



Compte-rendu de la

ATELIER THEMATIQUE «COMMENT CONCILIER L'ATTRACTIVITE TERRITORIALE ET LA QUALITE DE VIE DU CITOYEN DE DEMAIN »

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

Lundi 12 mai 2025

Le lundi 12 mai 2025, de 18h00 à 20h00, dans le cadre de la concertation préalable à l'implantation de deux nouvelles gigafactories Verkor sur la zone ZGI3 du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), un atelier thématique s'est tenu à Gravelines pour explorer un enjeu crucial : comment concilier le développement industriel accéléré du territoire et la qualité de vie de ses habitants actuels et futurs ?

Cet atelier a réuni 22 participants, élus, techniciens, partenaires économiques, citoyens qui se sont rassemblés autour de cette question centrale, abordée sous quatre angles : logement, mobilité, services à la population et impacts économiques.

Le format participatif de cet atelier « territoire » a permis de poser les bases d'un dialogue autour du travail à mener pour anticiper les effets d'une réindustrialisation à grande échelle et maîtriser les effets cumulés du développement industriel du territoire et les impacts socio-économiques présents et futurs qui y sont directement liés.

Les porteurs de projet et les intervenants du territoire se sont ainsi succédé pour présenter les enjeux territoriaux du projet et débattre sur leurs impacts en matière de logement sur le territoire et de maîtrise foncière ; en matière de mobilité ; en matière de services pour assurer une cohérence territoriale et favoriser l'attractivité, et au niveau économique.

Le public a ainsi pu s'exprimer et débattre, ce qui a généré 10 questions.

REVIVRE CET EVENEMENT

Les supports présentés lors de cette réunion sont disponibles sur la plateforme de la concertation www.verkor.je-participe.com

SOMMAIRE

1 – Introduction.....	page 03
2 – Le projet sur son territoire.....	page 04
3 – Le logement.....	page 07
4 – Les mobilités.....	page 11
5 – Les services.....	page 15
6 – Les impacts économiques.....	page 20
7 – Les suggestions du public.....	page 22
8 - Conclusion et clôture de la réunion.....	page 23

INTERVENANTS (par ordre de prise de parole)

- **M. Daniel WILMOT**, adjoint au Maire de Gravelines
- **Mme Marie-Claire EUSTACHE**, Garante de la CNDP
- **M. Sylvain PAINEAU**, Co-fondateur Verkor
- **M. Nicolas FORAIN**, Chef Dépt. Développement Logistique et Industriel
- **M. Xavier DAIRAINÉ**, Directeur de projets Communauté Urbaine de Dunkerque
- **M. Christophe VANHERSEL**, Directeur Général de Flandre Opale Habitat
- **M. Adrien BARBAUD**, Directeur adjoint espaces publics et mobilités, en charge de la mobilité à la Communauté Urbaine de Dunkerque.
- **Mme Anne-Sophie BENOIT**, DGA du développement social à la CUD
- **M. Franck HELIAS**, Directeur général du MEDEF Côte d’Opale
- **M. Sébastien LACROIX**, Adjoint à la direction, IUMM.



1 - MOTS D'INTRODUCTION

Monsieur Daniel WILMOT, adjoint au Maire de Gravelines, représentant M. Bertrand Ringot, le maire, retenu par une autre réunion, a introduit cette réunion. Devant un public clairsemé, il a indiqué regretter la faible mobilisation des habitants de Gravelines, tout en insistant sur l'importance de ces rencontres pour préparer le territoire à l'afflux massif d'activités industrielles.

M. WILMOT a rappelé la rapidité du développement de la zone industrielle : « Il y a cinq ou six ans, si on m'avait dit que tout ça se passerait ici, à Gravelines, j'aurais été très étonné. Et on est agréablement surpris. »



Bien que les installations semblent éloignées, il a indiqué que leur impact se fait déjà sentir, notamment à travers l'augmentation du trafic routier. Le développement économique à venir, avec l'arrivée de milliers de professionnels, pose des défis majeurs en termes d'urbanisme, de logement, d'éducation et d'infrastructures. Selon l'élu, ces bouleversements doivent être anticipés collectivement, dans une approche transversale et proactive : « Il faut surtout que tout cela soit pris en compte : les équipements, les logements, les écoles. On imagine demain plus de 20 000 personnes supplémentaires. »

Il a salué la rapidité et la rigueur de la mise en œuvre du projet industriel, soulignant la transformation du territoire de Gravelines et de Dunkerque, désormais perçus comme un pôle stratégique de l'industrie française. En conclusion, il a rappelé le précédent historique du chantier de la centrale nucléaire dans les années 1980, pour mieux illustrer la dynamique en cours. « Gravelines, Dunkerque, c'est devenu *the place to be* », a-t-il affirmé, confiant dans la capacité du territoire à relever ces nouveaux défis.

Madame Marie-Claire EUSTACHE, garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a présenté l'atelier du 12 mai constitue l'un des derniers temps forts d'un processus délibératif conduit depuis début avril. Elle a rappelé les principes d'indépendance, de transparence et d'inclusion qui guident les concertations publiques : « L'important, c'est de pouvoir dire pourquoi on est plus ou moins d'accord, et de rappeler les fondements et le rôle de cette autorité administrative indépendante : s'écouter. »



Elle a précisé que la concertation préalable, encadrée par des garants neutres et indépendants, se déroule suffisamment en amont pour discuter de l'opportunité du projet, envisager d'éventuelles alternatives et faire remonter les arguments du territoire. La garante a insisté sur les grands principes qui encadrent cette démarche : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et inclusion.

Elle a rappelé accompagner depuis le mois de novembre le Grand Port Maritime de Dunkerque et Verkor dans l'organisation de cette concertation lancée officiellement le 2 avril, rythmée de plusieurs temps forts : une réunion d'ouverture, suivie d'ateliers thématiques sur l'emploi, l'environnement, les risques industriels et l'aménagement du territoire à l'échelle de la communauté urbaine de Dunkerque.

Alors que la réunion de clôture est prévue le 20 mai, la garante a rappelé disposer d'un mois pour rédiger un bilan synthétisant les échanges, les positions exprimées, ainsi que les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage. Ce rapport, remis publiquement, sera suivi d'un retour des porteurs de projet sur la manière dont ils comptent tenir compte des contributions recueillies. Une concertation continue se poursuivra ensuite pour Verkor, tandis que le Grand Port Maritime entrera dans une phase d'enquête publique.

2 – LE PROJET SUR SON TERRITOIRE

[Visionnez la vidéo du projet Verkor](#)

Monsieur Sylvain PAINEAU, co-fondateur de Verkor a recontextualisé le projet industriel de l'entreprise, née il y a moins de cinq ans, dans l'objectif de créer une filière industrielle nouvelle, tout en bénéficiant d'une énergie décarbonée, et qui a déjà franchi le cap des mille salariés (répartis entre Grenoble et Dunkerque).

Dans un contexte de réindustrialisation européenne et de transition vers la mobilité électrique, il a précisé que Verkor entend maîtriser une brique stratégique de l'automobile : la batterie, qui représente aujourd'hui jusqu'à 50 % de la valeur d'un véhicule « On est au cœur du sujet avec cette brique qui devient essentielle dans le marché de l'automobile ».

M. PAINEAU a précisé que l'entreprise vise une production de batteries à faible empreinte carbone, en s'appuyant sur l'énergie décarbonée française, la récupération de chaleur, le recyclage des matériaux et une forte innovation digitale. Ce dernier aspect constitue un marqueur fort de Verkor, avec sa solution logicielle propriétaire « Vile », qui permet une traçabilité poussée et une gestion optimisée de la production.

Pour répondre à la demande croissante, l'entreprise prévoit l'implantation de deux nouvelles gigafactories sur la zone ZGI3 de Dunkerque, chacune d'une capacité de 20 GWh, venant s'ajouter aux 16 GWh du premier site.

Ces deux futures usines, encore en phase de définition quant à leur format et leur technologie, représenteraient un investissement total de 4 milliards d'euros. La construction pourrait s'échelonner entre 2027 et 2030. Ce projet s'inscrit dans une logique d'anticipation territoriale, rendue possible par le travail préparatoire du Grand Port Maritime et de la communauté urbaine de Dunkerque, qui avaient déjà amorcé l'aménagement des zones industrielles nécessaires à leur accueil.



Monsieur Nicolas FORAIN,
**directeur du développement industriel
et logistique du Grand Port Maritime
de Dunkerque (GPMD),** a présenté les
ambitions portuaires et le rôle
structurant du projet ZGI3 dans l'accueil
de nouvelles activités industrielles
décarbonées.



Il a présenté en quelques chiffres le Port de Dunkerque : troisième port français et premier port national en matière de multimodalité, premier employeur du port dont la moitié dans l'industrie, et qui génère déjà environ 30 000 emplois directs et indirects et se positionne aujourd'hui comme un acteur central de la réindustrialisation verte et de la souveraineté énergétique européenne.

M. FORAIN a ainsi indiqué que la stratégie portuaire repose sur trois piliers :

1. Un commerce maritime durable, via la promotion de carburants alternatifs (GNL, méthanol...), le branchement électrique des navires à quai et le développement de nouvelles formes de navigation (ferries électriques, drones maritimes, etc.).
2. La massification des flux, en renforçant l'usage du ferroviaire et du fluvial, notamment par la création de nouvelles infrastructures logistiques et la valorisation du réseau ferroviaire existant.
3. L'accueil de nouvelles activités industrielles, grâce à une politique d'aménagement anticipée et proactive.

A ce titre il a précisé que, ZGI3 (Zone Grandes Industries 3) est la nouvelle zone dédiée à l'implantation d'industries stratégiques comme Verkor, dans le prolongement des zones ZGI1 (accueillant déjà Verkor) et ZGI2 (où s'installera Prologium). La ZGI3 s'étendra sur un secteur en L, représentant 150 hectares aménagés, dont 70 réservés aux futures gigafactories GF2 et GF3 de Verkor.

Ainsi, l'objectif du GPMD est de préparer les terrains en amont des décisions d'investissement, pour lever les freins fonciers et administratifs : autorisations environnementales, réseaux, desserte ferroviaire, archéologie préventive... Cette anticipation doit permettre aux industriels de se concentrer sur leur cœur de métier (les industries peuvent ainsi se concentrer sur leur ICPE et sur leur activité), en s'appuyant sur un écosystème attractif et prêt à l'accueil.

Les aménagements prévus incluent :

- 15 hectares de zones écologiques,
- 2,3 hectares de nouvelles voiries,
- 1,24 km de voies ferrées supplémentaires,
- 1,1 km de pistes cyclables pour faciliter l'accès des salariés à vélo.

Le budget total du projet s'élève à 47,5 millions d'euros. Le phasage prévoit un début des travaux en 2026, une première livraison de 70 hectares en 2027-2028 pour Verkor, et une seconde vague de travaux sur les lots restants jusqu'en 2030-2031.

Pour le GPMD, le projet illustre l'ambition du port de Dunkerque : devenir une plateforme industrielle d'envergure européenne au service de la transition énergétique.

Monsieur Xavier DAIRAINÉ,
Directeur de projets
Communauté Urbaine de
Dunkerque, a partagé des éléments contextuels sur l'étude menée par la CUD et des acteurs du territoire face au défi de l'accueil des nouvelles industries : urbanisme, logement et mobilité.



Il a ainsi souligné l'ampleur des transformations à venir sur le territoire, portées par l'essor des activités industrielles et énergétiques. Car si le projet d'implantation de nouvelles gigafactories relève avant tout de l'industrie et de l'aménagement portuaire, il implique aussi une profonde réorganisation urbaine. Derrière les usines, il y a des femmes et des hommes qui viendront y travailler, devront se loger, se déplacer, vivre dans le territoire. Et c'est là que la CUD intervient, en tant que cheffe de file de l'aménagement du cadre de vie.

Une dynamique déjà engagée, avec l'arrivée de Verkor, de Prologium, et le développement de projets énergétiques comme celui des EPR portés par EDF. Tous ces projets ont des incidences fortes sur ce qu'est la CUD aujourd'hui et vont générer une forte croissance de population active : plus de 20 000 emplois directs sont attendus dans les prochaines années.

Pour accompagner cette mutation, la CUD mobilise ses compétences en urbanisme, via son Plan Local d'Urbanisme (PLU), et en mobilité. Objectif : anticiper les besoins en logements et en infrastructures de transport.

Le besoin en logements concerne autant les nouveaux arrivants que les jeunes du territoire. Ces derniers, jusque-là poussés à quitter Dunkerque pour trouver du travail, pourraient désormais y construire leur avenir professionnel. Il faut donc leur permettre de s'y installer durablement.

La question des déplacements est tout aussi cruciale. Le plan de mobilité, présenté lors de la réunion, prévoit une montée en puissance progressive des offres de transport dans la zone industrielle, notamment pour permettre l'accès aux sites depuis les différentes communes de l'agglomération.

Le représentant de la CUD a tenu à rappeler que cet effort est collectif. L'intercommunalité agit en partenariat avec les communes, les industriels, le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Région, les services de l'État, ainsi que les acteurs de l'emploi, de la formation et de l'éducation. Elle coopère également avec la Région pour organiser les trajets des salariés venant de l'extérieur de la CUD.

Une coordination à grande échelle, donc, pour que le territoire soit prêt à accueillir les transformations économiques et humaines qu'entraîne l'industrialisation à venir.

3 – LE LOGEMENT

3.1. – REGARDS CROISES D'EXPERTS

Monsieur Xavier DAIRAINÉ, en tant que représentant de la collectivité, s'est exprimé sur la manière dont s'organisait la CUD pour anticiper l'impact démographique de la réindustrialisation.

Il a ainsi indiqué que face à la transformation économique majeure engagée sur le territoire, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) met en œuvre une stratégie ambitieuse d'adaptation de l'offre de logement.

Pour accompagner la dynamique industrielle portée par Verkor, Prologium ou encore EDF, la CUD prévoit la création de 12 000 logements d'ici 2035. Cette programmation repose sur une analyse fine des impacts démographiques liés à l'arrivée de nouvelles activités économiques, mais aussi à l'évolution des modes de vie : ménages plus petits, mobilité professionnelle accrue, diversité des parcours résidentiels...

Une analyse a été faite des besoins en logements et des changements sur la société, qui a souligné la nécessité d'avoir une offre de logement diversifiée et adaptable : cette stratégie repose sur une logique de diversité des formes d'habitat.

Aux côtés des logements pérennes, une part importante de l'offre sera constituée de logements temporaires destinés aux nouveaux arrivants. Ces derniers, souvent en transition, auront besoin d'un logement d'accueil avant de s'installer durablement.

Un autre type de besoin a été identifié : l'hébergement temporaire pour les salariés de chantiers, présents sur de courtes périodes ou en semaine uniquement, notamment pour la phase de construction des gigafactories.

M DAIRAINÉ a réaffirmé une volonté de « construire la ville sur la ville » afin d'assurer une mise sur une densification raisonnée plutôt qu'une extension urbaine, en pleine conscience des limites écologiques et foncières. Il ne s'agit donc pas de construire un nouveau quartier ex nihilo comme ce fut le cas lors de la construction de la centrale nucléaire dans les années 1980, mais bien de réhabiliter, transformer et optimiser l'existant, dans une logique de sobriété foncière et de résilience territoriale.

Ce principe s'inscrit dans une vision intégrée du développement territorial, articulant logement et mobilité. La réflexion sur l'habitat est menée de concert avec les dispositifs de transport pour limiter l'empreinte écologique des déplacements et faciliter l'accès aux zones d'emploi.

M. DAIRAINÉ a rassuré quant à la souplesse et la réactivité de la planification. En effet, cette stratégie repose enfin sur la capacité du territoire à s'adapter à un environnement en constante évolution. Les projections démographiques et économiques servent de guide, mais la CUD se donne les moyens de faire évoluer sa trajectoire pour rester résiliente face aux aléas conjoncturels, pour que le territoire puisse relever le défi de la réindustrialisation tout en garantissant un cadre de vie durable, inclusif et cohérent pour ses habitants actuels et futurs.

Monsieur Christophe VANHERSEL,

Directeur Général de Flandre Opale Habitat, a partagé sa vision en tant qu'opérateur de terrain, ce qu'il projette par rapport à la trajectoire qui est celle de la CUD et du territoire.

Il a fait état d'une mobilisation exceptionnelle des bailleurs sociaux qui se mobilisent massivement pour répondre à l'urgence et à la transformation du territoire, et notamment pour accompagner le développement industriel du Dunkerquois, à commencer par la filiale d'Action Logement sur le territoire de Cap-Côte.



12 000 logements à construire en dix ans, dont une part importante dans les toutes prochaines années : cette trajectoire ambitieuse repose à la fois sur les projections de croissance économique et sur l'évolution des besoins locaux. « Il faut construire tout de suite, pas dans dix ans », a-t-il résumé, tout en rappelant que la dynamique n'est pas uniquement portée par les nouveaux arrivants, mais aussi par les habitants du territoire.

M. VANHERSEL est revenu sur la période « Post COVID » où la crise sanitaire a laissé des traces durables sur les comportements résidentiels. « Le taux de rotation a été divisé par deux », en conséquence : les parcours résidentiels sont ralentis, les logements sont moins libérés, et la pression sur l'offre s'intensifie. D'où l'urgence d'accélérer la production.

Il précise qu'actuellement ils construisent « pour les Dunkerquois, les gens du cru qui ont aujourd'hui du mal à trouver un logement ». L'engagement pris par la filiale d'Action Logement est clair : produire 700 logements par an pendant trois ans dans un rayon de 30 minutes autour des sites industriels, soit environ 2 100 logements. Ces logements, à loyers abordables, sont destinés aux salariés présents et futurs du territoire. À mi-parcours, la moyenne de production est de 658 logements par an. Une mobilisation saluée, portée aussi par d'autres opérateurs comme Habitat des Hauts de France, Partenord, etc.

Il a indiqué qu'une attention particulière est portée à l'évolution des typologies : 50 % des logements produits sont des petites surfaces, pour répondre aux besoins des personnes seules ou âgées occupant aujourd'hui des logements trop grands. L'objectif est double : faciliter la libération des grands logements sous-occupés et permettre aux familles du territoire ou aux nouveaux salariés de trouver un logement adapté.

M. VANHERSEL a confirmé les propos de M. DAIRAINÉ sur la construction de « la ville sur la ville » : pour ne pas « consommer du foncier agricole à tout-va », 65 % des logements produits cette année sont issus d'opérations de recyclage urbain. Plusieurs projets emblématiques sont cités : l'ancienne école du centre-ville de Gravelines transformée en 79 logements, la reconversion de silos à grains (150 logements), ou encore le site Betafence, ancienne tréfilerie de Bourbourg, qui accueillera 121 logements. « La feuille de route fixée par la Communauté urbaine de Dunkerque se traduit dans la vraie vie », a affirmé l'opérateur.

Autre point fort annoncé : le logement social, dans sa définition élargie, s'adresse aujourd'hui à une très grande majorité des habitants. À Gravelines ou Dunkerque, classées en zone D1, un couple avec deux enfants et un revenu annuel de 66 000 euros peut y prétendre. Cette réalité vient battre en brèche les stéréotypes encore attachés au logement social, souvent réduit à une image datée des années 1970.

Malgré cette dynamique, M. VANHERSEL a indiqué que les freins réglementaires ralentissent la mise en œuvre. Délais d'autorisation, contraintes archéologiques, enveloppes financières disponibles seulement à partir d'avril... « On perd parfois cinq mois rien que pour lancer une opération. » Pour autant, le territoire bénéficie d'un climat de coopération fort entre les partenaires, et d'un dialogue franc, y compris dans les moments de tension. Toutefois, il a soutenu que si les contraintes sont réelles, l'engagement des opérateurs, conjugué à celui des élus et des acteurs publics, permet d'ancrer une trajectoire de production adaptée, soutenable et socialement inclusive. Le défi est immense, mais la mobilisation est à la hauteur.

3.2. – TEMPS DE QUESTIONS / REPONSES

Question 1 - Madame DEGRAVES de la CLCV : Vous abordez les débauchements à 30 minutes. Vous avez évoqué les parkings relais, et des usines sans parkings. Ils sont où, ces parkings relais, pour que les personnes puissent faire les derniers kilomètres ?

Réponse de Xavier DAIRAINÉ, Directeur de projets Communauté Urbaine de Dunkerque

L'idée, c'est de faire de la proximité, mais pas en voiture individuelle, c'est en transport collectif. L'objectif essentiel, c'est d'ouvrir ces emplois à tout le monde, y compris ceux qui n'ont pas de voiture, ceux qui n'ont pas de permis. Et ça, c'est extrêmement important pour permettre l'accès à l'emploi de l'ensemble de nos citoyens. Donc c'est ça, l'objectif. Ce qui nous oblige, ce n'est pas de faire des aménagements pour les voitures, c'est de faire des aménagements et d'offrir des services qui vont permettre à l'ensemble des salariés et à l'ensemble de nos citoyens d'accéder à l'emploi dans cette usine. C'est ça qui est important d'aujourd'hui.

(Note – une réponse complémentaire à cette question est apportée dans la partie « Mobilités », page 13)

Question 2 - rapportée par Mme EUSTACHE, Garante de la CNDP : Nous avons eu déjà pas mal de réactions par rapport au logement. Dans d'autres ateliers, mais également dans les débats mobiles sur les marchés, il y avait beaucoup de crainte par rapport au prix du mobilier qui flambe actuellement. Et la crainte que, justement, pour les personnes locales, elles se retrouvent finalement en grande difficulté pour avoir accès à ces logements. Que pouvez-vous nous en dire ?

Réponse de M. Christophe VANHERSEL, Directeur Général de Flandre Opale Habitat

Monsieur DAIRAINÉ l'a bien dit tout à l'heure. L'objectif, c'est de créer l'ensemble des logements qui correspondent aux besoins et à des prix intéressants. Des logements accessibles, aujourd'hui, les coûts de loyer sont relativement abordables.

En tout cas, le choc de production de 12 000 logements dont on a parlé tout à l'heure et que la CUD souhaite faire, l'objectif, c'est vraiment d'éviter cette inflation sur le coût du logement qui lui, est liée à la pénurie de logements. Donc il s'agit vraiment des logements pour que l'accession à ces

logements soit abordable en fonction de sa catégorie sociale, en fonction de ses revenus, et abordable pour tous.

On met en location des appartements à partir d'un loyer de 5,50€ le mètre carré et jusqu'à 11,50€ le mètre carré. Donc on a toutes les gammes en fonction de ses revenus.

On se rend compte que l'accession à la propriété classique, on va dire, est en panne globalement, sur la région et sur la France, parce qu'on sort d'une phase où les taux bancaires ont été très élevés. Mais globalement, ça devrait aller mieux dans les semaines et les mois qui viennent. On le sent déjà depuis le début de l'année. Les taux sont plutôt aujourd'hui maîtrisés, ont bien baissé.

Maintenant, il faut que les acteurs reconstituent une offre qui puisse être mise sur le marché. Ça va prendre un petit peu de temps. Il y a encore une gamme d'accessions à la propriété abordables, pas en très grands nombre, je le conçois.

En tant qu'opérateur de logement social, on fait grosso modo entre 120 et 150 accessions sur le secteur par an. On arrive encore à Saint-Paul-sur-Mer à vendre des types 4, 87 mètres carrés, aux alentours de 210 000 euros. On touche aujourd'hui notre cible de marché du technicien, technicien plus, qui veut acheter un logement avec sa famille.

Par exemple, PSLA sur Saint-Paul-sur-Mer, c'est la vraie accession sociale à la propriété. On est locataire, le mandat est locataire pendant une phase de 3 ans maximum. Ensuite, il a une option et il devient totalement propriétaire, bénéficie d'un taux TVA réduit et d'exonération de taxes foncières sur les propriétés bâties pendant 15 ans.

Il y a quelques opérations comme ça à Gravelines, il y en a un peu. Il y en a à Bourbourg, il y en a sur tout territoire. Mais on remarque quand même que les coûts de construction sont élevés, les coûts de foncier sont particulièrement élevés. Et comme d'autres opérateurs, on va chercher l'agrément pour être office de foncier solidaire.

Et à l'instar de ce qui peut se passer à Lille ou à Paris, dans d'autres grandes métropoles, l'idée de monter des projets en accession sociale à propriétés directes durables, avec la séparation de la propriété du foncier par rapport à la propriété du bâti, c'est-à-dire que c'est un organisme de foncier solidaire, public par public, qui est propriétaire du terrain, qui ne met en vente que les appartements avec des clauses particulières de non-spéculation, de garantie de rachat en cas d'incident de la vie.

Mais ça permet d'avoir des projets pour maintenir de la pré-accession à la propriété dans le temps, sur le temps qu'elle cause. On a eu ces projets-là, alors essentiellement, aujourd'hui, on a eu deux projets qui émergent, sur Craywick et sur Dunkerque, mais c'est des projets qu'on va faire identifier sur tout territoire.

Question 3 – Monsieur WILMOT, adjoint au Maire de Gravelines : on est confrontés à beaucoup de maisons qui se vendent et qui sont rachetées pour faire des revenus, pour faire du AirBnB pour des salariés en déplacement. Les jeunes qui veulent acheter sont confrontés à ça. On reçoit aussi beaucoup de demandes de rachat pour découper et séparer des maisons. Les acheteurs veulent faire AirBnB et de la location pour les salariés, c'est bloquant pour les Gravelinois.

Une fois que la règle de rotation concernant le stationnement est là pour diminuer et interdire les choses, mais c'est un sujet aussi qu'on a pour ceux qui veulent acheter des maisons pour y vivre régulièrement.

Réponse de Xavier DAIRAINÉ : Il y a des ficelages juridiques, on en pâtit car cela fait surenchérir les coûts fonciers, mais il y a des outils fiscaux qui peuvent être utilisés par les communes pour lutter contre ça. Et c'est quelque chose que la CUD peut suivre avec les communes. La législation évolue et peut être plus intrusive sur ce domaine.

Question 4 - rapportée par Mme EUSTACHE, Garante de la CNDP : *Vous allez avoir, avec tout ce que vous citez comme chantier à venir, il y a aussi le parc Éolien-en-Mer, donc un influx de personnes qui vont venir pendant des phases de construction de manière plus ou moins longue quand même, où on est dans du temporaire mais sur plusieurs années. Donc là, c'est aussi un vrai enjeu en termes de typologie et d'organisation de l'offre pour pouvoir à la fois accueillir ces personnes mais aussi ceux qui restent de manière plus pérenne.*

Réponse de Xavier DAIRAINÉ : Alors toutes les typologies ont été affichées (cf figure XX). Effectivement, on travaille sur toute la plate-catégorie, l'hébergement, le logement temporaire. On sait que les chantiers très longs comme ceux de l'EPR, c'est du chantier de plus de 10 ans. Donc les salariés ne sont pas forcément là en temporaire pour pouvoir s'installer pour quelques années ici. Donc on peut plus parler de logement temporaire. Mais il faut qu'on travaille sur l'ensemble de ces typologies de logement pour répondre à tous les besoins. Et c'est la raison pour laquelle on a décidé une forme de prévision de démographie par rapport à ces emplois dans les 10 années qui viennent pour raccrocher notre plan d'habitat et notre plan de logement à cette prévision pour anticiper, parce que comme on a dit, c'est très long de construire.

Donc il faut anticiper, il faut le prévoir. Et c'est ce qu'on est en œuvre aujourd'hui. On a un projet de 200 logements et on sait qu'on a des confrères qui travaillent également sur ce projet-là. Ça nécessite alors du foncier-travail-projet, ça nécessite un équilibre économique et j'aimerais tout à fait un engagement de la part des industriels qui vont développer le territoire pour dire on va demander à nos salariés ou aux salariés qui viendront sur nos chantiers d'être le berger, de s'héberger dans l'offre immobilière qui va être faite. Et ça nécessite également des dévouements législatifs sur des modes de financement parce qu'on est en France, tout est réglementé et quand on ne rentre pas dans les cages, il faut tenter avec le Parlement de faire modifier la cage.

4– LES MOBILITES

4.1.– REGARDS CROISES D'EXPERTS

Monsieur Nicolas FORAIN, directeur du développement industriel et logistique du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), en tant que porteur de projet, a présenté la manière dont le GPMD anticipe les conséquences en matière de mobilité par rapport au développement de leur activité.

Il souligne que la question des mobilités est apparue comme l'un des points névralgiques du développement du port et de son territoire. « Une zone portuaire ne peut se développer durablement sans fluidité de circulation, tant pour les habitants que pour les marchandises ». Si les flux sont bloqués, c'est toute la chaîne économique qui s'enraye : un industriel ne peut produire sans approvisionnement, un navire ne revient pas si ses marchandises ne sont pas évacuées.

Il faut des solutions concrètes, si on n'a pas de solutions, à long terme cela ne marchera pas les activités ne pourront pas fonctionner.

Pour anticiper la montée en puissance des activités portuaires, un travail collectif est engagé entre l'ensemble des acteurs : collectivités, services de l'État, exploitants du port, entreprises. Une coordination qui se traduit concrètement, notamment à travers un groupe de travail dédié aux flux de circulation, qui partage constats et prévisions d'évolution, afin travailler collectivement pour répondre à ces enjeux et travailler ensemble aux solutions qui seront apportées en matière de fluidification des flux, et notamment en ce qui concerne le transport de marchandises sur le maritime, mais aussi sur le ferroviaire.

Des infrastructures en mutation

Le chantier le plus emblématique est celui de la Route Interindustrielle Atlantique (RIA), une nouvelle voirie de 16 km intégrant 4 giratoires et 5 ouvrages d'art. Elle vise à fluidifier les liaisons entre l'est et l'ouest du port, en prévision de l'extension du bassin Atlantique et du nouveau terminal conteneurs. Ce dernier, en coupant certaines voies existantes (dont la RV601), impose en effet de recréer des itinéraires efficaces pour ne pas altérer les temps de parcours logistiques.

Mobilités douces et sécurité

Le port, historiquement peu équipé en pistes cyclables, a été incité par la communauté urbaine à rattraper son retard. Une trame cyclable est désormais en cours de déploiement, avec l'objectif d'atteindre 30 kilomètres de pistes supplémentaires. « L'enjeu est aussi de permettre aux salariés de se rendre au travail à vélo dans de bonnes conditions de sécurité », souligne-t-on.

Le pari du multimodal

Le report modal est au cœur des stratégies du port, déjà très tourné vers le ferroviaire et le fluvial. La liaison ferroviaire vers Paris et l'est de la France, via l'« Arc Nord-Est », constitue un atout majeur. Les capacités disponibles permettent d'évacuer les flux de marchandises tout en réduisant les émissions carbone.

Autre levier en cours de développement : le ferroutage. Des trains longs pourront, dès l'an prochain, accueillir des remorques complètes pour les acheminer vers d'autres régions françaises ou européennes. Une solution écologique et logistique face à la pénurie de chauffeurs pour les longs trajets.

Imaginer de nouvelles mobilités industrielles

Enfin, la réflexion s'élargit à la mobilité interindustrielle, c'est-à-dire aux flux entre les différentes installations du port (entrepôts, usines, terminaux...). L'ambition : créer une plateforme intégrée, où les marchandises ne font pas que transiter, mais sont transformées sur place, générant de la valeur ajoutée locale. Cela implique d'anticiper de nouveaux types de mobilité : navettes autonomes, électriques, voies dédiées... autant de pistes explorées pour fluidifier les échanges et renforcer la compétitivité du port.

Monsieur Adrien BARBAUD, Directeur adjoint espaces publics et mobilités, en charge de la mobilité à la Communauté Urbaine de Dunkerque, a apporté une vision « dézoomée » à l'échelle du PMCO et ses 12 EPCI.

Il a ainsi évoqué la mobilité est au cœur des défis de développement du territoire dunkerquois pour répondre aux enjeux de congestion, d'équité sociale et de transition écologique, et a présenté quatre grands enjeux structurent les réflexions et les actions menées.

1. Lutter contre la congestion et l'autosolisme

Actuellement, 95 % des déplacements vers les zones d'activité se font en voiture individuelle. Si cette tendance se maintient, le territoire court vers une congestion inévitable, notamment aux heures de pointe, et ce malgré les investissements routiers. Pour éviter ce scénario, une transformation profonde des pratiques est engagée, en partenariat avec les industriels, en faveur du report modal.

2. Redonner du pouvoir d'achat

Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle permettrait également de soulager les budgets des ménages, un enjeu social fort dans le contexte économique actuel.

3. Favoriser l'accès à l'emploi

La mobilité est un frein majeur à l'insertion professionnelle : selon un rapport de France Stratégie de 2019, un quart des demandeurs d'emploi refusent une opportunité faute de moyen de transport adapté. L'amélioration des services de mobilité devient donc un levier pour l'égalité des chances.

4. Réduire les émissions

L'enjeu environnemental reste central : limiter la place de la voiture, c'est aussi réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution locale, en cohérence avec les objectifs de transition du territoire.

M. BARBAUD a précisé l'ambition d'un système de mobilité à construire à plusieurs échelles. En effet, depuis septembre 2023, un comité de mobilité urbaine a été lancé pour structurer l'offre de transport à l'échelle de la communauté urbaine et de la zone industrialo-portuaire. Plusieurs principes guident cette stratégie :

- Pour les habitants en proximité : des pistes cyclables connectées aux grands axes en cours d'aménagement (dont les voies du GPMD),
- Pour les habitants de la CUD : des arrêts de bus à moins de 400 m des logements dans les nouveaux quartiers, et un réseau de bus renforcé, avec plus de rotations, y compris en dehors des horaires classiques.
- Pour les habitants en-dehors de la CUD, et notamment à Calais (12 EPCI de Montreuil à Hazebrouck) : la fiabilisation de la ligne ferroviaire Calais–Dunkerque est une priorité, pour offrir une alternative crédible aux travailleurs venant d'autres bassins de vie.
- Pour les habitants de la CCRA (Communauté de Commune de la Région d'Audruicq) : la mise en place des cars express, régionaux, pour faciliter les accès emplois (on vous amène jusqu'aux industries), ce qui nécessite d'aménager la voirie, les voies bus.
- Pour les habitants en milieu rural : l'objectif est d'inciter au covoiturage, des pratiques à démocratiser. Avec des places réservées sur les parkings relais, un système de voies dédiées, prioritaires par rapport à ceux qui sont en voiture individuelles (comme cela se fait déjà à Lille ou à Grenoble). L'objectif est de fédérer les entreprises autour de dispositifs communs (plans de mobilité, mutualisation de lignes, coordination des horaires).

Le passage à l'action s'appuie sur un dialogue actif entre collectivités, entreprises, services de l'État et citoyens. L'enjeu est de proposer un bouquet de solutions adaptées à la diversité des situations : du salarié urbain cycliste au travailleur rural sans alternative à la voiture. Cette pluralité des réponses est la clé d'un modèle de mobilité durable, inclusif et efficace.

4.2.– TEMPS DE QUESTIONS / REPONSES

Mathieu BARBAUD - Sur la Question de tout à l'heure relative aux parkings relais (question 1 : *Vous abordez les débauchements à 30 minutes. Vous avez évoqué les parkings relais, et des usines sans parkings. Ils sont où, ces parkings relais, pour que les personnes puissent faire les derniers kilomètres ?*), on identifie avec le GPMD des fonciers qui seront des parking relais, et qui se trouvent actuellement sur des parcs urbains. Ces fonciers doivent être en dehors forcément de la zone industrielle, doivent être en proximité des axes. L'objectif, c'est de ne pas saturer les différentes villes. Il faut qu'on soit en proximité des axes urbains. Aujourd'hui, on est au début des 20 000 emplois. Dans les 20 000 emplois, il y a six projets EDF, à part.

Question complémentaire (5) de Mme DEGRAVES de la CLCV : Est-ce que vous avez aujourd'hui demandé aux salariés de la centrale pour connaître leurs pratiques ?

Réponse de Nicolas FORAIN– L'ensemble des employeurs, on se retrouve avec les acteurs de la communauté Urbaine depuis 3 ans tous les trimestres pour évoquer tous ces sujets-là de l'industrie. Et l'objectif, c'est tout ensemble de parler, d'évoquer ce sujet-là pour se dire que ce n'est pas uniquement un sujet qui est là pour les industries qui vont se développer, ce n'est pas uniquement pour Verkor, c'est pour vraiment toutes les industries. C'est-à-dire que la centrale nucléaire, on travaille notamment sur le projet nucléaire, pour pouvoir proposer aussi des solutions. Après, chacun a ses contraintes. Les contraintes de la centrale nucléaire ne sont pas les mêmes forcément que nos industries, mais on essaie de trouver, il faut qu'on mette en place finalement des initiatives, parce que le problème de la mobilité, de la congestion, il concerne tout le monde, et il faut que tout le monde prenne sa part. Par un exemple concret, comme disait Adrien BARBAUD, la mobilité transport en commun, cyclage, etc., ce sont des sujets qui sont beaucoup plus soumis sur la table par l'arrivée des nouvelles factories, des gigafactories, etc., mais elles bénéficieront aujourd'hui à ceux qui sont implantés.

On voit notamment la politique de mobilité, d'accueil qui trouve son prolongement sur les territoires du port, parce que c'est des solutions nouvelles pour ses propres salariés et pour la productivité de son site. Donc effectivement, il ne faut pas voir ça uniquement pour les nouveaux arrivants, mais pour l'ensemble des installations qui sont aujourd'hui sur le port et qui n'ont pas ces solutions qui ont été développées.

Question (6) de Mme DEGRAVES de la CLCV : Pour les autres, comment faites-vous ? Si on parle d'Audruicq, de Saint-Omer, de ces gens qui viennent de ce secteur-là, est-ce qu'il y aura des avantages qui leur seront donnés en termes de remboursement ?

Réponse de Mathieu BARBAUD : Comme vous disiez tout à l'heure, la compétence de transport, elle appartient vraiment à la région en liaison entre les régions. Aujourd'hui, ce sera la tarification régionale qui s'appliquera. Sur le cadre légal, les employeurs doivent rembourser au minimum 50% du prix de l'abonnement.

Question (7) d'une personne du public

Oui, là encore, il y a eu des mobilités et beaucoup de scepticisme par rapport aux usines sans voiture. Là, on a eu beaucoup de personnes qui disent que ça ne peut pas fonctionner, il y a forcément besoin, à un moment donné, du parking. Ça leur paraît tout à fait utopique d'avoir cette vision assez radicale.

Réponse de Mathieu BARBAUD : Les élus et la commune d'Urbaine travaillent sur des sujets qui sont novateurs.

On a peut-être l'exemple de Verkor. Il y a un an et demi, sur ce champ-là, il y aurait un bâtiment qui n'était pas. Il y a des choses que Verkor peut faire. Sur des aspects vraiment technique, aujourd'hui, les contraintes de l'utilisation de la voiture par rapport au système vont en avoir plusieurs. Il y a la question de l'évacuation : Le premier sujet sur lequel on nous interroge, c'est comment on fait si on n'a pas de carte. La réalité, c'est que tout le monde évacue. C'est exactement ce qu'il ne faut pas faire.

Après, on se pose la question de si j'ai un T20, par exemple, à 15h du matin, je ne vais pas attendre 20 minutes pour aller chez moi. Il y a des systèmes, on peut travailler avec des véhicules, des voitures. Il y a des voitures qui servent d'administration. Pour ces cartes, ils n'arrivent presque jamais. On essaie de travailler sur ces aspects pour faire en sorte que dans la vie du salarié, on puisse prendre en compte tous les aspects et besoins. Les lignes de co-voiturage, par exemple, le report modal qui a permis des augmentations de capacité, de 30 à 40 % du co-voiturage en 2-3 ans. Donc, il y a des choses. Si on l'étudie bien, s'il y a un intérêt, notamment économique, pour le salarié, on peut y arriver.

5— LES SERVICES

5.1.— REGARDS CROISÉS D'EXPERTS

Madame Anne-Sophie BENOIT, DGA du développement social à la CUD, s'est exprimée au nom de la CUD, sur la préparation et l'anticipation par rapport aux différents besoins actuels et futurs en matière de services à la population.

Elle a ainsi indiqué anticiper l'arrivée des entreprises pour répondre aux besoins du territoire : notamment face à l'arrivée massive de nouvelles entreprises, dont les gigafactories, la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a engagé un travail de fond pour anticiper l'impact démographique et social à venir. Sans être compétente sur plusieurs champs concernés (éducation, petite enfance, santé), la collectivité s'est néanmoins saisie de ces sujets dans une logique de coordination territoriale avec les communes, l'État et les institutions partenaires.

Sur l'éducation, une première série d'études, menée par l'Agence d'urbanisme (AGUR) avec les communes, a porté sur les projections scolaires à 10 ans. Grâce à une approche croisant données démographiques et programmation de logements, les résultats sont rassurants pour l'instant : malgré la perspective d'une légère remontée des naissances d'ici 2033, la tendance reste à une diminution du nombre d'enfants. Les premières analyses n'identifient donc pas de besoin immédiat de création d'écoles.

Sur le champ des modes d'accueil, une étude à l'échelle du SCOT montre un enjeu fort : 78 % des places sont assurées par des assistantes maternelles, dont la moyenne d'âge élevée laisse présager un recul important dans les années à venir. L'offre reste variée (crèches, maisons d'assistantes maternelles), mais inégalement répartie. Les besoins en places nouvelles semblent modérés, mais le maintien des dispositifs existants devient prioritaire. Des crèches à horaires atypiques sont aussi à l'étude pour répondre aux besoins induits par l'industrie. Un travail sur le sujet est en cours avec la CAF, le département, la région.

Sur le volet santé, bien que la CUD ne soit pas compétente, elle s'est dotée dès 2022 d'une feuille de route stratégique, articulée autour de trois axes : la formation, l'installation et l'accompagnement des professionnels. Elle a ainsi créé une feuille de route stratégique, avec un plan d'action volontariste, qui tourne autour de deux axes :

- Créé une première année de médecine (PASS) à Dunkerque, avec l'université de Lille,
- Mis en place des bourses étudiantes (jusqu'à 10 000 €) attirer les médecins à s'installer sur le territoire (aides qui s'additionnent aux aides de l'ARS),
- Proposé des aides à l'installation et à l'équipement pour les médecins et infirmiers.

De nouveaux centres de santé pluriprofessionnels sont également en développement :

- Un centre est déjà ouvert à Dunkerque (Jean Bart), un autre à Dunkerque-Branche,
- Une maison de santé ouvrira à Cappelle-la-Grande en juin,
- Un centre intercommunal est prévu à la gare de Dunkerque à la même échéance.

Monsieur Daniel WILMOT, adjoint au Maire de Gravelines s'est exprimé sur la préparation des communes en appui des politiques de santé, d'éducation et de petite enfance

Il a tenu à souligner l'implication directe de la commune dans l'adaptation du territoire face aux défis à venir, en complémentarité avec les actions portées à l'échelle intercommunale :

Un engagement local sur la santé : La commune participe activement à l'installation de jeunes médecins, en soutenant financièrement leur arrivée à hauteur de 50 000 €. Ce soutien vient compléter les dispositifs de la communauté urbaine, illustrant une logique de coopération territoriale. Deux cabinets médicaux sont également en projet sur la commune, pour renforcer l'offre de soins de proximité.

Un engagement local sur l'éducation: pas de nouvelles écoles, mais des efforts sur l'existant. Il indique en effet que la ville ne prévoit pas de construction d'écoles supplémentaires. Les infrastructures actuelles devraient suffire à absorber l'évolution démographique attendue. Toutefois, des efforts sont en cours pour moderniser les équipements, en fonction des moyens disponibles.

Un engagement local sur la petite enfance et accompagnement social : des projets sont également à l'étude sur la petite enfance et le soutien aux familles. Parmi eux, l'installation prévue d'un « camionnette d'entraide » dans le quartier de la gare, destiné à accompagner les enfants à la sortie de l'école, témoigne d'une volonté de proposer des solutions innovantes et adaptées aux besoins concrets du terrain.

Monsieur Franck HELIAS, Directeur général du MEDEF Côte d'Opale, a partagé son regard côté entreprise, et comment elles se projettent par rapport à ces évolutions

Il a exprimé un soutien clair au projet Verkor et plus largement à la stratégie industrielle territoriale engagée sur le dunkerquois. Il a salué une initiative à la fois « ambitieuse et historique » pour le territoire, en soulignant les effets d'entraînement déjà observés « c'est inédit en France d'avoir une communauté urbaine qui s'empare d'autant de sujets ».

M. HELIAS a souligné que l'arrivée de Verkor a conduit les acteurs publics comme privés à repenser les liens entre bassins d'emploi et bassins de vie, souvent poreux mais longtemps traités de manière séparée. Il a ainsi rappelé que nombre d'entreprises historiques recrutent déjà au-delà des frontières administratives, parfois jusqu'à 20 km autour du site.

Il a reconnu des attentes contrastées du tissu entrepreneurial local face à l'arrivée d'un acteur industriel exigeant. Certaines entreprises locales ont pu répondre à la demande, d'autres moins, notamment en raison du haut niveau de technicité requis. Il a toutefois pointé des marges d'intégration plus larges à venir, notamment lors de la phase d'équipement où l'écosystème local est jugé plus adapté à l'industrie de support qu'au gros œuvre. Il précise qu'il sera intéressant d'entendre le REX de Verkor, à savoir ce qu'ils ont été contents de trouver sur certains points ou les limites qu'ils y ont trouvés à leur installation.

Concernant l'emploi, il a rappelé que malgré les tensions initiales, le modèle tient : les effectifs salariés dans le dunkerquois sont revenus à leur niveau de 2007, après une forte progression ces quatre dernières années. Il prévient cependant que la capacité du territoire à suivre dépendra du cadencement réel des projets, alors que beaucoup « glissent » aujourd'hui du fait de leur complexité. Il précise que « dans la phase d'exploitation il y a peut-être plus d'entreprises qui vont y trouver des opportunités. »

Sur la politique « zéro parkings », il soulève la question de la gestion des intérimaires et des sous-traitants .

Enfin, il a insisté sur l'importance de coordonner les temporalités entre les projets industriels, qui peuvent sortir de terre en deux ans, et les projets de logement ou d'infrastructures, qui prennent souvent 5 à 10 ans. Sans cela, l'adhésion des habitants pourrait s'effriter, surtout face à une communication parfois perçue comme trop ambitieuse ou déconnectée des réalités.

Monsieur Sébastien LACROIX, Adjoint à la direction, IUMM, a rebondi en précisant sa vision d'une dynamique industrielle bénéfique, mais exigeante pour les entreprises du territoire

Il a en effet souligné les effets largement positifs de l'arrivée de Verkor sur l'écosystème économique dunkerquois, en particulier dans la métallurgie et les industries connexes. Il a toutefois mis en lumière les enjeux à venir en matière d'emploi, de formation et de mobilité.

L'arrivée de nouveaux projets industriels a généré un effet d'entraînement visible, avec une reprise progressive des effectifs dans la métallurgie, notamment dans la protection de l'eau. Bien que des mouvements de personnel aient été constatés (entre 13 et 15 % des effectifs sondés ont exprimé un intérêt pour ces nouvelles opportunités). Il précise qu'il n'y a eu des départs, mais qu'il n'y a pas eu de « débauchage sauvage ». Certaines personnes sont d'ailleurs revenues dans leur entreprise d'origine, signe d'une dynamique globalement équilibrée.

Il a évoqué une pression croissante du recrutement, le territoire connaissant un vieillissement de la population active, avec actuellement 4 à 6 % de départs à la retraite annuels dans la métallurgie, un chiffre qui devrait atteindre 10 % dans les 4 à 5 ans. À l'échelle de la branche, cela représente plusieurs milliers d'emplois à renouveler chaque année. Ce besoin est renforcé par les projets industriels à venir (notamment Verkor 2 et 3), avec un besoin principalement dans la production, la maintenance, la logistique et l'ingénierie.

M. LACROIX a indiqué que Les organismes de formation, les CFA et les institutions locales, dont la CUD, sont déjà mobilisés pour anticiper ces besoins. Une montée en puissance coordonnée de l'offre de formation est en cours, afin d'éviter une pénurie de compétences sur les métiers industriels en tension.

Il a ensuite insisté sur le lien entre emploi, mobilité et qualité de vie. De nombreux salariés vivent à proximité des pôles d'emploi, mais les projets futurs posent la question des déplacements et de l'attractivité résidentielle. Le logement est perçu comme un levier crucial pour faciliter l'ancrage des salariés dans le territoire.

Enfin, il a indiqué qu'un effet indirect, mais significatif, a été observé : la montée en puissance des démarches RSE (responsabilité sociétale des entreprises). Sous l'effet du changement d'écosystème et des attentes des talents, les entreprises locales s'engagent de plus en plus dans des démarches de labellisation et d'amélioration de la qualité sociale et environnementale. Cela devient un outil de fidélisation et d'attractivité, élargissant la notion de services aux citoyens à celle de services aux entreprises.

5.2.– TEMPS DE QUESTIONS / REPONSES

Question 8 - Partrick Gheerardyn, MEDEF – je vais intervenir de façon complémentaire à Franck Helias. J'ai écouté les différents intervenants. Adrien BARBAUD a cité les travaux, les réflexions qui sont données par l'échelon du pôle métropolitain. Madame BENOIT, vous avez évoqué, concernant le sujet sur lequel vous êtes intervenue, le SCOT. Moi, j'ai une question sur les différents sujets qui ont été évoqués, que ce soit le logement, que ce soit sur des sujets de mobilité, que ce soit sur les sujets de logement, que ce soit sur les sujets de services à la personne, de réfléchir à l'échelle des SCOT ?

Alors, notamment, il en existe deux. Il y a celui que vous avez cité, la guerre de Flandre maritime, et il y a celui du pays du Calaisis. C'est une question que, d'ordre, politique au sens, bien entendu, que je soulève. Je sais que ce n'est pas une question facile, mais nous sommes tous à la recherche de réflexion en termes de cadencement, de calendrier, en termes de phasage des différents besoins. J'ai l'impression que c'est une question qui se pose aujourd'hui. Le SCOT est prescriptif. Ce sont des documents prescriptifs. A ma connaissance, le pôle métropolitain n'a pas de décision ou de schéma de décision qui soit prescriptif.

Réponse de Xavier DAIRAINÉ : On réfléchit à toutes les échelles. En fait, dans l'ordre des choses, en termes d'aménagement du territoire, il y a une échelle régionale avec un Schéma Régional d'Aménagement, Développement Durable et Equilibre du Territoire. Ça s'appelle le SRADET. Donc on part de là.

Et ensuite, à une deuxième échelle un peu plus locale, il y a ce qu'on appelle les SCOT, qui sont en général quelques établissements publics de coopération intercommunale, quelques communautés d'agglomération, communautés communes, communautés urbaines, qui se regroupent pour faire un programme d'aménagement à l'échelle un petit peu plus locale.

Et puis à l'échelle encore plus locale, il y a le Plan Local d'Urbanisme et Intercommunal (PLUI). Donc tous ces documents d'aménagement et ces documents d'urbanisme, en fait, l'aménagement et l'urbanisme, sont de toute façon mis en cohérence entre nous.

Chaque organisme qui établit ces documents a aussi des compétences dans tel ou tel domaine. À l'échelle de la région, ils n'ont pas seulement ce document à faire, mais ils ont des compétences en matière de développement économique, des compétences en matière de formation professionnelle, des compétences en matière de mobilité inter-PCI à l'échelle régionale. Donc la CUD a des compétences en matière de mobilité, etc. Le sujet, en fait, si le PMCO s'empare d'un sujet de mobilité à l'échelle d'un bassin d'emploi, et c'est l'échelle qui est apparue la plus appropriée, c'est parce que ce cerne, on l'a trouvé cohérent à cette échelle-là. Et il n'existe pas de syndicat qui fait un SCOT ou d'organisme qui soit à cette échelle-là.

Donc l'important, c'est qu'on réfléchisse à la bonne échelle et en tout cas à la maille qu'il faut pour répondre aux vrais besoins. Nous, l'identification qui a été faite pour faire le cerne, c'est le fait que le bassin d'emploi de la CUD, c'est cette échelle-là. Et donc on veut trouver les solutions de mobilité à cette échelle-là. Et quand j'ai parlé du choc d'offres à l'échelle de la CUD, de 12 000 logements, c'est à l'échelle du bassin d'emploi 15 000 logements en approché. Donc ça veut dire 3 000 logements dans les autres EPCI, dans nos EPCI voisins. Et on travaille avec les EPCI voisins pour tenir cet objectif.

Donc chaque sujet, l'échelle du SCOT par exemple, le Flandre-Dunkerque, qui est limitée à la communauté urbaine de Dunkerque et à la Communauté de Communes des Hauts-de-Flandre. Il n'y a pas la CCRA (Communauté de Communes de la région d'Audruicq) dedans. Donc à chaque fois, sur tous les sujets, on réfléchit et on travaille aussi avec les services de l'État, les sous-préfectures.

Donc tout ça se réfléchit à la bonne échelle. Et en tout cas, le point d'entrée, ce n'est pas tant le découpage administratif de tel ou tel document d'urbanisme, c'est la bonne échelle qui répond aux besoins du bassin d'emploi et des habitants du bassin d'emploi. Donc voilà. Après, évidemment, on est tous soumis à la structuration des documents d'aménagement et des documents d'urbanisme, mais en tout cas, on essaie d'avoir cette souplesse pour répondre réellement aux besoins qui se développent. Voilà. Chaque structure, le SCOT, le PMCO, la CUD, essaie de le faire à son échelle pour répondre encore aux besoins concernés. C'est-à-dire que le plan de logement, les 15 000 logements qu'on doit faire, ces 12 000 à la CUD, évidemment, c'est la CUD qui est le principal acteur de ce projet-là.

Intervention de Sylvain PAINEAU, co-fondateur de Verkor –qui livre un retour d'expérience sur le chantier de Verkor, comme cela a été suggéré par Franck HELIAS (MEDEF) sur ce que VERKOR a vécu jusqu'à présent sur le chantier.

Il a indiqué que ce type de projet, pas seulement au niveau local, mais au niveau régional, et au niveau français, il n'y en avait très peu, tout en rappelant que la partie construction plus équipement représente un budget d'environ 1,3 milliards.

Il indique qu'il n'y a aucune société capable de porter un projet à elle seule, et que forcément, les projets et les acteurs de rang 1 n'étaient pas forcément des locaux. Par contre, il indique être assez satisfait, sur le fait qu'il y a énormément de partenaires de rang 2 qui sont sur le chantier aujourd'hui (un peu plus de 50% d'acteurs régionaux).

Sur ce qu'il a éventuellement manqué, ou en tout cas, le retour d'expérience, il y a beaucoup de choses qui avaient été préparées, et ce qui a manqué, dans cet espace qui a été très rapide, très soutenu, c'est ces résidences d'employés en mobilité. C'est ce type de logement qui serait accessible à des gens de façon temporaire, à la journée, à la semaine, au mois, et que, de fait, cela les a obligés à utiliser des services type Airbnb.

6— LES IMPACTS ECONOMIQUES

6.1.— REGARDS CROISES D'EXPERTS

Monsieur Nicolas FORAIN, directeur du développement industriel et logistique du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) – a partagé les modalités de financement aujourd'hui du projet à l'échelle du GPMD.

Il a ainsi indiqué que les retombées économiques ne se limitent pas aux investissements du GPMD, les industries c'est aussi bcp de marchandises qui rentrent et qui sortent du port. Il précise que « les retombées, c'est tout ce que l'on arrive à faire sur le territoire ».

Ainsi, le port mise sur l'installation d'industries consommatrices ou génératrices de flux maritimes comme levier de création de valeur. Ainsi, les volumes de batteries évoqués (16 GW à 56 GW) représentent un fort potentiel de trafic import-export. À cela s'ajoutent des projets industriels connexes, avec jusqu'à 500 millions d'euros d'investissements sur les terminaux portuaires pour transformer localement un produit régional destiné au grand export.

Il a indiqué que pour parler de retombées économiques, il fallait nécessairement remonter aux investissements dans les années 70, tout en remerciant « les précurseurs ».

Il a ensuite précisé que le GPMD mobilise près de 900 millions d'euros, dont 500 à 600 millions pour les aménagements de la zone GF2-GF3, un niveau d'investissement sans précédent depuis la création de l'avant-port ouest dans les années 1970. Ce développement rend aujourd'hui possible la valorisation de fonciers restés longtemps vacants. Ces efforts permettent enfin d'ancrer durablement des filières industrielles dans un port français, alors que la désindustrialisation a longtemps dominé.

Il est positif quant à la dynamique de la zone portuaire de Dunkerque « après le choc pétrolier des années 70, les activités ont baissé, on se réjouit que maintenant après 30 ans on puisse accueillir les activités et relancer les retombées. »

Les investissements concernent :

- Le terminal conteneurs (Cap 2020),
- Les infrastructures ferroviaires et routières,
- La décarbonation des industries accueillies,
- Et d'autres projets d'intérêt général à haute intensité foncière et logistique.

M. FORAIN souligne le défi financier colossal : le port est en effet un établissement public avec un chiffre d'affaires légèrement supérieur à 100 millions d'euros, doit aujourd'hui investir près de neuf fois ses recettes annuelles, ce qui représente un défi majeur en matière de gestion financière.

À titre d'exemple, l'opération ZGI3 représente 47,5 millions d'euros à elle seule, ventilés en plusieurs phases. Le port finance ces investissements par :

- Des fonds propres,
- Des emprunts,
- Des subventions (État, Union européenne, CUD, département), selon la nature des projets (ex. : infrastructures routières ou terminal conteneurs).

Il a ensuite rappelé que l'aménagement de la zone ZGI3, en particulier autour des projets de gigafactories de Verkor (GF2 et GF3), est une opération structurante à long terme. Elle va bien au-delà de la seule valorisation foncière :

- Elle génère de l'emploi,
- Du trafic maritime, cœur de l'activité du port,
- Et des opportunités de développement logistique et industriel pour d'autres acteurs du territoire.

M. Xavier DAIRAINÉ, Directeur de projets Communauté Urbaine de Dunkerque, en rebond à cette vision du point de vue du GPMD, s'est exprimé sur les projections à l'échelle de la CUD en matière de pilotage économique par rapport à tous ces projets et cette montée en charge de l'activité.

Il a ainsi indiqué que c'est un peu la même chose que pour le port. L'arrivée de ces projets nécessitant beaucoup d'investissements. Les infrastructures à réaliser, pour la CUD aussi, c'est un facteur qui peut être un porteur à l'échelle de l'aménagement de l'agglomération.

Tous ces aménagements et tous ces investissements, il faut les anticiper parce qu'il faut qu'ils soient là au moment où les usines sont en service. Évidemment, il a été abordé largement le plan de mobilité lors de cette rencontre, et cela représente des coûts d'investissement. Il faut acheter le matériel, aménager l'ensemble de l'infrastructure pour que tout ça fonctionne correctement. Et donc, c'est énormément d'investissements qui sont faits par anticipation encore une fois.

Et puis il a précisé qu'évidemment, derrière l'importation de ces entreprises, c'est l'arrivée des habitants, c'est des recettes fiscales qui sont apportées par ces entreprises et par les installations qui viennent autour. Et donc, ces opérations sont financées aussi avec ces revenus fiscaux et le fonctionnement de ces entreprises, et que cela crée une dynamique positive « on finance aussi avec

le fonctionnement de nos services puisqu'un service de mobilité, c'est un coût de fonctionnement permanent, annuel, et donc, tous ces recettes viennent financer l'ensemble des services qui sont mis en place à toutes les échelles ».

Il a précisé, qu'il y a des recettes qui vont directement à la CUD, des recettes qui vont aux communes, et qu'à l'échelle de la CUD, entre les communes, il existe un pacte fiscal qui permet de répartir et de faire que juste répartition d'ensemble de ces recettes à l'échelle des communes et des investissements que peut faire chaque commune.

6.2.– TEMPS DE QUESTIONS / REPONSES

Question 9 - Monsieur Daniel WILMOT, adjoint au Maire de Gravelines, c'est une question par rapport à un constat à Gravelines, une ville de plus d'habitant demain. Aujourd'hui, on doit être à 11 600. On y trouve deux petits supermarchés. Pour autant il y avait un projet d'un investisseur qui voulait déplacer son Intermarché et, malheureusement, son projet a été retoqué. On peut constater aujourd'hui que dans les supermarchés existants, on a une affluence de gens en déplacement qui se logent dans les AirBnB. Demain, comment la communauté sur la projection peut-être un vrai supermarché pour une ville à l'auteur pour son nombre d'habitants ?

Réponse de M. DAIRAINÉ Je suis désolé, je ne vais pas pouvoir vous raconter parce que je ne connais pas ce sujet. Je ne sais même pas les spécificités que marque cette communauté urbaine. Ce que je peux juste dire, c'est que les projets de développement commercial à l'échelle de la communauté urbaine, on essaie de les faire en respectant aussi toutes les contraintes. On a un process, on respecte le ZAN, et on essaie aussi pour les implantations économiques comme celle-là. Je peux juste vous dire ça.

Après, dans notre PLU, on développe aussi des zones réservées à ces activités commerciales. Je ne sais pas si c'est l'avenir de développer des centres commerciaux. On a, nous, un des très grands centres commerciaux qui va plutôt se transformer en quartier, le centre commercial de Grande-Synthe. Je ne sais pas comment va évoluer aussi toute cette activité commerciale, mais, en tout cas, je pense qu'à l'échelle du PLU, on anticipe aussi ces choses-là. Après, je suis désolé, mais je ne peux pas vous préciser beaucoup de ça, parce que c'est un domaine que je ne connais pas.

7 – SUGGESTIONS DU PUBLIC

L'animateur a invité les personnes du public à prendre la parole librement pour exprimer des attentes et des suggestions relatifs aux politiques d'aménagements du territoire.

(10) M. Patrick GHEERARDYN – MEDEF a pris la parole pour faire une suggestion relative au foncier dédié aux entreprises sur le Grand Port. Est évoqué le foncier dédié aux grandes entreprises. dans le schéma stratégique du Grand Port, car son objectif, et il précise que « cela se comprend » c'est de développer l'industrie, relativement aux enjeux financiers.

Son approche réside dans le besoin à venir de ces industries à faire appel à une sous-traitance de qualité et de proximité. Et que dans ce tissu, il y a, aujourd'hui, des petites et moyennes industries.

Tout en gardant le focus sur l'industrie (ICPE), et non pas sur les activités artisanales, il pose la question à savoir si du foncier pourrait être rendu disponible pour les petites entreprises industrielles, et ce compte tenu de toutes les contraintes qui ont été évoquées, notamment le ZAL, etc.

Monsieur Nicolas FORAIN, directeur du développement industriel et logistique du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), - Sur le port on accueille de très grandes entreprises, et des toutes petites. D'ailleurs, dans quelques mois, vous allez voir le démarrage des travaux d'un sous-traitant de Verkor, qui est Enchem, Sud-Coréen, qui va démarrer son usine sur environ 5 hectares et qui va produire de l'électrolyte, notamment pour Verkor, mais pas que. Donc, c'est déjà une giga-factory, c'est une factory de 4-5 hectares, c'est déjà une belle factory.

On a aussi le projet Suez, qui était en train d'agir dans le domaine du recyclage de batteries. On a des entreprises intérieures qui viennent s'installer, mais aujourd'hui, il faut se constater que pour rencontrer un nouveau site industriel, on dépasse assez rapidement les 3-4 hectares. Donc, on est plutôt sur 5 hectares, 10 hectares, parce que les industriels qui viennent s'inventer aiment avoir une première phase d'investissement, pour pouvoir s'étendre en fonction de l'évolution de leur volume d'activité.

Du foncier sur le port, il y en a encore peu, plus tant que ça, parce qu'on a créé pas mal de choses ces dernières années, et il y a beaucoup de terrains qui sont réservés pour les extensions de Verkor, pour Prologium, pour Clarebouts, pour la logistique, etc. Mais on a encore du foncier, et on étudie encore pas mal de dossiers sur des activités de taille plutôt intermédiaire et petite, et qui voudraient bien s'implanter, mais il faut se constater que les demandes sont plus sur des surfaces de l'ordre de minimum 5 hectares, quand on a une industrie qui nous sollicite.

Mais voilà, après, on accueille aussi d'autres activités plus petites, on parle des sous-traitances, on n'a pas vocation à faire une grande zone pour les sous-traitants de l'industrie, même si c'est fondamental. On a des touches qu'on a eues aussi pour des sous-traitants industriels qui n'ont pas été finalisés. Pourquoi ? Parce que le foncier portuaire est aussi un peu plus cher que ce qu'il faut trouver à l'extérieur. Donc j'ai envie de dire que pour des sous-traitants de l'industrie, un industriel peut mettre un certain prix pour le foncier qu'un sous-traitant de l'industrie ne peut pas forcément mettre.

Et donc là, il faudra peut-être s'interroger pour savoir si, en dehors du port, il y a d'autres surfaces. J'en connais quelques-unes. Il y a des surfaces à Bourbourg. Il y a des surfaces dans la CCRA, juste à côté, le parc d'activité de l'étoile, la CCRA, qui est tout à fait propice à ce type d'activité. Il y a aussi la zone d'activité de la Croix-Rouge, qui n'est pas forcément pour des sous-traitants industriels. Mais voilà, il y a des zones d'activité de taille plus petite qui existent dans la CCHF, qui peuvent tout à fait accueillir des activités plus petites. Mais encore une fois, le port ne sélectionne pas les projets à fonction de leurs surfaces. Je n'ai pas dit ça.

Donc on est tout à fait encore ouvert à quelles activités qui auront un sens d'être implantées dans le port, un sens pour les industriels qui sont déjà présents, pour créer un écosystème puissant et surtout avec une grosse inertie permettant de les projeter selon l'envie. Mais après, il faut aussi que ça ait un sens portuaire, à quel point nous allons finir de nous voir avec les sites un peu inférieurs, il y a le trafic maritime, tout ça. Donc pour nous, c'est un peu compliqué aussi de déléguer des fonciers portuaires pour des activités non maritimes. Donc on essaie quand même de toujours privilégier ce qui va générer du flux direct pour nos terminaux.

8 – CONCLUSION ET CLOTURE DE LA REUNION

En conclusion de cette réunion madame Eustache, garante de la CNDP a précisé que si pour toute question, réflexion, suggestion, par rapport aux thématiques qui ont été créées sur cet atelier ou sur le reste de la concertation, le public peut les poster et les partager à titre individuel sur le site de la conservation, mais également au titre de la représentation des organisations à travers les cahiers d'acteurs. Des réponses seront apportées jusqu'au 20 mai, date de la clôture de la concertation.

Elle a également salué le temps partagé lors de cet atelier et l'importance d'avoir cet aspect dézoomé, puisque quand on voit la rapidité avec laquelle se développe le territoire du Dunkerquois, les impacts et l'organisation territoriale sont essentiels.