKERQUE, 2026.

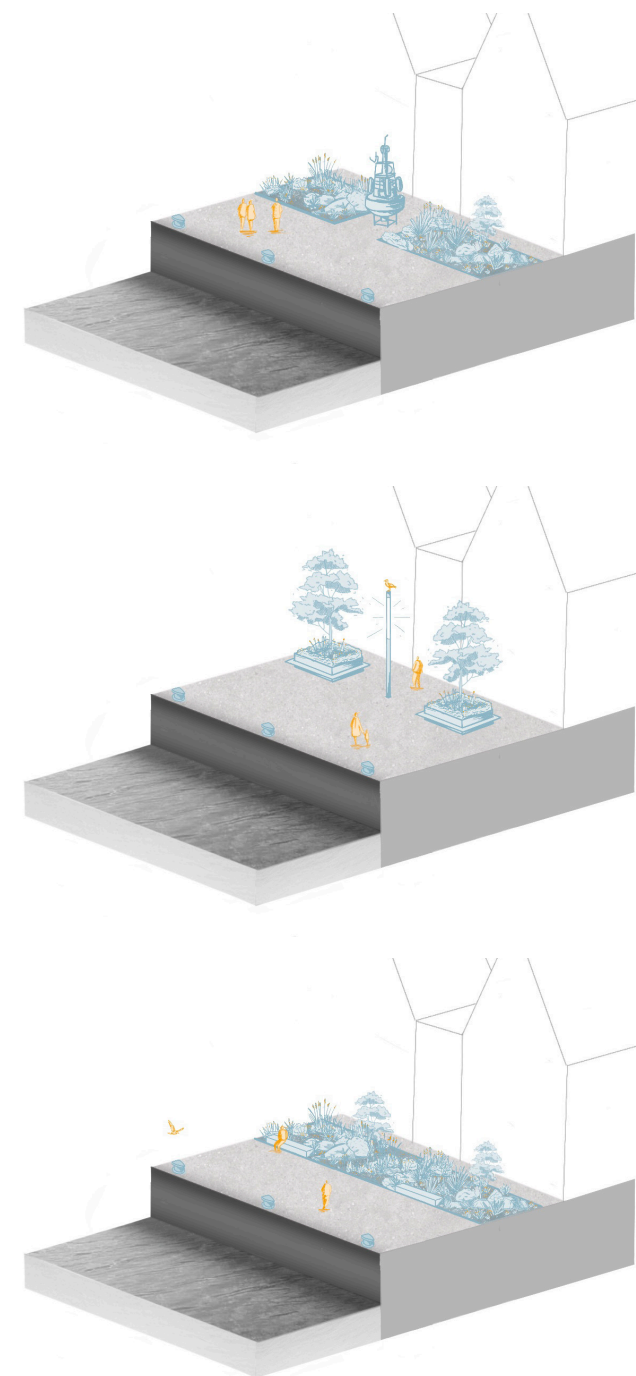


FIG 154. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS DU QUAI ©AUTEUR.



FIG 155. QUAI DES ANGLAIS ET QUAI DE LA CUNETTE – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.



FIG 156. VUE N°1 DEPUIS LE QUAI – PORT DE PLAISANCE ET FRAC – 2025 © AUTEUR.



FIG 157. VUE N°2 DEPUIS LE QUAI – PHARE DU RISBAN ET REMORQUEURS À QUAI – 2025 © AUTEUR.



FIG 158. VUE N°3 DEPUIS LE QUAI – POINTS HAUTS DE LA VILLE – 2025 © AUTEUR.

5.2.3. De l'obstacle au lien du quartier

Au fil des transformations du quartier, le site des phares et balises s'est progressivement refermé sur lui-même. Situé au point de rencontre des tissus urbains de plusieurs quartiers voisins, il occupe une position charnière dans les continuités urbaines. Les cheminements contournent ses limites, les circulations pivotent autour du site et le bâtiment principal s'est peu à peu retrouvé mis à distance du quai auquel il était autrefois directement lié. La voie longeant le bassin participe aujourd'hui à cette séparation et renforce la rupture entre le site et son rapport à l'eau.

Réhabiliter le bâtiment seul n'aurait pas suffi à transformer cette situation. Malgré un nouveau programme, le site aurait conservé cette sensation de rupture dans le quartier et cette mise à distance du paysage portuaire. Les intentions du projet dépassent donc l'échelle du bâtiment pour agir sur l'ensemble des relations qui le constituent.

Le projet cherche ainsi à redonner une place lisible au site en retravaillant son environnement direct. La voie longeant le bassin est déplacée pour reconnecter le bâtiment au quai, tandis que les nouvelles circulations prolongent les axes existants pour rendre le site traversant et rétablir des continuités à travers le quartier. Par ce redessin des abords, le bâtiment retrouve une présence forte dans son environnement urbain et portuaire.

L'ensemble du bâti existant est conservé dans sa quasi-totalité et participe à cette même logique de transformation. Il devient un support d'adaptation du site, permettant d'accompagner les nouvelles circulations et de prolonger les usages.

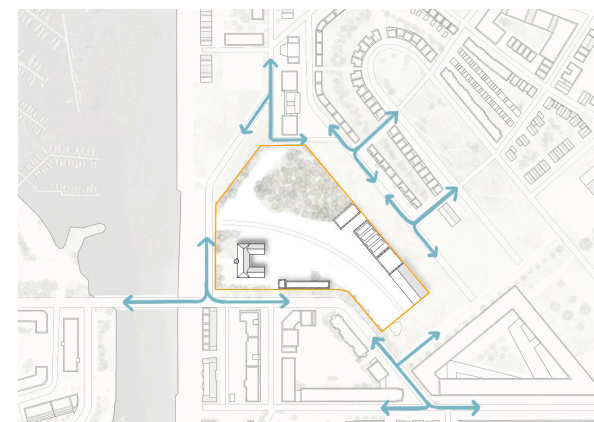


FIG 159. CIRCULER AUTOUR DU SITE - ESPACE À CONTOURNER © AUTEUR.

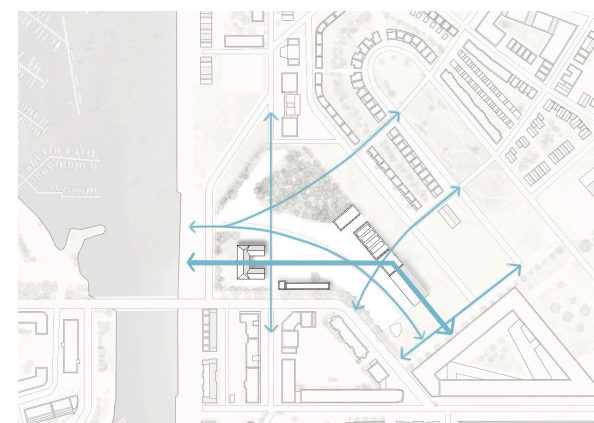


FIG 160. INTENTIONS DE PROJET - PASSAGE À TRAVERS LE SITE © AUTEUR.

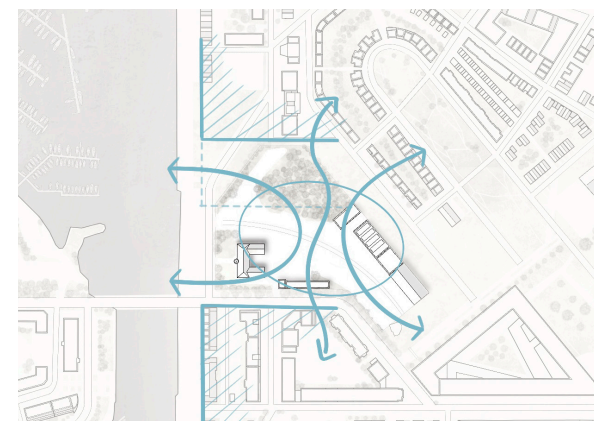


FIG 161. INTENTIONS DU PROJET - ORIENTATION ET DIALOGUE AVEC LE QUARTIER © AUTEUR.

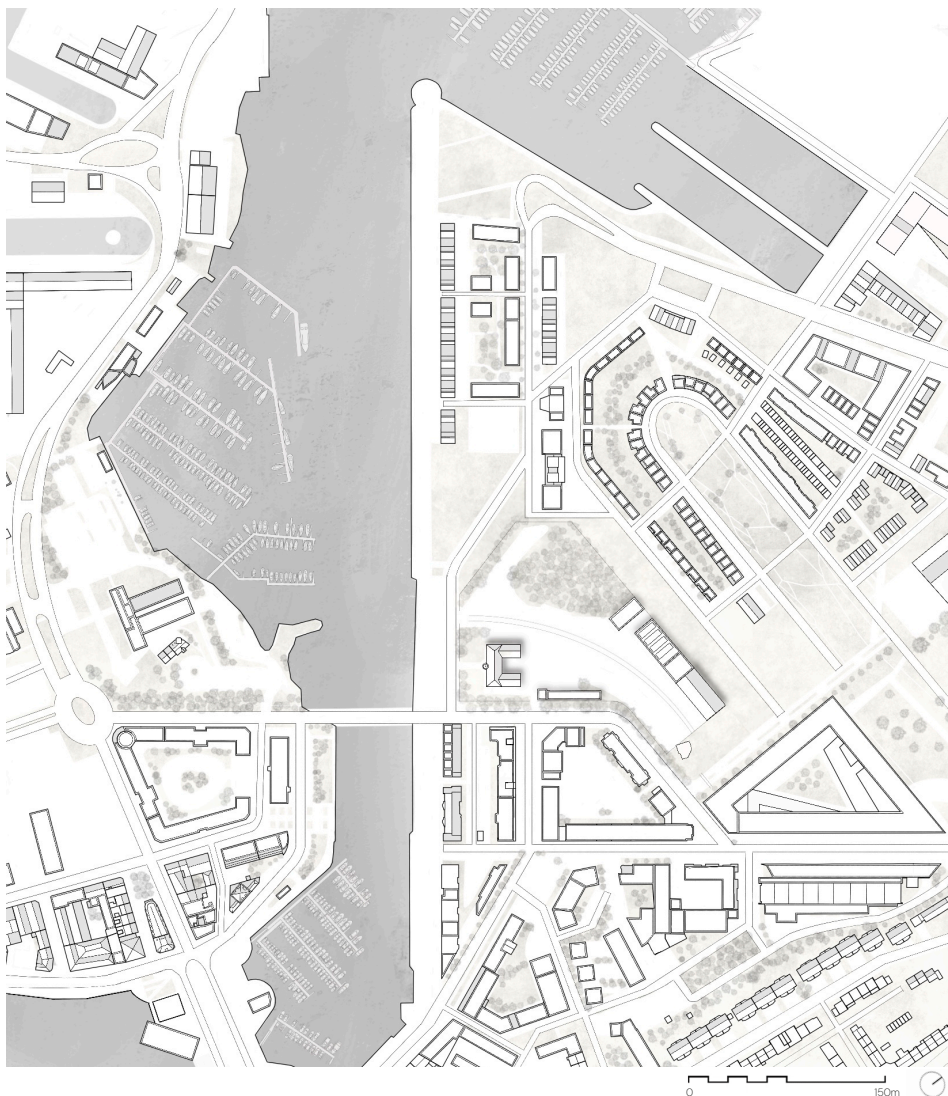
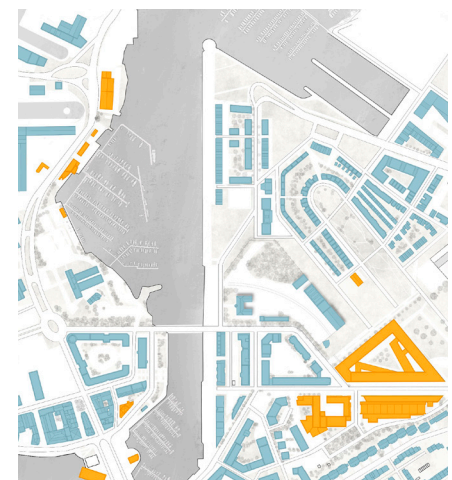
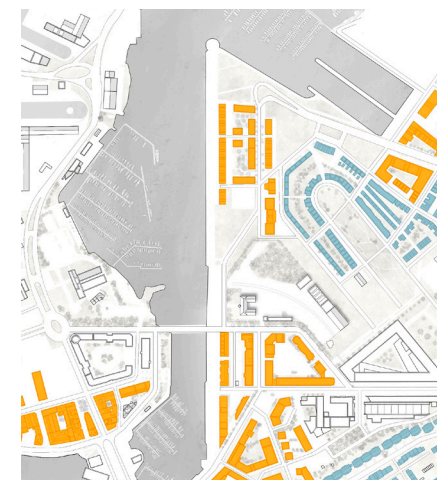


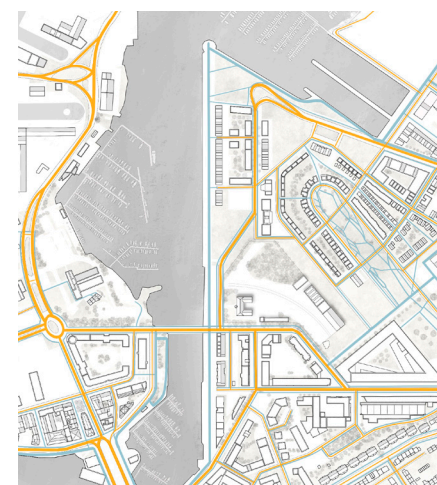
FIG 162. PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – SITUATION EXISTANTE © AUTEUR.



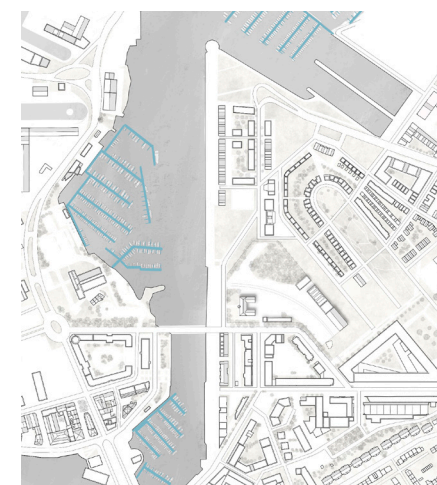
Types de bâtis
Publics
Privés



Types de logements
Collectifs
Unifamiliales



Circulations
Véhicules
Piétons, vélos et autre



Ports
Ports de plaisances

FIG 163. ANALYSES SUR LE PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – SITUATION EXISTANTE © AUTEUR.

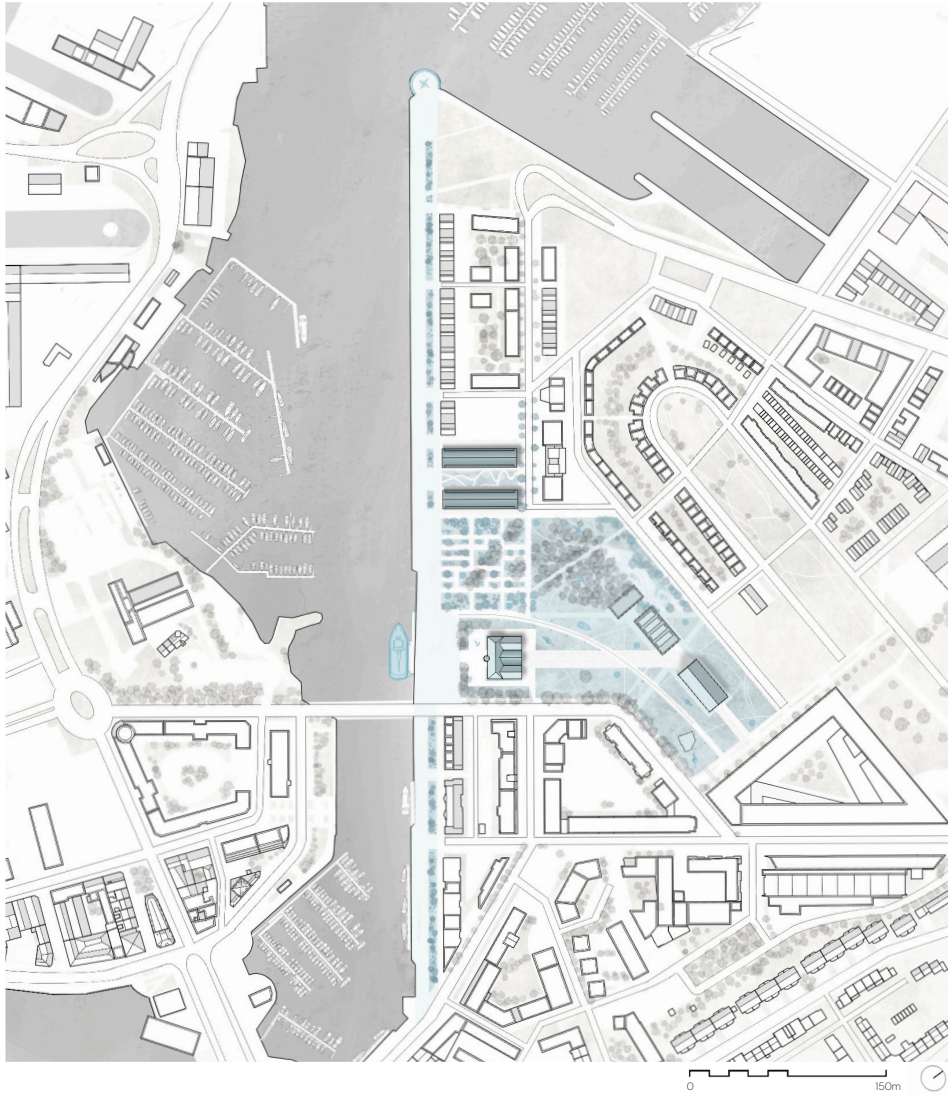
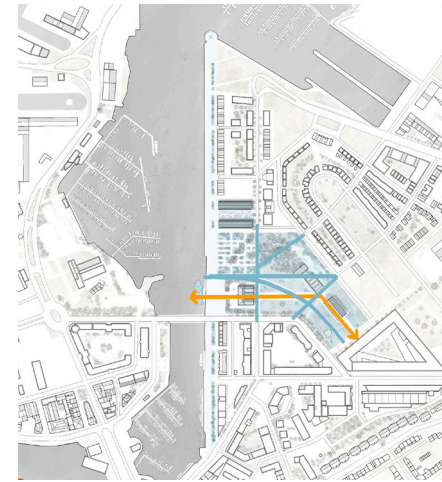
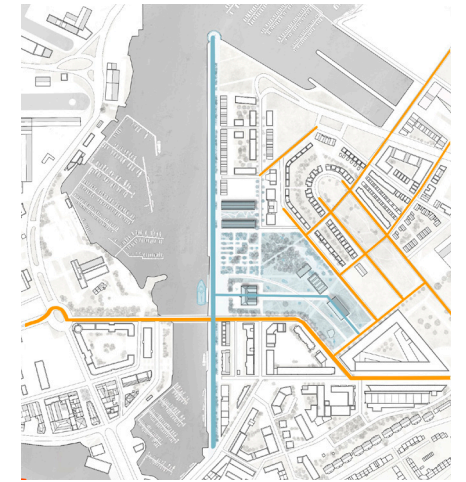


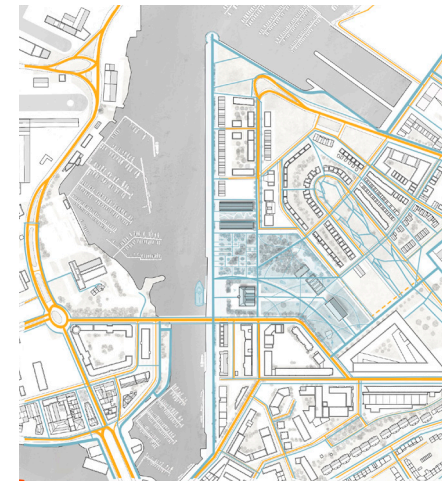
FIG 164. PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE - PROJET © AUTEUR.



Traverser le site

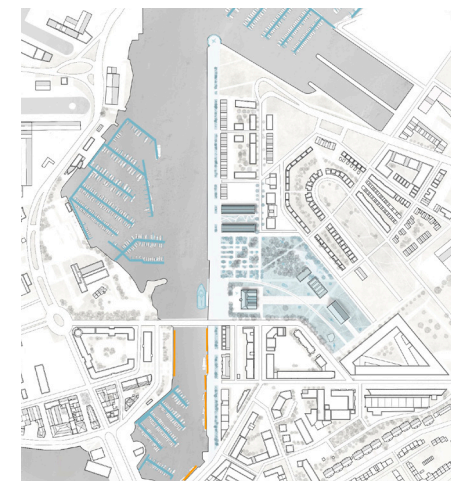


Les axes structurants



Circulations

- Véhicules
- Piétons, vélos et autre



Ports

- Ports de pêche
- Ports de plaisances

FIG 165. ANALYSES SUR LE PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE - PROJET © AUTEUR.

05 5.3. LE PROJET À L'ÉCHELLE DU SITE

5.3.1. Des limites recomposées

Le projet recompose les relations entre le site et le tissu urbain environnant en travaillant ses transitions avec le quartier, sans chercher à définir une frontière nette. L'intervention s'appuie sur la mise en place de nouveaux éléments bâtis et paysagers venant structurer les abords du site tout en maintenant des continuités de passage.

Deux immeubles de logements collectifs viennent ainsi s'implanter en bordure du site, orientés perpendiculairement au quai, contrairement aux bâtiments résidentiels existants qui lui sont parallèles. Ce changement d'orientation crée des percées entre les volumes et permet aux circulations de se prolonger naturellement vers l'eau.

Leur implantation est pensée à l'échelle du plan masse afin d'évaluer les rapports de dimensions et d'emprise au sol qu'ils génèrent, leur conception architecturale détaillée dépassant le cadre de ce travail. Leur programme associe des logements collectifs, en réponse à une volonté de renforcer l'offre résidentielle sur ce secteur, à des commerces de proximité en rez-de-chaussée ouverts sur l'espace public.

Dans le prolongement de ces constructions, le parc devient un espace de transition majeur. Il relie les différentes entités du site et structure les cheminements depuis le quartier jusqu'au quai. Sa composition guide les parcours et permet une lecture progressive des différents espaces et des différentes situations du site.



FIG 167. CROQUIS VUE 1 – LES ABORDS DU PROJET © AUTEUR.

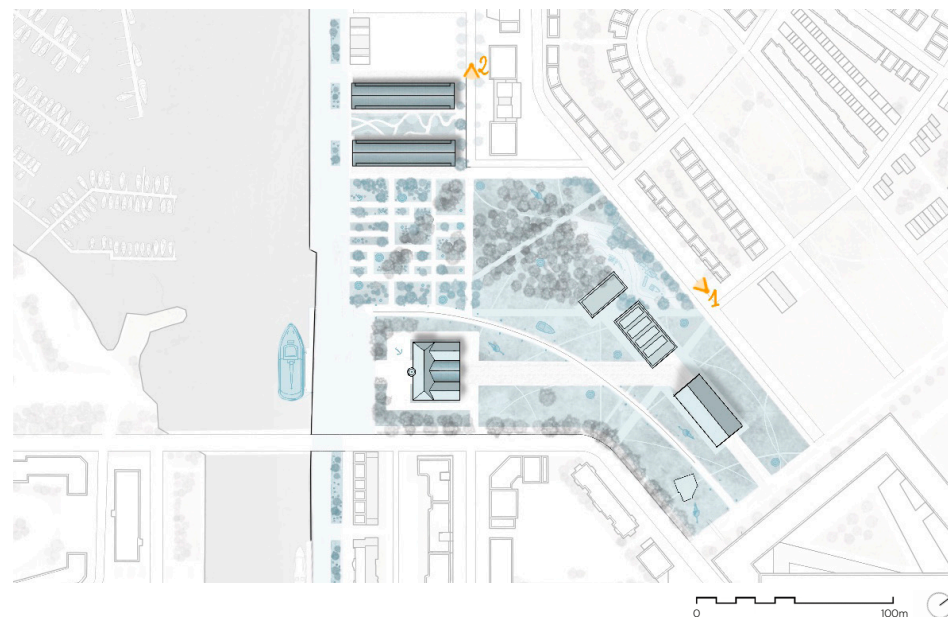


FIG 166. PLAN MASSE DU SITE – LES ABORDS DU PROJET – PROJET © AUTEUR.

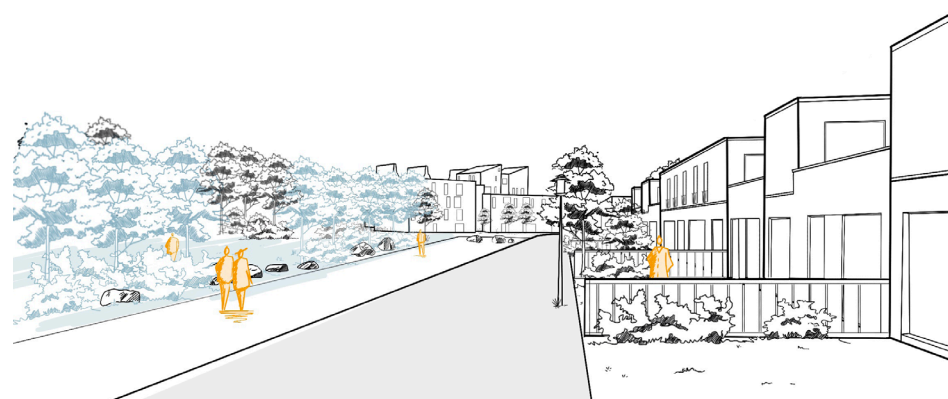


FIG 168. CROQUIS VUE 2 – LES ABORDS DU PROJET © AUTEUR.

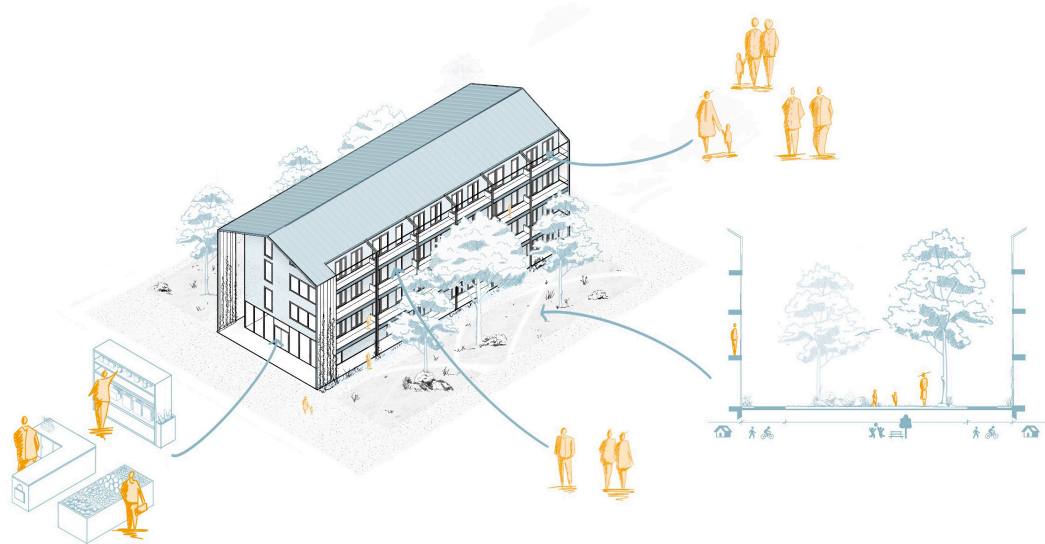


FIG 169. INTENTIONS DES LOGEMENTS STRUCTURANTS LE SEUIL DU SITE – AXONOMÉTRIE – PROJET © AUTEUR.

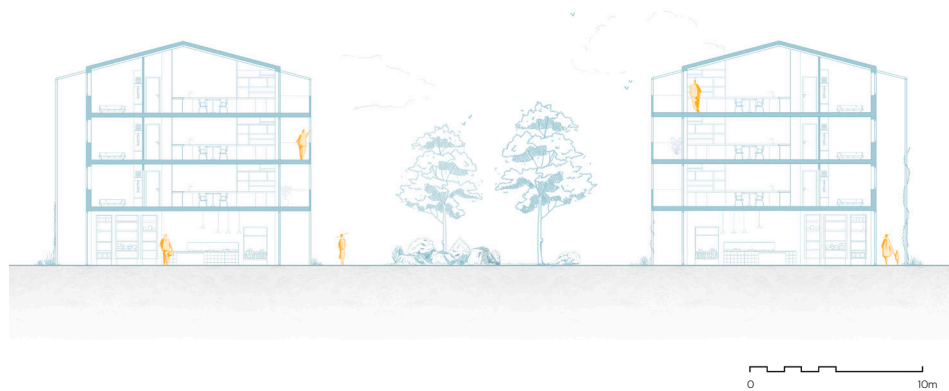
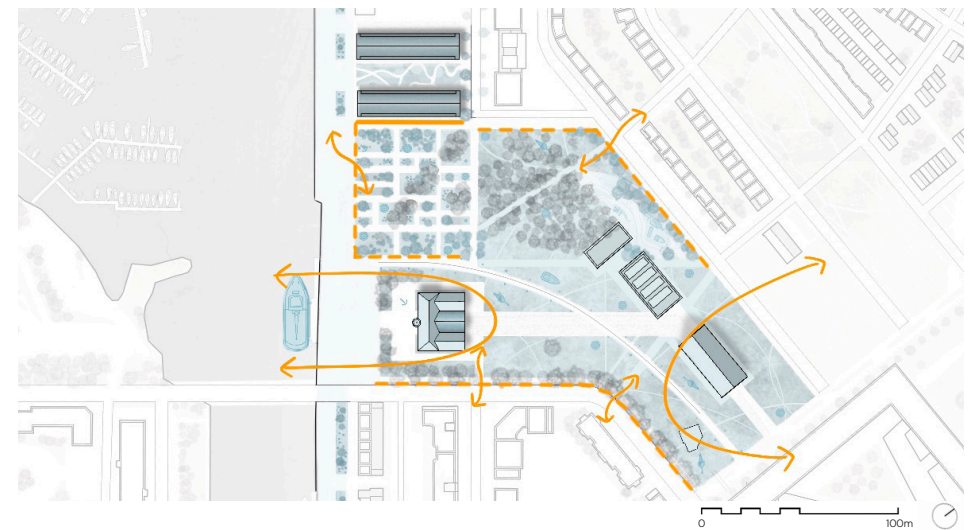
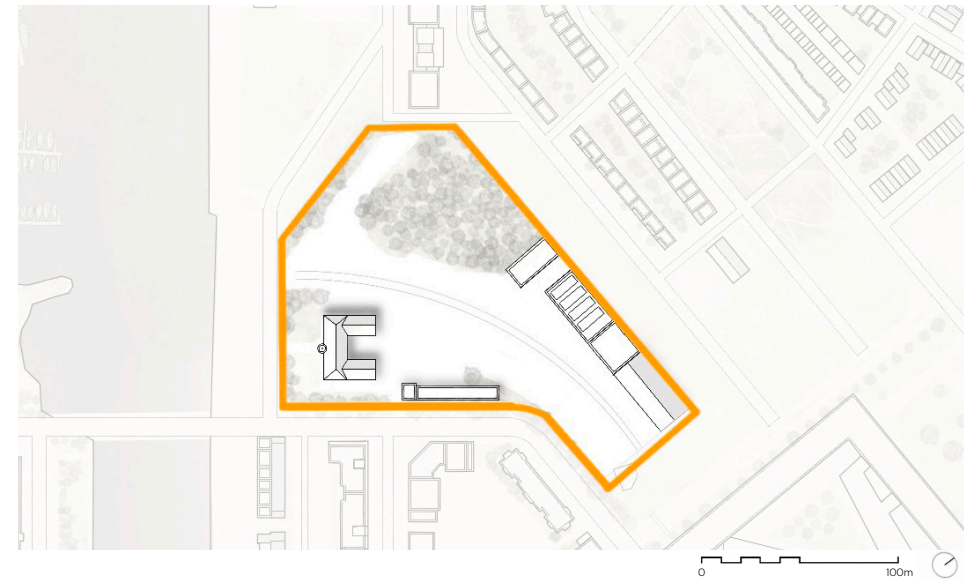


FIG 170. INTENTIONS DES LOGEMENTS STRUCTURANTS LE SEUIL DU SITE – COUPE SIGNIFICATIVE – PROJET © AUTEUR.



LÉGENDE :

— Limite franche

- - - Limite poreuse

↔ Percées de passage

↔ Limite diffuse/ Ouverture spatiale

FIG 171. PLAN MASSE DU SITE – LES ABORDS DU PROJET – PROJET © AUTEUR.

5.3.2. Le parc comme traversée maritime

Le parc participe à l'unité de la maison des cultures maritimes en assurant la continuité des parcours à travers le site. Il organise les circulations en reliant les différentes entités bâties et rend lisibles les continuités du parcours entre les différentes situations traversées.

Le site se découvre par une succession d'espaces où le paysage évolue progressivement entre continuités végétales, percées et zones plus structurées. Le parc accompagne cette lecture en organisant les déplacements et en révélant les différentes ambiances du lieu au fil du parcours.

À mesure que l'on se rapproche du bâtiment des phares et balises, la composition devient plus structurée. Une trame organise les cheminements, les plantations et les espaces ouverts afin d'accompagner la place créée devant le bâtiment et de renforcer sa présence dans le parcours. Cette composition prolonge les axes introduits par les nouvelles constructions et organise les déplacements.

Le parcours reste accessible et ouvert aux usages du quotidien. Les cheminements traversent des

espaces dégagés où il devient possible de s'arrêter, de se rencontrer ou simplement d'occuper le lieu. Des éléments issus de l'univers maritime viennent ponctuer cette progression. Balises, mâts, ancres ou dispositifs de signalisation deviennent des repères dans le paysage et accompagnent la découverte du site au fil du déplacement.



FIG 172. CROQUIS VUE 2 - PARC STRUCTURÉ © AUTEUR.

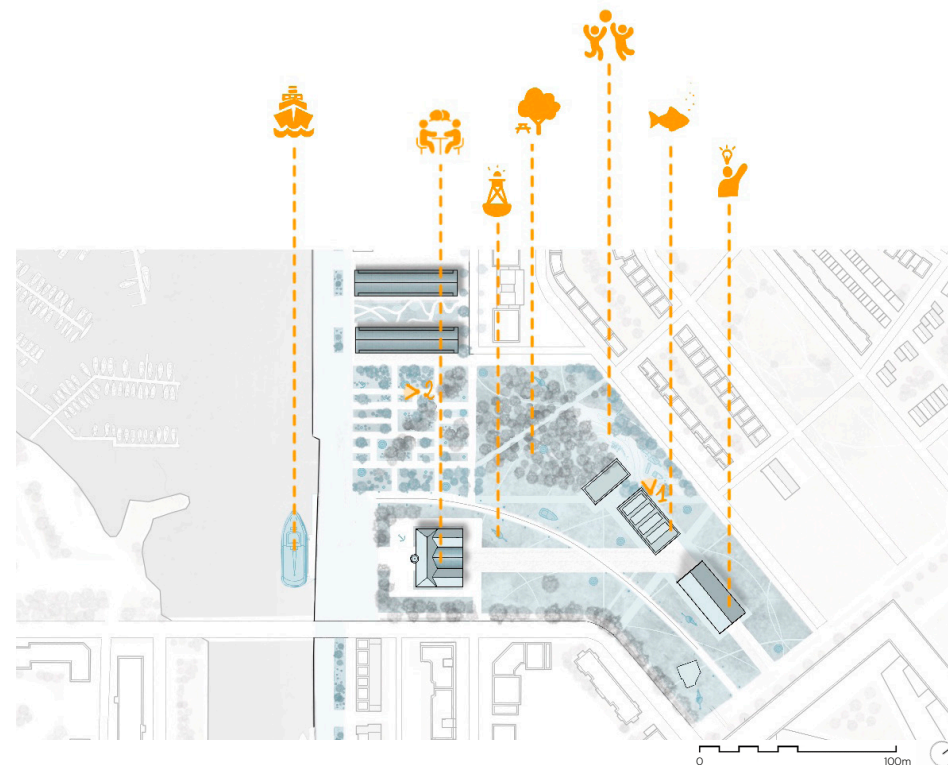


FIG 173. PLAN MASSE DU DU SITE - PROJET - POINTS DE VUES DU PARC © AUTEUR.



FIG 174. CROQUIS VUE 1 - AMÉNAGEMENTS POUR ENFANTS © AUTEUR.

5.3.3. Réhabiliter l'existant

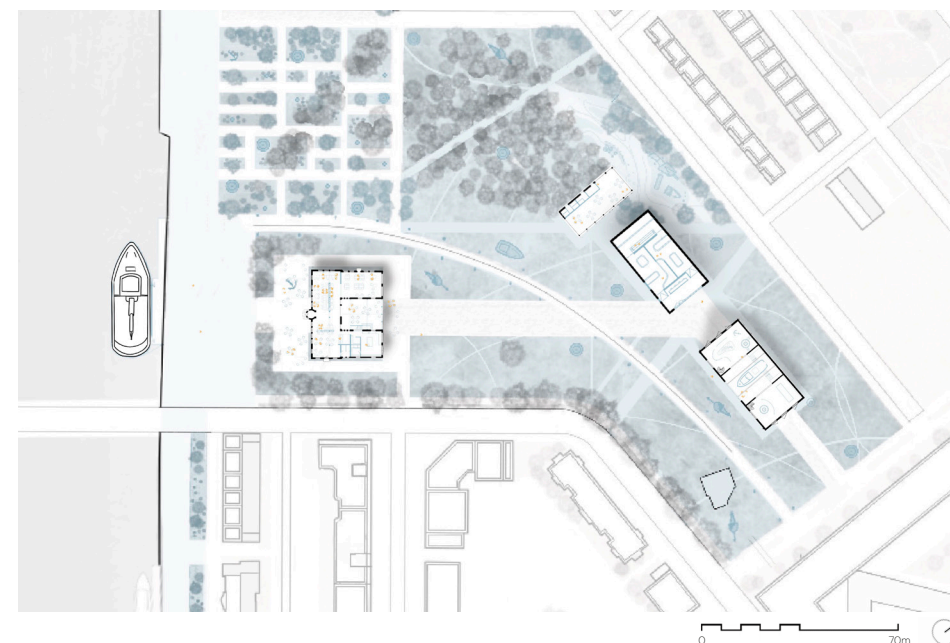
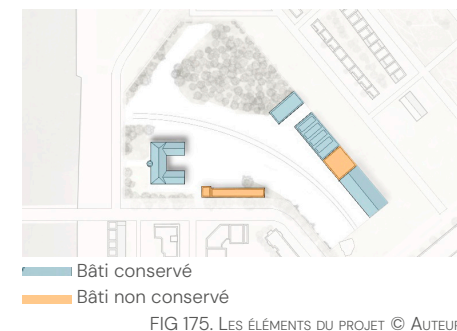
La réhabilitation s'organise à partir des qualités spatiales de chaque bâtiment. Deux annexes font exception. La première, étroite et très allongée, s'était progressivement intégrée à la clôture du site, participant à sa fermeture autant qu'à son enclavement. Sa volumétrie rendait toute intégration au programme difficile, et la maintenir en attente d'un usage futur aurait prolongé sa fonction de séparateur sans garantie qu'elle trouve un jour une place cohérente dans le site. La seconde, dernière extension du site, a été construite pour relier deux ateliers existants. Sa construction renforce pourtant le sentiment d'un ajout tardif et fragmente davantage la lecture de l'ensemble. Toutes deux retirées, elles libèrent des passages et participent à rouvrir le site sur lui-même.

Les ateliers s'appuient sur leurs propres caractéristiques pour définir leurs usages. Le grand atelier, le plus ouvert sur l'extérieur, accueille un espace de découverte du monde maritime où des objets issus de l'univers portuaire et de l'histoire du site sont mis en valeur. Face à lui, le second atelier présente un caractère différent. Ses ouvertures, situées uniquement en partie haute, permettent de contrôler

l'apport de lumière et d'accueillir des aquariums dont le fonctionnement exige précisément ce type de maîtrise lumineuse. Dans le prolongement des ateliers, un ancien espace de stockage se transforme en préau, ouvert sur le parc et l'aire destinée aux enfants. Sa structure est conservée, ses façades s'effacent pour créer un lieu traversant et abrité, complété par quelques locaux fermés pouvant répondre aux besoins ponctuels des usagers du parc.

Le bâtiment principal concentre les usages les plus collectifs du programme. Les espaces sont ouverts pour retrouver des volumes continus, le rez-de-chaussée accueillant la restauration et les lieux de rencontre en relation directe avec le parc. Une halle vitrée complète le bâtiment dans le prolongement de sa composition existante, ouvrant sur l'extérieur et rendant possible une variété d'usages au fil de la journée. Le programme se prolonge à l'étage avec les associations liées au monde maritime, dans des espaces partagés et modulables.

Le baliseur, amarré le long du quai, constitue le dernier point du parcours. Témoin direct de l'activité du site, il reste à quai et permet au visiteur de prolonger l'expérience depuis l'eau, à travers des expositions ou des installations temporaires organisées à bord.





Éléments non conservés / modifiés
Éléments ajoutés / modifiés

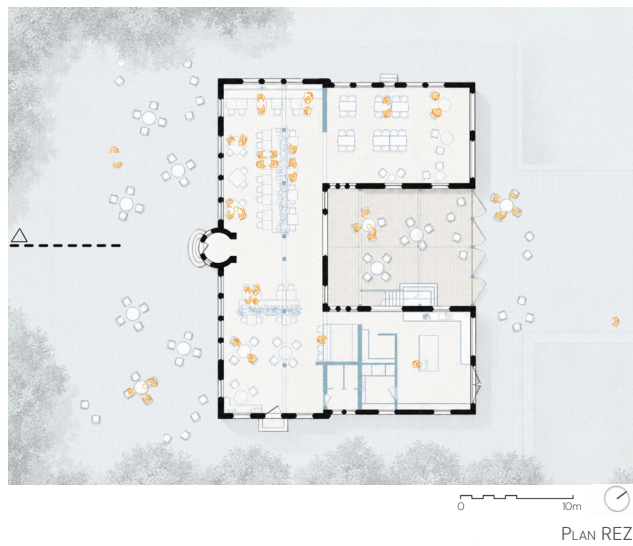
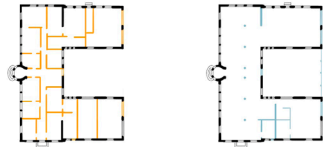
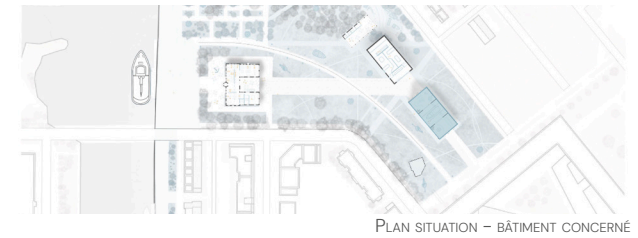


FIG 177. FICHE PROJET – BÂTIMENT PRINCIPAL ©AUTEUR.



Éléments non conservés / modifiés
Éléments ajoutés / modifiés

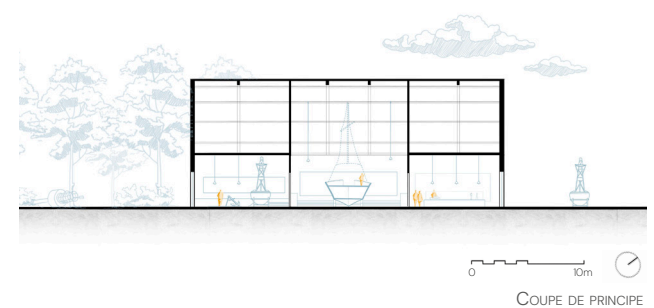
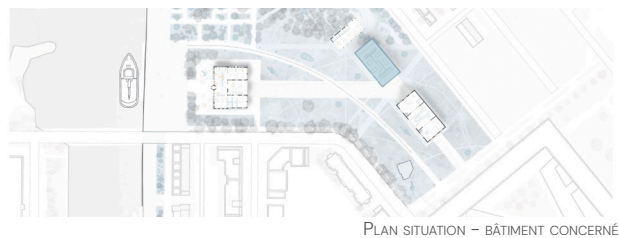


FIG 178. FICHE PROJET – ATELIER PRINCIPAL ©AUTEUR.



Éléments non
conservés / modifiés

Éléments ajoutés /
modifiés

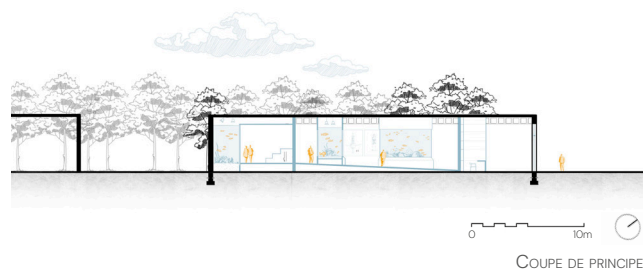
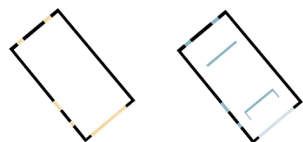


FIG 179. FICHE PROJET – ATELIER SECONDAIRE ©AUTEUR.



Éléments non
conservés / modifiés

Éléments ajoutés /
modifiés

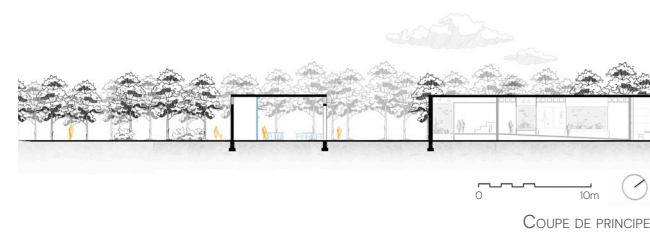
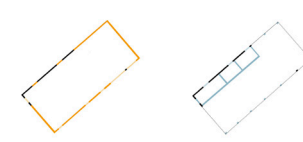


FIG 180. FICHE PROJET – ATELIER MAGASIN ©AUTEUR.



FIG 181. CROQUIS – LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES VU DU PARC © AUTEUR.

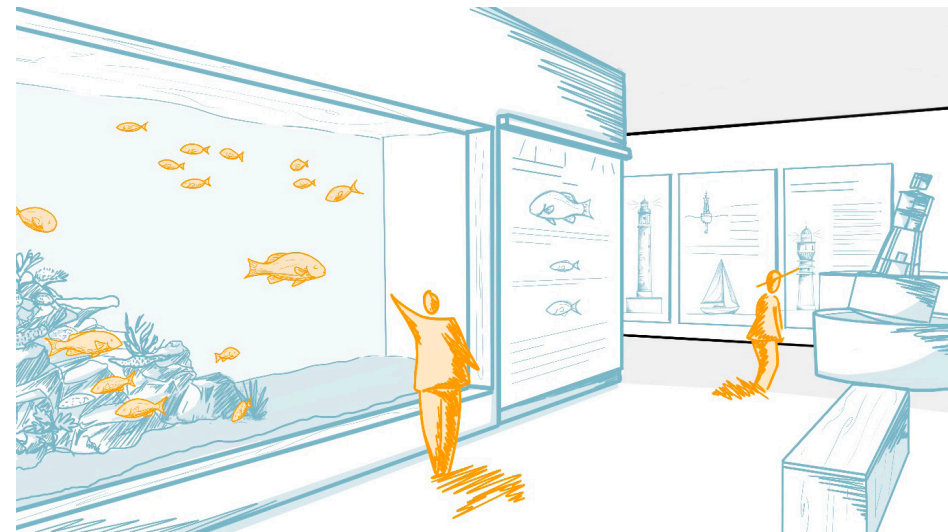


FIG 182. CROQUIS – ESPACE DE DÉCOUVERTE DU MONDE MARIN © AUTEUR.



FIG 183. CROQUIS – LES ATELIERS – ESPACE DE DÉCOUVERTE DU MONDE MARIN © AUTEUR.



FIG 184. CROQUIS - PLACE DEVANT LE BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.

Les différents espaces du site fonctionnent ensemble à travers les divers usages. Les circulations, les ouvertures et les espaces extérieurs accompagnent cette mise en relation progressive entre les bâtiments, le quai et les espaces publics voisins.

Dans un secteur longtemps traversé sans être pratiqué, les nouveaux usages cherchent à recréer des situations de rencontre et de partage autour d'espaces accessibles au quotidien. Les ateliers, les espaces liés au monde maritime, les zones de pause et les activités ouvertes sur le quai participent à faire du site un lieu fréquenté à différentes heures et par des publics variés, au-delà d'un simple espace de passage.

À travers ces propositions d'aménagements, le site retrouve progressivement une place plus visible dans le quartier et dans les continuités qui l'entourent. Les espaces autrefois contournés deviennent des lieux traversés et habités, où les usages quotidiens, les activités liées au monde maritime et les moments de rencontre peuvent coexister dans un même ensemble. Le bâtiment des phares et balises retrouve ainsi une présence plus lisible dans son environnement, portée autant par sa réhabilitation que par les relations recrées avec les espaces qui l'accompagnent.

Conclusion

Ce mémoire s'est construit à partir d'un constat visible dans le centre de Dunkerque : la transformation progressive du lien entre la ville et son port a laissé derrière elle des espaces en attente, parfois encore actifs, fragilisés ou déjà abandonnés. Ces emprises ne relèvent pourtant pas d'une seule question fonctionnelle ou économique. Elles révèlent des situations plus larges, liées à l'évolution de la ville, aux effets de la densification et à la place que certaines architectures continuent d'occuper dans le paysage dunkerquois malgré la disparition progressive des usages pour lesquels elles avaient été construites.

Face à ces évolutions, la question de leur reconversion s'est progressivement imposée : comment peut-elle articuler le passé maritime de ces espaces et les enjeux urbains qui redéfinissent aujourd'hui la ville ?

Les trois premières parties de cette recherche ont permis de mettre en évidence plusieurs enjeux. La relation entre la ville et le port, longtemps structurante dans l'intramuros, s'est progressivement déplacée vers des espaces plus éloignés, laissant dans le centre des traces bâties dont le rôle reste aujourd'hui incertain.

La densification a renforcé cette situation en exerçant une pression croissante sur des terrains déjà construits directement connectés à la ville. Dans le même temps, ces espaces continuent de porter des formes, des matériaux, des volumes et des usages passés encore perceptibles dans le paysage dunkerquois.

Ces premières analyses ne constituent pas uniquement un cadre théorique lié au mémoire. Elles proposent une manière de lire les friches portuaires dunkerquoises à travers plusieurs enjeux communs, capables de révéler ensuite des problématiques propres à chaque site étudié.

Ces constats ont conduit à considérer les friches portuaires comme autre chose que des espaces disponibles en attente d'affectation. Malgré la disparition progressive de certains usages, ces lieux continuent d'être traversés, observés et perçus par les habitants, participant encore à la manière dont la ville est vécue au quotidien. Leur situation ne peut être réduite à une opposition entre conservation et démolition. Certaines structures conservent une capacité d'adaptation réelle. D'autres portent surtout des traces matérielles d'une

histoire industrielle et maritime encore perceptible dans le paysage de la ville. D'autres enfin ne présentent plus les qualités nécessaires à une transformation cohérente. La question posée par ces espaces ne concerne donc pas uniquement ce qu'ils étaient, mais ce qu'ils peuvent encore produire aujourd'hui.

L'analyse menée dans la quatrième partie a permis de confronter ces enjeux à un site précis. Le choix des ateliers des Phares et Balises s'inscrit dans cette logique. Le bâtiment n'est pas totalement abandonné au moment de la rédaction de ce mémoire, mais sa situation révèle déjà une phase de fragilité et d'incertitude. Ce statut intermédiaire interroge directement la manière dont ces espaces sont regardés aujourd'hui. La réflexion sur leur devenir commence souvent lorsque les usages ont disparu, lorsque les bâtiments se dégradent ou lorsque les contraintes techniques rendent toute intervention plus difficile. Pourtant, les transformations du territoire et les risques de disparition apparaissent bien avant cet état de rupture.

L'étude des Phares et Balises a également permis de révéler des enjeux plus spécifiques au site, liés à sa position, à ses relations avec les espaces voisins, aux usages qui l'entourent et à la manière dont il participe encore aujourd'hui à la lecture et au fonctionnement du quartier.

Le projet développé dans la dernière partie découle directement de cette lecture. La transformation du bâtiment subdivisionnaire en maison des cultures maritimes s'appuie sur les qualités déjà présentes dans le site, sur ses volumes, sur sa structure et sur sa position dans la ville afin d'y introduire de nouveaux usages capables de prolonger son inscription dans les transformations contemporaines. L'ouverture d'une traversée entre la rue et le domaine portuaire, traduit concrètement cette volonté de redonner au bâtiment une place active dans les dynamiques du quartier tout en maintenant le lien entre mémoire maritime et vie urbaine quotidienne. Cette démarche repose sur l'idée qu'une architecture existante peut continuer d'évoluer sans perdre entièrement ce qu'elle porte déjà, tout en retrouvant une place active dans les usages et les dynamiques actuelles de la ville.

Ce travail ne cherche cependant pas à établir une réponse unique applicable à toutes les friches portuaires dunkerquoises. Les enjeux identifiés dans les premières parties constituent davantage une manière de lire ces espaces qu'un modèle de transformation systématique. Chaque situation possède ses contraintes, ses qualités et ses limites. Certaines emprises pourront évoluer par adaptations légères, d'autres par des transformations plus importantes, tandis que certaines disparaîtront probablement au profit d'autres usages. La question essentielle réside peut-être moins dans le fait de conserver ou de démolir que dans la capacité à regarder ces lieux avant toute décision, à comprendre ce qu'ils produisent encore dans le territoire et à mesurer ce que leur disparition modifierait dans la lecture de la ville.

Le site des Phares et Balises a constitué ici un terrain d'application parce qu'il concentrait plusieurs des enjeux développés dans ce mémoire. D'autres friches portuaires dunkerquoises pourraient révéler des problématiques différentes et conduire à d'autres réponses architecturales.

Cette recherche ouvre donc la possibilité d'étendre cette réflexion à d'autres situations de l'interface ville-port, à d'autres bâtiments fragilisés par les mutations portuaires, ainsi qu'à d'autres manières d'intervenir sur ces espaces en transformation.

À travers cette recherche, il s'agissait finalement de porter un regard attentif sur des architectures souvent contournées dans le paysage quotidien alors qu'elles continuent de raconter une partie importante de l'évolution de Dunkerque. Derrière leurs façades, leurs structures et leurs volumes subsistent encore des liens entre la ville, le port et ceux qui les ont façonnés. Leur devenir engage désormais la manière dont ces traces pourront continuer, ou non, à accompagner les transformations futures du territoire.

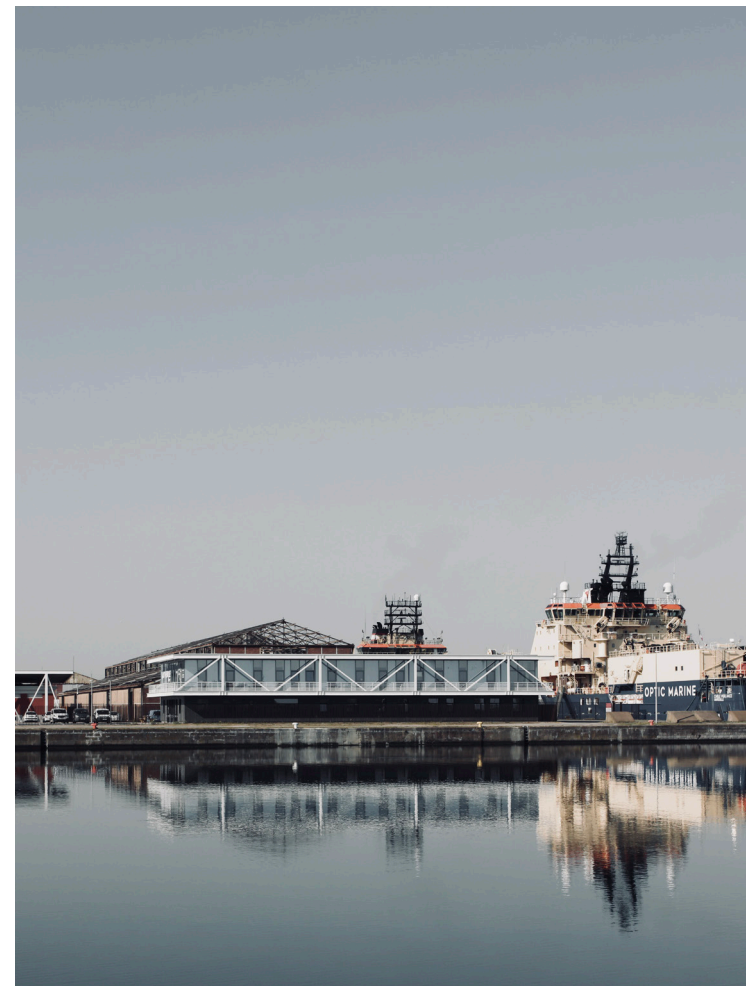


FIG 185. PHOTO MÔLE 2 – CONTRASTE ENTRE DIFFÉRENTS ÉDIFICES © AUTEUR.

Annexe 01
Maquettes



FIG 186. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.

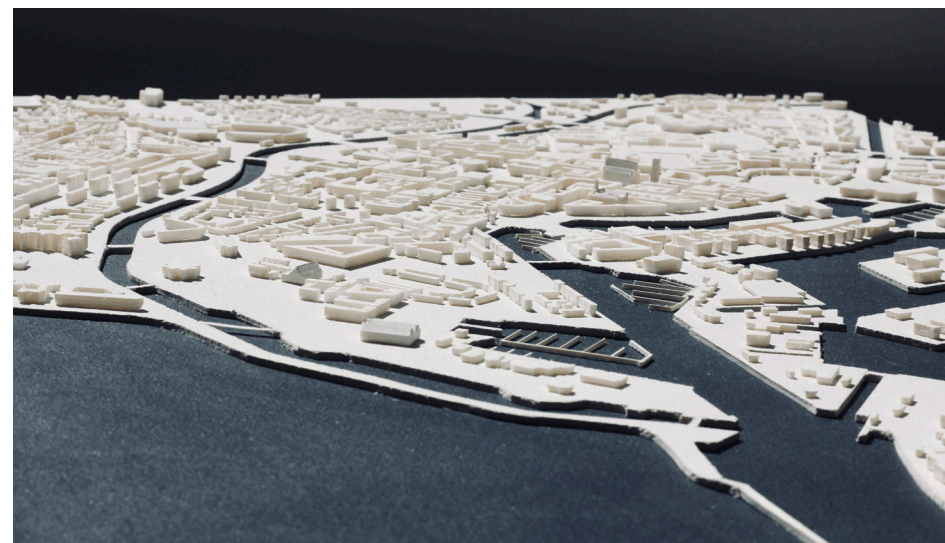


FIG 187. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.

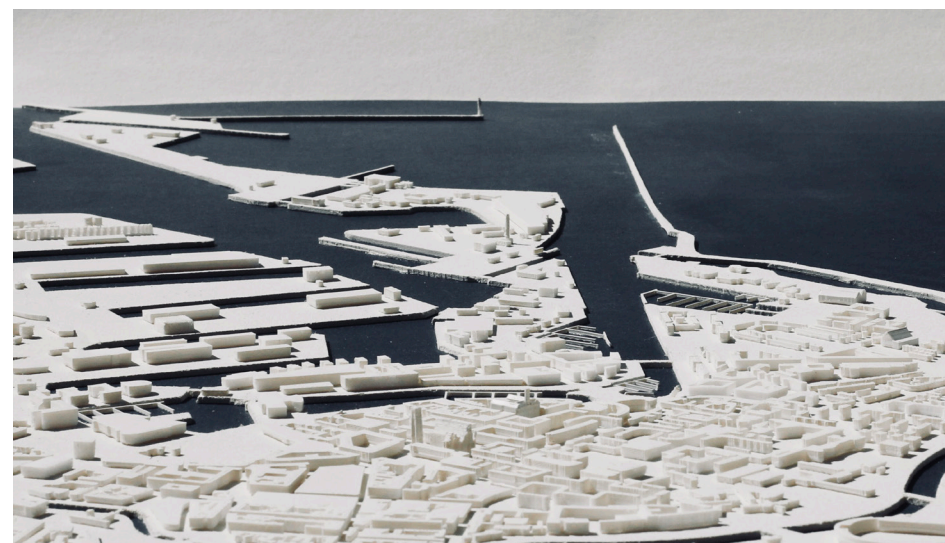


FIG 188. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.



FIG 189. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/1000 © AUTEUR.

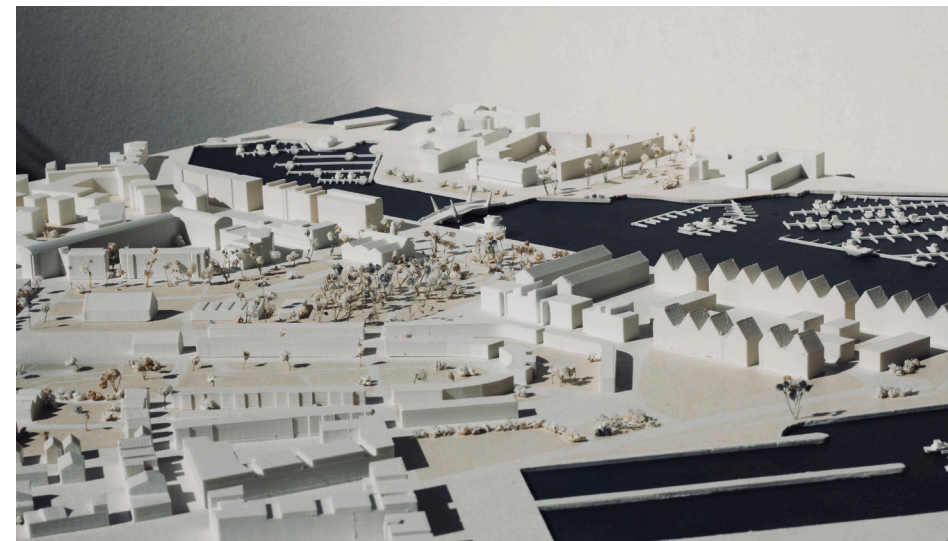


FIG 190. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/1000 © AUTEUR.



FIG 191. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/1000 © AUTEUR.



FIG 192. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/500 © AUTEUR.



FIG 193. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/500 © AUTEUR.



FIG 194. MAQUETTE DU CENTRE VILLE - 1/500 © AUTEUR.

Annexe 02 Glossaire maritime

Avant-port

Espace situé à l'entrée d'un port, servant de zone de transition où les navires manœuvrent ou attendent avant d'accéder aux bassins intérieurs¹.

Bassin

Espace d'eau protégé à l'intérieur d'un port, où les navires accostent pour leurs opérations commerciales ou de stationnement¹.

Canal (exutoire ou de dérivation)

Ouvrage artificiel permettant de canaliser ou détourner des eaux pour relier des milieux hydrauliques ou gérer les écoulements¹.

Chenal

Passage navigable, naturel ou dragué, assurant la circulation des navires avec une profondeur suffisante et un tracé sécurisé¹.

Darse

Bassin portuaire, souvent rectangulaire, permettant l'accostage des navires et les opérations portuaires¹.

Écluse

Ouvrage hydraulique permettant le passage des navires entre deux niveaux d'eau différents grâce à un système de remplissage et de vidange¹.

Forme (forme de radoub)

Bassin fermé permettant de mettre un navire hors de l'eau afin d'effectuer des opérations de réparation ou d'entretien¹.

Gare d'eau

Zone portuaire ou bassin utilisé pour l'attente ou le stationnement temporaire des bateaux¹.

Jetée

Ouvrage construit en mer protégeant l'entrée d'un port des vagues et des courants, tout en guidant les navires¹.

Môle

Ouvrage massif avancé dans l'eau servant à protéger un port ou à structurer les zones d'accostage¹.

Quai

Structure aménagée le long de l'eau permettant l'accostage des navires pour les opérations de chargement et déchargement¹.

Différents types de quais :

- Quai de front
- Quai de fond
- Quai Freycinet
- Quai "classique"



FIG 195. GLOSSAIRE MARITIME © AUTEUR.

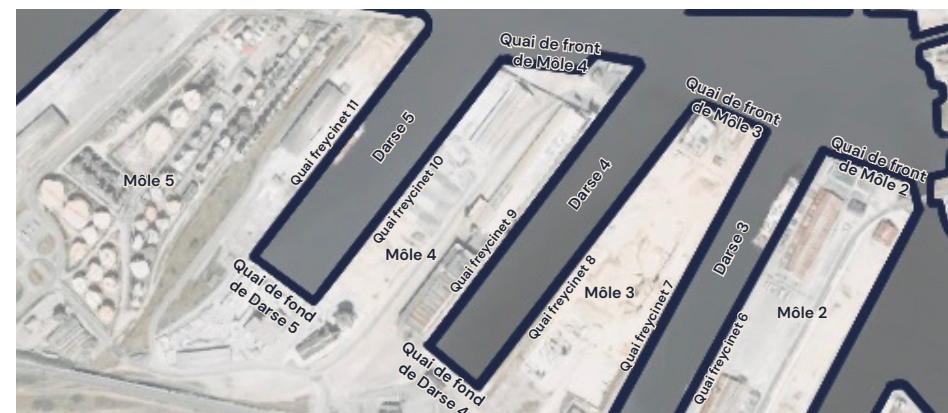


FIG 196. GLOSSAIRE MARITIME - LES QAIS © AUTEUR.

¹ — SHOM, TERMINOLOGIE PORTUAIRE, SHOM.FR.

Annexe 03
Les habitants de la mer du Nord

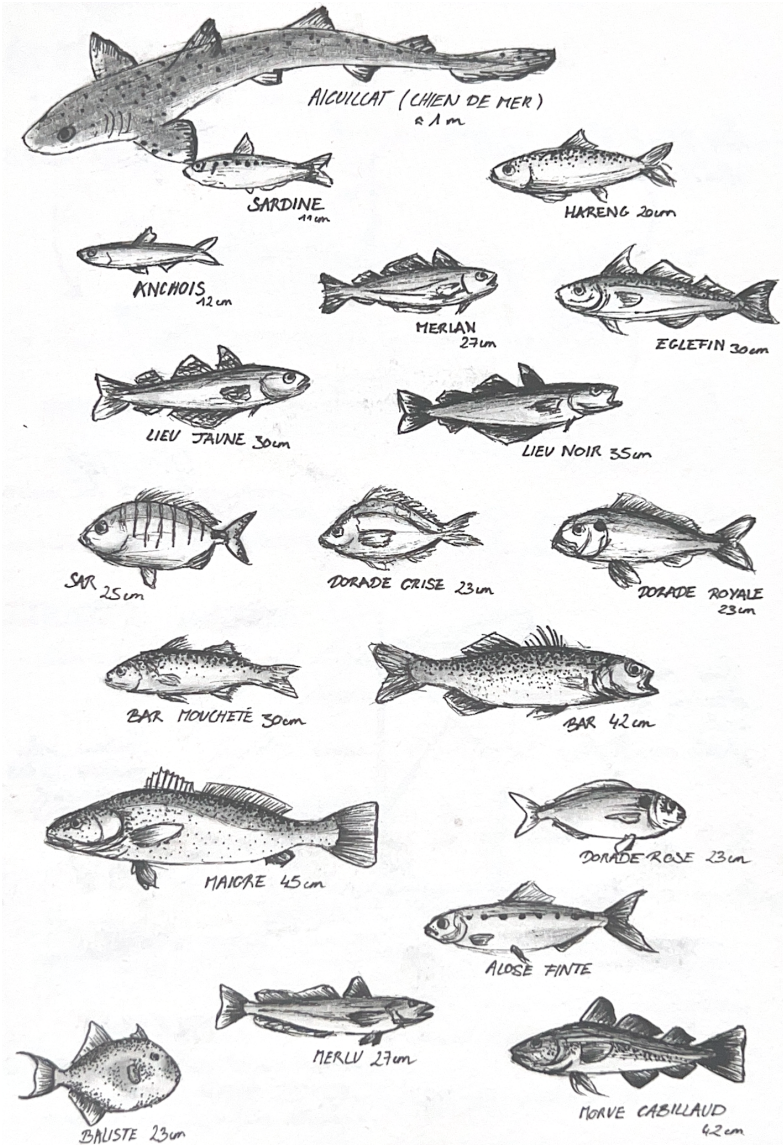


FIG 197. CROQUIS – LES HABITANTS DE LA MER © AUTEUR.

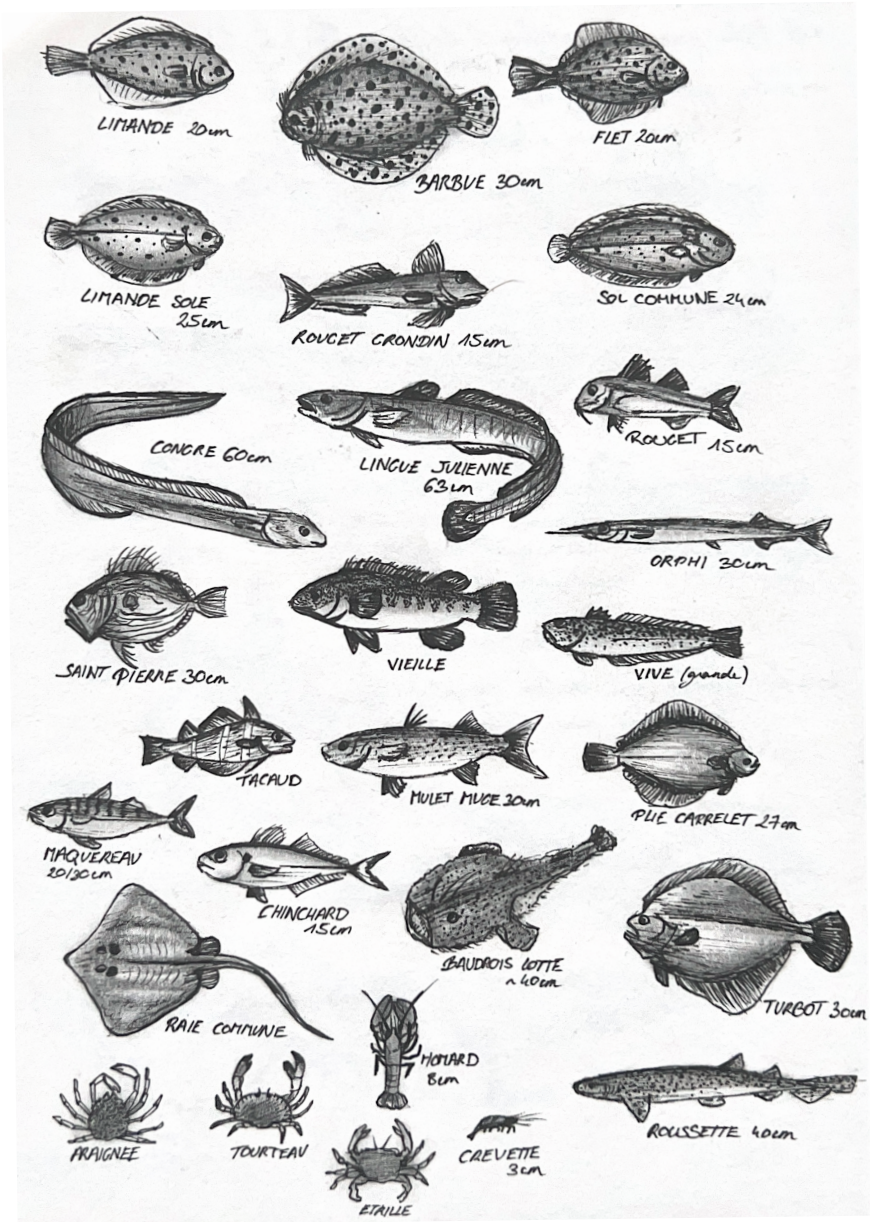


FIG 198. CROQUIS – LES HABITANTS DE LA MER © AUTEUR.

Annexe 04
Paysages portuaires

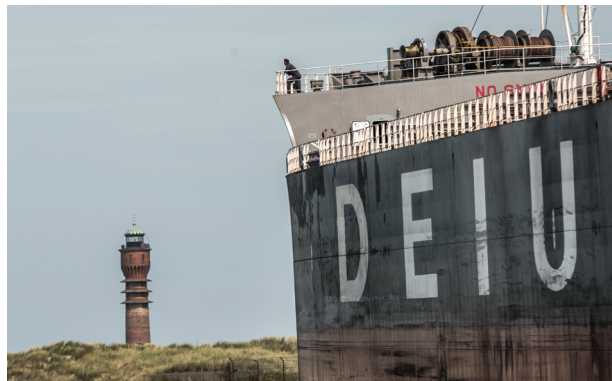


FIG 199. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.



FIG 200. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

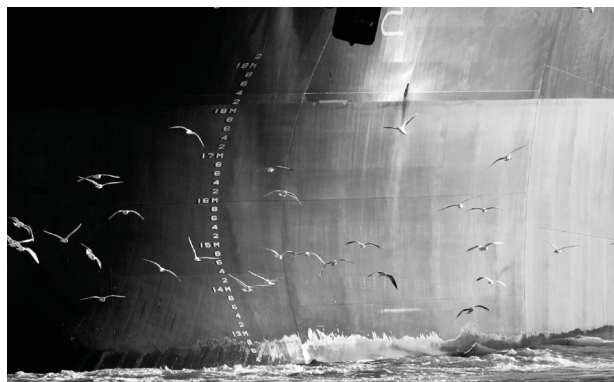
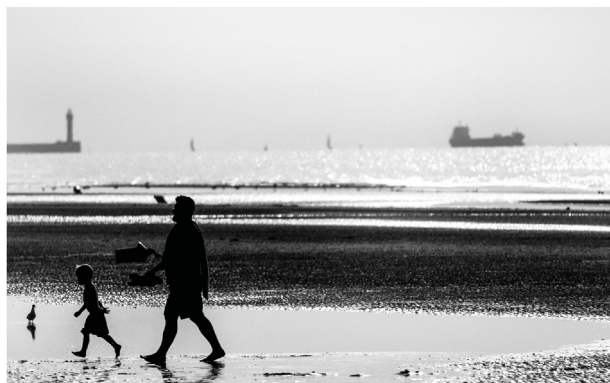


FIG 201. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.



FIG 202. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

Iconographie

FIG 1. ILLUSTRATION "REMERCIEMENTS" © AUTEUR.

FIG 2. PHOTO À BORD DU BÂTEAU FAMILIAL – 2007 © S.MISEROLE.

FIG 3. BÂTIMENT DES PHARES ET BALISES – 2026 © AUTEUR.

FIG 4. LOCALISATION DES PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS – D'APRÈS UNE CARTE TIRÉE DU SITE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITÉ, DE LA FORÊT, DE LA MER ET DE LA PÊCHE – 2026 © AUTEUR.

FIG 5. LOCALISATION DES PORTS DE COMMERCE EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE – CARTE DE LA RÉGION DES HAUTES-DE-FRANCE – 2026 © AUTEUR.

FIG 6. PHOTO DE VOILIERS DEVANT LE QUARTIER DU GRAND LARGE – 2016 © S.MISEROLE.

FIG 7. FRISE CHRONOLOGIQUE DES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS DE DUNKERQUE SELON LA FRISE CHRONOLOGIQUE DE 498 À 1968, VILLE-DUNKERQUE.FR. © AUTEUR.

FIG 8. PHOTO AÉRIENNE, L'ENTRÉE DU PORT – 1970 © ÉDITION IRIS – PHOTO PUBLIÉE PAR "LIHF/DIGV"

FIG 9. DUNKERQUE, AVANT-PORT, BATEAUX PÊCHEURS – 1914 – CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR.

FIG 10. DUNKERQUE, VUE GÉNÉRALE, CÔTÉ OUEST – 1906 – CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR.

FIG 11. DUNKERQUE, LE TRAVAIL AU PORT – 1906 – CARTE POSTALE TIRÉE DE DUNKERQUE-HISTOIRE.FR.

FIG 12. LANCEMENT DU CONTRE-TORPILLEUR "LE TRIOMPHANT" – 16 AVRIL 1934 – PHOTOGRAPHIE TIRÉE VILLE DE DUNKERQUE, DUNKERQUE MAGAZINE, N°203, JANVIER 2010.

FIG 13. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 1950 © AUTEUR.

FIG 14. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 15. VILLE DE DUNKERQUE – PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 1950.

FIG 16. VILLE DE DUNKERQUE – PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026.

FIG 17. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 1950 © AUTEUR.

FIG 18. RÉPARTITION VILLE – PORT SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 19. RÉFÉRENCE AU MODÈLE DE HOYLE, THE PORT-CITY INTERFACE, 1989/2000, INSPIRÉ DE LA REPRÉSENTATION DE ALEXANDRE LASUR, 2019, AU FIL DE L'EAU : UNE NOUVELLE INTERFACE AU SERVICE DU PATRIMOINE. © AUTEUR.

FIG 20. PROPOSITION D'UNE 7IÈME ÉTAPE DU MODÈLE DE HOYLE © AUTEUR.

FIG 21. RECONQUÊTE DES FRONTS D'EAU DANS LE CENTRE HISTORIQUE DE LA VILLE – PROPOSITION D'UNE 7IÈME ÉTAPE DU MODÈLE DE HOYLE – SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 22. LES QUATRES SECTEURS DU PROJET NEPTUNE – SUR BASE D'UNE PHOTO AÉRIENNE DE L'ING – D'APRÈS UN SCHÉMA EXPLICATIF DE COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE – 2026 © AUTEUR.

FIG 23. EXTRAIT DU MASTER PLAN 1991 – LES ENJEUX DU PROJET, SCHÉMAS D'INTENTIONS – D'APRÈS LES CROQUIS DE RICHARD ROGERS © AUTEUR.

FIG 24. CROQUIS EXTRAITS DU MASTER PLAN 1991 © RICHARD ROGERS.

FIG 25. VUE D'ENSEMBLE – MASTER PLAN 1991 © RICHARD ROGERS.

FIG 26. CROQUIS EXTRAITS DU MASTER PLAN 1991 © RICHARD ROGERS.

FIG 27. MASTER PLAN PROJET NEPTUNE – 1991 © RICHARD ROGERS.

FIG 28. CENTRE VILLE DE DUNKERQUE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.

FIG 29. SCHÉMAS DE L'ÉVOLUTION VILLE-PORT DANS LE CENTRE VILLE DE DUNKERQUE DE 960 À 2026 SUR BASE DE DIFFÉRENTES CARTOGRAPHIES ET VUES AÉRIENNES © AUTEUR.

FIG 30. EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE RÉALISÉ PAR LES OAP – CARTE : AXE 4 – PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI © AGUR.

FIG 31. SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEUR DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026. © AUTEUR.

FIG 32. PHOTO VUE DU MÔLE 2 – LES ESPACES PORTUAIRES FACE À LA VILLE – 2026 © AUTEUR.

FIG 33. PORT DE PLAISANCE DEVANT LA VILLE – 2026 © AUTEUR.

FIG 34. PHOTO DE LA RÉHABILITATION DE LA HALLE AUX SUCRES – 2012 © S.MISEROLE.

FIG 35. EMPLACEMENT DES CHANTIERS NAVALS NORMED AVANT LEURS FERMETURES – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 36. TERRAIN D'ÉTUDE – ANCIEN INTRAMUROS, CENTRE VILLE ACTUEL – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 37. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 38. CROQUIS – FRICHE DE L'ATELIER "JOKELSON & HANDTSAEM" © AUTEUR.

FIG 39. FRICHE DE L'ATELIER "JOKELSON & HANDTSAEM" – 2026 © AUTEUR.

FIG 40. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE A – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 41. CROQUIS – HANGAR PORTUAIRE © AUTEUR.

FIG 42. HANGAR PORTUAIRE – 2026 © AUTEUR.

FIG 43. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE B – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 44. CROQUIS – HALLE AUX SUCRES © AUTEUR.

FIG 45. HALLE AUX SUCRES – 2026 © AUTEUR.

FIG 46. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE C – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 47. CROQUIS – SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE © AUTEUR.

FIG 48. SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 © AUTEUR.

FIG 49. TERRAIN D'ÉTUDE – MISE EN AVANT DES FRICHES, CATÉGORIE D – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 2026 © AUTEUR.

FIG 50. BRIQUE ROUGE, STRUCTURE MÉTALLIQUE, BÉTON © AUTEUR.

FIG 51. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN BRIQUES – INSPIRÉ DE L'ATELIER DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

FIG 52. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN STRUCTURE MÉTALLIQUE – INSPIRÉ D'UN HANGAR PORTUAIRE © AUTEUR.

FIG 53. CROQUIS – EXEMPLE DE BÂTIMENT PORTUAIRE EN BÉTON – INSPIRÉ DU CHAI À VIN © AUTEUR.

FIG 54. PHOTO DU MÔLE 2, MÔLE PARTAGÉ ENTRE LA CUD ET LE GPMD – BÂTIMENT AU PREMIER PLAN RÉALISÉ PAR LA CUD ET FRICHE PORTUAIRE EN ARRIÈRE PLAN – 2025 © AUTEUR.

FIG 55. SONDAGE RÉALISÉ PAR L'AUTEUR DANS LE CADRE DU PRÉSENT TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES, BASÉ SUR 105 RÉPONSES, DIFFUSÉ VIA UN FORMULAIRE GOOGLE FORMS PARTAGÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX, 2026.

FIG 56. PHOTO QUAI FREYCINET 4 – BATEAU CLASSÉ – 2026 ©AUTEUR.

FIG 57. DÉBUT DES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DU "GRAND BLEU" ©VILLE DE DUNKERQUE.

FIG 58. PHOTO DÉTAIL DE LA JONCTION ENTRE LES ÉLÉMENTS DE LA SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 59. PHOTO DE LA SALLE DES SPORTS DU GRAND LARGE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 60. PHOTO DE LA RECONVERSION DU SITE NICODÈME – 2026 ©AUTEUR.

FIG 61. PARK SPOOR NOORD ©AG VESPA – BART GOSSELIN.

FIG 62. LES INTENTIONS DU PROJET DE SPOOR NOORD ©AUTEUR.

FIG 63. PLAN MASSE DU PROJET ©WIXSITE.COM.

FIG 64. PHOTO AVANT/APRÈS PROJET DU PARC ©WIXSITE.COM.

FIG 65. RÉHABILITATION D'UN DES BÂTIMENT DE SPTM PAR STRAMIENCY ©STRAMIEN.BE.

FIG 66. FRAC DUNKERQUE ©LAURIAN GHINITOIU.

FIG 67. PLAN MASSE DU FRAC ©LACATON & VASSAL.

FIG 68. HALLE AP2 EXISTANTE – 2009 ©LACATON & VASSAL.

FIG 69. PROJET DU FRAC © LACATON & VASSAL.

FIG 70. INTÉRIEUR HALLE AP2 ©LACATON ET VASSAL.

FIG 71. BELVEDERE ©LAURIAN GHINITOIU.

FIG 72. JONCTION DES ÉDIFICES ©LAURIAN GHINITOIU.

FIG 73. AXONOMÉTRIE FONCTIONNELLE DE L'ENSEMBLE DU PROJET ©LACATON & VASSAL.

FIG 74. PHOTO MÔLE 2 – 2026 © AUTEUR.

FIG 75. PHOTO DU BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES – 2025 ©AUTEUR.

FIG 76. PHOTO DES PHARES ET BALISES DU PONT DE LA BATAILLE DU TEXEL – 2026 ©AUTEUR.

FIG 77. PHOTO DE LA TOUR DU BÂTIMENT PRINCIPAL – 2026 ©AUTEUR.

FIG 78. PHOTO DES PHARES ET BALISES DU QUAI VOISIN – 2026 ©AUTEUR.

FIG 79. PHOTO DE L'ATELIER PRINCIPAL – 2026 ©AUTEUR.

FIG 80. CROQUIS PHARE DU RISBAN. ©AUTEUR.

FIG 81. CROQUIS BOUÉE DE BALISAGE ©AUTEUR.

FIG 82. CROQUIS FEU DE SAINT-POL ©AUTEUR.

FIG 83. PHOTO DU PHARE DU RISBAN – 2013 ©S.MISEROLE.

FIG 84. PHOTO JETÉE EST, GRANDES MARÉES – 2015 ©S.MISEROLE.

FIG 85. PHOTO DU FEU DE SAINT-POL – 2013 ©S.MISEROLE.

FIG 86. PHOTO D'UNE BALISE AU PORT OUEST – 2016 ©S.MISEROLE.

FIG 87. CARTE MARINE DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE (SHOM) – 2026 © IGN,SHOM
LÉGENDE RÉALISÉE PAR L'AUTEUR (COULEURS NON CONVENTIONNELLES).

FIG 88. LOGO DES PHARES ET BALISES ©DRIM MEMN

FIG 89. CLICHÉ À L'ARGENTIQUE DES CHANTIERS DE FRANCE – CLICHÉ "IGNF_PVA_1-O_1946-09-02_CDUR001305_1949_DUR_130_001" – 1949 © ING.
MISE EN ÉVIDENCE DU SITE PAR L'AUTEUR.

FIG 90. CLICHÉ À L'ARGENTIQUE DES CHANTIERS DE FRANCE – CLICHÉ "IGNF_PVA_1-O_1946-09-02_CDUR001305_1949_DUR_130_0007" – 1949 © ING.
MISE EN ÉVIDENCE DU SITE PAR L'AUTEUR.

FIG 91. QUARTIER DES CHANTIERS DE FRANCE – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 1948 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.

FIG 92. QUARTIER DES CHANTIERS DE FRANCE – SUR BASE D'UNE VUE AÉRIENNE DE L'ING – 1948 – ANNOTATIONS DE L'AUTEUR.

FIG 93. PHOTO DU BÂTIMENT PRINCIPAL EN CONSTRUCTION – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 94. PHOTO DE L'ATELIER EN CONSTRUCTION – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 95. AXONOMÉTRIE ÉCLATÉE DU BÂTIMENT PRINCIPALE ©AUTEUR.

FIG 96. AXONOMÉTRIE ÉCLATÉE DE L'ATELIER ©AUTEUR.

FIG 97. PLANS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 98. ÉLÉVATIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 99. COUPES DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 100. ÉLÉVATIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL – DOSSIER DU PORT DE DUNKERQUE – ARCHIVES DE DUNKERQUE.

FIG 101. BRIQUES ROUGES SUR LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

FIG 102. PIERRE D'HYDREQUENT SUR LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

FIG 103. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE PRINCIPALE DU BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.

FIG 104. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE SUD-EST DU BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.

FIG 105. BRIQUES ET PIERRES SUR LA FAÇADE OUEST DE L'ATELIER © AUTEUR.

FIG 106. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – AVANT – SITE SUITE AUX DESTRUCTIONS DES CHANTIERS DE FRANCE © ANMA.

FIG 107. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – PROJET PAR ANMA © ANMA.

FIG 108. DE LA FRICHE AU QUARTIER MIXTE – PERSPECTIVE DU PROJET PAR ANMA © ANMA.

FIG 109. SITE PORTUAIRE EN ACTIVITÉ – ANNÉES 1960 © DOCUMENT COMMUNAUTÉ URBAINE DUNKERQUE.

FIG 110. SITE PORTUAIRE RECONVERTI – QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

FIG 111. CROQUIS QUARTIER DU GRAND LARGE – LES VOISINS PROCHES DU SITE DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

FIG 112. QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026

FIG 113. QUARTIER DU GRAND LARGE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

FIG 114. CROQUIS DU QUARTIER – LES GABLES ET LA ZAC DU GRAND LARGE ©AUTEUR.

FIG 115. PHOTO LES GABLES ET LA ZAC DU GRAND LARGE – 2026 © AUTEUR.

FIG 116. CROQUIS DU QUARTIER – LOGEMENTS INDIVIDUELS ©AUTEUR.

FIG 117. PHOTO LOGEMENTS INDIVIDUELS – 2026 © AUTEUR.

FIG 118. CROQUIS DU QUARTIER – LE QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE ©AUTEUR.

FIG 119. PHOTO QUARTIER QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE– 2026 © AUTEUR.

FIG 120. CROQUIS DU QUARTIER – LE CAP LARGE ©AUTEUR.

FIG 121. PHOTO QUARTIER QUAI DES ANGLAIS ET LA RÉSIDENCE NEPTUNE– 2026 © AUTEUR.

FIG 122. CROQUIS DU QUARTIER – LES ÉQUIPEMENTS ©AUTEUR.

FIG 123. PHOTO DES ÉQUIPEMENTS DU QUARTIER DU GRAND LARGE– 2026 © AUTEUR.

FIG 124. CROQUIS DU SITE DES PHARES ET BALISES © AUTEUR.

FIG 125. SITE DES PHARES ET BALISES –VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

FIG 126. SITE DES PHARES ET BALISES –VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026.

FIG 127. CROQUIS DU SITE – BÂTIMENTS ©AUTEUR.

FIG 128. PHOTO VUE 1 – ATELIERS – 2025 © AUTEUR.

FIG 129. PHOTO VUE 2 – BALISEUR ET BÂTIMENT PRINCIPAL – 2025 © AUTEUR.

FIG 130. CROQUIS DU SITE – PARC DE BALISAGE ©AUTEUR.

FIG 131. PHOTO DU PARC DE BALISAGE – 2026 © AUTEUR.

FIG 132. CROQUIS DU SITE – L’ANCIEN CHEMIN DE FER ©AUTEUR.

FIG 133. PHOTO DE L’ANCIEN CHEMIN DE FER – 2026 © AUTEUR.

FIG 134. CROQUIS DU SITE – LA FAUNE ET LA FLORE ©AUTEUR.

FIG 135. PHOTO VUE 1 – LA FAUNE ET LA FLORE SUR LE SITE – 2026 © AUTEUR.

FIG 136. PHOTO VUE 2 – LA FAUNE ET LA FLORE SUR LE SITE – 2026 © AUTEUR.

FIG 137. CROQUIS DU SITE – LES LIMITES DU SITE ©AUTEUR.

FIG 138. PHOTO VUE 1 – LIMITE DU SITE AVEC MUR EN BÉTON– 2026 © AUTEUR.

FIG 139. PHOTO VUE 2 – LIMITE DU SITE AVEC MUR EN BRIQUE ET BARREAUX MÉTALLIQUE– 2026 © AUTEUR.

FIG 140. PLAQUE COMMÉMORATIVE EN MÉMOIRE DES VICTIMES DE L’AMIANTE DEVANT LE SITE – 2026 © AUTEUR.

FIG 141. PORTRAIT DE V.MARTEL © AUTEUR.

FIG 142. PORTRAIT DE J.P. DELEBART ©AUTEUR.

FIG 143. ILLUSTRATION INTENTIONS DU PROJET–POUR QUI? © AUTEUR.

FIG 144. ILLUSTRATION INTENTIONS DU PROJET–POURQUOI? © AUTEUR.

FIG 145. LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE FONCTIONS DU TERRITOIRES AUTOUR DU SITE – VUE AÉRIENNE DE APPLE MAPS – 2026 ©AUTEUR.

FIG 146. LES DIFFÉRENTES TYPOLOGIES DE FONCTIONS DU TERRITOIRES AUTOUR DU SITE – ANALYSE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 147. ILLUSTRATION INTENTIONS DU PROJET–PROGRAMME? ©AUTEUR.

FIG 148. ILLUSTRATION BALADE DE MÉMOIRE ET CULTURES ©AUTEUR.

FIG 149 . PHOTOS DES POINTS D’ARRÊT DE LA BALADE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 150. PHOTOS DES POINTS D’ARRÊT DE LA BALADE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 151 . PHOTOS DES POINTS D’ARRÊT DE LA BALADE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 152. PHOTOS DES POINTS D’ARRÊT DE LA BALADE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 153. PHOTO DU QUAI DE LA CUNETTE – 2026 ©AUTEUR.

FIG 154. PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENTS DU QUAI ©AUTEUR.

FIG 155. QUAI DES ANGLAIS ET QUAI DE LA CUNETTE – SUR BASE D’UNE VUE AÉRIENNE DE L’ING – 2026 – ANNOTATIONS DE L’AUTEUR.

FIG 156. VUE N°1 DEPUIS LE QUAI – PORT DE PLAISANCE ET FRAC – 2025 ©AUTEUR.

FIG 157. VUE N°2 DEPUIS LE QUAI – PHARE DU RISBAN ET REMORQUEURS À QUAI – 2025 ©AUTEUR.

FIG 158. VUE N°3 DEPUIS LE QUAI – POINTS HAUTS DE LA VILLE – 2025 ©AUTEUR.

FIG 159. CIRCULER AUTOUR DU SITE – ESPACE À CONTOURNER ©AUTEUR.

FIG 160. INTENTIONS DE PROJET – PASSAGE À TRAVERS LE SITE ©AUTEUR.

FIG 161. INTENTIONS DU PROJET – ORIENTATION ET DIALOGUE AVEC LE QUARTIER ©AUTEUR.

FIG 162. PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – SITUATION EXISTANTE © AUTEUR.

FIG 163. ANALYSES SUR LE PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – SITUATION EXISTANTE © AUTEUR.

FIG 164. PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – PROJET © AUTEUR.

FIG 165. ANALYSES SUR LE PLAN MASSE DU QUARTIER DU SITE – PROJET © AUTEUR.

FIG 166. PLAN MASSE DU SITE – LES ABORDS DU PROJET – PROJET © AUTEUR.

FIG 167. CROQUIS VUE 1 – LES ABORDS DU PROJET © AUTEUR.

FIG 168. CROQUIS VUE 2 – LES ABORDS DU PROJET © AUTEUR.

FIG 169. INTENTIONS DES LOGEMENTS STRUCTURANTS LE SEUIL DU SITE – AXONOMÉTRIE – PROJET © AUTEUR.

FIG 170. INTENTIONS DES LOGEMENTS STRUCTURANTS LE SEUIL DU SITE – COUPE SIGNIFICATIVE – PROJET © AUTEUR.

FIG 170. INTENTIONS DES LOGEMENTS STRUCTURANTS LE SEUIL DU SITE – COUPE SIGNIFICATIVE – PROJET © AUTEUR.

FIG 171. PLAN MASSE DU SITE – LES ABORDS DU PROJET – PROJET © AUTEUR.

FIG 172. CROQUIS VUE 2 – PARC STRUCTURÉ © AUTEUR.

FIG 173. PLAN MASSE DU SITE – PROJET – POINTS DE VUES DU PARC © AUTEUR.

FIG 174. CROQUIS VUE 1 – AMÉNAGEMENTS POUR ENFANTS © AUTEUR.

FIG 175. LES ÉLÉMENTS DU PROJET © AUTEUR.

FIG 176. PLAN REZ DE L'ENSEMBLE DU SITE © AUTEUR.

FIG 177. FICHE PROJET – BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.

FIG 178. FICHE PROJET – ATELIER PRINCIPAL © AUTEUR.

FIG 179. FICHE PROJET – ATELIER SECONDAIRE © AUTEUR.

FIG 180. FICHE PROJET – ATELIER MAGASIN © AUTEUR.

FIG 181. CROQUIS – LE BÂTIMENT PRINCIPAL DES PHARES ET BALISES VU DU PARC © AUTEUR.

FIG 182. CROQUIS – ESPACE DE DÉCOUVERTE DU MONDE MARIN © AUTEUR.

FIG 183. CROQUIS – LES ATELIERS – ESPACE DE DÉCOUVERTE DU MONDE MARIN © AUTEUR.

FIG 184. CROQUIS – PLACE DEVANT LE BÂTIMENT PRINCIPAL © AUTEUR.

FIG 185. PHOTO MÔLE 2 – CONTRASTE ENTRE DIFFÉRENTS ÉDIFICES © AUTEUR.

FIG 186. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.

FIG 187. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.

FIG 188. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/5000 © AUTEUR.

FIG 189. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/1000 © AUTEUR.

FIG 190. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/1000 © AUTEUR.

FIG 191. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/1000 © AUTEUR.

FIG 192. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/500 © AUTEUR.

FIG 193. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/500 © AUTEUR.

FIG 194. MAQUETTE DU CENTRE VILLE – 1/500 © AUTEUR.

FIG 195. GLOSSAIRE MARITIME © AUTEUR.

FIG 196. GLOSSAIRE MARITIME – LES QUAIS © AUTEUR.

FIG 197. CROQUIS – LES HABITANTS DE LA MER © AUTEUR.

FIG 198. CROQUIS – LES HABITANTS DE LA MER © AUTEUR.

FIG 199. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

FIG 200. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

FIG 201. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

FIG 202. PAYSAGES PORTUAIRES – PHOTOGRAPHIES © S.MISEROLE & AUTEUR.

Bibliographie

Lefebvre, H., *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris, 1968.

Chatain, A. et Maufroy, W., *Dunkerque, l'armateur et l'architecte. La reconquête des espaces portuaires*, Images du Patrimoine n°282, Lieux dits éditions, 2013.

Lemaire, L., *Histoire de Dunkerque des origines à 1900*, Imprimerie du Nord Maritime, Dunkerque, 1927.

Pouille, E. et Morlion, M. (commissaires), *Habiter la modernité à Dunkerque*, éditions invent / Ville de Dunkerque, 2025.

Hoyle, B.S. & Pinder, D. (dir.), *European Port Cities in Transition*, Belhaven Press, Londres, 1992.

Rambert, F. (dir.), *Un bâtiment, combien de vies ? La transformation comme acte de création*, Cité de l'architecture & du patrimoine, 2015.

Richard, D., *L'épreuve de la modernité. Histoire des Ateliers et Chantiers de France (1945-1973)*, thèse de l'École des Chartes, 2006.

Busquets, J. avec Desvigne, M., *Dunkerque : projet de réaménagement du centre-ville*, Imprinta Tormiq, 2012.

Joan, J.-M., *Port de Dunkerque. De la reconstruction à demain*, éditions Jean-Marc Joan, 2023.

Deschodt, D. (dir.), *Arrêt sur images : Dunkerque Port*, éditions du Port Autonome de Dunkerque, 2004.

Le Brun, É., *Balise*, éditions Light Motiv, 2020.

Port Autonome de Dunkerque, *40ème anniversaire Dunkerque : un port dont l'histoire s'écrit chaque jour*, éditions du Port Autonome de Dunkerque, 2006.

Articles

Lottin, A., *Histoire de Dunkerque des origines à 1900*, Revue du Nord, 1979.

Hoyle, B.S., *The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples*, Geoforum, vol. 20, n°4, 1989, pp. 429-435.

Lacave, J.-M., *Les synergies espace portuaire/ espace urbain dans les reconversions de friches portuaires*, Annales des Mines – Responsabilité et environnement, n°74, 2014, pp. 59-64. (<https://www.cairn.info/revue-responsabilite-et-environnement1-2014-2-page-59.htm>)

Debrie, J. et Lavaud-Letilleul, V., *Le domaine portuaire, entre protection et valorisation*, Revue Flux, n°103-104, 2016, pp. 72-85.

Lavaud-Letilleul, V., *Dunkerque-Neptune : dix années d'une expérience de waterfront à la française, Des villes, des ports, la mer et les hommes*. Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Paris, Éditions du CTHS, 2001, pp. 271-283. (https://www.persee.fr/doc/acrhs_0071-8440_2001_act_124_1_5941)

Boone, V., *FRAC Nord-Pas de Calais à Dunkerque : Lacaton & Vassal*, A+ Architecture in Belgium, n°231, 2013.

Lacaton, A. et Vassal, J.-P., *Ne rien perdre et gagner sur tout*, dans : Rambert, F. (dir.), *Un bâtiment, combien de vies ? La transformation comme acte de création*, Cité de l'architecture & du patrimoine, 2015, pp. 237-242.

Ville de Dunkerque, *Dunkerque au fil du temps*, publication municipale, 2018, disponible sur ville-dunkerque.fr. (https://www.ville-dunkerque.fr/fileadmin/user_upload/Histoire/2018-Dunkerque-au-fil-du-temps.pdf)

S3D.SPAD, ZAC du Grand Large – Aménagement du Fil Vert – Top Départ, s3d-spad.fr, consulté en 2026. (https://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fileadmin/Cud/documents/PLUIHD/6.1_PARTIE_6.1_MOBILITE_DEPLACEMENTS_PERSONNES_PLUIHD_Approbation_avec_signature__version_definitive_.pdf)

PLUIHD – OAP – Thématique paysage et biodiversité – décembre 2022. (https://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/fileadmin/Cud/documents/PLUIHD/3_-_PLUIHD_Approbation_OAP_PAYSAGES_BIODIV_VD_avec_signature.pdf)

Sitographie

Ministère de la Transition écologique, La densification urbaine : enjeux et définition, ecologie.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://www.ecologie.gouv.fr/>)

Grand Port Maritime de Dunkerque, Histoire et extension du port, dunkerque-port.fr, consulté en 2026. (<http://www.dunkerque-port.fr>)

Architecture-50, Reconstruire Dunkerque – Théodore Leveau, architecture-50.fr, consulté en 2026. (<https://architecture-50.fr/reconstruction-de-dunkerque-liberation-theo-leveau-jean-niermans-architecte-architecture/>)

Ville de Dunkerque, La naissance de Dunkerque, ville-dunkerque.fr, consulté en 2026. (<https://www.ville-dunkerque.fr/decouvrir-sortir-bouger/histoire-patrimoine/lhistoire-de-dunkerque>)

Réseau des sites majeurs Vauban, Dunkerque, sites-vauban.org, consulté en 2026. (<https://sites-vauban.org/ressources/site-vauban/dunkerque>)

Archives nationales du monde du travail, Projet Neptune – fonds AAAN, recherche-anmt.culture.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://recherche-anmt.culture.gouv.fr/ark:/60879/677073>)

Communauté urbaine de Dunkerque, PLUi HD, communaute-urbaine-dunkerque.fr/pluihd, consulté en 2026. (<https://www.communaute-urbaine-dunkerque.fr/pluihd>)

Ministère de la Transition écologique, Note PLANIF' – La capacité de densification et de mutation, oise.gouv.fr, mars 2019. (<https://www.oise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Amenagement-durable-du-territoire/Planification/Doctrine-territoriale/Les-notes-planif>)

Institut Paris Région, Réconcilier densité et qualité de la construction, institutparisregion.fr, consulté en 2026. (<https://www.institutparisregion.fr/>)

Cerema, En chemin vers une densité désirable, cerema.fr, consulté en 2026. (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-chemin-densite-desirable>)

Géococonfluences, Friches, geoconfluences.ens-lyon.fr, consulté en 2026. (<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/friches>)

Sénat, État des négociations engagées avec la Normed, question écrite n°02550 de M. Jacques Eberhard, Journal officiel de la République française, 1987, senat.fr, consulté en 2026. (<https://www.senat.fr/questions/base/1986/qSEQ860802550.html>)

FranceArchives, Chantiers du Nord et de la Méditerranée – NORMED, francearchives.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://francearchives.gouv.fr/fa-component/008c6360a1fbda-b8a28336331dba46b93aa82fe>)

Yakakwatik, Jokelson & Handtsaem, yakakwatik.org, consulté en 2026. (<http://yakakwatik.org/jokelson-handtsaem/>)

Halle aux sucres, Un bâtiment historique et innovant, halleauxsucres.fr, consulté en 2026. (<https://www.halleauxsucres.fr/>)

Atelier Ferret Architectures, Gymnase du Grand Large – Dunkerque, archiferret.eu, consulté en 2026. (<https://archiferret.eu/fr/projets/gymnase-du-grand-large/>)

Passerelle – Bibliothèque nationale de France, L'architecture industrielle : un patrimoine ?, passerelles.essentiels.bnf.fr, consulté en 2026. (<https://passerelles.essentiels.bnf.fr/fr/chronologie/construction/f58ac8b8-274b-451d-98aa-553137651cef-ecoquartier-union/article/474e8863-0215-4f8e-bffe-ae039dfadf83-architecture-industrielle-un-patrimoine>)

Revue Patrimoine, « L'architecture industrielle, une patrimonialisation sélective », quiplusest.art, juin 2023. (<https://quiplusest.art/>)

Grand Port Maritime de Dunkerque, Organisation et gouvernance, dunkerque-port.fr, consulté en 2026. (<http://www.dunkerque-port.fr/fr/port-dunkerque/organisation-gouvernance/>)

Sénat, Pollutions industrielles et minières des sols, rapport n°700, 2020, senat.fr, consulté en 2026. (https://www.senat.fr/rap/r19-700-1/r19-700-1_mono.html)

BPLUSB architectures, Reconversion du Site Nicodème – Dunkerque, bplusbarchitectures.com, consulté en 2026. (<https://www.bplusbarchitectures.com/projets/nicodeme>)

AG Vespa, Park Spoor Noord, agvespa.be, consulté en 2026. (<https://www.agvespa.be/projecten/park-spoor-noord>)

VAi, Park Spoor Noord, vai.be, consulté en 2026. (<https://www.vai.be/gebouwen/verdickt-verdickt-parkloads-publieke-ruimte/park-spoor-noord>)

Stramien cv, SPTM Spoor Noord, consulté en 2026. (<https://www.stramien.be/>)

FRAC Grand Large – Hauts-de-France, Architecture, fracgrandlarge-hdf.fr, consulté en 2026. (<https://www.fracgrandlarge-hdf.fr/batiment/>)

Lacaton & Vassal, FRAC Grand Large – Hauts-de-France, lacatonvassal.com, consulté en 2026. (<https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=72>)

Ministère de la Culture, Base Mérimée – notice PA59000164 : Bâtiment de la subdivision des phares et balises de Dunkerque, pop.culture.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA59000164>)

Grand Port Maritime de Dunkerque, Présentation et évolution du port de Dunkerque, dunkerque-port.fr, consulté en 2026. (<https://www.dunkerque-port.fr/mieux-nous-connaître/organisation/>)

Service hydrographique et océanographique de la Marine, Caractéristiques de la mer du Nord et dynamiques maritimes, shom.fr, consulté en 2026. (<https://www.shom.fr/>)

Ministère de la Transition écologique, Le littoral et les dynamiques sédimentaires en Manche-Mer du Nord, ecologie.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://www.ecologie.gouv.fr/>)

Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord, La signalisation maritime et le balisage, developpement-durable.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/signalisation-maritime-phares-balises-r46.html>)

Direction des affaires maritimes, Organisation du balisage maritime et missions des services des phares et balises, mer.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://www.mer.gouv.fr/missions-phares-et-balises>)

Grand Port Maritime de Dunkerque, Histoire et développement du port de Dunkerque, dunkerque-port.fr, consulté en 2026. (<http://www.dunkerque-port.fr/fr/port-dunkerque/histoire-territoire/>)

Communauté urbaine de Dunkerque, Grand Large : reconversion des anciens chantiers navals, lesepl.fr, consulté en 2026. (<https://www.lesepl.fr/>)

ANMA, Dunkerque – ZAC du Grand Large, anma.fr, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/quartiers/FR-1680.html>)

PSS Archi, Les Gables – Dunkerque, pss-archi.eu, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/immeubles/FR-59183-25021.html>)

PSS Archi, ZAC du Grand Large – Dunkerque, pss-archi.eu, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/immeubles/FR-59183-25024.html>)

PSS Archi, Quai des Anglais phase 2 – Dunkerque, pss-archi.eu, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/immeubles/FR-59183-10590.html>)

PSS Archi, Résidence Neptune – Dunkerque, pss-archi.eu, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/immeubles/FR-59183-67073.html>)

PSS Archi, Équipements du Grand Large – Dunkerque, pss-archi.eu, consulté en 2026. (<https://www.pss-archi.eu/immeubles/FR-59183-47964.html>)

Atelier 204 architectures, Lycée Guy Debeyre – Dunkerque, atelier204.fr, consulté en 2026. (<http://www.atelier204.fr/#!/projet/7>)

Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), Remonter le temps, geoportail.gouv.fr, consulté en 2026. (<https://remonterletemps.ign.fr/>)

Mer et Marine, Phares et balises : où en est le plan de renouvellement de la flotte ?, meretmarine.com, consulté en 2026. (<https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/phares-et-balises-ou-en-est-le-plan-de-renouvellement-de-la-flotte>)

Foissel, S., « À Dunkerque, un fil vert de 2 km va relier le centre-ville à la plage », radio6.fr, 5 avril 2023. (<https://www.radio6.fr/article-64451-a-dunkerque-un-fil-vert-de-2km-va-relier-le-centre-ville-a-la-plage.html#:~:text=%C3%A0%20la%20plage-,A%20Dunkerque%2C%20un%20%C2%AB%20fil%20vert%20%C2%BB%20de%20km%20va%20relier,centre%2Dville%20%C3%A0%20la%20plage.&text=De%20la%20Gare%20de%20Dunkerque,ou%20v%C3%A9lo%20en%20toute%20s%C3%A9curit%C3%A9.>)

Sources primaires et textes réglementaires

Textes législatifs

Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (loi SRU), Journal officiel de la République française, n°289 du 14 décembre 2000.

Code de l'urbanisme, article L. 151-7.

Sources primaires

Sondage réalisé par l'auteure dans le cadre du présent travail de fin d'études, basé sur 105 réponses, diffusé via formulaire Google Forms, 2026.

Observation des espaces intérieurs et extérieurs du bâtiment subdivisionnaire des phares et balises, réalisée par l'auteure, 2026.

Information délivrée par François Lapère, Chef de département Génie Civil, Grand Port Maritime de Dunkerque, expert externe dans le cadre du présent travail de fin d'études, 2026.

Archives

Dossier d'appel d'offres pour la Subdivision des Phares et Balises, dossier du port de Dunkerque, Archives municipales de Dunkerque.

