



## PROJET D'UNE GIGAFACTORY DE BATTERIES SOLIDES DANS LE DUNKERQUOIS

### CONCERTATION PREALABLE

DU 22 SEPTEMBRE AU 13 NOVEMBRE 2023

## COMPTE-RENDU

### REUNION THEMATIQUE

**19 OCTOBRE 2023**

#### ORGANISATION

- **Date** : Le jeudi 19 octobre de 18h00 à 20h00
- **Lieu** : Craywick (Maison de Village)
- **Nombre de participants** : **66** participants en présentiel (maîtrise d'ouvrage et intervenants invités inclus)

#### ANIMATION

- o Animation générale : ETHICS Group
- o Contenu technique : ProLogium, GPMD, CUD, Agence AGUR, maires des communes de Craywick et Bourbourg

#### INTERVENANTS

- o Pierre DESMADRILLE, Maire de Craywick
- o Eric GENS, Maire de Bourbourg
- o Maurice GEORGES, Président du Directoire, Grand Port Maritime de Dunkerque
- o Laurent PIDOUX, Directeur Général des Services, Communauté Urbaine de Dunkerque
- o Xavier DAIRAINÉ, chef de projet à la direction de l'habitat et du logement, Communauté Urbaine de Dunkerque
- o Adrien BARBAUD, directeur adjoint espaces publics et mobilités, en charge de la mobilité, Communauté Urbaine de Dunkerque
- o Isabelle RICHARD, Urbaniste, Directrice Planification stratégique et synergie entre les territoires, AGUR – Agence d'urbanisme de Dunkerque
- o Gilles NORMAND, président ProLogium Europe
- o Amina BENSAFI, responsable HSE ProLogium Europe
- o Anne-Marie ROYAL, garante de la CNDP

## OBJECTIFS DE LA REUNION

- Présenter les enjeux socio-économiques et environnementaux du projet et débattre sur leurs impacts
  - Impacts en matière de fiscalité locale
  - Impacts en matière de logement sur le territoire et de maîtrise foncière
  - Impacts en matière de trafic industriel
  - Impacts en matière d'accessibilité et de mobilité des futurs employés
- Recueillir les attentes des participants : impacts du projet d'implantation de la *gigafactory* ProLogium : comment répondre efficacement et de façon durable aux besoins et attentes des futurs employés et des riverains ?



## TEMPS 1 – ACCUEIL ET PROPOS INTRODUCTIFS

### Mot d'introduction de Pierre DESMADRILLE, Maire de Craywick :

**Pierre DESMADRILLE** remercie ses habitants et ceux des communes voisines de s'être déplacés pour cette réunion. Il exprime sa satisfaction quant à l'intérêt porté au projet, projet qu'il estime pouvoir « *apporter beaucoup de bonnes choses sur le territoire* », d'autant plus aux côtés de tous les autres projets industriels qui arrivent sur le territoire. Il souligne l'importance du « *travailler ensemble* » et de la concertation pour le projet. Il invite les participants à poser leurs questions qui pourront soit trouver réponse en séance, soit être prise en compte dans le dessin final du projet. Il conclut avec ces mots : « *Place au travail et à l'échange !* »

## **Mot d'introduction de Laurent PIDOUX, Directeur général des Services de la Communauté Urbaine de Dunkerque :**

**Laurent PIDOUX**, en préambule, excuse Monsieur Patrice David, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Il redonne quelques éléments de contexte sur le futur du Dunkerquois – Craywick, Bourbourg, Loon-Plage étant la zone de développement amenée à être évoquée dans plusieurs concertations. Il explique que le développement de la zone portuaire se fait sur ces communes, situées à l'ouest de Dunkerque car elles présentaient d'abord une disponibilité foncière et qu'il y avait par ailleurs des enjeux de développement économique sur la zone, capables de dynamiser cette partie du territoire. Il explique que plusieurs doctrines conduisent cette vision.

1. Penser aux énergies : l'enjeu étant de transformer les anciennes économies en nouvelles économies – l'exemple d'Arcelor Mittal est cité, qui est passé du charbon/gaz à l'électrique. Sur l'ouest du GPMD, il est donc souhaité de développer une dynamique de « nouvelle économie » pour répondre aux enjeux de demain grâce notamment au levier de la décarbonation. L'économie des batteries entre dans ce prisme. C'est cette vision qui a amené au développement d'une nouvelle offre sur le GPMD, une « *vraie offre d'attractivité et un projet complètement intégré* » pour faire venir les entreprises sur le territoire, « *et ProLogium en est une* ».
2. L'adaptation du territoire, d'un point de vue économique, social et du point de vue de la mobilité. L'un des sujets de préoccupation sur lequel les élus et agents de collectivités sont sollicités est : « *Comment former les jeunes de demain ?* » Ce travail est mené en partenariat avec l'Education nationale et la CCI pour faire en sorte que les besoins des entreprises soient couverts par les formations initiales ou continues. La mobilité des citoyens va être impactée. Le Président de la CUD et les élus portent la volonté d'avoir sur le territoire ouest du Grand Port, des entreprises avec un minimum de parkings afin d'endiguer tout effet exponentiel en matière d'emprise foncière. L'idée de parkings déportés et de parkings relais disséminés sur le territoire est donc actée (hors territoire de la CUD également). La réussite de la stratégie industrielle du territoire ne se fera que si la puissance publique est à la hauteur des efforts nécessaires pour amener les futurs salariés jusqu'aux lieux de production. La fréquence des lignes de bus existantes sera également augmentée.
3. Le logement est un autre des sujets majeurs sur le territoire. La Communauté Urbaine de Dunkerque souhaite développer des projets de logements ; la CUD s'appuiera sur les élus des territoires.
4. Des vecteurs d'attractivité doivent encore être dynamisés : la culture et l'éducation de manière prioritaire pour répondre aux attentes des nouveaux travailleurs.
5. La biodiversité et le développement durable sont deux axes sur lesquels la CUD travaille. « *Rien ne se fera sans concertation et sans l'avis d'experts pour préserver la biodiversité et faire en sorte que tout cela soit un projet intégré dans la zone naturelle et dans la zone économique – on ne va pas bétonner sans réflexion au préalable.* » L'Etat amène des garanties de ce point de vue. « *On travaille de manière concertée en essayant, avec le GPMD, d'être innovants* », ce qui a notamment amené à créer l'Agence locale pour la biodiversité qui vise à répondre aux attentes de la puissance publique.
6. L'eau industrielle est devenue un sujet important sur le territoire, la disponibilité de la ressource étant désormais diminuée. Il est donc devenu particulièrement important d'en optimiser la consommation. Il existe 2 types d'eau industrielle : de refroidissement et de process. La CUD travaille avec les industriels pour leur fournir l'eau dont ils ont besoin, mais de sorte à ce que le minimum d'eau soit consommée « *pour que nous puissions répondre à toutes les attentes de demain* ».

## **Mot d'introduction de Gilles NORMAND, Président de ProLogium Europe :**

**Gilles NORMAND** se présente. Il évoque le caractère réglementaire obligatoire de la concertation publique. Il rappelle les ambitions d'investissement de ProLogium sur le territoire (à hauteur de plus de 5 milliards d'euros). Il évoque le souhait de Prologium, lors de cette concertation, d'informer le territoire de la manière la plus « *objective et transparente possible* ». Il précise que le projet en est à sa première phase de développement et s'excuse donc du fait que l'entreprise n'a pas encore des réponses à toutes les questions qui pourraient se poser. Il souligne l'importance, pour le dessin du projet, de l'engagement de tous les acteurs du territoire, de la bonne information et contribution du public : « *Posez des questions, venez enrichir la réflexion.* »

**Gilles NORMAND** présente des prototypes de batteries au public. Il dit espérer que ces batteries puissent contribuer au large développement de la mobilité électrique.

Il présente l'ensemble des membres de l'équipe de ProLogium présents dans la salle.

Le [film pédagogique présentant le projet et la concertation](#) est diffusé.

## **Mot d'introduction de Anne-Marie ROYAL, garante de la CNDP :**

**Anne-Marie ROYAL** remercie les participants d'avoir pris le temps de venir en séance ce jour. Elle rappelle que la CNDP défend un droit constitutionnel (article 7 du Code de l'Environnement), le droit d'être informé de tout projet, programme ou plan qui pourrait toucher à notre environnement. Elle précise que c'est une manière de contribuer à l'élaboration de la décision publique.

*« Mon rôle est de faire en sorte que le projet soit suffisamment clair pour le public. Comme l'a dit M. Normand, le projet, s'il va au bout, ne ressemblera certainement pas à la forme dans laquelle il est présenté aujourd'hui. C'est pour cela qu'il est important, très en amont, d'avoir l'ensemble de vos avis, idées et remarques. »*

Elle rappelle les principes directeurs de la CNDP en insistant sur l'indépendance et la neutralité de la CNDP, le principe de l'argumentation, qui vise, pour le public, à dire et à développer chaque idée. Elle précise, quant au principe de l'inclusion : « *Nous sommes tous légitimes à être là.* »

Elle donne enfin les jalons à venir de la concertation : jusqu'au 13 novembre, le public peut contribuer via le site internet. Un mois après la réunion de clôture et de partage des contributions, les garants publieront leur bilan auquel le Maître d'Ouvrage répond. Les services de l'Etat prennent ensuite le relais concernant l'ensemble des autorisations nécessaires à la mise en place du projet. La CNDP reviendra dans le processus en phase de « concertation continue », période pendant laquelle les différentes études menées autour du projet pourront être partagées et commentées. Le dernier temps au cours duquel le public pourra s'exprimer sera pendant l'enquête publique, qui portera sur un projet déjà finalisé. Ces différentes étapes devraient se dérouler jusqu'à la fin du printemps 2024.

--

**Présentation rapide du dispositif de concertation** avec les événements à venir : les rencontres mobiles à Boulogne-sur-Mer et à Calais ainsi que la réunion de partage des contributions qui aura lieu à la Communauté Urbaine de Dunkerque le 7 novembre 2023. Il est rappelé que l'espace de contribution du site internet reste ouvert jusqu'au 13 novembre et que

le site intégrant toute la documentation d'information disponible restera ouvert, y compris après le 13 novembre : <http://prologium.je-contribue.com>

La parole est donnée au public.

**Prise de parole du public / Anonyme** : « 1<sup>ère</sup> remarque : quand on voit les économies d'électricité que les citoyens doivent faire, on se demande, est-ce que les centrales et les producteurs vont produire suffisamment, une fois que tout le monde sera passé à la mobilité électrique ? ; 2<sup>ème</sup> remarque, concernant les routes pour aller jusqu'à ces usines. Quand on voit le bazar qu'il y a, sur l'A16 par exemple, les problèmes que l'on a eu sur Bourbourg pour la réparation d'un pont, les bouchons que cela crée, je m'inquiète ; 3<sup>ème</sup> remarque, parce que je suis ancien Président de la première section des waterings. A Bourbourg, sur l'usine de production d'eau industrielle, on produit actuellement déjà 13 millions de m<sup>3</sup> d'eau par an pour les industries du littoral. Clarebout qui s'est installé va pomper 2 millions de m<sup>3</sup>. L'usine de production d'hydrogène va également pomper environ 1,5 million de m<sup>3</sup> d'eau. En tant qu'ancien agriculteur et avec un fils agriculteur, et vu que tout le monde irrigue de plus en plus avec les grandes sécheresses que l'on connaît, je me demande : qui sera prioritaire sur l'eau qui vient du canal du Bourbourg lors des années de grande sécheresse ? Qui aura la priorité sur la disponibilité de l'eau ? »

**Réponse de Gilles NORMAND** : « Sur la question de l'électricité, nous avons fait une [table ronde à Lille dont le replay est disponible sur le site de la concertation](#). Les acteurs de la filière tels qu'ENEDIS et RTE nous y ont expliqué qu'entre les capacités productives actuelles, le fait qu'il y a actuellement de gros investissements sur l'éolien marin notamment, et malgré l'implantation de 4 gigafactories sur le territoire avec l'hypothèse de pleine production de celles-ci, il n'y aurait pas de problématique de fourniture à court/moyen/long terme pour le citoyen [...].

Sur la question de la circulation et des routes, Messieurs le Préfet et le Sous-Préfet ont pris l'initiative d'écrire à la Première ministre pour aborder ces problématiques transverses liées à l'emploi, la formation, la mobilité, le transport, l'attractivité du territoire, l'eau industrielle. Il semblerait que la démarche a été appréciée puisqu'elle va donner lieu à un comité interministériel de territoire au 1<sup>er</sup> trimestre 2024 dans le Dunkerquois. [...]

Sur l'eau industrielle, si je me rappelle bien, le GPMD disait qu'il y avait une réserve pouvant aller jusqu'à 30 millions de m<sup>3</sup>, il reste donc un peu de réserve. Chez nous, l'eau n'est pas utilisée dans le process de fabrication, mais seulement pour refroidir l'usine. On travaille sur des systèmes de récupération d'évaporation, on envisage également des systèmes de refroidissement par l'air et non par l'eau. Ces réflexions sont amorcées depuis le mois de janvier avec la DREAL et la Sous-Préfecture, mais également avec le syndicat de l'eau du Dunkerquois qui nous avait dit qu'ils seraient particulièrement attentifs à la consommation d'eau de l'entreprise – et ce dès le début, dès la phase de conception de l'usine. [...]

C'est pour l'intérêt que présentent ces échanges et ces coopérations avec les acteurs du territoire, qu'on embrasse tout particulièrement le processus de concertation en écoutant les suggestions qui nous sont faites. Nous prenons véritablement ces contraintes à bras le corps pour voir comment, à notre niveau, nous pouvons contribuer et nous intégrer de manière la plus harmonieuse possible sur le territoire. »

**Prise de parole du public / Anonyme** : « Je suis plutôt favorable au projet d'usine. J'ai cependant une remarque sur la concertation et notamment sur les remarques et questions posées via les registres. Il faudrait pouvoir les mettre en ligne sur le site, pendant et non après la concertation pour que chacun puisse obtenir et lire les

**réponses. Autre commentaire, concernant la disponibilité et le prix de l'électricité. J'ai cru comprendre que le prix de l'électricité ne sera plus lié au prix du gaz, c'est tant mieux. A l'avenir, il y aura plus d'habitants sur le territoire, les usines seront-elles prioritaires sur les entreprises et les prix seront-ils encore abordables pour les citoyens ? »**

**Lorraine AUFFRAY répond** que les questions reçues sur les registres seront récupérées et versées sur le site de la concertation pour réponse des maîtres d'ouvrage.

**Réponse de Gilles NORMAND :** « *Il n'est pas question de priver les habitants d'électricité. RTE gère le réseau pour faire en sorte que chacun ait accès à l'électricité dont il a besoin. Et généralement, en cas de problème sur le réseau, les industriels sont les premiers appelés pour faire des réductions de charge, efforts sur leur consommation. Nous sommes tous concernés [...]. Sur le prix, la seule chose que je puisse dire c'est qu'il y a un an et demi, quand ProLogium a démarré le processus de gigafactory, on a procédé à la visite de plus de 90 sites en Europe. On est arrivé ici à Dunkerque car il y avait de l'électricité décarbonée et à un coût compétitif. Cela a été notre premier levier de choix. Sur la politique tarifaire de l'électricité, effectivement en France, nous avons été habitués à avoir un prix bas, donc l'augmentation impacte tout le monde. Il y a des réglementations qui se mettent en place et le mix énergétique disponible en France nous permet d'avoir plus de résistance face aux fluctuations de marché. »*

**Prise de parole du public / Anonyme :** « *Faites-vous une concertation avec les autres entreprises qui vont venir sur le secteur ? J'entends parler de consommation d'eau et de rejets. J'ai bien compris que vous utilisez l'eau pour le refroidissement de l'usine. On peut donc imaginer qu'il va y avoir un impact sur l'eau chaude que vous allez rejeter, tel que le font les centrales nucléaires. Aujourd'hui il y a 6 centrales sur le secteur de Gravelines, deux autres EPR sont à venir, et plus tard, potentiellement 2 autres. Cela commence à faire beaucoup. Cela va générer un impact écologique dû à l'eau chaude rejetée en mer. Donc simplement, organisez-vous une concertation avec les autres entreprises du secteur ? »*

**Réponse de Anne-Marie ROYAL :** « *Pour la CNDP, ce territoire est presque un secteur avec une particularité industrielle. Hier soir, il y avait une réunion sur la concertation continue d'Arcelor Mittal. D'autres usines amont et aval pour la batterie vont s'installer comme XTC Orano près de Gravelines. Aujourd'hui avec ProLogium, on prépare déjà la concertation continue. En amont des concertations il y a tout un travail avec les maîtres d'ouvrage pour que cela soit le plus clair possible, compréhensible et sincère. Ecrire le dossier de concertation était un véritable exercice pour ProLogium. C'est un exercice que commence XTC Orano aujourd'hui. Pour les concertations liées aux EPR, la CNDP n'a pas encore été saisie, cela arrivera certainement autour de l'été prochain. Un autre projet, pas spécifiquement industriel, comme Cap Décarbonation qui va transporter du CO<sub>2</sub>, est en concertation continue. En fait, pour tous les projets dépassant les 300 millions d'euros d'investissements, il y a une démarche de concertation avec garants. Il y a plusieurs concertations en cours sur le territoire, je vous invite à aller sur le site [debatpublic.fr](http://debatpublic.fr) et à taper « Dunkerque ». Vous retrouverez tous les dossiers, bilans et rapports des maîtres d'ouvrage. Concernant les risques environnementaux, notre rôle à nous est de concerter et de faire remonter. C'est cependant l'autorité environnementale qui donne un avis. »*

**Complément de réponse de Gilles NORMAND :** « *Nous allons évidemment nous plier à l'ensemble des procédures nécessaires. Les demandes d'autorisations administratives ne peuvent être déposées qu'une fois cette phase de concertation préalable terminée. On travaille déjà sur ces dossiers. Sur les eaux usées, nous allons essayer de réutiliser la grande majorité*

des eaux de refroidissement en cycle fermé. Cela nous évitera de consommer plus d'eau industrielle, c'est l'une des pistes d'amélioration que nous avons. »

**Complément de réponse d'Amina BENSAFI, responsable HSE de ProLogium :** « Nous avons fait une première réunion avec la DREAL et le syndicat de l'eau pour leur présenter les actions sur lesquelles nous travaillons. Nos équipes ont déjà rencontré un fournisseur ayant déjà travaillé dans la région pour mettre en place des tours adiabatiques qui sont très peu consommatrices d'eau. La gigafactory voisine de la nôtre a communiqué sur leur étude d'impact et sur une réduction de 80% d'eau consommée. Nous allons nous appuyer sur ce retour d'expérience. Nous travaillons également sur d'autres pistes de progression que nous allons d'abord présenter à la DREAL et au syndicat de l'eau avant de les communiquer publiquement. Ces éléments devraient être disponibles pour la phase de concertation continue. »

**Prise de parole du public / Paulo-Serge LOPES, Président de Virage énergie :** « Je rebondis sur la question d'une concertation globale, vu la multiplication des projets sur le territoire et qui ont des séquences de concertation très diverses. Un des points de réponse de Mme Royal évoquait la planification. Effectivement, on constate que la planification de chacun de ces projets aura un impact sur le Dunkerquois et bien au-delà. Quid de la planification à court/moyen/long terme, pour qu'on considère ces projets comme des opportunités et non comme un handicap pour les années à venir ? Notamment en matière d'impact sur le foncier agricole et d'un point de vue environnemental, etc. J'ai bien entendu l'initiative du comité interministériel sur le territoire. J'espère que ce comité ne sera pas dans le même teneur que l'annonce de l'implantation de ProLogium par le Président de la République en mai, que je qualifierais d'« hors sol » avec plein de CRS sur le terrain. Donc le propos que je veux faire passer aujourd'hui est qu'il y a un intérêt à avoir une planification qui va au-delà du Dunkerquois car c'est l'ensemble du delta qui est concerné. Il faut que cette planification soit concertée avec l'ensemble des acteurs du territoire, puisqu'elle concerne tout le bassin de vie. On espère donc un chapeau de planification concertée puisque cela va avoir des conséquences sur ad minima une génération au regard du nombre d'emplois et de logements que l'installation de ces projets va impliquer.

## **TEMPS 2 – CARACTERISTIQUES DE L'IMPLANTATION DU PROJET**

**Question à Gilles NORMAND :** *Pour les personnes qui nous rejoignent pour la première fois sur cette concertation, pourriez-vous expliquer, qui est ProLogium et nous en dire davantage sur votre projet de gigafactory de batteries solides dans le dunkerquois ?*

**Réponse de GILLES NORMAND :**

« ProLogium est une entreprise taïwanaise créée il y a 17 ans qui développe des batteries de prochaines générations, dites à état solide. Cette nouvelle technologie a beaucoup d'avantages notamment en termes de sécurité. La société compte déjà plus de 800 employés à Taïwan, avec une très forte composante en recherche et développement avec un taux de 40% ingénieurs dans nos équipes. On a déjà fabriqué 1 million de petites cellules pour l'électronique de grande consommation. Le marché de la batterie est en train de changer, il va se déformer pour répondre à la demande de véhicules électriques. En gros, en 2030, 90% de la production mondiale de batteries sera pour des applications automobiles. Pour ces applications, il faut des batteries beaucoup plus grandes que celles produites pour

*l'électronique de grande consommation. Aujourd'hui on est donc en train de donner des échantillons aux constructeurs automobiles, parmi lesquels Mercedes Benz. Nous travaillons avec eux car pour être certifiés et qualifiés comme fournisseur automobile, les process prennent entre 4 et 5 ans. Notre production a démarré en 2017 à Taïwan et les équipes industrielles sont aussi en train de finaliser une nouvelle ligne de préproduction qui ira jusqu'à 2 GWh. Cette ligne sera la première mondiale en gigafactory à produire des batteries à état solide. Cela signifie que ProLogium détient la technologie pour la chimie des batteries mais aussi le processus de production associé. Il y a 3 marchés pour le véhicule électrique : la RPC, l'Europe et les Etats-Unis. Nos études, la maturité du marché et les conditions réglementaires montrent que notre technologie va pouvoir répondre aux besoins européens. [...]*

Les spécificités du projet sont présentées en détail dans les [diapositives de présentation consultables via ce lien](#).

**Gilles NORMAND** conclut son propos en évoquant le fait que l'usine ProLogium est une usine dite « blanche » qui « *ressemble davantage à un laboratoire qu'à une usine traditionnelle* ». Il précise que ProLogium a conscience de l'enjeu de réenchâtement de l'image de l'industrie auprès des jeunes générations. Il décrit donc un environnement professionnel automatisé et extrêmement sécurisé.

**Question à Gilles NORMAND : Pourriez-vous nous donner quelques précisions sur le projet architectural, celui-ci est-il arrêté ?**

**Réponse de GILLES NORMAND :**

*« La réponse est non. Nous sommes encore à l'étape projet et nous devons attendre la fin de la concertation pour aboutir sur ce sujet. Nous avons actuellement un plan de masse et nous sommes en phase de « design concept ». Le dessin devrait être finalisé d'ici la fin de l'année, nous travaillons avec un consortium là-dessus. Dans cette démarche, nous voulons prendre en compte les suggestions et recommandations d'ordre environnemental que nous recevons. Par exemple, nous souhaitons travailler à l'obtention de la certification BREEAM qui garantit que les bâtiments sont respectueux de l'environnement et moins consommateurs de ressources. Cela s'inscrit dans la volonté globale déjà illustrée par les efforts impulsés en matière de réduction de la consommation d'eau. Nous devrions aussi installer des panneaux solaires sur le toit de l'usine. »*

**Question à Maurice GEORGES : Pourriez-vous nous donner plus de détails et les caractéristiques des sites d'implantation ?**

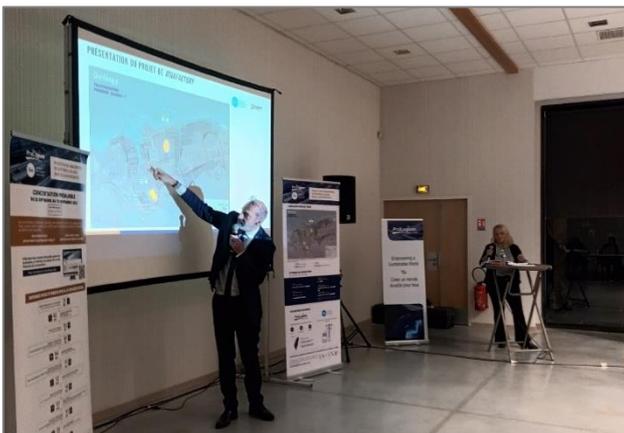
**Réponse de Maurice GEORGES :**

Maurice Georges débute son intervention par une parenthèse relative aux questions qu'il reçoit régulièrement et au « *manque de vision d'ensemble* » qu'il perçoit dans la population dunkerquoise concernant le projet de décarbonation industrialo-portuaire à l'œuvre sur le territoire. Il évoque le [projet stratégique mené par le GPMD publié en 2020 et courant jusqu'en 2024](#).

*« Ce que l'on veut faire, c'est un ensemble de choses qui relèvent de la décarbonation. Sur le territoire dunkerquois, cette dynamique n'a pas d'impact profond en matière d'implantation. Les plans de décarbonation se font en lien direct avec chaque entreprise implantée, on travaille directement sur chaque site d'implantation, autour de chaque usine pour l'accompagner. La décarbonation est majeure pour le territoire, ce sont des enjeux majeurs pour les industriels, cependant ce n'est pas directement visible en termes d'aménagement, à part pour un point très important qui est l'électricité. C'est dans cette veine que l'on peut voir les enjeux liés au nucléaire, au champ éolien et les enjeux liés aux nouvelles lignes haute tension. Donc la*

production et l'alimentation en électricité bas carbone sont des enjeux d'aménagement. Le deuxième type de grands aménagements menés par le port concerne les infrastructures de transport. Vous avez notamment dû entendre parler des développements ferroviaires et fluviaux vers le canal Seine-Nord-Europe. Le troisième point d'aménagement, extrêmement important pour le développement portuaire, c'est le développement des grandes zones « clé en main », soit la zone dite DLI sur laquelle s'installe des logisticiens et le développement de la zone ZGI1 sur laquelle vous avez Verkor et Clarebout. Notre projet stratégique ne s'arrête pas là. Cela inclut l'extension de la ZGI1, le développement de la zone ZGI2 et plus tard nous prévoyons le développement de zones industrialo-logistiques sur Loon-Plage. Une fois que cela sera fait, les grands développements du Port seront terminés. Bien sûr, ces projets de développement et d'artificialisation vont s'accompagner d'une politique environnementale qui consistera compenser chaque hectare aménagé par 1ha de biodiversité. Sur le port, nous avons d'ores et déjà 1000 ha qui sont réservés à des mesures compensatoires. Ce n'est pas révolutionnaire, on le fait depuis des années. Ce qui est nouveau, c'est l'accélération du cluster de batterie, appuyé par le rapport de Monsieur Varin qui explique que Dunkerque est le meilleur endroit pour développer cette économie. Le cluster de la batterie c'est un endroit où on accueille des industriels du secteur, pas uniquement gigafactories, mais aussi leurs fournisseurs – les projets XTC-Orano et Suez-Eramet illustrent cet écosystème autour des gigafactories – et c'est aussi un cluster logistique complet, d'autant plus attractif que le foncier pour les industriels qui profitent d'une dynamique d'ensemble avec nos infrastructures terrestres et maritimes. Les circuits logistiques sont ainsi courts, efficaces et optimisés. La grande nouveauté avec ce cluster de la batterie, c'est l'accélération de la mise en œuvre du projet stratégique du port. Les aménagements étaient prévus dans nos plans de programmation et sont conformes à la stratégie de territoire portée par la CUD, il se trouvent simplement accélérés.

**Maurice Georges** revient ensuite sur l'installation du projet ProLogium et commente le premier site d'implantation, puis le second site d'implantation potentielle :



« Cette zone ZGI2 a fait l'objet d'études approfondies : une étude environnementale menée par l'autorité compétente qui a rendu son rapport le 22 juin, un avis du conseil national de la protection de la nature (CNPN). Effectivement, il y a eu des espèces protégées, faune et flore, qu'il a fallu déplacer et nous avons fait de la compensation sur des habitats potentiels avec le principe de 1ha aménagé, 1ha compensé. Tout ceci a abouti à un avis favorable du CNPN daté du 24 juillet. Ensuite nous avons fait une enquête publique du 22 août au 21 septembre.

Pour la ZGI2, comme de fait, ProLogium va s'y installer, nous pourrons profiter de l'enquête publique de ProLogium pour compléter notre étude d'impact initiale et faire une bonne mise à jour pour les analyses d'impact globales, y compris en matière de circulation. [...]

Pour le deuxième site, c'est une réserve que ProLogium activera ou non en 2028 pour une éventuelle extension. On savait que cela serait une zone à aménager, mais à date, c'est un projet qui n'a pas commencé. Vu le temps nécessaire pour l'aménagement, cela pourrait commencer rapidement et s'échelonner jusqu'à 2027-2028. L'urgence est ailleurs pour le GPMD, nous nous concentrons aujourd'hui sur le fait d'avoir un bon projet sur la ZGI2 dans le cadre d'une bonne concertation et d'une bonne enquête publique après. »

**Prise de parole du public / Anonyme :** « **Je ne veux pas vous contredire, mais il me semble que depuis cette année c'est 2ha de compensation pour 1ha pris.** »

**Réponse de Maurice GEORGES :** « Je vais être plus précis : sur les projets antérieurs, les niveaux de compensation étaient en deçà de 1 pour 1. Sur le projet de DLI par exemple, on compensait à hauteur de 30% de la surface prise. Nos propres exigences augmentent, du fait de la pression du monde dans lequel nous vivons, il est donc normal de renforcer tout ce qui relève des exigences environnementales et en matière de biodiversité. Si les exigences réglementaires se renforcent, on renforce, on accompagne. On a compensé et on a reçu un avis favorable du CNPN avec un quota de 1 pour 1. Sur le fond, c'est encore plus compliqué que cela car cela doit passer par des méthodes de compensation fonctionnelle où l'on regarde le type de nature/habitat/espèce qui est impacté et qui doit être compensé. Le 1 pour 1 est un ordre de grandeur, en l'occurrence, c'est celui retenu dans l'avis du CNPN.

Par ailleurs, vous avez raison, dans son avis du 19 juin sur le projet CAP2020, le CNPN nous a dit qu'il fallait que nous nous préparions, pour les projets futurs, à passer à un ratio de 1ha pris - 2ha de compensation. Je le disais plus tôt, nous avons déjà 1000 ha de compensation, les projets industriels continuent de voir le jour donc il va falloir que nous pensions et anticipions précisément la politique de compensation environnementale sur le port qui sera étudiée à une échelle élargie sur le territoire. »

**Prise de parole du public / Anonyme :** « **Les agriculteurs sont scandalisés car dans la zone où nous n'étions pas touchés, hors DUP, on va probablement nous prendre des terres pour faire des compensations écologiques.** »

**Réponse de Maurice GEORGES :** « Ce que je peux dire c'est que la politique générale est celle d'avoir une politique contractuelle, une politique gagnant-gagnant. Personne ne dit que nous allons faire des DUP pour des compensations environnementales. La compensation environnementale n'est pas faite pour être imposée au monde agricole. Il y a eu une DUP pour le port qui a plus de 60 ans, depuis cela n'a jamais été refait pour le développement de la zone portuaire et ce n'est toujours pas la stratégie du port. »

**Prise de parole du public / Anonyme :** « **On est dans un secteur qui a été chahuté. J'entends parler de ces DUP depuis que j'ai 16 ans. Aujourd'hui j'en ai 76 et cela a toujours été un sujet. On nous avait promis que l'A16 deviendrait une sorte de frontière pour délimiter la station industrielle et – dans ce secteur où on a été « zades » pendant 18 ans, on ne pouvait plus rien faire sur nos maisons même en tant que propriétaires – aujourd'hui on sent que les pouvoirs vont essayer de prendre les terres.** »

**Réponse de Maurice GEORGES :** « J'ai moins d'expérience que vous sur le territoire. Ce que je peux vous dire à mon humble niveau de directeur du port, c'est que la politique est de travailler sur un patrimoine qui a été constitué par une DUP il y a plus de 60 ans, cela personne ne le conteste. Nous sommes les premiers à avoir rappelé aux agriculteurs qu'ils étaient en baux précaires, que c'était la règle du jeu. Depuis, cependant, il n'y a pas eu de développement d'une stratégie allant dans le sens d'une nouvelle DUP, ni pour l'aménagement, ni pour la compensation. Nous préférierions développer une politique contractuelle avec le monde agricole ».

**Question à Maurice GEORGES :** **Pourriez-vous évoquer les voies d'accès à ces différents sites ?**



**Réponse de Maurice GEORGES :**

« Il y a deux choses à voir sur le réseau routier : on va avoir un réseau qui, a priori, va se brancher sur le plan initial via un rond-point sur la RN316. Ce qu'il est important de noter, c'est les nouvelles voiries créées pour le projet CAP2020 (matérialisées en orange sur la carte) qui vont servir à d'autres projets. Elles vont servir par le Sud pour relier Verkor et Clarebout notamment, et par le nord puisqu'elle va monter jusqu'au rond-point de

SNF. Cette route va devenir un axe majeur.

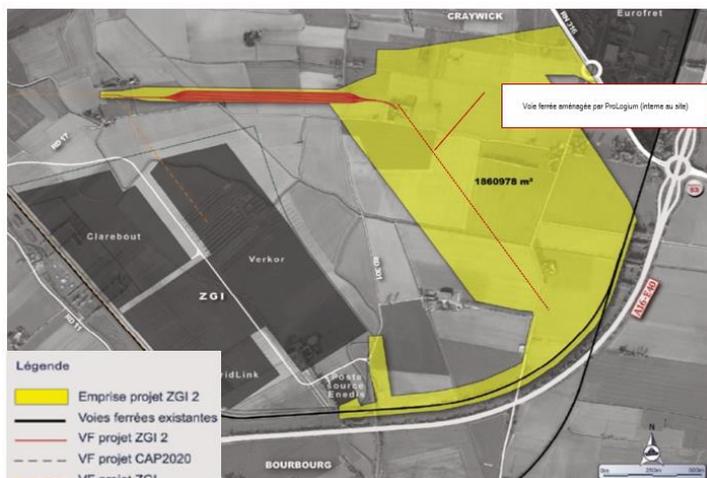
Il faut considérer l'adaptation du réseau routier comme un réseau d'ensemble. Toutes les analyses de trafic réalisées dans le cadre d'un groupe de travail avec la CUD, le département, la direction des routes, la région, prennent en compte l'ensemble des flux connus. Cette analyse a été menée de manière très concrète dans l'enquête publique ZGI2. Actuellement, nous mettons déjà à jour ces analyses avec le projet XTC Orano.

Deuxième point à voir : la route de CAP2020 n'est pas connectée à la route de ZGI2, cela conduit à des hypothèses de trafic qui ne sont pas mauvaises. Nous allons cependant essayer d'aller plus loin et d'améliorer les prévisions de trafic en connectant ces routes, cela permettra de mieux équilibrer les flux pour les flux liés à Verkor et à ProLogium notamment.

Pour ces analyses, nous prenons en compte tous les flux : maritimes, transmanche, des industries, etc. Le réseau est fait pour pouvoir travailler en balancier. Cela ne suffit pas. Aujourd'hui, on sait que tout cela sera encore mieux optimisé en limitant les flux de trafic. C'est en partie possible dans le port à containers en mettant ceux-ci sur des trains, cela s'appelle le transport combiné. Il y a deux ans nous avons doublé la longueur des rails sur le port containers. C'est également possible en utilisant le transport fluvial. Nous encourageons les

opérateurs à se tourner vers ces solutions alternatives.

Il y a une tradition à Dunkerque qui nous fait dire que nous sommes le premier port ferroviaire, toutes les usines sont branchées en voies ferrées et cela sera pareil pour ProLogium (illustré en rouge sur la carte). »



**Gilles NORMAND** ajoute que ce réseau ferré est un des avantages du Port de Dunkerque, notamment pour la connexion de ProLogium à

ses clients en Europe du Nord, qui seront d'autant plus accessibles grâce à ce système « d'autoroute ferroviaire ».

**Maurice GEORGES** termine son propos : « Enfin je voudrais évoquer la stratégie des usines sans voitures, c'est aussi la stratégie de la CUD que de développer le transport collectif pour les trajets domicile-travail. Cela a un impact direct sur le trafic sur le port, et de notre point de vue, c'est essentiel pour que tout soit harmonieux. Nous faisons des infrastructures de la manière la plus intelligente possible, mais c'est encore mieux si c'est accompagné d'une

politique de service de transport à tous niveaux (routier, fluvial, maritime) qui est elle-même accompagnée par la CUD. »

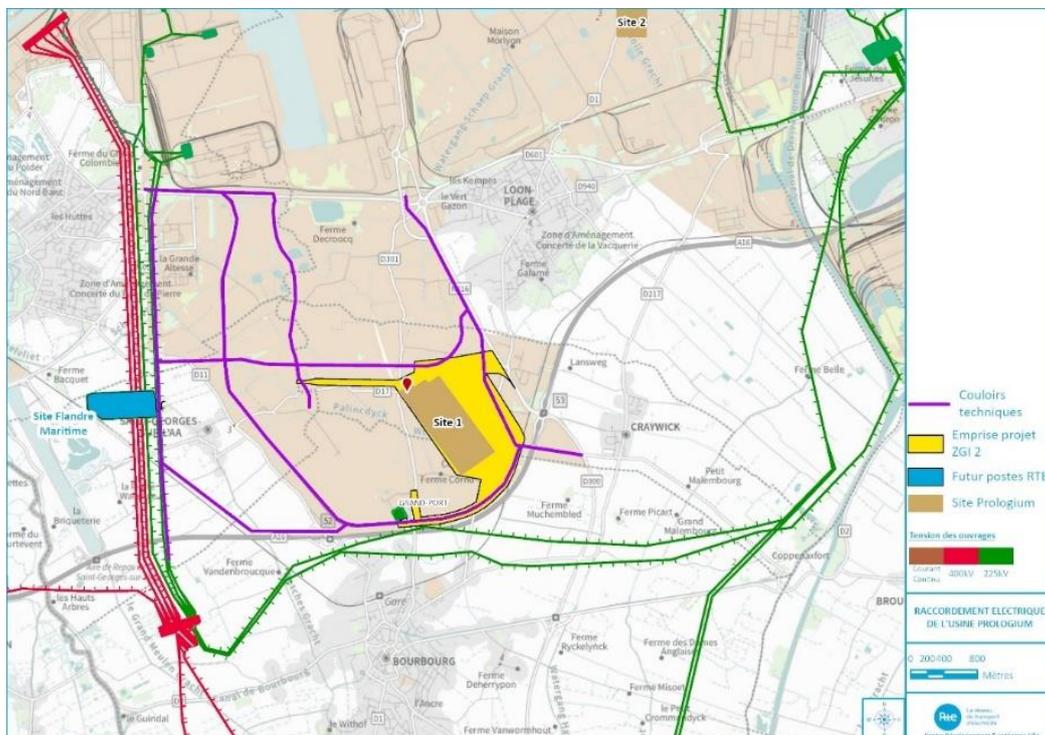
**Prise de parole du public / Anonyme :** « *La nationale de Gravelines sera-t-elle coupée par la nouvelle route créée pour CAP2020 ?* »

**Réponse de Maurice GEORGES :** « *On parle ici de la RD601 qui va de Loon-Plage à Gravelines. Elle ne sera pas coupée, elle sera remplacée par deux routes : une plus au sud et on va en faire une qui va contourner le bassin. Cela prendra un peu plus de temps pour les automobilistes, mais en contrepartie, il y aura moins de camions. Il y aura aussi une voie directe pour les containers pour éviter qu'ils ne se retrouvent sur les flux de mobilité publics. »*

**Maurice GEORGES** conclut en précisant que ces aménagements sur le réseau routier devraient coûter plus de 60 millions d'euros, le but n'étant pas que les habitants du territoire prennent davantage la voiture, mais bien de faire en sorte que le réseau local soit viable pour les usagers.

**Prise de parole du public / Anonyme :** « *Une remarque, je ne crois pas au transport collectif. Arcelor Mittal et EDF le pratiquent. Vous aurez remarqué, comme moi, que les bus mis en place pour transporter les salariés sont tout le temps vides. J'ai également une question sur le tracé de la ligne 400 MV que RTE doit installer pour raccorder l'usine, pourriez-vous nous le montrer sur la carte ?* »

**Gilles NORMAND** s'appuie sur la carte fournie par RTE pour montrer le tracé au public. L'information se trouve également en page 46 du [dossier de concertation](#).



**Pierre DESMADRILLE** complète le propos en disant qu'il y aura davantage de lignes de 400 MV mais, un certain nombre de ligne et de pilonnes de 220 MV seront enlevés.

Pour conclure cette partie de la réunion, **Gilles NORMAND** reprend la parole pour partager les analyses menées relatives aux flux logistiques de l'usine :

- › **Pour la phase 1**, 67 EVP\*/jour par train et 20 EVP/ jour par poids-lourds (25T).
- › Selon les estimations, 80 camions arriveront et 80 camions repartiront chaque jour de la *gigafactory* au cours des **deux premières phases**.
- › **Pour la phase 3**, elles sont de 399 EVP/jour par train et de 120 EVP/jour par poids-lourds (25T).

*\*Les premières estimations de flux logistiques sont calculées à partir d'une unité de mesure, appelée EVP - Équivalents vingt pieds, basée sur la désignation de la dimension des conteneurs. 1 EVP est un conteneur de 20 pieds de long. En termes métriques, un EVP mesure 6,10 mètres de long, 2,44 mètres de large et 2,59 mètres de haut.*

Il évoque enfin les solutions de mobilités envisagées pour les futurs salariés de la gigafactory :  
« On s'inscrit dans la démarche du territoire qui veut que les usines aient peu d'empreinte au sol et donc peu de parkings. Nous aurons 100 places pour des véhicules. Nous allons promouvoir les mobilités collectives et douces aux côtés de la CUD. Au près de la région, nous pourrions aussi demander une extension de ligne de chemin de fer depuis la gare de Bourbourg qui est située à 2 km. Autre levier que nous aurons : travailler sur les horaires. Notre usine tournera 24h/24. Nous ne pourrons pas éviter le bouchon du chassé-croisé de 8h30-9h car nous ne pouvons pas demander aux futurs salariés des horaires complètement décalés. Nous avons la volonté de nous inscrire dans ces réflexions avec nos voisins. »

## TEMPS 3 – IMPACT TERRITORIAL DU PROJET

**Question à Monsieur Adrien BARBAUD :** *Le territoire s'est engagé à mettre en place des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle tels transport collectif ou à la demande, covoiturage, modes actifs. M. Adrien BARBAUD, vous êtes directeur adjoint espaces publics et mobilités, en charge de la mobilité à la Communauté urbaine de Dunkerque. Pouvez-vous nous en dire plus ?*

**Adrien BARBAUD** présente le contexte dans lequel la politique de mobilité de la CUD se déploie.

### Contexte zone industrielle

•Avec le projet CAP 2020 et les projets d'aménagement des zones ZGI : réorganisation des infrastructures

•Le développement des activités économiques et les 20 000 emplois risquent de saturer les infrastructures si nous ne proposons pas des alternatives

Objectifs de neutralité climatique de l'agglomération qui figure parmi les 100 villes européennes climatiquement neutres en 2030

### Contexte mobilités Communauté Urbaine de Dunkerque

Développement du réseau de transport collectif 100 % gratuit depuis 2018 et qui rencontre un fort succès avec + 125 % de fréquentation. Ce réseau continue d'évoluer et il doit maintenant permettre de faciliter l'accès à l'emploi industriel

Développement du plan vélo + avec l'objectif de tripler la part des déplacements à vélo en 2026

L'ensemble des [diapositives de présentation est disponible sur le site de la concertation.](#)

Il précise : « *Le système de gratuité nous a permis de réaliser une forte augmentation des flux, il y a 1 semaine on battait, de nouveau, notre record de passagers.* »

Il poursuit en présentant les enjeux liés au développement de cette politique, en évoquant la question du pouvoir d'achat, en précisant que la CUD veut endiguer toute forme de frein au travail pour des raisons de mobilité et en argumentant sur l'enjeu écologique et de neutralité carbone que les mobilités collectives sont capables de soutenir.

Il évoque ensuite la méthodologie privilégiée pour le déploiement cohérent de la politique de mobilité sur le territoire, en faisant notamment référence au besoin identifié de réunir les industriels déjà présents sur la zone du port – pour qu'ils puissent partager leur retour d'expérience – avec les industriels ayant un projet d'implantation, pour penser de manière conjointe les mobilités alternatives des salariés de l'industrie.

Il conclut en détaillant les actions concrètes en réalisation à l'échelle de la communauté urbaine. Il explique que les volets d'action relatif aux infrastructures et aux services visent notamment à agir sur les temps de trajet, particulièrement à destination des salariés de la zone industrielle.

**Prise de parole du public / Anonyme :** « *J'ai une double casquette ce soir, je suis habitante de Craywick et actuellement en stage sur la commune de Bourbourg dans l'insertion professionnelle. Par rapport au vélo, on sait sur Craywick et Bourbourg notamment, que les routes sont dangereuses, il n'y a pas de pistes cyclables, ni d'éclairage. Est-ce que des aménagements vont être faits ?* »



**Réponse d'Adrien BARBAUD** qui s'appuie sur une carte partagée par la CUD :

« *Notre travail est de cartographier le réseau de pistes existantes (en bleu), les quelques projets que l'on travaille avec le port et les interconnexions possibles entre l'existant et les projets. Pour aller plus loin et pour répondre plus finement aux besoins, nous allons mener une concertation avec les maires, et plus particulièrement ceux de l'ouest du territoire, pour recenser les voiries à faible trafic qui ne nécessitent pas spécialement d'aménagements et à contrario, celles qui sont intéressantes pour créer des jonctions cyclables et donc qui ont besoin d'un niveau accru d'aménagement. Le but étant de sécuriser et de développer de manière adaptée ce principe de mobilité.*

**Prise de parole du public / Anonyme :** « *Vous parlez du territoire, où s'arrête-t-il ? Quelle est la délimitation ?* »

**Réponse d'Adrien BARBAUD :** « *Le territoire concerne l'ensemble du bassin de mobilité. Nous, Communauté urbaine, déployons le transport en commun gratuit à destination des industries, mais nous avons bien conscience que les salariés vont résider sur une zone plus étendue que celle couvrant les seules communes de la CUD. Nous mettons en place un travail important avec la région pour créer les conditions de travail à échelle interterritoriale. Cela va passer par un renforcement des jonctions sur le trafic TER et sur les infrastructures routières. Nous voulons véritablement travailler en équipe, aux côtés des EPCI voisins sur une définition commune des mobilités sur l'ensemble du bassin d'emploi.* »

**Question à Madame Isabelle RICHARD et à Monsieur Xavier DAIRAINÉ : A-t-on des estimations des besoins en logements générés par le développement industriel du territoire ? Un plan logement, un service d'accueil sont-ils envisagés ou en cours de réflexion ?**

**Isabelle RICHARD** introduit son propos en disant que l'agence d'urbanisme AGUR est un outil d'ingénierie au service du territoire. Elle explique que les travaux menés par AGUR sur la thématique du logement ont débuté par une agglomération des données relatives à l'emploi prévisionné sur le territoire – travaux menés aux côtés de la CUD et du GPMD notamment – qui tient compte de l'ensemble des projets d'implantation connus et pré-identifiés. Ces données montrent qu'un pic à 17 000 nouveaux emplois pourraient être atteint d'ici à 2035 (hors emplois temporaires) :

**Xavier DAIRAINÉ** complète le propos en expliquant que les projets de construction de nouveaux logements vont se localiser autour des axes de mobilité existants et structurants sur l'agglomération dunkerquoise. Il explique ensuite que la politique actuelle menée par la CUD est véritablement tournée vers les jeunes afin qu'ils ne quittent plus le territoire pour des raisons d'emploi. Il poursuit en disant que cette politique doit bénéficier d'une part, aux nouveaux arrivants attendus sur le territoire qui doivent pouvoir se loger et se sentir accueillis ; et d'autre part aux habitants du territoire qui ne doivent pas subir de contraction économique notamment due à ces nouveaux arrivants.

**Xavier DAIRAINÉ** commente ensuite les études menées qui parallélisent les emplois prévisionnés et les besoins en création de logements. Il explique que ce travail est mené conjointement avec les collectivités voisines et que le rythme de production de logements doit s'accélérer pour répondre à toutes les typologies de demande : logements sociaux, logements intermédiaires, logements du parc privé.

En quelques points, il résume enfin la stratégie de la CUD pour répondre aux enjeux et besoin du territoire :

**STRATEGIE – 4 axes et 2 conditions de réussite**

- Axe 1 : Améliorer l'efficacité du système de production du logement
- Axe 2 : Créer un choc de production de logements
- Axe 3 : Programmer, produire et diversifier l'offre en logement et hébergement temporaire
- Axe 4 : Offrir les services habitat adéquats aux entreprises et aux salariés
- Condition A : Mieux connaître les besoins, observer pour ajuster l'action de la CUD
- Condition B : Communiquer et coopérer

**Isabelle RICHARD** ajoute que la meilleure connaissance des besoins est un travail en continu et approfondissement. En l'occurrence, le syndicat mixte du schéma de cohérence de la région Flandres Dunkerque a lancé une étude pour mesurer l'impact du développement des emplois sur l'évolution attendue de la population. Elle conclut en disant que ces travaux sont menés dans une dynamique d'animation territoriale et interterritoriale guidée par la Sous-Préfecture avec pour objectif d'engager l'ensemble des territoires et EPCI dans un protocole global sur la production de logements.

**Question à Monsieur Pierre DESMADRILLES et à Monsieur Eric GENS : Vous êtes respectivement maires de Craywick et de Bourbourg, pouvez-vous nous dire comment vos communes se préparent à ces changements sur le territoire ?**

**Pierre DESMADRILLE** répond en disant que ces changements ne sont pas toujours faciles à appréhender. Il parle d'une « *aventure* » que traverse actuellement le territoire, sur laquelle tous les acteurs se questionnent et travaillent. En cela, une véritable dynamique coopérative est à l'œuvre sur le territoire. Le projet de ProLogium est qualifié d'important pour le territoire et la commune de Craywick et le maire souhaite faire en sorte que les bonnes questions se posent afin de parfaitement intégrer ce projet dans le paysage local. « *Il s'agit d'être vigilants car on pense à l'avenir, il faut coopérer de manière constructive, faire en sorte que tout se marie – tissu local, mobilités, logements, entreprises – et que l'entreprise s'intègre au paysage local. C'est une belle aventure pour le Dunkerquois et pour les Craywickois.* »

**Eric GENS** répond à son tour. Il dit travailler depuis plusieurs années sur les thématiques du logement, des infrastructures voiries et sur les compensations. Il remercie le port de l'attention portée aux propositions formulées par la commune, notamment en matière de compensation, sur les friches agricoles non exploitables qu'elle compte sur son périmètre. « *On travaille discrètement, on se voit, on traite de sujets qui ne sont pas toujours faciles, mais, c'est le plus important, on arrive à se dire les choses.* »

Il poursuit en disant que la question du logement a été adressée en mettant des investisseurs privés sur des friches industrielles dont la commune disposait. Ce travail a été mené en lien avec le partenaire Flandres Opale Habitat, particulièrement sur la question des « *travailleurs délocalisés* » (ou travailleurs temporaires) afin de leur fournir une solution d'hébergement, dont la commune pourrait se réemparer et réadapter en fonction de l'évolution des besoins. De nouveaux services sont également prêts à être déployés (appart'hôtel, services de restauration, services aux personnes). Concrètement, 530 logements ont été créés sur Bourbourg, dont 300 seront directement dédiés aux nouvelles activités du territoire. Des réflexions sur la mobilité entre ces zones d'habitation et les zones industrielles sont déjà amorcées. Il conclut en disant que les enjeux liés à la biodiversité, à l'agriculture et à l'alimentation ne devront pas être oubliés.

**Olivier DUBOIS, directeur de Flandres Opale Habitat** précise que son organisation est membre du Groupe Action Logement qui s'occupe du logement des salariés. Il a été identifié, dans un rayon de 30 min en voiture du port, la possibilité de construire 700 logements sur les 2 prochaines années. Cela passera notamment par la reconquête de friches industrielles et via la réhabilitation de logements vacants et/ou isolés.

## **ATELIER EN TABLES RONDES**

Les participants sont invités, à réfléchir par table, en petits groupes, à la question :

***Comment répondre efficacement et de façon durable aux besoins et attentes des futurs employés et des riverains ?***

Les contributions sont saisies directement sur le site de la concertation par le rapporteur de table, ou par chaque participant qui désire contribuer directement. Le QR code est affiché à l'écran. Les saisies sont anonymes. Un temps de 15 minutes est alloué à l'exercice.

## Restitution des ateliers :

- Nombre de tables rondes : 4 (5 à 10 participants par table)
- Durée de l'échange : 15 minutes
- Nombre de contributions saisies : 22

The image shows a grid of 22 contribution cards from a 'Réunion thématique Impacts territoriaux' on October 19, 2023. Each card contains a title, a reference number, and a short text suggestion. The cards are arranged in a grid with 5 columns and 5 rows, with the last row containing only 2 cards.

Ref.	Contribution
Ref. fpy453	Anticipation et travail collectif
Ref. sa4927	Répondre à la problématique de la crèche
Ref. fmv450	Transformer la RD301 en piste cyclable
Ref. scj871	Mettre en place un système de vélo partage
Ref. xpn175	Ligne de bus Sr Omer Bourbourg a optimiser: 2 compagnies une gratuite / une payante et aux memes horaires
Ref. wyf149	Envisager lignes de bus direct, pas de bus de nuit, pas de bus le matin, 2 bus qui passent en même temps au lieu d'avoir 2 choix d'horaires
Ref. qrx168	Concernant les bus, il faudrait sonder les salariés des usines pour connaître leurs besoins et développer l'offre en fonction. Il est également important de penser aux services de navette à l'intérieur même des usines qui sont très grandes.
Ref. hpm418	Pistes cyclables de qualité dense éclairée
Ref. cay951	Le plan de mobilité prend-il en compte l'ensemble des communes?
Ref. cto966	Pour les logements temporaires, mise en place de bateaux de croisière, logements modulables
Ref. xow223	D301 supprimée et remplacée par une piste cyclable semble être une idée positive
Ref. jwm916	Nous ne croyons pas la solution vélo.
Ref. vj485	Améliorer ligne de bus DunquerqueBourbourg sans passer par le changement de Auchan
Ref. zzw854	Améliorer la qualité de service de la ligne de train entre Calais et Dunkerque
Ref. acc757	Il faudrait des routes dédiées au vélo de craywick à Loon plage. 7km en ligne droite à vélo c'est faisable et souhaitable
Ref. jop010	A Brouckerque on redoute un flux de circulation qui ne nous apporte rien
Ref. dt212	Les process entreprise: attention à la pollution.
Ref. bvq021	La réussite passe par le collectif et l'anticipation
Ref. qta859	J'adorerais prendre mon vélo pour aller travailler dans la zone portuaire au terminal NFT, ce n'est pas envisageable, ce n'est pas sécurisé
Ref. lca225	Craywick seule commune sans échangeur
Ref. ouq179	Pour venir de et omer on ne peut pas prendre de transport en commun
Ref. awl185	Proposer es parkings relais et navettes

**TABLE 1**

La table exprime une première inquiétude quant à la congestion des routes qui sont empruntées par tous les habitants du territoire élargi, y compris ceux des EPCI voisins qui voudraient pouvoir « agir [en concertation avec la CUD] plutôt que subir ».

La deuxième inquiétude partagée concerne les mesures de compensation qui pourraient être mises en place sur les territoires voisins de la CUD. L'inquiétude se porte sur le fait que ces terrains et mesures alloués aux compensations pourraient se placer en frein au développement envisagé par le dit territoire.

La table fait également remonter des idées concernant les besoins en logements temporaires, nécessaires rapidement pour la construction des divers projets industriels : mise en place de containers transformés en logements, affrètement de bateaux de croisières permettant de fournir une solution rapidement sans grand impact sur le territoire.

Enfin le sujet de la mobilité, et particulièrement de la sécurisation des voiries et des traversées est évoqué. Une problématique est remontée par les habitants de Craywick sur l'axe allant à St Omer : la sortie de village est dangereuse, les habitants sont en attentes d'aménagements (ronds-points et éléments de sécurisation) leur permettant de meilleures conditions de circulation.

**Amina BENSAFI** prend la parole pour exprimer le fait que l'analyse des risques (Document Unique) de l'entreprise est déjà en phase de construction et que la question de la mobilité (particulièrement en deux roues) des futurs salariés est pleinement intégrée et discutée avec les services de la CUD.

## TABLE 2

La question de la mobilité a été traitée de manière centrale sur cette table, avec plusieurs attentes :

- L'amélioration de la qualité de service de la ligne chemin de fer entre le Calaisien et le Dunkerquois a été évoquée.
- De même, la question du nombre de bus entre Bourbourg et Dunkerque ainsi que l'itinéraire emprunté a été soulevé avec une idée exprimée allant dans le sens de la création d'une ligne directe, sans arrêt à Grande-Synthe.
- En direction de St Omer, des améliorations sont attendues sur le réseau de bus. Actuellement, cet axe est desservi par 2 compagnies du bus, l'une gratuite, l'autre payante. Les bus passent aux mêmes horaires et ne proposent pas de trajets de nuit. Les participants attendent un effort d'optimisation sur cet axe empruntable en transports en commun.
- Enfin la question de la mobilité cyclable a été évoquée. Les participants ont des attentes quant à l'aménagement d'un maillage sécurisé, éclairé, permettant le parking des vélos. L'idée d'un service de vélos partagés est également sortie lors des échanges.

**Xavier DAIRAINÉ** précise que la ligne considérée comme payante est en fait la ligne régionale qui est gratuite à l'intérieur du périmètre de la CUD.

## TABLE 3

La question de la mobilité à vélo, notamment de salariés en situation de monoparentalité, a été évoquée à cette table. Les participants soulèvent une inquiétude quant à la possibilité réelle de faire ses trajets domicile-travail à vélo, rendue d'autant plus complexe avec le transport d'enfants. Une habitante soulève ainsi la question « est-ce vraiment réaliste d'imaginer les trajets domicile-travail en vélo, sur les routes de la zone portuaire, avec un bébé ou des enfants en bas âge qui iraient à la crèche ? ».

L'idée de l'éventuelle transformation de la RD301, route qui a été déqualifiée, en piste cyclable est relevée comme étant une bonne. Cependant, l'acheminement des salariés sur les zones industrielles, en train, est une voie qui semble plus appropriée aux participants de cette table. La solution du covoiturage a également été soulevée et semble représenter une alternative de mobilité plus réaliste pour les habitants du territoire, qui relèvent néanmoins un besoin d'aménagements urbains et périurbains qui la faciliterait.

Enfin, une question est soulevée concernant la circulation des véhicules agricoles. Les participants s'interrogent sur leurs voies de passage : via les zones camions ou via les zones routes.

**Eric GENS** précise que la question des crèches est discutée depuis plusieurs années. Un nouvel établissement va ouvrir ses portes à la fin de l'année à Bourbourg et un autre projet est en cours de formalisation dans les bâtiments situés en entrée de ville. Par ailleurs, il précise, que la mairie de Bourbourg incite les habitants à aller voir leurs entreprises pour solliciter des « lots de lits » en crèche, droit que les entreprises peuvent s'accaparer. Il conclue en disant que si des projets de crèche en entreprise voient les jours, ceux-ci ne doivent pas mettre à mal les projets en cours de développement au sein des municipalités.

#### **TABLE 4**

A la question posée, la table et ses participants y ont répondu en deux idées : anticipation et approche collective.

### **CONCLUSION**

**Anne-Marie ROYAL** remercie les participants à la réunion, à la dynamique d'ateliers et à tous les acteurs représentés. « *Parfois les bonnes idées ne sont pas encore au point [...] il reste du travail en matière d'aménagement du territoire* ». La garante invite enfin les participants à exprimer leurs propositions, remarques, questions, sur le site de la concertation, jusqu'au 13 novembre, minuit.

**Lorraine AUFRAY** remercie l'assemblée pour sa participation active lors de cet atelier de concertation.

Les dates et lieux des prochaines rencontres de la concertation sont rappelés :

- Rencontre mobile à Boulogne-sur-Mer le 25 octobre ;
- Rencontre mobile à Calais le 6 novembre ;
- Réunion de partage des contributions et de clôture de la concertation à la Communauté Urbaine de Dunkerque le 7 novembre.