

AMÉNAGEMENT PORTUAIRE, DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL & DYNAMIQUES URBAINES

DUNKERQUE PORT & VILLE

ÉDITION 2026

TRAJECTOIRES, DIALOGUES & INTERFACES



Dunkerque
PORT

Dunkerque
Grand Littoral
COMUNAUTE URBAINNE



DUNKERQUE
PORT & VILLE

ÉDITION 2026



«Le troisième port français est un champ de ruines. Plusieurs siècles d'infrastructures (quais, jetées, terre-pleins...) sont ravagés. Les terrains sont minés et plus de 110 épaves se trouvent dans les bassins, les écluses et le chenal. Les entrepôts (sucres, laines et textiles...), hangars, grues, usines, raffineries et les voies et infrastructures de communication sont soit anéantis, soit endommagés.»

Port de Dunkerque - Escalier pour l'Histoire
Livret d'exposition - Archives de Dunkerque - Centre de la Mémoire Urbaine d'Agglomération (2012)



«Dès juin 1940 le centre-ville a été très lourdement détruit. En mai 1945, lorsque Dunkerque sera enfin libérée, la ville est détruite à 70%: sur 3362 immeubles avant-guerre, 1524 sont totalement détruits, 806 sont fortement endommagés, seuls 1032 sont estimés habitables.»

Dunkerque, l'aventure urbaine - Philippe Nouveau (2006)

DUNKERQUE

PORT & VILLE

Depuis toujours l'histoire de la ville est intimement liée à celle du port.

De la reconstruction d'après-guerre jusqu'aux dynamiques actuelles de développement et de renouvellement, en passant par les bouleversements engendrés par le choix national d'implantation de la sidérurgie sur l'eau ou encore l'impact des crises économiques, le dialogue ville - port constant caractérise le territoire dunkerquois.



Dès 1948, la ville se reconstruit selon le plan élaboré par Théodore Leveau sous l'autorité du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

En attendant, les habitants sont logés dans des baraquements. En 1955, 10 ans après la fin de la guerre, 11 000 habitants vivent encore dans ces baraquements.

La ville provisoire s'étend parallèlement à la ville reconstruite.



La remise en état des infrastructures et ouvrages portuaires s'achève.

En 1955 le port Est totalement reconstruit, l'activité portuaire reprend rapidement.

Fond cartographique: 1955



■ Sites urbains
 ■ Activités et industries portuaires
 ■ Avants-ports, darses, bassins, canaux et lacs
 ■ Industries non portuaires
 ■ Espaces verts de loisirs
 — Routes
■ Plages et espaces naturels
■ Aménagements paysagers
— Voies ferrées

En 1957, la décision nationale d'implanter un complexe sidérurgique marque le début de l'extension des infrastructures portuaires vers l'ouest.

Le choix de Dunkerque, s'explique par :

- la possibilité de créer un bassin spécialisé pour recevoir les minéraliers et charbonniers de fort tonnage,
- l'espace disponible pour l'extension des activités industrielles et portuaires,
- l'existence d'un noyau sidérurgique (Usine des Dunes) depuis 1912,
- la proximité relative avec les centres intérieurs de production et de consommation d'acier (bassin minier, Ruhr, Est de la France).





Les conditions d'un développement industriel majeur se mettent en place: extension du port avec une sixième darse, bassin maritime gagné sur la mer, canal à grand gabarit, électrification de la desserte ferrée avec embranchements et triages, nouveaux accès routiers...

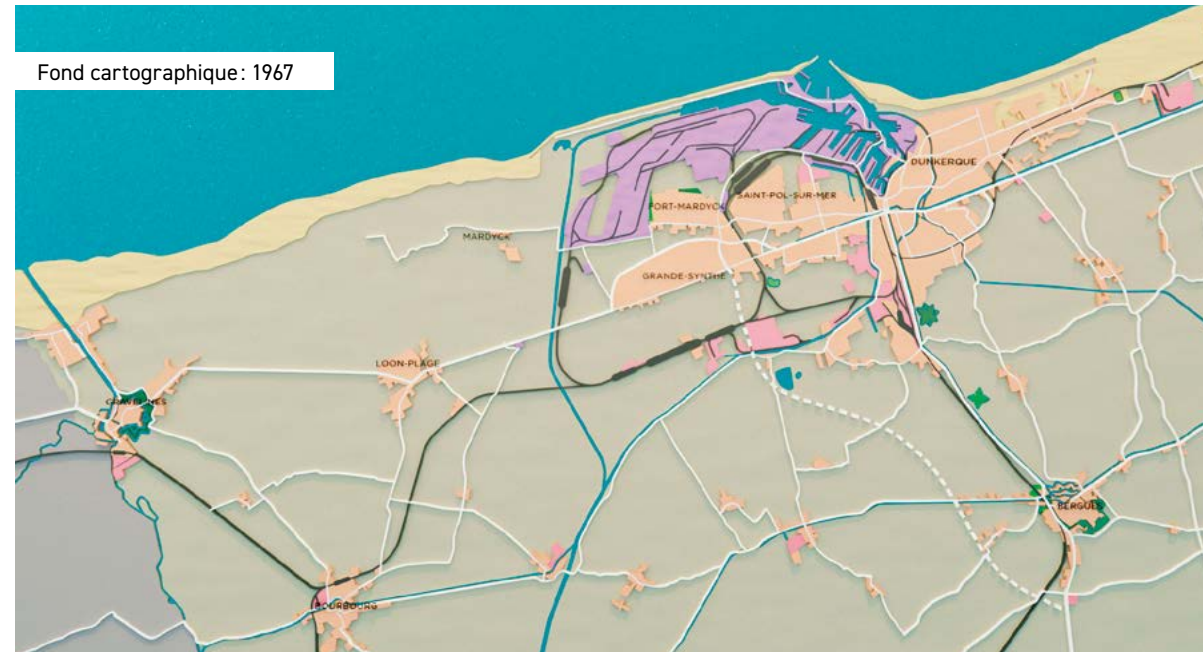
Le complexe sidérurgique Usinor démarre son activité en 1962, 4 000 personnes y sont embauchées.

La même année, les premiers logements sont livrés à proximité immédiate, dans la ZUP des Nouvelles-Synthes. Le rythme de construction accompagne le développement d'Usinor (7 000 salariés en 1969). D'autres secteurs, définis par le plan d'urbanisme du Ministère, voient des développements urbains très rapides, sous forme d'abord de ZUP (zones à urbaniser en priorité), puis de ZAC (zones d'aménagement concertées).



L'arrivée massive de population transforme des villages en villes. Les infrastructures génèrent des coupures urbaines importantes entre des villes et au sein de celles-ci.

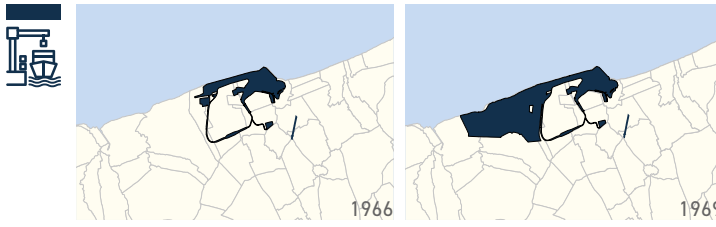
Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck et Grande-Synthe perdent leur accès à la mer.



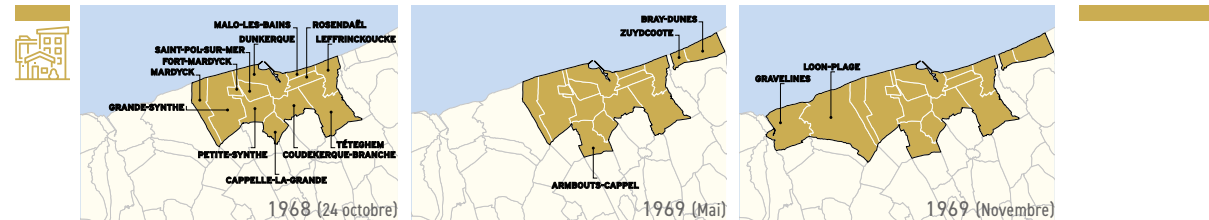
Fond cartographique: 1967

- Sites urbains
- Activités et industries portuaires
- Avants-ports, darses, bassins, canaux et lacs
- Industries non portuaires
- Plages et espaces naturels
- Espaces verts de loisirs
- Aménagements paysagers
- Routes
- Voies ferrées

Les élus participent à l'élaboration du livre blanc «Dunkerque 2000» en analysant à la fois les chances et les risques de cette croissance spectaculaire. La maîtrise des conséquences humaines, sociales et spatiales est au cœur de leurs préoccupations.



Géré jusqu'alors par la Chambre de commerce et d'industrie, le Port de Dunkerque, devient «Port Autonome» en 1966 (PAD). Il s'étend vers l'ouest par déclaration d'utilité publique en 1969 (les agriculteurs concernés sont expropriés; ils peuvent continuer à exploiter les terres mais sont contraints de les libérer au rythme de l'industrialisation).



Les élus locaux créent en 1968 la première communauté urbaine volontaire de France (CUD), rassemblant dans un premier temps 12 communes.



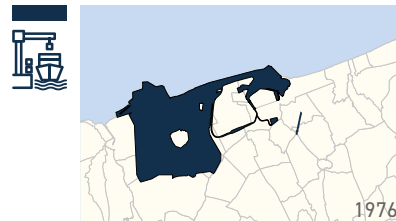
L'écluse Charles de Gaulle, l'autoroute Lille-Dunkerque et le réseau d'eau industrielle sont mis en service en 1972. Le port fluvial l'est en 1974.

Avec l'inauguration en 1973 d'Usinor-Mardyck, l'effectif du groupe atteint 11 000 personnes. Raffinerie, complexe pétrochimique et cimenterie s'implantent à l'ouest du village de Mardyck. Des zones d'activités de compétence communautaire se développent en lien avec les grandes infrastructures, notamment au nord du canal de Bourbourg.

Le port Ouest, à 17 kilomètres du port historique, est inauguré en 1975. Port en eau profonde sans contrainte d'écluses, il permet l'accueil de navires de 300 000 tonnes.

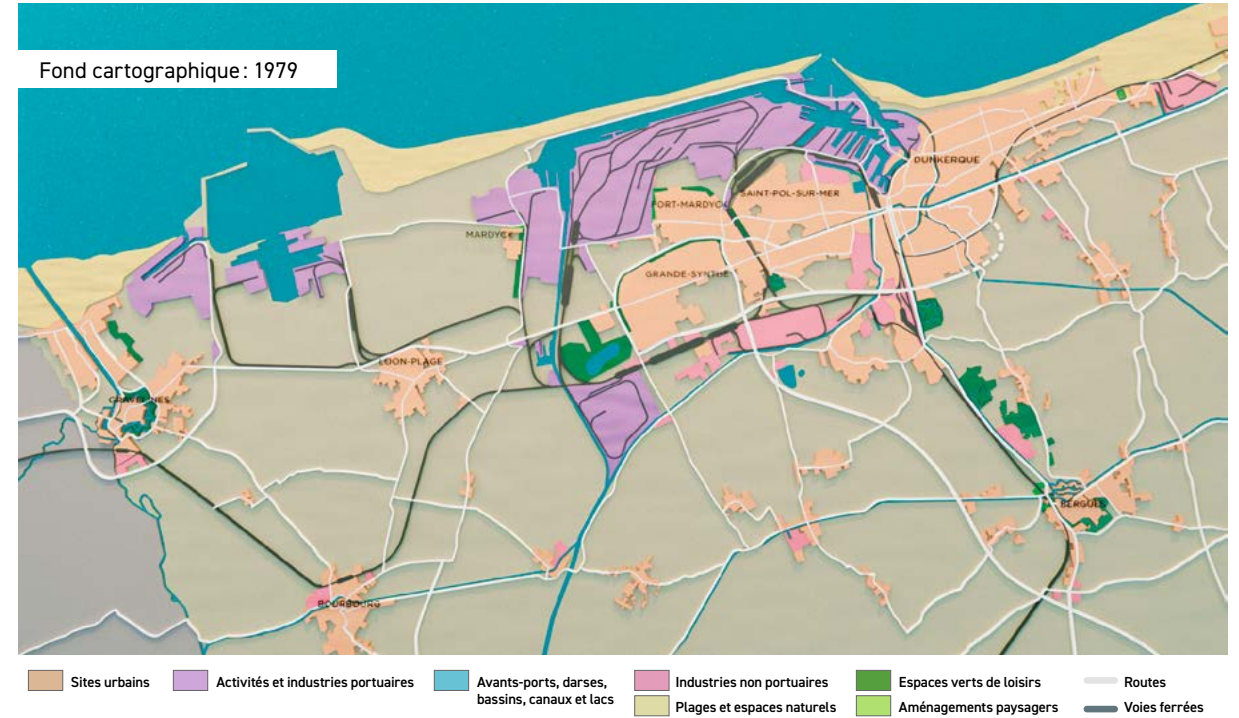


Une politique volontariste de développement urbain hiérarchisé est mise en place par les élus locaux: les nouveaux quartiers ne seront plus construits à proximité immédiate des grandes entreprises; la ville centre et l'agglomération existante seront renforcées, les liaisons entre l'est et l'ouest améliorées... Un vaste programme de plantations est lancé entre les sites d'habitat et les sites industriels, à vocation récréative et paysagère. Les espaces dunaires à l'est de Dunkerque sont acquis.

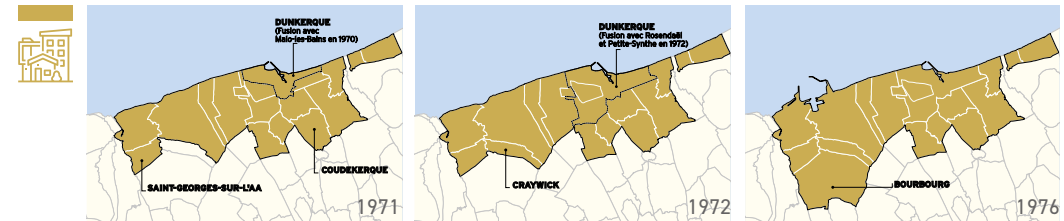


Une seconde déclaration d'utilité publique (1976) étend la circonscription du Port Autonome jusqu'à Gravelines.

Une zone d'aménagement différée est par ailleurs créée au sud de Loon-Plage.



L'agence d'urbanisme (AGUR) voit officiellement le jour en 1972. En lien direct avec les élus locaux et les représentants de l'État, l'AGUR élabore le «Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du littoral Nord» (SDAU).



Quatre nouvelles communes rejoignent la CUD entre 1971 et 1976.



Le pôle pétrochimique s'étoffe et la centrale nucléaire de Gravelines est mise en service en 1980. Le quai à pondéreux ouest est opérationnel en 1984. Le canal des Dunes relie port Est et port Ouest à partir de 1987.



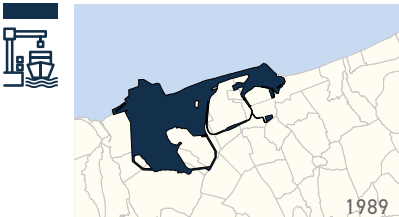
Bien que plus tardive qu'ailleurs, la crise consécutive aux chocs pétroliers des années 1970 atteint le littoral: la sidérurgie réduit fortement ses effectifs, la fermeture des Ateliers et Chantiers de France en 1987 (10000 emplois) laisse une gigantesque friche industrielle aux portes du centre-ville. Une certaine relance et diversification industrielle est néanmoins permise grâce à la mise en place de zones d'entreprises en 1986 offrant une exonération d'impôts sur les sociétés pour 10 ans.



Le rythme de construction diminue; de nombreux logements locatifs sociaux sont vacants. La communauté urbaine et les villes, en particulier Grande-Synthe, mettent en place une politique forte de renouvellement urbain: destruction d'immeubles dégradés, réhabilitation et construction de maisons individuelles, construction d'équipements sociaux, réalisation de ponts au-dessus des canaux reliant les quartiers, création de parcs urbains...



L'environnement et le cadre de vie préoccupent les élus: le bois des forts se développe, un golf public est créé, des ceintures et coupures vertes voient le jour entre habitat et industrie, des parcs publics sont aménagés, les massifs dunaires sont valorisés, un réseau de chauffage urbain utilisant une partie de la chaleur rejetée à l'atmosphère par Usinor est développé, les eaux du circuit de refroidissement de la centrale nucléaire sont utilisées par une ferme aquacole, le tri sélectif des déchets est mis en place...



Le port est classé «Opération d'intérêt national» en 1983; un régime juridique permettant à l'État de maîtriser son aménagement en exception aux principes de la décentralisation.

La zone d'aménagement différée est abandonnée en 1989, le tracé projeté de l'autoroute ayant été reporté plus au nord.

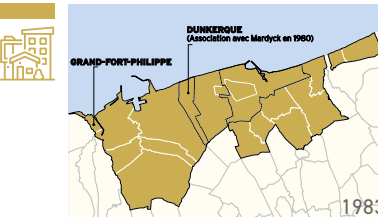
Fond cartographique: 1988



- Sites urbains
- Activités et industries portuaires
- Avants-ports, darses, bassins, canaux et lacs
- Industries non portuaires
- Espaces verts de loisirs
- Routes
- Plages et espaces naturels
- Aménagements paysagers
- Voies ferrées

Le SDAU est mis en révision en 1984.

L'AGUR élabore «Cartes sur table», base du nouveau schéma directeur qui sera approuvé en 1990. Les options de développement sont ramenées à la baisse; l'environnement et le cadre de vie sont davantage pris en compte, l'Adelfa représentant 23 associations environnementales est ainsi intégrée aux commissions locales d'aménagement et d'urbanisme.



La CUD s'étend en 1983 avec l'adhésion de Grand-Fort-Philippe.



L'autoroute du littoral relie Dunkerque aux ports de Boulogne-sur-Mer et Calais en 1993 et donne accès au tunnel sous la Manche; elle est connectée au réseau autoroutier belge dès 1996. Le TGV Nord dessert Dunkerque en 1993.



Le monde portuaire est en pleine mutation: les terminaux s'ouvrent aux partenaires privés, les zones logistiques et conteneurs se développent. Les activités industrielles, dans et hors territoire portuaire, se diversifient, des investissements internationaux apparaissent (Péchiney, Euro-Aspartam au port Ouest; Dupont de Nemours au port fluvial; Polychim au port Est; Astra sur le site de Petite-Synthe-Grande-Synthe, Coca-Cola et Continental Can sur le site de Bierne-Socx). Le gazoduc franco-norvégien et son terminal à Loon-Plage sont inaugurés en 1998.




Un ambitieux projet urbain de reconquête des espaces délaissés au port Est, «Dunkerque-Neptune», est élaboré. Trois ponts mobiles désenclavent le secteur de la Citadelle; l'Université et le Musée portuaire s'y implantent en 1992. Quais et bassins sont réaménagés; la plaisance se développe et des logements sont construits. En 1996, l'université s'enrichit de la Maison de la recherche en environnement industriel.

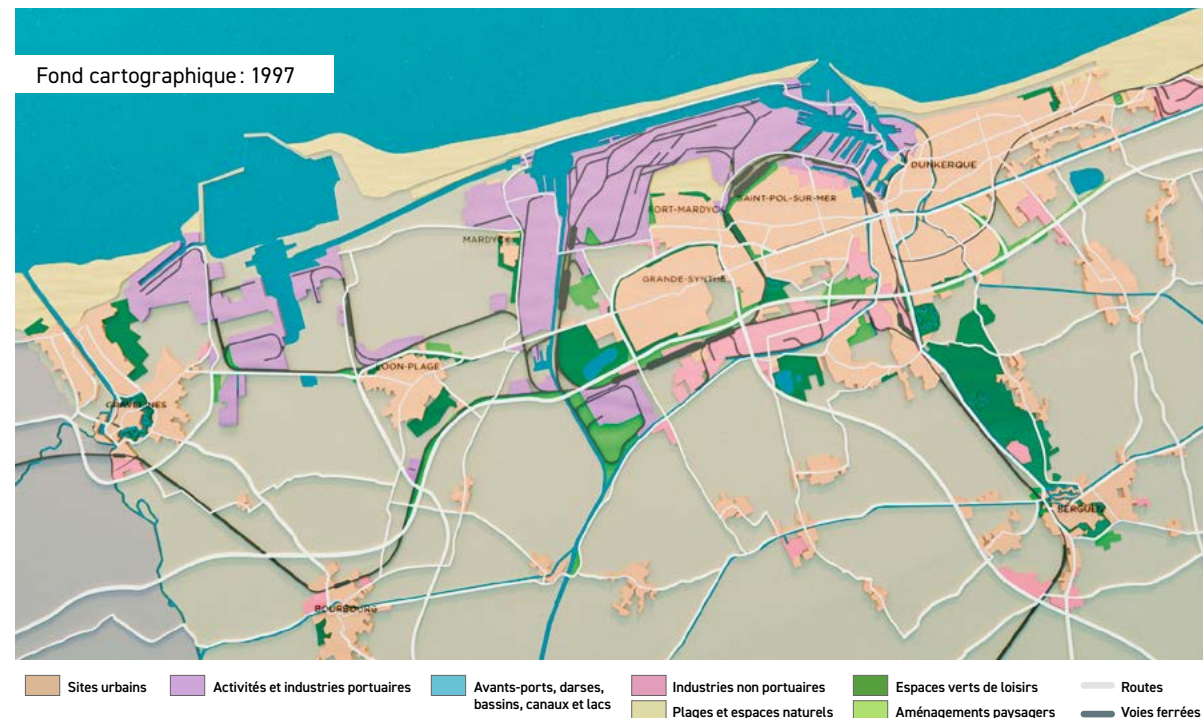


Les aménagements paysagers entre ville et port se poursuivent, passant d'une logique de coupure (ceintures boisées), à une logique d'interface (espaces de transition). La CUD développe un réseau de «chemins verts» à destination des piétons et cyclistes, dont certains s'établissent en frange du secteur portuaire.

Au sein du territoire portuaire, CUD et PAD collaborent pour la préservation des espaces naturels, la réalisation et la gestion des aménagements paysagers.

 Dunkerque est le premier port à mettre en place la réforme portuaire par un accord local de la manutention portuaire en 1992.

 Le master-plan «Dunkerque-Neptune», conçu par Richard Rogers and Partnerships, est adopté en 1991; des procédures d'aménagement opérationnel sont mises en place (ZAC des Bassins en 1991, ZAC du Grand Large en 1995).



L'AGUR accompagne les élus dans une démarche de concertation en matière d'environnement et de risques industriels avec le PAD, la CCI et les associations environnementales: un schéma d'environnement industriel est établi en 1993. Il introduit les concepts de «technologies propres» pour les nouvelles implantations, de «meilleures techniques possibles» pour le traitement des déchets et la prévention des risques; il définit des «zones de vigilance» à proximité des habitations et des bâtiments recevant du public.

Le secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles devient l'organe de gouvernance locale en matière d'environnement industriel. Une convention est signée entre le PAD et la CUD en matière de réalisation et de gestion des aménagements paysagers.



Les dessertes routières et ferrées du port Ouest évoluent.

Le quai de Flandre au port Ouest est prolongé; il accueille les plus grands porte-conteneurs mondiaux. Certains espaces portuaires sont clôturés en application de la procédure internationale pour la sûreté des installations portuaires faisant suite aux attentats du 11 septembre 2001.



La notion d'écologie industrielle se développe: Ecopal (Économie et écologie partenaires dans l'action locale) se crée en 2001; il s'agit de rationaliser les flux, les déchets des uns pouvant devenir la matière première des autres.

La Centrale DK6, plus importante centrale à cycle combiné de France, fruit d'un partenariat entre Arcelor (ex Usinor, ex Sollac) et GDF est mise en service en 2005. La raffinerie Total cesse sa production en 2009; elle conserve cependant son activité de stockage et oriente son site vers la formation et la recherche.



Les premiers logements sont livrés dans le quartier du Grand Large en 2005 (mise en œuvre du projet Neptune sur le site des anciens chantiers navals après dépollution). Parallèlement, la CUD mène des opérations de renouvellement urbain dans les quartiers en difficulté sociale de Grande-Synthe, Saint-Pol-sur-Mer et Dunkerque dans le cadre d'un « Grand projet de ville ».

À compter de 2004, la CUD participe ainsi aux opérations de l'Agence nationale de rénovation urbaine.

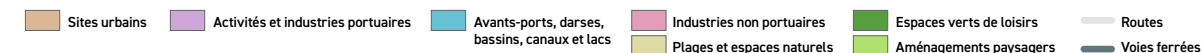
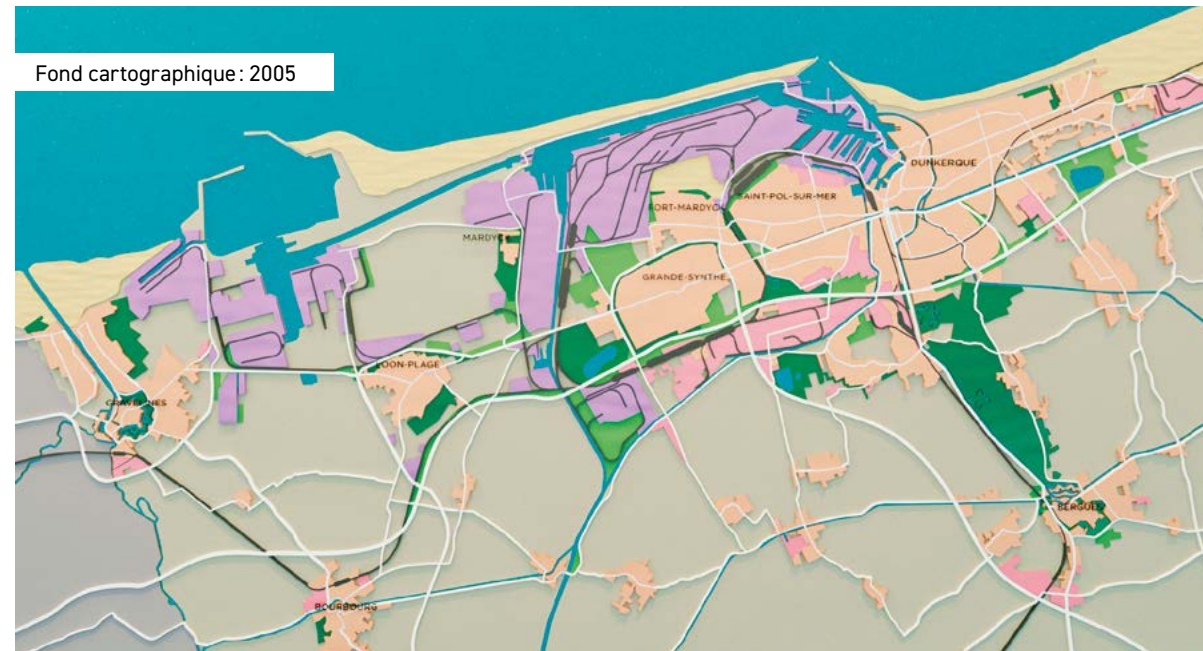


La CUD poursuit sa politique en matière d'aménagement paysager avec la préservation des espaces dunaires, l'aménagement de bases de loisirs et de parcs urbains, le confortement des espaces d'accompagnement des grandes infrastructures et du réseau de chemins verts. Au sein du territoire portuaire, la collaboration entre CUD et PAD s'intensifie pour la préservation des espaces naturels, la réalisation et la gestion des aménagements paysagers.

En 2008, le port devient « Grand Port Maritime » (GPM). Avec cette réforme portuaire, il recentre ses missions et accorde davantage de place aux collectivités territoriales dans sa gouvernance.

C'est désormais à l'échelle intercommunale qu'est collectée la taxe professionnelle.

Fond cartographique: 2005

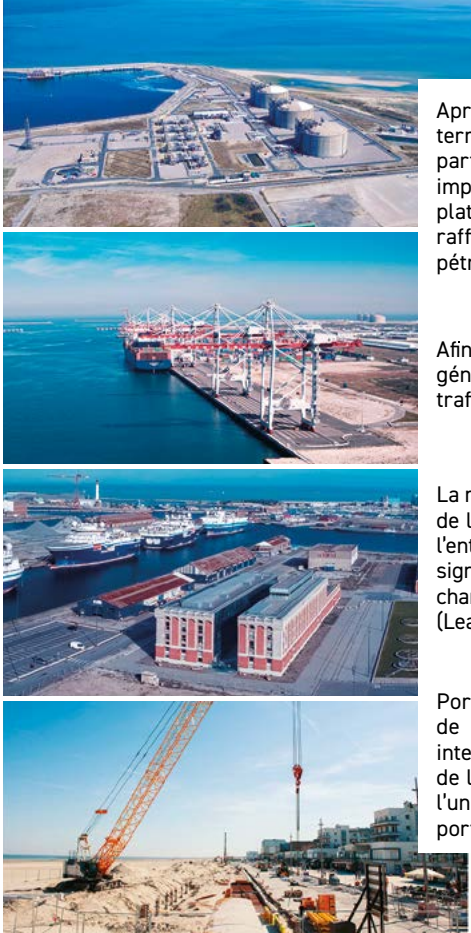


Dès 2009, la CUD et le GPM renforcent leur partenariat en élaborant une convention-cadre pluriannuelle traitant du développement économique, des problématiques environnementales et de la dynamique territoriale. Signée en 2010, celle-ci sera renouvelée en 2016.

En 2009, l'AGUR réalise la Toile industrielle® afin de comprendre les potentiels du développement et d'anticiper les impacts des changements sur les marchés économiques. Cette toile deviendra un outil pour le développement économique du territoire, l'économie circulaire étant devenue un argument de poids.

Un nouveau schéma directeur est étudié, prenant en compte les récentes lois sur l'eau, l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie: il devient « Schéma de cohérence territoriale » (SCoT), en application de la loi SRU du 13 décembre 2000.

Le SCoT de la région Flandre-Dunkerque est approuvé en 2007.

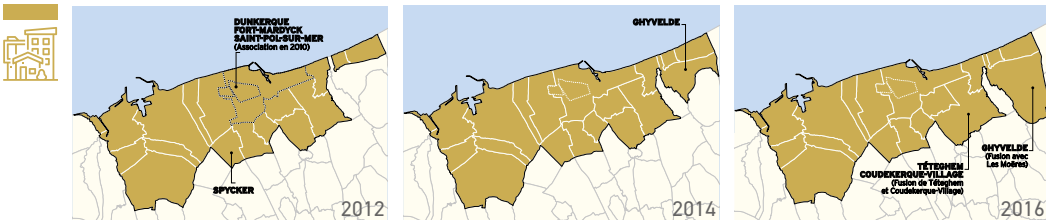


Après une période de récession consécutive à la crise économique de 2008 le territoire fait l'objet d'un important regain de dynamisme. Ainsi, dans la seconde partie de la décennie, le terminal méthanier est mis en service, de nouvelles implantations industrielles arrivent et les travaux d'aménagement de vastes plateformes logistiques et industrielles débutent. La cessation d'activité de la raffinerie SRD (ex BP) en 2016 marque la fin de la transformation primaire du pétrole sur Dunkerque. Le territoire s'engage dans la transition énergétique.

Afin d'augmenter la capacité d'accueil des grands porte-conteneurs de nouvelle génération, le quai de Flandre au port Ouest est à nouveau prolongé en 2019. Le trafic est en forte hausse.

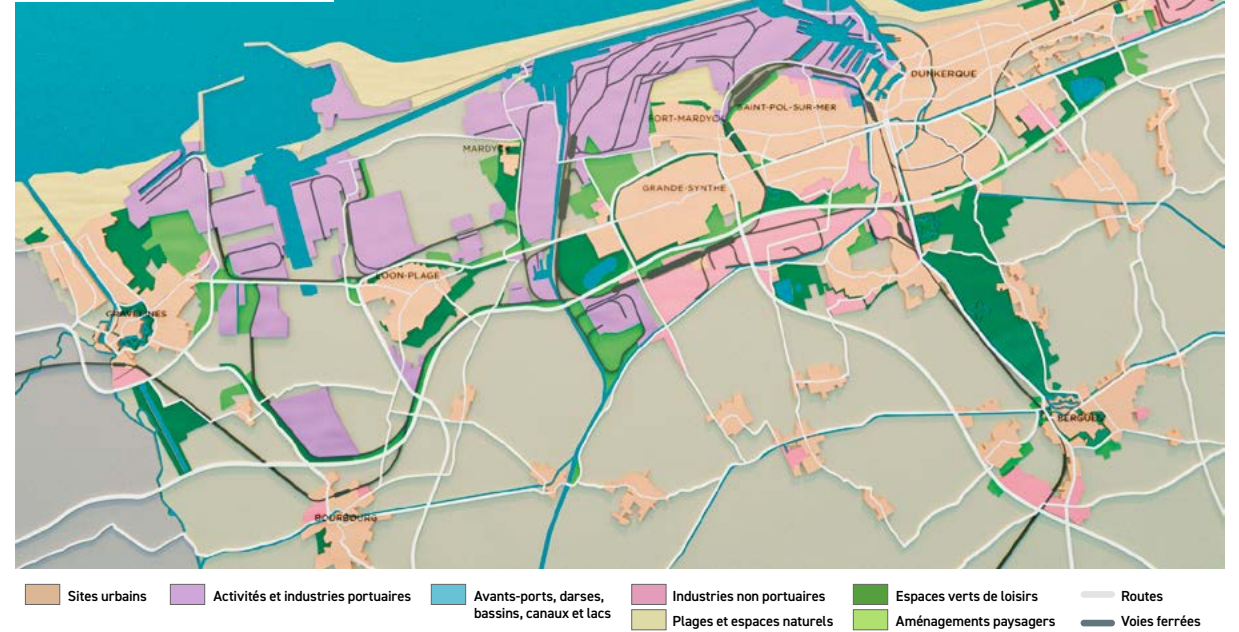
La reconquête urbaine des sites délaissés par l'activité se poursuit sur les secteurs de la Citadelle et du Grand Large; elle s'engage sur le site du môle 1. À l'instar de l'entrepôt des tabacs au début des années 90 (actuel Musée Portuaire), des bâtiments significatifs du patrimoine industriel sont réhabilités: atelier de préfabrication des chantiers navals (fonds régional d'art contemporain-FRAC), Halle aux Sucres (Learning Center de la ville durable).

Port et collectivités réalisent des travaux pour protéger le territoire des risques de submersion marine (rechargement en sable et rénovation des digues) et intensifient leurs actions en faveur de la qualité environnementale et paysagère de leurs territoires respectifs. Les itinéraires de mobilité douce se développent; l'un de ceux-ci, couplé à un corridor éco-paysager, est réalisé sur le domaine portuaire entre Bourbourg et Gravelines.



Le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque s'étend avec l'adhésion de nouvelles communes et la fusion de celles-ci. Depuis 2016 la CUD compte 17 communes

Fond cartographique : 2018



La CUD élargit ses compétences au champ de l'emploi. Elle crée les États généraux de l'emploi en 2015 et signe avec le GPMD une convention en faveur du développement économique et de la bonne gestion environnementale. En 2019, l'agglomération est lauréate de l'appel à projets national « Territoire d'Innovation » lui donnant les moyens d'accélérer la transition énergétique de son territoire industriel et portuaire.

Le GPMD élabore un schéma directeur du patrimoine naturel, document cadre de gestion de la biodiversité en 2011. Un plan d'aménagement et de développement durable est élaboré en 2014.

Le cahier des charges d'occupation du domaine portuaire est revu; un document de préconisations à l'intention des industriels y est joint; sa réalisation a été confiée à l'AGUR.

En 2012, la CUD se dote d'un plan local d'urbanisme à l'échelle communautaire.

La révision du SCoT de la région Flandre-Dunkerque est approuvée en mars 2020.



Le terminal des Flandres voit sa capacité de transbordement rail-route doubler, facilitant ainsi le report modal. Il est par ailleurs équipé d'installations de branchement électrique pour les porte-conteneurs.

Des investissements majeurs sont consentis en faveur du réseau électrique.

Mise en chantier en 2025, l'extension du bassin de l'Atlantique amènera d'ici 2029 à doubler la capacité de traitement des flux conteneurisés (projet CAP 2020).



D'importants travaux routiers au port Ouest facilitent l'accès aux nouvelles unités industrielles et fluidifient la circulation. Ainsi, une nouvelle infrastructure routière appelée Route Inter-industrielle Atlantique (RIA) est créée.

Une ligne de transports en commun pour les salariés de la zone industrialoportuaire, adaptée aux horaires postés, est mise en service (Rapid'Ouest).



La décarbonation est un enjeu majeur pour les entreprises.

Au port Ouest des « Zones grande industrie » accueillent les unités de production de Clarebout-Simplot, Verkor et ProLogium ; un nouveau poste électrique est créé. 150 hectares sont consacrés au développement d'activités logistiques dédiées aux marchandises sèches ou stockées à température dirigée. À proximité du Quai à Pondéreux Ouest s'implante le projet Neomat, structurant pour l'écosystème des batteries.

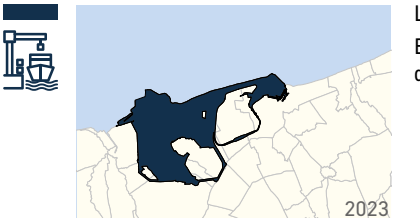
Au port Est, la friche industrielle de la raffinerie SRD accueille un terminal logistique pour véhicules neufs. Un site de stockage et de production de carburants durables va s'y développer (projet DARATLAS).



La rénovation urbaine s'intensifie. La construction de logements s'amplifie, en particulier sur les secteurs à l'interface Ville-Port.

Installé sur le môle 2 au port Est, ÉcosystèmeD constitué sous la forme d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP) comprenant notamment la CUD et le GPMD œuvre en faveur de la transition énergétique, de l'écologie industrielle et de la décarbonation.

La création du Port Center de Dunkerque en 2020 initie une nouvelle relation avec le citoyen. Lieu d'accueil et d'explication, il est le point de départ de visites du port.



Les limites de la circonscription du port évoluent.

Elles s'adaptent à la réalité de l'évolution de l'occupation des terrains en frange, notamment au port Est.

Fond cartographique: 2025



■ Sites urbains
 ■ Activités et industries portuaires
 ■ Avants-ports, darses, bassins, canaux et lacs
 ■ Industries non portuaires
 ■ Espaces verts de loisirs
 ■ Aménagements paysagers
 ■ Plages et espaces naturels
 — Routes
 — Voies ferrées



Conformément à la loi Climat et Résilience de 2021, le territoire poursuit l'objectif de zéro artificialisation nette en 2050. Pour autant, le statut de « Projet d'envergure nationale ou européenne » garantit le développement du port.

Sélectionnée en 2023 par le programme national « Territoire engagé pour le logement », la CUD accélère la construction en écho à la création d'emplois. Le recyclage de foncier artificialisé est largement mobilisé.

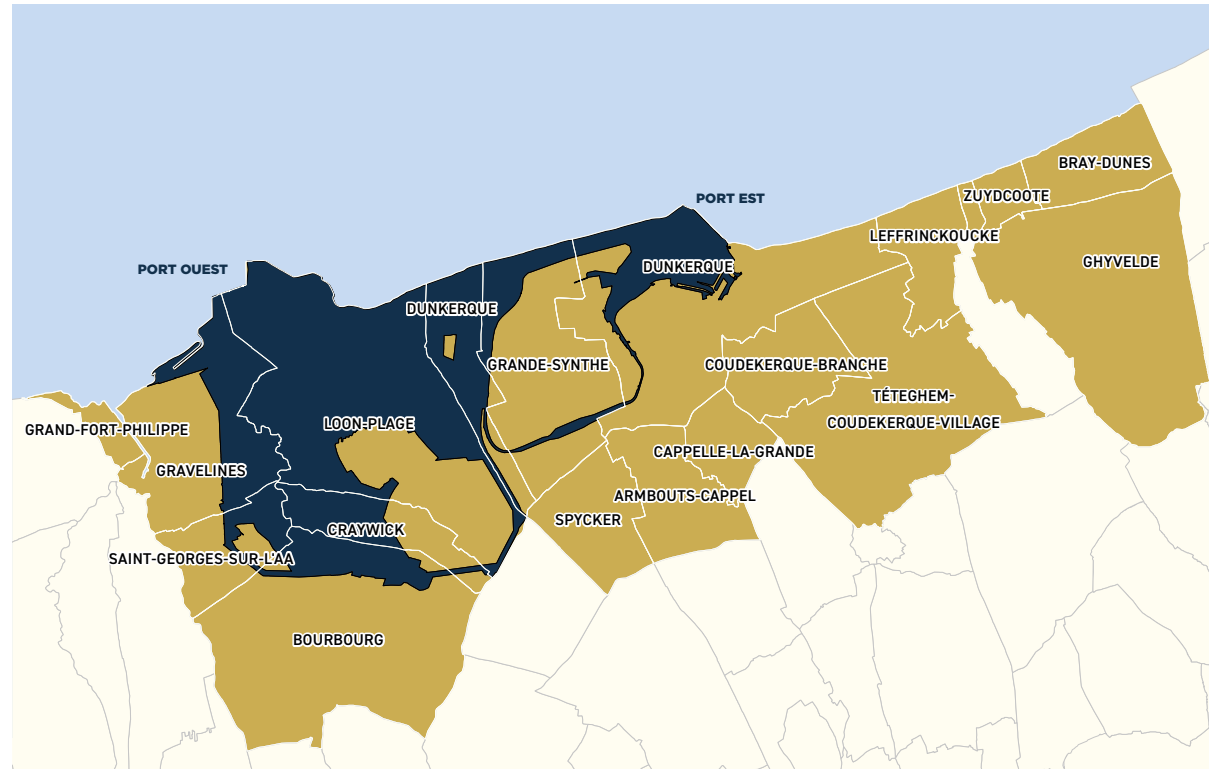
Dans le cadre d'un appel à projet national, la CUD élabore un Plan de paysage. Le développement portuaire est l'un des enjeux majeurs guidant le programme d'actions. À l'est du territoire communautaire, les dunes de Flandre sont labellisées « Grand Site de France ».

Dunkerque-Port établit son projet stratégique pour les périodes 2020-2024 puis 2025-2029. Sur la période 2025-2029, ce sont 15 projets phares qui seront mis en œuvre et plus de 900 millions d'investissements réalisés. En 2025, le cahier des charges d'occupation du domaine portuaire et le schéma directeur du patrimoine naturel ont été révisés.

Révisé en 2023 le plan d'urbanisme communautaire devient le plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements (PLUiHD) intégrant ces thématiques réglementées jusqu'alors par le programme local de l'habitat et le plan de mobilité.

EN 2026

DUNKERQUE-PORT
CÉLÈBRE SES 60 ANS



■ CUD: 17 communes - 300 km² - 35 kilomètres de littoral
 ■ GPMD: 70 km² - 17 kilomètres entre port Est et port Ouest

Les nombreux projets en cours ou annoncés témoignent d'une dynamique industrielle et portuaire très forte.

L'activité maritime est en croissance avec une augmentation notable du trafic conteneurisé. L'amélioration des capacités d'accueil et la mise en œuvre d'aménagements et d'équipements structurants préparent le port aux besoins de demain. Ainsi, la mise en service du second terminal à conteneurs est prévue en 2029 (projet CAP 2020).

Le renforcement de l'économie circulaire et le développement des innovations industrielles au service notamment de la décarbonation, se conjuguent avec la nécessaire adaptation aux changements climatiques et la volonté de préservation des milieux naturels.

En accompagnement de la montée en puissance du développement industriel, les infrastructures du réseau électrique font l'objet d'importants investissements (renforcement et création de postes électriques, nouvelles lignes). La décision de construction de deux EPR 2 sur le site de Gravelines marque par ailleurs une étape décisive dans le renforcement de la production d'électricité bas carbone.

De nouveaux aménagements routiers visent à optimiser l'accès des flux de marchandises tout en facilitant les déplacements des salariés et des habitants. L'augmentation de la part modale du ferroviaire et du fluvial pour les flux industriels se poursuit avec la mise en place d'un terminal de ferroutage pour les remorques routières et les caisses mobiles. Un système de navettes autonomes et écologiques à destination des salariés permettra de relier les pôles d'échanges multimodaux (parkings relais - arrêts de bus) aux lieux d'emploi. En complément, le réseau de voies vertes se conforte, au profit des circulations des cyclistes et piétons.

Plus de 1 300 hectares seront consacrés à la biodiversité afin de préserver les milieux naturels, de renforcer les continuités écologiques et les cœurs de nature.

Parallèlement, la Communauté urbaine de Dunkerque poursuit la dynamique urbaine en termes de logements, de tertiaire, d'hôtellerie, d'équipements, de parcs et d'espaces verts de proximité, de cheminements doux...

Ainsi, une polarité culturelle et de loisirs se développe autour de la gare ferroviaire de Dunkerque, le secteur du Grand Large accueillant quant à lui le futur Musée des Beaux-Arts. Alors que la ville s'étend sur les espaces délaissés par l'activité portuaire jusqu'au môle 2, le secteur de la gare d'eau de l'Île Jeanty participe également à la dynamique de renouvellement urbain. Le secteur balnéaire habité s'étend sur le site de la Pointe des Alliés avec un programme résidentiel d'envergure.



DunkERQUE
PORT



Crédits photos

AGUR, CMUA, CUD, Dunkerque-Port, Ville de Dunkerque, Jean-Louis Burnod, WeDroneU, Private Collections

Fonds cartographiques

AGUR et Dunkerque-Port (systèmes d'informations géographiques et interprétation de photos aériennes)

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION FLANDRE-DUNKERQUE
HALLE AUX SUCRES - MÔLE 1, 9003 ROUTE DU QUAI FREYCINET 3 - 59140 DUNKERQUE

T | +33 (0) 3 28 58 06 30 - WWW.AGUR-DUNKERQUE.ORG

Contact : Nathalie DOMINIQUE - n.dominique@agur-dunkerque.org



www.agur-dunkerque.org