



Questions et réponses des intervenant.es

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



LES QUESTIONS ET INTERPELLATIONS ISSUES DE LA RENCONTRE ET LEURS REPONSES

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.**

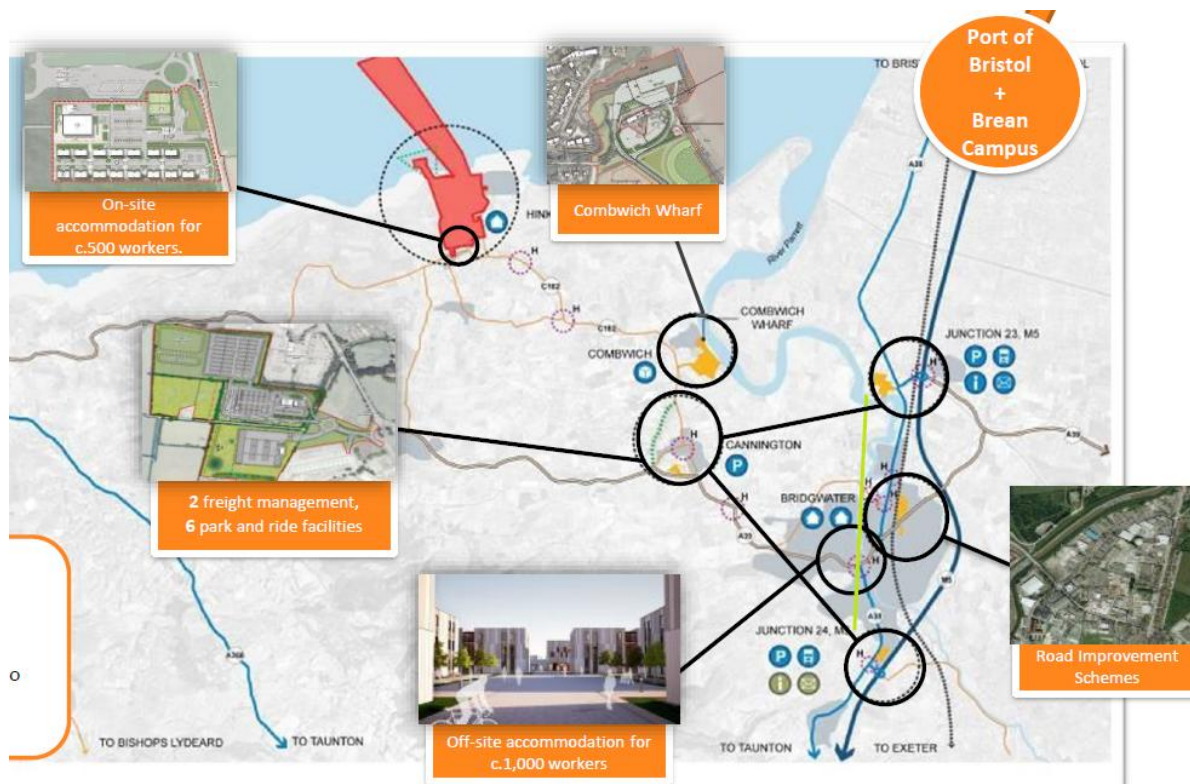
Près de **120 personnes** se sont réunies pour échanger sur ces thématiques et dialoguer avec les représentant.es du territoire. Les participant.es étaient réparti.es autour de différentes tables pour **échanger par petits groupes au cours d'un temps d'atelier**. Un **mur d'expression** était par ailleurs 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 le compte rendu de la rencontre. La retranscription complète des contributions collectées est également disponible en annexe.

Le présent document liste l'ensemble des questions issues des travaux de groupes et du mur d'expression qui sont directement adressées aux acteurs du territoire ainsi que leurs réponses.

Les questions/interpellations adressées à la maîtrise d'ouvrage

- **Comment seront financés ces nouveaux logements ?** Les financements seront-ils répartis entre les communes, la Région, l'Etat, le responsable du projet ... ?
Réponse
 - *La réponse n'est pas du seul ressort du MOA, car selon la nature des projets immobiliers, le mode de financement pourra être très différent : bailleurs sociaux, investisseurs privés, communes, communautés de communes...*
 - *Dans tous les cas tous les acteurs cités seront mobilisés au travers de la procédure Grand chantier demandée par EDF à l'Etat, pour laquelle un coordonnateur sera nommé, et un budget sera prévu. Une part de ce budget pourra être utilisée pour faciliter l'émergence de projets, si l'instance décisionnaire de l'organisation grand chantier le valide*
- **A quelle distance du chantier sont situés les premiers logements à Flamanville ? Penly ? Hinkley Point ?**
Réponse
 - *Pour Flamanville3 (FLA3) comme pour Hinkley Point C (HPC), des hébergements dédiés au chantier ont été construits, à une distance du site permettant aux salariés de se rendre sur le lieu de travail dans un délai raisonnable.*
 - *Pour FLA3, des hébergements temporaires avaient mis en place sur la commune des Pieux à moins de 10km du chantier, ainsi que des prises à bail dans les logements sociaux vacants de Cherbourg à moins de 30mn pour donner quelques exemples.*
 - *Pour HPC, le campus d'Hinkley est situé en proximité immédiate du chantier, et le campus de Bridgewater est implanté à 30 minutes environ du site.*



- *Pour Penly, pour renforcer l'offre de logements en vue du chantier, le choix a été d'établir une répartition des hébergements dédiés au chantier un périmètre de 20 km autour du site, et plusieurs projets sont en cours d'instruction, incluant des projets immobiliers « classiques », des campus de structures modulaires, des extensions de campings, ou encore des hôtels.*
- 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 ?

Réponse

 - *Pour l'essentiel, cette question s'adresse à la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) et le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) et principal aménageur de la zone, dans le cadre de la mise en œuvre des transports en commun vers les sites industriels.*
 - *Toutefois, chaque employeur sera amené à réfléchir aux solutions à mettre en œuvre pour couvrir ce type de situation pour les salariés des sites en exploitation. L'animation proposée par la CUD, associant l'ensemble des industriels installés sur le GPMD permettra de mettre en commun les bonnes pratiques, voire de mutualiser certains moyens.*
 - *Pour la période de construction, si le projet est poursuivi, la même question se posera pour le « dernier kilomètre », entre le site et les parkings relais où les salariés seront invités à déposer leur véhicule. Parmi les solutions envisageables, le maintien d'une rotation des navettes dédiées pourrait être retenue, comme à Hinkley Point C.*
- 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 ?

Réponse

- *Pour l'essentiel, cette question s'adresse à la CUD également.*
- *Concernant le chantier de construction des EPR2, pour garantir l'efficacité du chantier et limiter l'encombrement des routes de desserte du site, la restauration sur site sera privilégiée, avec différentes offres qui seront mises en place pour les salariés.*

- **Comment seront financés les parkings relais que les collectivités et EDF envisagent de développer ? comment évolueront-ils sur le long terme ?**

Réponse

- *Le parking relais du chantier EDF (Craywick) fait partie du projet, les travaux d'aménagement du stationnement seront financés par EDF.*
- *Pour les autres parkings relais, la question s'adresse à la CUD.*

- Le parking actuel de la centrale nucléaire sera-t-il supprimé pour réduire son empreinte foncière ?

Réponse

- *Si le projet des EPR2 se poursuit, le déroulement du chantier et notamment ses accès seront totalement indépendants de la centrale actuelle, pour ne pas perturber son exploitation.*
- *De fait, toutes décisions relevant de la centrale actuelle ne sont pas dans le périmètre du projet objet du présent débat public.*

- Est-il possible d'envisager un accompagnement financier pour le développement des structures publiques en amont du projet ?

Réponse

- *Oui, et ce sera au cœur de la procédure Grand Chantier qui sera engagée par l'Etat si la décision de poursuivre le projet EPR2 de Gravelines par EDF est prise à l'issue du débat.*
- *Cette procédure d'accompagnement de l'état des territoires pour accueillir les grands projets industriels, déjà mise en œuvre en appui à la construction des centrales actuelles, pour Flamanville 3, et qui est engagée depuis juin 2023 sur Penly (<https://projet-penly.edf.fr/pages/la-demarche-grand-chantier>), comprend un budget qui peut être consacré à l'amélioration et au renforcement des services, comme par exemple dans le domaine médical à Penly parmi les premières actions.*

- Quels seront les horaires du chantier ? sera-t-il en cours 24h/24 ? quel impact sonore pour les riverains ?

Réponse

- *Si la décision de poursuite du projet à l'issue du débat public, et en fonction des demandes d'autorisation, les premiers travaux (préparatoires) pourraient commencer à l'automne 2026.*
- *La majorité des travaux du chantier se feront sur une plage étendue de 6 h à 21h, avec progressivement des travaux en poste 2x8, et de façon plus exceptionnelle et limitée en 3x8, selon les périodes.*
- *L'impact sonore fera l'objet d'une surveillance tout au long du chantier, mais du fait de sa localisation, ce sont essentiellement les industriels voisins sur le GPMD qui pourront percevoir ses effets. Le projet a justement engagé des échanges avec ses voisins industriels OVH, pour évaluer et engager le traitement des nuisances potentielles réciproques.*

Les questions/interpellations et réponses du représentant de SNCF Réseau

Les transports

- 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 ?

Réponse

- *L'approvisionnement de ces chantiers est envisageable par le rail, par la route mais aussi par voie maritime*
- *Le ferroutage consiste à transporter des camions ou des caisses de transport intermodal sur le rail. Cette solution n'est pertinente que sur de longues distances, pas pour des transports entre Boulogne sur mer, Dunkerque et la Belgique*

- 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 ?

Réponse

- *L'offre voyageurs est définie par la Région Hauts-de-France. Dans la limite des contraintes d'infrastructure présentées en réunion publique, SNCF Réseau propose les sillons permettant de circuler sur le réseau ferré national en s'efforçant de répondre le mieux possible aux différents demandeurs de capacité pour le transport de marchandises et de voyageurs.*
- *Les suppressions sont la conséquence de difficultés rencontrées dans l'exécution du service prévu. Elles peuvent venir de causes externes au système ferroviaires, de causes propres aux entreprises ferroviaires ou de causes liées à la défaillance d'éléments d'infrastructure. Chaque acteur du système ferroviaire (entreprises ferroviaires, SNCF Réseau) engage des actions pour limiter ces suppressions.*
- *La ligne Calais – Dunkerque qui appartient au réseau ferré national accueille des trains de voyageurs et de fret. Certaines lignes qui desservent le domaine portuaire appartiennent au Grand Port Maritime de Dunkerque. Elles n'accueillent aujourd'hui que des trains de fret. La question d'une ouverture de ces lignes à des trafics de voyageurs serait à poser au GPMD.*

Les questions/interpellations adressées au Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale/Communauté Urbaine de Dunkerque

Les logements

- La loi « **zéro artificialisation nette** » sera-t-elle respectée ?

Réponse

- *La CUD est attentive à la préservation des espaces naturels et agricoles. C'est pourquoi, elle se veut exemplaire en la matière, en axant son aménagement sur le réinvestissement des friches et en renouvelant la ville sur la ville, tout en garantissant une qualité de vie saine et agréable pour la population. Ces objectifs ambitieux sont d'ores et déjà les lignes directrices du PLUIHD adopté en décembre 2022. Par exemple, les besoins en logement additionnel liés au développement économique du territoire (12 000 contre 7500 pour les objectifs initiaux) s'effectuent actuellement à enveloppe foncière constante, sans extension urbaine supplémentaire. De même,*

s'appuyant sur son réseau de transports en commun gratuit, la CUD développe un projet ambitieux de desserte de la zone industrialo portuaire visant à limiter les emprises foncières des parcs de stationnement.

➤ *La CUD met tout en œuvre pour engager la révision des documents d'urbanisme en conséquence du ZAN (SCOT, PLUIHD), assurer le suivi des décomptes d'artificialisation et respecter les différentes enveloppes allouées sur son territoire, en lien avec les partenaires (GPMD, communes etc.) compte tenu des enjeux majeurs sur la non-imperméabilisation des sols (prévention du risque inondation, préservation de la biodiversité et des terres agricoles etc.) et du risque de blocage des différentes autorisations d'urbanisme en cas de non intégration de ces objectifs dans ces documents d'urbanisme (2027 pour le SCOT, 2028 pour le PLUIHD).En tout état de cause, la loi « zéro artificialisation nette » sera respectée*

- **Comment seront financés ces nouveaux logements ?** Les financements seront-ils répartis entre les communes, la Région, l'Etat, le responsable du projet ... ?

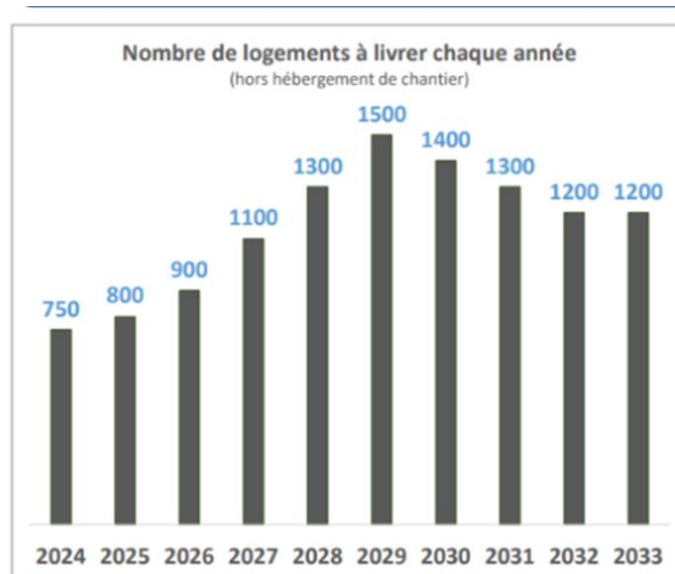
Réponse

- *Le financement du projet dépend de la nature du projet (projet privé ou social).*
- *Les projets privés sont exclusivement portés par les investisseurs privés.*
- *Les projets portés par les bailleurs sociaux sont financés à la fois par les fonds propres des bailleurs, des prêts, et des aides de l'Etat ou des collectivités.*
- *Concernant la CUD, celle-ci a décidé depuis longtemps de soutenir financièrement les opérations neuves de logements locatifs sociaux. En 2023, cela représentait une enveloppe de 3 146 000 €. Ces nouvelles constructions devront intégrer les objectifs de qualité environnementale, d'esthétique architecturale et d'insertion urbaine, d'accessibilité, de confort et de maîtrise des loyers et des charges pour bénéficier des enveloppes propres à la CUD.*
- *Par ailleurs, la CUD dispose d'une délégation des aides à la pierre de la part de l'Etat, Les services de l'Etat lui allouent les financements et les agréments nécessaires afin de mener sa propre politique de soutien au logement social.*

- **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 ?

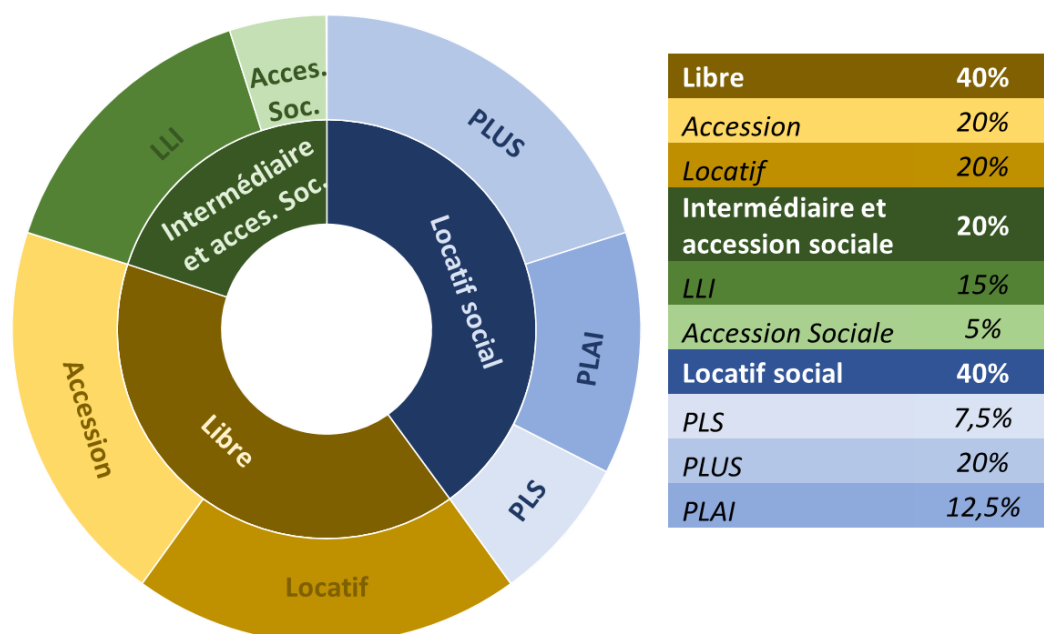
Réponse

- *C'est la CUD qui est compétente en matière de planification de l'habitat sur le territoire. Elle fixe les objectifs et anime le partenariat entre les différents acteurs (communes, Etat, promoteurs, bailleurs sociaux...) pour s'assurer de la réalisation et de la planification des opérations. Les objectifs de production et leur répartition territoriale sont repris dans le PLUIHD adopté en décembre 2022. Les objectifs initiaux de 7500 logements sur la période ont été revus à la hausse en lien avec le développement économique du territoire, pour atteindre 12 000 logements, selon la projection ci-dessous.*



➤ En outre, des objectifs selon chaque type de logement sont définis.

Orientations pour la programmation par type de produits



- Comment sera assuré l'accès à des espaces verts pour tous.les les habitant.es qui vivront dans les nouveaux logements ?

Réponse

➤ La CUD est dotée depuis plusieurs années d'une trame bleue et verte qui couvre son territoire d'est en ouest et multiplie les initiatives pour favoriser l'accès à la biodiversité (plan 200 000 arbres, plan paysage etc.). Par ailleurs, la prise en compte des espaces verts et naturels dans la conception des opérations de logement est l'un des critères de la charte « qualité d'habiter » conçue par la communauté urbaine et que cette dernière valorise auprès des bailleurs, promoteurs dans toute nouvelle opération, pour des enjeux tant récréatifs que de meilleure gestion de l'eau, régulation des températures etc.

- Comment maintenir du **logement locatif pour les activités touristiques** ?

Réponse

➤ *Comme de nombreux territoires, le nombre de logement locatif touristique est naturellement en expansion (+ 47% entre mai 21 et mai 23) mais reste dans des proportions raisonnables par rapport à d'autres territoires à l'attractivité touristique accrue. S'il constitue une offre complémentaire notamment à l'hôtellerie dont les places ont fortement augmenté sur le territoire ces dernières années, et permet la plupart du temps une extension de la saison touristique et de la durée des séjours, il convient de ne pas entrer en concurrence avec le secteur locatif classique, notamment sur les petites typologies. C'est pourquoi la CUD, à l'appui de la loi du 19 novembre 2024, mettra en place une régulation des meublés de tourisme visant à préserver le développement du parc de résidences principales, notamment en locatif privé, et éviter le transfert des passoires énergétiques (étiquettes F et G) vers le meublé de tourisme. Cette régulation permettra de mieux répondre aux besoins actuels des habitants et aux besoins futurs générés par le développement industriel du territoire, sans freiner le dynamisme de la promotion immobilière ni grever le développement touristique.*

- Les logements de type Air bnb ne sont-ils pas nécessaires pour accueillir les salariés en déplacement pendant la phase de construction ?

Réponse

➤ *Le recours à du logement locatif touristique est un des leviers mobilisés pour répondre aux besoins en logements temporaires sur le territoire, estimés à 6000 places sur les 10 ans à venir dont 4000 à 5000 pour le chantier EPR2.*

➤ *Parmi les autres solutions à l'étude : la création de résidences pour salariés en mobilité évolutives, ou encore de l'habitat modulaire démontable.*

➤ *Les meublés de tourisme trouvent donc toute leur place dans l'offre à disposition des salariés en mobilité. C'est la raison pour laquelle la régulation des meublés de tourisme que la CUD mettra en place restera équilibrée, permettant d'une part que le parc locatif privé classique, destiné aux habitants du territoire, ne disparaissent pas, et qu'une offre de meublés de tourisme, de qualité, continue à exister.*

- Comment décidera-t-on de la **répartition des types de logements entre les différentes catégories de la population** (travailleur, célibataire, famille, etc.) ?

Réponse

➤ *Quelques principes directeurs guident la question de la typologie des logements sur le territoire, en faveur de la priorisation de logements de petite typologie*

- *La décohabitation (séparation etc.), le vieillissement de la population, baisse de la taille des ménages, encore l'entrée de jeunes dans la vie active sur le territoire*
- *La tension déjà existante sur ces typologies, notamment concurrencés par le logement touristique*

C'est pourquoi la CUD oblige à une forte proportion de petites typologies dans le parc social, et y incite dans la production privée.

C'est veillant à la diversité de l'offre nouvelle de logement que la CUD veille à ce que chaque catégorie de la population, actuelle et future, puisse se loger.

➤ *En ce qui concerne l'habitat temporaire, on estime que les 2/3 des besoins seront pour des salariés temporaires de chantier en célibat géographique, à la recherche également de petites typologies*

Les transports

- 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 ?

Réponse

- *Les besoins liés à la mobilité du projet EPR2 s'inscrivent dans une stratégie d'ensemble, celle de la mobilité collective et active vers l'ensemble de la zone industrialo portuaire en développement, afin de fluidifier à très court terme la circulation sur les infrastructures existantes, dans un contexte où la mise en œuvre de modifications majeures de celles-ci (troisième voie d'autoroute, voies ferroviaire – modes de transport sur lesquels la CUD n'est pas ailleurs pas compétente) prendraient des années et nécessiteraient des emprises foncières très importantes au détriment d'autres activités, et ce alors que les nouvelles implantations sortent déjà de terre.*
 - *La limitation des places de stationnement au sein des sites industriels, associée à un large éventail de solutions de mobilité allant du transport ferroviaire au covoiturage, ainsi qu'à une adaptation de l'offre de transport aux créations d'emplois et aux horaires, permettra de proposer des alternatives crédibles à l'autosolisme. Ce dispositif sera renforcé par des parkings relais, connectés aux réseaux de transports en commun desservant le territoire et les employeurs, contribuant ainsi à réduire les flux de circulation dans la zone industrielle.*
 - *C'est pourquoi, depuis septembre 2024, une ligne de transport en commun (Rapid'Ouest) dessert la zone Clarebout / Verkor, depuis Dunkerque et Bourbourg. Cette ligne constitue une préfiguration d'autres dessertes à venir au fil de la montée en charge des recrutements sur les différentes zones du port et des besoins exprimés par les industriels, avec lesquels la CUD échange très régulièrement sur les enjeux de mobilité.*
 - *Le projet de la CUD vise donc avant tout à faire en sorte que les axes principaux à proximité du port et dans le port ne soient pas saturés et limiter ainsi le risque d'accidents, en réduisant les flux de salariés autosolistes, en leur proposant des solutions alternatives efficaces, écologiques et gratuites, depuis le centre d'agglomération mais aussi Bourbourg, Gravelines, Loon-Plage avec la mise en place de pôles d'échanges ; mais aussi depuis des communes en dehors de l'agglomération.*
 - *En effet, environ 50% des salariés actuels de la zone industrielle portuaire vivent dans les communautés de communes et d'agglomération aux alentours de la zone industriel portuaire (Calaisis, Audomarois, Région d'Audruicq etc.). C'est sur la base de ce constat que le Pôle métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO), avec les communautés de communes et d'agglomération du territoire et la Région Hauts-de-France ont déposé auprès de l'Etat un dossier pour être labellisé « schéma express régional métropolitain » afin de développer les solutions pour faciliter les trajets du quotidien sur l'ensemble de la zone. Parmi les projets phare à l'étude, l'augmentation des fréquences sur la ligne ferroviaire Calais – Dunkerque (à infrastructure constante) et de nouveaux parcours de cars express interurbains à l'échelle des deux départements du Nord et du Pas de Calais.*
 - *Tous ces aménagements sont étudiés sur la base d'un diagnostic complet de la circulation sur la zone et de projection de trafic qui tiennent compte de l'évolution du nombre de salariés sur les différents sites industriels et des horaires pratiqués par les employeurs.*
- Y aura-t-il des voies spécifiques dédiées aux bus ?

Réponse

- *Que cela soit dans l'agglomération ou au sein de la zone industrialo-portuaire, les aménagements sont pensés afin de donner la priorité aux bus, sans systématiquement que cela prenne la forme de voies dédiées. Les*

modélisations de trafic permettront de définir des mesures garantissant un temps de trajet efficace pour les transports en commun, telles que la création de sites propres, la priorité aux carrefours à feux, l'ajustement dynamique des horaires ou encore l'optimisation des itinéraires. Ces mesures viseront à fluidifier les déplacements, à renforcer l'attractivité des transports collectifs et à encourager leur utilisation comme alternative à la voiture individuelle.

➤ *Au sein de la zone industrielle portuaire, l'enjeu prioritaire est l'optimisation des flux au moment des sorties des ferries, afin d'éviter les conflits d'usage et de freiner l'évolution des bus de transport collectif.*

- Est-il envisagé de décaler les horaires des usines pour éviter la saturation aux heures habituelles ?

Réponse

➤ *La CUD a des échanges réguliers avec les industries de la zone en ce sens, dans le cadre d'un comité des industriels et de comités de zones et de l'élaboration de leurs plans de déplacements employeurs. L'un des enjeux prioritaires est l'articulation entre les différents cycles de travail afin de calibrer au plus juste les infrastructures notamment les parkings relais, limiter les besoins en stationnement à un instant T mais aussi adapter les dessertes en transport collectif aux besoins des industriels.*

- Est-il prévu d'agir face à la dégradation de la route pour accéder à la centrale ?

Réponse

➤ *La communauté urbaine gère un réseau de voirie dense, avec une approche patrimoniale visant à préserver et optimiser les infrastructures existantes. Nous sommes conscients des préoccupations liées à l'état de la route permettant l'accès à la centrale, notamment en termes de sécurité et de continuité des activités. Une évaluation technique est en cours afin de mieux appréhender les dégradations et d'identifier les mesures les plus appropriées, tout en tenant compte des dynamiques économiques de la zone.*

- Est-il envisagé de construire un métro ? des lignes de tramway ?

Réponse

➤ *À ce stade, le métro et le tramway ne sont pas envisagés. Ces modes de transport nécessitent des infrastructures lourdes, qui demandent des délais de mise en œuvre importants et offrent une flexibilité limitée face à l'évolution des besoins, des usages et des volumes observés. Le bus, en revanche, présente l'avantage d'une plus grande agilité, permettant une adaptation progressive et une montée en charge en fonction des implantations industrielles et des attentes des usagers. C'est pour cette raison qu'il est actuellement privilégié dans le cadre du schéma de mobilité de la zone industrialo-portuaire.*

- Comment sont **partagées les responsabilités entre les différentes échelles du territoire** ? Quelles sont les entités en charge du **financement** des transports ?

Réponse

➤ *La CUD, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité est responsable de l'organisation du transport collectif sur son territoire. Pour cela, elle s'appuie sur une ressource dédiée, le versement mobilité, auquel contribuent toutes les entreprises et les établissements qui emploient au moins 11 salariés, mais également sur son budget propre par exemple pour les aménagements cyclables ou les pôles multimodaux.*

➤ *La Région est quant à elle en charge du transports inter-Etablissements Publics de Coopération*

Intercommunale (TER, cars interurbains). Le covoiturage est une compétence partagée entre les départements, le syndicat Hauts-de-France Mobilités et les EPCI.

- *Les infrastructures routières sont gérées par l'Etat (Autoroutes 16 et 25, routes nationales 225 et 316), par les départements (routes départementales), par le GPMD (routes portuaires) et par la Communauté urbaine de Dunkerque (voies communales).*
- *Les infrastructures ferroviaires sont gérées par SNCF Réseau pour ce qui concerne le réseau ferré national, par le GPMD pour le réseau ferré portuaire (à l'intérieur de sa circonscription) et par les entreprises pour les terminaux ferroviaires dans leur emprise.*
- *Les investissements pour le développement des infrastructures ferroviaires nationales sont assurés dans le cadre des contrats de plan entre l'Etat et la Région.*
- *Afin de renforcer la coordination entre les différents modes de transport, de l'agglomération et du bassin de vie, de proposer aux habitants des solutions intégrées couvrant l'ensemble de leur chaîne de déplacement, et de bénéficier du soutien de l'Etat, le projet de desserte vers la zone industrialo-portuaire a été labellisé « Schéma Express Régional Métropolitain » en juillet 2024.*
- *Au sein de la zone industrielle portuaire, le Grand Port Maritime est compétent pour aménager les infrastructures pertinentes pour tous les modes de déplacement (routes, voies piétonnes et cyclables sécurisées...) Le financement de ces infrastructures est intégré dans le coût des projets d'aménagement.*

- 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 ?

Réponse

- *Si la fréquence et la volumétrie seront augmentées en heures de pointe, le service public a vocation à être assuré tout au long de la journée, et répondre aussi aux besoins des personnels administratifs de la zone. Des dispositifs spécifiques pour les cas d'urgences seront travaillés avec les employeurs.*

- 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 ? l'impact sur ces commerces a-t-il été mesuré ?

Réponse

- *La majorité des emplois dans ces industries est organisée en postes, avec des pauses déjeuner courtes et décalées, souvent incompatibles avec des déplacements vers les restaurants ou commerces locaux.*
- *C'est pourquoi les études en cours visent principalement à proposer des solutions de proximité, en lien avec les pôles d'échanges de mobilité*
- *L'accès aux centres des communes voisines sera assuré par les transports collectifs depuis et vers tous les sites industriels.*

- **Comment seront financés les parkings relais** que les collectivités et EDF envisagent de développer ? **comment évolueront-ils sur le long terme ?**

Réponse

➤ *Les parkings relais concernent l'ensemble des entreprises de la zone industrielle portuaire, ils seront financés par la CUD. Des subventions notamment européennes sont sollicitées compte tenu de l'aspect novateur et de l'intérêt du dispositif pour la transition écologique. Dès lors qu'il s'agit d'une nouvelle infrastructure publique pour proposer un nouveau service public, ces parkings sont pensés à l'échelle de plusieurs entreprises pour la desserte d'une zone, ils ont vocation à être pérennes dans le temps pour répondre aux besoins des salariés de l'ensemble de la zone industrielle portuaire.*

A compléter par EDF et le Grand Port Maritime De Dunkerque

- Le parking actuel de la centrale nucléaire sera-t-il supprimé pour réduire son empreinte foncière ?

Réponse

➤ *La politique de mobilité de la CUD s'appuie sur des hypothèses de report modal tant des entreprises nouvellement installées que des entreprises déjà en place, donnant ainsi la possibilité aux salariés actuels de la centrale de disposer des nouveaux services de mobilités en cours de mise en place.*

A compléter par EDF et le Grand Port Maritime De Dunkerque

- 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 ?

Réponse

➤ *Cette option n'est pas privilégiée, pour plusieurs raisons*

- *Elle ne permet pas d'avoir un système collectif efficace, en effet multiplier les arrêts conduit à allonger les temps de parcours. Le risque est alors fort de privilégier la voiture individuelle, même si le transport public est gratuit. Le système proposé vise, dans une logique d'intermodalité, à concentrer à des endroits donnés les flux pour permettre alors la prise en charge de manière efficace des voyageurs.*
- *Par ailleurs, toutes les EPCI n'ont pas la même capacité d'assurer un service public efficace et dense de transports en commun (capacités financières, densité de leur territoire ou non etc...) et ce à la bonne échelle. L'un des enjeux du schéma express régional métropolitain Côte d'Opale en lien avec la Région est d'améliorer les dessertes en car inter-urbains permettant de mieux mailler les territoires indépendamment des frontières intercommunales ou départementales, pour amener vers les parkings relais.*

Les services publics

- Les investissements pour améliorer l'offre de services publics doivent-ils reposer exclusivement sur les communes ?

Réponse

➤ *Les investissements pour améliorer l'offre de services publics en lien avec le développement industriel du territoire ne reposent pas que les communes. Chaque collectivité (Région, département, EPCI, communes), ainsi que l'Etat, en fonction de leurs compétences respectives, prennent part à l'évolution de l'offre de services publics.*

➤ *La CUD a de nombreux échanges avec les autres structures publiques dans cette logique d'adaptation de l'offre territoriale ; à l'image du SDIS qui se penche sur l'adaptation de l'organisation du schéma de secours en fonction des nouveaux projets de logement sur lesquels la CUD a une vision consolidée dans le cadre de sa*

programmation habitat.

➤ *Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de solidarité communautaire, la CUD organise via son pacte fiscal et financier de solidarité 2021- 2026 des mécanismes de redistribution et de péréquation EPCI/communes, et apporte également des soutiens en ingénierie (maitrise d'ouvrage déléguée etc.) aux communes qui le souhaitent, afin d'aider celles qui le souhaitent dans la délivrance des services publics de leur responsabilité et permettre un développement équilibré de l'ensemble des services sur le territoire de la CUD.*

- Quelle est la place de **l'Agence Régionale de Santé** pour répondre à la pénurie de médecins ?

Réponse

➤ *En matière de santé, même si elle n'est pas compétente, la CUD a engagé fin 2022 un plan d'action contre la désertification médicale. Elle accompagne désormais à toutes les étapes de la vie professionnelle (entrée en médecine, formation, installation etc.). Ces dispositifs sont couplés à une stratégie de déploiement de centres de santé.*

➤ *Cette stratégie territoriale est soutenue par l'ARS, qui a par exemple contribué au financement d'études préalables.*

Les questions/interpellations adressées à l'Etat

Les logements

- 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 ?
- **Comment seront financés ces nouveaux logements** ? Les financements seront-ils répartis entre les communes, la Région, l'Etat, le responsable du projet ... ?

Les transports

- Comment sont **partagées les responsabilités entre les différentes échelles du territoire** ? Quelles sont les entités en charge du **financement** des transports ?

Les services publics

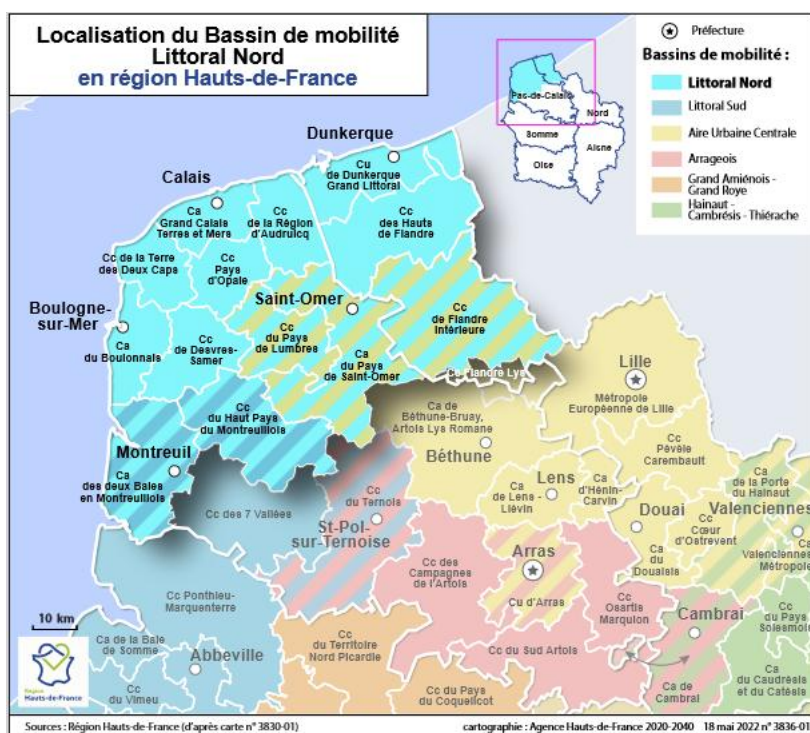
- Quelle est **l'implication de la Région ? de l'Etat** ? l'ensemble des impacts du projet de nouveaux réacteurs nucléaires ne sauraient être gérés à la seule échelle municipale (les communes n'ayant pas les ressources nécessaires, ni la compétence pour agir dans l'ensemble des domaines)

I. Cadre de la mobilité à Gravelines

Gravelines fait partie de la Communauté Urbaine de Dunkerque. La communauté urbaine a la compétence de l'organisation des transports urbains sur l'ensemble des communes qui composent son territoire. La Communauté Urbaine de Dunkerque est donc Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), elle :

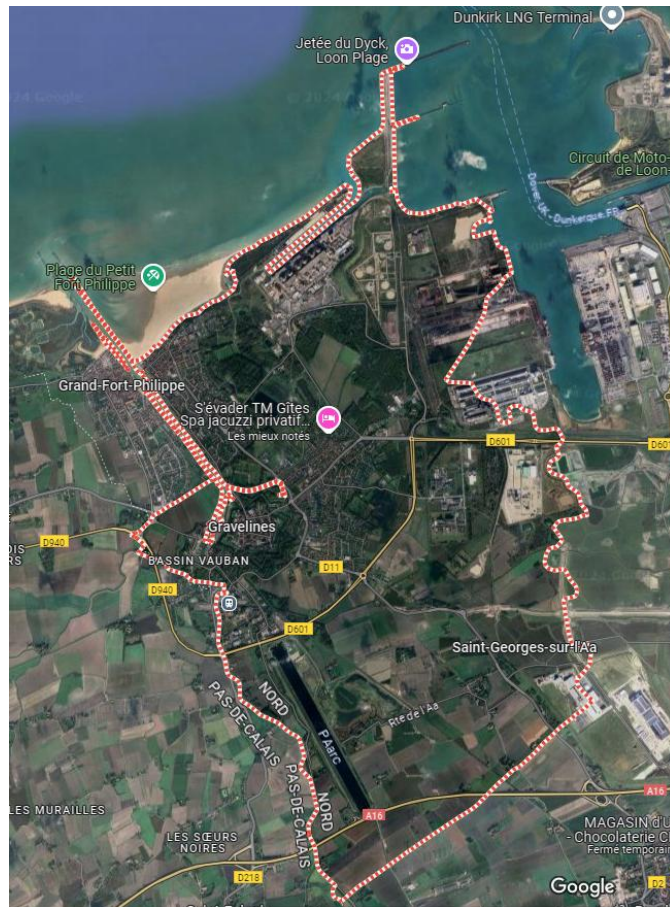
- Réalise les investissements nécessaires à l'exploitation du réseau,
- Assure l'équilibre financier du réseau,
- Perçoit le « versement mobilité », payé par les entreprises,
- A en charge l'élaboration et la mise en place du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Comme indiqué dans le détail du cadre général qui suit, la Communauté Urbaine de Dunkerque fait partie du bassin de mobilité Littoral Nord, l'un des dix bassins de mobilité établis en Hauts-de-France, défini dans le cadre de loi LOM.



Le **contrat opérationnel de mobilité (COM)** destiné à améliorer la coopération à l'échelle de ce bassin est en cours d'élaboration sous le pilotage de la région Hauts-de-France et devrait être finalisé courant 2025.

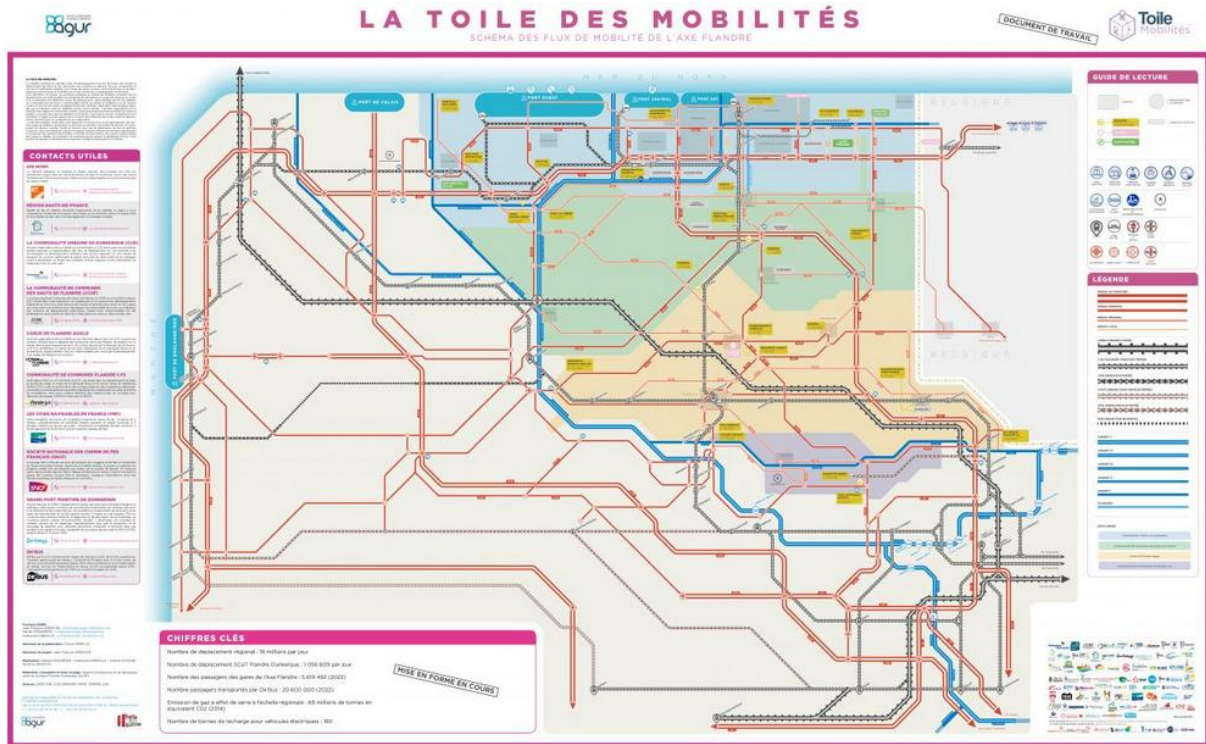
Réseau routier à Gravelines :



Sur la commune de Gravelines, sont présentes la D601, la D11, D17 qui sont de compétence départementale et l'A16 de compétence État. Il y a quelques voiries du domaine portuaire et donc de compétence Grand Port Maritime de Dunkerque

(GPMD). Le reste des routes est compétence de la communauté urbaine. L'éclairage public, le mobilier urbain les corbeilles, la propreté et le nettoyage de la voirie sont gérés par la commune de Gravelines.

En synthèse, on trouvera sur le site de l'AGUR (agence d'urbanisme Flandre Dunkerque), la « toile des mobilités », qui permet de mieux appréhender, de manière visuelle, les enjeux de la mobilité sur le territoire ainsi que l'articulation entre les acteurs (<https://www.agur-dunkerque.org/excellence-territoriale-994/mobilite-1004/-la-toile-des-mobilites-un-premier-schema-des-interactions-entre-les-generateurs-de-traffic-et-les-infrastructures-de-transport-billet-8572.html>).



II.

III. Cadre général des transports en France

L'organisation des transports repose en France sur des structures administratives et professionnelles chargées de mettre en œuvre la politique française et européenne de transport. Elle est répartie entre plusieurs acteurs : l'État et les collectivités territoriales.

A) Evolution historique

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 avait fixé la répartition des compétences entre les différentes collectivités locales : régions, départements et communes. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a modifié cette organisation. Les régions ont récupéré une partie des transports organisés par les départements depuis le 1er janvier 2017 pour les transports non urbains et le 1er septembre 2017 pour les transports scolaires. Avant ces réformes, le paysage était structuré autour des grands modes de transports : la région était compétente pour le transport ferroviaire, le département pour les transports non-urbain et scolaire et le bloc communal pour le transport urbain.

Ces 2 lois ont revu les attributions de ces différents échelons territoriaux : les régions sont ainsi devenues, en sus du ferroviaire, compétentes pour le transport non-urbain et scolaire (le département ne demeurant compétent pour le transport spécial des élèves handicapés) et le bloc communal a vu ses compétences élargies à un large panel de services, en plus du transport urbain : transport non urbain, mobilités actives et partagées.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a récemment renforcé le schéma de la gouvernance de la mobilité en France autour du couple intercommunalité/région.

Cette dernière loi a fait le point sur les enjeux de la **généralisation de la prise de compétence** d'organisation des mobilités et sur le **renforcement de la coopération** entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sous la coordination de la région, avec la notion de **bassins de mobilité** et les **contrats opérationnels de mobilité** destinés à améliorer la coopération à l'échelle du bassin.

Le contrat opérationnel porte notamment sur :

- les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- l'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité ;
- les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer et organiser des conditions favorables au développement des mobilités (ex : aire de covoiturage, service d'autopartage, arrêt de transport en commun, voie réservée, parking relais, infrastructures cyclables, bornes de recharge...).

B) Les Autorités Organisatrices de la Mobilité

Les autorités compétentes de manière obligatoire pour l'organisation de la mobilité (AOM) sont les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles. Les syndicats mixtes et les PETR (pôles d'équilibre territorial et ruraux) peuvent également devenir AOM, suite à un transfert de cette compétence de la part de leurs membres.

Cette compétence n'est en revanche pas obligatoire pour les communautés de communes, qui peuvent, depuis 1^{er} juillet 2021, en vertu des dispositions de l'article L. 1231-1 du code des transports modifiées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), soit devenir AOM et exercer la compétence sur leur territoire, soit laisser la région exercer cette compétence sur leur territoire « en substitution ».

Ces AOM, dont les missions ont été précisées par la LOM, ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire, le ressort territorial :

- des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc ;
- des services de mobilité solidaire ;
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux,..) ;
- des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elles peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Elles se distinguent de la région, AOM régionale (AOMR) qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM).

Pour la mise en œuvre de cette compétence, les AOM peuvent élaborer un **plan de mobilité (PDM)**, document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Le PDM est obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants (cas de la communauté urbaine de Dunkerque). Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un PDM simplifié (PDMS), version allégée du PDM.

Les AOM ont l'obligation d'instaurer un **comité des partenaires**, associant a minima des représentants d'usagers/d'habitants et des représentants des employeurs de façon à les associer à la politique de mobilité conduite sur le territoire.

Si elles organisent au moins un service régulier de transport public de personnes, **les AOM peuvent prélever du versement mobilité (VM)**, impôt assis sur la masse salariale des entreprises d'au moins 11 salariés situées dans le ressort territorial de l'AOM, qui peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui entrent dans le champ de compétence de l'AOM.

C) Gestion du réseau routier

Comptant environ 1,1 million de km, le réseau routier français (l'un des plus longs et denses d'Europe) est géré en grande partie par les collectivités territoriales – près de 380 000 km par les départements et plus de 700 000 km par les communes. Cette répartition fait suite à plusieurs vagues de décentralisation au bénéfice des départements, que la mise en œuvre de la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (dite « 3DS »), adoptée en février 2022, a vocation à poursuivre.

Répartition des acteurs par type de route

- **Les voies communales** : elles **appartiennent aux communes**. C'est le conseil municipal de la commune concernée qui prend les décisions concernant la construction, l'entretien, les travaux. Dans certains cas, cette responsabilité est confiée à une Métropole ou une communauté de communes, d'agglomération ou urbaine.
- **Les routes départementales** : elles sont reconnaissables à leurs bornes kilométriques jaunes et leur nom commence par D (D1, D980, ...). Elles **appartiennent aux départements**. C'est le conseil départemental qui prend les décisions concernant les routes départementales se situant sur son territoire. Pour constituer leurs services routiers, les départements ont bénéficié du transfert d'une partie des personnels du ministère en charge de l'Équipement.
- **Les routes nationales** : elles sont reconnaissables à leurs bornes kilométriques rouges et leur nom commence par N (N7, N21, ...). Elles **appartiennent à l'État**. Sous l'autorité de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, les services routiers de l'État (DIR, DREAL) sont chargés de leur gestion et de l'étude et de la réalisation des projets neufs de routes nationales.
- **Les autoroutes non concédées** : il s'agit des autoroutes sans péage. Elles **appartiennent à l'État**. Sous l'autorité de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, les services routiers de l'État (DIR, DREAL) sont également chargés de leur gestion.
- **Les autoroutes concédées** : il s'agit des autoroutes à péage. Elles **appartiennent à l'État** qui en confie, pour une durée déterminée, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés concessionnaires d'autoroutes en contrepartie de la perception d'un péage. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer est chargée de la passation et de la gestion des contrats de concession. Elle contrôle le respect par les sociétés concessionnaires de leurs obligations.

Les projets de nouvelles infrastructures routières sont en outre souvent cofinancés par les différents acteurs concernés ; au niveau régional, ces investissements sont valorisés dans le volet mobilité du contrat de plan État Région (CPER).

D) Financement des transports publics :

• Les recettes voyageurs :

Ces recettes ne représentent qu'une partie du coût de l'exploitation : certaines collectivités ont fait le choix de la gratuité (Cas de la communauté urbaine de Dunkerque).

• Le versement mobilité :

Le versement mobilité (ex-versement transport) est une taxe sur les salaires destinée au financement des transports urbains. Elle peut être instituée dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants. Elle est due par tout employeur ayant plus de 11 salariés (anciennement 9 salariés) dont l'établissement est situé à l'intérieur du ressort territorial d'une

AOM. Le taux est plafonné à 1 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Toutefois, ce taux peut être porté à 2 % lorsqu'il existe un transport en commun en site propre (TCSP). Cette taxe est collectée par les Urssaf.

Précisions sur certaines questions de la part du Grand Port Autonome de Dunkerque

- 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** ?

Réponse

A instruire ultérieurement

- **Comment seront financés les parkings relais** que les collectivités et EDF envisagent de développer ? **comment évolueront-ils sur le long terme ?**
- **Comment seront financés les parkings relais** que les collectivités et EDF envisagent de développer ? **comment évolueront-ils sur le long terme ?**

Réponse :

Le Grand Port Maritime de Dunkerque n'a pas d'éléments à ajouter à la proposition de réponse de la CUD