

COMMUNES DE DOUVRIN ET DE BILLY-BERCLAU

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

**Demandes de permis de construire et
d'autorisation environnementale, présentés par
la Société AUTOMOTIVE CELLES COMPANY SE
en vue d'exploiter une unité de fabrication de
batteries pour voitures électriques (gigafactory)**

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Enquête publique du 6 septembre au 8 octobre 2021

Le présent document comprend 3 parties:

**A-Rapport du commissaire-enquêteur sur l'enquête unique
regroupant 2 enquêtes distinctes**

B-Conclusions et avis motivés du commissaire-enquêteur,

- 1 concernant l'autorisation I.C.P.E**
- 2 concernant les permis de construire**

C- Annexes (relatives aux 2 enquêtes)

A-RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A-1 CONTEXTE ET GENERALITES

A-1-1 Objet de l'enquête et cadre juridique

A-1-1-1- LE SIZIAF

A-1-1-2- Contexte du projet

A-1-1-3- Cadre Juridique

A-1-2 Maître d'Ouvrage

A-1-3 Présentation du Projet

A-1-3-1 Objet

A-3-1-2 Description du site

A-3-1-3 Contraintes d'urbanisme

A-3-1-4 Diagnostic

A-3-1-5 Description architecturale du projet

A-1-4 Composition des dossiers d'enquête

A-1-4-1 Dossier ICPE

A-1-4-2 Dossier Permis de construire

A-2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A-2-1 Désignation du commissaire enquêteur

A-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

A-2-3 Organisation de l'enquête

A-2-3-1 Remise du dossier d'enquête

A-2-3-2 Réunion avec A.C.C. (Visite du site)

A-2-3-3 Réunion avec A.C.C. (Impacts sur l'environnement)

A-2-3-4 Réunions en Mairies de Billy-Berclau et de Douvrin

A-2-3-5 Réunion au SIZIAF

A-2-3-6 Publicité de l'enquête

A-2-3-6-1- Publicité Réglementaire

A-2-3-6-2 -Publicité Communale

A-2-4 Déroulement de l'enquête

A-2-4-1 Permanences du commissaire enquêteur

A-2-4-2 Incidents au cours de l'enquête

A-2-4-3 Clôture de l'enquête

A-2-4-4 Participation du public à l'enquête

A-2-5 Les visiteurs lors des permanences

A-2-5-1-Observations sur les registres

A-2-5-2- Observation orale

A-2-5-3-Observations reçues par courriel

A-2-5-4-Obsservation reçue par courrier

A-2-5-5-Récapitulation de observations

A-2-5-6-Informations

A-2-6 Notification au maître d'ouvrage (A.C.C.) du procès-verbal de synthèse des observations du public

A-2-7 Délibérations des communes concernées

A-2-8 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage (A.C.C.)

A-3 Analyse du projet

A-3-1 Présentation d'ensemble

A-3-2 Permis de construire

A-3-3 Nomenclature ICPE

A-3-4 IOTA

A-4 Rayon d'affichage

A-5 Résumés non techniques

A-6 Etude d'impact et son volet sanitaire

A-6-1 Milieu Humain

A-6-2 Milieu Physique

A-6-3 Milieu Naturel

A-6-4 Paysage et Patrimoine

A-6-5 Cadre de vie

A-6-6 Volet Sanitaire

A-7 Etude des dangers

A-8 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

A-9 Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale

(M.R.A.E.)

1- 1 Articulation du projet avec les plans-programmes, effets cumulés avec les autres projets connus, notion de projet

1-2 Résumé non technique

1-3 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

1-3-1 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000

1-3-2-Ressource en eau

1-3-3-Risques technologiques

1-3-4 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

A-10 Avis des Services consultés

1-AIR LIQUIDE

2-SIZIAF DOUVRIN

3-SNCF BILLY-BERCLAU

4-SNCF DOUVRIN

5-SIZIAF BILLY-BERCLAU

6-ARS

7-DREAL

8-ENEDIS BILLY-BERCLAU

9-ENEDIS DOUVRIN

10-GRTGAZ

11-RTE

12-SDIS

A-11 ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DU MEMOIRE EN REPONSE

A-11-1 Observation n° 1 de EELV Nord-Pas-de-Calais

A-11-2 Observation n° 2 de FNE Hauts de France

A-11-3 Observation n° 3 de Mr Coly

A-12-1 Mémoire en réponse de A.C.C

A-12-1-1 Sur la protection et la préservation de la ressource en eau_

A-12-1-2 Sur l’empreinte écologique globale du projet_

A-12-1-3 Sur les risques cumulés_

A-12-1-4 Sur les aspects environnementaux du projet et des batteries_

A-12-1-5 Sur l’information régulière du public sur l’usine, ses effets et sur le financement du projet_

A-12-1-6 Sur les aspects géopolitiques et de souveraineté

A-12-1-7 Sur les aspects sociaux

B- CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

B-1- Conclusions et avis sur l'enquête Autorisation Environnementale

B-1-1 Rappel de l'objet de l'enquête et de la réglementation

B-1-2 Préparation, organisation et déroulement de l'enquête

B-1-2-1 Désignation du Commissaire Enquêteur

B-1-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

B-1-2-3 Organisation de l'enquête

B-1-2-4 Déroulement de l'enquête

B-1-3 Les Observations du public

B-1-4 Eléments de réflexion/motivation/conclusions et avis du commissaire-enquêteur

B-2 Conclusions et avis concernant la demande des permis de construire

B-2-1 Rappel de l'objet de l'enquête et de la réglementation

B-2-2 Préparation, organisation et déroulement de l'enquête

B-2-2-1 Désignation du Commissaire Enquêteur

B-2-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

B-2-2-3 Organisation de l'enquête

B-2-2-4 Déroulement de l'enquête

B-2-3 Les Observations du public

B-2-4 Eléments de réflexion/motivation/conclusions et avis du commissaire-enquêteur

C-ANNEXES

ANNEXE : Désignation par le Tribunal Administratif

ANNEXE 1 : Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête :

ANNEXE 2 : Dossier enquête publique : nombre de pages

ANNEXE 3 : Avis d'enquête publique

ANNEXE 4 : Publication de l'avis d'enquête :

- Dans les éditions de la « Voix du Nord » du 20 Août 2021
1^{ère} publication
- Dans les éditions de « Nord Eclair » du 20 Août 2021
1^{ère} publication

ANNEXE 5 :

- Dans les éditions de la « Voix du Nord » du 10 septembre 2021
2^{ème} publication
- Dans les éditions de « Nord Eclair » du 10 septembre 2021
2^{ème} publication

ANNEXE 6 : d'affichage de l'enquête sur le site

Constat d'huissier réalisé pour A.C.C.

ANNEXE 7 : Certificat d'affichage en mairie de de Billy-Berclau

ANNEXE 8 : Certificat d'affichage en mairie de Meurchin

ANNEXE 9 : Certificat d'affichage en mairie de Douvrin

ANNEXE 10 : Certificat d'affichage en mairie de Haisnes

ANNEXE 11 : Certificat d'affichage des en mairie de Sainghin-en-Weppes

ANNEXE 12 : Certificat d'affichage en mairie de Bénifontaine

ANNEXE 13 : Certificat d'affichage en mairie de La Bassée

ANNEXE 14 : Certificat d'affichage en mairie de Salomé

ANNEXE 15 : Certificat d'affichage en mairie de Hulluch

ANNEXE 16 : Certificat d'affichage en mairie de Hantay

ANNEXE 17 : Certificat d'affichage en mairie de Vendin-le-Vieil

ANNEXE 18 : Certificat d'affichage en mairie de Wingles

ANNEXE 19 : Procès-Verbal de synthèse du 15 octobre 2021

ANNEXE 20 : Mémoire en réponse d'A.C.C. en date du 22 octobre 2021

ANNEXE 21 : Affichage du permis de démolir

COMMUNES DE DOUVRIN ET DE BILLY-BERCLAU
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

**Demandes de permis de construire et d'autorisation
environnementale, présentés par la
Société AUTOMOTIVE CELLES COMPANY SE**

**En vue d'exploiter une unité de fabrication de batteries
pour voitures électriques (gigafactory)**

Enquête publique du 6 septembre au 8 octobre 2021

**RAPPORT DU COMMISSAIRE-
ENQUÊTEUR**

A-RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A-1- Contexte et généralités

A-1-1- Objet de l'enquête et cadre juridique

A-1-1-1-LE SIZIAF



Depuis les années 60, avec la fin progressive et programmée de l'activité minière, l'Etat a fait appel aux communes pour soutenir la création d'un parc industriel et y implanter une usine de construction de moteurs automobiles

Une ZAC fut créée en 1969 sur 560 hectares suivie d'une implantation de la Française de Mécanique (FM) sur 140 Ha

En 1974, création d'un syndicat intercommunal pour aménager et gérer la ZAC avec 20 communes

Le SIZIAF a un schéma directeur partagé avec les élus, une vocation de développement reposant sur la qualité environnementale, offre un cadre de vie de qualité aux entreprises et aux riverains, préserve les milieux, ressources naturelles et la biodiversité, contribue à la réduction de la pollution atmosphérique et à la lutte contre le changement climatique, optimise l'occupation des sols, est reconnu parmi les sites industriels clés en main garantissant la rapidité des procédures administratives, est accompagnateur à une implantation facilitée.

Le Syndicat Mixte SIZIAF comprend 2 adhérents : la CABBALR (Communauté d'Agglomération Béthune- Bruay Artois Lys Romane) et la CALL (Communauté d'Agglomération Lens-Liévin)

A-1-1-2- Contexte du projet

Le Groupe PSA, implanté sur le site de la Française de Mécanique de Douvrin, s'associe au groupe Total sous la forme de la co-entreprise ACC (Automotive Cell Company) en vue de la fabrication de batteries pour l'industrie automobile, intégrant à terme de nouvelles technologies de cellules lithium-ion de haute performance. Le projet intervient dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et de transition énergétique.

Pour atteindre cet objectif, la France souhaite passer par des mesures de politique industrielle en faveur du véhicule électrique

L'usine ACC de Douvrin/Billy-Berclau va s'installer sur un site industriel existant au sein du Parc des Industries Artois-Flandres, ZAC de 460 Ha, 78 entreprises, 5500 salariés, 100 Ha de disponibles (dont 40 Ha à requalifier)

A-1-1-3 Cadre juridique

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été effectué en application du chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} et du titre 1^{er} du livre V de chacune des parties législatives et réglementaire du Code de l'Environnement

Il concerne la demande d'autorisation d'exploiter déposée par la société ACC pour son projet d'usine de fabrication de batteries pour véhicules automobiles sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau.

Les raisons de cette demande sont multiples :

- Répondre aux enjeux de la transition énergétique en réduisant l'empreinte environnementale des véhicules tout au long de la chaîne de valeur dans une volonté de proposer une mobilité propre et abordable aux citoyens.**
- Produire des batteries pour véhicules électriques qui seront au meilleur niveau technologique en termes de performance énergétique, d'autonomie, de temps de charge et de bilan carbone.**
- Développer une capacité de production indispensable pour accompagner la croissance de la demande de véhicules électriques sur un marché européen estimé à 400 GWh de batteries à l'horizon 2030, soit 15 fois le marché actuel.**
- Assurer l'indépendance industrielle de l'Europe tant pour la conception que la fabrication des batteries avec une capacité de 8 GWh dans un premier temps pour atteindre une capacité cumulée de 48 GWh sur l'ensemble des deux sites à l'horizon 2030. Cela correspondra à la production de 1 million de véhicules électriques par an, soit plus de 10% du marché européen.**
- Se positionner en tant qu'acteur compétitif majeur pour approvisionner les constructeurs de véhicules électriques en batteries.**

La demande d'autorisation environnementale concerne :

- une ou plusieurs installations, ouvrages, travaux, activités soumis à autorisation mentionnés au I de l'article L.214-3 du code de l'environnement,
- une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation au titre des article L.512-1 du code de l'environnement,
- un autre projet soumis à évaluation environnementale mentionné aux articles L. 181-1 et au II du L.122-1-1 du code de l'environnement,
- une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement mentionnées à l'article L.181-2 du code de l'environnement,
- une ou plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration mentionnées à l'article L.181-2 du code de l'environnement, sauf si cette déclaration est réalisée à part,
- une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux requérant une autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre (au titre de l'article L.229-6 du code de l'environnement),
- une ou plusieurs activités, installations, ouvrages ou travaux requérant une dérogation « espèces et habitats protégés » (au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement).

A-1-2- Maître d'Ouvrage

Le Maître d'Ouvrage du projet, demandeur d'autorisation, est :

ACC
AUTOMOBILE CELLS COMPANY SE
26 QUAI CHARLES PASQUA
92300 LEVALLOIS PERRET

Le projet d'usine de fabrication de batteries de Douvrin/Billy-Berclau est porté par la coentreprise ACC (Automotive Cells Company) fondée par Saft (filiale de Total), PSA (devenu Stellantis) et Opel à l'été 2020. Le projet est fortement soutenu financièrement par l'Etat français, dans le cadre de « l'Airbus des batteries » (IPCEI) et par les collectivités locales des Hauts de France et de Nouvelle Aquitaine

Le projet, porté par l'Automobile Cells Company SE (ACC) porte sur la création d'une usine de fabrication de batteries pour voitures électriques

sur une partie du site anciennement occupé par la Société Française de mécanique, au sein du Parc d'Activités Artois-Flandres sur les communes de DOUVRIN et BILLY-BERCLAU

A-1-3-Présentation du Projet

A.1.3.1 OBJET

Le Groupe PSA, implanté sur le site de la Française de Mécanique de Douvrin, s'associe au groupe Total sous la forme de la co-entreprise ACC (Automotive Cell Company) en vue de la fabrication de batteries pour l'industrie automobile, intégrant à terme de nouvelles technologies de cellules lithium-ion de haute performance.

Le site ayant fait l'objet d'un permis de démolir et d'une déclaration préalable en amont, il s'agit dans cette opération portant sur la Tranche 1 (qui en comportera 4 au total) de construire :

- des bâtiments process neufs pour une surface d'emprise au sol totale d'environ 62000 m², incluant le réaménagement des 17000 m² du bâtiment 7, conservé partiellement.**
- des bâtiments annexes Utilités Ouest, et les auvents Est et Ouest attenants aux bâtiments process pour déchargement et chargement des quais logistiques**
- les locaux techniques : sous station électrique, les locaux électriques attenants aux bâtiments process, local sprinklage, local gaz, de créer :**
- l'accès Nord-ouest notamment pour les accès poids lourds, et l'accès sud uniquement pour les véhicules, par le réaménagement d'accès existants**
- les voiries nécessaires au fonctionnement du futur site d'exploitation, voiries Poids Lourds**
- les parkings du personnel.**

Le détail de l'activité et des lignes de production est présenté dans le dossier administratif et technique de la demande d'autorisation environnementale et à l'évaluation environnementale systématique déposée en parallèle de ce dossier.

A.1.3.2. DESCRIPTION DU SITE

L'ensemble de la propriété actuelle est situé dans l'enceinte de l'usine de moteurs de la Française de Mécanique, à cheval sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau, au sein du parc industriel Artois Flandres, dans le département du Pas-de-Calais.

On y accède par l’Avenue de Paris en partie Ouest du site, sur Douvrin, et 2 accès secondaires existent sur Billy-Berclau, par la rue d’Athènes et par le boulevard de l’Est, desservant notamment un ancien parking du personnel.

Les références cadastrales des parcelles concernées sont :

000 AH 365 - 12 322 m² Adresse BD SUD 62138 DOUVRIN

000 AD 538 - 25 125 m² Adresse BD SUD 62138 DOUVRIN

000 AD 690 - 476 057 m² Adresse 602 BD SUD 62138 DOUVRIN

000 AS 400 - 232 m² Adresse 1B ZONE INDUSTRIELLE 62138 BILLY-BERCLAU

000 AS 402 - 519 723 m² Adresse 1B ZONE INDUSTRIELLE 62138 BILLY-BERCLAU

Affaire : PSA DOUVRIN - FRANCAISE DE MECANIQUE

ZONE INDUSTRIELLE ARTOIS-FLANDRES

Objet : PROJET GIGAFACTORY - ACC

L’ensemble du site est délimité au Nord et à l’Est par les boulevards du même nom (boulevard du Nord et boulevard de l’Est), à l’ouest par l’Avenue de Paris et est voisin au sud d’activités industrielles dont la société Bilis Deroo pour la plus importante.

Le paysage environnant proche est essentiellement constitué de bâtiments industriels et d’équipements industriels.

Le terrain présente peu ou pas de déclivité, sur la partie concernée par l’implantation de la future construction.

A.1.3.3 CONTRAINTES D’URBANISME

Le terrain du site du projet est situé en zone UEpiaf du PLUi de l’Artois. Bien qu’une protection patrimoniale existe au sud du site, le projet n’est pas concerné par le périmètre de protection de 500m autour du Chevalement et bâtiment d’extraction de fosse n°5 et n°10 rue de la Fosse 5, à Billy-Berclau.

A.1.3.4 DIAGNOSTIC

La volonté du projet est de donner à cet ensemble une lecture simple, une disposition ordonnée, et de l’intégrer au mieux dans son environnement proche et lointain, du fait de son emprise conséquente.

Les besoins techniques impliquent une organisation ramassée répondant à la fois aux contraintes d'accès du terrain et aux liaisons fonctionnelles qui vont régir les flux.

En outre, cela permet de restreindre les volumes et de réduire l'impact des constructions dans l'environnement.

Notre réponse est le souci d'une conception respectueuse du caractère du lieu, proposant une architecture sobre et soignée.

Enfin, l'ensemble doit être cohérent et harmonieux par un traitement en tant qu'unité.

Si les constructions et leurs volumes répondent principalement à des contraintes techniques, le parti architectural choisi doit pour autant séduire le regard par les proportions et l'habillage.

A.3.1.5 DESCRIPTION ARCHITECTURALE DU PROJET

L'implantation se développe selon un axe est/ouest, reprenant la morphologie des constructions précédentes. Elle permet d'articuler l'enchaînement linéaire des bâtiments, propose une hiérarchie claire, selon une progression propre à la logique du process, qui sera continue d'une extrémité à l'autre de l'ensemble.

La conception architecturale du projet permet la lecture de cette logique avec une succession de volumes de tailles et de hauteurs variées, renfermant les différentes étapes du process. Cependant, malgré la diversité des volumes, une largeur commune aux bâtiments, issue du bâtiment 7 conservé, et un traitement uniforme des habillages confère une unité à l'ensemble.

A-1-4-Composition des dossiers d'enquête

Le dossier d'Autorisation Environnementale soumis à autorisation et le permis de construire sont les documents suivants

A.1.4.1. Dossier ICPE :

- 0- Page de garde du Dossier de Demande D'Autorisation Environnementale (DDAE) pour la Présentation Générale, la Justification de maîtrise foncière et les Capacités techniques et financières**
- 1- Note de présentation non technique du dossier**
- 2- Formulaire Cerfa n°15964*01 de demande d'autorisation environnementale**
- 3- Présentation générale du DDAE**
- 3bis- Annexes de la Présentation générale du DDAE (annexes 1 à 16 en 2 fichiers de moins de 20 Mo)**
- 4- Justificatif de la maîtrise foncière**
- 5- Capacités techniques et financières**
- 6- Résumé non technique de l'étude d'impact du DDAE**
- 7- Etude d'impact (en 5 fichiers de moins de 20 Mo)**
- 7bis- Annexes de l'Etude d'Impact (en 14 fichiers de moins de 20 Mo)**
- 8- Résumé non technique de l'étude de dangers**
- 9- Etude de dangers**
- 9bis- Annexes de l'Etude de dangers**

A.1.4.2 Permis de Construire sont :

Les CERFA de permis de construire pour les communes de DOUVRIN et BILLY-BERCLAU et les pièces annexes :

- **Plans de situation**
- **Plans de masse, coupes et plans zoomés en limite de propriété**
- **Notice de présentation du projet et plans annexes (réseaux, gestion des eaux, espaces verts, etc.)**
- **Plans des façades**
- **Les insertions paysagères**
- **Repérages photographiques**
- **Etude d'impact ICPE et annexes**
- **Avis de la MRAE et réponse de l'exploitant**
- **Bilan de la concertation CNDP, Données transmises à GRTgaz**
- **Cahier des charges de la cession de terrain**

- **Avis des services pour la partie PC :**

. AIR LIQUIDE

- **ARS**
- **DREAL**
- **ENEDIS BILLY BERCLAU**
- **ENEDIS DOUVRIN**
- **GRTgaz**
- **MRAE**
- **RTE**
- **SDIS**
- **SIZIAF BILLY BERCLAU**
- **SIZIAF DOUVRIN**
- **SNCF Billy-Berclau**
- **SNCF Douvrin**
- **Avis d'Enquête publique**

A-2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A-2-1 Désignation du Commissaire Enquêteur

Par décision n° E 21000059/59 du 29 JUILLET 2021, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné Monsieur HENNION Claude, retraité, pour mener à bien cette enquête unique en qualité de Commissaire-enquêteur

A-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

Par Arrêté du 11 AOÛT 2021 Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais a prescrit l'ouverture d'une enquête publique environnementale unique sur la demande d'autorisation environnementale et des permis de construire portant sur les communes de DOUVRIN et BILLY-BERCLAU

Les dates de l'enquête ont été fixées du 6 SEPTEMBRE AU 8 OCTOBRE 2021 soit une durée de 33 jours.

-Un registre d'enquête a été ouvert pour recevoir les observations du public en mairie de DOUVRIN ET DE BILLY-BERCLAU

-6 permanences ont été prévues pour permettre au public de s'exprimer lors de rencontres avec le commissaire-enquêteur, lequel a apporté avec plusieurs dépositaires d'observations, la possibilité de très bien argumenter leurs observations,

- la possibilité de mettre leurs observations sur l'adresse mel dédié : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr-Publications-Consultation> du public-Enquêtes Publiques-ICPE AUTORISATION -AUTOMOBILE CELLS COMPÄNY SE- DOUVRIN-BILLY-BERCLAU-Réagir à l'article

- d'adresser au commissaire-enquêteur, un courrier à Monsieur le Commissaire-enquêteur, en mairies de Douvrin et Billy-Berclau

-

A-2-3 Organisation de l'enquête

A-2-3-1 Remise du dossier d'enquête

Dès réception de ma désignation comme commissaire-enquêteur, j'ai pris contact avec la Préfecture, Madame Plataux-Chevillon le 11 Août 2021 pour prendre les dossiers de l'enquête publique

A-2-3-2 Réunion avec ACC (visite du site et implantation de panneaux)

Je me suis rendu sur le site du SIZIAF le 18 Août 2021 pour rencontrer Monsieur Przybylski . J'ai visité le site prévu pour le projet de construction du site de production de batteries et déterminer l'implantation des panneaux d'affichage de l'enquête publique

A-2-3-3 Réunion avec ACC sur le site (l'impact des batteries sur l'environnement)

En présence de Monsieur Przybylski, et en duplex et visio Monsieur Grosjean chargé du suivi du dossier de la Société ACC SE, Madame Agnès Hubert, Responsable RSE

(responsabilité sociétale et environnementale) de l'ensemble de l'entreprise ACC et chargée de la concertation pour l'usine de Billy-Berclau/Douvrin

A-2-3-4 Réunions en mairie de Billy-Berclau et de Douvrin

- Le 17 août 2021 en mairie de Billy-Berclau, le commissaire-enquêteur s'est entretenu avec les services de la mairie (Monsieur DEMAY -Service Urbanisme) pour déterminer l'endroit où se dérouleront les permanences, la mise à la disposition des dossiers d'enquête pendant les permanences et en dehors des permanences, du registre d'enquête pendant la durée de l'enquête et solliciter la mise en place d'un ordinateur disponible avec la clef USB reprenant l'ensemble du dossier papier

-Le 18 août 2021 en mairie de Douvrin, le commissaire-enquêteur s'est entretenu avec Monsieur Dupont, Maire, Madame Vivier 1ère Adjointe pour déterminer l'endroit où se dérouleront les permanences, la mise à la disposition des dossiers d'enquête pendant les permanences et en dehors des permanences, du registre d'enquête pendant la durée de l'enquête et solliciter la mise en place d'un ordinateur disponible avec la clef USB reprenant l'ensemble du dossier papier

A-2-3-5 Réunion au SIZIAF

Le 2 septembre 2021, réunion au siège du SIZIAF en présence de Monsieur Lecourieux, Directeur Général adjoint Chef de projet FM, Monsieur Bossart, Maire de Billy-Berclau et Monsieur Lesage, DGS de Billy-Berclau

Au cours de cet entretien, le commissaire-enquêteur a pu découvrir le parc des industries ARTOIS FLANDRES, son historique, sa gouvernance, sa situation géographique idéale, l'évolution des effectifs du parc depuis 2004, sa stratégie environnementale, un cadre de vie de qualité, tant pour les

entreprises que pour les riverains, mais aussi son optimisation de l'occupation des sols, son accompagnement à l'implantation et ses projets dans les dix prochaines années

A-2-3-6 Publicité de l'enquête

A-2-3-6-1 Publicité réglementaire

L'enquête devant commencer, le 6 septembre 2021 les mesures de publicité devaient être réalisées 15 jours au moins avant cette date, selon l'arrêté Préfectoral

Ces dispositions ont bien été respectées :

- **L'avis d'enquête a été publié :**
 - **dans les éditions de « La Voix du Nord » du 20 Août 2021**
 - **dans les éditions de « Nord Eclair » du 20 Août 2021**
 - **Il a été également affiché sur le site par les soins de la Société ACC SE le 20 Août 2021,**
 - **à des emplacements proches des ouvrages à réaliser et visibles de la voie publique :**
 -
 - o **Panneau 1 : Accès principal du Site Stellantis, rond-point rue de Paris à Douvrin**
 - o **Panneau 2 : Portail d'accès au futur site face au n° 1096 Boulevard de l'Est à Billy-Berclau**
 - o
 - **Il a été également affiché en mairies de Douvrin, Billy-Berclau**
 -
 - **Un rappel de l'avis d'enquête a ensuite été publié, dans les éditions :**
 -
 - o **De la Voix du Nord du 10 septembre 2021**
 - o **De Nord Eclair du 10 septembre 2021**

A-2-3-6-2 Publicité communale

- **La commune de Douvrin a fait paraître dans son bulletin municipal « DOUVR'infos » de septembre-octobre 2021 l'information sur la possibilité de mettre des observations sur les registres ouverts en mairies de Douvrin et Billy-Berclau et les dates de permanences**
- **La commune de Billy-Berclau a fait paraître dans son bulletin municipal « l'Echo de Billy-Berclau » de septembre 2021 l'information sur la possibilité de mettre des observations sur les registres ouverts en mairies de Douvrin et Billy-Berclau et les dates de permanences**

A-2-4 Déroulement de l'enquête

A-2-4-1 -Permanences du commissaire-enquêteur

Je me suis tenu à la disposition du public, lors des 6 permanences prévues à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 11 août 2021 :

- **le lundi 6 septembre 2021 de 9 h à 12 h en mairie de Billy-Berclau**
- **le samedi 18 septembre 2021 de 9 h à 12 h en mairie de Douvrin**
- **le mercredi 22 septembre 2021 de 14 h à 17 h en mairie de Billy-Berclau**
- **le samedi 25 septembre 2021 de 8 h à 12 h en mairie de Douvrin**
- **le vendredi 1^{er} octobre 2021 en mairie de Billy-Berclau de 14 h à 17 h**
- **le vendredi 8 octobre 2021 de 14 h à 17 h en mairie de Douvrin**

Les Mairies de Douvrin et Billy-Berclau ont assuré la mise en œuvre des mesures barrières et de distanciation dans le cadre de la crise sanitaire, notamment à l'occasion des permanences du commissaire-enquêteur

A-2-4-2 -Incidents au cours de l'enquête

Aucune personne ne s'est présentée pour consulter le dossier et/ou s'entretenir avec moi, au cours des 6 permanences

Aucune observation n'a été apportée sur les registres d'enquête lors des permanences Aucun incident n'est à signaler

A-2-4-3 Clôture de l'enquête

Le 8 octobre à 17 heures, le délai de l'enquête étant expiré, j'ai clos le registre ouvert en mairie de Douvrin J'ai constaté qu'il n'y avait aucune observation sur le registre d'enquête.

Le 8 octobre à 17 h 30, je me suis présenté en mairie de Billy-Berclau pour récupérer le registre d'enquête et constaté qu'il n'y avait aucune observation sur le registre d'enquête

A-2-5 Les visiteurs lors des permanences

A-2-5-1 Observations sur les registres d'enquête en mairies de Douvrin et Billy-Berclau

Aucune personne ne s'est présentée pour consulter le dossier et/ou s'entretenir avec moi, au cours des 6 permanences

A-2-5-2 Observation orale

Il n'y a pas eu d'observation orale

A-2-5-3 Observations reçues par courriel

- **Observation n° 1 de EELV Nord-Pas-de-Calais**
- **Observation n° 2 de FNE Hauts de France**
- **Observation n° 3 de Mr Coly**

A-2-5-4 Observation reçue par courrier

Le commissaire-enquêteur n'a pas reçu de courrier

A-2-5-5 Récapitulation des observations

Le nombre d'observations reçues, selon le mode d'expression, est le suivant :

Observations	Sur registres	Courriel
3	0	3

A-2-5-6 Informations

Le public avait la possibilité de solliciter des compléments d'informations par téléphone auprès de Monsieur Etienne GROSJEAN, chargé du suivi du dossier de la Société AUTOMOTIVE CELLS COMPANY SE

A-2-6 Notification au maître d'ouvrage (USAN) du procès-verbal de synthèse des observations du public

L'arrêté Préfectoral du 11 Août 2021 prescrivant cette enquête publique précise en son article 6 qu'à l'issue de l'enquête, le commissaire-enquêteur doit rencontrer dans les huit jours le pétitionnaire et lui communiquer les observations recueillies au cours de l'enquête, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Tel est l'objet du présent document, auquel le pétitionnaire devra répondre dans la quinzaine suivant sa notification, dans un mémoire en réponse indiquant la suite qu'il entend donner aux observations du public

**Ce procès-verbal est joint à l'annexe 19
Le mémoire en réponse de A.C.C. SE figure en annexe 20 du
présent rapport**

A-2-7 Délibérations des communes concernées

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 11 Août 2021, les conseils municipaux des communes concernées par l'enquête publique doivent donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale unique dès l'ouverture de l'enquête et doivent intervenir au plus tard 15 jours après la clôture des registres d'enquête.

**Les conseils municipaux des communes de Haisnes, Sainghin-en-Weppes, Douvrin, Hulluch, , Wingles, Meurchin, Billy-Berclau ont donné un avis favorable au projet sans réserve
Le conseil municipal de Vendin-le-Vieil a donné un avis favorable sous réserve de la stricte observation de la réglementation en la matière qui sera prescrite par monsieur le Préfet**

A-2-8 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Par lettre du 22 octobre 2021 la Société A.C.C. m'a adressé son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations. Ce mémoire est joint en annexe du présent rapport.

A-3 Analyse du projet

A-3-1 Présentation d'ensemble

Le projet s'inscrit dans le plan d'actions du comité stratégique de la filière automobile avec comme par exemple de multiplier par 5 les ventes de véhicules 100% électriques d'ici fin 2022 ou de faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries (en visant les batteries de 4ème génération)

A-3-2 Permis de construire

Le site de la société AUTOMOTIVE CELLS COMPANY sera localisé à cheval sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau, sur le Parc des industries Artois-Flandres.

Deux permis de construire ont été déposés en mairies de :

Billy-Berclau le 8 juin 2021 n° PC 062 276 21 00012

Douvrin le 8 juin 2021 n° PC 062 132 21 0007

L'implantation du site ACC se fera sur les parcelles cadastrales détaillées ci-après

Commune	section	parcelle	surface parcelle	surface projet
			M2	M2
Douvrin	AD	690	476057	33411
	AH	365	12322	12322
	AD	538	25125	
Billy-Berclau	AS	402	519723	298268

Nota : ACC sera également propriétaire de la parcelle AS400 de Billy-Berclau uniquement en souterrain (en lien avec la galerie 7). Cette parcelle ne fera pas partie du périmètre ICPE.

La surface totale occupée par le projet sera de 34,4 ha.

Les caractéristiques des terrains environnants sont détaillées ci-après :

- Au nord : site PSA de Douvrin (FRANÇAISE DE MECANIQUE), puis le boulevard Nord, puis le Canal d'Aire à la Bassée, puis les habitations de la commune de Salomé,**
- A l'est : le boulevard Est en limite de propriété, puis l'entreprise de fabrication de fibre optique DRAKA COMTEQ et la société MINOT RECYCLAGE, puis des parcelles agricoles et des habitations de la commune de Billy-Berclau,**

- **Au sud** : l'entreprise logistique BILS DEROO, l'entreprise de fabrication de chaudières ATLANTIC, puis le boulevard Sud,
- **A l'ouest** : une ligne électrique, la RN 47, puis des entreprises de la zone industrielle, des parcelles agricoles et les habitations de la commune de Douvrin

***Urbanisme**

Le terrain du site du projet se situe en zone UEpiaf du PLUI de l'Artois. Le projet n'est pas concerné un périmètre de protection

***Diagnostic**

La volonté du projet est de donner à cet ensemble une lecture simple, une disposition ordonnée, et de l'intégrer au mieux dans son environnement proche et lointain, du fait de son emprise conséquente

***Description architecturale du projet**

L'implantation reprend la morphologie des constructions précédentes. Elle permet d'articuler l'enchaînement linéaire des bâtiments, propose une hiérarchie claire, selon une progression propre à la logique du process, qui sera continue d'une extrémité à l'autre

***Réseaux eaux pluviales**

**Sur l'emprise du projet, le terrain est relativement plat
Il est décrit : l'état actuel, (bassin versants est-ouest) l'état futur, (bassin versants est-ouest) la rétention (son dimensionnement-technique de rétention)**

***Aménagements extérieurs**

- la voirie sera dimensionnée afin de permettre la circulation des différents flux au sein du site, de sécuriser les manœuvres et le stationnement de camions**
- l'ensemble des aménagements paysagers respecteront l'article EUpiaf11 du PLUi**
- le nombre de places de stationnement sera de 1415, avec des points de recharge pour voitures électriques et hybrides et adapté pour les personnes à mobilité réduite**

***Sécurité Incendie**

L'ensemble des dispositions constructives a été détaillé par le SDIS et sera repris par ACC, développé dans le document PC4 Notice de sécurité incendie au Chapitre 4

A-3-3 Nomenclature ICPE

Les installations, visées par le Livre V de la partie législative du Code de l'environnement relative à la réglementation sur les Installations Classés pour la Protection de l'Environnement, sont définies par la nomenclature des installations classées définie au Livre V de la partie réglementaire du Code de l'environnement. Elles sont soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation

A-3-4 IOTA

Conformément à l'article L.181-1 du Code de l'environnement, l'autorisation environnementale est également applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) mentionnés au I de l'article L. 214-3. Les IOTA sont soumis à autorisation ou à déclaration selon la gravité des dangers ou des inconvénients qu'ils peuvent engendrer, conformément à la nomenclature détaillée au sein de l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

A-4 Rayon d'affichage

La liste des communes concernées par le rayon d'affichage est la suivante :

***Pour le Pas-de-Calais :**

Douvrin-Billy-Berclau, Wingles, Hulluch, Meurchin, Bénifontaine, Haisnes, Vendin-le-Vieil

***pour le Nord :**

Salomé, Hantay, Bauvin, Marquillies, La Bassée, Sainghin-en-Weppes, Illies

A-5 Résumés non techniques

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers sont clairement présentés et facilement compréhensibles. Ils abordent les éléments essentiels du dossier. Le lecteur est correctement informé.

A-6 ÉTUDE D'IMPACT ET SON VOLET SANITAIRE

L'objectif de l'étude d'impact (impacts environnementaux comme sanitaires) est de présenter :

- **l'analyse de l'état initial du site « aspects pertinents de l'état actuel » (cf. art. R.122-5-3° et R.122-5-4° du Code de l'Environnement),**
- **les incidences du projet dans le cadre de son fonctionnement normal,**
- **les mesures prises pour les éviter, les réduire et si possible les compenser.**

Son contenu est précisément défini à l'article R.122-5. Elle présente également les raisons du choix du projet.

- **Les facteurs susceptibles d'être affectés**

A-6.1. MILIEU HUMAIN

Les enjeux relatifs au milieu humain concernent l'urbanisme, la population, les activités sociaux-économiques, les voies de communication et réseaux, les risques technologiques

Principales mesures de conception

Seul un rond-point va être aménagé par le SIZIAF

Mesures ERC

L'incidence du projet sur le milieu humain est reprise sous les thèmes suivants :

- , ***Foncier et situation administrative**
- *Urbanisme**
- *Démographie**
- *Activité agricole**
- *Activités économiques**
- *Trafic**
- *Réseau électrique**
- *Risques technologiques**
- *Transport de gaz naturel**

A-6.2 MILIEU PHYSIQUE

Les enjeux relatifs au milieu physique sont repris sous les thèmes suivants :

- *Climat**
- *Topographie**
- *Sol et Sous-Sol**
- *Eaux souterraines**
- *Eaux Superficielles**
- *Risques naturels**

MESURES DE SUIVI

Le Site de Billy-Berclau/Douvrin fera l'objet d'un plan de surveillance des émissions de gaz à effet de serre. Il sera formalisé dès le début de l'exploitation prévu au 1^{er} trimestre 2023

Les eaux usées, les eaux pluviales, les eaux souterraines feront l'objet d'une surveillance

A.6.3. MILIEU NATUREL

Un Diagnostic faune-flore a été réalisé pour inventorier les espèces présentes ou pouvant être présentes sur la zone du projet. Les facteurs susceptibles d'être affectés sont repris sous les thèmes suivants :

- *Zonages réglementaires et d'inventaire**
- *Habitats naturels**
- *Flore**
- *Avifaune**
- *Amphibien**
- *Reptiles**
- *Entomofaune**
- *Mammolofaune**
- *Continuités écologiques**

La synthèse des principales mesures mises en œuvre par la Société A.C.C. pour le milieu naturel ne sont pas classées en tant que mesures de conception mais comme mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Les coûts des mesures mis en œuvre pour éviter, réduire et compenser l'impact du projet sur le milieu naturel sont prévus

MESURES DE SUIVI

Un écologue indépendant d'A.C.C. suivra le chantier pour s'assurer du bon accomplissement de l'ensemble des mesures. Un suivi écologique adapté sera réalisé sur l'ensemble des terrains faisant l'objet d'une compensation écologique sur une durée de 30 ans

A.6.4. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les enjeux relatifs au paysage et au patrimoine sont repris sous les thèmes suivants :

- *Paysage**
- *Patrimoine**
- *Archéologie**

A.C.C. travaille avec des architectes pour meilleure intégration paysagère des nouveaux bâtiments. Il n'y aura pas de consommations de terres agricoles ou naturelles. Les incidences notables sont nulles, négligeables ou faibles

A.6.5. CADRE DE VIE

Les enjeux relatifs au cadre de vie sont repris sous les thèmes suivants :

- *Ambiance sonore et vibrations**
- *Air**
- *Odeur**
- *Emissions lumineuses**
- *Chaleur et radiations**
- *Energie**
- *Déchets**

La société A.C.C. a réfléchi à des mesures de réduction dès la conception des bâtiments et des procédés industriels pour ne pas perturber le cadre de vie des habitants de Douvrin, Billy-Berclau et des communes avoisinantes

L'incidence sur le cadre de vie est faible ou modérée et des mesures de suivi seront mises en place

A.6.6. VOLET SANITAIRE

La synthèse de l'évaluation prospective montre que l'impact sanitaire du site peut être qualifié d'acceptable conformément aux référentiels en vigueur et sont compatibles pour le projet. Le projet ne présentera pas de risques pour les populations environnantes dans la mesure où les conditions majorantes fixées dans l'étude sont respectées

A.7 ETUDE DES DANGERS

Pièce maîtresse, le résumé non technique de l'étude des dangers a pour objectif de faciliter la prise de connaissance des informations contenues dans ce résumé

L'objectif de la société A.C.C. est de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité industrielle, dès la conception des bâtiments et des procédés industriels, pour limiter au maximum la probabilité d'un incident

A.C.C. veille ainsi à la maîtrise et à la réduction du risque à la source

A.C.C. analyse et prend en compte les techniques les plus efficaces pour atteindre un niveau élevé de protection de l'environnement

A.C.C. vise une production d'au moins 8 GWh pour le premier bloc ce qui permettra d'alimenter 75 000 à 150 000 véhicules

Le projet prévoit la création de 200 à 300 emplois dès 2023 avec un développement de l'usine jusqu'en 2030 avec la création de 1400 à 2000 emplois

Le montant des investissements est important. Il est d'environ 2 milliards d'euros

Le démarrage des travaux est prévu début 2022 pour s'achever mi-2023.

Une première production du bloc 1 est prévue pour le second semestre 2023

Le démarrage des blocs suivants devrait s'échelonner de 2023 à 2028

Etant classé SEVESO Bas, A.C.C. devra élaborer une politique de Prévention des accidents Majeurs (PPAM)

Le site réalisera un Plan d'Opération Interne (POI) qui définira les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens nécessaires que l'exploitant doit mettre en place pour protéger le personnel, les populations et l'environnement en cas d'accident

A-8. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le terrain du site du projet est situé en zone UEpiaf du PLUi de l'Artois.

Bien qu'une protection patrimoniale existe au sud du site, le projet n'est pas concerné par le périmètre de protection de 500m autour du Chevalement et bâtiment d'extraction de fosse n°5 et n°10 rue de la Fosse 5, à Billy-Berclau

A-9. Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

Avis de la M.R.A.E.

L'étude d'impact réalisée est globalement de bonne qualité

Elle montre que le projet (« bloc 1 ») respecte les prescriptions du plan local d'urbanisme intercommunal du SIVOM de l'Artois.

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),

1- 1 Articulation du projet avec les plans-programmes, effets cumulés avec les autres projets connus, notion de projet

Recommandation 1

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.

Commissaire Enquêteur

Une phase amont d'échanges avec les services de l'état a été mise 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 de cumul des effets. La concertation au titre de la saisi de la CNDP n'a pas fait l'objet de retour dans ce sens.

La mise en œuvre du projet aura une incidence directe sur les conditions de déplacements par un apport de trafic autour et dans le site. ACC mènera une réflexion sur la mise en place d'alternatives au transport routier et la promotion des modes de déplacement

Recommandation 2

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.

Commissaire Enquêteur

Au vu des délais de mise en œuvre entre le premier, le second et le troisième bloc du projet industriel, le périmètre de l'autorisation environnementale, et le périmètre de l'évaluation environnementale ont été différenciés dans le dossier.

Seul le premier bloc du projet fait l'objet d'une autorisation environnementale. Le 2ème et les 3èmes blocs feront l'objet d'une demande d'autorisation environnementale selon les enjeux associés.

Le secteur des batteries électriques pour les véhicules est soumis à de rapides évolutions technologiques moins impactantes sur l'environnement et sur l'empreinte carbone. Le principe a été validé par les services de l'Etat en phase amont.

ACC est dans une démarche du système de management environnemental ISO 14001.

1-2 Résumé non technique

Recommandation n°3

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.

Commissaire Enquêteur

ACC a présenté un schéma très complet présentant les données d'entrées et de sortie du projet au regard des enjeux de la zone de projet

1-3 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

1-3-1 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000

Recommandation 4

L'autorité environnementale recommande de joindre l'étude de caractérisation des zones humides.

Commissaire Enquêteur

L'étude de délimitation de zone humide a été jointe au dossier de demande de dérogation démolition.

ACC précise que l'étude « faune/flore et délimitation de zone humide » détaille notamment la méthodologie employée pour la délimitation de zone humide

Recommandation 5

L'autorité environnementale recommande de :

- *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 ;*
- *mettre en œuvre les mesures de compensation avant le démarrage des travaux ;*
- *préciser le calendrier des travaux devant prendre en compte les périodes de moindre impact sur la faune et la flore ;*
- *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.*

Commissaire Enquêteur

ACC précise que des inventaires supplémentaires ont été réalisées sur la zone de projet d'avril à juillet 2021. Les conclusions des inventaires ne remettent pas en question les enjeux identifiés dans l'étude d'impact

Par ailleurs, pour la mise en place des mesures de compensation, des conventions ont été réalisées entre ACC et le SIZIAF-EDEN 62

Avant le début des travaux, des mesures de compensation seront mises en œuvre.

ACC apporte des précisions sur les mesures relatives à la faune/flore ont été présentées dans le dossier de demande de dérogation/démolition et du dossier de demande de dérogation/construction

Recommandation n°6

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

Commissaire Enquêteur

2 zones d'étude ont été considérées pour la prise en compte des enjeux faune-flore : Une zone d'étude stricte concernant la zone concernée par les travaux de démolition et ceux de construction et une zone d'étude éloignée, correspondant à l'étude bibliographique réalisée.

Plusieurs échanges ont eu lieu avec les structures ayant réalisé ces études (CPIE Chaîne des terrils, Bureau d'études Auddicé environnement, Siziaf)

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 au regard des enjeux environnementaux

ACC précise que la séquence ERC a bien été appliquée dans le cadre du projet, ce qui a conduit à des mesures d'évitement, de réduction et de compensation décrits dans les dossiers de demande de dérogation

1-3-2 Ressource en eau**Recommandation n°7**

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.

Commissaire Enquêteur

ACC précise qu'il n'est pas possible d'avoir une vision réelle des effectifs avec les trois blocs. Une estimation en eau potable de 60000 M3 a été réalisée pour les trois blocs concernant les besoins sanitaires et aux effectifs prévisionnels sur le site

Recommandation n°8

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.

Commissaire Enquêteur

Un graphique présente la consommation en eau industrielle de la Française de mécanique. La consommation de la FM a bien diminué durant les 5 dernières années. La consommation en eau du canal pour la FM et le bloc 1 de ACC sera inférieure à la consommation en eau de la FM en 2015 (-27%). Compte tenu de l'arrêt de certaines activités de la FM, la consommation en eau avait été surestimé par rapport à la consommation constatée en 2020. ACC va étudier la possibilité de mettre des installations haut rendement de type double osmose inverse avec traitement des condensats. Il est précisé que pour le bloc 3 une nouvelle technologie de batterie moins consommatrice d'eau est à l'étude.

L'usage de l'eau prélevée dans la masse AR08 en 2019 ne représente que 16.90% pour les usages économiques

La consommation d'eau du canal attendue pour les trois blocs représente 7.4% de l'alimentation du canal

ACC précise que l'impact quantitatif peut être jugé comme faible à l'échelle de la masse d'eau concernée

Recommandation n°9

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.

Commissaire Enquêteur

ACC prendra des dispositions adaptées en cas de sécheresse :

- arrosage des espaces verts proscrits***
- suivra les recommandations de l'arrêté préfectoral***
- installation d'un programme de suivi de la consommation d'eau***
- mise en place de réserves indépendantes pour le sprinklage***
- alimentation des poteaux d'incendie réalisée par le pompage dans le canal***
- le personnel disposera pour sa consommation de bouteilles d'eau***

Recommandation n°10

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

Commissaire Enquêteur

Le rapport de l'hydrogéologue a été pris en compte

ACC s'engage à respecter les préconisations émises par l'hydrogéologue contre les risques de pollutions en phase travaux

ACC s'engage en phase d'exploitation de vérifier régulièrement l'ensemble de ses installations (cuves-organs récupérateurs de produits dangereux, étanchéité des galeries souterraines

1-3-3-Risques technologiques

Recommandation n°11

L'autorité environnementale recommande de vérifier que le risque minier n'est pas à considérer et de le justifier.

Commissaire Enquêteur

Le commissaire enquêteur lors de ses entretiens avec le SIZIAF en phase préliminaire avait posé la question du risque minier

ACC apporte la réponse déjà entendue lors de mes entretiens à savoir que le projet n'est pas concerné par le risque minier

Recommandation n°12

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.

Commissaire Enquêteur

Compte tenu 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 différenciées

L'autorisation environnementale a pour périmètre le premier bloc du projet.

Les blocs 2 et 3 feront l'objet d'une demande d'autorisation environnementale suivant les enjeux associés. Au vu des évolutions technologiques, ACC indique qu'il ne peut avoir de vision globale au vu des incertitudes produits/process

Ces indications ayant été validé en amont avec les services de l'état en octobre 2020

Recommandation n°13

L'autorité environnementale recommande de :

- *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.*

Commissaire Enquêteur

ACC indique que les cartes d'effets technologiques réalisées relèvent de la confidentialité et de la sûreté industriel et ne peuvent être mises à la disposition du public

1-3-4-Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

Recommandation n°14

L'autorité environnementale recommande de :

- *Recourir, compte-tenu des possibilités du site, au transport par voie d'eau et voie ferrée en lieu et place du transport routier ;*
- *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*

Commissaire Enquêteur

Le commissaire enquêteur lors de ses entretiens avec le SIZIAF en phase préliminaire avait posé la question sur le transport routier, les déplacements domicile/travail, la mise en place de la circulation externe et interne au site pour les employés, la réflexion sur les nouveaux modes de circulation

Le Plan Climat Air Energie territorial (PCAET) couvre le territoire de la CABBALR et traite des effets du changement climatique sur le territoire, des consommations énergétiques, des émissions de polluants atmosphériques et fixe des objectifs, une stratégie et une mise en œuvre d'un plan d'action pour le territoire

ACC donne dans sa réponse la possibilité d'étudier l'ensemble des possibilités pour diversifier les moyens d'accès à l'usine pour les salariés, réduire l'usage de la voiture

Le SIZIAF (Parc des industries Artois-Flandres) contribue à la réduction de la pollution atmosphérique et à la lutte contre le changement climatique et a un Plan de déplacement (PDZ) depuis 2006 et la création de 12 Km de piste cyclable avec ouverture sur les communes limitrophes

Recommandation n °15

L'autorité environnementale recommande de respecter les conclusions du volet sanitaire de l'étude d'impact (évaluation des risques sanitaires).

Commissaire Enquêteur

Une étude des risques sanitaires (air-sol) a été réalisée et présentée. L'analyse conclut à la compatibilité de l'état des milieux avec les usages existants.

La liste des polluants émis par le projet a été présentée dans l'étude d'impact

L'évaluation des impacts du premier bloc de production de batteries conclue à un impact acceptable avec un suivi des émissions

ACC respectera les conclusions de l'évaluation quantitative des risques sanitaires

Recommandation n°16

L'autorité environnementale recommande de quantifier et d'analyser les effets du changement climatique sur le projet et réciproquement.

Commissaire Enquêteur

Au regard des objectifs de décarbonisation du secteur des transports routiers, qui visent la neutralité carbone et la décarbonisation 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 automobiles sur le climat

L'intérêt du projet vis-à-vis du changement climatique a été présenté dans le dossier de concertation préalable

L'incidence du changement climatique sur le projet, sa vulnérabilité a été présentée dans l'étude d'impact

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

Recommandation n°17

L'autorité environnementale recommande de mener une étude d'empreinte écologique globale du projet.

Commissaire Enquêteur

ACC travaille à avoir la plus faible empreinte carbone possible pour ses batteries à la sortie des lignes de production

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. Pour tenir ses engagements ACC mettra en place la technologie du blockchain qui permet le traçage de toutes les composantes de la batterie de la production initiale jusqu'à la fabrication finale de la cellule.

ACC indique qu'une étude globale a été initiée sur la conception des bâtiments du site, et il a été identifié des ouvrages pour lesquels la labellisation HQE serait possible.

ACC poursuit les études de faisabilité sur les aspects d'éco-conception des bâtiments

Une analyse de cycle de vie sera menée après le démarrage de l'activité sur l'ensemble des aspects environnementaux : énergie, eau, biodiversité... et de poursuivre avec les parties prenantes de la filière et les acteurs publics régionaux, le travail sur l'émergence d'une filière de recyclage des batteries

Commissaire Enquêteur

La Mission Régionale d'autorité Environnementale (MRAE) a été consultée et a rendu un avis le 27 juillet 2021

Les recommandations formulées par la MRAE ont bien été étudiées par la société A.C.C. et les réponses ont bien été détaillées ci-dessus

A.10 Avis des services consultés

1-AIR LIQUIDE

Pas d'avis défavorable

2-SIZIAF DOUVRIN

Avis Favorable sous réserve de la réalisation des aménagements paysagers

3-SNCF BILLY-BERCLAU

Avis Favorable sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des préconisations et informations données

4-SNCF DOUVRIN

Avis Favorable sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des préconisations et informations données

5-SIZIAF BILLY-BERCLAU

Avis Favorable sous réserve de la réalisation des aménagements paysagers

6-ARS

Avis Favorable sous réserve du strict respect des prescriptions émises, des recommandations de l'hydrogéologue agréé et des réserves supplémentaires décrites dans l'avis sanitaire rendu par les services au titre des ICPE

7-DREAL

Avis favorable au titre de la législation des ICPE

8-ENEDIS BILLY-BERCLAU

ENEDIS BILLY-BERCLAU considère que le projet n'a pas d'impact sur l'alimentation électrique et qu'aucune intervention n'est nécessaire sur le réseau public de distribution d'électricité

9-ENEDIS DOUVRIN

ENEDIS DOUVRIN considère que le projet n'a pas d'impact sur l'alimentation électrique et qu'aucune intervention n'est nécessaire sur le réseau public de distribution d'électricité

10-GRTGAZ

GRTGAZ donne des indications et des recommandations techniques applicables pour les projets d'aménagements ou de travaux à proximité de leurs ouvrages de transport de gaz naturel

11-RTE

RTE indique que l'extension projetée respecte la distance minimale par rapport à l'ouvrage prescrite par l'arrêté fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique (dit « Arrêté technique »)

12-SDIS

Le SDIS donne un avis technique favorable à la poursuite de l'instruction du dossier sous réserve du respect des dispositions contenues dans leur rapport assorties de prescriptions complémentaires

A-11. ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DU MEMOIRE EN REPONSE

Pour procéder à cette analyse, il y a lieu de noter qu'il y a eu 3 observations

A-11.1-Observations EELV

Date: mer. 6 oct. 2021 à 17:03 Auteur: Europe Ecologie Les Verts Nord Pas de calais
 Sujet: Avis d'EELV NPDC sur l'unité de fabrication de batteries Message: AVIS d'Europe Ecologie Les Verts – Nord-Pas-De-Calais concernant l'installation d'une unité de fabrication de batteries à Douvrin. À la suite des différentes études faites dans le cadre de la concertation réalisée en 2020 et 2021, voici l'Avis d'EELV – NPDC comme contribution à l'enquête publique en cours. En préambule, nous tenons à rappeler la position de la commission Énergie d'EELV concernant le développement des véhicules électriques : « De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle partout où cela est possible. Au-delà de la question centrale des émissions de gaz à effet de serre, la voiture a des effets négatifs et systémiques, contre lesquels nous voulons lutter : inefficacité et congestion, pollution de l'air, de l'eau, pollution sonore, occupation de l'espace public au détriment d'autres usages, sédentarité, sécurité routière, étalement urbain, artificialisation des sols, désertification des centres-villes, coût pour les ménages et pour la société... Le véhicule électrique n'est pas une solution à tous ces effets négatifs et ce d'autant plus si l'on prend en compte l'impact sur les ressources primaires. Notre objectif principal est donc d'assurer un report vers les modes actifs, les transports collectifs et partagés, et de développer la multimodalité, mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances contraintes. Cela doit passer par une approche globale de la mobilité, qui prenne en compte le transport, mais plus largement les déterminants de la demande de déplacement : urbanisme, politiques urbaines et foncières, attention renforcée envers la flambée des prix immobiliers qui alimente la périurbanisation, politique énergétique, mais aussi la construction sociale et culturelle du mode de vie. Une politique écologiste des transports est nécessairement systémique. Pour autant, la transformation de la société s'engage sur le temps long quand les problématiques de déplacement sont une réalité quotidienne pour une part non négligeable de la population et particulièrement pour les personnes en situation de handicap. Celles-ci consistent en des difficultés de se passer complètement de la voiture personnelle en

dehors des zones urbaines, du moins à moyen terme. En raison de la construction même de l'espace dont nous héritons, modèle par et pour l'automobile, elle est encore difficilement contournable en dehors des zones agglomérées. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est aussi nécessaire d'accompagner la transition vers une auto-mobilité moins polluante. Le véhicule électrique peut être un des moyens de cette transition au même titre que d'autres technologies. L'électrification des flottes automobiles est en développement extrêmement rapide et il y a maintenant toutes les raisons de penser qu'une partie importante du parc sera électrique dans la décennie à venir. En dehors des zones denses où il faut à tout prix réduire, voire tout simplement supprimer la voiture individuelle, cette évolution vers la voiture électrique est une bonne chose du point de vue environnemental : réduction du bruit, des émissions de CO₂, des polluants locaux et particules. L'électrification entraîne un changement en profondeur des chaînes de valeur automobile. L'intérêt général est clairement de soutenir une production locale de batteries à la fois sur le plan social (conserver l'emploi) et sur le plan environnemental (limiter les transports de marchandises). La batterie européenne doit en revanche être exemplaire. Nous pensons qu'il faut assurer la traçabilité des matériaux utilisés, garantir les niveaux d'émission les plus faibles possibles dans les phases de fabrication et surtout prévoir d'entrée de jeu le recyclage et la seconde vie des batteries. Les industriels doivent, dès maintenant, trouver des solutions viables pour les déchets de fabrication et les batteries en fin de vie. » Concernant précisément l'installation de l'usine de Douvrin, le projet répond à une nécessité de développer la structuration de cette nouvelle filière dans les Hauts-de-France avec une importance qui doit être donnée à l'écoconception, la fabrication et le réemploi des batteries en fin de vie. Cette transition doit permettre de créer des emplois durables et non délocalisables. EELV-NPDC est donc favorable à la création de cette filière et notamment d'une usine de fabrication sur le site de Douvrin. Toutefois, et à la suite des différents rapports et études qui ont été menés, nous attirons l'attention sur plusieurs problématiques qui n'ont pas été réglées et pour lesquelles les réponses du constructeur ne sont pas satisfaisantes. 1) Concernant l'utilisation de la ressource en eau et en référence à l'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France, nous alertons sur les risques pris aujourd'hui pour préserver et protéger la ressource en eau. A ce jour, les études d'impact ne tiennent compte que de la première unité de fabrication (deux autres doivent être construites). L'autorité environnementale demande aussi l'étude de 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. De la même manière cette 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. Enfin, l'autorité environnementale recommande de quantifier et d'analyser les effets du changement climatique sur le projet et réciproquement. 2) Concernant l'empreinte écologique du projet, le dossier du constructeur ne présente pas la provenance des matériaux utilisés 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 avec les éléments présentés sur le cycle de vie d'une batterie automobile. Nous demandons donc avec l'autorité environnementale la mise en œuvre d'une étude d'empreinte écologique globale du projet. 3) Au niveau social, et à la suite des questions posées par les garants de la CNDP lors de la concertation publique, nous souhaitons des réponses plus précises sur les engagements de chacun (État / collectivités / constructeur) pour

garantir la création d'emplois durables, pour faire de ce projet et de sa mise en œuvre un laboratoire de la Transition Juste. Pour ce faire, nous souhaitons que soit mise en perspective la filière intégrée sur le territoire avec les conséquences sur l'emploi de cette transition industrielle pour les différents partenaires et soustraitants impactés, afin d'en faire une véritable chaîne de valeur intégrée en richesse et en savoirfaire. Nous demandons aussi des précisions sur la sécurité sanitaire des salariés qui seront exposés à des substances très dangereuses. 4) Concernant la poursuite de la Concertation : comme demandé par les garants de la CNDP, nous demandons aussi la poursuite de la concertation avec l'ensemble des acteurs du projet afin de garantir la mise en œuvre des différentes mesures demandées et le suivi des réponses aux questions posées par les différentes études et instances. Nous demandons donc la création d'un comité de suivi permanent du projet qui associe les associations, les habitants et les partenaires industriels et institutionnels du projet. 5) Sécurité sanitaire et environnementale. Comme indiqué dans les différentes études et avis de l'autorité environnementale et de la CNDP, nous regrettons que le projet ne prenne en compte que la construction du premier bloc du projet pour ce qui concerne la sécurité sanitaire et environnementale du projet. Nous rappelons que cette usine se situe en grande proximité d'habitations et d'une école, dans une zone qui concentre des risques cumulés d'accidents : une canalisation de gaz en limite est du site, une ligne électrique haute tension en limite ouest, 17 autres ICPE plus ou moins proches, dont un site Seveso haut à 3 km et deux sites Seveso bas à 100 m. Par ailleurs, il n'a pas été fait d'étude concernant le risque d'affaissement minier. En conséquence, et à la suite de l'autorité environnementale, nous demandons une étude des trois blocs de production prévus dans l'étude d'impact, l'étude de danger et l'étude sanitaire globale des risques, qui permette de recouper ces données avec les risques technologiques générés par les sites voisins. 5) Filière de recyclage : Enfin, et c'est un point très important, le projet ne prend pas en compte dans sa phase actuelle la nécessaire émergence d'une filière du recyclage des batteries. Même si la Région Hauts-de-France a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour lancer ce processus et au vu de la part très importante des financements publics prévus dans ce projet, nous demandons que chaque usine de fabrication de batterie, et donc celle de Douvrin, intègre dans son processus de fabrication le recyclage et le réemploi des batteries fabriquées. En conclusion, EELV-NPDC est favorable à l'implantation de l'usine de Douvrin sous réserve des conditions rappelées ci-dessus, à savoir le respect de la protection des ressources en eau, la prise en compte de l'empreinte écologique globale du projet, des garanties sur la création d'emplois durables dans l'entreprise et dans l'ensemble de la filière sur le territoire, la poursuite de la concertation, une étude globale et approfondie des risques sanitaires et environnementaux et l'intégration dans le projet d'un processus de recyclage/réemploi des batteries fabriquées. Nous demandons que les investissements, très importants, de l'État et des collectivités territoriales soient conditionnés au respect de ces conditions avec un suivi garanti par le comité de suivi à toutes les étapes du projet. Europe Ecologie Les Verts Nord-Pas-de-Calais Europe Ecologie Les Verts Picardie Les élu.e.s Europe Ecologie Les Verts au Conseil Régional des Hauts-de-France Le groupe local Europe Ecologie Les Verts du Bassin Minier

A-11.2- Observations FNE

Complément de déposition AVIS de FNE Hauts-de-France PROJET DE GIGAFACORY Ce projet, avec son site « jumeau » à Kaiserlautern et le centre de recherche à Bruges, est d'une grande importance financière et industrielle, dans le cadre de la transition énergétique et l'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050, pour produire 500 000 batteries par an à Douvrin et en Allemagne. Il participera à la ré-industrialisation de cette partie du territoire qui souffre de la fermeture de certaines usines comme celle de Bridgestone à Béthune ou de la perte de production

(Française de mécanique). Les attentes de la population sont très fortes sur ce point et il est indispensable que les promesses d'emplois soient effectives avec la création d'une nouvelle filière de formation adaptée à la fabrication de ces nouveaux véhicules. Ce projet pose la question de la mobilité de demain et, à ce titre, doit relever de l'excellence. Nous considérons que la localisation sur le site de Douvrin proche des centres de production de VH Renault et Toyota et une usine PSA Saft est favorable et permet d'éviter une nouvelle artificialisation des sols et minimise les impacts sur la biodiversité. Ce projet est également positif pour renouveler à raison d'environ 2 millions de véhicules par an, le parc vieillissant des 32 millions des voitures en circulation en France et réduire les émissions de polluants liées aux moteurs thermiques. Si le déroulement de la CPDP a permis d'avoir des réponses à certains questionnements, nous tenons à attirer l'attention sur les points suivants.

- 1. Dépendances extérieures Si nous ne serons plus dépendants des productions de batteries asiatiques en particulier avec les risques de rupture d'approvisionnement comme c'est le cas actuellement avec les composants électroniques qui paralysent la fabrication des véhicules, nous le serons pour l'approvisionnement en terres et métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries. Il paraît donc indispensable de développer à grande échelle la filière de recyclage des équipements électroniques usagers. Il est également indispensable de s'assurer du respect par les fournisseurs de ces matériaux et terres rares de la réglementation européenne sur les conditions sociales, financières et humaines des employés de ces entreprises.
- 2. Production et usage des véhicules électriques Le développement de la filière des véhicules électriques doit s'accompagner du développement de la production et du stockage d'électricité verte sous peine de rater la transition vers les énergies renouvelables si cette production continue de reposer en grande partie sur les énergies non renouvelables : uranium, gaz et pétrole.
- 3. Impacts environnementaux Le projet de construction de batteries pour les véhicules électroniques doit être complété par un projet de recyclage de ces batteries en fin de vie pour compléter la boucle fabrication-recyclage. Il ne serait pas acceptable que cette partie du processus soit délocalisée vers des pays à bas coût salarial.
- 4. Commercialisation des véhicules électriques La transition vers les véhicules électriques ne pourra se faire que si leur coût pour le consommateur s'aligne sur celui des véhicules thermiques actuels et devient accessible à toute la population. Il est important que les promoteurs du projet répondent à cette exigence.
- 5. Logistique Si ce projet s'inscrit dans la transition énergétique, il est indispensable que la logistique interne s'inscrive dans cette démarche et substitue le transport uniquement routier entre usines par un transport multimodal afin de réduire l'empreinte carbone de cette production.
- 6. Commission de suivi Nous souhaitons la mise en place d'une commission de suivi pour nous assurer que les promesses faites soient bien tenues.

A-11.3. Observations Mr COLY

Sujet: Usine de batteries de Douvrin - Favorable sous réserves Message: Monsieur le commissaire enquêteur, Ce projet d'usine de fabrication de batteries pour voitures électriques est accompagné d'un montant d'aides énormes des pouvoirs publics (fonds de l'Union européenne, fonds de l'Etat, fonds du Conseil régional Hauts-de-France). En conséquence, des contreparties importantes doivent être demandées à l'entreprise qui porte ce projet : - exiger la sécurité sanitaire pour les salariés, vu les métaux lourds et substances chimiques utilisées pour fabriquer les batteries; - proposer une conception des batteries pour quelles soient recyclables au maximum ; - obliger l'industriel à organiser et assurer la reprise et le recyclage des batteries qu'il produira, et les lieux de stockage de la partie qui ne sera pas recyclable (nouveaux terrils ?). Les moyens numériques actuels permettent de concrétiser la traçabilité des batteries qui seront produites. - présenter chaque année la provenance des matériaux utilisés pour fabriquer les batteries (dont le cobalt). Concernant le site choisi : 1) L'ARS souligne que la vulnérabilité de la nappe est très forte. Il faut

exiger une surveillance de la pollution de la nappe phréatique par un organisme extérieur désigné par le préfet (pas un organisme choisi par l'entreprise), cette surveillance étant facturée à l'entreprise ; 2) Quand les 3 lignes de production fonctionneront, elles consommeront 60 000 m³ d'eau potable par an, mais rien ne permet de dire que cela n'obligera pas les autres utilisateurs d'eau à réduire leur consommation ; 3) Vu le flux de camions (livraisons et expéditions 24h/24 sauf du samedi 22h au dimanche soir minuit) et le flux de voitures des salariés du site (travail en 3 x 8), il existe le risque de revenir à la situation de pollution quand l'usine Française de mécanique tournait à plein, sachant que les véhicules électriques polluent aussi l'atmosphère (usure des pneumatiques) 4) Les risques cumulés d'accidents (comme ce fut le cas pour le site Lubrizol à Rouen) sont importants : une canalisation de gaz en limite est du site, une ligne électrique haute tension en limite ouest, 17 autres ICPE plus ou moins proches, dont un site Seveso haut à 3km et deux sites Seveso bas à 100 m Sachant que les premières habitations sont à 90 m, et un groupe scolaire à 500 m, il faut créer une commission permanente de suivi du site. 5) Rien n'a été sérieusement étudié concernant le risque d'affaissement minier. Plusieurs volets de la réglementation de protection de l'environnement rendent nécessaires des études complémentaires avant de pouvoir autoriser le projet. Si ces études ne sont pas réalisées, l'arrêté d'autorisation environnementale serait contestable devant les tribunaux. L'avis de la MRAE souligne : - que l'étude des impacts ne porte que sur la ligne de production n°1, et pas du tout sur les impacts des lignes de production n° 2 et 3 ; - l'insuffisance de l'étude des impacts cumulés du projet avec les autres usines existantes et les autres projets sur le trafic routier, les émissions de gaz à effet de serre, et les polluants atmosphériques (issu de la fabrication des batteries) ; - quand les 3 lignes de production fonctionneront, elles consommeront 900 000 m³ d'eau du canal d'Aire, mais aucune étude d'impact sur les autres utilisateurs de l'eau du canal et des milieux humides n'a pas été réalisée ; - l'absence dans le dossier de l'étude de caractérisation des zones humides.

A.12.1 Mémoire en réponse de A.C.C.

A.12.1.1. Sur la protection et la préservation de la ressource en eau

« Concernant l'utilisation de la ressource en eau et en référence à l'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France, nous alertons sur les risques pris aujourd'hui pour préserver et protéger la ressource en eau.

A ce jour, les études d'impact ne tiennent compte que de la première unité de fabrication (deux autres doivent être construites). L'autorité environnementale demande aussi l'étude de 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. De la même manière cette 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.

Enfin, l'autorité environnementale recommande de quantifier et d'analyser les effets du changement climatique sur le projet et réciproquement. » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

« L'ARS souligne que la vulnérabilité de la nappe est très forte. Il faut exiger une surveillance de la pollution de la nappe phréatique par un organisme extérieur désigné par le préfet (pas un organisme choisi par l'entreprise), cette surveillance étant facturée à l'entreprise. », « Quand les 3

lignes de production fonctionneront, elles consommeront 60 000 m³ d'eau potable par an, mais rien ne permet de dire que cela n'obligera pas les autres utilisateurs d'eau à réduire leur consommation » et « L'avis de la MRAe souligne que quand les 3 lignes de production fonctionneront, elles consommeront 900 000 m³ d'eau du canal d'Aire, 4 C1 - Open mais aucune étude d'impact sur les autres utilisateurs de l'eau du canal et des milieux humides n'a pas été réalisée et l'absence dans le dossier de l'étude de caractérisation des zones humides. » (Bernard Coly, Ingénieur)

Réponse ACC :

Sur les impacts du projet global sur l'alimentation en eau potable du secteur, en prenant en compte les trois blocs de production prévus : La consommation en eau potable pour le projet est liée aux besoins sanitaires et aux effectifs prévisionnels sur le site. Il est difficile aujourd'hui d'avoir une vision réelle des effectifs avec les trois blocs. Nous avons donc pris une estimation majorante dans le DDAE, de 60 000 m³ pour les trois blocs.

Sur 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) : ACC a répondu dans sa note en réponse aux recommandations de la MRAe (pages 14-15) qui était mise en consultation dans le dossier d'enquête publique. Il en ressort que 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, avant optimisation, 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. En outre, un volume d'eau va être « restitué » dans le milieu :

Tableau 10. Volume des rejets d'eaux usées industrielles pour le bloc 1

Type de rejets	Rejet en m ³ /an
Condensats traitement de l'eau (osmose)	9600
Condensats des batteries froides	4000
Purges des TAR	98000
TOTAL	111600

Source : estimation des rejets présentée dans le dossier de DDAE

Sur les mesures envisagées en cas de sécheresse : ACC a répondu dans sa note en réponse aux recommandations de la MRAe (page 16) qui était mise en consultation dans le dossier d'enquête publique. En cas de période sécheresse, l'arrosage des espaces verts sera proscrit. Le site se conformera aux réductions de consommation d'eau prescrites par arrêté préfectoral. 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 pluie et des eaux de refroidissement, ainsi que des purges, et un programme de suivi de la consommation en eau. 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. En cas de baisse d'approvisionnement en eau potable utile à l'approvisionnement des personnels, des bouteilles d'eau seront distribuées pour la consommation.

Sur la question des zones humides : L'étude de délimitation de zone humide a bien été jointe au dossier de demande d'autorisation. 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 et conclue que, conformément aux seuils 5 C1 - Open pédologiques de l'arrêté du 1er octobre 2009, l'ensemble des sols du site étudié ne présente pas les caractéristiques des sols de zones humides. L'ensemble de la zone est donc non humide selon les critères pédologiques associés.

Sur la surveillance de la nappe : Pour les différents contrôles périodiques à effectuer ACC aura recours à un organisme agréé. Les modalités de délivrance de cet agrément sont définies par l'arrêté ministériel du 27 octobre 2011 du Code de l'Environnement. Leur liste est régulièrement mise à jour. Une accréditation sur la base de la norme NF EN ISO/CEI 17020 est exigée afin de s'assurer de leur compétence technique et de leur impartialité.

A.12.1.2. Sur l'empreinte écologique globale du projet_

« Le dossier du constructeur ne présente pas la provenance des matériaux utilisés 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 avec les éléments présentés sur le cycle de vie d'une batterie automobile. Nous demandons donc avec l'autorité environnementale la mise en œuvre d'une étude d'empreinte écologique globale du projet. » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

« L'avis de la MRAE souligne - que l'étude des impacts ne porte que sur la ligne de production n°1, et pas du tout sur les impacts des lignes de production n° 2 et 3. » (Bernard Coly, Ingénieur)

Réponse ACC :

Sur l'empreinte écologique du projet : Des études indépendantes confirment que le bilan carbone du véhicule électrique est actuellement 2 à 3 fois inférieur à celui des véhicules essence et diesel. Les véhicules électriques présentent un bilan carbone, plus favorable que les véhicules thermiques, sur l'ensemble de leur cycle de vie, depuis la production, incluant la fabrication des cellules des batteries, puis l'utilisation en roulage, jusqu'au recyclage en fin de vie. D'après une étude menée (*Marie CHERON, Abrial GILBERT-D'HALLUIN, Aurélien SCHULLER, Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique ?, décembre 2017*) par La Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) et l'European Climate Foundation, en partenariat avec l'Ademe, en France, les émissions de gaz à effet de serre induites par la fabrication (y compris la production des batteries), l'usage et à la fin de vie d'un véhicule électrique, sont actuellement 2 à 3 fois inférieures à celles des véhicules essence et diesel.

ACC est en train de réaliser une estimation prévisionnelle de l'empreinte carbone de ses activités et produits. Ces estimations seront affinées au fur et à mesure du développement de l'activité de l'entreprise, sur la base des émissions réelles. ACC fera valider ses calculs par un expert externe reconnu.

De nombreux groupes de travail sont en cours, à la fois au niveau français et au niveau européen, afin de s'accorder sur une méthode d'analyse de cycle de vie des batteries partagée par l'ensemble des acteurs. ACC a d'ailleurs rejoint l'Advisory Board du projet « Horizon Europe TranSensus LCA ». La réalisation d'une étude d'empreinte environnementale nécessite de nombreuses données opérationnelles. L'objectif d'ACC est donc de mener une analyse de cycle de vie de ses produits

selon une méthodologie validée et sur la base des données réelles d'activités qui ne seront disponibles qu'une fois que le site aura démarré.

Sur le fait que l'étude d'impact ne porte que sur le 1er bloc de l'usine :

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 de demande d'autorisation. 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.

Il n'est pas possible d'avoir une vision globale du projet et une estimation quantitative des impacts au vu des interrogations à ce stade sur les caractéristiques des produits et des procédés de fabrication 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. Le secteur des batteries électriques pour les véhicules est actuellement soumis à de rapides évolutions technologiques.

Toutefois, lorsque cela était possible, l'évaluation des impacts a été réalisée sur les trois blocs notamment pour la faune-flore.

Le principe a été validé avec les services de l'Etat en phase amont lors d'une réunion avec les services de la sous-préfecture, en octobre 2020.

ACC est dans une démarche dite de « green factory » c'est-à-dire la prise en compte dès la conception des bâtiments d'objectifs environnementaux (éco-conception), la mise en place d'un système de management environnemental à faire certifier ISO 14001, l'ambition de faire certifier l'usine ISO 50001 et la volonté d'avoir dès la mise en service de l'usine une électricité 100% décarbonée, avec un pilotage fin et en temps réel des consommations d'énergie de l'usine.

A.12.1.3 Sur les risques cumulés

« Sécurité sanitaire et environnementale. Comme indiqué dans les différentes études et avis de l'autorité environnementale et de la CNDP, nous regrettons que le projet ne prenne en compte que la construction du premier bloc du projet pour ce qui concerne la sécurité sanitaire et environnementale du projet. Nous rappelons que cette usine se situe en grande proximité d'habitations et d'une école, dans une zone qui concentre des risques cumulés d'accidents : une canalisation de gaz en limite est du site, une ligne électrique haute tension en limite ouest, 17 autres ICPE plus ou moins proches, dont un site Seveso haut à 3 km et deux sites Seveso bas à 100 m. Par ailleurs, il n'a pas été fait d'étude concernant le risque d'affaissement minier.

En conséquence, et à la suite de l'autorité environnementale, nous demandons une étude des trois blocs de production prévus dans l'étude d'impact, l'étude de danger et l'étude sanitaire globale des risques, qui permette de recouper ces données avec les risques technologiques générés par les sites voisins. » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

« Les risques cumulés d'accidents (comme ce fut le cas pour le site Lubrizol à Rouen) sont importants : une canalisation de gaz en limite est du site, une ligne électrique haute tension en limite ouest, 17 autres ICPE plus ou moins proches, dont un site Seveso haut à 3km et deux sites Seveso bas à 100 m. » et « Rien n'a été sérieusement étudié concernant le risque d'affaissement minier » « L'avis de la MRAe souligne 7 C1 - Open l'insuffisance de l'étude des impacts cumulés du projet avec les autres usines existantes [...] » (Bernard Coly, Ingénieur)

Réponse ACC :

Sur les risques cumulés d'accidents : ce point est abordé dans l'étude de dangers soumise à l'enquête publique (pages 22 à 26). Conformément aux attendus d'une étude de dangers, le risque lié à l'environnement industriel et aux activités proches a été étudié.

Dans ce cadre, les effets des activités à la Française de mécanique au nord et de Simastock – Bils Deroo au sud de la zone du projet ont été présentés dans cette partie de l'étude de dangers. Des procédures d'alerte et d'intervention seront mises en place entre ACC et ces deux voisins industriels.

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 sécurité et de sûreté industrielle, ces modélisations ne peuvent pas être mises à la disposition du public.

Par ailleurs, la zone du projet n'est pas couverte par un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

Sur les risques d'affaissement minier : ACC a répondu dans sa note en réponse aux recommandations de la MRAe (pages 17 à 19) qui était mise en consultation dans le dossier d'enquête publique. Les communes de Douvrin et Billy-Berclau ne sont pas concernées par le Plan de Prévention des Risques Miniers (PPRM) Lenois. Le projet n'est donc pas concerné par le risque minier et de mouvement de terrains.

A.12.1.4. Sur les aspects environnementaux du projet et des batteries_

« Filière de recyclage : Enfin, et c'est un point très important, le projet ne prend pas en compte dans sa phase actuelle la nécessaire émergence d'une filière du recyclage des batteries. Même si la Région Hauts-de-France a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour lancer ce processus et au vu de la part très importante des financements publics prévus dans ce projet, nous demandons que chaque usine de fabrication de batterie, et donc celle de Douvrin, intègre dans son processus de fabrication le recyclage et le réemploi des batteries fabriquées » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

« Le développement de la filière des véhicules électriques doit s'accompagner du développement de la production et du stockage d'électricité verte sous peine de rater la transition vers les énergies renouvelables si cette production continue de reposer en grande partie sur les énergies non renouvelables : uranium, gaz et pétrole. » et « Le projet de construction de batteries pour les véhicules électroniques doit être complété par un projet de recyclage de ces batteries en fin de vie pour compléter la boucle fabrication-recyclage. Il ne serait pas acceptable que cette partie du processus soit délocalisée vers des pays à bas coût salarial. » et « Si ce projet s'inscrit dans la transition énergétique, il est indispensable que la logistique interne s'inscrive dans cette démarche et substitue le transport uniquement routier entre usines par un transport multimodal afin de réduire l'empreinte carbone de cette production. » (FNE Hauts-de-France)

« Vu le flux de camions (livraisons et expéditions 24h/24 sauf du samedi 22h au dimanche soir minuit) et le flux de voitures des salariés du site (travail en 3 x 8), il existe le risque de revenir à la situation de pollution quand l'usine Française de mécanique tournait à plein, sachant que les véhicules électriques polluent aussi l'atmosphère (usure des pneumatiques) » et « L'avis de la MRAe souligne l'insuffisance de l'étude des impacts cumulés du projet avec les autres usines existantes et les autres projets sur le trafic routier, les 8 C1 - Open émissions de gaz à effet de

serre, et les polluants atmosphériques (issu de la fabrication des batteries) » (Bernard Coly, Ingénieur)

Réponse ACC :

Sur le recyclage :

Le recyclage des batteries est une obligation réglementaire. Le recyclage des batteries de véhicules est de la responsabilité des constructeurs automobiles. Pour faire une comparaison, lorsqu'on achète un téléphone portable, le responsable du recyclage du téléphone est Apple, Samsung, Huawei, etc. et non les fabricants des différents composants du téléphone : le fabricant de l'écran, celui de la coque, celui de la batterie, etc.

Des matériaux recyclables

Il n'en demeure pas moins que pour ACC, le recyclage des batteries est une forte préoccupation. ACC va concevoir ses cellules et ses modules pour qu'elles soient recyclables. Concrètement, cela signifie qu'ACC va utiliser des matériaux recyclables et va veiller à ce que ses modules soient facilement démontables, réparables et insérables dans les filières de recyclage.

Collaborer et stimuler la filière recyclage des Hauts-de-France

ACC collabore également activement à l'émergence d'une filière de recyclage avec les chimistes d'une part, qui sont ceux qui fournissent la matière première aux fabricants de composants comme ACC, et avec les constructeurs automobiles d'autre part. Dans les Hauts-de-France, nous discutons avec TEAM2 le pôle de compétitivité sur le cycle de vie des matières et matériaux et notamment la valorisation des déchets issus du recyclage pour renforcer l'économie circulaire en France et en Europe. Notre installation dans les Hauts-de-France permettra de bénéficier et de stimuler la grande concentration d'industriels et des partenaires spécialisés sur cette filière. La région est identifiée dans le monde comme un important berceau d'innovations sur cette filière, tant chez des acteurs industriels de première transformation que chez ceux du recyclage.

Stimuler le développement de filières de recyclage en France et en Europe

ACC va participer à des projets de R&D pour développer de nouveaux procédés et filières de recyclage pour les matières entrant dans la composition des batteries, en particulier dans le cadre de l'IPCEI mais pas uniquement. Pour cela, l'entreprise va envoyer à ceux qui fabriquent la matière active (matériaux de cathode et d'anode) et des recycleurs nos déchets de production pour qu'ils testent leurs nouveaux procédés de recyclage sur des lignes de test. Dans un premier temps ces rebuts de production proviennent du centre de R&D de Bruges (33), puis de l'usine de test de Nersac (16).

ACC est par exemple au comité de pilotage du projet « Recyvabat » porté par ORANO. Ce projet RECYVABAT a pour objectif de développer un procédé complet de recyclage des batteries Li-ion de véhicules électriques en intégrant la pleine valorisation des matières stratégiques. Ce projet permettra ainsi d'assurer la souveraineté nationale pour l'approvisionnement en métaux critiques, dans un schéma d'économie circulaire. Les entreprises partenaires d'ORANO pour ce projet (SAFT, PAPREC, MTB Technologies) prévoient de créer jusqu'à 3 000 emplois en France d'ici 2030. L'investissement est de 21 M€ et sera soutenu à hauteur de 6,1 M€.

ACC aura enfin des matières issues de ses procédés de production à recycler à l'usine de Billy-Berclau - Douvrin, avec un objectif de 90% de ses déchets recyclés. Des discussions ont commencé

avec plusieurs prestataires potentiels localement pour récupérer les solvants dans les eaux usées industrielles par exemple.

Sur les transports et la logistique sur, vers et depuis le site

La circulation et le transport de marchandises :

A l'horizon 2025 et l'exploitation à 100% du premier bloc de production de l'usine ACC de Billy-Berclau - Douvrin, nous estimons -avant optimisation des flux de transports- qu'il y aura un trafic maximum de 40 poids lourds par jour pour le bloc 1 du lundi 0h00 au samedi 22h00.

Il est important de noter que la production de l'usine ACC engendrera beaucoup moins de transport de marchandises qu'une usine d'un constructeur automobile ou qu'une plateforme logistique. A titre de comparaison un centre logistique c'est en moyenne 150 à 200 PL / jour et pour le site de Stellantis Douvrin en moyenne 150.

Nous avons mené une pré-étude de plusieurs mois sur les alternatives au transport routier. ACC a rencontré notamment les gestionnaires d'infrastructures en charge du transport fluvial et ferré, en particulier VNF. ACC s'est rapproché de la SNCF et des constructeurs automobiles pour creuser la question de l'expédition de ses modules de batteries.

Afin de compléter les premières tendances de cette pré-étude de faisabilité, des études détaillées sur les flux entrants de matières en provenance hors Europe sont en train d'être conduites. Elles portent d'une part sur l'arrivée des matières par voie maritime, avec stockage temporaire dans un port maritime avant mise sur barges et acheminement jusqu'à l'usine via le canal, avec l'aide des VNF et du SIZIAF. Pour comparaison, 1 barge permet de transporter jusqu'à 700 tonnes de marchandises, soit environ le chargement de 20 camions. Les études complémentaires en cours portent d'autre part sur l'utilisation de bateaux fonctionnant au gaz plutôt qu'au gasoil pour venir d'Asie en Europe, sachant que les émissions de GES sont inférieures de 40% entre un bateau au gaz et un bateau au gasoil, d'autre part sur la diminution et/ou l'optimisation de ces flux lointains.

Pour les flux sortants, ACC s'est rapproché de la SNCF pour analyser la faisabilité de la remise en service de la voie ferrée, représentant 3 km à remettre en état. La tendance des clients est à la demande d'envoi en train pour les livrer. Si cette solution n'était pas envisageable, d'autres options sont à l'étude hors transport routier, ainsi que le recours à des camions électriques par exemple.

Enfin, ACC discute aussi avec ses futurs fournisseurs sur les possibilités de limitation du recours aux camions classiques dans les pays d'où viendront les matériaux entrant dans la fabrication de nos produits.

La circulation et le transport des salariés et visiteurs :

Pour le trafic lié aux salariés, la majorité des collaborateurs se déplaceront en voiture, toutefois ACC facilitera le co-voiturage et l'usage des modes de transports doux pour réduire la circulation. Puisque notre usine sera desservie par cinq kilomètres de voies cyclistes et piétons qui relie la gare de La Bassée et les villes de Billy-Berclau, Salomé et Douvrin. 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, HéninCarvin 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...).

Dès que le DRH du site aura été recruté (recrutement en cours), il ou elle se rapprochera au premier trimestre 2022 des acteurs locaux concernés par ces sujets. Il ou elle s'attachera notamment à discuter avec les organismes en charge des transports en commun de solutions adaptées aux horaires de l'usine qui va fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Notre souhait est d'être en mesure de proposer des premières alternatives au fait de venir seul en voiture thermique sur le site dès la phase de travaux de construction en 2022.

Sur les effets environnementaux cumulés avec les autres usines existantes et les autres projets sur le trafic routier, les émissions de gaz à effet de serre, et les polluants atmosphériques :

ACC a répondu dans sa note en réponse aux recommandations de la MRAe qui était mise en consultation dans le dossier d'enquête publique.

Résumé de ce qui y figure : 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.

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. »

Toutefois, de manière très 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.

La mise en œuvre de certains 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 plus vertueux pour l'environnement.

Sur le recours à l'électricité « verte » :

ACC étudie plusieurs solutions de production d'énergies renouvelables sur le site pour satisfaire une partie la consommation de l'usine. Des études sont en cours pour vérifier la compatibilité des solutions avec les exigences de sécurité et d'accessibilité du site. Nous étudions la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques sur le parking, ainsi que sur une partie des bâtiments. Nous étudions plusieurs options d'éco-conception de l'usine comme par exemple la réduction de la consommation des groupes froids en hiver avec un apport d'air extérieur, l'éclairage Led, la gestion énergétique avec pilotage optimisé des installations, la récupération d'énergie dans les chambres de formation, etc.

En outre, dans le cadre du management environnemental de l'usine, ACC souhaite être certifiée ISO 50001 qui donne un cadre aux entreprises pour améliorer de façon continue leur efficacité énergétique. Notre objectif est d'alimenter l'usine dès son ouverture à 100% en électricité décarbonée.

Enfin, nos équipes de R&D intègrent l'amélioration de l'empreinte environnementale dans leurs travaux sur les futures générations de produits et les procédés de fabrication associés, en particulier pour réduire les consommations d'électricité et de gaz nécessaires.

A.12.1.5. Sur l'information régulière du public sur l'usine, ses effets et sur le financement du projet_

« Ce projet d'usine de fabrication de batteries pour voitures électriques est accompagné d'un montant d'aides énormes des pouvoirs publics (fonds de l'Union européenne, fonds de l'Etat, fonds du Conseil régional Hauts-de-France).

En conséquence, des contreparties importantes doivent être demandées à l'entreprise qui porte ce projet : - exiger la sécurité sanitaire pour les salariés, vu les métaux lourds et substances chimiques utilisées pour fabriquer les batteries ;

- proposer une conception des batteries pour qu'elles soient recyclables au maximum ;

- obliger l'industriel à organiser et assurer la reprise et le recyclage des batteries qu'il produira, et les lieux de stockage de la partie qui ne sera pas recyclable (nouveaux terrils ?). Les moyens numériques actuels permettent de concrétiser la traçabilité des batteries qui seront produites.

- présenter chaque année la provenance des matériaux utilisés pour fabriquer les batteries (dont le cobalt). » (Bernard Coly, Ingénieur)

« Sachant que les premières habitations sont à 90 m, et un groupe scolaire à 500 m, il faut créer une commission permanente de suivi du site. » (Bernard Coly, Ingénieur)

« Concernant la poursuite de la Concertation : comme demandé par les garants de la CNDP, nous demandons aussi la poursuite de la concertation avec l'ensemble des acteurs du projet afin de garantir la mise en œuvre des différentes mesures demandées et le suivi des réponses aux questions posées par les différentes études et instances. Nous demandons donc la création d'un comité de suivi permanent du projet qui associe les associations, les habitants et les partenaires industriels et institutionnels du projet. » (EELV Nord – Pas-de-Calais) « Nous demandons que les investissements, très importants, de l'État et des collectivités territoriales soient conditionnés au respect de ces conditions avec un suivi garanti par le comité de suivi à toutes les étapes du projet. » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

« Nous demandons que les investissements, très importants, de l'Etat et des collectivités territoriales soient conditionnés au respect de ces conditions avec un suivi garanti par le comité de suivi à toutes les étapes du Projet » (EELV Nord-Pas-de-Calais)

« Nous souhaitons la mise en place d'une commission de suivi pour nous assurer que les promesses faites soient bien tenues » (FNE Hauts-de-France)

Réponse ACC :

Sur les contreparties aux financements publics :

En décembre 2019, l'Europe a autorisé 7 de ses membres (France, Allemagne, Belgique, Finlande, Suède, Italie et Pologne) à aider financièrement un ensemble de 17 projets très innovants de leurs entreprises dans le cadre d'un Projet Important d'Intérêt Européen Commun (PIIEC) aussi surnommé " l'Airbus des batteries ". Jusqu'à 3,2 milliards d'Euros d'aides publiques ont été ainsi autorisés pour l'ensemble des projets liés aux batteries (dont 960 millions d'euros autorisés en France). ACC est un de ces 17 projets et le seul prévoyant la construction d'usines de production de cellules de batteries. Ce mécanisme vise à faire émerger toute une filière industrielle en Europe, dans un contexte d'hégémonie des entreprises asiatiques actuellement.

Les financements prévus ont pour but d'accompagner l'amorçage de la filière européenne dans sa phase de R&D et le démarrage des usines de nouvelles générations de batteries.

Ce n'est pas l'Union européenne qui finance ces projets mais les Etats membres qui ont déposé des projets dans le cadre du PIIEC. L'Union européenne autorise ces financements par les Etats membres, dans un cadre juridique compatible avec les accords internationaux. Les aides publiques apportées par l'Etat porte sur l'ensemble des activités d'innovation et de déploiements industriels pilotes en France (Recherche et Développement au centre d'expertise de Bordeaux, l'usine test de Nersac, la gigafactory de Billy-Berclau - Douvrin).

Ce dispositif est encadré par une commission de suivi à laquelle participe un représentant de chacun des financeurs d'ACC. Cette commission se réunit chaque trimestre pour passer en revue l'état d'avancement du projet, les conditions de versement de coûts éligibles, en veillant au respect des termes du contrat qui lie ACC et ses financeurs publics.

Dans le cadre de ce PIIEC, ACC s'est engagé à faire bénéficier la communauté scientifique et universitaire de retombées de son activité. Cela passera d'abord par des publications dans des revues scientifiques, ensuite par le financement de thèses (en France, notamment par le système CIFRE-Conventions industrielles de formation par la recherche) et de post-docs. L'objectif est d'avoir en moyenne au moins 5 thèses en cours pour une année donnée.

Par ailleurs, des universités et des centres de recherche bénéficieront de la diffusion des résultats de la recherche menée par ACC. Par exemple, le CNRS, le laboratoire de Réactivité et Chimie des Solides, à Amiens, l'institut Charles Gerhardt à Montpellier, le CIRIMAT à Toulouse, le laboratoire MADIREL à Marseille, ou l'institut des Matériaux Jean Rouxel à Nantes. ACC pourra financer des chaires dédiées à la recherche sur les cellules de batteries, afin de former les futurs scientifiques, experts, ingénieurs, techniciens et opérateurs de la filière.

Enfin, ACC s'est engagé à participer à des événements type conférences dans des instituts de recherche, des universités et des colloques réunissant des professionnels.

L'ensemble de ces engagements fera l'objet d'un rapport annuel d'activité par ACC.

En ce qui concerne la sécurité sanitaire des salariés : La sécurité et la santé de nos salariés constituent la première priorité de l'entreprise. L'ensemble des standards y concourant seront mis en œuvre dans le respect des lois et règlements en vigueur, notamment à travers la mise en œuvre systématique de formations à la sécurité et la réalisation des visites d'information et de prévention en santé.

En ce qui concerne la conception des cellules et modules de batteries : le recyclage des batteries est une forte préoccupation pour ACC. ACC va concevoir ses cellules et ses modules pour qu'elles soient recyclables. Concrètement, cela signifie qu'ACC va utiliser des matériaux recyclables et va veiller à ce que ses modules soient facilement démontables, réparables et insérables dans les filières de recyclage.

En ce qui concerne une obligation de reprise et de recyclage des produits : le recyclage des batteries est une obligation réglementaire. Le recyclage des batteries de véhicules est de la responsabilité des constructeurs automobiles. Pour faire une comparaison, lorsqu'on achète un téléphone portable, le responsable du recyclage du téléphone est Apple, Samsung, Huawei, etc. et non les fabricants des différents composants du téléphone : le fabricant de l'écran, celui de la coque, celui de la batterie, etc.

En ce qui concerne une communication annuelle sur la provenance des matériaux utilisés : ACC a été créée il y a tout juste un an, c'est une jeune entreprise en pleine constitution. Le 1er juin 2021, elle a recruté une responsable RSE pour définir et mettre en place sa stratégie en matière de responsabilité sociale et environnementale. Sur les aspects environnementaux, une responsable environnement ACC et des responsables HSE pour chaque site (Billy-Berclau – Douvrin, Bruges et Nersac) ont également rejoint les équipes. La démarche d'ACC est en train de se structurer avec notamment la définition des standards à respecter. Ainsi, un Code éthique, un code anti-corruption et une Charte des achats responsables ont été élaborés et validés. La politique en matière d'achats responsables est un des deux chantiers prioritaires avec la définition de la politique climat d'ACC.

ACC veut produire des batteries les plus vertueuses possibles d'un point de vue environnemental, de la mine à la sortie de la ligne de production, mais également d'un point de vue éthique et social.

Notre approvisionnement en métaux est en cours d'étude. Nous n'achèterons a priori pas nous-mêmes les métaux entrant dans la fabrication de nos cellules, ce seront nos fournisseurs (fabricants de matériaux de cathode, d'anode, etc.) qui s'approvisionneront selon les spécifications que nous avons définies. Les principes qui guideront nos choix sont les suivants :

- Le respect de notre Charte Achats Responsables qui liste nos exigences et lignes directrices à respecter par nos fournisseurs sur les aspects environnementaux, éthiques, sociaux et sociétaux.

- Nous ne nous associerons qu'à des fournisseurs reconnus internationalement, qui s'engageront au strict respect de notre cahier des charges.

- Il y aura un mécanisme d'audit par un tiers de confiance.

Nous travaillons en plus à l'utilisation de base de données transparentes et sécurisées pour assurer la traçabilité complète des matériaux entrant dans la composition de nos cellules et à la fiabilité de la traçabilité.

ACC souhaite communiquer régulièrement sur la mise en place de sa démarche RSE et a déjà publié plusieurs actualités sur Internet sur ce sujet. Dans le cadre de cette volonté de transparence, de nouvelles informations seront mises en ligne au fur et à mesure de la mise en place des différentes politiques et de la validation des engagements et objectifs qu'ACC se fixera dans les différents domaines de sa responsabilité d'entreprise.

Sur la mise en place d'une commission de suivi du site :

Pour répondre à la demande formulée en réunion publique de synthèse du 20 avril 2021, après échange avec la DREAL et le S3PI et en ligne avec leur proposition, ACC a proposé dans sa réponse au bilan des garants de la concertation de passer une fois par an en Commission Nouveaux Projets du S3PI pendant la phase de travaux et de démarrage de l'usine, sur le sujet plus large de l'avancement du projet.

ACC maintient actif le site internet de la concertation et tous les documents (dossiers, compte-rendu, vidéos) disponibles jusqu'à la fin de la procédure de demande d'autorisation, ainsi que la fonctionnalité permettant de poster une question ou un avis sur le site. Ces contenus seront ensuite disponibles sur le site Internet ACC dans la rubrique dédiée au site de Billy-Berclau – Douvrin.

ACC réfléchit à différentes façons de mettre à disposition du public/des riverains 2 types d'informations, celles « génériques » et déjà disponibles sur les impacts environnementaux du site et, une fois en fonctionnement, les résultats de notre surveillance environnementale avec un rendez-vous annuel localement de présentation du bilan de fonctionnement de l'usine. L'équipe de l'usine souhaite en discuter avec le SIZIAF et le S3PI, en collaboration avec les mairies de Douvrin et Billy-Berclau.

Toutes les informations relatives à la surveillance environnementale du site seront transmises à la DREAL.

ACC pourra publier une information annuelle sur le suivi environnemental de l'usine.

ACC donnera des informations plus précises sur le recyclage et la valorisation des déchets de l'usine dès qu'elles seront disponibles, sachant que l'objectif est de recycler 90% des déchets. Les filières et partenaires sont en cours d'identification.

A.12.1.6. Sur les aspects géopolitiques et de souveraineté

« Si nous ne serons plus dépendants des productions de batteries asiatiques en particulier avec les risques de rupture d'approvisionnement comme c'est le cas actuellement avec les composants électroniques qui paralysent la fabrication des véhicules, nous le serons pour l'approvisionnement en terres et métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries. Il paraît donc indispensable de développer à grande échelle la filière de recyclage des équipements électroniques usagers. Il est également indispensable de s'assurer du respect par les fournisseurs de ces matériaux et terres rares de la réglementation européenne sur les conditions sociales, financières et humaines des employés de ces entreprises. » (FNE Hauts-de-France)

Réponse ACC :

Les batteries Li-ion ne contiennent pas de terres rares. Les terres rares désignent 17 métaux : le scandium, l'yttrium, et les quinze lanthanides, utilisées dans la fabrication de produits de haute technologie. Contrairement à leur nom, ces métaux ne sont pas si rares.

Il y a beaucoup de confusion sur ce sujet. Il est faux d'attribuer ce terme aux métaux Lithium, Cobalt, Nickel... Les métaux utilisés dans la composition des batteries sont notamment le Lithium, Cobalt, Nickel, Manganèse, Cuivre, dont certains sont considérés comme des matières premières stratégiques. C'est-à-dire que l'augmentation de la demande induit des enjeux sur l'approvisionnement de la filière française, voire des enjeux en termes de dépendance stratégique vis-à-vis des pays producteurs, notamment la Chine, à défaut de technologies de batteries alternatives ou de développement d'une réelle filière de recyclage.

Les travaux de R&D menés par ACC vise notamment à réduire la quantité des métaux utilisés par kWh dans les batteries, via une meilleure utilisation de ceux-ci et une suppression de certains autres comme le Cobalt. Nous visons également que 70% de nos fournisseurs se situent en Europe d'ici 2030.

Notre ambition est également que, demain, le recyclage devienne une mine de matériaux. Le développement des techniques de recyclage des batteries permettra de réduire significativement l'empreinte environnementale liée aux phases de fabrication et réduire la dépendance énergétique du pays envers les importations de matières premières. Le recyclage peut devenir un nouveau gisement pour la production des batteries et nous contribuerons à notre échelle à l'émergence des filières adaptées.

A.12.1.7. Sur les aspects sociaux

« La transition vers les véhicules électriques ne pourra se faire que si leur coût pour le consommateur s'aligne sur celui des véhicules thermiques actuels et devient accessible à toute la population. Il est important que les promoteurs du projet répondent à cette exigence. » (FNE Hauts-de-France)

« Au niveau social, et à la suite des questions posées par les garants de la CNDP lors de la concertation publique, nous souhaitons des réponses plus précises sur les engagements de chacun (État / collectivités / constructeur) pour garantir la création d'emplois durables, pour faire de ce projet et de sa mise en œuvre un laboratoire de la Transition Juste. Pour ce faire, nous souhaitons que soit mise en perspective la filière intégrée sur le territoire avec les conséquences sur l'emploi de cette transition industrielle pour les différents partenaires et sous-traitants impactés, afin d'en faire une véritable chaîne de valeur intégrée en richesse et en savoir-faire. Nous demandons aussi des précisions sur la sécurité sanitaire des salariés qui seront exposés à des substances très dangereuses. » (EELV Nord – Pas-de-Calais)

Réponse ACC :

Sur le coût de la batterie des véhicules électriques :

Aujourd'hui, la batterie représente environ 40% du prix d'un véhicule électrique. Il est effet nécessaire d'en réduire le coût de fabrication, cela passe notamment par :

- une augmentation des volumes de production ;
- de nouveaux matériaux plus performants et moins onéreux ;
- la réalisation d'avancées technologiques sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules électriques et des batteries afin de réduire leurs coûts de production et d'utilisation ;
- une réutilisation des matériaux via un circuit fermé de recyclage des batteries.

Ce sont les leviers d'ACC pour relever le défi économique et être compétitif et capable de concurrencer les autres grands acteurs industriels dans le monde

Les objectifs du plan stratégique de l'UE SET-Plan (Strategic Energy Technology Plan) est d'atteindre un coût de 75 €/kWh en 2030 pour les packs batteries automobiles.

Le coût des pack batteries comprend :

- le coût fabrication des cellules (anode, cathode, électrolyte et autres matériaux) ;
- le cout du process de production des batteries ;
- le coût de l'assemblage (packaging) en usine terminale ;

Le coût est exprimé en € / kilowattheure pour exprimer le coût ramené à la densité énergétique de la batterie.

Il y a une dizaine d'années, pour la même quantité d'énergie, la batterie coûtait plus de cinq fois plus cher qu'aujourd'hui. Son prix a donc été divisé par plus de cinq en dix ans. ACC va s'attacher à continuer à diminuer ce prix, notamment par des actions de recherche & développement sur les quatre prochaines générations, dont chacune sera moins chère que la précédente. Par ailleurs, la production à grande échelle, telle qu'elle est prévue dans l'usine de Douvrin/Billy-Berclau, permet une économie d'échelle et de diminuer les coûts de production de la batterie. Le fait de localiser les usines de fabrication des cellules et modules de batteries en Europe, à proximité des usines de production de véhicules électriques va permettre également de diminuer les coûts de transport.

Précisions sur la sécurité sanitaire des salariés : en complément des éléments présentés page 9, la plupart des produits chimiques utilisés dans le processus de fabrication ne nécessitent aucun contact direct entre ces produits et les salariés. En fonction de l'analyse des risques détaillée effectuée conformément à la loi, les risques résiduels spécifiques seront pris en compte pour la définition des mesures de protection collectives et individuelles et le cas échéant l'adaptation du suivi professionnel de santé.

Sur la Transition juste : Dans le cadre de la concertation, ACC s'est attaché dès les premières réunions à donner de la visibilité sur le nombre et la typologie de création d'emplois envisagée en son sein, et a également indiqué qu'une partie importante de ces emplois avait vocation à être pourvue par du personnel de Stellantis Douvrin sur la base de critères de compétences et de compétitivité, sans oublier la conformité aux objectifs sociaux de l'entreprise (par exemple un taux de féminisation supérieur à la moyenne de l'industrie).

Si le niveau de compétences et de compétitivité du personnel issu de Stellantis Douvrin semble présenter de réels avantages, les emplois d'ACC demeurent ouverts à tous et toutes. C'est dans cet esprit que l'entreprise a engagé avec les principaux acteurs de la formation et l'emploi du territoire - Pôle Emploi, le Conseil régional des Hauts-de-France, l'AFPI, l'AFPA, les CCI, l'éducation

nationale – un travail d'identification et de préparation des formations nécessaires pour accéder aux postes ouverts.

Commissaire Enquêteur

Commissaire Enquêteur

A.C.C a apporté sur chaque point de questionnement des trois observations une réponse appropriée et détaillée

Le 5 novembre 2021

Le Commissaire-Enquêteur



Claude HENNION

**LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SONT
CONSIGNEES DANS DEUX DOCUMENTS SEPARES CI-APRES**

**B- CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE
ENQUETEUR**

B-1- Conclusions et avis sur l'enquête Autorisation Environnementale

B-1-1 Rappel de l'objet de l'enquête et de la réglementation

B-1-2 Préparation, organisation et déroulement de l'enquête

B-1-2-1 Désignation du Commissaire Enquêteur

B-1-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

B-1-2-3 Organisation de l'enquête

B-1-2-4 Déroulement de l'enquête

B-1-3 Les Observations du public

B-1-4 Eléments de réflexion/motivation/conclusions et avis du
commissaire-enquêteur

B-2 Conclusions et avis concernant la demande des permis de construire

B-2-1 Rappel de l'objet de l'enquête et de la réglementation

B-2-2 Préparation, organisation et déroulement de l'enquête

B-2-2-1 Désignation du Commissaire Enquêteur

B-2-2-2 Arrêté Préfectoral d'ouverture d'enquête

B-2-2-3 Organisation de l'enquête

B-2-2-4 Déroulement de l'enquête

B-2-3 Les Observations du public

B-2-4 Eléments de réflexion/motivation/conclusions et avis du commissaire-enquêteur