

# De noordelijke kuststreek van Frankrijk : een streek met gevarieerde troeven

*J. GORY, Directeur, GCAL - Groupe de Coordination pour l'Aménagement du Littoral*

De 80 km kust die zich uitstrekt van Cap Gris-Nez tot de Belgische grens, vertegenwoordigen slechts 2 % van de totale lengte van de Franse kust. Toch vormen zij voor de toekomst van de nationale economie een belangrijke troef bij haar internationale concurrentiestrijd : een venster op de Noordzee, een bindteken met Groot-Brittannië, een industriële haven.

De fysische gegevens van het probleem zijn duidelijk : de ondergrond van de Pas-de-Calais leent zich goed tot het graven van een tunnel onder het Kanaal; het diepwater van meer dan 60 voet nadert de kust op minder dan 4 km; het Achterland is volkomen vlak en dun bevolkt op 10 à 20 km achter een kust van 40 km lengte.

Maar de publieke investeringen aan de Noordkust moeten niet alleen nationale objectieven dienen; zij vertolken ook de regionale objectieven van gans Noord-Frankrijk en tenslotte van de inwoners van Calais en van Duinkerke.

De snelle industriële ontwikkeling van de Franse kust aan de Noordzee, van Cap Gris-Nez tot de Belgische kust, hebben de lokale politieke en economische verantwoordelijken zeer vroeg aangespoord tot het opbouwen van aangepaste structuren, tot het scheppen van de nodige middelen en tot het volgen van een realistische oriëntatie. Zij stelden zich tot doel de uitdaging te beantwoorden, gesteld door de versnelde industrialisering; zij willen een economische groeipool worden en zoeken naar een levensniveau dat aangepast is aan de huidige en toekomstige vereisten.

Om die reden hebben lokale gemeenschappen en de kamers van koophandel een originele structuur uitgebouwd : de gemengde studiegroep voor de uitbouw van de Kust Calais-Duinkerke (Syndicat mixte d'études pour l'aménagement du littoral Calais-Dunkerque-SECADU).

De privé-groepen van de Nord—Pas-de-Calais van hun kant zagen ook hoe beloftevol de huidige ontwikkeling zich aandienende en hoe dynamisch de omschakeling geschiedde. Zij wilden ook bijdragen tot de noodzakelijke investeringen, echter binnen het kader van de nodige administratieve voorzieningen. Daarom stichtten zij de coördinatiegroep voor de uitbouw van de Kust (Groupe de Coordination pour l'Aménagement du Littoral - GCAL).

Op 10 februari 1971 besliste de regering, door het goedkeuren van het Richtplan inzake de ruimtelijke ordening

voor de streek Nord—Pas-de-Calais, dat er tegelijkertijd zou worden overgegaan tot de ruime ontwikkeling van de industriële havenzone van Duinkerke en tot de uitbouw van een nauwe samenwerking tussen de kustzone en het Achterland, zodat ook zij zouden kunnen genieten van de groei van Duinkerke.

## Voor een coherente ordening

Een eerste overzichtsschets van de ontwikkeling van de kuststreek werd door het Regionaal Richtplan voor Ruimtelijke Ordening voorgesteld. Het geeft uiting aan de ambitie van de streek en van de betrokken agglomeraties en legt in grote lijnen de taakverdeling en de bestemming van de ruimte vast :

'De Kuststreek van Calais tot Duinkerke is, onder alle zones van de Nord—Pas-de-Calais, de meest homogene streek. De oude Delta van de Aa, afgedamd door een duinenstrook, heeft slechts in de jongste eeuw haar huidige uitzicht verkregen, zoals dit eveneens het geval is voor de Belgische en Nederlandse Kust. De aanwezigheid van de mens kreeg vanaf de XIIIe eeuw de vorm van een gewilde en georganiseerde kolonisatie (...).

'De inplanting van een zeer grote Europese haven, met haar aanverwante zware industrie, stelt zeer strenge eisen en vereist meer dan ooit het opmaken van een geplande ordening op het vlak van de regio en op het vlak van de reusachtige uitrusting die daar zal plaats vinden (...). De lotsverbondenheid van twee steden rond een gemeenschappelijke haven maakt van Calais-Duinkerke het prioritair aanknopingspunt voor een gezamenlijke politiek van ruimtelijke ordening.'

Vooropgesteld wordt :

(1) Een industriële en haven-bestemming van Calais-Duinkerke, met uitzondering van de historische steden rond de monding van de Aa (Gravelines, Grand-Fort-Philippe en Petit-Fort-Philippe);

(2) Toeristische planning ten oosten van Duinkerke tot aan de Belgische grens, evenals ten westen van Calais (verlenging in de richting van Boulonnais en de Opaalkust);

(3) In het zuiden heeft een tweede oost-west strook, met middelpunt Bourbourg, een uitgesproken agrarische bestemming : het is de vlakte van de wateringen, die weinig

## *Een streek met gevarieerde troeven*

geschikt is voor verstedelijking en die een bufferzone moet vormen tussen de verontreinigde industrieën aan de kust en de mogelijke verstedelijking meer naar het zuiden;

(4) Rond de kustvlakte tenslotte zijn een reeks plaatsjes gelegen die uitstekend geschikt zijn voor een stedelijke inplanting, gezien de kwaliteit van de grond en van het landschap.

Het Regionaal Richtplan besluit dat een akkoordstelling rond deze strategie zoals zij wordt voorgesteld door het plan voor de kuststreek Calais-Duinkerke, van primordiaal belang is. Deze streek vertegenwoordigt één van de twee kernen van de groeipool die de Nord—Pas-de-Calais wil worden. Het industrieel en havencomplex, met internationale allures, is essentieel voor het realiseren van de doelstellingen van de streek. Het moet worden uitgebouwd in onderling akkoord met de omringende steden en met de landelijke bevolking die daar ook rechtstreeks bij betrokken is '.

Men ziet duidelijk genoeg het belang in van de ontwikkeling van beide bestaande agglomeraties Calais en Duinkerke voor de economische en ruimtelijke samenhang van de Kuststreek. Zij vormen samen de kern van een ontwikkeling die gericht is op een polyvalentie en een diversifikatie van de activiteiten, alsmede op de kwaliteit van de omgeving en het leefmilieu.

Volgens het Regionaal Richtplan moet de aaneenkoppe-

ling van de kustzone en het binnenland worden gerealiseerd door een uitgebreide infrastructuur. Het kanaal met groot profiel tussen Duinkerke en Rijsel en tussen Duinkerke en Valenciennes, moet vóór 1980 doorgetrokken worden en verbonden met het Belgisch waterwegennet. De autoweg A25, Duinkerke-Rijsel, werd sedert november 1972 voor het verkeer opengesteld. De autoweg A26 die Calais-Arras en de autoweg A1 verbindt, moet worden beëindigd tegen 1978.

### **Economische explosie en plaatselijke inzet**

Door zijn verbindingen met het Achterland hoopt de kuststreek Calais-Duinkerke een ontwikkeling te kennen die steunt op de economische kracht van een rijke en gediversifieerde industriële streek. Zij wenst geen geïsoleerde entiteit te blijven. Deze gunstige ontwikkeling is momenteel reeds op gang gebracht.

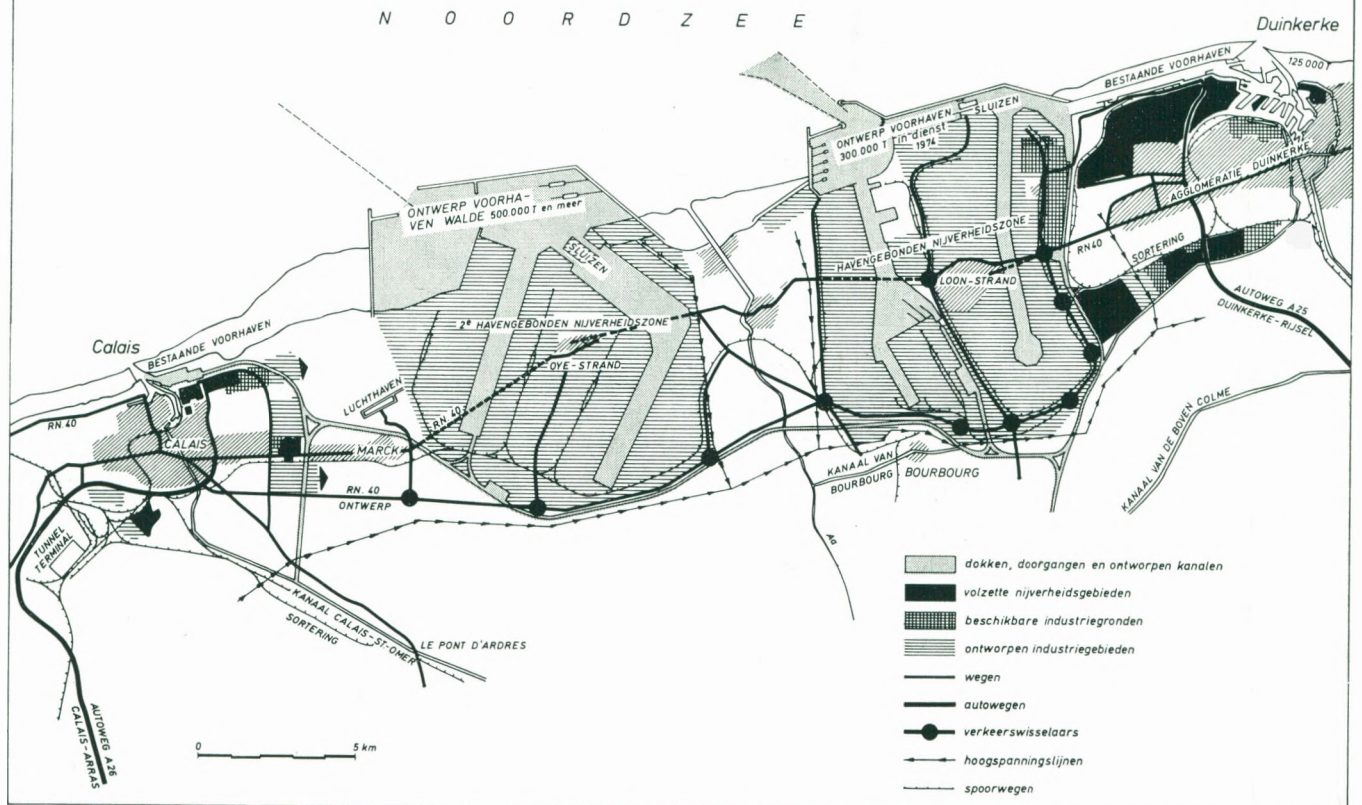
De nieuwe westelijke voorhaven van Duinkerke moet worden gerealiseerd in de loop van het Zesde Plan en de werken, die reeds aanvingen, moeten worden beëindigd in 1975. De verwezenlijking van de Tunnel onder het Kanaal werd toevertrouwd aan een maatschappij die voor het ogenblik de technische en economische studies op punt stelt; de eerste werken zullen aanvangen in 1973 en de openstelling van de Tunnel voor het verkeer mag normaal worden verwacht voor 1980.

De staalindustrie, de petroleumraffinaderijen en de scheepvaartgebonden industrieën kennen een snelle groei. In totaal kan worden geschat dat er aan de kust meer dan 12.000 industriële arbeidsplaatsen gecreëerd worden tussen 1971 en 1975.

Dergelijke groei is van eenzelfde grootte-orde als deze voorspeld te Fos. Hier luidt zij echter een nieuwe ontwikkelingsfase in voor een gediversifieerd en dynamisch menselijk en economisch potentieel, wat niet zonder talrijke problemen zal gebeuren.

Deze operatie is complex : een hergroepering van havengebonden investeringen, een uitzonderlijk belangrijke nieuwe schakel tussen Groot-Brittannië en het Vasteland, een economische ontwikkeling die wordt beïnvloed door de enen en de andere en waarvan het belang moeilijk nu reeds te bepalen is, maar dat ongetwijfeld aanzienlijk zal zijn.

De omvang van deze ontwikkeling kan aanleiding geven tot gegronde bezorgdheid : zal deze omschakeling niet uit de hand lopen ? De originaliteit van de ontwikkeling van de Noordkust ligt wellicht juist in de inzet deze groei te kunnen beheersen.



Inderdaad, de industriële en de havenontwikkeling is meer dan het uitwerken van enkele nationaal-genomen beslissingen. Voor de lokale verantwoordelijken die reeds sinds lang een industriële ervaring hebben, betekent dit een supplementaire fase en een nieuwe periode. Een sterke administratieve organisatie, lokaal en regionaal uitgebouwd, staat klaar voor de ontvangst.

De hoop deze omschakeling op een stelselmatige wijze te zien verlopen is gebaseerd op twee elementen. De bestaande instellingen zullen zich inzetten om alle beschikbare krachten te verzamelen, maar tevens is alles erop gericht om de betrokken gemeenschappen in staat te stellen deze groei te beheersen en tevens de vruchten te plukken van hun gezamenlijke inspanningen.

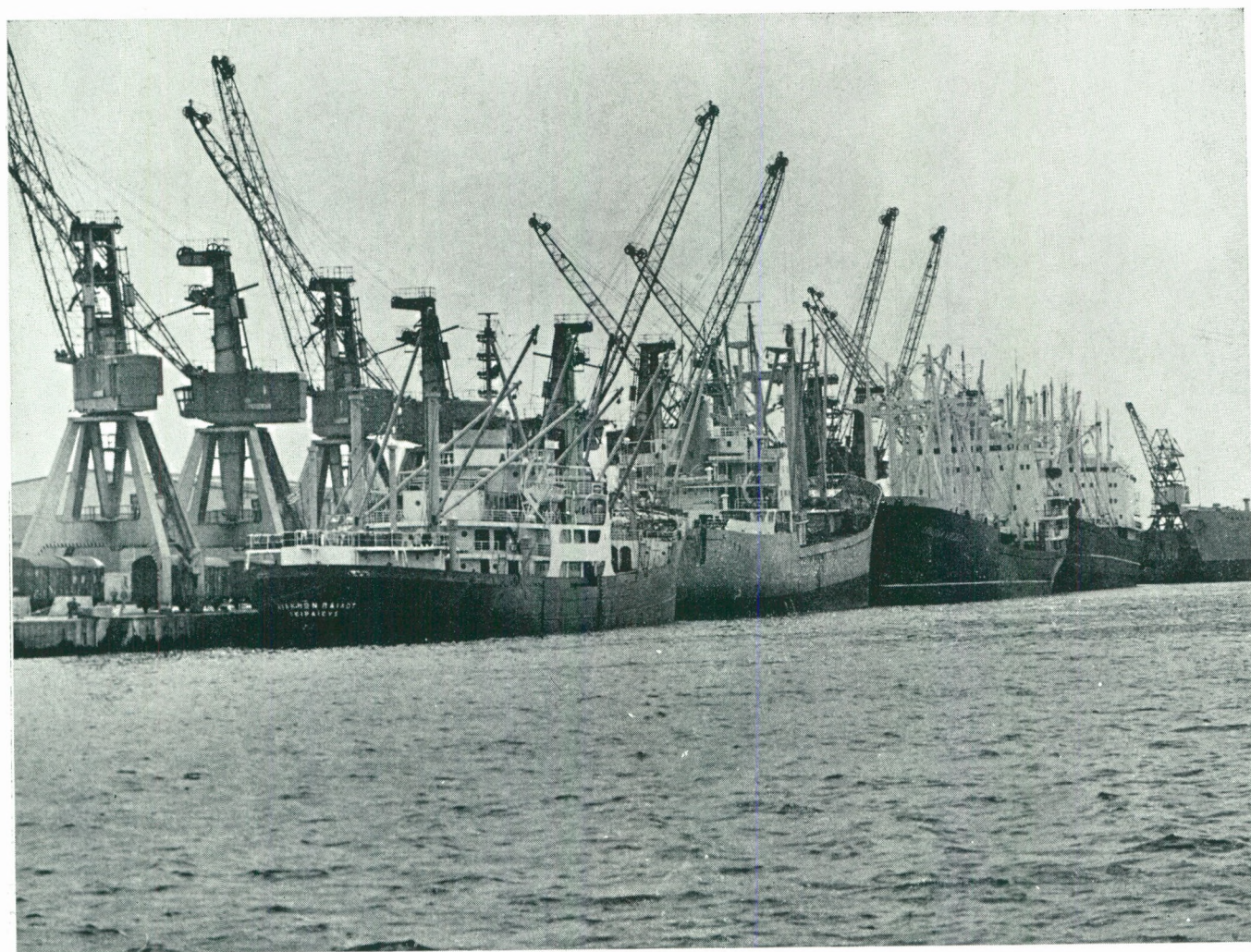
Aldus kan de aan gang zijnde industrialisering en verstedelijking stedenbouwkundig aanvaardbaar blijven, terwijl er een economische polyvalentie uitgebouwd wordt, die onontbeerlijk is voor het evenwicht van de nieuwe groeiende agglomeratie. Rond de jaren 2000 zal de Kust

in haar geheel hoogstwaarschijnlijk 1 miljoen inwoners bereiken. Er komt dus een stadszone, die kan worden vergeleken met de huidige agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing. De inspanningen die nu worden geleverd zijn de waarborg voor de toekomstige kwaliteit van dit geheel.

De verantwoordelijken voor de ordening en voor de ontwikkeling van de kustzone Calais-Duinkerke wachten echter nog vele problemen.

Men zal er niet over verwonderd zijn dat de grote meerderheid van industriële arbeidsplaatsen te verwachten zijn te Duinkerke. De grote industriële en havenzone begint immers te Duinkerke en zij zal Gravelines en de Aa slechts na 1985 bereiken. Onder die voorwaarden loopt men het gevaar het onevenwicht op de arbeidsmarkt te zien toenemen, dat reeds merkbaar is tussen Calais en Duinkerke.

De toegang tot de Kust, vooral het treinverkeer, moet merkkelijk verbeterd worden en te Calais moet er de ko-



*Dok nr 6 - Haven van Duinkerke.*

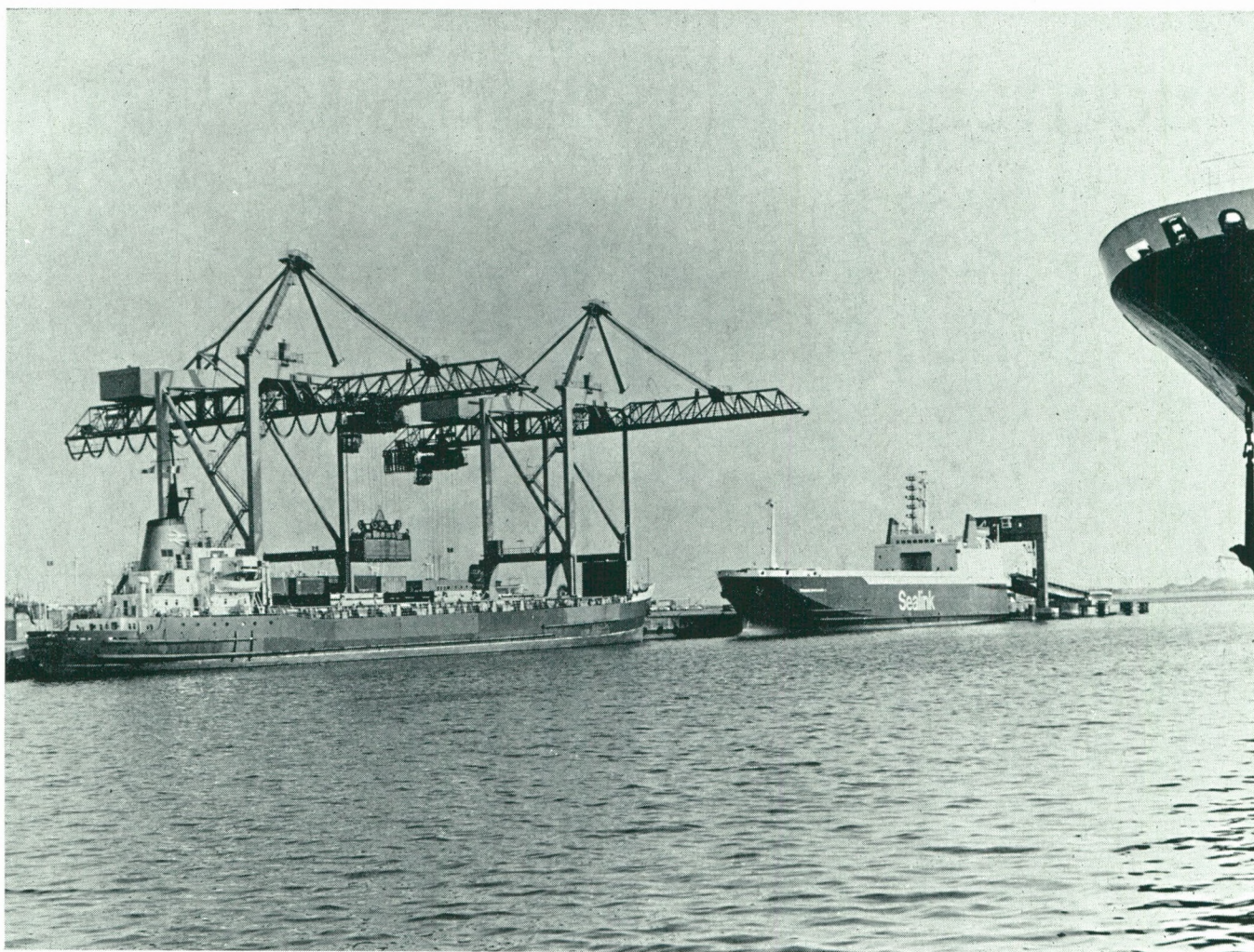
mende jaren een voldoende aantal industriële arbeidsplaatsen worden geschapen.

Er zijn nog problemen en er zullen er weldra nog nieuwe opduiken. Men zal een akumulatie — en een versnelling — terugvinden van alle moeilijkheden die de industriële ontwikkeling voor de gemeenschap meebrengt: er is de vraag naar het onthaal van de arbeiders voor de werven, er is de versnelde bouw en inplanting van meer dan 4.000 woongelegenheden per jaar aan de Kust, de bevuilding van het leefmilieu en de strijd tegen de industriële verontreiniging, de voorziening in drinkbaar water en in water voor de nijverheid en tenslotte is er het vraagstuk van de financiële draagkracht op alle niveaus op de kuststrook.

De inzet is niet gering: aan de Noordkust, waar reeds heel wat bestaat en waar men reeds tal van moeilijkheden kent, is niet alles mogelijk. Men kan er een enorme

industriële concentratie opbouwen die alle aanpalende zones leeghaalt en die haar eigen bevolking bedelft onder alle lasten van de economische groei; de voorkeur wordt echter gegeven aan een matige groei, waar de arbeidsplaatsen worden gecreëerd die kunnen helpen een te ver doorgedreven specialisatie in de basisindustrieën te vermijden en dit aan een ritme dat de werk- en levensvoorwaarden niet in gevaar brengt.

Daarenboven moet vermeden worden dat deze zone zou uitgroeien tot een aaneenschakeling van weinig samenhangende activiteiten, die enkel en alleen langs het internationaal verkeer een zekere binding hebben. Een economie die in hoofdzaak gewijd is aan de basisindustrieën en die te ver afstaat van de vernieuwings- en beslissingscentra zou de lokale overheid kunnen ontmoedigen bij haar streven naar een plaatselijke inspraak in de lokale ontwikkeling. De spanningen kunnen groot worden, zo



*Containerterminal - Haven van Duinkerke.*

men de nieuwe entiteit te veel gaat uitbouwen op het patroon van de industriële valleien en de mijnbekkens. De menselijke en sociale gevolgen die daaruit zouden voortvloeien zijn niet meer aanvaardbaar voor onze tijdgenoten. Tenslotte moet worden opgemerkt dat een specialisatie, die te gevoelig is voor de conjunkturschommelingen van de internationale handel, aanleiding kan geven tot dramatische krisissen en zelfs tot een pijnlijke rekonversie.

Minstens even onaanvaardbaar is een wildgroei die aanleiding geeft tot spanningen en die een onaangepastheid kan meebrengen. Niet iedere nieuwe activiteit is noodzakelijkerwijze wenselijk. Het groeiritme kent een optimum waarboven de te betalen prijs te duur uitvalt, terwijl de versteviging van de groeipool Duinkerke ook funktie is van de totale regionale groei.

Daarom is het raadzaam de beheersing van het ontwik-

kelingsproces te beogen teneinde te komen tot een gedi- versifieerde, gemeten, progressieve groei; deze groei moet samengaan met een stedelijke uitbouw en een aan- gepaste ordening en daarenboven steunen op een regio- nale integratie.

Dit is de zorg van de betrokken lokale gemeenschappen, en zonder twijfel was het een determinerende beweeggre- den tot het vormen van gemeenschappelijke structuren, die volwaardige gesprekspartners moeten worden voor de privé en openbare investeerders.

De uitdaging is er. Het op te lossen probleem is zwaar. Indien de respektievelijke verantwoordelijken hun uiteen- lopende belangen kunnen overbruggen, om te komen tot een goede samenwerking, dan kan de 'operatie Calais- Duinkerke' ongetwijfeld tot een sukses van de huidige Franse politiek van ordening en industrialisering uit- groeien.