



Focus groupe dédié aux industriels du port Vendredi 20 octobre

Chambre de commerce de d'industrie du littoral de Dunkerque

Les participants ont été accueillis par **Dominique Simon** accompagnée de **Jacques Archimbaud** président de la commission particulière et de **Barbara Serrano** également membre de la commission.

Dominique Simon a ensuite présenté le fonctionnement, le rôle du débat public et de la commission qui l'organise.

Le **maître d'ouvrage** a ensuite présenté son projet à deux voix, **Erwan Lebris** directeur de l'aménagement et **Frédéric Caron** responsable du pôle infrastructure portuaire ont pris tour à tour la parole.

Béatrice Prud'homme, secrétaire de la CCI Littoral Hauts-de-France en tant qu'hôte de ce focus groupe a souhaité un bon accueil à tous les industriels présents : « la CCI se réjouit d'accueillir plusieurs modalités du débat public ». Puis, elle a salué le Grand Port Maritime de Dunkerque qui « contribue notamment au développement de nos activités ».

Pour lancer les discussions, **Dominique Simon** a indiqué les enjeux du projet Cap 2020 qui ont pu être identifiés lors des entretiens menés avec quelques industriels de la place portuaire lors de la phase préparatoire. En quoi le projet peut contribuer au développement des industries du port et inversement ? Quels impacts du projet sur les sujets de logistique industrielle et de sécurité industrielle ? D'un point de vue stratégique, quelle place de l'industrie dans le développement portuaire et dans l'avenir du territoire ? Deux options sont proposées par le **maître d'ouvrage**, qu'en pensent les industriels ici présents ?

Béatrice Prud'homme reprend la parole cette fois en tant que présidente du terminal méthanier Dunkerque LNG. Elle a été interpellée par l'option baltique du projet qui serait susceptible de rentrer en contact avec l'un des cercles de danger du terminal. Elle s'interroge sur les actions à mettre en œuvre en réponse, mais retient cependant avec satisfaction que l'option Atlantique requière l'approbation du port.

Elle explique que les zones d'effets permettent d'envisager « le pire » en cas d'incidents : le terminal possède des zones définies qui sont interdites au public. Ces zones d'effets s'étendent jusqu'au canal

des dunes, ce qui compliquerait le passage des navires et pourrait rendre le terminal « incompatible » avec son environnement et aboutir à la perte de ses autorisations d'exploitation.

Pour répondre à l'évolution des contraintes juridiques en matière de pollution elle préconise un recours au gaz naturel liquéfié (GNL), elle cite en exemple la compagnie Brittany Ferry qui aurait changé son mode de propulsion. Une réflexion serait en cours avec le port de Dunkerque pour l'installation d'une jetée spécifique pour effectuer « du soufflage navire ». Le passage au GNL s'avère être pour elle un incontournable pour diminuer la pollution, le développement du trafic à terme devrait permettre d'augmenter l'activité du terminal, conclue-t-elle.

Frédéric Caron intervient pour souligner le fait que dans les années à venir les porte-conteneurs seraient également susceptibles de passer au GNL.

Pour **Erwan Lebris**, les questions de sécurité concernent toutes les installations qui ont des enjeux technologiques. L'option Atlantique n'a aucune interphase avec les entreprises tandis que Baltique disposerait effectivement d'une interphase mais uniquement en phase de travaux. En phase d'exploitation, le cercle de danger n'impacterait pas le trafic maritime qui est réglementé de manière à prendre en compte les risques du terminal. En phase travaux, Baltique impliquerait des contraintes sur les engins, les matériaux et les ressources humaines. De même, aucuns impacts ne seraient à redouter du point de vue de la circulation des poids lourds, des trains et des péniches. Il y aurait actuellement moins de 1% des conteneurs qui contiennent des matières dangereuses, ces derniers font l'objet d'un suivi particulier affirme le **maître d'ouvrage**.

Le directeur de l'usine BASF, **Phillipe Boudier** constate qu'aujourd'hui d'importantes pollutions sont issues de la manipulation des vracs secs au niveau du quai à pondéreux ouest. Il met donc en garde contre une augmentation des vracs secs qui aggraverait la pollution. D'après lui, il manque au dossier du **maître d'ouvrage** une vision d'ensemble prenant en compte les pollutions et les risques déjà existants aujourd'hui.

Il demande ensuite, comment seront évacués -de manière respectueuse- les conteneurs. Il n'est pas convaincu par l'argument du port qui présente les atouts de son raccordement ferroviaire pour favoriser le report multi-modal. Dans ses activités, l'industriel serait contraint d'utiliser des gares de triages éloignées du port. Il faut mettre à niveau les infrastructures pour être capable de traiter les volumes supplémentaires suscités par le projet, exprime-t-il.

Le **maître d'ouvrage** répond ici que l'engagement de SNCF Réseau est formel, leurs études concluent que le réseau permet d'absorber « bien au-delà » du trafic de Cap 2020.

Régis Vereecque est chargé d'affaires marketing et transports au port de Dunkerque. D'après lui, le réseau SNCF absorbe actuellement 14 000 tonnes et dispose d'une capacité de plus de 20 000 tonnes avec des sillons de qualité. La difficulté à massifier les volumes découlerait du manque de conteneur. Cap 2020 serait selon lui « une chance pour les industriels et inversement », les industriels émettent et captent des flux « énormes », la mixité du vrac et du conteneur permettrait de massifier.

Philippe Boudier du groupe BASF reprend la parole, selon lui le port n'est pas équipé pour transporter de manière souple et efficace les petits volumes. Arcelor Mittal ou d'autres industriels n'ont pas ce problème car ils remplissent des trains complets, ce n'est pas le cas de tous les industriels du port.

Le développement des conteneurs est conditionné à la souplesse des infrastructures qui permettrait de transporter quelques conteneurs en un temps limité, il prend l'exemple de 3 conteneurs en 2 jours. En l'absence de cette performance, les entreprises sont contraintes de prendre la route. Il exprime son soutien au projet mais conclut qu'il n'est pas raisonnable de développer le trafic conteneur s'il n'y pas d'infrastructures ferroviaires et de stockage intermédiaire.

Pour le **maître d'ouvrage**, l'association Norlink apporte une solution et permet de fédérer le port, le littoral et les plateformes intermédiaires. Un travail serait en cours avec la plateforme de Dourges pour mettre en place des liens ferroviaires réguliers (navettes), la marchandise serait ensuite éclatée à travers la France et l'Europe entière. Ce travail serait déjà en cours et se concrétiserait avant Cap 2020, indique le **maître d'ouvrage**.

Pour **Jacques Archimbaud** la question des petits volumes est une question à la fois récurrente et légitime. Comme l'aurait indiqué **Stéphane Raison** la veille lors d'un focus groupe le problème du projet ne réside pas dans l'infrastructure mais dans sa capacité d'adaptation à des groupements de petits volumes.

Yannick Vissouze est directeur du développement économique à la communauté urbaine de Dunkerque ; selon lui le projet, par le fait d'augmenter les volumes traités, va permettre d'intensifier les reports modaux. La massification inciterait ainsi les opérateurs à proposer des offres performantes en flux tendus, et fractionnées. « L'échelle des temps et des enjeux ne répond pas à tout » mais la massification peut faciliter le travail des opérations et selon lui apporter des solutions aux industriels.

Dominique Simon synthétise en quelques mots les enjeux soulevés : la question du volume se double qu'une question de souplesse et de modularité.

Le **maître d'ouvrage** soutient le fait qu'il travaille déjà à la résolution de cette problématique, il souhaite mettre sur rails des trains d'une dimension de 1 000 m sur l'axe Dunkerque- Est France, un avantage selon eux à l'horizon du projet Cap 2020. Comme exprimé précédemment, il indique que les industriels sont les partenaires adéquates pour « massifier de manière pertinente ».

Stéphane Boyaval du grand port maritime de Dunkerque apporte quelques chiffres, il y aurait aujourd'hui 30 navettes hebdomadaires, si le projet se réalise se sont 50 navettes qui seraient programmées chaque semaine.

Anthony Drugeot, directeur financier à Rio Tinto réagit à la question des petits volumes. Son groupe produirait actuellement 300 000 tonnes, pour sa prochaine programmation annuelle, le groupe prospecte pour des clients qui veulent 2 000 tonnes par an mais en petit lot (pas en une seule livraison). De même, les clients de l'industrie automobile formulent la même demande, petits lots et souplesse sont, selon lui un facteur de compétitivité important.

Il félicite ensuite le port pour ce « projet ambitieux » qu'il résume ainsi « on est un port petit qui veut tirer son épingle du jeu et essayer de jouer des coudes » avec les plus gros ports voisins. Il espère qu'avec l'augmentation des volumes, il sera possible de faire davantage connaître le port de Dunkerque. En s'adressant au maître d'ouvrage, il demande quels seraient les avantages du projet en matière de compétitivité pour les entreprises déjà présentes sur le territoire.

Erwan Lebris apporte une réponse en distinguant trois types de retombés positifs. La lisibilité du port permettrait selon lui d'attirer de nouvelles lignes et de nouveaux services. Ensuite, les recettes supplémentaires permettraient d'investir dans d'autres filières, de faire baisser les coûts des entreprises qui se trouveraient en difficultés et qu'il est souhaitable de conserver pour la pérennité de la place portuaire. Pour finir, les économies d'échelles permettraient une baisse des coûts de manutention, du coût de transport et de fluidifier le passage.

Dominique Pair, responsable stratégique à Arcelor Mittal prend la parole pour exprimer son soutien au projet Baltique. Le groupe espère une baisse des coûts de passage avec l'augmentation des flux. Il indique que d'ici l'année prochaine, le vrac sera traité différemment avec un gel des prix accordé par le port. Pour le moment, le groupe exporte très peu de ses produits par conteneur en raison du manque de compétitivité de ce mode de transport. Le groupe espère que le projet apportera de la compétitivité et de nouvelles lignes permettant ainsi au groupe d'exporter directement depuis Dunkerque.

En tant qu'industriel, l'échéance de réalisation du projet fixée à 2035 paraît trop lointaine, la recherche de performance est une question immédiate pour le groupe.

Erwan Lebris confirme que le port a fait un effort particulier sur le prix pour le vrac pour l'année prochaine se basant sur une projection annonçant l'augmentation du trafic.

La recherche de solutions pour le transport de vrac en conteneur est un travail au cas par cas, il cite l'exemple du groupe Mulliez, qui sous les conseils de Stéphane Raison a accepté de faire un test lui permettant de constater que passer par Dunkerque lui coûte moins cher. Il incite chacun à discuter avec les agents commerciaux du port soucieux de répondre aux attentes des industriels.

Même si la réalisation de l'opération Cap 2020 est lointaine, la réalisation du quai de Flandre permettra de traiter 900 000 conteneurs par an et d'offrir de nouvelles performances en termes de services, par ailleurs indique-t-il, la réalisation de la 1^{ère} phase du projet Cap 2020 s'échance à 2025. Un appel à projet serait lancé pour qu'un nouvel opérateur s'installe dès 2025.

Une représentante du groupe Dillinger France une entreprise de sidérurgie installée sur le domaine portuaire conforte l'idée que la nature de leurs produits n'est pas adaptée aux conteneurs. Une expérience vers la Chine s'est avérée infructueuse pour le groupe, faire passer leurs produits par Dunkerque demanderait beaucoup d'énergie. In fine passer par le port d'Anvers s'avère moins coûteux. Ce travail de consolidation doit être mené dès aujourd'hui.

Pour **Philippe Boudier** même s'il y avait une ligne directe entre Dunkerque et les États-Unis, BASF n'utiliserait pas le port de Dunkerque car il n'existe pas de zone de stockage. Il insiste de nouveau sur la nécessité d'adopter une stratégie globale.

Jacques Archimbaud demande au maître d'ouvrage de préciser à l'auditoire les raisons qui l'ont poussé à renoncer dans le cadre du programme stratégique au projet Baltique incluant une dimension conteneur/vrac et l'installation d'une bande transporteuse pour amener les minerais jusqu'à Arcelor. Cette solution permettait de répondre aux difficultés de stockage sur le QPO. « Pourquoi avez-vous renoncé à cette hypothèse » ? Pourquoi également, Arcelor Mittal a fait basculer son choix sur l'option Atlantique ?

Selon **Dominique Pair**, Arcelor Mittal a fait le choix de l'option Atlantique pour des questions de coûts, Baltique nécessitant l'investissement de 140 millions supplémentaires, sans compter les financements privés nécessaires à la bande transporteuse. Les impacts écologiques plus importants dans l'option Baltique auraient également influencé la préférence du groupe. Arcelor Mittal aurait ainsi préféré des solutions qui permettent de répondre à 90% aux problèmes du groupe et cela dans des délais immédiats. Le groupe serait convaincu que le projet permettra une diminution des coûts de passage, de pilotage et de remorquage.

Le maître d'ouvrage précise que lorsque le port a proposé la variante Baltique vrac/ conteneur le quai à pondéreux ouest était en situation de saturation. Depuis, le port aurait connu un retournement de situation lié à la fin du charbon.

Anthony Drugeot interroge le maître d'ouvrage sur la compétitivité du projet : au-delà de l'infrastructure, est-il prévu d'aller plus loin sur les modalités de déchargement en termes de technologies ? Qu'est ce qui est mis en place pour qu'on ne cumule pas du retard au regard des concurrents du port ?

Pour **Erwan Lebris** une part de la réponse viendra de la part de l'opérateur. Lors de la manifestation d'intérêt qui sera lancée l'année prochaine ; si le projet est maintenu, le port sera vigilant à retenir une entreprise ouverte à l'innovation. Un niveau de service sera imposé dans le cahier des charges. Toutefois, il souligne le fait que le choix définitif sur les modalités d'exploitation appartiendra à l'opérateur.

Anthony Drugeot indique que son usine a entrepris la mise en place d'un système de véhicules automatiques dont ils se disent très satisfaits. Cette initiative leur permettrait de prendre de l'avance mais la diffusion de ces innovations est très rapide. Il demande, « qu'est ce qui existe aujourd'hui ? » sur le port.

Pour **Erwan Lebris**, il faut rechercher les moyens financiers, techniques et humains qui permettront d'amorcer une plus grande fluidité des échanges de marchandises. Il cite un exemple observé en Malaisie où une technologie permet à un camion venant chercher un conteneur d'envoyer un signal au port qui rapproche le conteneur tout cela de manière automatisée. Ce type d'outil permettrait de réduire les temps de passage.

Yannick Vissouze intervient soulignant le fait que le groupe TGI, filiale de Bolloré, présent sur le territoire travaille sur ces questions d'innovations du port de futur, son équipe pourrait apporter sa contribution à ces réflexions.

Jacques Archimbaud demande ici s'il serait possible d'envisager que le cahier des charges pour choisir l'opérateur fasse l'objet d'un travail partagé.

Erwan Lebris répond ici que l'objet du conseil du développement est justement d'aiguiller le port dans les stratégies techniques et la réalisation de ces marchés publics. Pour **Frédéric Caron** des groupes de travail sont déjà en cours et essaient de mettre en application ces nouveaux modes de fonctionnement en les anticipant au maximum, ce travail peut éventuellement être mené avec les industriels.

La commission rappelle qu'un focus groupe numérique se tiendra prochainement pour traiter de ces questions du point de vue des startups du territoire. Elle rappelle que le besoin du port de Dunkerque de rattraper son retard vis à vis des concurrents mais surtout de prendre de l'avance au niveau de la qualité des services revient de manière systématique depuis le début du débat.

La question de la cohérence de la stratégie industrielle revient également régulièrement dans les discussions : s'agit-il d'une stratégie au fil de l'eau ? Est ce qu'il est question d'assurer une cohérence d'implantation des unités industrielles ?

Jean-Charles Legall président de l'UMC réagit sur la question du choix de l'opérateur. Selon lui, il faut faire confiance aux gens qui vont venir s'installer pour assurer la performance des installations. La question de la logique de développement entre d'une part les installations logistiques et d'autres part les quais est une question qui revient sans cesse. L'ordre choisit par le port dans le cadre de ce projet lui semble être adapté. Les implantations logistiques se feront si les infrastructures sont existantes. Les prix élevés du port de Dunkerque par rapport à celui d'Anvers découlent de la diversité des armements qui permettent d'assurer une concurrence et d'abaisser les coûts.

Pour **Philippe Boudier** du groupe BASF, cette logique aboutie à un « serpent qui se mord la queue ». Aujourd'hui il ne serait pas possible d'augmenter la capacité du port sans implantations logistiques, il prend en exemple les difficultés de son groupe à exporter ses produits vers le Canada depuis Dunkerque, qui ne possède ni les lignes ni les espaces de stockage de matières dangereuses nécessaires.

Pour **la représentante du groupe Dillinger** il faut réfléchir à une stratégie intermédiaire d'ici la réalisation du projet. **Dominique Simon** reformule en ces termes : « comment on fait là tout de suite, si on y croit à ce projet, est ce qu'on prend le risque ? »

Pour **Erwan Lebris** cette transition se traduit déjà par la réalisation des travaux du Quai de Flandre avec l'installation d'une zone logistique de plus de 30 hectares et de 120 hectares en 2019. En parallèle, le port de Dunkerque serait actif pour aller chercher de nouveaux clients à travers ses actions commerciales. Il travaillerait également à l'amélioration de son offre auprès de ses clients usagers. Il mènerait également des opérations de marketing pour faire connaître les potentialités du Port de Dunkerque avec le message « testez-nous ».

Pour **Dominique Simon** la question sous-jacente ici est celle de la puissance du collectif, le port semble privilégier les réponses et stratégies personnalisées, comment cela pourrait-il aussi s'organiser de manière globale demande-t-elle.

Pour **Jacques Archimbaud** il s'agit d'engager une dynamique collective et groupée reposant sur un réseau d'industriels du port. L'organisation des acteurs du territoire peut être un effet positif du débat public. La mobilisation des industriels aurait également vocation à rassurer l'opinion publique notamment les ouvriers de métiers qui s'inquiètent de l'avenir de l'industrie.

Pour **Erwan Lebris** cette dimension est déjà prise en charge, lorsqu'une problématique surgit au niveau industriel ou sur le volet maritime elle est débattue en conseil de développement avec des pistes d'actions. Puis, un groupe de travail se crée ouvert avec les entreprises et industriels concernés.

Selon **Jacques Archimbaud**, il s'agit d'aller plus loin partant du constat que les espaces de gouvernance du passé sont insuffisamment fluides « même si tout n'est pas dans tout et réciproquement ». Les interphases doivent être recomposées, il ne s'agit pas uniquement d'aller aux réunions des uns et des autres.

Erwan Lebris souhaite apporter un exemple concret, il existe un groupe de travail sur le gain de compétitivité au niveau du Quai à Pondéroux Ouest, des réunions sont organisées tous les 2 mois pendant lesquelles des solutions sont proposées et validées.

Phillippe Boudier de BASF rappelle que les prises de décisions des grands groupes peuvent être longues et qu'elles sont prises au sein des sièges de ces groupes. Le projet présente selon lui l'occasion de préparer un document en anglais (et pourquoi pas en chinois) proposant une vision globale allant au-delà du port, par la suite ce dernier pourrait être présenté à l'ensemble des clients internationaux susceptibles de venir à Dunkerque.

Daniel Richard, responsable des coproduits à Arcelor Mittal et également administrateur d'Ecopal intervient sur le concept d'écologie industrielle. Le projet Cap 2020 manifesterait selon lui l'occasion de valoriser des matériaux locaux et à basse empreinte carbone. Il encourage la sélection d'entreprises locales. En termes de construction il y aurait des éléments intéressants à mettre en œuvre à travers ce projet conclue –t-il.

Erwan Lebris répond ici en indiquant que généralement le port essaie d'insérer des clauses pour la sélection de matériaux avec une empreinte environnementale moindre. A titre d'exemple, le port a eu recours lors de 2 projets routiers récents à « des ouvertures à variante », pour privilégier des produits locaux avec peu d'impacts environnementaux. Le port peut également favoriser ce type de démarches via un système de pondération. Il considère qu'à terme, les directives du ministère vont aller au-delà des spécifications minimales. Il y aurait déjà une route qui aurait été construite à base d'éco produit, donnant de bons résultats d'exploitation.

Concernant la présentation du document en d'autres langues, il indique que seule la présentation qui a été faite en introduction ce focus groupe débat a été traduite en anglais, elle serait utilisée lors de visites commerciales en Chine et en Amérique Latine.

Le manque d'implantation d'entreprises a été souligné dans une intervention précédente, le **maître d'ouvrage** indique que les chantiers qui seront entamés dans un délai de 3 semaines ont pour but la réalisation de plateformes reliées aux différents réseaux. Concernant le risque de déclin des entreprises industrielles, le **maître d'ouvrage** indique qu'au contraire, la dynamique est plutôt positive avec l'implantation de 2 industriels par an.

Pour **Jacques Archimbaud**, il y a deux questions qui ressortent de ces précédents échanges, la première concerne le réseau, comment celui-ci peut-il participer à l'élaboration d'un service rendu de qualité qui soit compétitif. Seconde question, comment ce réseau peut-il porter collectivement le projet qu'il aura co-élaboré aux lieux de décisions qui comptent. Finalement, il s'agit de mettre en place une dynamique de prospective collective dès aujourd'hui sans attendre les délais de réalisation du projet.

Fabien Guillemot représentant du groupe Damen Shiprepair est invité à s'exprimer. Les activités de son groupe se basent sur la réparation et la restructuration navales. Le projet pourrait apporter plus

de visibilité au port à l'international et avoir un impact positif sur les activités du groupe. Il regrette que parmi leurs clients beaucoup découvrent l'existence du port de Dunkerque et des services qu'il propose. Il partage l'idée de mettre à disposition des entreprises un document en anglais. Par ailleurs, le groupe n'a pas de préférence entre les deux variantes proposées.

Erwan Lebris réaffirme la volonté du port de produire un document à orientation économique, technique et commercial en français et en anglais (et peut être en chinois) à destination des sièges de ces grands groupes. Le responsable marketing indique ici qu'il a une bonne connaissance du marché, un travail très fin aurait été mené pour tracer 400 000 evp qui transitent par la région Nord-Pas-de-Calais.

Pour synthétiser ces échanges, **Jacques Archimbaud** reformule les interventions précédentes qui reviennent à interroger comment le port peut faire être une marque repérable. Le travail demandé au maître d'ouvrage dans le cadre du débat public est difficile n'est pas facile indique-t-il, mais ce type d'échanges permettent très certainement d'enrichir le projet. « Charger la barque » permettrait par ailleurs d'augmenter « l'acceptabilité du projet ».

Le représentant de la centrale nucléaire prend la parole. Bien que la centrale ne soit pas un acteur de la chaîne logistique du port, ils restent attentifs aux activités du port notamment en matière de risques maritimes. Le projet se rapproche géographiquement de la centrale mais n'apporterait pas de risques pondérant. Le développement du port est selon lui « un atout territorial » auquel ils sont favorables, bien qu'« ils resteront vigilants » sur les risques potentiels du projet. Plus globalement, il rejoint également l'idée de créer un groupe de travail pour le développement du port.

Il attire ensuite l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact du projet Atlantique sur l'axe RD601 qui permettrait d'acheminer à la fois du gros matériel et du personnel à la centrale. Il demande au port les conséquences en termes de flux sur cet axe, est-ce qu'une distinction sera opérée entre les différents flux?

Jacques Archimbaud rebondit sur cette intervention demandant si l'activité électro-intensive ne pourrait pas être intégrée à l'image du territoire portuaire au-delà de l'aspect risque ? En quoi l'électro intensivité peut participer à l'image de marque du port ?

Pour **le représentant** du centre de production d'électricité, la centrale n'est pas seulement perçue à travers l'aspect risque sur le territoire mais est également reconnue pour ses activités comme un acteur actif, en lien avec les autres acteurs du territoire. La centrale serait très enclin à participer au développement du port, sa participation peut également être un atout côté port exprime-t-il.

Stéphane Boyaval apporte des précisions concernant la RD601, tout comme le projet, les impacts de la route sont présentés en deux phases. Il montre sur une carte la route qu'il est question de créer pour les poids lourds depuis les zones logistique. La route sera « 1 fois 1 voie » indique-t-il, mais l'emprise foncière réservée rendra possible l'aménagement d'une « 2 fois 2 voies ».

Phillippe Boudier du groupe BASF met en garde le maître d'ouvrage sur la fréquentation de cette route aux heures de pointe, l'augmentation du trafic risque selon lui de susciter de « sérieux problèmes ». La route allant de Bourbourg à Gravelines, 2 fois 1 voie est dangereuse ajoute-t-il.

Le déplacement de la route prolongerait le temps de trajet de 45 secondes en première phase et de 3 minutes pour la 2^{ème} phase. Cette route serait dédiée uniquement aux véhicules légers et aux cyclistes. En conséquence, il y aurait une route distincte pour les poids lourds et les voitures. La route du QPO à l'intérieur du port serait également concernée par les travaux et déplacée à chaque phase du projet. La route poids lourds partirait du « giratoire Eurofret » pour aller jusqu'au « nouveau centre commercial de Gravelines ». Selon le **maître d'ouvrage**, les problèmes de la RD601 ne sont pas liés à un manque de voies mais proviennent des échangeurs de la route. A ce stade du projet, il ne s'agit que de schémas de principes issus d'études préliminaires, les décisions ne sont pas prises indique le maître d'ouvrage.

Jacques Archimbaud remercie l'ensemble des participants pour leur participation et donne rendez-vous à l'auditoire au prochain focus groupe réunissant les entreprises du Dunkerquois le 5 novembre.