

N°20 | DECEMBRE 2024



DÉBAT  
PUBLIC

# CAHIER D'ACTEUR

PROJET DE NOUVEAUX RÉACTEURS<sup>17.09.2024</sup>  
NUCLEAIRES<sup>17.01.2025</sup>  
À GRAVELINES

UIMM UIMM

Littoral Pas-de-Calais

Flandre Maritime

LA FABRIQUE  
DE L'AVENIR

LA FABRIQUE  
DE L'AVENIR

Les UIMM Littoral Pas de Calais et Flandre Maritime agissent aux côtés des dirigeants d'entreprises pour porter la voix de l'industrie et créer un environnement favorable à sa compétitivité et à l'emploi. Elles accompagnent également au quotidien les entreprises industrielles dans leurs problématiques sociales, d'emploi, de formation et de développement industriel.

Contact : UIMM Littoral Pas-de-Calais

430 Boulevard du Parc, CS 60094  
62903 COQUELLES Cedex

T +33 3 21 85 51 73

Site Internet : <https://www.uimm-littoral62.fr/>

Contact : UIMM Flandre Maritime

Zone d'Activité du Pont Loby,  
Avenue Jean Monnet,  
59379 DUNKERQUE  
T +33 3 28 66 81 28

Site Internet :  
<https://uimmflandremaritime.mystrikingly.com/>

## UIMM Littoral Pas-de-Calais et Flandre Maritime : Oui aux EPR 2 pour une industrie responsable

### AVANT PROPOS

« Les stratégies industrielles d'aujourd'hui, comme celles des États-Unis et de la Chine, combinent de multiples politiques, y compris la fiscalité, le commerce et la politique étrangère » (Rapport DRAGHI sur la compétitivité européenne 09/2024).

Le choix d'un système énergétique est une composante essentielle d'une stratégie plus globale pour l'industrie.

Alors que s'engage une nouvelle étape de la **Stratégie Nationale Bas Carbone** et de la **Programmation Pluriannuelle de l'Energie** qui en découlera, la France est confrontée au triple enjeu de compétitivité, de souveraineté et de lutte contre le changement climatique. Entre 1995 et 2022, les émissions carbone domestiques ont baissé de 20% tandis que les émissions importées ont cru de 32 %.

Les systèmes énergétiques sont des choix éminemment politiques d'arbitrage entre des avantages et des inconvénients.

Concernant la production d'électricité, la France s'oriente vers un mix alliant sobriété, efficacité, énergies renouvelables (EnR), nucléaire historique et nouveau programme électronucléaire.

**Nous considérons que le nucléaire historique et le nouveau nucléaire sont indispensables à la réindustrialisation de notre pays et à la décarbonation de ses entreprises.**

LA commission nationale du débat public CNDP

Débat public Projet de nouveaux réacteurs nucléaires à Gravelines  
244 Boulevard Saint-Germain – 75007 Paris  
[epr\\_gravelines@debat-cndp.fr](mailto:epr_gravelines@debat-cndp.fr)  
[www.debatpublic.fr/projet-nouveaux-reacteurs-nucleaires-gravelines](http://www.debatpublic.fr/projet-nouveaux-reacteurs-nucleaires-gravelines)



## L'énergie nucléaire est un atout pour la Responsabilité Sociétale des Entreprises de la Métallurgie (RSE)

L'industrie doit faire face à des défis majeurs : décarbonation, innovation durable, attractivité des métiers. La RSE offre une réponse globale aux enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux.

La Charte d'engagement RSE de l'UIMM, créée pour les entreprises industrielles, est un outil de pilotage de la performance globale industrielle et de la stratégie, mais aussi une réponse aux attentes du marché (clients, acteurs financiers et collaborateurs).

La démarche comprend 5 approches dont celle de « **la production et impact environnemental** ». Le diagnostic porte notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, enjeu important de l'évaluation.

Les entreprises qui produisent en France bénéficient, grâce à l'électricité décarbonée d'origine nucléaire, d'un **indicateur d'émission mix moyen parmi les meilleurs du monde** : 0,058 kg eq CO<sub>2</sub>/kWh (Base Empreinte ADEME 2023), contre 0,461 en Allemagne et 0,457 au Royaume Uni, ce qui constitue un avantage conséquent.

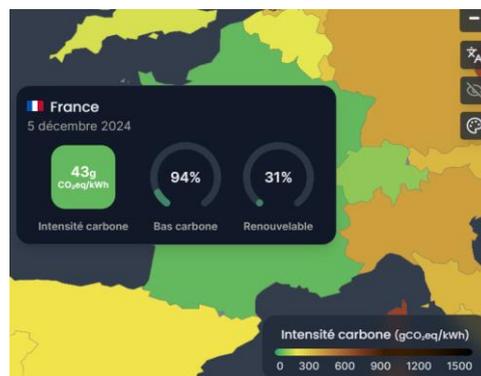
## Une électricité nucléaire de proximité est un facteur de compétitivité pour l'industrie de la Côte d'Opale

**Industrie et décarbonation** : Nos industries territoriales historiques ont démontré qu'elles ont été capables de réduire de façon importante la pollution atmosphérique sur la Côte d'Opale. Ces 5 dernières années, les émissions de CO<sub>2</sub> locales ont baissé de 32% et les émissions de poussières totales de 39% (cf commission air du S3PI Côte d'Opale Flandre du 26/11/2024). Cependant, une part non négligeable des retombées de poussières fines proviennent des centrales à charbon allemandes et polonaises. Nos industries sont aujourd'hui confrontées au défi de la décarbonation de leurs process, qui nécessitera une demande accrue d'électricité. **La décarbonation ne doit cependant pas détruire l'industrie.**

**Industrie électro-intensive** : Les besoins électriques de l'industrie augmentent fortement (intégration de l'Intelligence Artificielle, traitement des données, industrie 4.0). Les nouvelles implantations de la filière batterie et recyclage seront également électro-intensives.

**Production et transport d'électricité** : L'industrie a besoin d'un approvisionnement de qualité, fiable et garanti d'électricité. Le tout EnR ne peut pas garantir une stabilité en termes de fréquence et de tension, seul le nucléaire le peut.

**Réseau de transport et raccordement** : Construire à proximité des électro-intensifs a du sens. Les investisseurs industriels font le choix de Dunkerque pour deux raisons principales : le foncier disponible du GPMD et la proximité de l'électricité d'origine nucléaire, donc très décarbonée.



Capture de la cartographie des flux de consommation d'électricité en France le 5 décembre 2024 (Source : Electricity Maps)

## Les EPR2 : un défi territorial à l'échelle de la Côte d'Opale

Les débats publics ont mis en exergue le fait que l'industrialisation du dunkerquois, dont la construction des EPR 2 sont une composante majeure, génèrent des défis qui débordent largement du territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD).

La Communauté de Communes de la Région d'Audruicq, la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres, et Mers et la Communauté de Communes des Hauts de Flandre, sont au premier chef concernées comme l'a mis en exergue le Débat Public.

**Aussi, apportons-nous notre soutien, à la suggestion du MEDEF Côte d'Opale, d'approfondir prioritairement les réflexions à l'échelle de ces EPCI, au demeurant couverts par deux SCoT (Schémas de Cohérence d'organisation Territoriale), qui ne sont pas incompatibles, mais incohérents, sans écarter le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO), qui a un rôle d'étude non décisionnel.**

### • **L'EMPLOI**

Les Industries et PME historiques de la Côte d'Opale sont particulièrement inquiètes de la chasse aux compétences qui se déclenche lors des vagues de recrutement.

**Ne pas déstabiliser le tissu industriel territorial.** Le souci d'intégration territoriale du projet EPR a été fortement exprimé par nos homologues normands. Il est de l'intérêt d'EDF de ne pas déstabiliser les PME, mais de profiter de la phase de construction pour structurer davantage encore un réseau territorial de maintenance qualifiée. Ni de déstabiliser les grandes entreprises locales, qui, au demeurant, sont pour EDF de grands comptes clients.

**Nous saluons la décision d'EDF d'adhérer à la démarche OPAL'JOB**, initiée par le MEDEF Côte d'Opale, en ayant signé la Charte visant à favoriser de bonnes relations et à développer une collaboration entre les entreprises sur le terrain du recrutement.

### • **LA FORMATION**

**L'Ecole d'Ingénieurs du Littoral Côte d'Opale (EILCO)** : L'UIMM Littoral Pas-de-Calais (UIMM L62) est résolument engagée dans la gouvernance de l'Ecole et a participé à l'élaboration de son plan stratégique. Ce plan comportait la création d'une filière de formation « Génie énergétique et Environnement » qui a, depuis, été accréditée par la Commission du Titre d'Ingénieurs.

L'UIMM L62 appuiera les adaptations nécessaires de cette formation, notamment en intégrant dans la formation une « mineure nucléaire » afin de répondre aux besoins de la filière.

**L'UIMM dispose du réseau des AFPI** (Association de Formation Professionnelle de l'Industrie) dont les centres de proximité sont implantés à Gravelines, Dunkerque et Saint-Martin Boulogne.

Nous favoriserons le développement des formations nécessaires, notamment par la voie de l'alternance et serons particulièrement attentifs au déploiement territorial du CQPM (Certificat Qualification Professionnelle Métallurgie) « **technicien d'intervention sur sites nucléaires** ».

### • **LE LOGEMENT**

La logique voudrait que les nouveaux logements soient prioritairement construits sur les communes les plus proches des sites industriels de afin de minimiser les sujétions liées au transport domicile travail. Cela nécessiterait une adaptation de règles d'urbanismes applicables aux localités concernées (PLUiHD et PLU).

### • **LA MOBILITÉ**

La mobilité soulève trois questions :

#### **1. L'organisation du travail au sein des entreprises**

Celle-ci devra-t-elle s'adapter à l'organisation de la mobilité ou inversement ?

Si l'on peut imaginer que les nouvelles entreprises, notamment celles qui seront dénuées de parking, accepteront de se plier à des contraintes collectives, en revanche celles déjà implantées de longue date, sur Gravelines et Loon-Plage, seront-elles dans les mêmes dispositions ? Souhaiteront-elles garder la maîtrise intégrale de leur organisation du travail ?

## **2. L'organisation des transports**

**Le transport de personnes** : Dans le périmètre de la CUD, celle-ci est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Pour les transports interurbains et hors agglomérations, l'AOM compétente est la Région, y compris pour le fer.

À l'évidence, le Calais et la région d'Audruicq font désormais partie du bassin d'emploi de proximité des implantations sur la Zone Grande Industrie du Port de Dunkerque. La relance de la ligne de train existante entre Calais et Dunkerque (Frethun-Leffrinckoucke) dont la gare de Bourbourg constituerait le point de rencontre d'une desserte est-ouest, aurait donc du sens. Mais son organisation et son financement semble aujourd'hui poser problème (doublement de la voie ferrée).



*L'emploi, la formation, le logement et le transport des salariés feraient ainsi partie des défis à relever. Cartographie de l'aire des enjeux d'emploi, de formation, de logement et de mobilité liés au projet EPR2 de Gravelines (Source: EDF, vidéo de présentation du projet publiée le 18/09/2024)*

Les parkings de délestage auront leur utilité pour éviter les embouteillages d'accès sur les sites industriels, mais ne régleront pas le problème de la saturation de l'autoroute A16.

Aussi, au-delà du covoiturage, des lignes de cars interurbains, organisés dans le cadre du SERM (Service express régional), pourraient apporter une partie de la solution.

**Le transport de marchandises** : Concernant le fret, le trafic routier de marchandises s'accroît, sur les autoroutes A16 et A25, à destination de la Grande Bretagne.

Aussi, nous proposons de mettre à l'étude une solution de ferroutage, avec les opérateurs transmanche, au moins entre Leffrinckoucke et les zones d'embarquement Eurotunnel et Ferries. Cette solution aurait l'intérêt de rabattre une partie du trafic routier de marchandises sur une solution multimodale.

## **3. Le financement des moyens de transport en commun**

Le transport gratuit n'existe pas et relève du slogan politique. Il faut bien payer les personnels, assurer le fonctionnement et financer les investissements.

Dans les agglomérations, le financement du coût du transport en commun repose majoritairement, voire entièrement, sur un système de tiers payant : le versement mobilité (taxe transport), payé par les entreprises.

Le versement mobilité est à son taux maximum de 2% de la masse salariale pour les entreprises situées dans les ressorts géographiques de la CUD et du SITAC (AOM Calais-Guines) et nous sommes opposés à son dé plafonnement ou à son extension géographique qui augmenterait la pression fiscale sur nos Entreprises.

Le surplus de fiscalité généré par l'arrivée des nouvelles entreprises devra permettre de financer leur desserte.

#### **LE PROJET EPR2 : UNE OPPORTUNITE DE PROJET DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE TERRITOIRE.**

#### **Les risques technologiques et naturels**

Les Associations de défense de l'environnement ont exprimé le besoin d'une vision globale des risques et ont fait part de leur inquiétude concernant la combinaison des risques technologiques résultant de la proximité géographique d'entreprises SEVESO seuil haut et des six réacteurs 900 MW de la Centrale nucléaire de Gravelines, auxquels s'ajouteront certainement deux tranches EPR 2.

Aussi, conviendrait-il de lancer sur la zone de Dunkerque, en étroite collaboration avec le S3PI Côte d'Opale Flandre et la CLI nucléaire de GRAVELINES, **une étude d'ensemble des risques technologiques (y compris nucléaires) et naturels.**

En outre, **une organisation type AG2PDK (Association pour la gouvernance de la plateforme industrialo-portuaire de Dunkerque)**, telle qu'elle existe sur les zones Est et Centre du Port, permettant de partager entre les entreprises une culture des risques technologiques, serait la bienvenue.

Concernant les risques naturels, nous faisons observer que les EPR feront l'objet d'un réexamen complet de sûreté, par l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) tous les dix ans.

#### **CONCLUSION**

Dans un contexte qui rebat les cartes, des questions critiques se posent. L'inquiétude et les risques majeurs portent notamment sur les difficultés d'accès à l'énergie, le premier carburant de l'industrie. Ceci au moment même où l'industrie apparaît partout dans le monde, comme un levier clé de la souveraineté économique et politique.

Notre choix est celui d'une industrie responsable, créatrice de richesses et d'emplois de qualité. Pour l'avenir des générations futures et la place de la France dans le monde.

Aussi, les UIMM LITTORAL PAS-DE-CALAIS et FLANDRE MARITIME apportent leur soutien à la construction de deux réacteurs EPR2 à GRAVELINES et aux ouvrages de raccordement nécessaires.

