



Commission Nouveaux Projets SNF Flocryl et WDP

Compte-rendu

M. LOISEAU Frédéric, sous-préfet de Dunkerque

PARTICIPANTS :

M. AIT SI, EDF

M. BAERT, CFDT

M. BOURCIER, Sous-Préfecture de Dunkerque

M. BOUVATIER, WDP

Mme. CASTEL, Communauté Urbaine de Dunkerque

M. CHAPEAU, INGEA

Mme. COTRELLE, Espace Santé du Littoral

M. CROQUELOIS, TEP SA

M. DEBRIL, Grand Port Maritime de Dunkerque

Mme. DE BAERDEMAEKER, SPPPI

Mme. DELAETER, SPPPI

Mme. DELATTE, SCoT de la région Flandre Dunkerque

M. DETANT, MEDEF Côte d'Opale

M. FANUCCI, SNF Flocryl

M. FOURNIER, ADELFA

M. GHEERARDYN, MEDEF Côte d'Opale

Mme. JORION, EDF

M. LE LEVIER, WDP

M. LEFRANCOIS, SPPPI

Mme. LEPOINT, SPPPI

M. LEROUX, CCILH

M. MARIETTE, ADELE

Mme. MICHAUD, Communauté Urbaine de Dunkerque

M. MUYS, MNLE



M. PETETIN, CLCV

M. PLATEL, Business Time Compagny

M. PROESCHEL, GSE

M. QUENTON, CFE-CGC

M. REES, SNF Flocryl

Mme. SANSON, Brouckerque

Introduction de M. LOISEAU Frédéric, sous-préfet de Dunkerque

M. LOISEAU indique que la réunion du jour est également rediffusée en visioconférence. Il précise que l'équipe du SPPPI informe, à l'issue de chaque présentation, de la présence éventuelle de questions posées par les participants à distance et ajoute que, pour le bon déroulement de la réunion, leurs micros sont coupés.

Il présente ensuite l'ordre du jour, en commençant par le projet ADAME, relatif à la création d'une unité de production d'ADAME par SNF Flocryl à Gravelines. Il indique que M. FANUCCI prendra la parole afin d'expliquer le projet. Il explique que SNF Flocryl est une unité de fabrication de monomères et de polymères destinés au traitement des eaux. Il précise que le site prévoit la création d'une ligne de production d'ADAME, matière première utilisée dans la fabrication de polymères entrant dans la composition des floculants. Il ajoute que l'usine de Gravelines représente 10 % de la capacité mondiale de production d'ADAME, que le projet génère environ 40 emplois et qu'il est estimé à 60 millions d'euros. Il indique également que cette nouvelle unité introduit de nouveaux produits et équipements sans modifier le régime SEVESO du site.

Il aborde ensuite le projet porté par WDP, concernant la construction d'un entrepôt sur le port de Dunkerque. Il précise que M. LE LEVIER et M. BOUVATTIER prendront la parole pour présenter le projet. Il indique que WDP est une société belge spécialisée dans l'immobilier logistique, qui développe, acquiert et loue des entrepôts et des infrastructures destinés au stockage et à la distribution en Europe. Il ajoute que l'entreprise se distingue par des entrepôts intelligents et durables, visant à optimiser la chaîne d'approvisionnement tout en intégrant des enjeux environnementaux. Il conclut en indiquant que le projet, situé sur la zone industrielle du GPMD, s'étend sur une surface de plus de 170 000 m².

Lien vers les présentations : [presentations-compilees-nvp-snf-et-wdp.pdf](#)

1. SNF Flocryl : création d'une unité de production d'ADAME (matière première destinée à la fabrication de polymères)

➤ **Présentation de SNF Flocryl** : présenté par M. FANUCCI

Questions/réponses :

M. MUYS demande si, parmi les produits utilisés, des rémanences ont été détectées. Il précise qu'il s'interroge sur le fait que le produit puisse continuer à agir après utilisation, que ce soit dans le sol, dans l'eau ou dans la matière produite.

M. FANUCCI répond qu'ils n'ont pas identifié ce type de phénomène. Il précise que le produit final fabriqué est généralement biodégradable et indique qu'il n'y a donc pas de rémanence particulière.

M. LEROUX demande d'où proviennent les machines utilisées dans cette installation, en s'interrogeant notamment sur les pays d'origine. Il souhaite également savoir si cela aura un impact sur les retombées économiques pour le territoire.

M. FANUCCI indique que, pour tout ce qui concerne la construction, les entreprises sollicitées sont principalement locales. Il précise que plusieurs marchés ont déjà été attribués à des entreprises telles que Spie Batignolles, Eiffage, Ramery, Boulet Bâtiment ou encore BC Metalnord.

Il explique que la question des machines est plus complexe, car il s'agit d'équipements très spécifiques. Il indique que l'ensemble de l'ingénierie est réalisé en interne par le groupe, qui conçoit lui-même ses machines. Il ajoute que, d'après les commandes passées, les fournisseurs sont majoritairement des entreprises françaises, avec quelques entreprises allemandes, bien que cela reste marginal.

Il conclut en précisant que le projet s'inscrit dans la continuité de la démarche adoptée lors de la première construction, consistant à privilégier autant que possible les acteurs locaux.

M. GHEERARDYN demande des précisions sur l'utilisation du produit final, notamment dans une station d'épuration. Il indique qu'il ne comprend pas bien le rôle des floculants dans ce type d'installation.

M. FANUCCI explique que l'eau entrant dans une station d'épuration contient diverses impuretés, qu'elles soient organiques ou non. Il précise que des bactéries sont utilisées pour dégrader les matières biodégradables, ce qui entraîne la formation de boues.

Il indique que les floculants interviennent alors pour agglomérer ces boues en amas plus importants, facilitant leur décantation et leur récupération. Il ajoute que ce processus permet de séparer les matières solides de l'eau, rendant ainsi cette dernière plus propre.

Il souligne que les floculants, en complément de l'action des bactéries, sont indispensables au bon fonctionnement des stations de traitement des eaux, et qu'il n'est pas possible d'exploiter efficacement ces installations sans floculants ou coagulants. Il illustre enfin son propos en évoquant la rapidité avec laquelle ces produits permettent de séparer visiblement l'eau propre des matières en suspension.

M. PETETIN demande quel est le produit de base utilisé, d'où il provient et s'il est d'origine pétrolière ou autre. Il s'interroge également sur le moment de son arrivée sur le site.

M. FANUCCI explique que le produit de base est principalement de l'acrylate de méthyle et du méthanol, des produits dérivés du pétrole. Il précise qu'ils proviennent essentiellement du nord de l'Europe, notamment d'Allemagne, chez les producteurs concernés. Il indique que le transport privilégie le train. Concernant le produit final, l'ADAME, il sera également acheminé par train, principalement vers l'usine de Saint-Avold en Moselle.

M. FOURNIER suppose que, puisque le projet en est encore à une phase préparatoire, l'étude d'impact n'est pas encore finalisée.

M. FANUCCI répond que l'étude d'impact est bien finalisée.

M. FOURNIER souligne que, étant donné que le projet doit se conformer à la directive IED, l'entreprise doit déjà connaître ses rejets les plus importants. Il constate que cet aspect n'a pas été beaucoup abordé dans la présentation et demande quels sont les principaux polluants envisagés, en s'intéressant notamment aux COV ou à d'autres produits spécifiques qui pourraient être émis par les installations.

M. FANUCCI explique que les émissions prévues sont très limitées, puisque tous les événements sont reliés à un oxydateur thermique. Il précise que, de ce fait, les principaux rejets concernent essentiellement le CO₂, ainsi que quelques COV, mais que ces derniers restent largement dans les normes. Il ajoute que l'utilisation de l'oxydateur thermique présente l'avantage supplémentaire de produire de la vapeur. Il souligne que le principe est identique à celui de la première installation de l'entreprise, qui fabrique le produit destiné à l'industrie du papier, où tous les événements sont également collectés et traités via l'oxydateur thermique.

M. DEBRIL rappelle que l'entreprise a indiqué vouloir réduire le trafic maritime depuis l'Asie et les États-Unis. Il demande si une évaluation a été faite concernant cette variation, notamment son impact sur le nombre de navires arrivant sur le site.

M. FANUCCI explique que la remarque de M. DEBRIL ne concerne pas spécifiquement Dunkerque. Il précise qu'actuellement, lorsque leurs usines situées en Chine ou aux États-Unis doivent approvisionner l'usine de Saint-Avold en ADAME, le produit doit être transporté, même si l'usine peut également s'approvisionner localement auprès d'un site Arkema proche. Il ajoute que, en produisant leur propre ADAME au niveau européen, l'objectif est de réduire globalement ce trafic maritime jugé en partie inutile.

M. DEBRIL précise qu'il ne visait pas du tout à suggérer une baisse de productivité pour le port. Il explique que son observation concernait surtout l'évaluation des flux de CO₂ en provenance d'Asie, et qu'il s'agissait typiquement d'un moyen potentiel de réduire les émissions.

M. MARIETTE soulève trois points. Premièrement, il demande si des dispositions sont prévues pour faire face à une pollution accidentelle, notamment par une mutualisation des

moyens avec les industriels voisins. Deuxièmement, il s'interroge sur les modalités de surveillance de l'étanchéité des sols et des dispositifs de rétention. Troisièmement, il demande si une surveillance de la nappe phréatique superficielle aux abords du site est envisagée.

M. FANUCCI répond que les mesures demandées sont déjà en place. Il explique, en reprenant les questions de M. MARIETTE dans l'ordre inverse, qu'au niveau de la surveillance du sol, un réseau de piézomètres est installé. Il précise que la nappe superficielle correspond à une lentille d'eau salée, issue du remblaiement hydraulique réalisé lors de la mise en place de la plateforme. Il ajoute que la surveillance inclura désormais les mesures relatives aux acrylates et à l'ADAME.

Concernant les fosses de rétention, il indique qu'elles font déjà l'objet d'une surveillance dès la construction et que des contrôles réguliers sont effectués par la suite.

M. REES précise qu'un système de gestion et de suivi des rétentions et autres équipements du site est en place. Il indique que des visites périodiques sont planifiées via le GMAO, ce qui permet de réaliser les inspections et contrôles nécessaires.

M. FANUCCI explique que la nouvelle unité, comme la précédente, sera autonome en matière de lutte contre l'incendie. Il précise qu'elle sera équipée d'un système d'injection de mousse automatique, conformément aux recommandations de l'étude de danger. Il ajoute que, en cas de problème particulier, le SDIS pourra être appelé, mais qu'il n'existe pas, dans la zone ouest, de dispositif d'aide mutuelle comparable à celui des raffineries.

Il rappelle qu'autrefois, dans les raffineries, une assistance mutuelle était organisée entre sites (Versalis, Total, Unican) pour mutualiser les besoins en émulseurs, essentiels pour maîtriser un feu d'hydrocarbure. La stratégie consistait à laisser brûler le temps que suffisamment d'émulseurs soient disponibles, puis à attaquer le feu.

Il souligne que leur approche est différente : dès détection, les installations sont inondées de mousse et d'eau. Il conclut que, même si une aide mutuelle était envisagée un jour, le processus ne serait pas le même que celui appliqué dans les raffineries.

M. MUYS pose plusieurs questions concernant les perspectives environnementales du projet. Il demande si l'entreprise prévoit de produire sa propre énergie, s'il existe des mesures pour réduire ou capter le CO₂ émis, et s'il est envisagé de verdir le site ou d'améliorer le cadre de vie à l'intérieur de l'usine, puisque, selon lui, l'environnement immédiat du site paraît dépourvu de végétation.

M. FANUCCI indique qu'il n'existe actuellement aucun projet de captation de CO₂, car les quantités émises par l'unité sont très faibles. Il précise que cette option pourrait éventuellement être envisagée à l'avenir, mais qu'aucune mesure n'est prévue pour le moment. Il ajoute que l'utilisation de fours électriques, pratiquée sur d'autres unités, n'est pas applicable pour ce projet.

Concernant le verdissement du site, il explique que l'organisation actuelle avec des espaces vides peut sembler surprenante, mais qu'elle s'inscrit dans une vision à plus de 30 ans de

développement du site. Il affirme que tous les espaces susceptibles d'être végétalisés l'ont été et que, dans le cadre du projet, des ruches seront prochainement installées grâce à un accord avec une société spécialisée.

Enfin, il mentionne que le groupe travaille déjà sur une troisième unité, destinée à l'industrie de l'eau, qui produira un produit rare à l'échelle mondiale.

M. MUYS demande si tous les espaces dégagés visibles sur la photo correspondent à de futures implantations sur le site.

M. FANUCCI confirme que tous les espaces dégagés visibles sur la photo correspondent bien à de futures implantations sur le site.

M. MUYS observe que, dans ce cas, il ne restera pas beaucoup de place pour le verdissement du site.

M. FANUCCI rappelle que le site reste avant tout un environnement industriel. Il précise que de la végétation jeune a été conservée, notamment entre leur site et celui de BASF, et que c'est dans cette zone que les ruches seront installées. Il reconnaît néanmoins que, globalement, le site reste industriel.

M. LOISEAU, remercie les intervenants et souligne la clarté et l'exhaustivité de leurs présentations. Il indique que le projet suscite un grand intérêt et témoigne, ayant pu visiter l'entreprise, de son caractère impressionnant et de son potentiel de développement prometteur. Il conclut en leur souhaitant plein de succès pour la suite.

2. WDP : construction d'un entrepôt sur le port de Dunkerque

➤ **Présentation de WDP** : présenté par M. LE LEVIER, M. BOUVATTIER, M. CHAPEAU et M. PROESCHEL

Questions/réponses :

M. MUYS partage une réflexion globale sur le développement du territoire. Il s'interroge sur la multiplication des projets de construction et sur leurs conséquences en matière de consommation d'espaces, notamment agricoles ou naturels, ainsi que sur la capacité à répondre à une demande réelle.

Il questionne également l'intégration du photovoltaïque sur les bâtiments, compte tenu des surfaces disponibles et des enjeux financiers. Il aborde ensuite la gestion des eaux pluviales, en suggérant de mieux les valoriser afin de limiter le prélèvement dans la nappe phréatique.

Enfin, il insiste sur l'importance de préserver les sols et propose de réutiliser la terre existante en surface pour favoriser le maintien ou le retour de la biodiversité dans les zones industrialisées.

M. LE LEVIER répond que la question du marché des entrepôts s'inscrit dans une logique de cycle économique. Il reconnaît qu'il existe actuellement de nombreux entrepôts, parfois en quantité suffisante voire excédentaire, en lien avec un léger ralentissement de la consommation. Il précise toutefois que ces besoins dépendent directement de la consommation des ménages et de la démographie, et que leur vision reste orientée sur le long terme.

Il explique que le choix de Dunkerque, plutôt que d'autres zones comme Dourges, repose sur l'anticipation d'un report de flux lié à la congestion du port d'Anvers. Il indique que l'objectif est d'attirer ou de faire revenir certains utilisateurs vers Dunkerque, notamment des acteurs français, en mettant en avant des avantages logistiques et économiques.

Enfin, il précise que l'utilisateur final n'est pas encore connu, mais qu'il sera très probablement lié à la grande distribution, avec des marchandises en provenance majoritaire d'Asie, qui représente encore une part importante des produits consommés.

M. BOUVATTIER indique que le projet intègre bien des installations photovoltaïques. Il précise que des panneaux seront installés sur l'intégralité de la toiture, ainsi que des ombrières photovoltaïques sur environ la moitié des places de stationnement pour véhicules légers.

Il ajoute que la répartition entre l'électricité réinjectée dans le réseau Enedis et celle autoconsommée sur le site n'est pas encore définie, celle-ci dépendant du futur utilisateur.

M. PROESCHEL explique que la gestion des eaux pluviales repose sur une infiltration intégrale à la parcelle. Il précise que cette approche vise à compenser l'imperméabilisation des sols en favorisant une infiltration maximale des eaux sur le site, afin de ne pas perturber l'hydrogéologie locale.

Il indique que la réutilisation des eaux de pluie reste limitée, en dehors de certains usages comme les sanitaires, car les technologies actuelles ne permettent pas, dans ce type de projet, de mettre en place un système complet de traitement pour un réemploi généralisé.

Il conclut que l'objectif principal demeure donc l'infiltration sur site.

M. CHAPEAU indique partager les propos précédents. Il précise que les aménagements prévus, notamment les espaces naturels reconstitués, sont liés à la présence d'espèces protégées et à la nécessité de recréer des habitats favorables à leur développement.

Il souligne également l'importance de la gestion des eaux pluviales, dont la réinjection contribue au bon fonctionnement des zones humides recréées et à la préservation de leur équilibre. Il conclut en insistant sur l'objectif de restituer au milieu naturel des conditions proches de celles existantes auparavant.

M. LOISEAU répond que la remarque formulée dépasse le seul cadre du projet et renvoie à une perception plus générale du développement des entrepôts logistiques en France. Il indique comprendre les interrogations et les frustrations que peut susciter la multiplication

de ces installations, notamment en bordure d'infrastructures comme les autoroutes, où elles peuvent apparaître disproportionnées.

Il précise toutefois que le projet s'inscrit ici dans un contexte particulier, celui de l'emprise du Grand Port Maritime de Dunkerque, sur une zone spécifiquement dédiée à l'activité logistique, située à proximité immédiate des quais. Il ajoute que ce développement s'inscrit dans une stratégie plus large, liée notamment à la saturation du port d'Anvers et à la volonté de capter une partie de ces flux vers Dunkerque.

M. MARIETTE demande si l'occupation d'un terrain du Grand Port Maritime de Dunkerque est soumise à un cahier des charges spécifique. Il s'interroge notamment sur l'existence de contraintes administratives particulières liées à cette implantation, en dehors des aspects réglementaires déjà présentés.

M. CHEAPEAU explique que, pour les terrains situés dans le périmètre du Grand Port Maritime de Dunkerque, il peut exister un cahier des charges à respecter, par exemple en matière de gestion des eaux. Il précise que lorsque plusieurs réglementations ou cahiers des charges s'appliquent à un projet, c'est généralement la plus contraignante qui est retenue.

Il indique qu'aucune contrainte particulière supplémentaire n'a été identifiée pour ce projet. Les dispositions existantes relèvent principalement de la réglementation portuaire et des arrêtés antérieurs pour la zone humide. Enfin, il souligne que le projet prévoit de gérer toutes ses installations et infrastructures sur sa propre parcelle, sans recourir aux ouvrages du port, ce qui limite les contraintes supplémentaires.

M. PROESCHEL précise que le projet s'intègre dans un cadre réglementaire déjà défini par les autorisations obtenues par le port pour cette zone. Il explique que le projet doit se conformer à ces autorisations et aux recommandations portuaires, ainsi qu'au Plan de Prévention des Risques.

Il souligne que, au-delà de la réglementation classique ICPE et des arrêtés associés, le projet respecte le cadre réglementaire existant du port, sans contraintes supplémentaires identifiées.

M. MARIETTE formule deux nouvelles questions. Il se félicite de la réinfiltration des eaux pluviales, qu'il juge positive face à l'élévation prévue du niveau de la mer à l'horizon 2100. Il demande ensuite quelles mesures sont envisagées si des oiseaux viennent nidifier aux abords de l'installation.

M. CHAPEAU explique que la question des oiseaux a été traitée dans le cadre de l'étude d'impact. Les espèces susceptibles de nidifier ont été identifiées, notamment en lien avec la destruction partielle de certains habitats, qui font l'objet de mesures de protection.

Il précise que la zone conservée sur le site contribue à cette protection et que l'arrivée éventuelle de nouvelles espèces sera suivie par un écologue pendant dix ans, ce qui permettra d'ajuster et d'améliorer les mesures si nécessaire.

M. PROESCHEL explique que, pour limiter les impacts liés à l'installation du projet, la majorité des espaces verts créés ont été positionnés en dehors de la zone d'aménagement principale. Il précise que l'objectif a été de créer de grands espaces plutôt que de multiplier de petites parcelles, et de les placer hors de l'emprise clôturée du site. Ainsi, la zone située au nord-ouest, visible sur le plan, se trouve en dehors de la zone exploitée afin de concentrer et réduire les risques dans une partie non exploitée du terrain.

M. FOURNIER rappelle que la zone évoquée a été désignée pour la logistique portuaire et les entrepôts, ce qui est bien compris. Il s'interroge cependant sur l'implantation d'un centre de rétention administrative (CRA) à proximité d'autres entrepôts, comme SDAN.

Il souligne que, contrairement aux entrepôts, le CRA est un établissement recevant du public et qu'il existe un risque accru lié aux incendies et aux fumées provenant des entrepôts voisins. Selon lui, cette situation crée une incompatibilité, raison pour laquelle l'ADELFA a déposé un recours administratif contre ce projet.

M. LOISEAU remercie M. FOURNIER pour son intervention, tout en soulignant qu'elle s'éloigne un peu du sujet de la réunion. Il précise que le projet étudié se situe au nord-est de la zone DLI, tandis que le CRA se trouve au sud-ouest, bien que les deux relèvent de la même zone. Il note par ailleurs que les travaux du CRA avancent rapidement et propose de revenir au sujet principal de la réunion, à savoir le projet d'entrepôt.

M. PETETIN demande tout d'abord de préciser le nombre d'emplois prévus et le montant de l'investissement pour le projet.

Il s'interroge ensuite sur les nuisances liées aux flux de marchandises, tant à l'arrivée qu'au départ. Il souhaite savoir si des mesures seront prévues dès la conception pour limiter le nombre de camions, étaler les expéditions et optimiser les flux. Il s'intéresse aussi aux liaisons entre le port et la zone de stockage, en se demandant si elles seront automatisées, ainsi qu'aux modalités d'expédition, par camion, train ou éventuellement bateau.

M. LE LEVIER explique qu'il ne peut pas préciser exactement le flux de camions ni la nature des marchandises, car cela dépendra de l'utilisateur final et du type de produits stockés. Il distingue trois aspects : l'immobilier logistique, le transport et le logisticien exploitant l'entrepôt, qui sont des activités distinctes.

En termes indicatifs, il indique qu'une plateforme de cette taille pourrait accueillir entre 200 et 500 salariés pour du stockage conventionnel de produits secs, et que l'investissement se chiffrerait à plusieurs dizaines de millions d'euros, sans préciser le montant exact car le projet n'est pas finalisé.

Il précise que des ajustements pourront être faits pour s'adapter à l'utilisateur final, par exemple en ajoutant des bureaux ou en intégrant une flotte de camions électriques. Enfin, il insiste sur l'importance de limiter les impacts environnementaux et visuels du projet, en adoptant des mesures de compensation, en implantant la végétation adéquatement et en réduisant les nuisances liées au trafic sur site, tout en rappelant que le flux réel dépendra des choix de l'exploitant.

M. PROESCHEL précise que, conformément au cadre réglementaire défini par le port, des études d'impact du trafic ont été menées. Il indique que le projet respecte le volume de flux qui lui a été attribué et que ces aspects sont étroitement surveillés par le port, garantissant ainsi la conformité du projet.

M. PETETIN résume sa compréhension en précisant que, selon lui, le projet devrait permettre l'expédition des marchandises par camion, par train, et éventuellement par bateau.

M. LE LEVIER précise que, dans un scénario idéal, l'utilisateur final pourrait réceptionner ses marchandises par le port et les expédier soit par camion, soit par train. Il note cependant que le transport ferroviaire est aujourd'hui sous-utilisé en France et que son usage dépendra de la rentabilité pour l'utilisateur final. Il insiste sur le fait qu'il est impossible de prédire à ce stade si le train sera effectivement utilisé.

M. MUYS pose des questions qui dépassent le projet d'entrepôt et concernent le Port autonome de Dunkerque et l'État. Il rappelle que, depuis 2025, des recherches géologiques ont été menées sur le sud du port, entraînant la suppression de plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles en 2026.

Il s'interroge sur la raison pour laquelle certaines terres agricoles, anciennement occupées ou expropriées, sont utilisées par le port alors que des terrains sont disponibles au nord de l'A16. Il souhaite savoir si le Port autonome de Dunkerque prévoit de continuer à construire au sud de l'A16, malgré l'existence de zones industrielles et portuaires encore disponibles au nord.

M. LOISEAU rappelle qu'il n'est pas membre du conseil de surveillance du Port autonome de Dunkerque et souligne que la question de M. MUYS dépasse l'ordre du jour. Il explique que son rôle se limite à présenter les nouveaux projets industriels, à permettre les questions sur ces projets et à fournir des détails non abordés.

Il précise que les questions de politique générale du territoire, impliquant un équilibre entre intérêts industriels, écologiques et agricoles, ne relèvent pas de la réunion actuelle. Toutefois, par loyauté et transparence, il indique qu'il peut seulement demander au Port autonome de Dunkerque s'il souhaite répondre à la question posée.

M. DEBRIL remercie l'intervenant et confirme que la question dépasse le cadre de la réunion. Il rappelle qu'il n'est ni membre du conseil de surveillance ni impliqué dans la stratégie globale du territoire du Port autonome de Dunkerque.

Il précise que, bien que le port soit ouvert à répondre, il ne peut pas détailler la planification générale de l'aménagement du territoire ni expliquer pourquoi certains terrains sont affectés à des usages particuliers. Il souligne que la réunion se concentre sur les projets industriels présentés et que les questions de compensation ou de planification générale seront abordées ultérieurement.

M. LOISEAU remercie les participants et clôt la réunion.