



Compte rendu

5 décembre 2024 – Gravelines

Réunion thématique n°6 : « Cadre de vie : comment le projet pourrait impacter les besoins des habitants (logement, mobilité, équipements) ? »



PROJET DE NOUVEAUX
RÉACTEURS NUCLÉAIRES
À GRAVELINES

ORGANISÉ PAR



COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION THÉMATIQUE

La réunion thématique « Cadre de vie : comment le projet pourrait impacter les besoins des habitants (logement, mobilité, équipements) ? » s'est déroulée le 5 décembre 2024 à la Scène Vauban, à Gravelines. Cette rencontre avait pour objectif d'aborder les **conséquences que le projet de nouveaux réacteurs nucléaires à Gravelines pourrait avoir sur les conditions de vie et sur le quotidien des habitant.es du territoire.**

Près de **120 personnes** se sont réunies pour échanger sur ces thématiques et dialoguer avec les représentant.es du territoire. L'assemblée rassemblait des élu.es, des professionnel.les du secteur de l'énergie, quelques membres d'associations, ainsi qu'une part importante d'habitant.es du dunkerquois. Les participant.es étaient réparti.es autour de différentes tables pour **échanger par petits groupes au cours d'un temps d'atelier**. Un **mur d'expression** était par ailleurs positionné à l'entrée de la salle pour permettre à chacun.e de s'exprimer sur les enjeux liés au logement, aux questions de mobilités et sur l'accès aux services publics.

L'ensemble des contributions recueillies via le mur d'expression, au cours des travaux de groupes et pendant les temps d'échanges ont été analysées et sont synthétisées dans le présent compte rendu. La retranscription complète des contributions collectées est disponible en annexe.

Introduction de la rencontre

La rencontre s'est ouverte avec un mot d'accueil de M. Bertrand Ringot, maire de Gravelines, et du président de l'équipe organisatrice du débat public, M. Luc Martin.

Suite à cette ouverture, M. Jean-Raymond Wattiez, membre de la commission particulière du débat public (CPDP), a expliqué que les **thématiques du logement, des transports et des services publics**, avaient été sélectionnées pour cette rencontre suite aux échanges menés avec les habitant.es depuis l'ouverture du débat. Cette réunion avait donc pour objectif de **recueillir la parole des habitant.es, leurs inquiétudes, espoirs et recommandations**, et d'aborder les défis rencontrés par le dunkerquois, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, Hazebrouck, ou encore la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq (CCRA).

Séquence 1 – Le contexte local

Les besoins induits par le projet de nouveaux réacteurs nucléaires

M. Antoine Ménager, responsable du débat public EPR2 pour EDF, a entamé cette première séquence en insistant sur fait que la construction et l'exploitation du **centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) actuellement en fonctionnement avaient largement contribué au développement de Gravelines**, et plus largement à celui du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO). Pour **anticiper les impacts** que pourrait avoir le chantier de construction de deux nouveaux réacteurs, EDF estime essentiel de **travailler avec les collectivités locales et l'Etat** afin que les aménagements nécessaires aux besoins du projet s'intègrent dans leur vision globale du territoire. Les **enseignements tirés des procédures Grand Chantier mises en place pour Flamanville 3 et pour les EPR2 de Penly** seront également étudiés pour **favoriser l'intégration du projet sur le territoire le plus en amont possible**. M. Ménager a conclu sa présentation en remerciant les acteurs du territoire pour la **mise en place d'un Plan d'Action Territorial (PAT)** au sein duquel ces enjeux peuvent d'ores et déjà être discutés.

Logement, transports, services publics : état des lieux et perspectives pour le territoire

La seconde partie de cette séquence avait pour objectif de dresser un état des lieux de la situation démographique du territoire, des enjeux liés au logement et aux transports.

Mme Isabelle Richard, directrice du pôle planification stratégique à l'Agence d'urbanisme Flandres Dunkerque, a d'abord présenté l'évolution démographique de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) et de la Communauté de communes des Hauts de Flandres (CCHF). Après un **fort accroissement lié à l'installation de nombreuses industries sur le littoral** dans les années 1960 / 1970 (+70% entre 1954 et 1968), la population du dunkerquois est restée stable pendant une vingtaine d'années. Cependant, l'essor de **l'automatisation** au début des années 2000, les **gains de productivité de l'industrie** et la **crise économique de 2008** ont entraîné une **chute du nombre d'emplois** sur le territoire, provoquant de nombreux départs et, de fait, une **baisse du nombre d'habitant.es**. Selon les projections de l'INSEE, les **20 000 emplois annoncés avec l'implantation de nouvelles industries dans le dunkerquois pourraient attirer autour de 30 000 personnes** : le territoire retrouverait ainsi un nombre d'habitant.es proche de celui de 2008 d'ici 2033. Mme Richard a toutefois précisé, pour conclure son intervention, que la **structure de la population du territoire serait amenée à évoluer**, avec un vieillissement marqué, une baisse de la natalité, et une diminution de la taille moyenne des ménages.

Mme Fanny Wattebled, directrice générale adjointe au pilotage et à la gouvernance territoriale pour la CUD, est ensuite revenue sur la **stratégie d'accompagnement au renouveau industriel du territoire**, dans laquelle pourrait s'inscrire l'implantation des EPR2. D'une part, les **12 000 logements supplémentaires actuellement prévus** s'inscrivent dans des principes de **densification et de proximité avec l'offre de service**. Les études sont en cours pour implanter les **6000 logements temporaires** nécessaires pour les chantiers (dont 4500 pour celui des EPR2), avec un objectif central : **limiter les flux et la gestion du trafic entre ces habitats et les chantiers**. D'autre part, face aux risques de saturation des réseaux de transport, la CUD et les autres collectivités locales envisagent de développer le concept des « **usines sans parkings** » : des **parkings relais, situés à des points clés du territoire, seraient desservis par des bus** pour acheminer les travailleur.ses jusqu'à la zone industrielle, et ainsi limiter le nombre de véhicules individuels se rendant sur les chantiers.

M. Emmanuel Pauthier, directeur du pôle clients et services de SNCF Réseau, a complété cette table-ronde en présentant les **enjeux liés au réseau ferré**. Il a d'abord rappelé que les responsabilités en matière ferroviaire étaient partagées entre SNCF Réseau, l'Etat, la Région, et SNCF Voyageurs. Il a ensuite présenté les **limites des infrastructures actuelles**, précisant qu'elles risquaient d'entraver les possibilités d'augmentation de la fréquence des trains entre Dunkerque et Calais. Les études menées tendent à montrer une **hausse de la demande de transport de marchandises sur cette ligne** pour approvisionner les chantiers, ainsi que du **transport de voyageurs pour acheminer les travailleur.ses**. Des investissements pourraient alors être nécessaires pour développer le réseau qui, en l'état actuel, semble limité dans sa capacité à répondre à cette demande à venir.

Questions de compréhension sur les thèmes abordés

A l'issue de ces présentations, trois participant.es ont demandé des précisions aux intervenant.es.

Mme Wattebled a été interrogée sur la place des logements vacants dans la stratégie de la CUD et sur le taux de chômage du territoire. Elle a précisé que le taux de vacance des logements sur la CUD était inférieur aux taux nationaux, mais qu'il était effectivement prévu, dans la logique de densification urbaine, de les réhabiliter. Le taux de chômage avoisine quant à lui les 8% sur le territoire.

Suite à une question sur la corrélation entre la hausse prévue du fret ferroviaire et les projets industriels s'installant sur le territoire, M. Pauthier a précisé que l'ambition de développer l'usage des trains pour le transport de marchandises dépassait le seul dunkerquois, mais que la nécessité d'acheminer des matériaux sur les chantiers industriels du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) renforcerait effectivement les besoins sur ce territoire. Interrogé sur la possibilité d'ajouter une ligne de transport de voyageurs sur la portion du barreau de Saint-Georges, aujourd'hui dédiée au fret, il a indiqué que les études nécessaires pour envisager cette option n'avaient pour le moment pas été lancées.

Paroles d'acteurs du territoire

Pour terminer cette première séquence sur les enjeux territoriaux liés au projet, M. Grégoire Paccou, directeur général des services de la Ville de Gravelines, et Mme Nicole Chevalier, présidente de la Communauté de communes de la Région d'Audruicq (CCRA) ont présenté les cahiers d'acteurs rédigés par leurs collectivités respectives.

Le [cahier d'acteurs de la Ville de Gravelines](#) a été rédigé à partir des réponses à un questionnaire diffusé auprès des habitant.es. **75% des 1000 répondant.es à ce questionnaire sont favorables au projet** : ils et elles perçoivent son arrivée comme **positive pour l'emploi et la formation**. Certaines **préoccupations demeurent toutefois sur les transports** (5/6 des répondant.es s'inquiètent de la congestion des axes routiers), les **équipements** (9/10 estiment qu'ils seront insuffisants face à la hausse de la population prévue), le **logement**, ou encore le **cadre de vie**. La Ville a donc émis des recommandations pour répondre à ces préoccupations. M. Paccou a insisté sur la nécessité **qu'EDF et RTE participent aux opérations immobilières, à la création d'une ceinture boisée pour dissimuler les futures lignes à haute tension, ainsi qu'au financement de nouveaux équipements collectifs** pour anticiper les besoins de nouvelles infrastructures. Il a également évoqué le besoin de **doubler la route départementale 11** et de réfléchir au **contournement des axes les plus fréquentés par les poids lourds** pour limiter les embouteillages, ou encore l'idée de **mettre en lien la population gravelinoise avec les habitant.es d'Hinkley Point** pour qu'ils et elles puissent partager leur retour d'expérience.

Mme Chevalier a elle aussi présenté le [cahier d'acteur de la CCRA](#) a ensuite rappelé que 24% des salarié.es du CNPE actuel habitaient sur la CCRA qui, de ce fait, devrait aussi prévoir de **nouveaux aménagements pour anticiper la hausse démographique à venir**, si les EPR2 étaient construits. Elle a souligné la nécessité d'instaurer une solidarité territoriale, pour répartir les retombées fiscales liées à l'exploitation de la centrale entre les différents territoires qui accueillent ses salariés et ainsi contribuer au financement des nouveaux logements et équipements nécessaires. Mme Chevalier a également pointé la nécessité d'élaborer un schéma de mobilité à une échelle plus large que celle de la CUD, pour que les travailleur.ses logeant dans le périmètre de la CCRA puissent aussi bénéficier de transports collectifs jusqu'aux chantiers. En conclusion, elle a précisé que la CCRA était à la fois enthousiaste et vigilante face à l'arrivée des EPR2, qu'elle souhaite accompagner de manière positive, mais sans en subir uniquement les externalités négatives.

Séquence 2 – Les attentes des habitant.es du territoire

Synthèse du mur d'expression

Mme Dominique Lancrenon, membre de l'équipe du débat, a ouvert cette seconde séquence en synthétisant les contributions recueillies sur le mur d'expression situé à l'entrée de la salle.

La question des **services publics**, d'abord, préoccupe certaines personnes, qui soulignent le **besoin de développer les infrastructures médicales**, jugées **insuffisantes par rapport aux besoins de la population actuelle**, ainsi que les **commerces à Gravelines**. Les **transports**, ensuite, génèrent des inquiétudes, notamment sur le risque d'embouteillages lié à la **saturation des axes routiers** et la question des « usines sans parking ». Certain.es préconisent de **renforcer le réseau routier** (des portions seraient particulièrement dégradées à proximité de la centrale), la **ligne ferrée** entre Calais et Dunkerque, tandis que d'autres insistent sur le besoin de **penser le maillage du territoire à l'échelle des Hauts-de-France** pour que les différentes collectivités soient desservies. Des craintes émergent aussi sur la **capacité du territoire à loger l'ensemble des personnes** qui pourraient arriver pour le chantier des EPR2, les **habitant.es actuel.les faisant déjà part de difficultés pour trouver des logements correspondant à leurs besoins**. Certaines personnes suggèrent de mettre en place des **aides au développement du locatif** et s'interrogent sur l'utilité des Air Bnb pour accueillir les travailleur.ses en déplacement sur le territoire. D'autres insistent sur la **nécessité de fournir des logements décents** pour toutes les personnes qui travailleront sur le chantier, même de manière ponctuelle : les habitats temporaires ne devront pas être des caravanes ou des « cages à lapins ».

Temps d'échanges en groupes

Au cours de cette séquence, les personnes présentes étaient réparties autour de 14 tables pour environ 35 minutes. Sur chaque table se trouvaient des supports de prise de note, permettant aux participant.es de noter les éléments qu'ils et elles souhaitaient verser au débat. L'objectif de ce temps de travail était de **récolter les attentes, les préoccupations, les questions et les propositions du public en termes d'impacts sur le territoire**, pour qu'elles puissent obtenir des réponses des intervenant.es présent.es pour la troisième séquence.

Les questions et interpellations recueillies pendant ces travaux de groupe qui n'auraient pas trouvé de réponse au cours de cette rencontre seront soumises aux intervenant.es qui pourront, s'ils et elles le souhaitent, y apporter des réponses au cours du débat.

L'ensemble des groupes étaient invité.es à échanger sur trois sujets : le **logement**, la **mobilité** et les **services publics**. A l'issue du temps de travail, les groupes avaient pour consigne de choisir 2 ou 3 éléments prioritaires qu'ils souhaitaient restituer lors du retour en plénière.

Sujet n°1 – Le logement

Les échanges par groupes ont permis de faire émerger un certain nombre de **constats** et d'**inquiétudes sur la capacité du territoire à répondre à la hausse de la demande de logements** :

- Le nombre de logements est très insuffisant aujourd'hui : le **parc locatif est déjà saturé, peu de logements neufs sont mis en vente...** et la situation ne devrait pas s'améliorer avec l'arrivée des nouvelles industries.
- Les **contraintes** du plan local d'urbanisme (PLU) et de la réglementation foncière risquent de **restreindre les possibilités de construction de nouveaux logements**. Certain.es rappellent d'ailleurs qu'une part non négligeable du territoire est située en **zone inondable**.
- Le **prix des loyers et/ou le coût des logements neufs risquent d'augmenter** du fait de la forte demande et de la rareté de l'offre. Par ailleurs, les impôts fonciers à Dunkerque sont déjà perçus comme lourds pour les ménages.

D'autres contributeur.rices **craignent de voir les conditions de vie se détériorer** pour les habitant.es actuel.les et les personnes qui rejoindront le territoire pour la durée du chantier :

- Les logements temporaires, comme les caravanes, ne garantissent pas des conditions de vie décentes. Les **habitats temporaires pour accueillir les travailleur.ses du chantier devront respecter les normes environnementales** (isolation thermique, etc.).
- La mobilité des travailleur.ses, qui ne s'installeront sur le territoire que pour quelques semaines/mois, risque de **menacer l'existence d'une vie de quartier** : les habitant.es seront pour beaucoup de passage et ne seront pas véritablement « gravelinois ».
- Les **dégradations de la vie quotidienne** pourraient pousser certain.es à quitter Gravelines (désagréments liés à la circulation, au passage des camions, risques liés à Seveso,...).
- Le système de traitement des eaux usées devra peut-être être adapté si la population augmente.

Les participant.es se sont par ailleurs accordé.es sur des **questions** à soumettre aux représentant.es des collectivités locales et de l'Etat, portant à la fois sur le **financement** et la **planification** des nouvelles constructions, mais aussi sur les **caractéristiques des futurs logements** et leurs **modalités d'attribution** aux différents ménages :

- Les **règles en matière de foncier seront-elles assouplies** pour répondre aux besoins de nouveaux logements ? notamment dans les campagnes où peu de terrains sont disponibles ? la **loi « zéro artificialisation nette » sera-t-elle respectée ?**
- **Comment seront financés ces nouveaux logements ?** Les financements seront-ils répartis entre les communes, la Région, l'Etat, le responsable du projet ... ?
- **Comment sont réparties les compétences** entre les différents acteurs publics pour planifier ces nouveaux logements ? A quelle date le public pourra-t-il accéder au rétroplanning précis ?
- Comment sera assuré **l'accès à des espaces verts** pour tous.les habitant.es qui vivront dans les nouveaux logements ?
- Comment maintenir du **logement locatif pour les activités touristiques ?**
- Comment décidera-t-on de la **répartition des types de logements entre les différentes catégories de la population** (travailleur.ses célibataire, famille, etc.) ?

A l'issue du temps d'atelier, les groupes ont proposé des pistes d'action concrètes pour répondre aux différentes problématiques identifiées :

- Etablir un **rétroplanning clair et réaliste** anticipant l'arrivée massive de familles sur le territoire, tout en s'assurant que les différents lots (temporaires et permanents) soient livrés dans les temps.
- Prévoir **différents types de logements (taille, loyer) pour répondre aux besoins** des travailleurs.ses (famille, séjour ponctuel, à la semaine, etc.) et **équilibrer leur répartition sur le territoire**.
- Rénover et **adapter le parc de logements d'EDF**, qui reste en partie vide, pour correspondre aux besoins des futur.es salarié.es.
- **Anticiper dès maintenant la reconversion / la fin de vie des logements temporaires**, comme cela a été fait pour les Jeux Olympiques en Seine-Saint-Denis par exemple.
- Encadrer, voire interdire, **les Air Bnb** pour favoriser la mise en location « classique » des logements.
- Encadrer le **prix des loyers** pour qu'ils restent accessibles.
- Faire des **avances fiscales pour financer les projets et mettre les porteurs de projet à contribution** (EDF, Grand Port Maritime de Dunkerque, etc.).

- Construire les **logements à proximité immédiate du site de construction des nouveaux réacteurs** pour limiter les besoins de transports et les nuisances associées (embouteillages, coût de l'usage de la voiture, pollution, etc.).
- Loger une partie des travailleur.ses sur des bateaux de croisières dans le port de Dunkerque.

Face aux **problématiques foncières**, deux types de positions s'expriment au sein des groupes : une partie des participant.es insiste sur la **nécessité de limiter au maximum l'artificialisation des espaces naturels et agricoles**, notamment via la rénovation du bâti existant dans les centres urbains actuels et la réutilisation de zones en friche, tandis que d'autres estiment qu'il faudrait **assouplir les règles administratives en termes de foncier** pour créer les logements nécessaires à l'accueil des travailleur.ses et de leurs familles.

Enfin, l'un des groupes affirme que l'essentiel est de **garantir l'accès au logement pour tous.tes**, habitant.es actuel.les du bassin d'activité et travailleur.ses à venir.

Sujet n°2 – Transports et mobilité

Les différents groupes se sont globalement accordés sur des **constats plutôt négatifs concernant l'état des réseaux de transport** sur le territoire, s'inquiétant de leur capacité à accueillir les flux de circulation que pourrait induire le projet :

- Les **axes routiers sont saturés** (A16, A25, D300), le moindre « incident » entraîne des embouteillages, alors même que l'exploitation des gigafactories et les travaux de construction des EPR2 n'ont pas commencé. La saturation de la route entre Dunkerque et Gravelines pourrait être dangereuse et entraver la circulation des véhicules de secours.
- Le **trafic ferroviaire est insuffisant** aujourd'hui et des trains sont régulièrement supprimés.
- Le **schéma de mobilités n'est pas très compréhensible** pour le grand public. La Communauté urbaine de Dunkerque semble travailler au développement des transports sans impliquer directement les autres collectivités, pourtant concernées par les impacts des futurs chantiers industriels.
- Certains choix ne sont pas perçus comme logiques, par exemple, la ligne de bus Rapid'Ouest dessert aujourd'hui Verkor et Clarebout à partir de Dunkerque, mais il n'existe pas d'équivalent passant par la Ville de Gravelines. De même, la Communauté de communes de la Région d'Audruicq (CCRA) accueille 20% des salarié.es d'EDF mais ne bénéficie ni des retombées économiques, ni des services de transports développés pour faciliter l'accès à la centrale.

Pour les participant.es, de nombreuses **questions** se posent pour que les travailleur.ses, habitant.es et marchandises puissent circuler de manière sereine dans les années à venir :

- Quels sont les **modes de transports alternatifs à l'usage de camions** pour transporter les matériaux à destination des chantiers du Grand Port Maritime de Dunkerque ? est-il envisagé de développer le **ferroutage** entre Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et la Belgique ? pourquoi ne pas davantage utiliser les rails, les **voies fluviales** ou **maritimes** ?
- Quelles sont les **solutions envisagées à ce jour pour faire face à la saturation du réseau routier** (notamment de l'A16), si le projet d'EPR2 se concrétise ?
- Est-il prévu d'agir face à la dégradation de la route pour accéder à la centrale ?

- Comment pourrait-on **augmenter la fréquence de circulation des trains** et éviter leurs suppressions ? Les lignes de fret pourraient-elles être ouvertes au transport de voyageurs.ses ?
- Est-il envisagé de construire un métro ? des lignes de tramway ?
- Comment sont **partagées les responsabilités entre les différentes échelles du territoire** ? Quelles sont les entités en charge du **financement** des transports ?

Le **système des « usines sans parking »** génère également des interrogations et des inquiétudes :

- Le concept des « usines sans parking » peut être **problématique en cas de situations imprévues**, par exemple pour les parents qui doivent aller récupérer leurs enfants en urgence à l'école ou à la crèche. Quelle solution leur sera proposée ? des taxis ?
- Si les salarié.es ne peuvent plus se garer à proximité des usines, **comment pourront-ils se rendre dans les restaurants, brasseries et commerces locaux** pendant leur pause déjeuner ?
- **Comment seront financés les parkings relais** que les collectivités et EDF envisagent de développer ? **comment évolueront-ils sur le long terme** ?
- Le parking actuel de la centrale nucléaire sera-t-il supprimé pour réduire son empreinte foncière ?
- Pourquoi ne pas déployer des bus de 50 places avec des arrêts nombreux et fréquents pour récupérer les salariés au plus près de leur domicile sur le territoire plutôt que de concentrer les flux vers des parkings relais ?

Parmi les **recommandations** émises, les groupes insistent sur le **besoin de coordination** entre les différentes échelles et les différents acteurs du territoire pour améliorer le schéma de mobilités :

- Il faudrait considérer le problème de manière globale : **élargir le périmètre du schéma de mobilités au-delà de la Communauté urbaine de Dunkerque** et prévoir un **maillage des transports au niveau régional**, jusqu'à Boulogne-sur-Mer, Saint-Omer et Hazebrouck.
- La **coordination doit être faite entre l'Etat et les collectivités locales pour adapter le réseau routier**. Les axes routiers et les bretelles pour accéder aux villes devraient être améliorés. Des voies spécifiques pourraient aussi être dédiées à la circulation des camions.
- Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) ne devrait pas se focaliser uniquement sur la ligne ferroviaire, mais aussi **travailler sur des lignes d'autocar pour desservir les petites villes** entre Calais et Dunkerque. Le territoire dans son intégralité doit bénéficier du développement des transports en commun, notamment les zones rurales.
- Il faut qu'EDF offre une plus grande visibilité sur la part des matériaux qui transiterait par camion, par la mer, par train, etc, afin de mieux anticiper les impacts du chantier sur la circulation routière.

Au-delà des enjeux de coordination, les participant.es soumettent des préconisations précises aux acteurs du territoire en vue d'optimiser les déplacements des personnes sur le territoire :

- **Améliorer les réseaux de transports en commun** sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud.
- **Doubler la ligne ferrée entre Calais et Dunkerque** et **adapter les horaires aux travailleurs.ses** posté.es dans les usines. Investir dans le renforcement de cette ligne pour permettre un **cadencement plus fréquent des trains**.
- **Développer le covoiturage à court terme** (via des aides et incitations financières) et supprimer les indemnités kilométriques des agent.es d'EDF.

- A plus long terme, **ouvrir de nouvelles lignes de TER au sein de la Communauté urbaine de Dunkerque** (pour desservir Gravelines, Bourbourg, Loon-plage, etc.)
- Développer le **réseau de lignes de bus** et **coordonner les horaires** des arrêts avec ceux des trains.
- Faciliter les **liaisons en vélo** entre la gare et Verkor, ou vers les autres villes du territoire. Il faudrait **développer les pistes cyclables entre les communes**, sécuriser le réseau existant et **planter des haies le long des voies cyclables** pour les protéger du vent (et ainsi permettre aux cyclistes de les utiliser plus souvent).
- Décaler les horaires d'embauche et de débauche des usines pour éviter que l'ensemble des travailleur.ses ne se retrouve sur la route au même moment.
- Assurer la gratuité des parkings (relais ou auprès des usines).

Concernant le **transport des matériaux**, certains groupes suggèrent de développer l'**usage du canal Seine Nord** et le **ferroutage** jusqu'aux chantiers afin de désengorger les routes.

Sujet n°3 – Les services publics

Les **constats** posés par les participant.es sur l'accès aux services publics sont plutôt négatifs :

- Le territoire est considéré comme un **désert médical**, qui **manque de médecins généralistes et de spécialistes**, que ce soit dans les centres hospitaliers ou dans les différentes villes. Cela risque d'empirer lorsque la population augmentera avec le lancement des différents chantiers.
- **L'accès à la santé est rendu plus difficile par la congestion des axes routiers**, qui freinent la circulation des équipes du SAMU, du SMUR, des pompiers, etc.
- **L'offre de commerces est insuffisante sur Gravelines**, ce qui oblige les gravelinois.es à se rendre à Dunkerque pour faire certains achats.
- Certain.es estiment qu'il **manque aujourd'hui un lycée à Gravelines** pour compléter l'offre de formation pour les jeunes.

Les personnes présentes **s'interrogent** notamment sur les **échelles territoriales impliquées** dans le développement de l'accès aux services publics :

- Quelle est l'**implication de la Région ? de l'Etat ?** l'ensemble des impacts du projet de nouveaux réacteurs nucléaires ne sauraient être gérés à la seule échelle municipale (les communes n'ayant pas les ressources nécessaires, ni la compétence pour agir dans l'ensemble des domaines)
- Les investissements pour améliorer l'offre de services publics doivent-ils reposer exclusivement sur les communes ?
- Quelle est la place de **l'Agence Régionale de Santé** pour répondre à la pénurie de médecins ?

Pour répondre aux besoins actuels et futurs du territoire, les groupes émettent de nombreuses **demandes et suggestions** à destination des collectivités :

- **Ouvrir un pôle santé multidisciplinaire à Gravelines** avec des médecins généralistes et différents spécialistes (dentistes, kinés,...). Offrir des avantages aux jeunes médecins et aux étudiant.es via des conventions pour les inciter à s'installer sur le territoire.
- Réaliser une **étude épidémiologique** sur le territoire pour mesurer l'impact de la présence de la centrale nucléaire et des industries sur les problèmes de thyroïde.

- **Renforcer les moyens des services de secours** (pompiers) et le nombre **d'agent.es de police** pour faire face à l'augmentation de la population.
- Développer les **services à la personne** (les aides à domicile, le portage de repas, etc.) pour répondre aux besoins à venir de la population vieillissante.
- Elargir les horaires d'accès à certains services (la Poste, les impôts, etc.)
- Appuyer le **développement de nouveaux commerces de proximité** (via des dérogations administratives par exemple) pour renforcer l'attractivité des petites villes et éviter aux habitant.es d'avoir à se rendre systématiquement à Dunkerque.
- Maintenir le tissu associatif et les **infrastructures de loisirs** existantes. En implanter de nouvelles pour augmenter leur capacité d'accueil.
- Veiller à ce que le nombre d'écoles, collèges, lycées et enseignant.es soit suffisant.
- Assurer la disponibilité de **modes de gardes suffisants pour les jeunes enfants**, et leur répartition équitable sur le territoire. Ouvrir des crèches d'entreprises compatibles avec les parkings déportés.
- Ouvrir un service public d'accueil et d'information pour les nouveaux.elles arrivant.es sur le territoire.

Séquence 3 – Les impacts du projet : échanges avec les acteurs du territoire

A l'issue des travaux de groupes, trois intervenants étaient présents pour réagir aux éléments priorisés par les groupes : M. Laurent Pidoux, directeur général du Pôle métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO), M. Michel Marbaix, chef de projet dédié au grand chantier auprès de la préfecture, et M. Antoine Ménager, responsable du débat public EPR2 pour EDF.

M. Marbaix a d'abord précisé, en réaction aux interpellations de Mme Chevalier au cours de la première séquence, que le **sujet de la fiscalité était actuellement étudié par une mission interministérielle dédiée**. L'objectif de cette mission est de proposer des pistes d'amélioration pour **faciliter l'accueil du projet par les territoires** et de donner de la visibilité aux différentes collectivités dès que possible.

Pendant la restitution, un participant a exprimé la **Crainte que les réponses du territoire n'arrivent trop tardivement** par rapport à l'avancée des différents projets industriels et que les habitant.es n'aient à en subir les impacts négatifs pendant plusieurs années. Un autre groupe a insisté sur la **nécessité d'adopter une vision globale, intégrant l'ensemble des projets du territoire et les différentes échelles** qui pourraient être affectées par leur arrivée.

Des questions ont aussi été soulevées sur la **disponibilité des logements pour faire face à la demande** ainsi que sur **l'adéquation entre le type de logement prévu et les souhaits des habitant.es**. M. Pidoux a expliqué que 4500 des 12 000 logements qui seraient construits au cours de la décennie à venir serviraient à répondre aux besoins actuels de la population du PMCO. La **loi « zéro artificialisation nette »** imposant des contraintes strictes pour **limiter l'étalement urbain**, les collectivités **privilégieront la construction de nouveaux logements sur des espaces en friches**. Les études sont en cours, en lien avec l'Agence d'urbanisme, pour identifier les types de ménages qui viendront rejoindre le territoire, et la proportion de nouveaux.elles arrivant.es qui s'installeraient hors du périmètre du PMCO. **Trois zones ont d'ailleurs été identifiées pour implanter des logements temporaires spécifiquement dédiés aux travailleurs** du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Interpelé sur la **contribution d'EDF au financement des nouveaux équipements**, M. Ménager a affirmé que des **systèmes d'avance sur la fiscalité** issue de l'exploitation des EPR2 étaient à l'étude, comme cela avait été

fait pour Flamanville 3. Il a toutefois précisé qu'**EDF ne prévoyait pas de construire de grandes cités** à destination de ses salarié.es, comme cela pouvait être le cas au cours des décennies précédentes. **Ce type d'habitat ne semble en effet plus correspondre aux aspirations des travailleur.ses d'aujourd'hui.** M. Marbaix a confirmé que la procédure Grand Chantier, coordonnée par l'Etat, permettait **d'anticiper les financements de certains équipements.** La **Banque des territoires** pourrait également financer une partie des infrastructures pour soutenir l'implantation du projet. Suite à ces réponses, d'autres participant.es ont interrogé plus précisément la **contribution de l'Etat aux financements** des différents aménagements nécessaires pour accueillir ces chantiers, qui contribuent à la réindustrialisation globale du pays, et **critiqué le poids des investissements qui devraient réaliser les communes**, y compris sur des secteurs ne relevant pas directement de leurs compétences.

Par ailleurs, une part importante des interpellations issues des travaux de groupes portait sur la **question des transports.** Des participant.es s'inquiétaient notamment des **contraintes que pourrait faire peser le concept des « usines sans parking » sur la mobilité des travailleur.ses**, et sur la compatibilité de ce principe avec les contraintes imposées par certaines industries. M. Pidoux a précisé que **des parkings existeraient toujours à proximité des usines**, mais que l'enjeu était de **désengorger les axes routiers**, déjà très encombrés, en concentrant une partie des flux vers des parking relais situés à des points stratégiques sur le territoire. Un site a par exemple été identifié entre la sortie 53 et Craywick pour construire un **parking silo, à partir duquel des bus viendraient chercher les ouvrier.res** pour les emmener jusqu'aux différents chantiers.

Un autre groupe a plus tard interrogé la collectivité sur les **raisons poussant la collectivité à développer ces parkings**, sur lesquels les travailleur.ses devraient toujours se rendre en voiture, **plutôt qu'à améliorer le réseau de transports en commun pour les acheminer de leur domicile jusqu'à la centrale.** M. Pidoux a confirmé que le développement des transports en commun était l'une des priorités du PMCO, mais que ces **parkings déportés seraient utiles aux personnes habitant dans des endroits mal desservis par les bus**, notamment les zones rurales. Il a aussi rappelé que des bus acheminaient déjà de nombreuses personnes de la gare aux usines Verkor et Clarebout. Des discussions seraient par ailleurs en cours avec les usines pour que les horaires de prise de poste soient adaptés, afin de limiter la circulation aux horaires où les routes sont habituellement engorgées.

Certains groupes s'inquiétaient également des **répercussions de l'usage de ces parkings relais sur les restaurants, brasseries et commerces de proximité** auxquels les travailleur.ses avaient l'habitude de se rendre pendant leur pause déjeuner, ou encore des **moyens proposés aux parents pour récupérer leurs enfants à la crèche ou à l'école.** M. Pidoux a assuré que les besoins des parents étaient pris en compte dans les études pour **adapter les horaires de passage des bus à leurs attentes**, et que des **services de livraison** seraient proposés jusqu'aux parkings déportés, pour permettre à leurs usagers de faire leurs courses.

D'autres interrogations portaient sur les moyens à mettre en œuvre pour **augmenter la fréquence des trains entre Dunkerque et Calais** et sur la possibilité de **développer le ferroutage** pour acheminer les matériaux jusqu'aux différents chantiers. Ces interrogations n'ont pas pu trouver de réponses au cours de la rencontre mais seront transmises au représentant de SNCF Réseau. M. Pidoux a rappelé qu'un des enjeux actuels était de **sécuriser les voies**, pour éviter que des personnes n'y accèdent et n'interrompent le trafic.

Pour plusieurs groupes, les **mesures ne devraient pas être prises exclusivement à l'échelle locale** : un plan co-porté par l'Etat, la Région et les collectivités locales devrait être mis en œuvre, notamment pour les sujets ne relevant pas des compétences municipales (la santé, la formation, etc.). M. Marbaix et M. Pidoux ont confirmé qu'un **plan d'action territorial avait effectivement été élaboré avec les différentes collectivités** (Région,

département, communes, intercommunalités, Etat) pour **mettre en commun les moyens** (y compris financiers) et **anticiper les actions à mettre en place** afin de favoriser l'arrivée des nouveaux réacteurs nucléaires sur le territoire.

Certaines **interpellations, notamment sur les sujets liés à la santé** (crainte de manquer de médecins en cas de hausse de la population, demande d'une étude épidémiologique sur les habitant.es) **sont restées sans réponse**. Un participant a **regretté que le temps de parole accordé au public ne soit pas plus important** et craint que cela ne freine la mobilisation pour les prochaines réunions.

A l'issue de ce temps d'échanges, Mme Shirine Omari, animatrice de la rencontre, a rappelé que l'ensemble des contributions écrites récoltées sur les supports remplis par les participant.es seraient traitées et prises en compte dans le compte-rendu du débat public.

Conclusion

M. Martin a **remercié les personnes présentes pour leur participation active** à cette soirée et souligné la **diversité des thèmes abordés** : la fiscalité, les services publics, la mobilité, le transport de marchandises, la temporalité, le besoin d'établir des liens avec la population d'Hinkley Point, et d'autres encore. Il a rappelé que le Plan d'Action Territorial, élaboré par les collectivités, visait à prendre en compte ces sujets dans leur globalité.

Pour conclure, il a invité le public à participer à la réunion thématique du 10 décembre sur l'environnement, à suivre l'émission de radio consacrée à la santé sur Delta FM le mercredi 11 décembre et à poser les questions qui n'auraient pas encore trouvé de réponse dans le cadre du débat sur la plateforme participative.