Compte-rendu de la

REUNION DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION

CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET D'IMPLANTATION DE 2 NOUVELLES GIGAFACTORIES VERKOR AU SEIN D'UNE NOUVELLE ZONE DE GRANDES INDUSTRIES (ZGI3) DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE.

Mercredi 2 avril 2025

Le mercredi 2 avril 2025, de 18h00 à 20h00, s'est tenue la réunion d'ouverture de la concertation préalable, à l'Espace Jean Monnet à Bourbourg, en format hybride (présentiel et distanciel).
Cette rencontre a comptabilisé **48 participants**.

Les **maîtres d'ouvrage**, Verkor et le GPMD étaient représentés et la garante de la **Commission Nationale du Débat Public** (CNDP), Madame Marie-Claire EUSTACHE, était présente.

Les objectifs de cette réunion étaient de présenter les maîtres d'ouvrage, ainsi que la CNDP et son rôle dans la concertation, de présenter le projet de manière la plus complète et accessible possible.

Et, dans le même temps, d'éclairer le public sur les enjeux généraux du projet, qui vont être abordés durant les différentes rencontres de la concertation et qui sont explicités dans le Dossier de Concertation.

Cette rencontre a également permis à tous les participants de poser des questions sur le projet et de prendre connaissance des modalités d'information et de participation.

REVIVRE CET EVENEMENT

La rediffusion intégrale de l'événement, ainsi que les supports présentés sont disponibles sur la plateforme de la concertation www.verkor.je-participe.com

Cliquez ici pour consulter la rediffusion des interventions

Cliquez ici pour consulter le support de présentation complet

SOMMAIRE

1 – Introduction……..page 3

- Propos introductifs du Maire de Bourbourg, M. Eric GENS
- Mot d'introduction de la garante de la CNDP, Mme Marie-Claire EUSTACHE

2 – Présentation du projet……page 3

- Présentation du projet de Gigafactories de Verkor et de ZGI3 du GPMD

3 - Présentation des effets du projet sur le territoire par Verkor et le GPMD……..page 6

- Les effets environnementaux en phase chantier
- Les effets environnementaux en phase d'exploitation
- Les effets socio-économiques

4 – Temps d'échanges avec le public……page 10

5 – Présentation du dispositif de concertation……..page 21

- Présentation du dispositif de concertation par la garante de la CNDP

6 - Conclusion et clôture de la réunion……page 23

INTERVENANTS (par ordre de prise de parole)

- ***Eric GENS****, Maire de Bourbourg*
- ***Maurice GEORGES****, Président du Directoire du GPMD*
- ***Laurent DEBRUE****, Directeur Général de Verkor*
- ***Sylvain PAINEAU***, Co-fondateur de Verkor
- ***Marie-Claire EUSTACHE****, garante de la CNDP*
- ***Julien PORTALES,*** *Directeur HSE Verkor*
- ***David LEFRANC,*** *Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du GPMD*
- ***Virginie HURTEVENT,*** *Responsable Dépt. Développement, Prospective et Environnement*,
- ***Thierry FOURNIER,*** *Ingénieur Environnement Dépt. Développement, Prospective et Environnement, GPMD*

1 - Mots d'introduction

Monsieur Eric GENS, maire de Bourbourg :

Le maire de Bourbourg, Monsieur Eric Gens, a exprimé sa fierté lors de l'ouverture de la concertation sur l'implantation de deux nouvelles gigafactories Verkor au Grand Port Maritime de Dunkerque, soulignant l'importance de ce projet pour l'emploi et le territoire.

Il a rappelé le succès de la première ligne de production et l'implication du port dans ce développement. Monsieur Gens a également salué le rôle des concertations et de la CNDP, qui permettent de recueillir les avis des habitants et de garantir la réussite collective des projets.

Visionnez la rediffusion de son intervention

Madame Marie-Claire EUSTACHE, garante de la CNDP

Madame Marie-Claire Eustache, garante de la CNDP, a expliqué le rôle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), soulignant son objectif de garantir l'information et la participation des citoyens aux projets ayant un impact environnemental. Elle a précisé que la CNDP veille à la transparence et à l'équité lors des concertations, sans prendre de position sur le fond des projets. Enfin, elle a annoncé qu'un bilan détaillé de cette concertation serait publié, incluant des recommandations pour la suite du projet porté par Verkor et le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Visionnez la rediffusion de son intervention

2 - Presentation du projet

2.1 – Presentation du projet du Grand Port Maritime de Dunkerque

Monsieur Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

Lors de la présentation du projet Zone Grandes Industries (ZGI 3), Maurice Georges, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), a introduit les enjeux de cette nouvelle

zone industrielle dédiée, en soulignant la continuité avec les projets précédents. Il a insisté sur l'importance de tirer des leçons des projets passés, notamment de l'expérience de la première gigafactory Verkor, pour améliorer les aménagements et répondre aux attentes locales.

Monsieur Georges a exprimé sa confiance dans cette concertation, qui vise à partager des expériences et à affiner les projets pour mieux répondre aux besoins du territoire.

Monsieur David LEFRANC, directeur de l'aménagement et de l'environnement du GPMD

David Lefranc, Directeur de l'aménagement et de l'environnement du GPMD, a ensuite détaillé les objectifs du projet Zone Grandes Industries 3 (ZGI 3), en précisant que cette zone de 150 hectares est conçue pour soutenir la transition énergétique en accueillant des entreprises comme Verkor, tout en favorisant la décarbonation du territoire. Il a mis en avant l'importance de ce projet dans la transformation de Dunkerque en un écosystème décarboné, notamment grâce à l'implantation de nouvelles industries liées aux batteries.

Monsieur Lefranc a également souligné la nécessité de diversifier les activités sur la zone pour encourager le développement économique tout en intégrant des solutions logistiques et maritimes.

Madame Virginie HURTEVENT, responsable du département Développement et Environnement du GPMD

Virginie Hurtevent, Responsable du département Développement et Environnement, a apporté des précisions sur l'aménagement de cette zone. Elle a expliqué que la Zones Grandes Industries 3 (ZGI 3) comprendra des infrastructures écologiques pour la gestion des eaux pluviales, des liaisons ferroviaires pour limiter l'usage des camions, ainsi que des pistes cyclables pour favoriser la mobilité douce.

Le coût total de l'opération est estimé à 47,5 millions d'euros.

Le projet prévoit un début des travaux en 2026, avec la livraison des premières plateformes pour accueillir les installations de Verkor d'ici 2027.

Madame Hurtevent a conclu en soulignant que ce projet s'inscrit dans la stratégie globale du GPMD, visant à renforcer l'attractivité du port tout en répondant aux impératifs environnementaux.

Visionnez la séquence vidéo intégrale

2.2 – PRESENTATION DU PROJET DE VERKOR

Monsieur Sylvain PAINEAU, co-fondateur de Verkor

Lors de cette présentation, Sylvain Paineau, cofondateur de Verkor, a ouvert la discussion en soulignant l'importance de cette deuxième phase de concertation. Il a évoqué l'évolution de l'entreprise, qui, en seulement trois ans, est passée de six employés à plus de 900, un parcours marqué par la mise en place de la première gigafactory à Grenoble, dédiée à la production de batteries pour Renault.

Monsieur Paineau a exprimé sa satisfaction d'être à Dunkerque pour la deuxième gigafactory, dans une démarche continue de réindustrialisation et de transition énergétique. Il a également mis en avant la richesse de l'équipe Verkor, qui réunit des talents du monde entier, contribuant à la diversité et à l'expertise du projet.

Monsieur Laurent DEBRUE, Directeur Général de Verkor

Monsieur Laurent Debrue, Directeur Général de Verkor, a pris la parole pour souligner la nécessité d'une concertation transparente et collaborative avec les parties prenantes locales. Il a insisté sur le caractère transformant et impactant de l'implantation de ces gigafactories pour le territoire, précisant que Verkor souhaite être un acteur clé de la réindustrialisation française, tout en contribuant à la souveraineté énergétique et à la transition vers la mobilité électrique.

Monsieur Debrue a rappelé que ce projet ne concerne pas seulement les usines, mais toute une dynamique qui doit être co-construite avec les communautés locales, assurant ainsi que le projet profite à l'ensemble des parties prenantes.

Monsieur Julien PORTALES, Directeur HSE de Verkor

Monsieur Julien Portales, Directeur HSE chez Verkor, a ensuite détaillé les aspects techniques et dimensionnels des gigafactories 2 et 3. Il a expliqué que chaque gigafactory représente une capacité de production de 20 gigawatt-heures par an, avec un investissement d'environ 4 milliards d'euros pour chaque bâtiment, créant près de 1 200 emplois directs par site.

Monsieur Portales a également abordé un point crucial concernant la chimie des batteries. Si la première gigafactory utilisait la chimie NMC (nickel-manganèse-cobalt) pour répondre aux besoins spécifiques de Renault, les futures gigafactories pourraient adopter d'autres chimies, comme le LFP (lithium-fer-phosphate), en fonction des exigences des clients. Ce choix aura des implications environnementales, mais à ce stade du projet, les décisions finales ne sont pas encore prises.

Monsieur Portales a également détaillé les étapes de la concertation et du développement du projet : la préparation du terrain pour les nouvelles gigafactories commencera au premier trimestre 2026, avec les premiers travaux d'aménagement qui permettront d'entamer la construction du premier bâtiment en fin 2026 ou début 2027.

Ce calendrier prévoit également la soumission de plusieurs demandes d'autorisations environnementales. Ce projet, encore en phase de définition, bénéficie de cette concertation publique pour affiner ses détails et prendre en compte les préoccupations locales. Il a, de fait, souligné l'importance de la concertation continue et de la collaboration avec la communauté pour assurer la réussite de ce projet ambitieux.

[Visionnez la séquence vidéo intégrale]

3 - PRESENTATION DES EFFETS DU PROJET SUR LE TERRITOIRE

3.1 – LES EFFETS EN PHASE CHANTIER

Monsieur Thierry FOURNIER, Ingénieur Environnement au département Développement, Prospective et Environnement, GPMD

Lors de cette présentation sur les effets du projet sur le territoire pendant la phase chantier, Monsieur Thierry Fournier, Ingénieur Environnement au département Développement, Prospective et Environnement au GPMD, a détaillé les impacts identifiés et les mesures envisagées pour limiter ces effets.

Voici un résumé des principaux points abordés, que vous pourrez retrouver dans leur intégralité sur le dossier de concertation :

1. **Gestion de l'eau :**
   - Impact sur les réseaux hydrauliques : Le projet d'aménagement de la Zone Grandes Industries 3 (ZGI 3) entraînera des travaux de remblaiement des watergangs (canaux de drainage) existants, ce qui nécessitera leur remplacement pour assurer la continuité hydraulique. Des mesures de gestion des eaux de pluie seront mises en place pour éviter des rejets excessifs dans l'environnement et réduire le risque d'inondation. Des études sur ce risque sont en cours avec les partenaires locaux.
   - Consommation d'eau : La consommation d'eau pour les travaux de viabilisation de la plateforme (par le port) sera modeste, notamment pour le compactage des sols et la gestion des poussières pendant les terrassements. Côté Verkor, les besoins en eau industrielle pour la fabrication des bétons seront estimés à 20 000 m³, et pour l'eau potable, 15 000 m³ seront nécessaires pour les besoins sanitaires des travailleurs.
2. **Biodiversité et milieu naturel :**
   - Zones d'habitat faune / flore sensibles : Le projet affectera des zones agricoles mais présentant des enjeux environnementaux importants, notamment des zones humides et des habitats sensibles. Des inventaires ont été réalisés pour identifier les espèces à protéger, notamment les amphibiens et la faune piscicole des watergangs.
   - Zones humides : La zone de l'emprise de ZGI 3 aura un impact sur environ 40 hectares de zones humides, dont 17 hectares pour la partie dédiée à Verkor. Des mesures seront prises pour minimiser cet impact, notamment des compensations écologiques qui incluront des travaux de restauration et de gestion de la biodiversité sur des terrains adjacents, en lien avec le schéma directeur du patrimoine naturel de la trame verte et bleue du Grand Port Maritime de Dunkerque.
3. **Modification du sol et gestion des déchets :**

- La plateforme nécessitera un remblaiement d'environ 2,1 millions de m³ de matériaux sableux, provenant principalement de dragages et d'excavations dans le port. Pour la phase d'aménagement de l'emprise des gigafactories Verkor, cette quantité sera réduite à environ 1,5 million de m³.
- En termes de déchets, la démolition des voiries et la construction des bâtiments de la gigafactory généreront environ 1,8 million de m³ de déchets.

4. **Pollution sonore, de l'air et visuelle :**
   - Les travaux de chantier entraîneront des nuisances sonores dues aux engins de terrassement, tant pour les travaux réalisés par le port que par Verkor. De même, la circulation de ces engins provoquera des émissions de poussières. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire ces nuisances, comme l'humidification des surfaces pour limiter les poussières.
5. **Mesures d'atténuation et de compensation :**
   - Biodiversité : Des actions seront entreprises pour protéger les espèces sensibles. Par exemple, des secteurs sensibles seront balisés pour éviter les perturbations pendant les périodes de reproduction. Les travaux de débroussaillage seront réalisés en dehors des périodes de nidification des oiseaux. Les impacts sur la biodiversité seront compensés par des actions écologiques sur l'emprise du projet et dans la trame verte et bleue du territoire.
   - Eaux : La destruction et la reconstruction des watergangs seront compensées par la création de nouveaux canaux pour assurer la continuité hydraulique.

Monsieur Julien PORTALES, Directeur HSE de Verkor

Monsieur Julien Portales a précisé que cette phase de concertation permettrait d'échanger en détail sur ces aspects environnementaux lors d'un atelier spécifique prévu pour le 6 mai, où des discussions approfondies sur les impacts et les mesures de compensation seraient organisées.

L'objectif de ces mesures est de réduire les effets négatifs du chantier tout en assurant la préservation du milieu naturel et une gestion durable des ressources

Visionnez la séquence vidéo intégrale

3.2 – Les effets en phase d'exploitation

Monsieur Julien PORTALES, Directeur HSE de Verkor

Lors de cette présentation sur les effets du projet sur le territoire pendant la phase d'exploitation des Gigafactories, Monsieur Julien Portales, Directeur HSE de Verkor, a exposé les principaux impacts environnementaux anticipés et les mesures mises en place pour les limiter, en s'appuyant sur l'expérience acquise lors de la Gigafactory 1. Voici un résumé des points clés abordés :

1. **Gestion de l'eau :**
   - Consommation d'eau : L'une des premières préoccupations soulevées par les parties prenantes concernait la consommation d'eau. Initialement estimée à 500 000 m³ par an, la consommation d'eau a pu être réduite de 80 %, atteignant 100 000 m³ par an pour la Gigafactory 1. Cette réduction a été rendue possible grâce à des solutions techniques de refroidissement. Le même principe sera appliqué aux deux nouvelles Gigafactories. À noter que 90 % de l'eau utilisée dans la production est destinée au refroidissement de l'environnement de travail, en particulier des salles blanches nécessaires à la production des batteries, et non à la fabrication des batteries elles-mêmes.
2. **Gestion des déchets :**
   - Recyclage sur site : Les déchets générés pendant la production, notamment les déchets d'électrodes, seront recyclés directement sur le site afin d'éviter des trajets supplémentaires et limiter l'empreinte écologique liée au transport. En 2032, il est prévu que 50 % des matières actives utilisées pour la production des batteries proviennent du recyclage.
   - Recyclage des solvants : Le solvant utilisé dans la fabrication des cathodes est entièrement recyclé. Après son évaporation dans les sécheurs, il est condensé et traité pour être réutilisé dans le processus de production.
3. **Impact sur l'air et la pollution sonore :**
   - Les activités de production auront des effets sur la qualité de l'air, principalement en raison de l'utilisation de solvants, qui seront gérés conformément à la réglementation en vigueur. Des mesures seront prises pour limiter l'impact sur l'air et réduire les émissions de poussières.
   - Des nuisances sonores sont également à prévoir, liées notamment aux processus de fabrication et aux équipements de production.
4. **Impact sur les ressources naturelles et l'énergie :**
   - Impact du sourcing des matières premières : La production des batteries a un impact environnemental global en raison des ressources naturelles nécessaires, notamment les minerais pour la fabrication des cellules. Bien que cet impact ne soit pas local, il reste un enjeu majeur au niveau global, notamment en termes d'émissions de CO2.
   - Utilisation de l'énergie : Le processus de fabrication nécessite une grande quantité d'énergie, en particulier pour le séchage des électrodes. Une solution envisagée pour réduire l'empreinte carbone est l'utilisation de la chaleur fatale, un réseau de récupération de chaleur provenant d'autres entreprises, permettant ainsi de réduire de moitié l'empreinte CO2 du projet.
5. **Mesures d'évitement, de réduction et de compensation :**
   - Réduction de la consommation d'eau : Comme mentionné, des solutions technologiques permettent de réduire considérablement la consommation d'eau.
   - Recyclage des matières : Un effort important est mis sur le recyclage des matières premières, notamment des électrodes, et la récupération des matériaux pour réutilisation.

- Atelier et discussions : Monsieur Julien Portales a encouragé les participants à rejoindre l'atelier du 6 mai, où des discussions plus détaillées auront lieu sur les enjeux environnementaux et les mesures prises pour les minimiser. Ce sera l'occasion de participer à des tables rondes pour échanger davantage sur ces questions.

En résumé, il a rappelé que la phase d'exploitation des Gigafactories implique des efforts significatifs pour réduire les impacts environnementaux, notamment à travers l'optimisation de la consommation d'eau et d'énergie, le recyclage des déchets et des matériaux, ainsi que l'usage de solutions technologiques avancées pour limiter les émissions polluantes. Ces efforts visent à concilier la production à grande échelle de batteries avec un respect accru de l'environnement et une empreinte carbone réduite.

Visionnez la séquence vidéo intégrale

3.3 – Les effets socio-economiques

Monsieur Julien PORTALES, Directeur HSE de Verkor et Monsieur Thierry FOURNIER, Ingénieur Environnement au département Développement, Prospective et Environnement, GPMD

Monsieur Julien Portales, Directeur HSE de Verkor et Monsieur Thierry Fournier ont évoqué les principaux enjeux socio-économiques liés à ce projet d'envergure. Ils ont souligné l'impact considérable sur la mobilité, avec des milliers de déplacements liés aux chantiers et à la future exploitation des usines. Des solutions ont été proposées pour désengorger le trafic, comme la création de voies directes pour les poids lourds et un projet de navettes électriques pour les salariés. En termes d'emploi, le projet générera 2 400 postes directs, auxquels s'ajouteront des milliers d'emplois indirects, ce qui soulève des défis de coordination pour éviter la concurrence entre entreprises locales. Des groupes de travail ont été instaurés pour anticiper les impacts sur l'emploi et le logement, un autre enjeu crucial pour la région, afin d'assurer un développement équilibré et durable du territoire.

Visionnez la séquence vidéo intégrale

4 – TEMPS D'ECHANGE AVEC LE PUBLIC

<u>Question 1</u> : Madame la Première Adjointe de la Ville de Craywick

« Je me présente, je suis la première adjointe de la ville de Craywick et je suis ravie d'avoir participé à ce lancement de cette concertation. Merci, Eric GENS, de nous accueillir ici.

Tout d'abord, au nom du Conseil Municipal de Craywick, j'excuse Monsieur le Maire qui n'a pas pu être présent ce soir, étant retenu pour des raisons professionnelles.

Nous sommes ravis d'accueillir des grandes industries et de voir la dynamique qui est donnée au territoire Dukerquois, surtout à l'ouest. Nous sommes heureux d'accueillir Verkor, Prologium, et un peu plus sur Craywick, évidemment.

Je suis contente que cette conversation se soit terminée sur le sujet de la mobilité, car nous, à Craywick, nous avons quelques inquiétudes. Nous avons des réponses à certaines questions, mais d'autres restent en suspens. Nous savons qu'il y a des parkings qui seront créés, qu'il y aura des parkings silos, des parkings au sol, et des navettes, comme vous l'avez évoqué. Cependant, nous ne savons pas encore où ces infrastructures vont se situer, quelle envergure elles prendront, ni quelle taille elles auront. Cela suscite beaucoup de questions de nos citoyens et, à l'heure actuelle, nous n'avons pas vraiment de réponses à leur fournir.

Les questions vont de "est-ce qu'on aura un building en face de chez nous ?" à "est-ce qu'on aura un immeuble de six ou huit étages ?" Nous ignorons encore ces détails. La question de la mobilité, de la circulation, est donc un véritable sujet pour nous. Nos habitants sont venus à Craywick pour la tranquillité, attirés par l'accès routier, la campagne et la proximité de la ville. Déjà aujourd'hui, nous constatons des difficultés pour circuler, en particulier le matin. C'est bouché.

Nous vous remercions, Verkor, d'avoir soulevé cette question lors de la concertation, et nous espérons recevoir des réponses rapidement. Nous serions également ravis de vous accueillir à Craywick pour une autre concertation si vous le souhaitez. »

<u>Complément à la question</u> par Monsieur le Maire de Saint-Georges

« Madame la Première Adjointe, merci de vous être fait l'écho des questionnements et des attentes de vos concitoyens, notamment en ce qui concerne la mobilité des projets à venir. Je vais un peu faire écho de ce qui a été dit pour Craywick. Merci, Eric, de nous accueillir et merci à Verkor de lancer cette concertation.

Effectivement, pour Saint-Georges, pour Craywick, mais aussi pour Bourbourg, ces projets sont importants et entraîneront forcément des transformations dans notre périmètre et dans notre quotidien. Il y a des questionnements concernant la mobilité et le logement, car nos habitants ont parfois du mal à se projeter. Cependant, pour nous, il s'agit aussi d'une grande chance que Verkor ait choisi notre territoire, notamment pour le développement de l'indépendance française dans le secteur des batteries. Nous savons ce que cela représente d'un point de vue politique, et il est préférable que cela se fasse chez nous. Mais, bien sûr, nous avons beaucoup de questions à ce sujet. »

Réponse de Monsieur Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

« Avant de donner la parole à Xavier (Ndlr : Xavier Dairaine) de la Communauté Urbaine avec qui nous travaillons sur ces questions de mobilité, je voudrais partager une réflexion. Je suis toujours surpris que l'on utilise des termes aussi négatifs comme "dévoiement". J'ai souvent entendu parler de "dévoiement de watergang" ou de "dévoiement de voies". Personnellement, ce terme me semble un peu dévalorisant. Après explication, j'ai compris que "dévoiement" signifie simplement "déporter" ou "contourner".

Dans notre cas, concernant les watergang, nous ne réduisons pas leur capacité, bien au contraire. Nous renforçons le réseau pour améliorer l'écoulement de l'eau. Les nouveaux watergang que nous avons construits ont une capacité supérieure à celle des anciens, ce qui améliore l'écoulement. Il est important que les citoyens prennent conscience de cela. Ce n'est pas un dévoiement au sens négatif, mais un renforcement du réseau.

Pour les routes et voies, nous avons aussi des projets avec la Communauté Urbaine de Dunkerque pour développer un transport collectif et des usines sans parking. Avant cela, nous renforçons le réseau routier local, en particulier autour de la RD17, la RD301, la RD601, etc. Nous mettons en place un réseau routier amélioré afin de ne pas nuire aux services existants.

Cela dit, je pense qu'il est important, lorsqu'on communique avec les citoyens, de clarifier que nous ne faisons pas que déplacer les voies, mais que nous renforçons véritablement le réseau. »

Complément de réponse de Xavier DAIRAINE, Directeur projet de la Communauté Urbaine de Dunkerque, et présent dans la salle :

« Bonsoir à toutes et à tous. Je vais essayer de répondre aux questions légitimes qui ont été soulevées. Aujourd'hui, la situation pour se rendre dans cette zone industrielle n'est pas toujours idéale. L'autoroute A16 a deux fonctions : elle est un axe de transit entre Lille et Calais, mais aussi une route de desserte locale, ce qui crée parfois des périodes de congestion.

Comme l'a mentionné Maurice Georges, la desserte d'une zone industrielle nécessite des infrastructures adaptées. Les infrastructures existantes évolueront pour accompagner ce développement industriel entre Bourbourg, Craywick, et Gravelines.

Quand on parle d'usines sans parking, cela signifie qu'il y aura un réseau de desserte alternatif. L'objectif est de pouvoir se rendre à l'usine sans forcément utiliser la voiture. Aujourd'hui, il n'y a pas de transport collectif efficace, et peu de voies pour les vélos et piétons dans la zone industrielle. Demain, les infrastructures que nous mettrons en place permettront de desservir ces usines par un réseau de transport public efficace, incluant des arrêts de bus, ainsi que des voies pour les vélos et piétons.

Notre objectif est de réduire de 50% l'usage de la voiture pour se rendre à l'usine. Pour cela, nous mettons en place des services adaptés : des infrastructures de qualité et des réseaux de transport collectif. Nous avons commencé ce travail, notamment avec la ligne "Rapide Ouest", qui permet de relier la gare de Dunkerque à l'usine Verkor en moins de 30 minutes.

Cela dit, tout le monde ne pourra pas utiliser le transport collectif, notamment ceux qui habitent en dehors de la CUD. Nous les incitons à pratiquer le covoiturage. Il est aussi essentiel que les industriels travaillent avec les salariés pour encourager des pratiques comme le covoiturage.

Pour ceux qui utiliseront la voiture, des parkings mutualisés seront créés. Ces parkings seront proches des grands axes routiers, en particulier l'A16, et permettront d'optimiser l'espace en fonction des besoins spécifiques de la zone industrielle.

Ce travail est progressif, et nous continuerons à ajuster le service de transport en fonction des besoins. »

***Question 2* : Monsieur MARCY, habitant de Loone-Plage**

« Il faut peut-être préciser les choses que la CUD, il y a « deux CUD ». Il y a la CUD, le cœur, qui est Dunkerque, qui est tout autour, là, c'est Las Vegas, et puis après il y a ce que je dirais le Bronx, comme je dirais nos amis de New York. C'est un peu le ressenti que nous avons.

Le cœur de la CUD, là c'est Las Vegas, c'est magnifique, c'est tout beau, tout ça. Après, il y a nous, Loone-Plage, Bourbourg, Saint-Georges, Craywick un peu moins, mais bon, et nous on a l'impression qu'on est ici pour fournir, et là je le pèse, l'argent pour le cœur de la CUD.

Maintenant, c'est un pari que vous faites, vous visez la voiture électrique, je le répète, je l'ai dit à plusieurs réunions, moi, quand je vais au tiercé, je mise sur trois chevaux, pas un, l'hydrogène et d'autres produits, l'atomique, pourquoi pas, mais là, vous visez vraiment, je le souhaite que ça fonctionne parce qu'on va tomber de haut. Voilà, c'est ce que je voulais dire. »

Réponse de Monsieur Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

« Je regrette que monsieur le maire de Loone Plage n'ait pas pu être là, mais ce que je peux vous dire par contre, c'est que j'ai l'habitude de le rencontrer et on a encore prévu de le rencontrer dans moins de quelques semaines pour parler de l'ensemble des sujets sur la commune de Loone Plage et sur les autres communes, y compris les questions pas faciles, sur la question de l'impact des populations migratoires, etc., etc. Ce que je peux vous dire, c'est que je ne pense pas que Monsieur le Maire Rommel se reconnaisse dans l'expression de dire que Loone Plage, c'est le Bronx.

En tous les cas, je lui poserai la question, mais je ne pense pas que ce soit son ambition et ce n'est en tout cas pas l'ambition du Port de Dunkerque et pas l'ambition de la Communauté Urbaine.

Pour ce qui concerne le Port de Dunkerque, sur ces questions d'aménagement, nos projets d'aménagement comprennent des choses qui, à mon avis, sont dans le sens du citoyen et y compris du citoyen local, celui de Loone-Plage, celui de Craywick, celui de Bourbourg, celui de Saint-Georges-sur-L'Aa, celui de Gravelines, y compris en matière d'aménagement paysager, des aménagements paysagers, cette fois-ci volontaires, qui vont au-delà même de ce qu'on fait en matière d'environnement.

Nous souhaitons, je souhaite, la communauté urbaine le souhaite, que tout ce qu'on fait, et nos amis industriels sont les premiers à être intéressés à ce que leurs usines ne s'installent pas dans des zones qui soient impraticables et invivables. Donc voilà, je crois que vous ne pouvez pas nous faire un procès d'attention de ce point de vue-là.

Par contre, le message, on l'entend et on est au plus proche des maires de l'environnement, et on est prêts à travailler de concert. »

<u>Question 3</u> : Monsieur FOURNIER, membre de la Fédération Adelfa

« Ça va durer encore combien de temps ? Cette suractivité industrielle, ce remplissage de notre espace, cette densification des risques, ce trop-pressionnement de l'environnement cette densification des risques, ce trop-plein qui vient grignoter notre territoire et nos espaces naturels, quitte même à manger des terres agricoles pour répondre à la nécessité qu'on comprend bien des mesures compensatoires environnementales.

Cette ZGI 3, elle n'est pas encore, elle est loin d'être prête à finaliser puisque on en est seulement aux études d'impact, à l'inverse de la ZGI 2, qui, elle, était plus ou moins prête quand Prologium a annoncé son arrivée. Maintenant, on sait aussi que l'autorité environnementale sur la ZGI 2 avait quand même été fort critique. Donc, quelle sera sa position sur la ZGI 3 ?

On a vraiment l'impression, nous, qu'on va à marche forcée sur un surdéveloppement. Si bien que même les territoires à côté d'une autre nous jalousent clairement, le Calaisie, l'Odomarois, on met tout chez nous à Dunkerque, on va être un lieu de surproduction ici pour, je ne sais pas, pour la richesse nationale, peut-être pour la richesse aussi de certains groupes. Mais au final, quels seront vraiment les retombées pour le territoire ? Et puis, quel sera l'impact sur notre environnement, pour notre territoire ?

Non, vraiment, nous, en tant qu'environnementalistes, on n'en peut plus de vivre une telle réindustrialisation à marche forcée. Je ne sais plus quoi, quoi dire, comment participer à ces débats. Il y a vraiment chez nous un ras le bol, une exaspération. »

<u>Réponse de Monsieur Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD</u>

« Le projet stratégique 2025-2029 que David a présenté, il présente la vision d'ensemble là où on va et on connaît les limites du développement et les limites du développement, c'est aussi ce que, par ailleurs, on doit préserver pour la biodiversité. C'est les plus de 1000 hectares qu'on préserve à l'intérieur du port pour la biodiversité. On a commencé à faire de la renaturation avec nos projets et de toutes façons, le développement de l'ensemble de la zone du port de Dunkerque, ce ne sera pas l'industrialisation complète. Il y a des zones qui, d'ores et déjà, sont naturelles et qui le resteront. Et il y a des zones qu'on va renaturer. C'est le premier point.

Le deuxième point, pour ce que vous dites sur l'impact agricole, c'est qu'on ne peut pas refaire l'histoire. On sait qu'effectivement, le port, le patrimoine foncier du port de Dunkerque, s'est constitué effectivement avec des acquisitions foncières sur des terrains qui sont restés cultivés pendant 50 ans, 60 ans, mais avec un aménagement. Ce qu'il y a de nouveau, et ça, je crois que je peux le dire sans que ce soit un scoop, c'est qu'on a entendu tout ça et on a entendu en particulier

tout ça vis-à-vis de la crise du monde agricole l'année dernière. Et au-delà même des questions de compensation environnementale, on travaille avec la Chambre d'Agriculture à ce qu'on peut faire en matière de compensation agricole collective volontaire, au-delà même de nos obligations réglementaires.

Comment on peut faire de la compensation agricole ? Alors, ce sera des projets collectifs plus que des projets individuels. Et c'est quelque chose qu'on a entendu le message qui consiste à dire qu'au-delà même de notre bon droit, j'allais dire à aménager la propriété, il faut qu'on prenne de façon volontaire une démarche qui aille vers la compensation agricole collective. »

***Question 4* : Anonyme, reçue par sms**

« On implante beaucoup de gigafactories sur le Grand-Port, ne faut-il pas diversifier les secteurs d'activité dans le territoire en cas de baisse du marché ? »

Réponse de Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

« L'atout économique de la communauté urbaine de Dunkerque et en particulier du Grand-Port maritime, c'est une certaine diversité, une diversité d'activités. Vous savez qu'on a des atouts industriels mais on a aussi des atouts agroalimentaires, on a aussi un port important pour ce qui est de la filière céréale des Hauts-de-France. Et de façon économique, c'est ce qui nous permet aussi de gérer les crises conjoncturelles ou des fois des crises avec des compensations économiques.

Donc effectivement, nous sommes les premiers, je crois que le président de la communauté urbaine de Dunkerque, mais l'ensemble des élus sont assez vigilants à ce que les développements qui se font sur le port ne soient pas mono-industriels, mono-activités.

Et nous, les développements qu'on fait, ça va aussi sur l'ensemble des piliers. Je crois qu'on a des atouts en matière d'agroalimentaire dans la région et sur le port Dunkerque. C'est des atouts qu'on continue et qu'on continuera à développer, par exemple. Ce n'est qu'un exemple. On est ouvert à tout type de filière aussi. Mais vous avez raison, pas de mono-culture industrielle. »

***Question 5* : Anonyme, reçue par sms**

« Quelle qualification est nécessaire pour postuler chez vous ? »

Réponse de Monsieur Laurent DEBRUE, Directeur Général de Verkor

« Emploi et qualification, on ne peut pas avoir l'ambition de faire trois modules d'usine à 1200-1300 personnes et de se dire qu'on va se prévenir la formation, quel que soit le sujet, quelle que soit la fabrication. Ce qui est encore plus vrai dans notre cas, c'est qu'aujourd'hui, le savoir-faire, la production de ce type de batteries, principalement asiatiques, en Corée du Sud, en Chine. Donc on a un effet de volume, de recrutement et on a aussi un effet d'acquisition, d'acquisition de savoir.

Donc on a très vite pris le parti de se dire, en fait, pour un certain nombre de postes, la qualification importe peu, on va chercher des attitudes, on va chercher des comportements, on va chercher la curiosité, sachant que pour arriver à l'emploi et aux métiers opérés sur nos lignes de production, c'est un savoir-faire qui n'existe pas en plein, où on soit aujourd'hui, à plus d'intrigue, des choses s'en rapprochent.

Donc on a pris le parti de développer un grand pôle de formation. Vous avez entendu parler de l'école de la batterie, mais ça va se transformer sur des choses aussi plus concrètes et plus terrain dans les gigafactories. On réserve des mètres carrés pour faire des espaces de formation pratique.

Donc la réponse sur les qualifications, c'est un éventail assez large. »

L'animateur rappelle qu'un atelier sur l'emploi et la formation aura lieu le 22 avril au sein de l'ULCO, l'Université littorale de Côte d'Opale. Retrouvez toutes les rencontres de la concertation sur la plateforme dédiée www.verkor.je-participe.com

Intervention d'un participant (anonyme) dans la salle

« Bonjour à toutes et à tous. Donc, moi, ça ne va pas vraiment être une question. Moi, je voudrais relever certaines choses quand même, parce qu'effectivement, j'entends qu'on est sur un territoire qui est en train d'être étouffé, qui est en train de se développer. Mais il faut quand même savoir où on vit, où on vit et où on habite. Le port de Dunkerque dans les années 70, c'est certains politiques, certains politiques du territoire, mais aussi au niveau national qui ont décidé de tracer un avenir sur ce territoire industrie à l'eau portuaire. Il faut savoir que le port de Dunkerque, c'était une ZAD, une zone d'aménagement différé avec 7000 hectares de préempté pour développer l'industrie à l'eau portuaire. Donc, ça, quand on arrive sur un territoire, on sait déjà qu'on est soit dans le port avec des activités portuaires qui vont se développer et de l'industrie, parce que le mot est important. C'est la zone industrialo-portuaire.

Cette zone aujourd'hui, elle a été réduite. Elle a été réduite parce que le monde s'améliore. Si on était dans la tête des gens de 1970, c'était 7000 hectares complètement utilisés pour l'industrie et en implantation portuaire. Aujourd'hui, la loi a évolué. Les lois ont évolué et ça a été dit tout à l'heure.

Je ne reviendrai pas sur l'aspect compensation environnementale. Donc, tout n'est pas fait n'importe comment parce qu'en même temps, on a envie de bien vivre sur ce territoire et avoir un environnement plutôt apaisé et donc le moins possible pollué. Parce qu'on va parler d'apaisement parce que c'est beaucoup d'activités, des camions, etc. Mais aussi, on va parler de pollution.

Qu'est ce qui s'est passé dans cette histoire ? Déjà, il y avait des milliers de personnes qui grouillaient déjà sur le port, par exemple dans la réparation navale. Elle a disparu. Deux mots sur la mobilité. Rien n'a été inventé. J'ai mon grand-père maternel qui était au chantier de France, qui habitait la commune de Bazuel, qui montait dans un bus et qui était ramené sur son lieu de travail, sur le chantier naval.

Donc déjà, rien n'a été inventé du côté mobilité puisque on est en 2025 et je pense qu'on répète une histoire parce que l'homme n'a pas inventé l'eau chaude. L'homme régulièrement répète son histoire. Donc ça, c'est des effets positifs.

Autre chose que j'ai envie de dire. Pourquoi on se bat en ce moment même ? Qu'est ce qui est en train de se passer ? On est sur l'acier vert. Vous avez pu voir qu'on a mené quelques actions et qu'à un moment donné, encore une fois, en 1966, une usine “65” qui s'appelle Usinor, elle s'installe là. Elle monte jusqu'à près de 20 millions de tonnes sur le port de Dunkerque en vrac solide de charbon et de minerais.

Aujourd'hui, on est en train de parler plus que de 8 millions de charbon et de minerais. Et demain, si ça continue au niveau de la dynamique internationale et ce qu'on est en train d'observer avec les positions d’ArcelorMittal qui est en train de développer aux Etats-Unis plutôt qu'en France.

Je peux vous dire, qu’ArcelorMittal, ça ne va pas durer aussi longtemps que les impôts et que demain, vous allez retrouver des zones. Ne soyez pas. Ne soyez pas effaré.

(en prenant un autre participant à parti) Monsieur Fournier, vous êtes tout le temps en train de parler de ça et pourtant, vous connaissez les associations, vous étudiez notre territoire bien précisément. Le jour où cette usine va fermer, ça sera 6000 personnes sur le carreau. 6000 personnes !

Et je peux vous dire, pour être dans le métier, c'est en train de chuter. On a arrêté le charbon énergétique. C'est pour ça qu'aujourd'hui, on n'est plus à 20 millions de tonnes. Et demain, quand on n'aura pas de décisions qui seront prises en Europe, quand on n'aura pas de décisions qui seront prises en France pour sauver cet acier vert et si ça se fait, non pas ailleurs, parce que ça polluera ailleurs, parce qu'on le voit aux Etats-Unis. Ils ne vont certainement pas faire d'acier vert. Ils vont cracher, vont faire du Gaz de Chiste. Ils vont cracher tout ce qu'ils peuvent. E

n tout cas, je le répète, c'est peut-être une zone qui va se relibérer. Je rappelle que c'est 160 hectares, même un peu plus, ArcelorMittal avec ses activités directes et des activités indirectes. Et là, inquiétez-vous pas. Il y a des zones qui vont se redégager et ils vont certainement plus être développés.

Sachez quand même, et vous l'avez compris, qu'on va quand même essayer de se battre pour avoir un acier vert et garder ses emplois et garder un minimum de coulée continue avec une captation de CO_2. Encore une fois, on n'est pas là pour faire n'importe quoi. On est là pour évoluer et faire évoluer notre système. Donc battons-nous pour développer ça, pour sauvegarder des emplois, en créer des nouveaux et essayer d'être à la page. Parce que quoi qu'il arrive, je pense qu'on aura une mixité. On est sur l'électrique.

Demain, il faut espérer des moteurs à l'hydrogène qu'on connaît déjà d'ailleurs et qui existent déjà depuis belle lurette. On ne fera pas l'histoire, mais en tout cas, battons-nous pour le développement du territoire ! »

<u>Question 6</u> : Anonyme, reçue par sms

« Quel intérêt d'un nouveau projet de batterie au vu de ce que l'on entend sur la fragilité du marché ? »

<u>Réponse de Laurent DEBRUE, Directeur Général de Verkor</u>

« C'est une bonne question. L'électromobilité, l'application de ce type de batterie, il faut le prendre sur son ensemble. Il y a aussi le stockage d'énergie stationnaire. Il faut prendre la batterie, industrielle, le véhicule électrique et le véhicule en plein.

Si vous regardez les chiffres et les trajectoires, par rapport aux trajectoires très optimistes il y a quelques années de conversion du parc de véhicules, la conversion est positive. Le taux de conversion est en réalité très positif, certes en deçà des courbes très optimistes, mais cette conversion arrive. Les décrets 2035, mise en circulation de véhicules électriques, les flottes qui commencent à se convertir.

Donc la demande, pas tellement inquiets, la question n'est pas tellement sur la conversion, la question c'est à quelle vitesse. Pour capter ces parcs de marché, c'est une question de timing, j'en ai parlé en introduction.

Là où au tout début des projets des gigafactories, c'était une installation tant pour le client que pour le producteur, on se donnait quelques années pour pouvoir décider du type de batterie, de l'implantation, etc.

Maintenant c'est un marché qui s'installe et comme pour une pièce autre, comme pour un parc-choc, comme pour un essuie-glace, le constructeur automobile va vous dire aujourd'hui, demain, moi j'ai besoin de ça dans 24 mois. Et c'est pour ça qu'on a cette discussion aujourd'hui, on doit anticiper ce type de consultation, on doit comprendre comment on accélère nos constructions ou comment on se donne de la marge dans nos futures usines, comment on achète des équipements plus facilement ou plus rapidement, est-ce qu'il faut aller les pré-booker, les pré-réserver chez les fabricants, etc.

Puisque cette demande sera là, cette demande va venir de pair avec une capacité de s'adapter en dernière minute, par rapport aux positions passées, mais beaucoup plus rapidement au moment où la demande sera exprimée. Donc on a besoin de vitesse. Sur ce qui se passe sur le reste, sur les autres fabricants de batterie, on pourra en parler, c'est un sujet plus vaste. Nous aujourd'hui on a nos premiers clients, d'autres clients en discussion, Julien (Ndlr : Julien Portales) a dit qu'on se devait donner la flexibilité du format de la chimie, parce que là on doit travailler quatre flux en parallèle, le terrain, la construction, le produit, nos moyens de production et la flexibilité dans nos usines, pour pouvoir répondre en temps et en heure aux demandes quand elles sont exprimées. »

<u>Question 7</u> : Anonyme, posée via les fiches navettes présentes en salle par l'intermédiaire de Mme la garante de la CNDP

« Le manque d'énergie coûtera-t-il une fortune pour les futurs automobilistes ? Verkor et le Grand Port Maritime de Dunkerque ont-ils pris en compte le réchauffement climatique et la montée des eaux ? Pourquoi personne ne parle de l'Arlésienne du Port Ouest de Dunkerque, les migrants ?

Réponse de Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

“Je réponds aux deux dernières questions, puis je laisserai Verkor répondre sur la question du tout électrique.

Tout d’abord, les migrants, j’en ai parlé tout à l’heure, j’ai dit que c’était un vrai sujet de préoccupation et qu’on discutait avec l’ensemble des maires à savoir effectivement comment on pouvait limiter les effets. Après c’est quelque chose qui nous dépasse et nous échappe un petit peu.

Mais je crois que ce n’est pas un sujet dont on oublie de discuter avec les maires et la population.

Deuxième point sur l’adaptation climatique, j’en ai parlé un petit peu tout à l’heure mais je n’en ai pas assez parlé. Quand j’ai parlé du dévoiement des watergangs, ce qui pour moi est une mauvaise expression, parce que pour nous, ce que l’on fait, c’est qu’on recrée des watergangs et qu’on les crée plus capacitifs, plus grands, avec plus d’écoulement d’eau. C’est justement parce que l’on veut que les plateformes concrètes elles soient adaptées au changement climatique, et on sait que le changement climatique, il y a des choses qui relèvent de la submersion marine, plutôt en mer. Et là où on est, l’enjeu c’est plutôt la question des inondations éventuellement continentales, et c’est pour ça que quand on fait des plateformes, contrairement à ce que l’on pourrait penser, on renforce la résilience et on renforce la protection via-à-vis des inondations.

On fait des plateformes qui sont poreuses où l’eau s’écoule elle-même dans les couches sableuses et elle ne coule pas en surface. Et quand on fait des watergangs, on les fait de telle manière qu’ils soient plus capacitifs qu’avant, pour améliorer l’écoulement. C’est quelque chose que l’on prend au coeur de notre conception.

Et, dans nos zones de compensation environnementale, on va faire quelque chose de nouveau qu’on n’avait pas fait encore à Dunkerque, ce sont des zones d’expansion donc on fait à la fois de la compensation, et de la zone de rétention des crues milléniales.”

Interjection d’un participant dans le public

“Et ça, vous travaillez avec Monsieur Ringot ou c’est vous qui décidez de cela ?”

Réponse de Maurice GEORGES, Président du Directoire du GPMD

« Bien sûr qu'on travaille avec Monsieur Ringot. Monsieur Ringot nous inspire et nous surveille. Au-delà de ça, Monsieur Ringot, que tout le monde connaît dans ses nombreuses fonctions, Monsieur Ringot est maire de Gravelines. Monsieur Ringot est président du syndicat de l'eau et du SAGE et Monsieur Ringot est aussi vice-président du pôle métropolitain de la Côte d’Opale. Vous savez que le pôle métropolitain de la Côte d’Opale, c'est l'ensemble politique plus large que la communauté urbaine, à l'échelle duquel on fait toutes nos études actuelles d'adaptation au changement climatique. Donc effectivement, Monsieur Ringot me surveille de très près quand je fais des développements dans le Port Dunkerque. »

Complément par Monsieur MARCY, sur le sujet du coût de la conversion du parc électrique posée via la fiche navette

« Je n'ai pas été assez explicite. Maintenant, tout le monde a un portable. Tout le monde utilise l'électricité. Tout le monde consomme. On rajoute les voitures. Donc même si c'est la centrale nucléaire de Gravelines qui va être encore agrandie. L'énergie faudra bien aller la chercher. Bon, on ne va pas tous rouler en bus. On va prendre la voiture. Donc ça va avoir un coût. Déjà, le coût d'une voiture électrique. Ce n'est pas donné plus après recharger. Voilà ma question : il faudrait savoir s'il va falloir reconstruire encore des centrales nucléaires. L'Allemagne le fait. L'Allemagne est en train de dire on va peut-être relancer le coût nucléaire. Oui, voilà. Bon, je ne veux pas rejoindre Monsieur Fournier (Ndlr : un autre participant de la salle, intervenu plus tôt), mais il y a bien un risque important de manque électrique. »

Réponse de Julien Portales, Directeur HSE de Verkor

C'est une question qui est parfaitement légitime et on peut la comprendre, RTE interviendra un peu plus tard dans la concertation et pourra en parler, mais déjà ce qui est ressorti est qu'il n'y avait pas de problème capacitaire par rapport aux perspectives développement du parc électrique.

Donc, c'était intégré déjà dans le dimensionnement des grilles et des capacités. Encore une fois, je vous dis ça, je ne suis pas RTE, je répète ce que j'ai entendu sur le sujet.

Sur le coût du véhicule électrique, c'est clairement un sujet qui concerne en premier lieu et qui est au cœur des préoccupations des fabricants de véhicules électriques. Quand je vous parlais des différents choix qui peuvent se faire sur la chimie de la batterie. C'est aussi pour répondre à ces questions-là qui, au fond, si je pousse d'un cran, c'est la question "Qu'est-ce que veut le consommateur aussi en termes de véhicules électriques ? "Est-ce qu'on veut des SUV avec des gros packs batterie pour circuler en ville ? "Est-ce qu'on veut des plus petites, des plus petits véhicules avec des plus petits packs batterie qui ne vont pas forcément avoir les mêmes performances ?

Tout ça va jouer sur le prix final du véhicule. Je pense que là, les constructeurs sont en train d'adresser différents segments, dont ceux des petites citadines qui conviendront aussi plus à l'essentiel des déplacements qu'on peut envisager.

Et enfin, j'ai aussi en tête, sans affirmer, sans être expert, les études sur le coût de revient d'un véhicule électrique par rapport à un coût de revient thermique montrent clairement qu'assez rapidement, le véhicule électrique est plus économique, en tout cas en France, par rapport au coût d'électricité qu'un véhicule thermique. Et il y a l'entretien qui est en main.

Je ne sais pas si mes collègues veulent compléter, mais je vous livre ces informations en tant que citoyen et bien sûr, un peu au courant de ces sujets là, mais Verkor fabrique des solutions d'énergie décarbonée, pas que sur le véhicule électrique. On a notre deuxième client qui est un client qui fabrique des solutions de stockage stationnaire qui permettent d'intégrer sur les grilles énergétiques les énergies renouvelables comme le solaire ou l'éolien. C'est un marché qui va se développer de plus en plus. Je ne veux pas faire le porte-parole du véhicule électrique. C'est simplement deux-trois indications qu'on peut discuter aussi après la réunion."

L'animateur rappelle que le sujet de l'électromobilité sera abordé plus en détails dans le cadre de la concertation, lors de la webconférence « la transition énergétique et l'avenir de l'électromobilité » le vendredi 4 avril à 18 heures.

Intervention du Maire de Grande-Synthe, depuis la salle

Je voudrais intervenir, mais pas en tant que maire, là, plutôt en tant qu'usager. Alors j'ai fait le virage du véhicule électrique déjà il y a quelques années. J'ai acheté un véhicule. Je suis au deuxième. En ce moment, je ne peux pas charger chez moi parce qu'il y a des travaux dans ma rue. Je vous donne un exemple très précis.

Aujourd'hui, je suis allé Super U pour charger ma voiture. J'ai chargé ma voiture pendant une heure. Je n'étais pas un café. Je veux dire au McDo de Super U. Je suis revenu. J'ai payé ma charge. J'en ai eu pour 12 euros. Pour 500 km de l'électricité, en 2025. Et je ne fais pas de vidange. La seule chose, c'est les pneus. Donc voilà un exemple précis du coût, en 2025, associé au passage à l'électrique. "

Question 8 : Anonyme, reçue par sms

« Qu'est-ce que ça veut dire concrètement l'industrie propre ? On parle d'une industrie décarbonée, propre. Qu'est-ce que ça veut dire dans votre industrie ? Vraiment, cette notion effectivement d'industrie décarbonée, concrètement, qu'est-ce que ça veut dire ? »

Réponse de Julien PORTALES, Directeur HSE Verkor

« Je comprends parfaitement le questionnement industrie propre dans certains schémas. Ça peut peut-être être vu comme quelque chose de contre-intuitif.

Verkor est né d'une volonté, celle de participer et d'accompagner la décarbonation de l'industrie. Pas que de l'automobile, de l'industrie d'une manière générale. Partons du principe qu'on va avoir besoin de solutions de stockage électrique. Ça passe par une technologie aujourd'hui qui s'appelle la batterie lithium-ion. Et pour permettre cette transition énergétique dans les meilleures conditions environnementales, le rôle de Verkor et d'autres acteurs, c'est de les produire avec le coût carbone le plus faible possible. On l'a montré dans les slides. C'est 40% de réduction. Aujourd'hui, une batterie qui est produite sur le marché mondial, c'est environ 100 kg d'équivalent CO2 par kWh produit. L'ambition de Verkor, c'est de tomber à 30.

Et c'est en ça qu'on est une industrie. On le revendique. On a des impacts. On est là pour en parler, justement.

Mais propre, je ne sais pas si on peut dire propre. En tout cas, c'est le terme qui est effectivement utilisé parfois dans la presse. Propre dans le sens où on va apporter une vraie solution dans le cadre de cette transition énergétique. »

***Question 9* : Anonyme, reçue par sms**

« Il paraît que Verkor a commencé à produire, mais pour l'instant, c'est surtout des rebuts qui sont produits. Que deviennent-ils aujourd'hui ? Sont-ils déjà recyclés et remis dans le process, (commentaire pour précision de l'animateur) donc on imagine dans le process effectivement de fabrication ? »

Réponse de Julien PORTALES, Directeur HSE Verkor

« Oui, alors je pense qu'il y a une confusion sur les entreprises. Du coup, pour être très clair aujourd'hui, Verkor fabrique des cellules avec sa ligne pilote, ce qu'on appelle le Verkor Innovation Center (VIC) à Grenoble. On produit des milliers de cellules chaque semaine. Ces cellules sont envoyées à Dunkerque où on commence la fabrication des modules. Il y a des dizaines de modules qui sortent de notre Gigafactory actuellement. On produit des modules à Dunkerque dans la Gigafactory à partir de cellules qui sont fabriquées à Grenoble.

À la Gigafactory de Dunkerque, il n'y a pas de rebuts. Puisque pour l'instant, il n'y a pas d'activité de production de cellules. On fabrique uniquement des modules. Comme dans toute industrie, on a un rendement à Grenoble.

Bien sûr, on est plutôt content de la progression et de l'évolution de ce rendement compte tenu que ça fait uniquement un an qu'on produit. Et on a l'avantage d'avoir une industrie qui permet le recyclage de 97% de ces rebuts de production qu'on peut réinjecter ensuite.

C'est assez extraordinaire de pouvoir annoncer comme ça à horizon 2032. À 2032, la moitié des matières premières qui rentrent dans l'usine sont issues du recyclage. Et je pense que c'est assez unique dans l'industrie. »

***Question 10* : Anonyme, reçue par sms**

« Quelle est l'analyse de Verkor quant à son activité à moyen terme et au secteur d'activité en général ? »

Réponse de Julien PORTALES, Directeur HSE Verkor

Sur le secteur d'activité, les éléments ont déjà été abordés sur le contexte international de l'électromobilité.

Visionnez l'intégralité de cette séquence sur le site de la concertation

5 – Le dispositif de concertation

Madame Marie-Claire EUSTACHE, garante de la CNDP

La garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a présenté les modalités détaillées de la concertation préalable, soulignant l'importance de cette phase dans le cadre de l'évolution des projets industriels locaux. "Aujourd'hui marquait le démarrage de cette concertation préalable, et

bien que la réunion publique soit un format utile pour poser l'ensemble des sujets, il est essentiel de pouvoir approfondir ces questions lors de réunions thématiques", a-t-elle expliqué. Ces ateliers permettront aux participants d'explorer plus en détail les thèmes abordés pendant cette première rencontre.

Ainsi, dès ce vendredi, une webconférence sera organisée, portant sur la transition énergétique et l'avenir de l'électromobilité. Cette session permettra de revenir sur les questions soulevées et d'apporter des réponses plus approfondies.

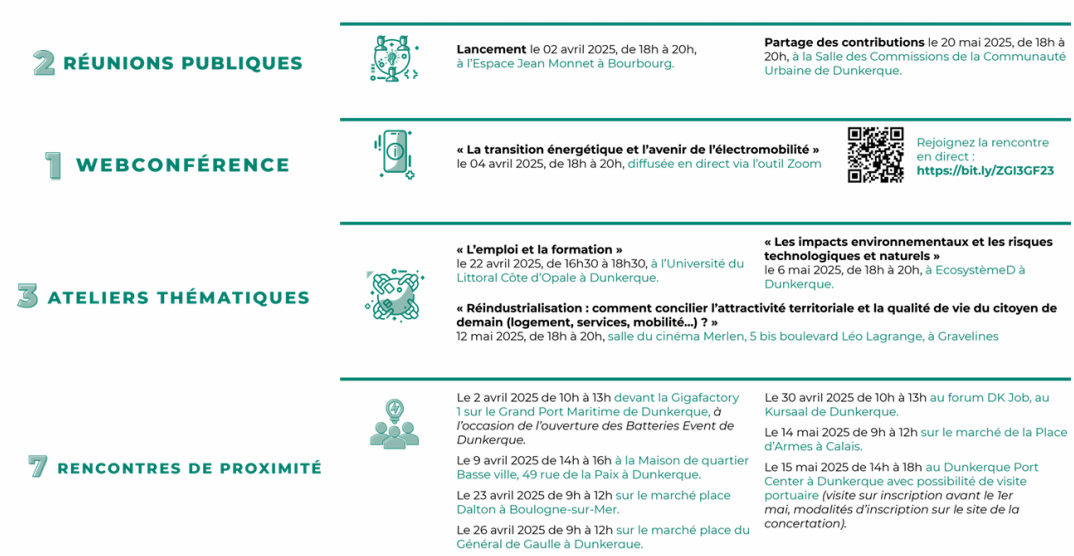
Trois autres ateliers thématiques sont également prévus :

- **Emploi et formation** : le 22 avril.
- **Impacts environnementaux et risques technologiques et naturels** : le 6 mai.
- **Impacts en termes d'aménagement du territoire, de logements, de services et de mobilité** : le 12 mai.

La garante a également fait un point sur le rythme accéléré des débats publics et des concertations dans la région : "En moins de cinq ans, il y a eu deux débats publics et dix concertations préalables sur de grands projets industriels. Cette accélération soulève des questions légitimes et il est crucial que les thématiques liées à l'installation de Verkor et des nouvelles gigafactories soient abordées dans le cadre global des projets en cours, notamment ceux du Grand Port."

Pour compléter ce dispositif, plusieurs **rencontres de proximité** seront organisées dans différentes communes :

- Dunkerque (près de la gigafactory, avec le Batteries Event, le 02 avril)
- Maison de quartier de Basseville à Dunkerque (9 avril)
- Marché de Boulogne-sur-Mer (23 avril)
- Marché de la place du Général de Gaulle à Dunkerque (25 avril)
- Marché de Calais (14 mai)
- Forum d'emploi DK Job (30 avril)
- Visite immersive des projets du Grand Port maritime (15 mai).



Enfin, un site internet a été mis à disposition pour faciliter l'accès à l'information et encourager l'interaction : www.verkor.je-contribue.com. Ce site contient le dossier de concertation, des supports de synthèse, des flyers, ainsi qu'une plateforme pour poser des questions. Un engagement a été pris de répondre rapidement aux interrogations et commentaires durant toute la durée de la concertation.

La garante a conclu en précisant que l'objectif était de proposer des modalités variées pour permettre à chacun de creuser les sujets qui l'intéressent et qui sont directement liés au projet. "Nous avons mis en place un dispositif le plus accessible et complet possible pour vous permettre de participer activement et d'approfondir les sujets qui vous concernent directement"

Les participants ont également la possibilité de poser des questions facilement via les cartes T disponibles sur les flyers.

6 – CONCLUSION ET CLOTURE DE LA REUNION

La garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Madame Marie-Claire Eustache a clôturé la réunion publique en soulignant l'importance de cet échange pour les participants. "Cette réunion a l'avantage important de vous permettre de dresser un tableau général et d'effleurer différents aspects qui peuvent résonner chez vous", a-t-elle déclaré. Elle a ensuite encouragé les participants à prolonger ce temps de réflexion en prenant part à d'autres réunions et en continuant à s'investir tout au long de la concertation.

Elle a également indiqué qu'elle examinerait attentivement toutes les questions et réponses abordées au cours de la rencontre. Ces éléments seront intégrés dans le bilan final qu'elle dressera à l'issue de cette concertation.

Avant de conclure, la garante a remercié chaleureusement tous les participants pour leur engagement, ainsi que les élus et les services présents, en particulier M. le maire de Bourbourg, qui avait gracieusement accueilli la réunion dans ses locaux.

Visionnez cette séquence