

The logo for Automotive Cells Co, featuring the letters 'ACC' in a bold, black, sans-serif font. The 'A' is stylized with a rounded top and a vertical bar on the right side. The 'C's are also bold and sans-serif.

AUTOMOTIVE CELLS Co

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

AUTOMOTIVE CELLS COMPANY SE

BILLY-BERCLAU

KA22.04.021 - VERSION N° 1

Note de réponse à l'avis de
l'Autorité Environnementale



KALIÈS

Étude & conseil
en environnement,
énergie & risques industriels

REVISIONS

Date	Version	Objet de la version
24/03/2023	1	Version initiale
06/04/2023	2	Version finale

Ce dossier a été réalisé par :



Agence Nord

16 rue Louis Néel, 59260 Lezennes

Rédigé par :

POCHOLLE Elodie **Chargée d'affaires**

SKOTAREK Anne-Sophie **Chef de projets**

Et validé par :

SKOTAREK Anne-Sophie **Chef de projets**

TABLE DES MATIERES

I.	Synthèse de l'avis	5
II.	Avis détaillé	7
II.1.	Le projet d'extension d'une usine de batteries automobiles	7
II.2.	Analyse de l'autorité environnementale.....	8
II.2.1	Résumé non technique	8
II.2.2	Scénarios et justification des choix retenus	9

PREAMBULE

En date du 9 décembre 2022, la société ACC a déposé en Préfecture du Pas-de-Calais un dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'augmentation de sa production de modules de batteries électriques (référence KALIES - KA22.04.021).

Suite à l'instruction du dossier précédemment évoqué par les services de la DREAL, la DDTM, le SDIS et l'ARS, des remarques et demandes de compléments ont été formulées par l'administration, auxquelles le pétitionnaire s'est attaché à répondre (dossier complété le 10 mars 2023).

L'autorité environnementale a été saisie et a rendu son avis en date du 21 mars 2023, auquel le pétitionnaire se doit de répondre, objet de la présente note.

Le pétitionnaire indique que l'Étude de Dangers (EDD) est une pièce à part autoportante de l'Étude d'impact. Elle présente des objectifs et une méthodologie différente de l'Étude d'impact. Par ailleurs, comme cela est indiqué en début de l'avis délibéré sur le projet de la société ACC, l'avis ne porte que « sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet ».

I. SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le présent avis concerne le projet industriel de production de batteries pour voitures électriques, situé sur l'ancien site de la Française de mécanique à Billy-Berclau et Douvrin, porté par la société Automotive Cells Company (ACC). Il consiste en l'augmentation de la production du bloc n°1 (autorisé pour une capacité de 8 GWh) pour atteindre une capacité 16GWh et en la réalisation d'un bloc 2 pour une capacité de 16 GWh de production. Un bloc 3 de 16 GWh devrait être mis en service d'ici 2028 pour atteindre une capacité totale sur site de 48 GWh.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet établie dans le cadre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et du dossier de permis de construire.

Le site est situé dans un environnement urbain, desservi par la route (Route Nationale n°47), une voie ferrée (en limite est du site) et également par une voie d'eau (projet situé au sud du canal d'Aire à La Bassée).

En préalable, l'autorité environnementale recommande un usage raisonnable de la confidentialité des données afin de ne pas porter atteinte à l'information du public. Les dossiers publics semblent privés de nombreuses informations dont la confidentialité n'est pas nécessairement établie. Est par exemple concernée, la cartographie des distances d'effets des phénomènes dangereux identifiés dans le cadre de l'étude de dangers qui sortent de l'emprise du site.

L'autorité environnementale constate que l'étude d'impact ne concerne toujours pas l'ensemble du projet à savoir les trois blocs, alors que dans son avis¹ en date du 27 juillet 2021 concernant la production du bloc 1, elle avait invité le pétitionnaire à étudier le projet dans sa globalité, malgré sa mise en œuvre sur plusieurs années. De plus, l'actualisation de l'étude d'impact dans le cadre du présent projet n'a pas eu pour ambition d'améliorer l'étude de variantes afin de concevoir un projet (au moins pour le bloc 2) le moins impactant possible. Ainsi, le fractionnement du projet n'a pas été mis à profit pour améliorer le bloc 2 dès la phase de conception, notamment au vu des recommandations formulées dans l'avis initial de l'autorité environnementale.

En particulier, l'étude d'impact n'examine toujours pas de manière suffisamment ambitieuse :

- la réduction des consommations d'eau dans un contexte de réchauffement climatique et de raréfaction de la ressource, y compris s'agissant des eaux de surface ;*
- le recours à des alternatives au transport routier ;*
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre.*

L'évaluation des risques sanitaires et la démarche d'interprétation de l'état des milieux permettent de conclure à un risque sanitaire acceptable du projet jusqu'au bloc 2. La démonstration n'est pas apportée concernant l'intégration du bloc 3. Un plan de surveillance environnementale renforcé sera nécessaire pour s'assurer du respect des hypothèses retenues pour l'évaluation des risques sanitaires.

L'étude de dangers devra être actualisée et les données n'ayant pas de caractère confidentiel devront être réintégrées afin de permettre au public d'appréhender les enjeux en matière de risques accidentels et la démarche menée par ACC pour étudier les phénomènes dangereux. Des compléments sont attendus notamment concernant les enjeux spécifiques aux batteries en matière d'incendie et concernant l'étude des effets dominos d'origine interne.

Si le projet participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en permettant la décarbonation du parc de véhicules par la substitution des moteurs thermiques par des moteurs électriques, il convient néanmoins de réaliser un bilan carbone intrinsèque du projet afin d'identifier dès la conception les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre et proposer un projet le

moins impactant possible en matière d'émissions de gaz à effet de serre. L'analyse du cycle de vie des batteries, qui est reportée, aurait dû figurer dans l'étude d'impact.

L'ensemble des réponses à cette synthèse sont apportées ci-dessous.

II. AVIS DETAILLE

II.1. LE PROJET D'EXTENSION D'UNE USINE DE BATTERIES AUTOMOBILES

Observation n° 1

L'autorité environnementale recommande :

- de porter à la connaissance du public les impacts et les dangers des installations dont il a à connaître sans préjudice des règles de confidentialité qui peuvent s'appliquer à certaines informations ,*
- de faire figurer l'ensemble des éléments non confidentiels dans les documents mis à disposition du public, et notamment les distances d'effets des phénomènes dangereux afin d'assurer une information suffisante du public, sans avoir une interprétation excessive de la notion de confidentialité ,*
- de faire figurer les données confidentielles dans des annexes dédiées dites confidentielles et marquées « confidentielles » afin de permettre aux personnes autorisées d'avoir accès à ces données d'identifier les données retenues comme confidentielles par le pétitionnaire et qui ne doivent pas être diffusées.*

Compléments et précisions à l'observation n° 1

L'identification des parties confidentielles du dossier est basée sur l'instruction du gouvernement du 06/11/17 relative à la mise à disposition et aux conditions d'accès des informations potentiellement sensibles pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les installations classées pour la protection de l'environnement.

Selon l'annexe II de cette instruction, les cartes et plans des zones d'effet par phénomènes dangereux ou par installation font parties des informations non communicables mais pouvant être consultées selon des modalités adaptées et contrôlées. Ces plans ont été déposés en version papier en préfecture et sont consultables aux personnes autorisées suivant ces modalités.

Les distances d'effets maximales des phénomènes dangereux sont connues et indiquées dans le tableau synthétique de l'étude de danger p.149.

Observation n° 2

L'autorité environnementale recommande que soient réalisées une étude d'impact et une étude de dangers incluant les trois blocs 1, 2 et 3 lors du dépôt du dossier de demande d'autorisation d'exploiter le bloc 3.

Compléments et précisions à l'observation n° 2

Les équipements process et les technologies du bloc 3 ne sont pas encore connus à ce jour et il est donc difficile d'en pouvoir en juger les impacts de manière pertinente.

La mise à jour de l'étude d'impact se fait de manière itérative et la plus grande attention sera apportée sur le fait de cumuler l'ensemble des blocs.

L'étude d'impact du 3^{ème} bloc et son étude du risque sanitaire présentera les impacts cumulés des trois blocs. Comme cela a été fait pour le présent dossier, les impacts du bloc 1 ont été pris en compte.

L'étude de dangers du bloc 3, présentera les nouveaux scénarios d'accidents suite à l'ajout du bloc 3 et au besoin suite à des modifications sur les blocs 1 et 2.

II.2. ANALYSE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

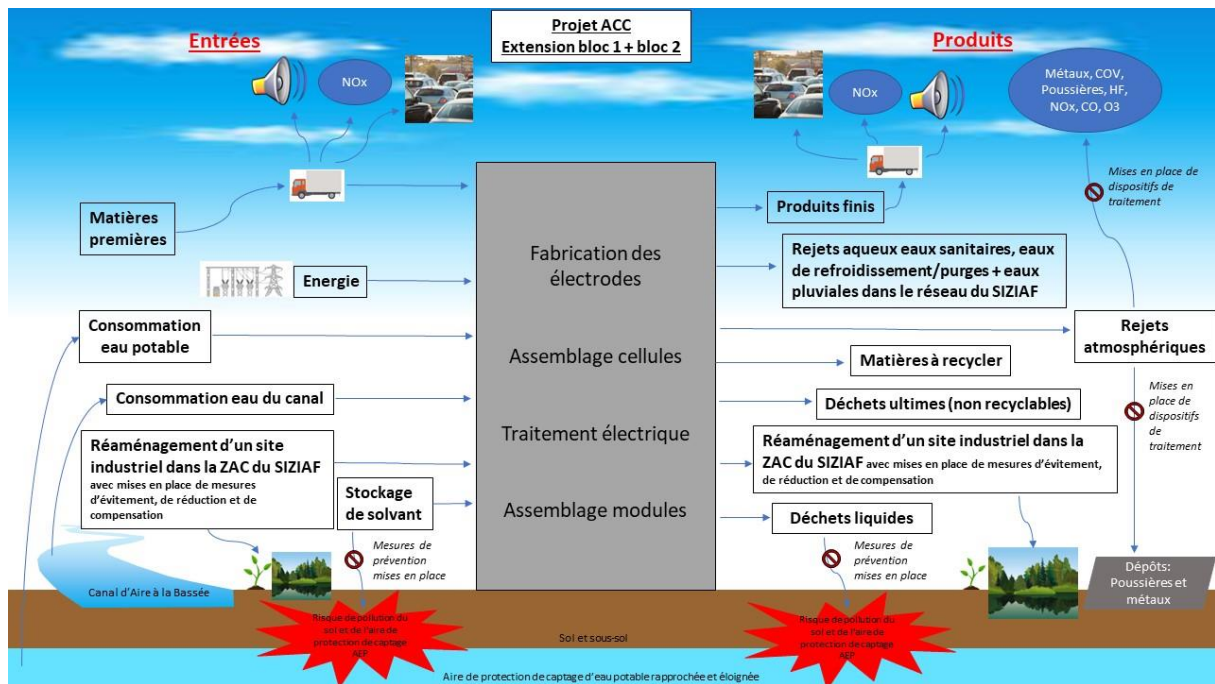
II.2.1 RESUME NON TECHNIQUE

Observation 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.

Compléments et précisions à l'observation n° 3

La dernière page du résumé non technique comprend ce type de document iconographique permettant de superposer le projet aux enjeux environnementaux. L'image est représentée ci-dessous.



II.2.2 SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

II.2.2.1 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER CES INCIDENCES

II.2.2.1.1 RESSOURCE EN EAU (QUANTITE ET QUALITE)

Observation n° 4

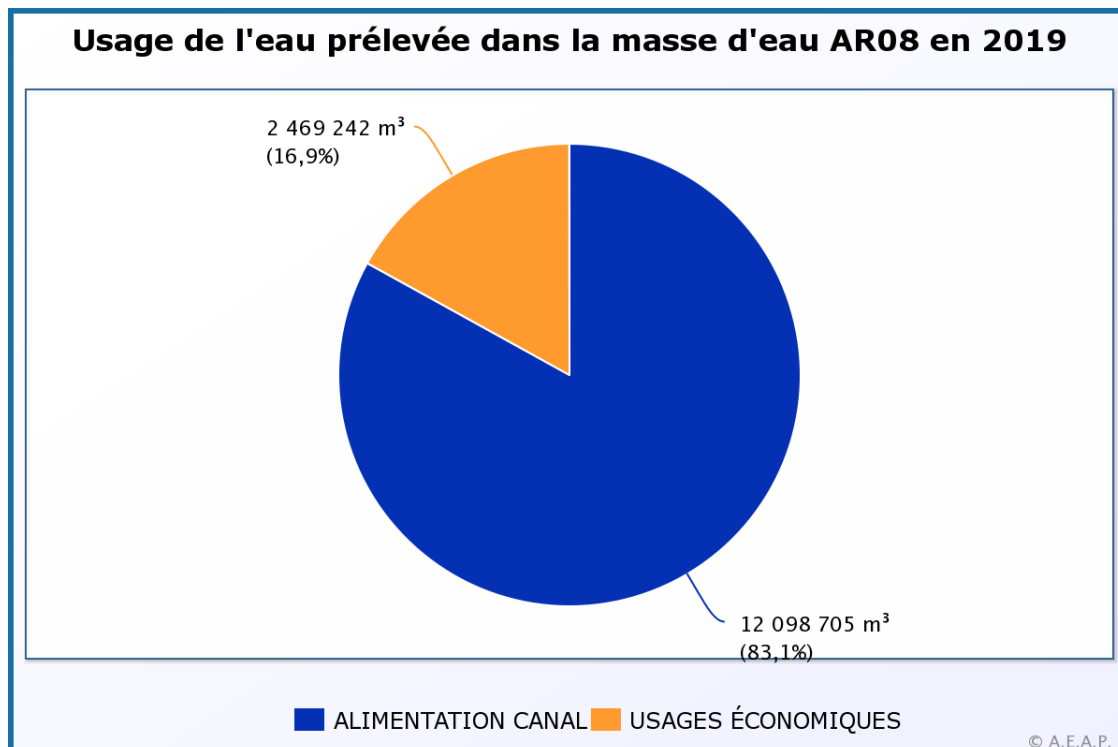
Compte-tenu du changement climatique et de ses effets, des multiples usages de l'eau du canal, l'autorité environnementale recommande de s'assurer que l'ensemble des activités et milieux qui dépendent des eaux du canal d'Aire sont garantis toute l'année sur l'ensemble du territoire.

Compléments et précisions à l'observation n° 4

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

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

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



La consommation en eau de canal sera de 458 400 m³/an pour BBD1 et BBD2, cela représente 3,8% de l'alimentation du canal.

Le volume horaire consommé par ACC sera d'environ 58 m³/h (458 400 m³/7 896 heures de fonctionnement pendant une année) pour BBD1 et BBD2. Le volume prélevable autorisé par la convention entre VNF et le SIZIAF (600 m³/h, 14 400 m³/j) est suffisant pour répondre aux besoins de la Française de Mécanique et d'ACC.

Il faut noter que la consommation en eau de canal sera de 229 200 m³/an pour chaque bloc, soit d'environ 458 400 m³/an pour BBD1 et BBD2. La consommation en eau du canal pour le site va augmenter, toutefois la consommation pour un bloc va diminuer malgré une augmentation de la capacité (de 8 à 16 GWh). La consommation en eau pour un bloc a ainsi été optimisée par rapport à la situation prévisionnelle initiale.

Observation n° 5

L'autorité environnementale recommande d'étudier de manière plus approfondie des variantes permettant de réduire de manière ambitieuse la consommation d'eau.

Compléments et précisions à l'observation n° 5

Les mesures de réduction de la consommation en eau sont présentées en partie V.2.5.2.1 et en partie V.2.5.2.3 de l'étude d'impact et sont rappelées ci-dessous :

- La récupération des purges de condensats des batteries froides, des condensats de traitement de l'eau et des purges de TAR pour une réutilisation dans le process sera étudiée pour des utilisations de lavage, de réserve incendie par exemple.
- Pour les installations de traitement d'eau pour le process, des installations à haut rendement (90 % au lieu de 70 %) de type double osmose inverse avec traitement des condensats seront mis en place.
- L'étude de faisabilité de réutilisation des eaux pluviales sur le site d'ACC sera effectuée à l'échéance juillet 2024.
- Concernant l'eau des TAR, un certain nombre de tours fermées a été substitué par des tours adiabatiques permettant ainsi de ne pas consommer d'eau durant la période hivernale et pendant une partie des demi-saisons. Ce changement de technologie permet de réduire la consommation en eau initialement estimée dans le 1^{er} DDAE. En effet, la consommation en eau des tours des TAR avait été estimée à 242 784 m³/an pour un bloc à 8 GWh dans le 1^{er} DDAE, elle a été estimée à 150 000 m³/an pour un bloc à 16 GWh en situation future.
- ACC va mettre en place du matériel hydro-économe : des robinets de type « presto » ou équivalents seront mis en place au niveau des toilettes.
- Une surveillance des fuites sera mis en place.
- La société ACC réfléchit à des solutions techniques et à la mise en place d'un programme de suivi/management qui garantit une consommation au juste nécessaire : suivi des paramètres TAR, installation de traitement d'eau avec un haut rendement, équipements sanitaires type robinets presto.

Pour le 3^{ème} bloc, une nouvelle technologie de batterie fortement moins consommatrice d'eau dans le process de fabrication est à l'étude.

Il faut noter que la consommation en eau de canal sera de 229 200 m³/an pour chaque bloc, soit d'environ 458 400 m³/an pour BBD1 et BBD2. La consommation en eau du canal pour le site va augmenter, toutefois la consommation pour un bloc va diminuer malgré une augmentation de la capacité (de 8 à 16 GWh).

Une optimisation de la consommation a été apportée entre le bloc 1 et le bloc 2. Cette consommation servira essentiellement au refroidissement du process avec la volonté de trouver un mix optimum entre l'utilisation de Tour Aéroréfrigérante et l'utilisation de groupe froid.

Au-delà de l'étude de la réutilisation des eaux pluviales, ACC réfléchit à toute forme de réutilisation notamment sur la possibilité de pouvoir récupérer les condensats issus des batteries froides. Cette faisabilité sera à appréhender lors de la montée en charge du bloc 1.

II.2.2.1.2 RISQUES TECHNOLOGIQUES

Observation n° 6

L'autorité environnementale recommande, en lien avec GRTgaz :

- *d'actualiser l'étude de dangers afin de prendre en compte les risques associés à la création d'une nouvelle canalisation de gaz pour assurer le raccordement des blocs 1 et 2 au réseau ;*
- *de détailler les dispositions retenues afin de prendre en compte les préconisations formulées par GRTgaz pour maîtriser les risques associés à la canalisation de transport de gaz existante faisant l'objet de servitudes.*

Compléments et précisions à l'observation n° 6

ACC n'a pas connaissance de servitudes concernant la canalisation enterrée gérée par GRDF qui alimente le site ACC. A noter que cette canalisation extérieure au site présente une pression de 18 bar puis qui est détendu à 4 bar pour alimenter le site. La pression maximale de la canalisant alimentant le site est bien inférieure à celle de la canalisation présentant les servitudes (67,7 bar).

Le courrier de la société GRTgaz joint en annexe concerne la canalisation de transport de gaz qui présente des servitudes et une pression de 67,7 bar en limite de propriété sud-est (p.30 EDD). Ce courrier donne les préconisations à suivre suite à la sollicitation de la société ACC. Leurs préconisations ont été étudiées afin de réaliser les travaux : distance et nature des travaux du bloc 1 vis-à-vis de la canalisation, distance de construction des bâtiments du bloc 1 en dehors des distances d'effets dominos, présence d'un représentant de GRTgaz lors des travaux à proximité, etc.

Dans le cadre de la construction de BBD2, il n'est pas prévu d'aménagement dans la zone de servitudes et un représentant de GRTgaz sera sollicité pour toute intervention dans cette zone. Comme l'indique le courrier, « toute modification du périmètre et du régime de l'ICPE ou portant sur l'urbanisme (modification ou création du bâtiment, ajout de personnel, création d'ERP...) devra faire l'objet d'une concertation avec GRTgaz le plus en amont possible des projets. » GRTGaz est consulté dans le cadre du présent dossier.

Le bloc 2 ne nécessitera pas une nouvelle canalisation de gaz. La canalisation déjà créée pour alimenter le poste de gaz en entrée de site sera suffisante. Depuis ce poste de gaz et jusqu'à la chaufferie, la canalisation de gaz enterrée est unique et commune aux 2 blocs. Au niveau de la chaufferie, la canalisation passe en aérien pour alimenter la chaufferie et aller distribuer le gaz naturel aux CTA en passant par la toiture des bâtiments du bloc 1 via un rack aérien. L'alimentation des CTA du bloc 2 sera effectuée de la même manière à partir de la canalisation existante de la chaufferie et via le rack aérien. L'étude de dangers a pris en compte cette canalisation du bloc 2.

Observation n° 7

L'autorité environnementale recommande de :

- *prendre en compte le retour d'expérience concernant l'incendie de l'entrepôt de batteries pour véhicules électriques Bolloré Logistics à Grand-Couronne du 16 janvier 2023 et les incendies, dus au lithium-ion, survenus ces dernières années dans les installations de regroupement, traitement et stockage de déchets,*
- *réexaminer, le cas échéant, la conception du projet afin de réduire les risques d'incendie,*

· *indiquer les mesures d'éco-conception dont les batteries ont fait l'objet pour la protection de l'environnement et des personnes.*

Compléments et précisions à l'observation n° 7

L'étude et les conclusions de l'enquête ne sont à ce jour pas rendues publiques.

La technologie des batteries stocké à Grand-Couronne est lithium métal. Cette technologie n'est pas mise en œuvre chez ACC qui utilise la technologie NMC pour laquelle la projection d'eau est efficace pour contenir l'emballement thermique.

De plus, ACC fabrique des cellules et des modules. Il n'y aura pas de pack batterie complet ce qui diminue le risque d'un emballement thermique généralisé de l'ensemble des produits fini.

Toutefois, cet incendie a été pris en compte pour compléter notre analyse de risque, les informations disponibles à ce jour ont été présentées au chapitre VII.2.13 dans sa version du 09/03/2023.

Le risque d'incendie que ce soit sur le process mais aussi sur le stockage de produits finis de modules de batteries électriques est connu et a été étudié dès la conception du projet. Des mesures de prévention et de protection ont été mises en place afin d'éviter ce type d'accident.

Le sprinkler généralisé à l'ensemble du bâtiment de production a été dimensionné pour apporter une réponse spécifique à chaque risque couvert.

Les mesures de conception retenues sont notamment liées aux matériaux choisis : une faible quantité d'éléments combustibles (matières plastiques, ...), pour un impact moindre sur l'environnement (teneur en hydrocarbures réduites dans les fumées d'incendie). Le nombre de cellules par module est limité et un séparateur est présent entre les cellules dans le module.

En matière d'éco-conception, ACC travaille sur quatre sujets clés :

- les matériaux et les produits chimiques éco-compatibles,
- la conception des produits,
- les processus de fabrication,
- la durabilité (durée de vie) des produits.

L'objectif majeur étant de travailler à l'optimisation de la recyclabilité des produits pour que la majorité des produits soient recyclables.

ACC cherche également à augmenter la part de matière recyclée dans ses produits.

Enfin, ACC respectera bien évidemment ce que prévoit la réglementation européenne en la matière.

Observation n° 8

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures de prévention et de protection spécifiques aux batteries.

Compléments et précisions à l'observation n° 8

Il faut tout d'abord noter qu'ACC produit des modules qui formeront les batteries après leur assemblage et non des batteries complètes pour véhicules.

Les mesures de prévention et de protection liées à chaque étape des activités de conception de cellules et de modules sont présentées dans l'Analyse Préliminaire des Risques.

La synthèse des barrières de sécurité est présentée dans l'EDD au chapitre VI.4.

Observation n°9

L'autorité environnementale recommande de préciser et justifier le type de détection incendie retenue en fonction des enjeux et de se positionner sur l'opportunité de mettre en place d'autres types de détection pour les lieux où des batteries sont stockées.

Compléments et précisions à l'observation n°9

Le bloc 1 et le bloc 2 seront équipés d'un Système de Sécurité Incendie (SSI) de catégorie A associé à un équipement d'alarme de type 1. (SSI-A et EA-1).

Conformément à la NF S61-931 et à la règle APSAD R7, cette installation est dimensionnée et suivie par un coordinateur SSI. Ce SSI sera relié à une unité d'aide à l'exploitation (superviseur) installé au poste de sécurité et veillé 7/24.

De plus, la conception et l'installation sont suivies par plusieurs ingénieurs prévention incendie dans différents domaines.

La détection automatique incendie (DAI) sera adaptée en fonction des locaux et des contraintes d'ambiance. Il sera fait usage de détection ponctuelle, multiponctuelle par aspiration, thermique et thermovélocimétrique. Chaque zone de détection fait l'objet d'une étude et d'une analyse de risque.

Observation n° 10

L'autorité environnementale recommande de compléter les phénomènes dangereux étudiés liés aux batteries lithium-ion.

Compléments et précisions à l'observation n° 10

Le DDAE comprend une analyse préliminaire des risques (APR). Il s'agit, dans un premier temps, d'identifier les éléments dangereux du système. Puis, pour chaque élément dangereux, de déterminer les situations dangereuses possibles. On peut ensuite déterminer les accidents et leurs conséquences et lister les moyens de prévention existants et les évaluer.

Chaque événement identifié fait l'objet d'une cotation en gravité et en probabilité, permettant ensuite d'en évaluer la criticité.

Comme recommandé dans le guide Ω 9 de l'INERIS, relatif aux Etude de dangers d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, la cotation de la gravité ou intensité du phénomène dangereux se fait sur base de critères simples comme par exemple :

- La nature et la quantité du ou des produits ;
- Le volume et les caractéristiques des équipements mis en jeu ;
- La localisation de l'installation par rapport aux limites de l'établissement.

À partir de ces échelles de gravité et de probabilité, la criticité de l'événement est déterminée selon le calcul suivant : Criticité = Gravité x Probabilité.

Selon la valeur de la criticité, les événements identifiés sont classés comme suit :

- **en zone verte**, qui correspond à un risque jugé acceptable par l'exploitant, sous réserve d'avoir du personnel compétent, formé et de mettre en place les procédures et mesures de prévention nécessaires, dans ce cadre, il n'est pas nécessaire de modéliser le phénomène dangereux,
- **en zone rouge**, qui correspond à un risque présumé non acceptable. Les événements situés dans cette zone font l'objet d'une modélisation afin d'affiner leur niveau de gravité et de confirmer ou d'infirmer s'ils restent à un niveau de risque non acceptable.

Les scénarios, situés en zone rouge avec un risque présumé non acceptable, ont ainsi fait l'objet de modélisations.

L'ensemble des modélisations réalisées sont présentées dans l'annexe modélisation. **Aucun accident majeur n'a été identifié.**

Il n'y a pas nécessité de compléter les phénomènes dangereux.

Observation n° 11

L'autorité environnementale recommande, sans préjudice des règles de confidentialité, de fournir :

- *une analyse et une matrice de criticité des risques qui montre, après la mise en place des mesures de maîtrise des risques, l'acceptabilité des 90 événements présentés avec un niveau de risque non acceptable ;*
- *une cartographie globale du site permettant de visualiser les zones d'effets toxiques et de surpression qui sortent de l'emprise du site afin de permettre d'apprécier l'impact de ces zones sur l'environnement extérieur et l'acceptabilité du projet.*

Compléments et précisions à l'observation n° 11

La matrice de criticité est présentée en synthèse de l'APR page 109 et est reprise dans l'EDD. Cette matrice a abouti à la réalisation de modélisations d'accidents présentés dans l'annexe modélisation. Aucun des événements modélisés n'amènent à un accident majeur et donc à un niveau de risque non acceptable.

Parmi les scénarios modélisés, les scénarios pouvant mener à des effets hors site en hauteur sans dommage sur les bâtiments ou les populations dans l'environnement sont :

- les fumées toxiques d'incendie sur les locaux du stockage de solvant,
- les fumées toxiques d'incendie de la zone de dépotage de solvant.

Les scénarios susceptibles d'avoir des effets bris de vitre (20 mbar) en dehors de la limite de propriété sont les suivants :

- explosion interne du local d'électrolyte (effets de surpression à environ 25 m en dehors de la limite de propriété au droit des installations) ;
- explosion du local chaudière vapeur (effets de surpression à environ 16 m en dehors de la limite de propriété ACC) ;
- UVCE modélisé suite à un épandage d'électrolyte en zone de dépotage (effets de surpression à environ 37 m en dehors de la limite de propriété au droit des installations).

La cartographie globale du site permettant de visualiser les zones d'effets toxiques et de surpression qui sortent de l'emprise du site sera transmise à la DREAL dans le cadre du porter à connaissance de maîtrise de l'urbanisation. Cette cartographie ne peut pas être transmise au public conformément à l'instruction du gouvernement du 06/11/17 relative à la mise à disposition et aux conditions d'accès des informations potentiellement sensibles pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les installations classées pour la protection de l'environnement.

Observation n° 12

L'autorité environnementale recommande de compléter en tant que de besoin les mesures de réduction des effets de surpression et des effets toxiques en hauteur à l'extérieur de l'emprise du site et de préciser, en tant que de besoin, les dispositions nécessaires pour assurer une maîtrise de l'urbanisation autour du site compatible avec ces effets résiduels.

Compléments et précisions à l'observation n° 12

Les moyens de prévention et de protection sont présentés dans l'EDD. Les distances d'effets des scénarios amenant aux effets de suppression et aux effets toxiques sont des distances pour des scénarios à hypothèses majorantes et donc à faible probabilité. Même dans ces circonstances, aucun accident majeur n'a été retenu.

Un porter à connaissance à la maîtrise de l'urbanisation sera réalisé par la DREAL pour les effets de surpression de type bris de vitre et les effets en hauteur à l'extérieur de l'emprise du site.

Observation n° 13

L'autorité environnementale recommande d'intégrer, dans l'étude de dangers, l'analyse du risque d'incendie généralisé (à un bloc ou au deux blocs).

Compléments et précisions à l'observation n° 13

Au regard des durées d'incendie des scénarios, des mesures de prévention et de protection et des quantités de produits mises en œuvre, le risque de généralisation de l'incendie à un bloc ou à deux blocs n'est pas retenu. A noter en outre que les deux blocs sont séparés entre eux par un mur coupe-feu 4 h.

Pour rappel, le plan de localisation des murs coupe-feu est présenté dans l'EDD page 70.

II.2.2.1.3 SANTE

Observation n° 14

L'autorité environnementale recommande de préciser à quoi correspondent les concentrations moyennes mesurées alors qu'ACC ne dispose pas de données réelles et d'apporter plus de précisions sur l'origine des valeurs de concentrations retenues dans l'ERS afin d'écartier toute éventuelle incohérence.

Compléments et précisions à l'observation n° 14

Les concentrations retenues dans le DDAE du bloc 1 proviennent des valeurs limites d'émissions (VLE) en vigueur et ont été reprises dans l'AP en date du 27 décembre 2021. Ces VLE réglementaires ont été transposées pour le 2^{ème} dossier pour les blocs 1 et 2, à l'exception de :

- la concentration en NOx qui a été abaissée à 85 mg/m³ et la concentration en CO qui a été abaissée à 15 mg/m³ pour le point de rejet K lié aux chaudières au gaz naturel conformément au MTD de la rubrique IED 3110 (classement du site à la rubrique IED 3110 à autorisation) ;
- la concentration en COV pour les rejets de l'assemblage des modules (J1 à J10) a été abaissée à 20 mg/m³.

La société ACC a mis en place des technologies et systèmes de traitement adaptés afin que ces valeurs prévisionnelles retenues soient respectées.

Observation n° 15

L'autorité environnementale recommande :

- *de définir, présenter et mettre en œuvre un programme de surveillance renforcé des substances retenues pour l'évaluation des risques sanitaires, au niveau des émissaires des rejets atmosphériques ainsi que dans l'environnement dans le cadre de la démarche de l'interprétation des milieux, afin de vérifier que les hypothèses retenues pour l'évaluation des risques sanitaires sont majorantes et qu'en conséquence, l'acceptabilité des risques sanitaires n'est pas remise en cause,*
- *la mise en œuvre et un suivi des meilleures techniques disponibles en matière de surveillance environnementale afin d'assurer la représentativité des émissions mesurées,*
- *une information de la population, laquelle pourra être réalisée via la commission de suivi de site prévue pour les établissements SEVESO seuil haut.*

Compléments et précisions à l'observation n° 15

Comme pour le premier bloc, un programme de surveillance des rejets canalisés sera mis en place. Dans un premier temps, la surveillance des rejets attendue sera annuelle, cette périodicité pourra être revue en fonction des concentrations mesurées et des enjeux en terme d'impact pour chaque émissaire. Les analyses seront effectuées par un laboratoire agréé ou s'il n'existe pas d'agrément pour le paramètre analysé, le laboratoire devra être accrédité COFRAC ou équivalent.

La surveillance des rejets canalisés sera réalisée conformément à :

- l'arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des ICPE soumises à Autorisation ;
- l'arrêté du 14 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n°2560 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;

- l'arrêté du 3 août 2018 relatif aux installations de combustion d'une puissance thermique nominale totale inférieure à 50 MW soumises à autorisation au titre des rubriques 2910, 2931 ou 3110 ;
- l'arrêté du 3 février 2022 relatif aux meilleures techniques disponibles (MTD) applicables à certaines installations classées du secteur du traitement de surface à l'aide de solvants organiques relevant du régime de l'autorisation au titre des rubriques 3670 ou 3710 (pour lesquelles la charge polluante principale provient d'une ou plusieurs installations relevant de la rubrique 3670) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Un screening au niveau de certains points de rejet sera réalisé au démarrage du site pour s'assurer des hypothèses retenues dans l'ERS.

Une information au public sera faite via la commission de suivi de site (CSS).

Observation n° 16

L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact en menant une démarche de recherche de produits alternatifs pour le COV n°7, le solvant 1 et de manière plus large de toute substance qui doit faire l'objet d'une recherche de substitution ou en justifiant de l'absence d'alternative satisfaisante.

Compléments et précisions à l'observation n° 16

La recherche de l'utilisation de produits moins dangereux est en effet un axe de recherche de la société ACC.

Le solvant 1 est aujourd'hui le solvant de référence pour les batteries Lithium ion sur la base NMC. Cette technologie est la plus répandue en particulier pour l'industrie automobile puisqu'elle permet de garantir une densité énergétique satisfaisante et indispensable pour les besoins d'électromobilité.

D'autres technologies comme les batteries LFP présentent des performances moindres ce qui la rend moins adaptée.

Le COV n°7 constitue une hypothèse majorante retenue dans l'ERS qui pourra être clarifiée lors du screening COV au démarrage du site.

Observation n° 17

L'autorité environnementale recommande :

- *d'indiquer de manière plus approfondie, comme pour l'eau, les incidences du projet sur le climat en ce qui concerne les émissions de gaz à effets de serre et la vulnérabilité du projet au changement climatique avec la baisse des possibilités de recours à certaines sources d'énergie ;*
- *de compléter l'étude d'impact par un bilan des émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes) du projet dans l'objectif d'une neutralité carbone dans le respect des objectifs fixés par la stratégie nationale bas-carbone 2 (SNBC2) ;*
- *de justifier que la conception du projet a été réalisée afin de réduire en amont son empreinte carbone et le cas échéant, d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des variantes moins*

impactantes plutôt que de reporter à des études ultérieures et incertaines la mise en œuvre de solutions moins impactantes ;

· selon les résultats, de prendre les mesures nécessaires pour y parvenir en déclinant la séquence éviter, réduire et/ou compenser et proposer les mesures de suivi.

Compléments et précisions à l'observation n° 17

Les incidences du projet sur le climat et les mesures ERC sont présentées en partie V.2.2.3 de l'étude d'impact.

ACC mettra en place les mesures de réduction de la consommation d'énergie :

- Eau entrante dans la chaudière destinée à la production de la vapeur réchauffée par les gaz de combustion de la chaudière,
- Lors du séchage de la bande enduite d'encre négative, l'air entrant dans le four, est réchauffé par l'air sortant avant adjonction de la vapeur,
- Plus globalement, les récupérations suivantes sont également prévues :
 - Récupération de la chaleur de l'air de régénération des centrales dessiccantes,
 - Récupération de la chaleur de l'huile des compresseurs dédiés à la production d'air comprimé pour chauffe de l'eau avant utilisation dans les chaudières,
 - Récupération de chaleur sur les condenseurs des groupes froids dédiés à la production d'eau glacée
- Enfin, des dispositifs économes en énergie sont retenus :
 - Pompes, compresseur, groupes froids à vitesse variable,
 - Groupes froids avec variation des pressions de condensation et d'évaporation,
 - Ensemble des moteurs de l'usine à minima de type IE2.

Les chaudières seront équipées de brûleurs BAS NOx permettant de limiter les émissions en NOx.

La société ACC a pour projet de mettre en place une installation photovoltaïque en ombrières en couverture du parking salarié de BBD1 (au sud-est). La totalité de la production sera autoconsommée et l'installation sera équipée d'un système assurant qu'aucune injection ne soit réalisée dans le réseau public. La puissance du système sera de 1 186 kWc et la production annuelle sera de 1 245 MWh. Les ombrières permettront d'alimenter directement ACC en électricité solaire et l'implantation de bornes de recharges de véhicules électriques à disposition des salariés du site (130 points de recharge lente, 26 points de recharges rapides et 2 points de recharges ultra-rapide). Cette installation permettra de réduire la consommation d'électricité du site ACC par une électricité plus verte.

ACC est dans une démarche de « green factory ». Dans ce cadre, des objectifs environnementaux seront fixés en conception (produit/process) et seront suivis régulièrement notamment au travers, du système de management environnemental ISO 14001. Des études de réductions de la consommation en énergie sont en cours et notamment une étude de faisabilité sur du géocooling est lancée (pompage dans la nappe, refroidissement).

ACC travaille sur des technologies de batteries sans solvant (moins énergivore), ces technologies sont en phase de R&D.

ACC souhaite intégrer la prise en compte des impacts environnementaux et sociétaux dans tous ses modes de fonctionnement. Pour cela, ACC travaille à avoir la plus faible empreinte carbone possible pour ses batteries, de la mise à la sortie des lignes de production.

Le plan de surveillance des gaz à effet de serre a été joint au dossier en cours d'instruction.

Concernant la vulnérabilité du projet au changement climatique, la volonté du groupe est de prioriser un sourcing en Europe.

Un programme de surveillance des chaudières avec suivi des consommations de gaz naturel sera mis en place. Pour le prochain bloc, ACC étudie la possibilité de limiter l'usage des chaudières gaz.

Observation n° 18

L'autorité environnementale recommande :

- d'étudier le recours à des modes de transport alternatifs à la route pour les approvisionnements et les expéditions du site, notamment par voie d'eau et par voie ferrée, en intégrant les enjeux associés au transport de matières dangereuses ;*
- de concourir à renforcer les mesures de la zone d'activité du syndicat intercommunal de la zone industrielle Artois-Flandres (SIZIAF) accueillant le site d'ACC pour proposer aux employés des alternatives à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail de manière incitative (exemple : mise en œuvre du forfait mobilités durables).*

Compléments et précisions à l'observation n° 18

Comme précisé en partie V.5.4.1.2 de l'étude d'impact, concernant les alternatives au transport routier, ACC a rencontré les gestionnaires d'infrastructures en charge du transport fluvial et ferré et une étude est en cours en particulier pour le potentiel de transport des approvisionnements, à court et moyen termes.

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

Le SIZIAF étudie la possibilité de créer un quai au sein du parc des Industries Artois-Flandres pour développer le transport fluvial par le Canal d'Aire à la Bassée.

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

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