



acc

AUTOMOTIVE CELLS Co

**NOTE EN REPONSE AUX
RECOMMANDATIONS DE LA MISSION
REGIONALE D'AUTORITE
ENVIRONNEMENTALE (MRAE)
HAUTS-DE-FRANCE**

AUTOMOTIVE CELLS COMPANY SE
BILLY-BERCLAU - DOUVRIN



KALIÈS

Étude & conseil
en environnement,
énergie & risques industriels

PREAMBULE

Suite au dépôt du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE) en préfecture du Pas-de-Calais pour le projet d'usine de batteries automobiles de la société Automotive Cells Company (ACC) sur les communes de Billy-Berclau et de Douvrin (62), la mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis.

L'avis n°2021-5519 et 2021-5567 a été rendu le 27 juillet 2021 par la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France.

Le présent mémoire, est rédigé conformément à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, il vise à répondre par écrit aux recommandations formulées par la MRAE.

I. ANALYSE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET REPOSE AUX RECOMMANDATIONS

I.1. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS-PROGRAMMES, EFFETS CUMULES AVEC LES AUTRES PROJETS CONNUS, NOTION DE PROJET

Contexte	<p>L'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et les autres plans et programmes s'appliquant au territoire est traitée aux pages 514 et suivantes de l'étude d'impact.</p> <p>Elle montre que le projet (« bloc 1 ») respecte les prescriptions du plan local d'urbanisme intercommunal du SIVOM de l'Artois.</p> <p>La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie sera assurée par la gestion des eaux (pluviales, usées et industrielles), l'absence de zone humide sur le site déjà artificialisé, la surveillance de la pollution existante, les précautions prises pour protéger les eaux souterraines, le projet étant en périmètre de protection rapproché et éloigné du captage d'eau potable de Douvrin.</p> <p>L'analyse des impacts cumulés avec les autres projets connus est présentée pages 505 et suivantes de l'étude d'impact. Elle liste les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale sur les communes concernées par l'enquête publique. Seuls quelques-uns font l'objet d'une analyse. Les autres sont écartés sans justification. De plus, ces analyses sont très sommaires et uniquement qualitatives. L'analyse est à compléter pour l'ensemble des projets en approfondissant notamment l'analyse des effets cumulés sur le trafic et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, qui sont à évaluer quantitativement.</p>
Recommandation n° 1	<p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets en approfondissant notamment l'analyse des effets cumulés sur le trafic et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.</i></p>
Réponse :	
<p>Il faut d'abord noter qu'une phase amont d'échanges avec les services de l'état a été mis en place dans le cadre du projet. Celle-ci n'a pas mis en évidence de dossiers en cours qui auraient été sensibles au titre du cumul des effets. Par ailleurs, la concertation au titre de la saisie de la CNDP, n'a également pas fait l'objet de retour dans ce sens.</p> <p>De manière majorante, l'ensemble des projets ayant fait l'objet d'un examen au cas par cas, d'une décision ou d'un avis de l'autorité environnementale ont été listés, même si cela n'était pas nécessaire.</p>	

ACC - BILLY-BERCLAU/DOUVRIN
 Note en réponse aux recommandations de la MRAe

Les projets identifiés sont repris ci-dessous :

Nom du projet	Situation administrative	Prise en compte
Projet de construction d'une plateforme logistique au sein du parc des industries Artois-Flandres sur la commune de Billy-Berclau	Avis de la Dreal sur le projet du 16 août 2018	OUI
Projet d'entrepôt logistique par la société PRD sur les communes d'Illies et de Salomé	2 ^{ème} Avis de la MRAe sur projet le 22 octobre 2018	OUI
Projet de lotissement de 14 lots situé chemin blanc à Bauvin	Avis de la Dreal le 29 octobre 2018	NON
Projet de défrichement d'une friche minière par la réalisation d'une zone d'habitats	Avis de la Dreal le 30 octobre 2018	NON
Projet de construction de 2 bâtiments industriels sur la commune de Billy-Berclau par la société Draka Comteq	Avis de la Dreal sur projet du 21 novembre 2018	NON
Projet d'implantation d'un poste de transformation électrique haute tension sur la commune de Billy-Berclau par la société Draka Comteq	Avis de la Dreal sur projet du 28 novembre 2018	NON
Projet d'introduction d'une nouvelle matière première (acrylonitrile) sur un site Seveso par voie fluviale à Wingles	Avis de la Dreal le 8 mars 2019	NON
Modifications des conditions de remise en état de l'ancienne décharge des Marnières à Haisnes-lès-la-Bassée	Avis de la Dreal le 18 mars 2019	OUI
Projet d'implantation d'un bâtiment logistique sur la commune de Douvrin (Bâtiment DC3 Prologis)	Avis de la MRAe sur projet du 9 avril 2019	OUI
Projet d'implantation d'un bâtiment logistique sur la commune de Douvrin (Bâtiment DC4 Prologis)	Avis de la Dreal sur projet du 27 mai 2019	OUI
Projet de création d'une centrale photovoltaïque sur ombrières de parking sur la commune	Avis de la Dreal le 4 juin 2019	NON
Projet d'extension d'un hall de stockage sur la commune de La Bassée	Avis de la Dreal le 10 décembre 2019	NON
Projet d'aménagement d'une piste cyclable entre Loos-en-Gohelle et Wingles	Avis de la Dreal le 20 janvier 2020	NON
Projet d'extension d'un bâtiment existant et de son parking situé rue Roger Salengro à Hulluch	Avis de la Dreal le 7 avril 2020	NON
Projet d'aménagement d'un parking TER à Douvrin	Avis de la Dreal sur projet du 15 septembre 2020	NON
Transfert d'une surface de vente Aldi sur la commune de Wingles	Avis de la Dreal sur projet le 22 janvier 2021	NON
Création d'une nouvelle canalisation de transport de gaz DN300 entre Beuvry et Bénifontaine	Aucun avis (Demande d'examen au cas par cas publié le 11 février 2021)	NON

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est à réaliser avec « ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique,
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.

Les projets listés mais non retenus ne sont pas des projets nécessitant une analyse conformément à l'article cité ci-dessus. Parmi les projets retenus, certains ne nécessitaient pas une étude des cumuls au regard de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, toutefois au vu des enjeux (trafic et rejets de gaz à effet de serre associés), ils ont tout de même été retenus.

Des informations quantitatives sont apportées pour les projets retenus.

Pour le projet de Prologis DC3, d'après les données disponibles sur le site de la MRAe, les principaux enjeux relevés portent sur le trafic et les rejets de gaz à effet de serre associés. Le trafic routier est estimé à 150 PL et 189 VL par jour entraînant une augmentation de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (information sur la quantification des rejets non disponible).

Les informations de trafic relatives au projet Prologis DC4 ne sont pas disponibles.

Pour le bâtiment logistique à Billy-Berclau, d'après l'avis de la MRAe relatif à ce projet, les principaux enjeux relevés portent sur le trafic et les rejets de gaz à effet de serre associés. Le projet pourra être à l'origine d'un trafic de 700 VL par jour et 526 mouvements de PL par jour, soit un trafic total de 1 226 véhicules, à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants dans l'air (information sur la quantification des rejets non disponible).

Pour le projet de modifications des conditions de remise en état de l'ancienne décharge des Marnières à Haisnes-lès-la-Bassée, l'estimation du trafic engendré par l'activité est de 30 allers-retours/jour maximum.

La mise en œuvre de ces projets aura une incidence directe sur les conditions de déplacements, par un apport de trafic dans le secteur. C'est pourquoi une réflexion est en cours sur la mise en place d'alternatives au transport routier et la promotion des modes de déplacements (voir la réponse à la recommandation n°14).

Contexte

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, transpose en droit français la directive européenne n°2014/52/UE. Ces textes concernent la notion de projet. Antérieurement les projets étaient traités procédure par procédure (permis de construire, autorisation relative à une ICPE, etc). Dorénavant un projet doit être considéré dans son ensemble et ne peut être fractionné en plusieurs sous-projets lorsqu'ils concourent à un même objet. Dans le cas présent, un seul des blocs prévus fait l'objet de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, sur lesquelles porte le présent avis. Il convient donc de compléter l'étude d'impact, l'étude de danger et les études liées avec les éléments d'analyse portant sur les blocs 2 et 3 prévus à terme dans la « gigafactory » de la société ACC.

	L'absence de ces éléments fait peser un risque juridique sur l'ensemble du projet. L'absence de ces études complétées et de nature à sous-estimer les impacts globaux et pourrait être à l'origine de mesures environnementales suffisantes, sans compter les problématiques de compréhension et d'acceptation par les populations.
Recommandation n° 2	<i>L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier (étude d'impact, étude de danger, etc.) avec l'analyse complète (impacts, mesures, etc.) des projets des blocs de production n°2 et n°3 prévus à terme en 2030 sur le site.</i>
Réponse :	
<p>Comme précisé dans la présentation générale du DDAE, au vu des délais de mise en œuvre entre le premier, le second et le troisième bloc de ce projet industriel, le périmètre de l'autorisation environnementale, et le périmètre de l'évaluation environnementale ont été différenciés dans le dossier.</p> <p>L'autorisation environnementale aura pour périmètre le premier bloc du projet soit 1 ligne de 8 GWh sur laquelle sera basée le classement ICPE du projet et l'étude de dangers. Les second et troisième blocs feront l'objet d'une seconde voire troisième autorisation environnementale selon les enjeux associés.</p> <p>Il n'est pas possible d'avoir une vision globale du projet et une estimation quantitative des impacts au vu des incertitudes produits/process pour les blocs 2 et 3. Il est prévu que pour chaque bloc, une nouvelle technologie de batterie moins impactante sur l'environnement et sur l'empreinte carbone soit recherchée. A noter que le secteur des batteries électriques pour les véhicules est actuellement soumis à de rapides évolutions technologiques.</p> <p>Toutefois, lorsque cela était possible, l'évaluation des impacts a été réalisée sur les trois blocs notamment pour la faune-flore.</p> <p>Le principe a été validé avec les services de l'état en phase amont lors d'une réunion avec les services de la sous-préfecture, en octobre 2020.</p> <p>ACC est dans une démarche de « green factory ». Dans ce cadre, des objectifs environnementaux seront fixés en conception (produit/process) et seront suivis régulièrement notamment au travers, du système de management environnemental ISO 14001.</p>	

I.2. SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

Contexte	<p>L'étude d'impact, page 512 et 513, présente la démarche ayant aboutie au projet présenté à travers la</p> <p>réponse du porteur du projet à quatre questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne pas mettre en œuvre le projet ? - s'appuyer sur d'autres technologies ? - mettre en œuvre un projet plus réduit ? - mettre en œuvre le projet sur un autre site ?
-----------------	---

	<p>Les réponses apportées sont peu détaillées. Des analyses quantitatives plus poussées sont attendues, par un bilan carbone global comparé des différentes options par exemple, ou la comparaison des sites envisagés.</p> <p>Par ailleurs on peut noter que ce projet a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 25 février au 23 avril 2021.</p>
Pas de recommandation de la MRAe	

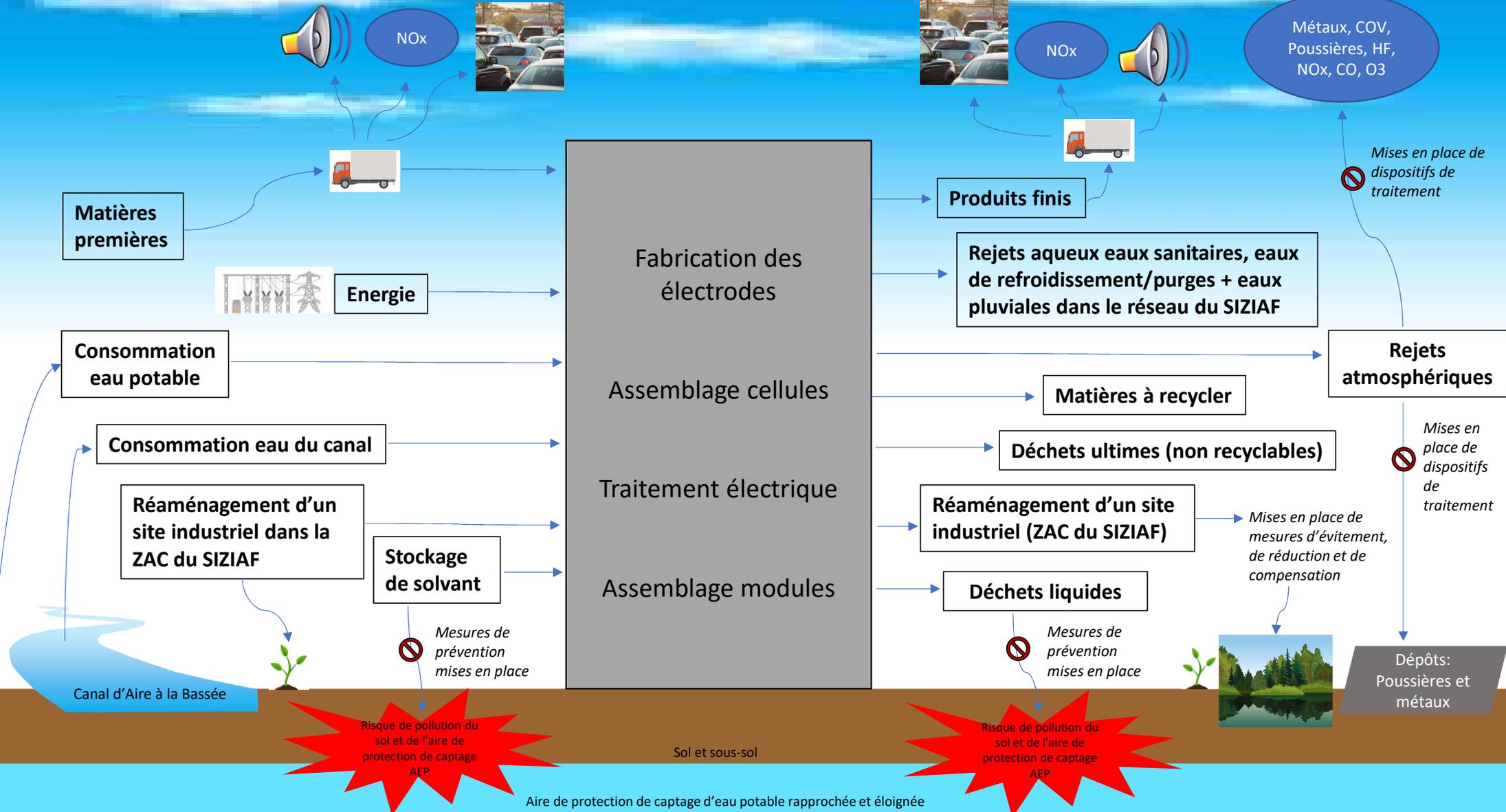
I.3. RESUME NON TECHNIQUE

Contexte	Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé et reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il mériterait d'être complété de documents iconographiques permettant de superposer le projet aux enjeux environnementaux (périmètre de protection de captage, ...).
Recommandation n° 3	<i>L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de documents iconographiques permettant de superposer le projet aux enjeux environnementaux et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.</i>
Réponse :	Un schéma supplémentaire a été réalisé présentant les données d'entrées et de sortie du projet de la société ACC au regard des enjeux de la zone de projet. Celui-ci est présenté en page suivante.

Projet ACC

Entrées

Produits



I.4. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER CES INCIDENCES

I.4.1 MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ, DONT NATURA 2000

Contexte	<p><u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>Le site est en dehors de zones de protection ou d'inventaire de la faune et de la flore.</p> <p>Trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont toutefois situées</p> <p>entre 1 à 2 km du projet, il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la ZNIEFF de type 1 n° 310013760 « terroir et marais de Wingle » ; • la ZNIEFF de type 2 n° 310013759 « basse vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin » ; • la ZNIEFF de type 1 n° 310030101 « étangs et marais d'Annoeullin, du Tranaux et de la ferme Masure ». <p>Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 14 km : la zone de protection spéciale (directive « oiseaux ») n° FR3112002 « Cinq tailles ».</p> <p><u>Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte</u></p> <p>Le dossier présente une étude bibliographique très complète des espèces faunistiques et floristiques, complétée d'inventaires de terrain.</p> <p>L'étude d'impact (page 156) indique sommairement qu'une caractérisation de zone humide a été réalisée. Elle conclut à l'absence de zones humides. Cependant, cette étude n'est pas jointe et le dossier ne précise pas la méthodologie employée.</p>
Recommandation n° 4	<p><i>L'autorité environnementale recommande de joindre l'étude de caractérisation des zones humides.</i></p>
Réponse :	
<p>L'étude de délimitation de zone humide a bien été jointe au dossier. Elle est disponible en annexe 11 du dossier de demande de dérogation démolition « Etude faune/flore et délimitation de zone humide ». Cette étude détaille notamment la méthodologie employée pour la délimitation de zone humide.</p>	

Contexte	<p>Les prospections de la flore et la faune se sont échelonnées entre septembre et décembre 2020 (étude d'impact page 159), avec une sortie pour la flore et les habitats (29 septembre 2020), et deux jours supplémentaires pour la recherche de l'Ophrys abeille, espèce protégée, trois sorties pour l'avifaune, permettant d'appréhender uniquement les oiseaux en période de migration automnale, deux sorties pour les amphibiens mais en dehors de la période de reproduction, deux sorties pour les reptiles et les insectes avec des passages pouvant être</p>
-----------------	---

	<p>considérés comme tardifs en saison, trois sorties pour les mammifères terrestres et une sortie pour les chauves-souris.</p> <p>Cette étude a mis en évidence la présence :</p> <ul style="list-style-type: none">• deux espèces protégées de flore, l'Ophrys abeille et le Gnaphale jaunâtre, sept espèces patrimoniales et des espèces exotiques envahissantes (cartes pages 167 à 169 de l'étude d'impact) ;• 35 espèces d'oiseaux observées, dont 26 protégées, ainsi que des nids (étude d'impact page 172) ;• trois espèces de chauves-souris (toutes protégées), aucun gîte n'a été observé, mais il est considéré que les constructions sont potentiellement des gîtes, d'autres espèces seraient potentiellement présentes ;• aucune espèce d'amphibiens, mais des études précédentes (bibliographie) avaient identifié deux espèces (Grenouille verte et Crapaud commun) ;• une espèce de reptile (le Lézard des murailles) ;• 21 espèces d'insectes. <p>Deux dossiers de demande de dérogation au titre des espèces protégées sont joints dans les annexes (pièce 7bis), un lié aux travaux de démolition (annexe 8) et l'autre à la construction à partir d'avril 2021 (annexe 9).</p> <p>Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) a été saisi sur la première demande et a rendu un avis favorable sous conditions le 10 mai 2021.</p> <p>Le dossier concernant la seconde demande de dérogation d'avril 2021 est en cours d'instruction. Il conclut à un impact négligeable à moyen (page 71 et suivantes).</p> <p>La demande de dérogation porte sur les deux espèces protégées de flore, cinq espèces de chauves-souris, le Lézard des murailles, des espèces de Goelands (brun, cendré et argenté), ainsi que d'autres espèces d'oiseaux (Gorge bleue à miroir, Hirondelles), des batraciens (Grenouille verte et Crapaud commun) et également le Hérisson d'Europe.</p> <p>Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont proposées dans le dossier de demande de dérogation .</p> <p>L'ensemble des mesures compensatoires prévues doit être mis en place préalablement au démarrage des travaux. Les conventions de gestion, le déplacement des espèces, les modalités de gestion et de suivi écologique ainsi que les engagements financiers doivent être prêts, intégrés à l'étude d'impact et les engagements tenus sur le long terme.</p> <p>Des éléments de diagnostics ont été réalisés en avril et mai 2021. Les résultats et mesures qui découlent de ces inventaires complémentaires doivent être intégrés à l'étude d'impact.</p> <p>Le dossier doit également être complété sur certaines mesures, telles que le calendrier des travaux. Des compléments et précisions sont attendus également sur la perméabilité des clôtures pour la petite faune, la limitation des risques de développement des espèces exotiques envahissantes susceptibles d'être amenées via les engins et les matériaux durant la phase travaux, la limitation de l'imperméabilité des</p>
--	---

	espaces, la gestion courante des espaces « verts » du site pour maintenir les espèces protégées sur le site (période et fréquence de tonte, usage de phytosanitaires, etc), la gestion des éclairages source de pollution lumineuse nocturne.
Recommandation n° 5	<p><i>L'autorité environnementale recommande de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>mettre à jour l'étude d'impact en intégrant les derniers résultats des inventaires de terrain de 2021, les conventions, mesures de suivi, engagements financiers et techniques à long terme pour les mesures de compensation ,</i> • <i>mettre en œuvre les mesures de compensation avant le démarrage des travaux ,</i> • <i>préciser le calendrier des travaux devant prendre en compte les périodes de moindre impact sur la faune et la flore ,</i> • <i>compléter ou préciser les mesures sur les clôtures, les éclairages, les modalités d'entretiens des espaces « verts », l'évitement d'introduction de végétation exotique envahissante.</i>
Réponse :	
<p>Des inventaires complémentaires ont été réalisés sur la zone de projet en avril, mai, juin et juillet 2021. La note synthétique regroupant ces inventaires est disponible en annexe 22 de l'étude d'impact soumis à enquête publique. Les conclusions des inventaires des périodes de printemps et été ne remettent pas en question les enjeux identifiés dans l'étude d'impact.</p> <p>Pour la mise en place des mesures de compensation sur les terrains ex-situ, une convention a été réalisée entre ACC et le SIZIAF et une autre entre ACC et EDEN62.</p> <p>Les mesures de compensation in-situ seront mises en œuvre avant le début des travaux. Certaines ont d'ailleurs déjà été mises en place : clôture, balisage des zones à enjeux, barrières amphibiens.</p> <p>Le calendrier des travaux de démolition est précisé en partie 3.2.3 de la partie A du dossier de demande de dérogation pour la phase démolition (annexe 8) et en partie 3.2.3 de la partie A du dossier de demande de dérogation pour la phase construction (annexe 9).</p> <p>Les précisions sur les mesures relatives à la faune-flore, et notamment celles relatives aux clôtures, aux éclairages, aux modalités d'entretiens des espaces « verts » et à l'évitement d'introduction de végétation exotique envahissante sont présentées en partie 2. « Présentation détaillée des mesures d'évitement, réduction et compensation » et en partie 4 « Mesures d'accompagnement et de suivi » des parties C du dossier de demande de dérogation démolition et du dossier de demande de dérogation construction.</p>	

Contexte	<p>La zone où s'installe le projet est gérée par un syndicat intercommunal, le SIZIAF. Elle s'inscrit dans une démarche de Territoire Engagé pour la Nature. Dans le cadre de la réglementation, un projet se doit de ne pas générer une perte nette de biodiversité.</p> <p><u>Évaluation des incidences Natura 2000</u></p> <p>L'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 est présentée aux pages 496 et 497 de l'étude d'impact. Elle présente succinctement les espèces recensées sur le site du projet, concernées par les directives européennes « Oiseaux » et « Habitats » à l'origine du réseau Natura 2000, et très brièvement le site des « Cinq Tailles ». Compte-tenu de l'éloignement (14,4 km) et des mesures présentées l'évaluation des incidences conclut à l'absence d'incidence résiduelles notables sur le réseau Natura 2000, ce qui est recevable.</p>
-----------------	--

	L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.
Recommandation n° 6	<i>L'autorité environnementale recommande de préciser comment le projet s'inscrit dans la démarche du gestionnaire de la zone d'activité, le SIZIAF, de Territoire Engagé pour la Biodiversité et de préciser également comment le projet respecte de cadre national du « Zéro perte nette de biodiversité ».</i>
Réponse :	
<p>Dans le cas présent, 2 zones d'étude ont été considérées pour la prise en compte des enjeux faune-flore :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La zone d'étude stricte, correspondant à la réalisation des inventaires faunistiques et floristiques, qui se sont étendus sur l'ensemble de la zone concernée par les travaux de démolition et ceux de construction ; • La zone d'étude éloignée, correspondant à l'étude bibliographique réalisée. Comme expliqué dans les dossiers de demande de dérogation, plusieurs études réalisées de 2015 à 2020 à l'échelle du Parc des Industries Artois-Flandres ont été prises en compte dans l'analyse. Une étude des fonctionnalités à cette échelle a également été réalisée afin de déterminer le mode d'utilisation de la zone d'étude stricte puis de la zone d'étude éloignée de chaque groupe d'espèces. De nombreuses études réalisées au sein ou autour de la zone d'étude ont également été prises en compte dans l'étude bibliographique. En effet, plusieurs échanges avec les structures ayant réalisé ces études (CPIE Chaîne des Terrils, bureau d'études Auddicé environnement, SIZIAF) ont pu avoir lieu afin d'obtenir ces documents et certaines données brutes. <p>Il est à préciser que les espèces inventoriées entre 2015 et 2018 et non revues lors des passages ont été considérées comme potentielles. Les prospections ont bien entendu été orientées selon les données bibliographiques. Les espèces inventoriées en 2020 au sein ou à proximité de la zone d'étude stricte ont quant à elle, bien été considérées comme présentes.</p> <p>Le projet a fait l'objet d'un dossier de dérogation en phase démolition et un autre en phase construction. Ces dossiers répondent aux exigences formulées dans l'arrêté ministériel du 19 février 2017 et dans les circulaires (modifié par l'arrêté du 28 mai 2009, du 18 avril 2012 et du 12 janvier 2016) et la circulaire du 21 janvier 2008 (DNP n°2008-01 du 21 janvier 2008, qui complète les circulaires DNP n°98-1 du 3 février 2008 et DNP n°00-02 du 15 février 2000) qui fixent les formes de la demande et les procédures à suivre pour chaque cas de dérogation. Ces dossiers ont fait l'objet d'échanges avec le SIZIAF et ont été réalisés conformément à la démarche dite ERC (Eviter, Réduire, Compenser).</p> <p>Selon, l'Office Français de Biodiversité (OFB), l'objectif de la séquence ERC est de concevoir, de réaliser puis de mettre en service (ou en exploitation) des projets d'aménagement du territoire de « moindre impact », engendrant aucune perte nette voire un gain de biodiversité selon les lois Grenelle (2009 et 2010) et la loi pour la Reconquête de la Biodiversité, de la Nature et des Paysages (2016). Elle constitue à ce titre une déclinaison technique et opérationnelle des engagements internationaux, communautaires ou nationaux pris par la France en matière de préservation des milieux naturels.</p> <p>Dans le cas des projets d'aménagement du territoire, la séquence ERC se traduit techniquement par un séquençage des choix techniques à effectuer par les maîtres d'ouvrage pour leurs projets, et ce, au regard des enjeux environnementaux. Ce séquençage comprend les trois étapes successives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en premier lieu, chercher toutes les alternatives permettant d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services écosystémiques que le projet pourrait engendrer ; • à défaut, proposer des mesures permettant de réduire, au droit du projet, les atteintes qui n'ont pu être suffisamment évitées ; 	

- et en dernier lieu, compenser les atteintes notables à l'environnement qui n'ont pu être évitées, ni suffisamment réduites, en réalisant des actions favorables à l'environnement. Cette contrepartie apportée aux impacts notables et négatifs du projet sur les milieux naturels, doit cibler les mêmes composantes (en termes d'espèces, d'habitats et de fonctions) que celles altérées, dégradées voire détruites par le projet.

La séquence ERC a bien été appliquée dans le cadre du projet, ce qui a conduit à la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation telles que décrit dans les dossiers de demande de dérogation.

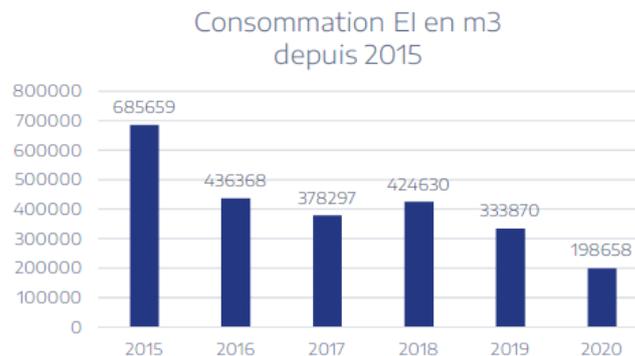
I.4.2 RESSOURCE EN EAU

Contexte	<p><u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>Le site du projet est situé sur l'Aire d'alimentation de captages (AAC) en eau potable de Salomé à proximité de l'AAC de Lens-Liévin et de celle du Sud de Lille.</p> <p>Il est également situé en périmètres rapproché et éloigné du captage d'alimentation en eau potable de Douvrin (forage n°00194D0214/F1). Plusieurs autres forages sont présents à moins de 3 km (la liste est présentée page 132 de l'étude d'impact, cartographie page 134).</p> <p>L'ensemble des communes de Douvrin et Billy-Berclau ainsi que les communes alentour, est situé dans une zone d'enjeu pour lutter contre les pollutions diffuses.</p> <p><u>Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte</u></p> <p>En page 42 de l'étude d'impact, la consommation de la première phase du projet (bloc 1) est présentée. La consommation annuelle d'eau potable est estimée à 20 000 m³ et la consommation en eau pour les procédés industriels à 300 000 m³. L'eau potable provient du réseau d'alimentation local issue de la nappe phréatique de la Craie de la vallée de la Deûle (dont les caractéristiques sont rappelées page 118 de l'étude d'impact). L'eau « industrielle » est pompée dans le canal.</p> <p>Si sur cette première phase du projet, l'alimentation en eau potable est relativement limitée, l'étude doit démontrer que le projet dans sa globalité (trois blocs de production à terme, soit 60 000 m³ par an de consommation d'eau potable) est possible sur le territoire sans remettre en cause l'alimentation des autres utilisateurs, habitants, industries et agriculture, le cas échéant.</p>
Recommandation n° 7	<p><i>L'autorité environnementale recommande d'étudier les impacts du projet global sur l'alimentation en eau potable du secteur, en prenant en compte les trois blocs de production prévus.</i></p>
Réponse :	
<p>Comme précisé précédemment, il n'est pas possible d'avoir une vision réelle des effectifs avec les trois blocs. Dans le DDAE, une estimation de la consommation en eau potable du secteur de 60 000 m³ pour les trois blocs a été réalisée, toutefois, il s'agit d'une estimation majorante. En effet, la consommation en eau potable pour le projet est liée aux besoins sanitaires et aux effectifs prévisionnels sur le site.</p>	

Contexte	Concernant l'eau « industrielle », la consommation annuelle de 300 000 m ³ est importante. Il n'y a pas de données quantitatives sur cette ressource en eau (page 141 de l'étude d'impact) et cet aspect n'est pas traité dans le dossier au motif que « aucun rejet ne sera réalisé au sein de ces cours d'eau ». L'impact sur la ressource en eau est à analyser. De plus à terme, après réalisation des blocs 2 et 3 de production ce sont 900 000 m ³ par an qui proviendront du canal d'Aire pour les besoins du projet global. Ce canal a d'autres usages (autres industries, agriculture, navigation) qu'il convient d'étudier, ainsi que sa relation avec des milieux naturels amont et aval (cours d'eau, zones humides, nappe phréatique de surface, etc.) sur lesquelles l'impact est à étudier. Dans ce cadre l'impact du changement climatique sur la ressource en eau souterraine et de surface est à considérer.
Recommandation n° 8	<i>L'autorité environnementale recommande d'étudier précisément l'impact quantitatif des prélèvements en eau « industrielle » dans le canal sur l'ensemble du réseau hydrographique et de ses dépendances (nappes phréatiques, zones humides amont et aval), ainsi que sur les autres usages (autres industries, agriculture, navigation) en prenant en compte l'impact du changement climatique sur la ressource en eau.</i>

Réponse :

Le graphique ci-dessous présente la consommation en eau industrielle de la Française de Mécanique depuis 2015.



D'après les dernières données sur la consommation en eau industrielle de la Française de Mécanique, la consommation a bien diminué dans les cinq dernières années, passant 685 659 m³ en 2015 à 198 658 m³ en 2020.

Le périmètre de la Française de Mécanique en 2015 comprenait également l'emprise de la société SIMASTOCK (BILS DEROO). Comme précisé dans le DDAE, cette société logistique ne consomme pas d'eau du canal d'Aire à la Bassée d'après son arrêté préfectoral.

Ainsi, au regard de la consommation actuelle, la consommation en eau du canal pour la Française de Mécanique et pour le bloc 1 de ACC sera de 498 658 m³, soit inférieure à la consommation en eau de la Française de Mécanique en 2015 (685 659 m³). La consommation en eau industrielle sera donc de - 27% par rapport à 2015.

Dans l'étude d'impact, il avait été estimé que la consommation en eau industrielle pour la Française de Mécanique, le site ACC (bloc 1), Simastock (Bils Deroo) et la société Atlantic serait de 682 167 m³, ce qui représentait une augmentation de 2,7% par rapport à la consommation d'eau de l'ancien périmètre de la Française de Mécanique en 2010. Toutefois, la consommation en eau de la Française de Mécanique après arrêt de certaines activités avait été surestimée par rapport à la consommation constatée en 2020.

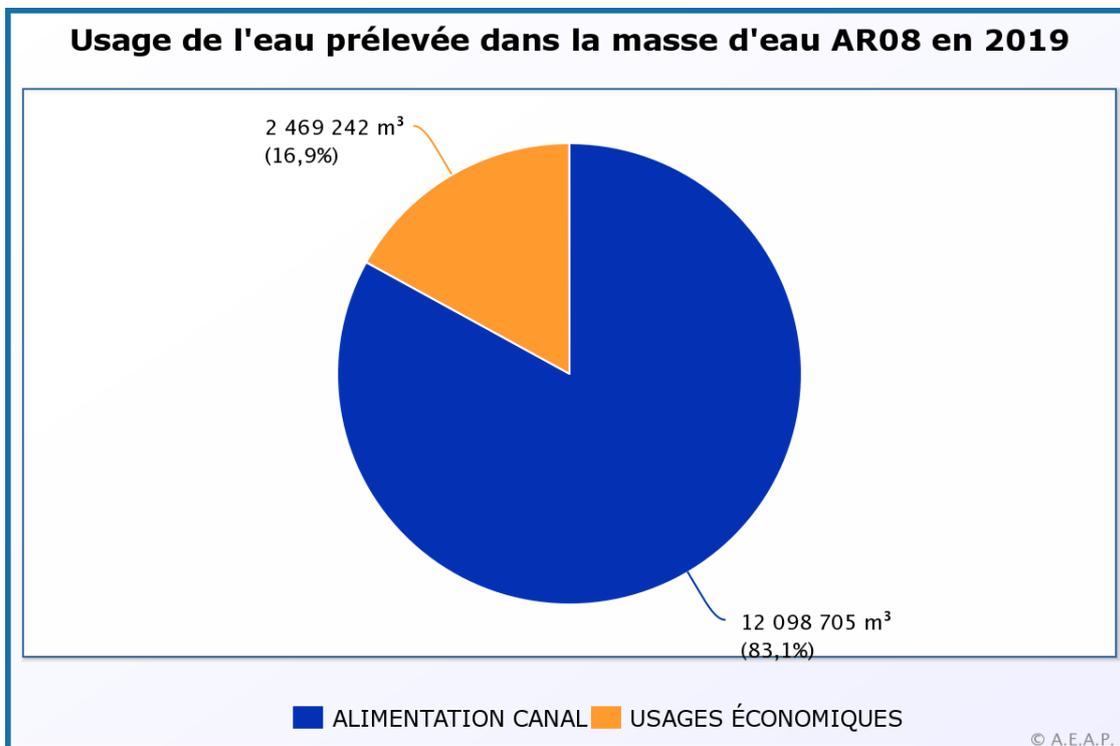
Comme précisé en partie V.2.5.2. de l'étude d'impact, ACC va étudier la récupération des purges de condensats des batteries froides, des condensats de traitement de l'eau et des purges de TAR pour une réutilisation dans le process. Pour les installations de traitement d'eau pour le process, des installations à haut rendement (90 % au lieu de 70 %) de type double osmose inverse avec traitement des condensats seront privilégiées.

D'autre part, dans le DDAE, une estimation à 900 000 m³ pour les trois blocs a été réalisée, toutefois, il s'agit d'une estimation majorante. Comme précisé précédemment, il n'est pas possible d'avoir une vision globale du projet au vu des incertitudes produits/process pour les blocs 2 et 3. Pour le 3^{ème} bloc, une nouvelle technologie de batterie fortement moins consommatrice d'eau dans le process de fabrication est à l'étude.

Les prélèvements en eau industrielle se feront dans le canal d'Aire à la Bassée qui fait partie de la masse d'eau "cours d'eau" AR08.

Pour rappel, une masse d'eau "cours d'eau" est une portion de cours d'eau homogène du point de vue du fonctionnement écologique et des pressions exercées par les activités humaines.

Les usages de l'eau prélevée dans la masse d'eau AR08 en 2019 sont détaillés dans le graphique suivant (source agence de l'eau Artois Picardie) :



La consommation d'eau du canal attendue pour le bloc 1 est de 300 000 m³, soit environ 2,5% de part alimentation du canal, et en considérant une consommation indicative de 900 000 m³ pour les trois blocs cette part représente 7,4% de l'alimentation du canal.

L'impact quantitatif peut donc être jugé comme faible à l'échelle de la masse d'eau concernée.

Contexte	Concernant la ressource en eau « industrielle » en provenance du canal, une mesure de réduction de la consommation est prévue en cas de sécheresse (page 556 de l'étude d'impact), sans plus de précision. La question doit également se poser pour l'approvisionnement en eau potable.
-----------------	---

Recommandation n° 9	<i>L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures envisagées en cas de sécheresse ou de baisse de l'approvisionnement en eau potable et « industrielle » pour assurer à la fois le bon fonctionnement du site, sa sécurité incendie, et l'approvisionnement des personnels.</i>
Réponse :	
<p>En cas de période sécheresse, l'arrosage des espaces verts sera proscrit.</p> <p>Le site se conformera aux réductions de consommation d'eau prescrites par arrêté préfectoral.</p> <p>Il est à préciser que la conception du projet a intégré la réduction pérenne des consommations par la mise en place d'équipements hydro-économiques, la surveillance des fuites, l'étude de la récupération des eaux de refroidissement et des purges, et un programme de suivi de la consommation en eau.</p> <p>Le site disposera de réserves indépendantes pour le sprinklage qui aura le rôle de première « barrière » défense incendie. L'alimentation des poteaux incendie est réalisée par pompage dans le canal, or ce canal est géré par les Voies Navigables de France qui assure un niveau suffisant et continu de celui-ci.</p> <p>En cas de baisse d'approvisionnement en eau potable utile à l'approvisionnement des personnels, des bouteilles d'eau seront distribuées pour la consommation.</p>	

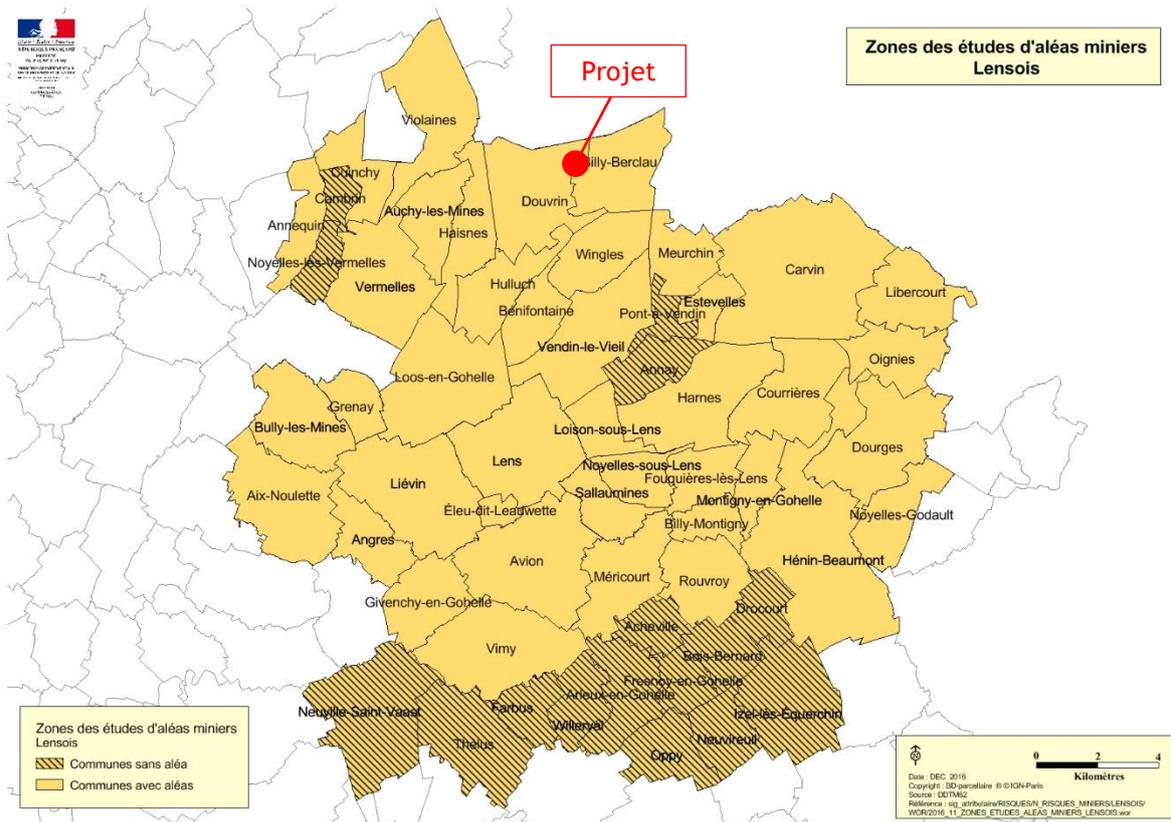
Contexte	L'impact du projet sur le captage d'alimentation en eau potable de Douvrin, dit « du SIZIAF », a fait l'objet d'une analyse par un hydrogéologue agréé. Cet avis est joint au dossier en annexe. Il comporte des préconisations qui doivent être respectées et reprises.
Recommandation n° 10	<i>L'autorité environnementale recommande qu'un engagement soit pris concernant le respect des préconisations de l'hydrogéologue agréé concernant la prise en compte du captage d'alimentation en eau potable de Douvrin, dit « du SIZIAF », dont le rapport est annexé au dossier.</i>
Réponse :	
<p>Le rapport de l'hydrogéologue agréé en annexe 14 de l'étude d'impact a été pris en compte dans les contraintes de conception/travaux/exploitation du projet.</p> <p>La société ACC s'engage à respecter les préconisations émises par l'hydrogéologue agréé contre les risques de pollution en phase travaux, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le stockage des produits dangereux se fera sur des aires étanches, • des WC chimiques seront installés, • le lavage et l'entretien des engins de chantier sur place est interdit, • une procédure d'intervention sera établie afin de définir les mesures à mettre en œuvre en cas de pollution accidentelle (produit absorbant, etc.). <p>Et en phase exploitation, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ACC vérifiera régulièrement le bon d'état d'étanchéité des cuves et organes récupérateurs de produits dangereux prévus en cas de déversements accidentels, • l'étanchéité des galeries souterraines stockant les matières à recycler ou les eaux d'extinction incendie sera vérifiée à période régulière. 	

I.4.3 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Contexte	<p><u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>La zone d'activités économiques ou s'implante le projet comporte divers éléments facteurs de risques technologiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une canalisation de gaz en limite est du site ; • une ligne électrique haute tension en limite ouest ; • de nombreuses autres ICPE (17) plus ou moins proches (listées en pages 203 et 204 de
Recommandation n° 11	<p><i>L'autorité environnementale recommande de vérifier que le risque minier n'est pas à considérer et de le justifier.</i></p>

Réponse :

Dans les anciennes concessions minières du bassin houiller Nord-Pas-de-Calais, les procédures d'arrêt de travaux miniers sont achevées et les travaux de mise en sécurité des puits terminés. Dans le cadre de la gestion de l'après-mines, une étude des aléas miniers résiduels a été réalisée. Les communes de Douvrin et Billy-Berclau, incluses dans la zone d'étude du Lensois, sont concernées par un aléa minier.



L'aléa est lié à la présence sur ces communes de parties de terrils (localisés à environ 1,2 km au Sud du projet). L'aléa est de niveau faible (voir cartes en pages suivante) et les communes de Douvrin et Billy-Berclau ne sont pas concernées par le Plan de Prévention des Risques Miniers (PPRM) Lensois.

Le projet n'est donc pas concerné par le risque minier.

ACC - BILLY-BERCLAU/DOUVRIN
 Note en réponse aux recommandations de la MRAe



Bassin Houiller du Nord Pas-de-Calais - Zone 4
Commune de Douvrin
 Carte des aléas liés aux ouvrages de dépôt

LEGENDE

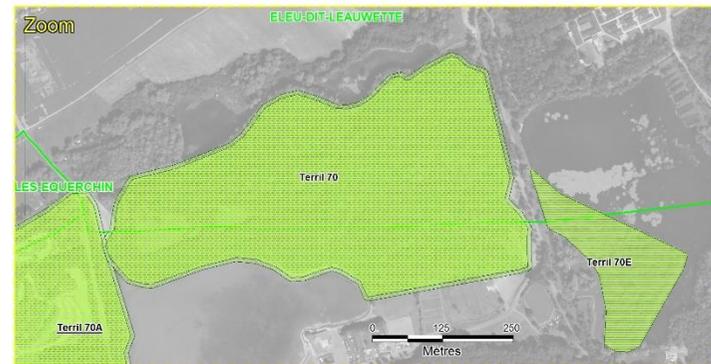
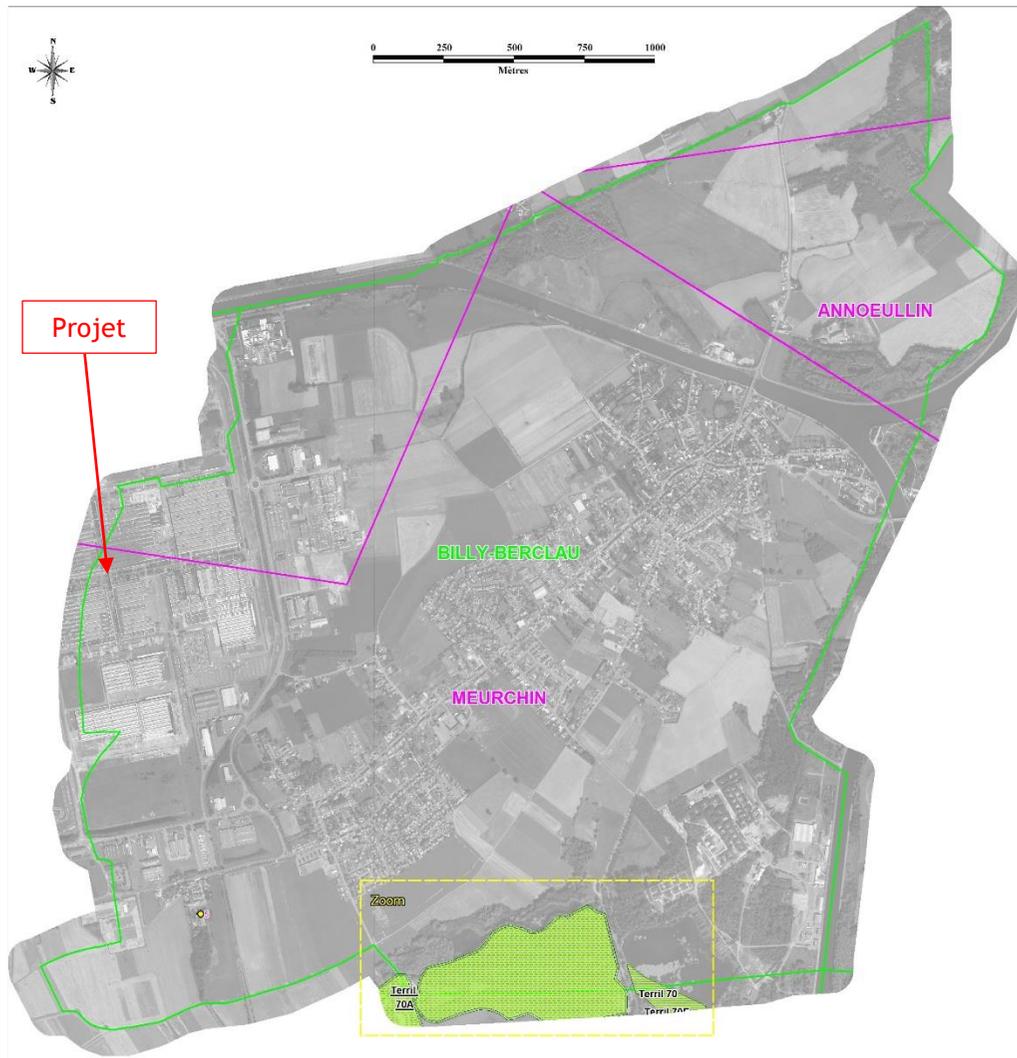
Niveaux d'aléa	Type d'instabilité
Fort	Effondrement localisé
Moyen	Affaissement
Faible (travaux avérés)	Tassement
Faible (travaux suspects)	Glissement superficiel
Autres légendes	Glissement profond
Puits ou avaleresse matérialisé	Terril 12 Terril en aléa échauffement de niveau faible
Puits ou avaleresse localisé	Terril 12 Terril en aléa échauffement de niveau fort
Limites administratives	
Limite de commune	
Limite de concession	
Fond cartographique	
BD ORTHO (Lambert 93) de 2009 selon le protocole IGN/MEEDM	

GEODERIS **INERIS**

Echelle carte principale : 1/10 000
 Echelle zoom : 1/5 000

GEODERIS E2010/0710E-Bis - 10/NPC2211
 ADDENDUM E2014/0220E - 14/NPC3302

Annexe 58
 Janvier 2014



Bassin Houiller du Nord Pas-de-Calais - Zone 4
Commune de Billy-Berclau
Carte des aléas liés aux ouvrages de dépôt

LEGENDE

Niveaux d'aléa	Type d'instabilité
■ Fort	Effondrement localisé
■ Moyen	Affaissement
■ Faible (travaux avérés)	Tassement
■ Faible (travaux suspectés)	Glissement superficiel
Autres légendes	Glissement profond
Puits ou avaleresse matérialisé	Terril 12 Terril en aléa échauffement de niveau faible
Puits ou avaleresse localisé	Terril 12 Terril en aléa échauffement de niveau fort
Limites administratives	
Limite de commune	
Limite de concession	

Fond cartographique
 BD ORTHO (Lambert 93) de 2009 selon le protocole IGN/MEEDM

GEODERIS **INERIS**
pour un développement durable

Echelle carte principale : 1/10 000
 Echelle zoom : 1/ 5 000
 Annexe 51

GEODERIS E2010/071DE-Bis - 10NPC2211
 ADDENDUM E2014/022DE - 14NPC3302
 Janvier 2014

Contexte	Comme pour les autres thématiques, l'étude ne considère toutefois que le premier bloc de production et pas l'ensemble du projet.
Recommandation n° 12	<i>L'autorité environnementale recommande d'étudier l'ensemble des trois blocs de production prévus dans l'étude d'impact, l'étude de danger et l'étude sanitaire.</i>
Réponse :	
<p>Comme précisé dans la réponse à la recommandation n° 2, au vu des délais de mise en œuvre entre le premier, le second et le troisième bloc, le périmètre de l'autorisation environnementale et le périmètre de l'évaluation environnementale sont différenciés.</p> <p>L'autorisation environnementale a pour périmètre le premier bloc du projet soit 1 ligne de 8 GWh sur laquelle est basée le classement ICPE du projet et l'étude de dangers. Les second et troisième blocs feront l'objet d'une seconde voire troisième autorisation environnementale selon les enjeux associés. Il est à noter que le secteur des batteries électriques pour les véhicules est actuellement soumis à de rapides évolutions technologiques.</p> <p>Il n'est pas possible d'avoir une vision globale du projet au vu des incertitudes produits/process pour les blocs 2 et 3. Lorsque cela était possible, l'évaluation des impacts a été réalisée sur les trois blocs.</p> <p>Le principe a été validé avec les services de l'état en phase amont en octobre 2020.</p>	

Contexte	Il est à noter que le dossier présente certaines cartes de risques technologiques, mais que la présentation est fragmentaire site par site (pages 25 et 26 de l'étude de danger) et n'est pas recoupée avec les cartes des modélisations des risques générés par le premier bloc de production de batteries. Les modélisations ont été réalisées, mais les cartes des effets et risques technologiques (en dehors des dispersions de polluants atmosphériques, voir chapitre suivant) ne sont d'ailleurs pas fourni dans le dossier.
Recommandation n° 13	<p><i>L'autorité environnementale recommande de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - fournir les cartes des effets et risques technologiques issus des modélisations de l'étude de danger, - recouper ces données avec les risques technologiques générés par les sites voisins, - représenter l'ensemble des risques technologiques du secteur sur une seule et même cartographie afin d'analyse des effets cumulés et effets dominos éventuels.
Réponse :	
<p>Les cartes des effets technologiques ont été réalisées mais relèvent de la confidentialité. Elles sont jointes à la version confidentielle instruite par l'administration. Pour des questions de confidentialité et de sûreté industriel, ces modélisations ne peuvent pas être mises à la disposition du public.</p>	

I.4.4 ÉNERGIE, CLIMAT ET QUALITE DE L’AIR, EN LIEN AVEC LA MOBILITE ET LE TRAFIC ROUTIER NOTAMMENT

<p>Contexte</p>	<p><u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>Le projet est situé en milieu urbain habité (premières habitations à 90 m, groupe scolaire à 500 m) au sein du Bassin Minier du Pas-de-Calais, intégralement concerné par le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA) interdépartemental du Nord - Pas-de-Calais.</p> <p>Un Plan Climat Air Énergies Territorial (PCAET) couvre le territoire intercommunal de la Communauté d’Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane⁶, il a fait l’objet d’un avis de l’autorité environnementale en date du 16 décembre 2019⁷. Ce PCAET traite des effets du changement climatique sur le territoire, des consommations énergétiques, des émissions de polluants atmosphériques, fixe des objectifs, une stratégie et met en œuvre un plan d’action pour le territoire. Il convient de prendre en compte ces éléments ainsi que les remarques et avis formulés.</p> <p><u>Qualité de l’évaluation environnementale et prise en compte</u></p> <p>L’étude d’impact, page 40, présente la consommation d’énergie électrique : 360 GWh par bloc produisant 8 GWh de batteries. Page 41, la consommation annuelle maximale en gaz naturel, utilisé dans le processus de fabrication, sera pour le premier bloc de 134 GWh. La consommation en matières premières, notamment cobalt, est évoquée page 42, mais aucun chiffrage n’est donné.</p> <p>Le trafic généré est évoqué page 47, voir tableau ci-dessous :</p> <div data-bbox="528 1178 1370 1368" data-label="Table"> <p style="text-align: center;">Tableau 7. Trafic journalier attendu à chaque phase du projet de la société ACC</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3"></th> <th colspan="3">Trafic maximal</th> <th colspan="3">Trafic moyen</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Poids-lourds</th> <th rowspan="2">Véhicules légers</th> <th colspan="2">Poids-lourds</th> <th rowspan="2">Véhicules légers</th> </tr> <tr> <th>Livraisons</th> <th>Expéditions</th> <th>Livraisons</th> <th>Expéditions</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Phase 1</td> <td>26</td> <td>10</td> <td>300</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>Phase 2</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>240</td> <td>15</td> <td>10</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>Phase 3</td> <td>13</td> <td>10</td> <td>240</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>240</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p><i>Trafics générés par le projet (Source : page 47 de l’étude d’impact)</i></p> <p>Le trafic généré, n’est pas supérieur au trafic antérieur quand la Française de Mécanique était pleinement en activité. Le réseau est donc en capacité d’absorber ce flux.</p> <p>Le porteur du projet étudie le recours au transport ferré et au transport par voie d’eau (page 47 de l’étude d’impact). Toutefois les études sont en cours. Concernant le déplacement des employés, des incitations et mesures sont prévues à l’échelle de la zone d’activité. Il conviendrait de compléter ces mesures, par des aides, des aménagements, un plan de déplacements, etc.</p>		Trafic maximal			Trafic moyen			Poids-lourds		Véhicules légers	Poids-lourds		Véhicules légers	Livraisons	Expéditions	Livraisons	Expéditions	Phase 1	26	10	300	20	10	300	Phase 2	20	10	240	15	10	240	Phase 3	13	10	240	10	10	240
	Trafic maximal			Trafic moyen																																			
	Poids-lourds		Véhicules légers	Poids-lourds		Véhicules légers																																	
	Livraisons	Expéditions		Livraisons	Expéditions																																		
Phase 1	26	10	300	20	10	300																																	
Phase 2	20	10	240	15	10	240																																	
Phase 3	13	10	240	10	10	240																																	
<p>Recommandation n° 14</p>	<p><i>L’autorité environnementale recommande de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - recourir, compte-tenu des possibilités du site, au transport par voie d’eau et voie ferrée en lieu et place du transport routier ; 																																						

	<i>- concourir à renforcer les mesures de la zone d'activité du SIZIAF pour permettre aux employés d'éviter de recourir à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail.</i>
--	---

Réponse :

Concernant le transport fluvial et plus largement les alternatives au transport routier, ACC a rencontré les gestionnaires d'infrastructures en charge du transport fluvial et ferré, en particulier VNF, et une étude est en cours en particulier pour le potentiel de transport des approvisionnements, à court et moyen termes.

L'objectif sera d'identifier toutes les alternatives au transport routier et de réaliser une analyse multicritères des performances environnementales, économiques et techniques de ces alternatives, afin qu'ACC puisse avoir un outil d'aide à la décision. ACC s'est rapproché de la SNCF et des constructeurs automobiles pour creuser la question de l'expédition de ses modules de batteries.

Pour rappel, il est prévu une quarantaine de poids lourds par jour pour le bloc 1, entre 25 et 30 en entrée et 10 en sortie, du lundi 0h00 au samedi 22h00.

Pour diversifier les moyens d'accès à l'usine pour les salariés et réduire l'usage individuel de la voiture,

ACC prévoit d'étudier :

- L'existence d'une offre de transports publics aux horaires auxquels les employés d'ACC auront besoin de venir à l'usine, auprès du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, établissement public en charge du réseau de transports en commun sur le territoire des agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay-Artois-Lys-Romane. ;
- L'intégration à un plan de mobilité inter-entreprises à l'échelle de la ZI Artois-Flandres, sous réserve de compatibilité avec les horaires des équipes postées ;
- La remise d'un guide des mobilités à chaque nouveau salarié lors de sa prise de poste, afin de présenter précisément l'ensemble des offres de transport pour accéder à l'usine : transport en commun, piste cyclable, co-voiturage, TER, dispositifs des collectivités pour l'aide à l'achat d'un vélo électrique...
- Les façons de promouvoir le covoiturage et l'utilisation du vélo pour l'accès à l'usine (places réservées au covoiturage, blog de co-voiturage au sein de l'usine, parking vélos...).

Contexte	<p>Une étude des risques sanitaires (air et sol) est réalisée et présentée, avec un état initial (page 421 et suivantes de l'étude d'impact), des modélisations des rejets atmosphériques de polluants (page 471 et suivantes de l'étude d'impact) générés et une analyse des impacts. L'état initial met en évidence une pollution du site avec des dépassements de seuils ou des valeurs limites pour le Cuivre (points de mesures numéros 1, 5 et 6), le Zinc (point de mesure 6) et le Lithium sur l'ensemble des points de mesures. Pour autant, l'analyse conclut, page 452, à la compatibilité de l'état des milieux avec les usages existants.</p> <p>La liste des polluants émis par le projet est présentée page 421 de l'étude d'impact.</p> <p>L'évaluation des impacts du premier bloc de production de batteries sur cette situation existante conclue, pages 494 et 495, à un impact acceptable, sous réserve de la maîtrise des émissions et du non</p>
-----------------	---

	dépassement des flux annuels mentionnés dans l'étude. Un suivi des émissions est prévu.
Recommandation n° 15	<i>L'autorité environnementale recommande de respecter les conclusions du volet sanitaire de l'étude d'impact (évaluation des risques sanitaires).</i>
Réponse :	
Les conclusions de l'évaluation quantitative des risques sanitaires seront respectées.	

Contexte	Le changement climatique est abordé sous l'angle de la vulnérabilité du site et du projet aux effets du changement en cours, pages 509 et 510 de l'étude d'impact. Cette analyse est très superficielle, sans éléments de quantification, de mise en perspective et de contextualisation propre au territoire du projet (cf. PCAET) et elle n'analyse pas les effets du projet sur le changement climatique (en positif ou en négatif).
Recommandation n° 16	<i>L'autorité environnementale recommande de quantifier et d'analyser les effets du changement climatique sur le projet et réciproquement.</i>
Réponse :	
<p>En janvier 2020, la Commission européenne a présenté le Pacte vert, qui comprend des ambitions fortes en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour tous les secteurs d'activité, dont le secteur des transports, avec l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050. 2020 est également l'année d'application du règlement relatif aux émissions de CO2 des voitures particulières et véhicules utilitaires légers, qui prévoit des sanctions financières en cas de non-respect des objectifs. En effet, la réglementation européenne CAFE (Corporate Average Fuel Economy) imposera aux constructeurs un seuil d'émission de CO2 moyen à ne pas dépasser : 95 gCO2/km sur 95 % de la flotte commercialisée en 2020, puis sur 100 % en 2021. En France, la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019 fixe, notamment en son article 73, l'objectif de la fin des ventes des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.</p> <p>Au regard des objectifs de décarbonation du secteur des transports routiers, que ce soit aux niveaux européens (Pacte vert européen), ou français (loi Mobilités, loi Energie Climat, Stratégie Nationale Bas Carbone) qui visent la neutralité carbone et la décarbonation des transports terrestres en 2050, les véhicules électriques utilisant de l'électricité décarbonée sont considérés comme une des réponses efficaces à court terme pour réduire l'impact de la circulation automobile sur le climat.</p> <p>L'intérêt du projet vis-à-vis du changement climatique a été présenté dans le dossier de concertation préalable, partie 2. « <i>La mobilité électrique au service de la transition énergétique</i> » à partir des données d'experts nationaux.</p> <p>Pour ce qui concerne l'incidence du changement climatique sur le projet, la vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique a été présentée en partie X.1 de l'étude d'impact, notamment les éléments relatifs à l'augmentation de température et aux phénomènes météorologiques associés ; aux précipitations, inondations, coulées de boues, grêle et neige ; et aux vents et tempêtes.</p> <p>Les mesures de sécurité à prendre en cas de fortes chaleurs seront intégrées dans le Plan d'Opération Interne (POI), plan industriel de réponse à l'urgence.</p>	

Contexte	Le dossier ne présente pas la provenance des matériaux utilisés et notamment les oxydes métalliques, ni l'impact de cette extraction. Dans le cadre d'une réflexion globale sur l'impact de la production des batteries, de la source au déchet et à son traitement, cette étude serait des plus utiles pour mettre en évidence l'intérêt de cette technologie. Cela pourrait être réalisé grâce à une étude de l'empreinte écologique du projet intégrant un bilan carbone par exemple. Les éléments présentés sur le cycle de vie d'une batterie automobile pages 85 et 86 de l'étude d'impact pourront utilement être enrichi et intégré à cette étude globale.
Recommandation n° 17	<i>L'autorité environnementale recommande de mener une étude d'empreinte écologique globale du projet.</i>
Réponse :	
<p>ACC souhaite intégrer la prise en compte des impacts environnementaux et sociétaux dans tous ses modes de fonctionnement. Pour cela, ACC travaille à avoir la plus faible empreinte carbone possible pour ses batteries, de la mise à la sortie des lignes de production. Conformément à la réglementation ACC réalisera un bilan d'émissions de gaz à effet de serre de l'activité de l'entreprise. La chaîne d'approvisionnement est conçue de manière à garantir une totale traçabilité des métaux utilisés : en particulier pas de cobalt des mines artisanales de République Démocratique du Congo, pas de nickel de mines avec rejets en haute mer, pas de lithium provenant des mines créant une contrainte hydraulique résiduelle ni de minerais issus de zones de conflit. La conception des produits intègre dès le début la recyclabilité future en fin de vie des cellules et modules pour qu'elles soient faciles à démonter et à réparer, ainsi qu'une collaboration à l'émergence d'une filière de recyclage.</p> <p>Les informations relatives aux matières premières sont complétées pages 40 et 41 du bilan des garants « <i>Les matières, une question environnementale et stratégique</i> » disponible en annexe 14 de la présentation générale.</p> <p>Les éléments relatifs à l'empreinte écologique globale du projet ont été précisés dans le bilan des garants dans la partie « <i>La construction de l'usine : une labellisation HQE, efficacité énergétique des process et potentiel d'utilisation des énergies renouvelables</i> » pages 49 et 50.</p> <p>Notons qu'une analyse du cycle de vie sera menée après le démarrage de l'activité sur l'ensemble des aspects environnementaux : énergie, eau, biodiversité... Cette analyse prendra l'impact global du projet à chaque étape de la vie des batteries.</p>	