



Commission Nouveaux Projets SGA - EPR2 - RoRo7

Compte-rendu

M. Olivier MENARD, Secrétaire général de la sous-préfecture

PARTICIPANTS en présentiel et distanciel :

Mme ASTIER, EDF

Mme. BANCO, Sous-préfecture de Dunkerque

M. BOONFAES, Mairie de Gravelines

M. BOURCIER, Sous-préfecture de Dunkerque

M. BRIAND, EDF

M. BUTEZ, SGA

M. CARPENTIER, GPMD

Mme. COOLS, MEDEF Côte d'Opale

Mme. DE BAERDEMAEKER, SPPPI

Mme. DEGRAVE, CLCV

Mme. DELAETER, SPPPI

M. DELALONDE, ANCCLI et CLI

Mme. FAGOT, Conseil Département du Nord

Mme. FAGNONI, Conseil Départemental du Nord

M. FOURNIER, ADELFA

M. FOURNIER, GPMD

M. HAEZEBROUCK, délégué chez BARRA SNM

M. HELIAS, MEDEF Côte d'Opale

Mme. HOPQUIN

Mme. HURTEVENT, GPMD

M. LAJEAT, EDF

M. LEFEBVRE, Mairie de Téteghem-Coudekerque-Village

M. LEFRANÇOIS, SPPPI

M. LE PENNE, Adjoint à la Cheffe de service du SAAT



M. MAILLARD, RTE
M. MARBAIX, Préfecture
M. MARIETTE, Association ADELE
M. MARLE, Maire de Bollezeele
Mme. MICHAUD, CUD
M. MOREL, CUD
M. NOTEBAERT, Ville de Gravelines
M. PACAULT, DREAL
M. PANNETIER, EDF
M. SENAME, ADELFA
Mme. TOULOUSE, EDF
M. VANDENBESSELAER, DDTM
M. VANDEWALLE, VERKOR
Mme. VARET, Conseil Régional Hauts-de-France
Mme. VOLTA, EDF
M. VOISIN, EDF
M. VITE, EDF
M. VUILLAUME, EDF

Introduction de M. Olivier MENARD, Secrétaire général de la sous-préfecture

M. MENARD indique, en ouvrant la séance, que la réunion ait également rediffusée en visioconférence. Il précisait que l'équipe du SPPPI signalera, à la fin de chaque présentation, les éventuelles questions posées par les participants en ligne, tout en rappelant que, pour assurer le bon déroulement de la réunion, leurs micros resteraient coupés.

Il annonçait ensuite l'ordre du jour, consacré à la présentation de trois projets.

Il expliquait d'abord que la société SGA devait présenter son dossier de création d'une troisième butte de stockage à Gravelines. Cette butte n°3, d'une surface de 56 563 m² et d'une hauteur maximale de 30 mètres, serait implantée dans la zone industrielle des Huttés et viendrait compléter les deux buttes déjà autorisées : la première, terminée, et la seconde, toujours en travaux.

Il indiquait ensuite que le projet EPR2 ferait l'objet d'une présentation portant sur la création de la plateforme nécessaire aux futurs réacteurs. Cette première grande phase comprenait

les aménagements préalables, les travaux de terrassement et de renforcement de sols, ainsi que la mise en place des infrastructures indispensables au chantier de l'îlot nucléaire.

Enfin, il précisait que le GPMD présenterait le dossier relatif à la nouvelle passerelle roulière RoRo7. Il rappelait que le port, troisième port français, souhaitait accompagner le développement du trafic roulier grâce à cette passerelle RONAC destinée au trafic non accompagné.

Lien vers les présentations : [Microsoft PowerPoint - Presentation EPR2-GRAVELINES S3PI 24-11-2025.pptx](#)

1. Crédit d'une troisième butte sur Gravelines par SGA

➤ **Présentation du projet SGA** : présentée par M. BUTEZ.

Questions/réponses :

M. BOONFAES demande à quel moment doivent commencer les travaux sur la butte n°3 et s'interroge, la butte n°2 n'étant pas encore terminée, sur un éventuel cumul de camions entre les deux chantiers.

M. BUTEZ répond qu'il n'y aura pas de cumul de camions : l'apport de matériaux pour la butte n°2 doit s'achever vers la mi-année, à la fin du deuxième trimestre. Concernant la butte n°3, il indique ne pas disposer pour l'instant de date précise, car il faut attendre les instructions et la tenue de l'enquête publique avant de pouvoir lancer les travaux. Il précise qu'un démarrage est envisagé pour le début de l'année 2027.

M. BOONFAES demande si l'accès à ces buttes sera libre.

M. BUTEZ répond que non : il explique qu'actuellement, pendant les travaux, un barriérage est en place, et qu'une fois l'aménagement achevé, il n'y aura plus de barrière, des fossés ceintureront le site.

M. BOONFAES demande s'il sera impossible d'y accéder, même à pied.

M. BUTEZ répond que l'accès restera possible uniquement pour quelqu'un qui souhaiterait réellement escalader la butte, même si cela sera difficile. Il précise que le fossé périphérique est assez haut et qu'aucun accès facile n'est prévu pour y monter.

Mme. VARET demande à qui ils font appel pour le botaniste chargé de récolter les graines.

M. BUTEZ répond que la personne chargée de cette mission n'est pas encore identifiée, mais le conservatoire botanique de Bailleul est évoqué.

M. MARIETTE demande quel est l'état actuel du pH du watergang de la première section des wateringues ainsi que son évolution.

M. BUTEZ explique que, malgré le pH élevé du matériau, les eaux de ruissellement ne sont pas impactées. Les analyses mensuelles de lixiviation restent dans les tolérances, garantissant l'absence de dégradation.

M. FOURNIER demande dans quelle mesure il est possible d'accéder aux résultats des analyses, ainsi qu'à leur composition chimique et physico-chimique.

M. BUTEZ répond qu'à ce jour, les analyses ne sont pas communiquées au public, mais qu'elles sont transmises aux autorités conformément à l'arrêté préfectoral encadrant leur activité, généralement dans les bilans trimestriels. Il ajoute cependant qu'ils n'ont « pas grand-chose à cacher ».

M. FOURNIER demande si ces données, auxquelles le public a le droit d'accéder, peuvent être mises en ligne par les services de l'État s'ils les possèdent.

M. MENARD répond qu'il ne sait pas si les données sont mises en ligne, mais qu'il est possible de demander leur communication aux autorités. Il précise qu'il faudra vérifier le régime juridique pour savoir si elles sont communicables et suggère de solliciter la préfecture, tout en mentionnant que la DREAL pourrait disposer d'éléments complémentaires.

M. BUTEZ ajoute qu'ils transmettent également ces informations au Grand Port Maritime de Dunkerque, propriétaire des terrains, via des fiches environnementales qui compilent toutes les analyses.

M. PACAULT précise que les différentes buttes ne sont pas des installations classées, mais des aménagements autorisés au titre du Code de l'Urbanisme, et que les autorisations et permis évoqués sont délivrés par la DDT.

M. MENARD demande à quels organismes les données étaient transmises chaque trimestre.

M. BUTEZ répond qu'ils ne communiquent pas les données à la DDTM. La DREAL les reçoit dans le cadre de l'arrêté d'exploitation général, et non spécifiquement pour les buttes. Il précise que c'est le GPMD qui décide en interne de la transmission des analyses.

M. DELALONDE revient sur l'intervention de la DREAL et demande comment le public peut avoir accès aux résultats des analyses, estimant qu'étant donné que le site n'est pas classé, ces données devraient être facilement accessibles.

M. PACAULT répond qu'il ne possède pas ces informations pour les buttes. Il précise que le SGA communique régulièrement différents bilans et états des stocks sur son site, mais que les analyses concernant l'impact environnemental des buttes ne lui sont pas accessibles. Il ajoute que, en tant qu'inspecteur, il dispose d'informations sur le site SGA au sein de la plateforme sidérurgique d'ArcelorMittal, mais pas sur les buttes.

M. DELALONDE souligne que, si les données sont envoyées uniquement au préfet, seul celui-ci pourrait expliquer les raisons pour lesquelles elles ne seraient pas communiquées au public.

M. MENARD précise qu'actuellement, les documents ne sont pas transmis au préfet mais uniquement au GPMD, et qu'il est donc possible de solliciter ce dernier pour obtenir la communication des données.

M. BUTEZ ajoute qu'il est également possible de transmettre les données via le SPPPI si nécessaire.

M. DELALONDE rappelle que le droit à l'information est garanti et estime que, si les données ne sont pas mises en ligne ni adressées à un destinataire précis, elles devraient être communiquées au SPPPI, conformément à la Convention et au Code de l'environnement.

M. LEFRANÇOIS indique qu'ils prennent note de la question et qu'il n'y a pas de difficulté à présenter ces résultats lors du comité de suivi du CLIQPO, dès lors que cela répond à un besoin réel.

M. MAILLARD souligne qu'ils devront pouvoir accéder à la zone en cas de problème sur les câbles. Il rappelle également qu'une restriction existe concernant la hauteur de la végétation afin qu'elle ne s'approche pas trop des lignes électriques, point qui est normalement pris en compte.

2. Crédit de plateforme pour les EPR2

➤ **Présentation du projet EPR2** : présentée par M. PANNETIER, M. VOISIN, Mme. ASTIER et M. BRIAND.

Questions/Réponses :

M. DELALONDE s'interroge sur la coordination des nombreux grands chantiers dans la zone portuaire. En effet, si le processus grand chantier est mis en place pour les EPR ne doit-il pas être envisagé le dispositif méga chantier pour la transformation du territoire.

M. MENARD explique qu'il n'existe pas de procédure de « méga-chantier » au sens strict. À côté de la démarche *Grand Chantier* pour les EPR2, une initiative appelée *Dunkerque 2030*, lancée en 2023, vise à accompagner le développement du Dunkerquois. Elle repose sur plusieurs groupes de travail et comités de pilotage traitant de l'emploi, la formation, la mobilité, le logement, l'attractivité et l'eau, réunissant l'État, les collectivités et le Grand Port Maritime. Les EPR2 constituent la principale brique de cette démarche, mais d'autres implantations industrielles importantes sont également intégrées.

M. DELALONDE rappelle que la perte de compétences nucléaires est réelle et met en garde contre la précipitation dans les grands chantiers, soulignant l'importance de bien mener les consultations et de prendre le temps nécessaire pour éviter de perturber la chaîne globale.

M. NOTEBAERT revient sur la question du transport, cruciale pour la collectivité voisine, et s'inquiète de la circulation sur la seule route d'accès, déjà saturée aux heures de pointe. Il demande comment seront acheminés les matériaux pour les travaux préparatoires, le génie civil et le montage électromécanique, et si le port pourra être utilisé pour limiter le trafic

routier. Il souhaite également savoir s'il est possible de quantifier dès aujourd'hui les volumes et moyens de transport prévus.

M. PANNETIER répond qu'ils utiliseront des moyens de transport lourds pour acheminer les matériaux, notamment les agrégats et de nombreux éléments préfabriqués. Il précise que la phase de génie civil est encore lointaine et que les contrats ne sont pas encore signés, mais que les exigences en matière de transport non routier sont déjà intégrées.

Il souligne que le potentiel industriel de la zone Dunkerque-Gravelines est un atout majeur et que le recours aux transports maritime, fluvial et ferroviaire sera privilégié. Bien qu'il ne puisse pas encore donner de chiffres, il indique que l'objectif est de maximiser ces modes de transport alternatifs, un point stratégique actuellement en cours d'étude.

M. NOTEBAERT insiste sur l'importance de disposer, dès qu'ils seront disponibles, des chiffres, afin de pouvoir informer clairement la population, très demandeuse sur ce point. Il souhaite qu'un moyen soit trouvé, ensemble, pour communiquer ces données dès qu'elles seront connues.

M. PANNETIER confirme partager à la fois le besoin et l'engagement sur ce sujet. Il précise qu'ils communiqueront dès qu'ils disposeront d'orientations suffisamment solides, sans avancer de chiffres incertains, et assure que la demande est tout à fait légitime et sera satisfaite.

M. VOISIN ajoute qu'un travail est mené avec le port sur la modélisation des flux, notamment sur les derniers kilomètres qui relèvent du réseau du GPMD. Cette modélisation intègre non seulement les flux liés à l'EPR2, à Néomat et aux autres projets, mais aussi les déplacements des salariés, les navettes et les trafics de camions et de matériaux. Il précise que les données seront affinées progressivement, et que ce modèle doit permettre d'anticiper les points de tension et les aménagements nécessaires.

M. FOURNIER rappelle que l'ASN considère le renforcement des sols à Gravelines comme un défi technique majeur, sans retour d'expérience équivalent. Il souligne la faible qualité mécanique des sols locaux, le poids important des futurs EPR2, l'impossibilité de contrôler les pieux après travaux et le risque sismique régional.

Il s'interroge sur la pertinence du site, demande si EDF a déjà répondu aux observations de l'ASN, si des modifications sont prévues avant l'enquête publique 2026, et quelles garanties existent sur la solidité du projet.

M. PANNETIER a rappelé que le sujet était traité dans le dossier de maîtrise d'ouvrage et avait été largement abordé dans le débat public. Il a souligné son importance pour la sûreté nucléaire et précisé qu'ils travaillaient en étroite collaboration avec l'ASNR.

Il a indiqué que des reconnaissances de sol avaient été réalisées et que le dossier serait finalisé d'ici fin 2025, l'instruction se poursuivant début 2026 pour obtenir un avis de l'ASNR avant l'ouverture du site.

Il a précisé que le choix technologique restait à arrêter, et que, bien qu'il n'y ait pas de retour d'expérience sur le mélange de technologies, chacune des techniques retenues dispose de retours internationaux, l'instruction se poursuivant avant l'ouverture du site.

3. Crédit d'une nouvelle passerelle roulière dénommée RoRo7



➤ **Présentation du projet RoRo7** : présentée par M. FOURNIER.

Questions/réponses :

M. NOTEBEAERT a demandé quel type de fret serait concerné vers l'Angleterre. Il a précisé que, même si seulement deux mouvements supplémentaires par jour étaient annoncés, cela pourrait avoir un impact sur le trafic routier, notamment avec des camions empruntant l'A16. Il a donc demandé de quel type de transport il s'agirait exactement pour ces ferries supplémentaires.

M. FOURNIER a expliqué que la future liaison vers les îles britanniques transporterait principalement des poids lourds et des remorques non accompagnées, les tracteurs venant ensuite les récupérer. Il a indiqué qu'à titre d'exemple, la ligne vers l'Irlande embarque environ 110 unités de fret par navire, dont une cinquantaine de remorques et une quinzaine de véhicules légers, même si la situation serait un peu différente pour l'Écosse. Il a précisé qu'aucune décision définitive n'était encore arrêtée et que ces liaisons restaient à l'état de perspective, l'aménagement de la passerelle RoRo7 étant nécessaire pour développer ce nouveau trafic.

M. MENARD remercie les participants et clôture la réunion.