

Préfecture du PAS-DE-CALAIS



CONCLUSIONS ET AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE :

Relative à la demande **d'autorisation environnementale** présentées par la société **AUTOMOTIVE CELLES COMPANY SE** pour la construction d'un second bloc (BB2) et l'ajout d'une ligne de production au premier bloc (BB1) sur le territoire des communes de Billy-Berclau et de Douvrin. La finalité de cette entreprise est la construction de batteries pour véhicules électriques.

L'enquête publique s'est déroulée du 9 mai 2023 au 9 juin 2023. La mairie de Billy-Berclau étant le siège de cette enquête.

Tribunal Administratif de Lille : Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif N° E 2300044 / 59 du 5 avril 2023. **Préfecture du Pas-De-Calais** Arrêté du Préfet du 11 avril 2023



SOMMAIRE

Sigles et acronymes	3
1. Cadre général et déroulement de l'enquête.....	4
1.1 Objet de l'enquête.....	4
1.1.1 Présentation de la société.....	4
1.1.2 Localisation du projet.	4
1.1.3 Description du projet	5
1.2 Présentation- cadre général de l'enquête.....	6
1.3 Organisation et déroulement de l'enquête publique.....	7
2. Conclusions.....	8
2.1 Conclusions liées à l'étude du dossier	8
2.1.1 Sur le fond.....	8
2.1.2 Sur la forme.....	8
2.1.2.1 L'étude d'impact	8
2.1.2.2 L'étude de danger.....	10
2.1.2.3 . La fiche d'information établissement SEVESO seuil haut.....	10
2.2 Conclusions liées à l'avis de la MRAE, avis relatifs aux observations du public et au mémoire en réponse du porteur de projet	11
2.2.1 L'avis de la MRAE.....	11
2.2.2 Le PV des observations, les réponses d'ACC et l'avis du commissaire enquêteur	23
3. Avis du commissaire enquêteur.	27

Sigles et acronymes

- AEP : alimentation eau potable
- ARS : agence régionale de santé
- BARPI : bureau des analyses des risques et pollutions industrielles
- BRGM : Bureau de recherche géologique et minière
- CLE : commission locale de l'eau
- DAE : demande d'autorisation environnementale ou DDAE
- DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- DREAL : Direction Départementale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement
- EPF : établissement public foncier
- ERP : établissement recevant du public
- ICPE : installations classées pour l'environnement
- IED : directive sur les émissions industrielles
- IOTA : installations, ouvrages, travaux et activités
- MMR : mesure de maîtrise des risques
- MRAE : mission régionale de l'autorité environnementale
- PCAET : plan climat air énergie territorial
- PMR : personne à mobilité réduite
- PPA : Personnes Publiques Associées
- PPA : Plan de protection de l'Atmosphère
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PPRI : Plan Particulier Risque Inondation
- PPRN : Plan de prévention des risques naturels
- PPRt : plan de prévention des risques toxicologiques
- SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SDIS : service départemental d'incendie et de secours
- SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
- SRCAE : schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie
- TVB : Trame Verte et Bleue
- VTR : valeur toxicologique de référence
- ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

1. Cadre général et déroulement de l'enquête.

1.1 Objet de l'enquête

L'enquête publique est relative aux demandes de permis de construire et d'autorisation environnementale présentées par la société **AUTOMOTIVE CELLES COMPANY SE** pour la construction d'un second bloc (BB2) et l'ajout d'une ligne de production au premier bloc (BB1) sur le territoire des communes de Billy-Berclau et de Douvrin. La finalité de cette entreprise est la construction de batteries pour véhicules

1.1.1 Présentation de la société

La société ACC est une société européenne au capital de 270 000 000 € enregistrée en France, dont le siège social est basé 26, quai Charles Pasqua à Levallois-Perret. Le Directeur Général est Monsieur Yann Vincent. Le responsable du suivi du présent dossier est Monsieur Sébastien Mussa-Peretto, en sa qualité de HSE Engineer. L'adresse du site objet de l'enquête publique est au 1173 boulevard de l'est à Billy-Berclau (62138).

Le site ACC à Douvrin se développe sur une partie des terrains qui appartenaient à la Française de Mécanique. Il s'agit du site Stellantis de Douvrin historiquement dédié à la production de moteurs essence et diesel en partenariat avec PSA.

Créé en 1969, le Site Stellantis de Douvrin (Française de Mécanique) se trouve dans le bassin minier, près de Lens. Il assure la production de 3 grandes familles de moteurs (moteurs essence EB, Turbo PureTech et EP, dont une version hybride a été lancée en 2019, ainsi que l'usinage de leurs principales pièces : carter-cylindres, bielles, vilebrequins et culasses. Les moteurs produits à Douvrin équipent une grande partie des véhicules produits par le Groupe Stellantis.

La superficie d'origine du site est de 148 hectares dont 37 ha couverts.

La revente successive de terrains ainsi qu'un compactage des installations a réduit la surface actuelle du site

- Mars 2015 : Vente d'un terrain de 9 ha au Groupe Atlantic,
- 2015-2016 : compactage des activités afin de libérer le bâtiment 08,
- Janvier 2017 : Vente des terrains ouest à l'EPF,
- Décembre 2017 : Vente du bâtiment 08 à la société BILS DEROO,
- 2019-2020 : compactage des activités libérant les bâtiments 02, 04, 06 et 07,
- 2021 : cessation d'activité partielle et vente

1.1.2 Localisation du projet.

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

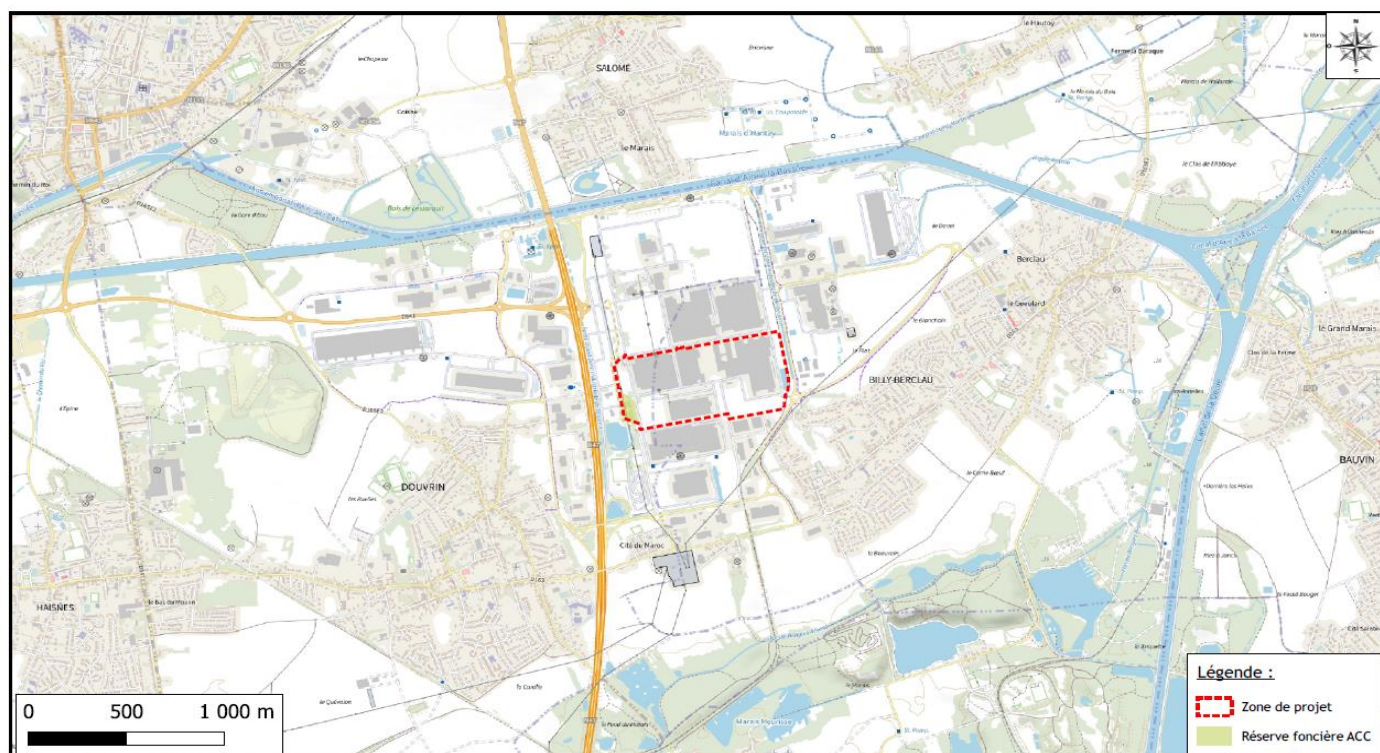
Les coordonnées Lambert 93 du portail d'accès au site sont les suivantes :

- X : 689 219 m,
- Y : 7 046 911 m.

La société ACC est implantée sur d'anciens terrains de la Française de Mécanique, site PSA Douvrin, à l'adresse suivante : 1 173, Boulevard Est- 62 138 BILLY-BERCLAU.

Les caractéristiques du terrain d'implantation et des terrains environnants sont les suivantes :

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



1.1.3 Description du projet

Le projet de la société ACC à Billy-Berclau/Douvrin consiste à construire une usine de production de cellules et modules de batteries pour les véhicules électriques.

Un premier dossier de demande d'autorisation environnementale pour le site de Billy-Berclau - Douvrin, rédigé sur une capacité de production d'un potentiel de 8 GWhs, a abouti à l'obtention d'un arrêté préfectoral le 27 décembre 2021. Ce premier bloc est actuellement en phase de construction. Les capacités de production de ce premier bloc ont toutefois été revues à la hausse et sont désormais estimées à 16 GWhs,

ce qui permettrait d'alimenter jusqu'à 300 000 voitures. Cette capacité sera doublée à l'horizon 2025 par la mise en service d'un deuxième bloc, puis atteindra, à l'horizon 2028, 48 GWhs avec un troisième bloc.

Le projet du présent dossier s'inscrit dans l'emprise d'un site existant appartenant à ACC sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau dans le département du Pas-de-Calais (62).

Les éléments fabriqués sur le site seront :

- des cellules prismatiques en enveloppe rigide de 250 Ah, destinées aux véhicules de type BEV (Battery Electric Vehicle),
- des modules, constitués de plusieurs cellules assemblées, prêts à être montés en pack batteries.

La fabrication débutera à l'étape de fabrication de la matière active des cathodes et anodes des cellules pour aboutir à l'assemblage des cellules en un module prêt à l'emploi.

Le procédé de fabrication comprendra 4 grandes phases qui sont :

- une phase de chimie : fabrication de la matière active et application sur un support métallique pour constituer les cathodes et anodes,
- une phase d'assemblage des cellules,
- une phase de tests électriques unitaires des cellules,
- une phase d'assemblage des cellules en module prêt à être monté sur les véhicules.

Les installations, visées par le Livre V de la partie législative du Code de l'environnement relative à la réglementation sur les Installations Classées 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.

Pour rappel, le site est classé Seveso Seuil Haut, pour des questions de sûreté et de confidentialité, certaines informations ne sont pas mises à la disposition du public. Des noms génériques comme « Poudre cathode 1 » ou « COV n°1 » ont été attribués aux composants et aux COV associés à ces composants pour respecter le secret industriel de la société ACC.

1.2 Présentation- cadre général de l'enquête

Comme évoqué précédemment, le projet du pétitionnaire consiste à construire une usine de production de cellules et modules de batteries pour les véhicules électriques. Ce projet est prévu sur le site de la Française des Mécaniques, donc sur un terrain déjà entièrement artificialisé, n'entraînant aucune emprise sur des terres agricoles. Dans son dossier de demande d'autorisation environnementale qui sera commenté ci-après, le pétitionnaire s'est employé à décrire son projet, les impacts du projet sur l'environnement, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact sur l'environnement ainsi que les dangers potentiels que pourraient présenter les outils de productions.

Son dossier a été instruit par la préfecture du Pas-de-Calais (la DREAL) qui a sollicité les avis des services compétents.

La préfecture en date du 24 mars 2023 a transmis à ACC une notification de fin d'examen préalable permettant de procéder à l'enquête publique.

Pour effectuer sa demande d'autorisation unique le pétitionnaire avec ses bureaux d'études a réalisé les études nécessaires, notamment une étude des dangers et une étude d'impact. Il a largement présenté les résultats de ces études dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Un fascicule du dossier est consacré à la demande de permis de construire qui fait partie intégrante de cette demande d'autorisation unique.

L'enquête a permis de mettre ce dossier à la disposition du public pour qu'il puisse se faire son opinion sur l'acceptabilité du projet au regard des différents enjeux qu'il représente et de lui permettre de déposer les cas échéants, ses contributions (observations et propositions) sur les registres mis à sa disposition.

1.3 Organisation et déroulement de l'enquête publique

La désignation du commissaire enquêteur a été officialisée par la décision N° E 23000044 / 59 du 05 avril 2023 du Président du Tribunal Administratif de Lille.

Celle-ci a désigné Yves Reumaux, retraité, en qualité de commissaire enquêteur pour cette enquête publique qui concerne la Demande d'autorisation environnementale unique ayant pour objet l'autorisation d'exploiter un deuxième bloc (BBD2) et d'augmenter la capacité de production du bloc 1(BBD1) de l'usine de fabrication de batteries de véhicules électriques située sur les communes de Billy-Berclau et de Douvrin.

L'arrêté de Préfet du Pas-de-Calais en 11 avril 2023 prescrit les modalités d'organisation de l'enquête publique.

L'organisation de l'enquête a été réalisé par la préfecture du Pas-de-Calais et plus particulièrement par Madame PLATAUX-CHEVILLON de la DCPAT.

Par téléphone et par échanges de courriers électroniques nous avons arrêté les dates des 6 permanences suivantes qui ont été tenues à la mairie de Billy-Berclau, siège de l'enquête et à la mairie de Douvrin.

Planning des permanences

Permanence N°1	Mardi 09/05/2023	9H=>12H	Billy-Berclau
Permanence N°2	Lundi 15/05/2023	9H=>12H	Douvrin
Permanence N°3	Vendredi 26/05/2023	14H=>17H	Douvrin
Permanence N°4	Samedi 27/05/2023	9H=>12H	Billy-Berclau
Permanence N°5	Samedi 03/06/2023	9H30=>12H	Douvrin
Permanence N°6	Vendredi 09/06/2023	14H=>17H	Billy-Berclau

Deux registres papier étaient à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Billy-Berclau (siège de l'enquête publique) et de Douvrin. Un poste informatique avec le dossier complet numérisé était également à disposition à la mairie de Billy-Berclau.

L'enquête s'est tenue du 9 mai au 9 juin inclus. J'ai tenu les permanences dans salles confortables, mises à ma disposition et facilement accessible aux personnes à mobilité réduite

L'enquête a été clôturée le 9 juin 2023 à 17h00 sous ma responsabilité. J'ai pu emmener les registres et le dossier ce même jour pour établir le procès-verbal des observations, le rapport d'enquête et mes conclusions et avis sur le projet.

Il faut noter que préalablement à l'organisation de l'enquête publique, la concertation telle qu'elle est rappelée au chapitre 1.6.3 du rapport d'enquête, a été menée avec bien des efforts de la part d'ACC et de manière efficace. De plus la concertation menée par la CNDP a permis une large information du public.

2. Conclusions.

2.1 Conclusions liées à l'étude du dossier

2.1.1 Sur le fond

La composition du dossier est conforme à la réglementation (sa composition complète a été décrite au paragraphe 2.3 du rapport d'enquête).

La présentation du dossier en quatre sous-dossiers principaux (quatre classeurs) + un sous dossier "demande de permis de construire" et quelques autres éléments est lisible mais nécessite quand même une certaine habitude et un peu d'expérience dans la lecture de documents administratifs et techniques. Le lecteur lambda pourrait avoir quelques difficultés à s'y retrouver, mais c'est un des buts de l'enquête publique et du commissaire enquêteur de débroussailler le dossier et apporter les explications souhaitées par le public.

Pour ma part, j'ai trouvé le dossier relativement clair, les tables des matières et les intercalaires facilement repérables, le style et le vocabulaire utilisé, permettant une lecture relativement aisée bien que quelques fois assez technique.

2.1.2 Sur la forme

Remarques générales : les études présentées dans les documents majeurs cités ci-dessus sont visiblement des travaux d'experts réalisés par des bureaux d'études aux compétences reconnues, les atteintes à l'environnement ont été étudiées en prenant en compte toutes les composantes environnementales et en recherchant les mesures pour éviter, réduire et compenser les cas échéants les impacts du projet sur l'environnement.

2.1.3 L'étude d'impact

L'étude d'impact est bien structurée et plutôt facile à lire pour un lecteur quelque peu initié.

Après un rappel de la nature du projet, un long chapitre détaille avec précision les différentes étapes du process de fabrication que je reprends ci-dessous :

- Préparation des encres : les produits nécessaires à la préparation des encres (poudres de matériaux actifs, additifs et solvants) sont introduits dans les mélangeurs dédiés, soit destinés à la fabrication d'encre pour les électrodes positives (ou cathodes) soit destinés à la fabrication d'encre pour les électrodes négatives (ou anodes).
- Enduction, séchage, refendage : l'encre est appliquée sur un feillard d'aluminium pour la cathode et un feillard de cuivre pour l'anode. Ces dernières sont ensuite introduites dans un four de séchage alimenté par de la vapeur afin d'évaporer les solvants et/ou l'eau. Les feillards sont ensuite découpés afin d'obtenir la largeur de bande d'électrode souhaitée (refendage) puis enroulés (uniquement sur les anodes).
- Calandrage, refendage, détourage : l'étape de calandrage permet de donner l'épaisseur et par conséquent la porosité choisie aux bandes. Les feillards sont ensuite de nouveau découpés afin d'obtenir la largeur de bande d'électrode souhaitée (refendage). Enfin, le détourage permet de donner à la bande sa longueur souhaitée et de constituer les cathodes et anodes.
- Assemblage en cellules : les cathodes et anodes sont empilées et séparées par un séparateur. L'empilement ainsi formé est testé pour les courts-circuits, soudé, inséré dans un contenant et ressoudé.
- Cuisson et remplissage en électrolyte : le système formé précédemment subit une cuisson pour supprimer les dernières traces d'humidité puis l'électrolyte (qui permettra à terme le transfert ionique entre les anodes et les cathodes) est inséré dans la cellule.
- Traitement électrique : les cellules sont testées en subissant des charges, des décharges et différents tests pour assurer la qualité des cellules, et cela, dans des conditions de températures spécifiques. Un nouveau remplissage en électrolyte est opéré à la fin de la formation, étape clé du traitement électrique.
- Assemblage en module : les cellules ayant validé la phase de test sont assemblées en modules et sont connectées entre elles puis testées, ces modules constituent ensuite les batteries électriques prêtes à être montées sur les châssis des véhicules.

Les modules assemblés sont ensuite stockés dans l'attente de leur expédition.

Puis, l'étude déroule une analyse reprenant :

- La description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet
- Aspects pertinents de l'état initial de l'environnement et leur évolution
- Incidences notables du projet et mesures associées
- Volet sanitaire de l'étude d'impact : L'étude menée par Kaliès tend à démontrer que le projet de la société ACC peut être qualifié d'acceptable en termes d'impact sanitaire dans la limite du respect des conditions suivantes : maîtrise des émissions selon les conditions définies dans l'étude, non dépassement des flux annuels mentionnés dans la présente étude, surveillance des sources d'émissions selon les modalités précisées dans le chapitre Air de l'étude d'impact, campagne de mesures après le démarrage des nouvelles installations afin de valider les hypothèses retenues, une fois l'activité de la deuxième tranche démarrée.

- Evaluation des incidences Natura 2000 : pas d'impact significatif
- Synthèses des incidences, mesures prévues pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables et les coûts associés
- Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés (10 projets sont pris en compte)
- Vulnérabilité du projet
- Description des solutions de substitution raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué
- Compatibilités du projet avec les documents d'urbanisme et articulations avec les plans schémas et programmes

2.1.4 L'étude de danger

Dans le résumé non-technique ACC s'engage à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité industrielle dès la conception des bâtiments et des procédés industriels, tout sera fait pour limiter l'impact sur l'environnement.

Puis, l'étude déroule une analyse reprenant :

- L'organisation de l'établissement, le rythme annuel de fabrication, les très nombreuses formations les habilitations, les dispositions prévues pour le gardiennage.
- Gestion des risques, dans la phase exploitation, la sécurité en général, les risques dus aux pertes de confinement, l'intervention des entreprises extérieures...
- Description de l'environnement : la localisation du site, l'environnement industriel, urbain et naturel
- Description des installations et des différents ateliers et annexes
- Identification et caractérisation des potentiels de danger
- Analyse des retours d'expérience : pas de recul sur le site même d'ACC qui n'est pas encore opérationnel. De ce fait, l'analyse se fait sur des cas concrets externes (groupe Bolloré, usine Saft)
- Analyse préliminaire des risques
- Analyse détaillée des risques : évolution des phénomènes dangereux. (Étude non-réalisée)

2.1.5 La fiche d'information établissement SEVESO seuil haut

Cette fiche contient :

- La nature des dangers liés aux accidents majeurs :
- Les principaux effets identifiés : thermique par départ de feu, surpression provoquée par explosion, toxique par dispersion de fumée.
- Résumé des principaux types de scénarios : incendies en zones de stockage et de dépotage, éclatement de cuve ou locaux suite à défaut de confinement, torche suite à rupture conduite de gaz.
- Mesures de maîtrise des dangers permettant d'y faire face : murs coupe-feu, détection et extinction de feu, réseau défense incendie, service sécurité incendie H24

2.2 Conclusions liées à l'avis de la MRAE, avis relatifs aux observations du public et au mémoire en réponse du porteur de projet

2.2.1 L'avis de la MRAE

18 recommandations de la MRAE qui méritent d'être reprises dans ces conclusions. Le porteur de projet ACC a répondu point par point à chacun de ces recommandations, en apportant des éclairages complémentaires, et dans certains cas en prenant des engagements pour les années à venir. Ces engagements dont je tiendrai compte dans mon avis m'ont incité à faire une observation que j'ai fait figurer dans le procès-verbal des observations.

Ci-dessous les recommandations de la MRAE et les réponses d'ACC :

Recommandation N° 1 de la MRAE

- 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.

Réponse d'ACC

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.

Recommandation N° 2 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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.

Recommandation N° 3 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

La dernière page du résumé non technique comprend ce type de document iconographique permettant de superposer le projet aux enjeux environnementaux.

Recommandation N° 4 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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.

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 GWhs). La consommation en eau pour un bloc a ainsi été optimisée par rapport à la situation prévisionnelle initiale.

Recommandation N° 5 de la MRAE

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

Réponse d'ACC

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 GWhs dans le 1^{er} DDAE, elle a été estimée à 150 000 m³/an pour un bloc à 16 GWhs 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 GWhs).

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.

Recommandation N° 6 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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 bars puis qui est détendu à 4 bars 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 bars).

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 bars 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.

Recommandation N° 7 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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'emballage 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 emballage thermique généralisé de l'ensemble des produits finis.

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.

Recommandation N° 8 de la MRAE

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

Réponse d'ACC

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. ACC – Billy-Berclau Note de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale. 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.

Recommandation N° 9 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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, multi ponctuelle par aspiration, thermique et thermo vélocimétrique. Chaque zone de détection fait l'objet d'une étude et d'une analyse de risque.

Recommandation N° 10 de la MRAE

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

Réponse d'ACC

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'évaluer la criticité.

Comme recommandé dans le guide 9 de l'INERIS, relatif aux Etudes 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'infirmes 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.

Recommandation N° 11 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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.*

Recommandation N° 12 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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.

Recommandation N° 13 de la MRAE

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).

Réponse d'ACC

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.

Recommandation N° 14 de la MRAE

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'écarter toute éventuelle incohérence.

Réponse d'ACC

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 2ème 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.

Recommandation N° 15 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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).

Recommandation N° 16 de la MRAE

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.

Réponse d'ACC

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

La 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'autre technologie comme les batteries LFP présentent des performances moindres ce qui la rend moins adapté.

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

Recommandation N° 17 de la MRAE

- 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 ACC – Billy-Berclau Note de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale 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.

Réponse d'ACC

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 :
 - o Récupération de la chaleur de l'air de régénération des centrales dessiccantes,
 - o 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,
 - o Récupération de chaleur sur les condenseurs des groupes froids dédiés à la production d'eau glacée
- Enfin, des dispositifs économes en énergie sont retenus :
 - o Pompes, compresseur, groupes froids à vitesse variable,
 - o Groupes froids avec variation des pressions de condensation et d'évaporation,
 - o 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. ACC – Billy-Berclau Note de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

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.

Recommandation N° 18 de la MRAE

- 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).

Réponse d'ACC

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...)

2.2.2 Le PV des observations, les réponses d'ACC et l'avis du commissaire enquêteur

Ci-dessous vous trouverez le procès-verbal des observations avec les réponses du porteur de projet et l'avis du commissaire enquêteur.

Observations du public (2) :

Observations N°1. (Registre de Douvrin) - Mr Liefoghe Jean, demeurant au 32 rue Salengro à Haisnes lez La Bassée.

« Je suis venu pour savoir où seront stockés les déchets industriels de cette entreprise (ACC). Car la société EIFFAGE a aménagé l'ancienne décharge de Haisnes pour stocker des déchets inertes. Mais il n'y a pas de déchets industriels sans nocivité. Est-ce que toutes les précautions prises pour éviter des nuisances futures ?

Réponse de ACC.

L'ensemble des déchets industriels générés par ACC ont été identifiés et codifiés suivant leur nature (déchets industriels valorisables, dangereux et non dangereux) et nous avons identifié les filières et centres de traitement adaptés.

Notre objectif est d'être au maximum en économie circulaire, c'est-à-dire privilégier à chaque fois que possible la valorisation ou le recyclage et, à défaut, l'élimination si ces déchets ne peuvent pas avoir un exutoire de réutilisation.

Ainsi, pour chaque déchet généré, nous réalisons une Fiche d'Identification de Déchets (FID) permettant de caractériser la matière et sa dangerosité. Ensuite, le centre de traitement valide la prise en compte du déchet par l'intermédiaire d'un Certificat d'Acceptation Préalable (CAP) avec le type de traitement adapté au déchet.

Enfin, ACC s'assure que chaque centre de traitement est dûment autorisé par la récupération des arrêtés préfectoraux en vigueur et par la réalisation d'audits pour garantir les dispositions prises et que toutes les précautions sont appliquées pour limiter les nuisances.

Le site d'Eiffage cité n'est actuellement pas pris en compte dans nos filières et n'est pas à notre connaissance encore ouverte. Tous les sites de gestion de déchets font l'objet d'une demande d'exploitation auprès des autorités par l'entreprise gestionnaire du site, avec des prescriptions adaptées pour éviter et réduire au maximum les éventuelles nuisances pour les riverains.

Avis du Commissaire enquêteur.

Cette réponse est satisfaisante et définit bien les différentes filières qui seront utilisées.

Observation n° 2. (Courriel via la plateforme de la préfecture)

Bonjour,

J'habite Hersin-Coupigny où la Société Véolia prévoit l'implantation d'une ISDD pour enfouir des déchets dangereux comme ceux issus des batteries. Or, lors de concertations sous l'égide de la CNDP, Véolia et ACC Douvrin n'ont pas souhaité collaborer ensemble. Comme le pointe le rapport de la MRAE, le projet ACC ne prévoit pas l'issue des batteries en termes de recyclage et VEOLIA se contente de tout enfouir quelques kilomètres plus loin, après transport routier sur des axes classés très bruyants et polluants (A21, RD301...). Il est urgent de stopper la concentration d'ICPE polluantes sur notre secteur de vie.

Réponse de ACC.

ACC n'a effectivement pas de contrat de collaboration avec VEOLIA sur le périmètre précis du recyclage des rebuts / déchets de production pour le site de Billy-Berclau. ACC travaille avec d'autres partenaires européens sur cette question avec l'objectif de revaloriser au maximum les matériaux issus des cellules et des modules.

A noter que 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. Il n'en demeure pas moins que pour ACC, le recyclage des batteries est une forte préoccupation.

Ainsi, comme indiqué dans le dossier d'autorisation déposé, ACC collabore activement à l'émergence d'une filière de recyclage avec les chimistes d'une part, qui fournissent la matière première aux fabricants de composants comme ACC, et avec les constructeurs automobiles d'autre part.

Par ailleurs, la recyclabilité, l'éco-conception des cellules et des modules d'ACC représentent un des 4 piliers de la stratégie de responsabilité sociétale et environnementale de l'entreprise (RSE).

Afin de réduire au maximum son empreinte carbone, ACC a pour objectif d'optimiser le recyclage de ses batteries :

- ➔ Grâce à l'utilisation de matériaux recyclables dans la conception de ses modules et de ses cellules ;
- ➔ Grâce à des modules et cellules facilement démontables et réparables.

Des techniques de recyclage des batteries efficaces se développent et permettront de réduire significativement l'empreinte carbone liée aux phases de fabrication et de gestion en fin de vie, pour réduire de 30% les émissions des véhicules électriques dès 2030.

L'ADEME a par exemple lancé en février 2023 un nouvel Appel à projets « Objectif Recyclage MATières » (AAP ORMAT) pour soutenir les projets d'études et d'investissements qui favorisent, par le levier du recyclage, la réduction de l'utilisation de matières premières primaires, la résilience et la décarbonation de l'industrie en France.

ACC est ainsi en veille permanente sur ces enjeux et réalisera des collaborations avec tout partenaire si cela s'avère nécessaire.

Enfin, ACC dispose de son propre Système de Management Environnemental (ISO 14 001) qui permet de construire un cadre d'amélioration continue de maîtrise et optimisation de nos impacts et de surveillance de nos rejets.

Avis du Commissaire enquêteur.

Comme le précise ACC dans sa réponse, le recyclage des batteries de véhicules est de la responsabilité des constructeurs automobiles. Néanmoins la réponse est très détaillée et satisfaisante.

Observations du Commissaire enquêteur. (3)

Observation N°3.

Dans le prolongement de la contribution n°1 de Monsieur Jean Liefoghe, en plus des dispositions prises dans le cadre du projet objet de la présente enquête, je souhaite connaître les modalités actuelles appliquées pour la gestion des déchets générés par la mise en exploitation de la première tranche en l'absence de déchèterie qui fait partie de la deuxième tranche.

Réponse de ACC.

La gestion globale des déchets sera confiée à un prestataire, spécialiste du domaine, pour assurer l'ensemble de la logistique déchets.

Ce prestataire devra :

- Respecter les obligations réglementaires et en particulier les obligations relatives au transport de déchets ainsi que la traçabilité et la conformité des évacuations ;
- Respecter les engagements environnement, sécurité, qualité du site ;
- Adopter des techniques de traitement et valorisation des déchets toujours plus vertueuses d'un point de vue environnemental

Dans les bâtiments de la gigafactory, des zones intermédiaires de regroupement seront créées au sein de l'allée principale logistique permettant ainsi au prestataire déchets de les récupérer facilement.

Dans les plans du Permis de Construire, un centre de tri a été dessiné près de l'entrée Poids Lourd au Nord-Ouest du site (Accès par Avenue de Paris). Celui-ci permettra à terme de réaliser le conditionnement des déchets avant expédition par camions.

L'organisation de ce centre de tri est en cours d'optimisation en fonction des filières, des regroupements et des évacuations que nous réaliserons à partir du démarrage de l'activité.

Dans l'intervalle, un centre de regroupement provisoire sera créé au sud du centre de tri définitif. Celui-ci sera grillagé et ne sera accessible qu'aux personnes autorisés ACC et au prestataire assurant la gestion des déchets.

Il sera adapté au faible volume attendu au démarrage de l'activité.

D'autre part, le prestataire veillera à une évacuation régulière des déchets pour que ACC ait un volume de stockage de déchets limité sur site.

Avis du Commissaire enquêteur.

Dont acte

Observation N°4.

La MRAE dans sa recommandation n°1 traite de la notion de confidentialité des informations et souhaite une information plus large et sans restriction de ces informations.

ACC dans sa réponse s'appuie sur l'instruction du Gouvernement du 06 novembre 2017 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. ACC précise qu'un dossier avec ces renseignements sensibles est disponible en préfecture est accessible aux personnes autorisées.

Dans le prochain dossier d'enquête publique il serait souhaitable de préciser que malgré le caractère confidentiel de certaines données, il est possible de consulter le dossier complet en préfecture sous réserve du respect de cette confidentialité et de faire partie de la liste des personnes autorisées apparaissant dans l'instruction gouvernementale du 06 novembre 2017

Réponse de ACC.

Nous prenons note de cette remarque et cette précision sera ajoutée dans le prochain dossier d'enquête publique.

Avis du Commissaire enquêteur.

Dont acte

Observation N°5.

Toujours dans le prolongement de l'avis de la MRAE, ACC dans ses réponses aux recommandations fait état de beaucoup d'engagements de sa part, en termes de recherche, de solutions pour renforcer la sécurité, réduire les risques pour les personnes, les riverains et l'environnement. Ces engagements répondent en partie aux recommandations de la MRAE. Mais comment assurer au public que ces engagements seront tenus ? Quelle est la procédure mise en place pour garantir que ces efforts seront réellement entrepris et communiqués au public.

Réponse de ACC.

Les engagements pris par ACC sont inscrits dans le dossier d'autorisation et repris dans l'étude de dangers du site.

Ainsi, les prescriptions sont reprises logiquement dans l'arrêté préfectoral du site.

Pour s'assurer de la bonne réalisation de ces prescriptions, des visites d'inspections régulières seront réalisées par les services de la DREAL et les comptes rendus de visite seront accessibles du public sur le site Georisques dans la mesure des règles de confidentialité liées au site Seveso seuil haut.

Le site est également concerné par la mise en place d'une Commission de Suivi de Site (CSS), qui a pour but d'échanger avec les instances locales sur la vie du site et renforcer la transparence. Elle sera mise en place après signature de l'arrêté d'autorisation. Les CSS constituent un cadre d'échange et d'information notamment sur la gestion des risques liés aux installations et l'évolution de la réglementation. Pour la tenue de ces CSS nous nous appuyerons sur les compétences du S3PI de l'Artois.

<https://www.s3pi-artois.fr/-Suivi-de-site->

Dans le cadre du régime Seveso seuil haut, le site mettra en place un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) qui permet de respecter durablement les exigences définies dans l'Etude de Dangers (EDD) et les acceptations indiquées dans l'autorisation d'exploiter (arrêté préfectoral).

Ce système doit notamment définir comment les solutions pour renforcer la sécurité sont surveillées, quelle formation le personnel doit disposer et comment cette gestion de la sécurité est organisée.

Enfin, le site aura son Système de Management Environnemental qui assurera également un cadre d'amélioration continue des actions et prescriptions mises en place

Réponse satisfaisante, la promesse de la mise en place d'une commission de Suivi de Site (CSS) répond à mes attentes.

3. Avis du commissaire enquêteur.

Pour les motifs suivants :

Vu

- le Code de l'environnement, et notamment ses articles L123-3 à L123-18, L181-10, L512-1, R123-3 à R123-27 et R181-36 à R181-38 ;
- le code de l'urbanisme, notamment les articles L 421-1 et suivants, L 425-1, L 425-14, R 421-1 et R 423-57 ;
- la demande d'autorisation environnementale unique d'exploiter un deuxième bloc BBD2 et d'augmenter la capacité de production du bloc 1 BBD1 de l'usine de fabrication de batteries pour voitures électriques sur le territoire des communes de Billy-Berclau et de Douvrin présentée par la Société ACC (Automotive Cells Company SE) dont le siège est basé 26, quai Charles Pasqua à Levallois-Perret
- les études d'impact et de dangers et les pièces du dossier produites à l'appui de cette demande
- l'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France sur le projet d'extension d'une usine de batteries automobiles sur les communes de Billy-Berclau et Douvrin (62) en date du 9 décembre 2022 et les réponses d'ACC en date 06 avril 2023 dans sa version finale.
- la décision du 5 avril 2023 du président du tribunal administratif de Lille désignant, en qualité de commissaire-enquêteur, Monsieur Yves Reumaux retraité

ATTENDU

- que cette enquête est régulièrement sollicitée par la préfecture du Pas-de-Calais
- que cette enquête a duré 32 jours consécutifs du 09/05/2023 au 09/06/2023
- que les registres d'enquête papier en mairies de Billy-Berclau et de Douvrin et numérique en mairie de Billy-Berclau ont été mis à la disposition du public pour qu'il puisse y reporter ses observations pendant toute la durée de l'enquête,
- que la concertation préalable (émission radiophonique, webinaires, site internet d'ACC...) me semble avoir très bien menée par le porteur du projet sans occulter les points de tension du projet
- que la publicité de l'enquête publique, par avis, a été réalisée une première fois dans 2 journaux quinze jours avant le début de l'enquête et une deuxième fois dans les huit premiers jours de l'enquête,

- que la publicité a également été réalisée par des avis affichés aux panneaux d'affichages des mairies situées dans un rayon de 3 km minimum autour du projet et sur des panneaux installés autour du d'ACC.
- que la publicité a également été faite sur les sites internet de la préfecture du Pas-de-Calais et de ACC
- que cette publicité apparaît suffisante au regard du projet du fait qu'elle donne toutes les précisions sur les dates, lieu et modalités de consultation du dossier.
- que les permanences du commissaire enquêteur se sont déroulées conformément aux prévisions,
- que les observations recueillies même si elles n'ont malheureusement été qu'au nombre de deux, ont été analysées et traitées par le commissaire enquêteur.
- que les observations recueillies ont été notifiées au pétitionnaire dans un procès-verbal des observations dans les délais prescrits.
- que le mémoire en réponse du pétitionnaire a été transmis au commissaire enquêteur dans les délais réglementaires.

CONSIDERANT :

- que le dossier d'enquête est d'une de bonne clarté qui permet d'en appréhender le projet
- que les habitants des communes de Billy-Berclau et de Douvrin et plus largement le public ont eu le loisir d'exprimer leurs observations,
- que les études présentées dans les différents dossiers et dans les annexes sont visiblement des travaux d'experts réalisés par des bureaux d'études aux compétences reconnues,
- que les atteintes à l'environnement ont été étudiées sans concession et avec la volonté de trouver des mesures pour éviter, réduire et compenser les cas échéants les impacts du projet sur l'environnement,
- que selon le niveau d'appréciation que je peux avoir sur les domaines d'expertise écologique, sur l'étude d'impact et sur l'étude de danger, le maître d'ouvrage a donné des réponses constructives et correctrices aux différentes observations et recommandations de la MRAE,
- que la sécurité des installations m'apparaît être au niveau requis,
- que les mesures ERC et toutes les mesures retenues et annoncées dans les différents volets de la demande d'autorisation environnementale ont vocation à être intégrées lors de la mise en œuvre du projet,
- que le projet est en accord avec le PLU et compatible avec les documents supra-communaux
- que les critères de choix retenus par le porteur du projet et les motivations pour mener à bien ce projet me semblent très pertinents à savoir :
 - Être leader dans l'industrie des batteries électriques.
 - Être indépendants vis-à-vis des pays asiatiques.
 - Contribuer à la politique « bas carbone » de l'état français.
 - Maintenir et procurer de l'emploi en grand nombre à nos populations.
 - Réduire le prix des batteries grâce une massification de la production et de ce fait réduire le prix des voitures électriques.

- Être concurrentiel face aux concurrents asiatiques.
 - Le site de Billy-Berclau Douvrin a la surface disponible, sur un site industriel existant
 - Le site bénéficie d'un bassin d'emploi existant et de compétences intéressantes.
- Que le projet ne consomme aucune terre agricole.

Pour tous ces motifs, après avoir étudié le dossier d'enquête, reçu les personnes qui l'ont souhaité, rencontré le pétitionnaire à plusieurs reprises, visité le chantier de la première tranche à deux reprises et bénéficié de sa grande disponibilité, examiné les observations du public et le mémoire en réponse du pétitionnaire et pris en compte la volonté du pétitionnaire de respecter tous les engagements et promesses faits lors des réponses aux recommandations de la MRAE. (Mise en place d'une commission de Suivi de Site, publications diverses...)

J'émet un avis favorable à la Demande d'Autorisation Environnementale ayant pour objet la demande d'exploiter un deuxième bloc BDD2 et augmenter la capacité de production du bloc BDD1 sur les communes de Billy-Berclau et Douvrin par la société AUTOMOTIV CELLS COMPANY SE.

Cet avis n'est assorti d'aucune réserve.

Fait et clos

A Hazebrouck le 6 juillet 2023

Le commissaire enquêteur

