

Préfets du Nord et du Pas-de-Calais

« Demandes d'Autorisation Environnementale (DAE) et de permis de construire relatives au projet de construction et exploitation d'une usine de batteries pour véhicules électriques »

Enquête unique du 16 aout 2022 au 19 septembre 2022

Commissaire enquêteur :

Christian Lebon

« Procès-verbal de synthèse »

Réf : Article R123-18 du code de l'environnement

Procès-verbal de synthèse des observations orales et écrites recueillies dans les registres d'enquête du périmètre, par courrier adressé au siège de l'enquête, au cours des permanences présentiellees, et registre numérisé dédié.

Référence enquête publique :

-Décision N E22000073/59 de Monsieur le président du tribunal administratif de Lille, en date du 2 juin 2022

-Arrêté interdépartemental de Messieurs les préfets du Nord et du Pas-de-Calais en date du 4 juillet 2022

I : Bilan quantitatif des contributions issues de toutes sources :

Au total, le commissaire enquêteur recense au total, de la part de 25 contributeurs (associations et particuliers), : 94_ contributions (se répartissant selon leur nature en : remarques ou observations et propositions ou suggestions), exposées ci-dessous :

1 : Dans le temps de la consultation publique et durant les 8 permanences présentiels tenues par le commissaire enquêteur sur les 4 communes désignées dans l'arrêté inter préfectoral : **12** contributions et suggestions ont été recueillies. **8** visiteurs ont été dénombrés.

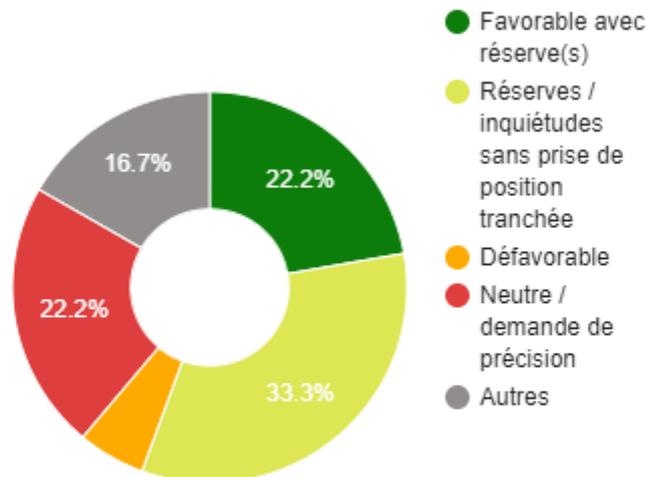
2 : Durant la période de la consultation par voie numérique **82** contributions et suggestions ont été recensées essentiellement au nom d'associations.

4 : Durant la période, **aucun** courrier n'a été adressé au commissaire enquêteur.

Par ailleurs durant cette période : **153** visites uniques et **1695** visualisations directes et téléchargements des pièces du dossier d'enquête ont été constatées.

II - 1 - Orientation générale des contributions issues de la consultation

Orientations des contributions (total)



III : relevé exhaustif des contributions recueillies

III – 1 : Contributions émanant des registres d'enquête

1 : le samedi 3 septembre au cours de la permanence tenue à Lambres lez Douai :

Contribution déposée par Monsieur Jean-Marie Caille cotée n1a au registre :

« Le rôle du photovoltaïque. Cette usine va consommer beaucoup d'énergie électrique. Cette énergie proviendra essentiellement du réseau RTE, donc des centrales nucléaires. Le fonctionnement de ces centrales pose problème pour des raisons multiples. Il convient donc de développer les sources renouvelables autant que possible sur le site et dans le voisinage. Le photovoltaïque en toiture peut largement être développé dans le Douaisis sur les très grandes surfaces occupées par les bâtiments des plates-formes logistiques. Dans cette période de coût très élevé (financier et environnemental) des énergies, le photovoltaïque est devenu très compétitif et peut être mis en œuvre rapidement. Il convient donc d'y recourir dans une large mesure beaucoup plus importante que celle envisagée dans le projet. Le caractère intermittent de la production PV peut également être compensé par du stockage en batterie, ce qui en l'occurrence est tout à fait adapté. Ne peut-on envisager que l'atelier de charge des modules (très énergivore) soit assuré essentiellement par des panneaux voltaïques grâce à l'intelligence artificielle ?

2 : la question de l'hydrogène

Dans le dossier, il est question des véhicules à hydrogène comme alternative. On affirme que cette solution ne peut être retenue à cause de l'origine de l'hydrogène lorsqu'il provient des énergies fossiles avec fort impact sur l'environnement. Pourtant ce gaz peut être produit de manière propre par l'électrolyse à partir d'électricité produite par des sources renouvelables avec un bon rendement (70 %). Des projets existent à partir de centrales à panneaux voltaïques sur des friches industrielles dans le Douaisis où il y a déjà un savoir-faire reconnu concernant la manipulation de l'hydrogène (air liquide à Waziers). Ces projets aussi méritent d'être soutenus. »

Contribution côté n1b au registre :

« Les giga Factory et la question des ressources :

le développement massif de la voiture individuelle électrique est présenté comme nécessaire et inéluctable. Il est convenable d'être plus prudent pour plusieurs raisons :

- les encombrements routiers vont rester est un problème majeur qui va peut-être s'aggraver
- le fonctionnement de ces véhicules va nécessiter une production électrique sans précédent qui aura un impact sur l'environnement difficile à évaluer et à maîtriser.
- Les ressources minérales dont l'usine aura besoin dans des quantités énormes sont d'origine lointaine. Leur extraction, leur transformation et leur transport auront nécessairement un impact environnemental et humain très important. Et il est clair que pour des raisons géopolitiques actuellement évidentes, l'approvisionnement restera problématique.
- En ce qui concerne l'acheminement des produits de base à l'usine, il est impératif de privilégier la voie ferroviaire et la voie fluviale il y a déjà beaucoup trop de camions sur nos routes.

Cette usine est construite dans un cadre assumé de concurrence ou il faut produire beaucoup pour produire pas cher. Dans ce cadre il n'est pas du tout question de sobriété et on peut

craindre des dérives au plan environnemental et social. Il est raisonnable de s'en tenir au projet de 9 GWhs. »

Voir réponse à la contribution @8 (ci-dessous).

3 : le samedi 10 septembre 2022 à Cuincy

Monsieur Delfosse (« bruit environnement »)

Observation orale : « que les riverains sont toujours dans l'attente des résultats des relevés sonores pratiqués en novembre 2021 par les services mandatés par le département du Nord (dans le cadre du PPBE)

4 : le samedi 10 septembre 2022 à Cuincy

Monsieur Bury

Observation orale : s'interroge sur la date de mise en place de la commission de surveillance des sites (css)

Voir réponse à la contribution@10 (ci-dessous).

5 : Monsieur Bury propose également la solution alternative destinée à limiter les stocks de matières premières dangereuses sur site par stockage sur la zone portuaire de Dunkerque et fonctionnement du site en flux tendu.

Voir réponse à la contribution@12 (ci-dessous).

-le jeudi 15 septembre à Gavrelle :

Observations écrites de M. Jean-Pierre Charlet :

6– « en qualité d'exploitants agricoles je demande à ce qu'il y ait un relevé de bornage des parcelles agricoles concernées, avant le début des travaux. Ceci permettrait de remettre à l'emplacement exact les bornes déplacées lors des travaux. »

Conformément aux engagements pris vis-à-vis de la profession agricole, (engagements formalisés dans le protocole signé entre RTE, Enedis, le SERCE, l'APCA et la FNSEA en 2018), un état des lieux d'entrée et de sortie est réalisé avec les exploitants agricoles concernés et sera appliqué les barèmes en vigueur au moment des travaux pour l'indemnisation des dégâts occasionnés. Dans le cas où des bornes venaient à être arrachées, ces dernières seraient repositionnées par un géomètre expert au frais de l'entreprise prestataire.

7 : - « en qualité de président de l'AFR (association foncière de remembrement) je demande à ce que soit intégré et avant travaux, dans le budget prévisionnel la remise à 9 de nos chemins. Sans remise à 9 de nos chemins, on proposera le passage en parcelles agricoles plutôt que sur les chemins pour la logistique RTE et l'acheminement des divers matériaux et engins .

Conformément aux engagements pris vis-à-vis de la profession agricole, (engagements formalisés dans le protocole signé entre RTE, Enedis, le SERCE, l'APCA et la FNSEA en 2018) Rte s'engage à établir un constat contradictoire de l'état des chemins agricoles qui seraient empruntés pour les travaux avec la garantie à minima d'une remise en leur état initial. Ces remises en état sont d'ores et déjà intégrées dans le budget. Le choix d'utiliser ou non les chemins d'exploitation sera défini en concertation avec la profession agricole.

III – 2 : Contributions émanant du registre dématérialisé**Contributions du 16/08/2022 au 19/09/2022****@1 - Bernard Gerard - Lambres-Lez-Douai**

Date de dépôt : Le 16/08/2022 à 20:26:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Eau

Contribution :

Cette usine va pomper dans la rivière voisine une quantité incroyable d'eau (information annoncée lors d la conférence de presse) cela va être une catastrophe pour l'environnement la faune et flore aquatique vont être en danger, les nappes phréatiques d'Esquerchin risquent d'être aussi impactées. L'eau est un bien essentiel à la vie à notre vie, merci d'être vigilant sur la quantité d'eau qui va être utilisée par jour. Je suis contre ce projet pour le bien des êtres humains. Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution.

Envision AESC étudie toutes les possibilités permettant de réduire sa consommation d'eau et répondra aux exigences de l'Etat qui seront spécifiées dans le cadre de l'arrêté préfectoral à la suite du CODERST en cours d'organisation, avant fin d'année 2022

Les eaux industrielles seront issues de l'eau prélevée dans la Scarpe , puis traitées et rejetées, après un système de contrôle qualité, à la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault.

@2 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 21:31:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le Réseau Express Grand Lille (REGL)

Contribution :

Bonjour, est-ce que le tracé d'acheminement de l'énergie envisagé par RTE depuis Gavrelle prend en compte le tracé du projet REGL vers Lille depuis Hénin-Beaumont ? En effet, il semble que dans un second temps, le parcours du REGL soit prévu de rejoindre Douai et Arras. Il semble donc nécessaire que le vecteur d'acheminement de l'énergie vers le site de production de batteries puisse être compatible avec le développement du transport ferroviaire dans la région en cours de projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Le projet de raccordement de l'usine ENVISION a identifié le projet de service express métropolitain dans la définition du projet (SEM, parfois dénommé REGL Réseau Express Grand Lille ou RER Grand Lille). A ce stade du projet pour l'infrastructure ferroviaire, le ou les tracés ne sont pas définis, ni connus d'un point de vue technique. Les études de faisabilité devraient débuter en 2022/2023. (infos sur le site de SNCF Réseau dont le lien est donné ci-après).

Le raccordement électrique de l'usine de batteries doit être réalisé pour janvier 2025, les travaux devront débuter à l'été 2024. Si des données sont disponibles avant le dépôt d'autorisations en 2023, celles-ci seront analysées pour évaluer dans quelle mesure elles peuvent d'ores et déjà être intégrées.

De manière générale, les gestionnaires de réseau concertent autour de leur projet et s'adaptent pour garantir la compatibilité de leurs ouvrages les uns par rapport aux autres.

Le service express métropolitain de l'étoile ferroviaire de Lille | Présentation | SNCF RÉSEAU (snf-reseau.com)

@3 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 21:47:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pistes cyclables

Contribution :

Bonjour,

La zone d'activité dans laquelle l'usine se déploie présente une carence en matière de pistes cyclables. Il est déjà possible de constater la circulation de vélos ou de nouveaux moyens de mobilité urbaine sur les espaces dédiés à la circulation automobile vers les entreprises de la zone ou sur l'axe Douai - Brebières. Ce projet ne fera qu'accentuer les risques d'accident de circulation liés à la hausse du trafic routier. Une action commune de la Communauté d'agglomération du Douaisis et de la communauté de communes Osartis - Marquion apparaît nécessaire. Il conviendrait d'inviter des associations telle que <https://www.velo-territoires.org/> afin de présenter un projet cohérent.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Un travail spécifique concernant les aménagements cyclables autour du site est mené dans le cadre du Schéma Directeur Modes Doux (SDMD) piloté par le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis. La réalisation d'études et de travaux a démarré, pour une échéance à 2035. Le SDMD pourra évoluer en fonction du futur plan de déplacements d'Envision AESC (nécessité de connaître les origines des déplacements).

@4 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 21:57:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Faune

Contribution :

Bonjour,

Il existe une faune variée qui continue de se développer dans la zone du projet : écureuils, biches, renards, faisans... Quels seront les aménagements permettant aux animaux de traverser sans risque compte tenu de la hausse de circulation routière ? Est-ce que la réflexion en cours englobe l'ensemble de la zone d'activité ?

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Dans son rapport du 23 mars 2022, la société Biotope, bureau d'étude et de conseil en environnement, conclut que la mise en œuvre de la démarche ERC en parallèle de l'élaboration du projet a permis de réduire les emprises travaux et les modes opératoires les plus impactant sur les enjeux écologiques mis en évidence dans l'état initial. Les mesures mises en œuvre ont permis de phaser les incidences et l'aménagement des mesures compensatoires au sein du futur site industriel. Les incidences relictuelle, après application des mesures ERC sur les espèces protégées seront donc nulles. Ainsi, à la vue de la nature du projet, de son contexte (site industriel actuellement en activité), ainsi que des niveaux d'incidences résiduelles sur les espèces, le projet ne remettra pas en cause l'état de conservation des populations des espèces protégés concernées (patrimoniales).

@5 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 22:06:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Risques non analysés

Contribution :

Bonjour,

Quels seront les recours possibles pour les habitants des communes accueillant le projet en cas de découverte de risques ou de conséquences non pris en compte ? Est-il possible d'inclure une clause de responsabilité pour risque à découvrir ?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Le projet fait l'objet d'une étude de dangers dont la méthodologie consiste à analyser l'ensemble des dangers pouvant survenir sur le site. Dans tous les cas, il n'y aura pas d'effet dangereux significatifs en dehors des limites de propriété du site. Conformément à la réglementation en vigueur, en tant qu'installation classée SEVESO seuil haut, l'usine sera soumise à une surveillance renforcée des services de l'Etat qui procéderont à des contrôles réguliers et inopinés, garantissant aux habitants le respect des mesures de prévention. Enfin et surtout, une commission de suivi de site (CSS) sera mise en place dès la signature de l'arrêté d'autorisation d'exploiter et se réunira annuellement. Elle permettra aux différentes parties prenantes d'être informées des évolutions non anticipées et de signaler des nuisances ou impacts nouveaux et de demander que des mesures soient prises pour les traiter. Les associations locales s'étant mobilisées lors de la concertation préalable sur le projet y seront associées.

En cas de découverte de conséquences non prises en compte, Envision AESC se tiendra à disposition des autorités pour définir les responsabilités.

@6 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 22:13:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Déconstruction

Contribution :

Bonjour,

Le projet est bien accueilli par l'ensemble des acteurs publics et privés, ce qui est souvent le cas lorsque cela est synonyme développement économique. Pourriez-vous m'indiquer à qui reviendrait la charge de la déconstruction du site lorsque l'activité ne sera plus rentable ? Existe t'il un fond pour la déconstruction qui serait financé par les porteurs du projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Détenue à environ 80% par le groupe chinois Envision et à 20% par le groupe automobile japonais Nissan, la société Envision AESC est déjà présente au Japon, en Chine, en Angleterre et aux États-Unis. Bien que les capitaux soient étrangers, le groupe est attaché au respect des conditions et de la législation en vigueur dans le pays dans lequel se situe son activité, et appliquera ce même principe pour la future usine dans le Douaisis.

En cas de retrait des investisseurs, il existe aujourd'hui plusieurs dispositions prévues par la législation française pour encadrer et sécuriser les subventions publiques accordées aux entreprises.

Conformément aux dispositions de la loi du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle (dite « loi Florange »), Envision AESC sera soumise à l'obligation, en cas de cessation d'activité, de rechercher un repreneur, sous peine de sanctions comme le remboursement des subventions prévues, des amendes administratives, voire des poursuites pénales.

@7 - FRANCK - Brebières

Date de dépôt : Le 30/08/2022 à 22:26:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Trafic routier et ferroviaire

Contribution :

Bonjour,

Les flux de marchandises dédiées à l'activité de cette usine s'effectueront principalement par voie ferrée et voie routière, comme cela a été annoncé en réunion publique. Les nuisances sonores accompagneront ce transport de fret. Quelles sont les solutions envisagées pour réduire les nuisances sonores ? Sachant qu'un parc d'attraction est en projet à Vitry-en-Artois, quelles solutions sont envisagées pour éviter la saturation routière dans les villes se situant sur les axes d'acheminement des marchandises, en particulier Brebières déjà sujette à congestion du trafic routier.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant la D621, les dernières études acoustiques ont montré que le niveau de bruit, tout en restant inférieur aux valeurs limites définies par la réglementation, en était très proche. De nouvelles études vont être conduites par le Département pour tenir compte de l'augmentation du trafic sur cette voie. Si elles montraient que les niveaux de bruit sont atteints, voire dépassés, le gestionnaire de l'infrastructure (le Conseil départemental) serait contraint de mettre en place les mesures de protection adaptées, par exemple un mur anti-bruit.

Afin de réduire le trafic routier pour l'approvisionnement et la livraison des produits finis Envision AESC est en contact avec divers organismes de transport dans le Nord afin d'étudier le transport des matières premières par voie ferroviaire entre Dunkerque et l'usine d'Envision. Ceci demanderait des modifications conséquentes de la plateforme ferroviaire appartenant à l'usine Georges Besse de Renault, qui était destinée à la livraison des véhicules, alors que dans le cas d'Envision AESC, une nouvelle plateforme devrait accueillir des conteneurs.

Par ailleurs, Envision AESC prévoit la promotion de co-voiturage ainsi que des moyens collectifs de transport.

@8 - Caille Jean-Marie - Douai

Date de dépôt : Le 05/09/2022 à 11:38:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Utilisation du photovoltaïque

Contribution :

Envision AESC Contribution Solaire en Nord

Rôle du photovoltaïque

Cette usine va consommer beaucoup d'énergie électrique. Cette énergie proviendra essentiellement du réseau RTE donc des centrales nucléaires. Le fonctionnement de ces centrales pose un problème pour des raisons multiples. Il convient donc de développer les sources renouvelables autant que possible sur le site et dans le voisinage. Le photovoltaïque en toiture peut largement être développé dans le Douaisis sur les très grandes surfaces occupées par les bâtiments des plateformes logistiques. Dans cette période de coût très élevé (financier et environnemental) des énergies, le photovoltaïque est devenu très compétitif et il peut être mis en œuvre rapidement. Il convient donc d'y recourir dans une large mesure beaucoup plus importante que celle envisagée dans le projet. Le caractère intermittent de la production PV peut évidemment être compensé par du stockage en batteries, ce qui est en l'occurrence tout à fait adapté.

Ne peut-on envisager que l'atelier de charge des modules (très énergivore) soit assuré essentiellement par du PV grâce à l'intelligence artificielle ?

La question de l'hydrogène

Dans le dossier, il est question des véhicules à hydrogène comme alternative. On affirme que cette solution ne peut pas être retenue à cause de l'origine de l'hydrogène lorsqu'il provient des énergies fossiles avec un fort impact sur l'environnement.

Pourtant ce gaz peut être produit de manière propre par électrolyse à partir d'électricité produite par des sources renouvelables avec un bon rendement (70 %). Des projets existent à partir de centrales PV sur des friches industrielles dans le Douaisis où il y a déjà un savoir-faire reconnu concernant la manipulation de l'hydrogène (Air Liquide à Waziers). Ces projets aussi méritent d'être soutenus.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant le photovoltaïque

Envision AESC confirme que les bâtiments de l'usine seront équipés de panneaux photovoltaïques, avec une étude pour couvrir au-delà du minimum réglementaire de 30 %. Une étude préalable a montré que la couverture maximale envisageable serait environ 40 %, compte tenu des hauteurs des toits couvrant les différentes parties de l'usine.

Toutefois, il est à noter qu'une faible partie de l'électricité consommée par le site pourra être compensée par l'énergie solaire produite par l'usine (environ 2 % de puissance). Une étude est en cours avec les fournisseurs d'énergie pour envisager l'utilisation optimale de cette électricité produite par les panneaux pour certains besoins internes ou pour la réinjecter dans le réseau.

Concernant l'hydrogène

Les industriels considèrent que le véhicule électrique est aujourd'hui la technologie la plus pertinente et la plus mature pour répondre à l'urgence de transition écologique du secteur des transports, l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre.

L'hydrogène pourrait être une solution pour couvrir de longues distances, mais un véhicule à hydrogène propre (produit par électrolyse) nécessite 3 fois plus d'électricité qu'une voiture électrique à batterie.

Par ailleurs, l'hydrogène ne résout pas la question des batteries, qui restent nécessaires dans une voiture à hydrogène pour la récupération de l'énergie au freinage et en complément de puissance. Enfin, il est à noter que le prix d'une voiture électrique à hydrogène reste élevé : 67 000€ pour la Toyota Mirai.

Pour Envision AESC, les batteries constituent donc la seule solution opérationnelle à l'heure actuelle face à l'urgence de la décarbonation, et la R&D se concentre sur la technologie telle que l'intelligence artificielle et la chimie de ces batteries pour améliorer leur performance.

@9 - Caille Jean-Marie - Douai

Date de dépôt : Le 05/09/2022 à 11:42:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gigafactory et sobriété énergétique

Contribution :

ENVISION AESC Contribution Anne et Jean-Marie Caille

Les gigafactories et la question des ressources

Le développement massif de la voiture individuelle électrique est présenté comme nécessaire et inéluctable. Il est convenable d'être plus prudent, pour plusieurs raisons :

Les encombrements routiers vont rester un problème majeur qui va peut-être s'aggraver.

Le fonctionnement de ces véhicules va nécessiter une production électrique sans précédent qui aura un impact sur l'environnement difficile à évaluer et à maîtriser.

Les ressources minérales dont l'usine aura besoin dans des quantités énormes sont d'origine lointaine. Leur extraction, leur transformation et leur transport auront nécessairement un impact environnemental et humain très important. Et il est clair que pour des raisons géopolitiques actuellement évidentes, l'approvisionnement restera problématique.

En ce qui concerne l'acheminement des produits de base à l'usine, il est impératif de privilégier la voie ferroviaire et la voie fluviale. Il y a déjà beaucoup trop de camions sur nos routes.

Cette usine est construite dans un cadre assumé de concurrence où il faut produire beaucoup pour produire pas cher. Dans ce cadre, il n'est pas du tout question de sobriété et on peut craindre des dérives aux plans environnemental et social. Il est raisonnable de s'en tenir au projet de 9 GWh.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant l'extraction des ressources et la responsabilité sociétale et environnementale d'Envision AESC

A ce stade, la provenance des matières utilisées dans le processus de fabrication des modules dans l'usine du Douaisis est encore à l'étude. Il y a aujourd'hui très peu de fournisseurs européens, mais de nombreux projets sont à l'étude pour la localisation de potentiels fournisseurs en France, par exemple à Dunkerque. A l'occasion de la remise du rapport de Philippe Varin au gouvernement sur la sécurisation de l'approvisionnement en matières premières minérales, un appel à projet national a été lancé, qui vise à identifier et soutenir les projets permettant de réduire le degré dépendance nationale vis-à-vis des fournisseurs extra-européens.

Concernant les conditions sociales et environnementales d'extraction du minerai dans certains pays, les conditions de travail et le travail de mineurs au sein des mines artisanales, le groupe Envision a adopté en 2020 une charte de bonne conduite qui formalise les valeurs et les engagements de l'entreprise pour la protection des droits de l'Homme et la lutte contre l'esclavage moderne, pour son activité mais aussi pour celle de ses fournisseurs sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cette charte engage l'entreprise et ses fournisseurs à n'avoir aucun recours au travail obligatoire ou forcé, aucun recours au travail des enfants, au strict respect des lois et normes applicables, à la protection des lanceurs d'alerte, l'audit des fournisseurs (normes de santé et de sécurité, contrats avec les employés, etc.) ou encore la formation du personnel et des partenaires commerciaux aux risques de l'esclavage moderne et de la traite des êtres humains. Depuis 2022, Envision AESC dispose de sa propre charte dont les principaux points sont les suivants : interdiction des discriminations, interdiction du travail des enfants, interdiction du travail forcé, garantie d'un travail décent, liberté d'association, données personnelles et respect de la confidentialité.

Le groupe Renault, premier client d'Envision AESC, est également engagé dans une démarche d'achats responsables. Dans ce cadre, il a mis en place une politique volontaire sur des sujets tels que le respect des droits de l'homme, de droit du travail, de conformité, de sécurité, de qualité et de l'environnement. Les « Lignes Directrices Renault-Nissan pour la RSE des fournisseurs » sont diffusées à l'ensemble du personnel de la Direction des achats dans le monde, ainsi qu'aux fournisseurs. Elles rappellent les engagements sociaux en environnementaux du groupe, et formalisent ses attentes vis-à-vis des fournisseurs.

La norme européenne sur le règlement batterie en cours d'examen au Parlement européen devra également indiquer la provenance des matières premières depuis des mines responsables.

Concernant l'approvisionnement de l'usine

Pour l'approvisionnement des matières premières et les expéditions de modules, une part importante des composants arrivera par le port de Dunkerque puis par la route.

Afin de limiter au maximum la circulation des poids-lourds et les nuisances qu'ils génèrent aux abords du site, Envision AESC étudie la possibilité d'utiliser le raccordement ferroviaire situé sur le site. Des discussions avec SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure et des fédérations de transporteurs sont en cours. Cependant, il serait nécessaire de trouver d'autres utilisateurs de la voie ferrée pour assurer l'équilibre économique du train pour l'approvisionnement des matières premières entre le site et le port de Dunkerque. Il est également à noter que le transport ferroviaire nécessiterait une modification lourde de la plateforme existante appartenant à Renault qui est destinée à accueillir des wagons de chargement de véhicules alors que dans le cas d'Envision AESC, une nouvelle plateforme devrait accueillir des conteneurs.

@10 - Bury Yvon

Date de dépôt : Le 05/09/2022 à 18:01:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Commission de suivi du site

Contribution :

Bonjour,

Ou en est la création de la commission de suivi du site qui devait intervenir avant l'été ?

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Envision AESC confirme sa disponibilité pour la mise en place d'une CSS, qui est réglementaire, dès que possible.

Conformément au Code de l'environnement, une CSS est réunie chaque année pour apporter aux différentes parties prenantes une information qui soit la plus transparente possible et présenter l'action réalisée par les services de l'État en matière de contrôle.

Sa composition est définie par le préfet après consultation des collectivités concernées (qui peuvent ainsi indiquer les personnes et les associations de la commune identifiées et susceptibles d'être intéressées) et du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des Risques Industriels Hainaut-Cambrésis-Douais (S3PI HCD). Si des personnes souhaitent participer à cette commission, ils peuvent se faire connaître auprès de leur commune ou du S3PI. Une CSS comprend à minima les collèges suivants : représentants de l'État, représentants des collectivités locales, représentants des salariés, représentants des riverains et personnels qualifiés (médecin de prévention, pompier, etc.).

A l'issue de la concertation préalable sur le projet, les services de l'État se sont engagés à mettre en place une CSS formelle dès que l'arrêté d'autorisation de l'usine sera signé. Les associations s'étant mobilisées lors de la concertation préalable sur le projet seront associées.

@11 - Thellier Alain - Lambres-Lez-Douai

Date de dépôt : Le 10/09/2022 à 15:06:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Garantir une usine propre et sûre dans son fonctionnement et ses approvisionnements

Contribution :

Cette contribution est déposée au nom des associations :

France Nature Environnement (T. Dereux)

Solaire en Nord (JM. Caille)

Droit d'velo douais (B. Delzenne)

Leforest Environnement (F. Krolkowski)

Association Promotion Recherche Environnement Santé publique (P. Cordonnier)

Union Écologique de Flers (MA. Simon)

Cuincy Environnement Santé (B. Cordonnier)

Elle se compose de 3 documents en PJ :

Le premier constitue la contribution à cette enquête publique. Il rappelle et développe les points essentiels de notre première contribution faite dans le cadre de la concertation préalable de ce projet. Il met l'accent sur nos attentes vis-à-vis du maître d'ouvrage pour garantir que cette usine soit exemplaire d'un point de vue environnemental et social. Il souligne aussi la nécessité d'une action énergique des services publics et des collectivités pour accompagner ce projet en cohérence avec les besoins sociaux et les ambitions d'Excellence Environnementale et Énergétique du Grand Douaisis reprises dans le Plan Climat Air Énergie Territorial.

Le second document reprend notre contribution faite lors de la concertation préalable en y ajoutant en rouge les réponses données par le maître d'ouvrage et qui constituent son engagement.

Le troisième document est un courrier du président du conseil départemental du Nord qui fait état de l'important trafic sur la RD621 que le projet ENVISION-AESC risque d'aggraver si rien n'est fait.

Pièce(s) jointe(s) :



Le Président

Monsieur Jean-Claude DELFOSSE

139 rue Jules Guesde
59553 CUINCY

Lille, le 07 AVR. 2022

Monsieur,

Par courrier du 24 janvier 2022, vous m'avez transmis une pétition à propos de nuisances phoniques au niveau de la RD 621, à hauteur du Petit Cuincy.

Le trafic moyen observé sur cet axe en 2021 est de 22 941 véhicules par jour avec un pourcentage de poids lourds de 17 %. Une augmentation de 13 % en dix ans est constatée avec une part des poids lourds en progression de 2 points (15 % de poids lourds en 2011).

Afin d'évaluer le niveau de nuisances générées par ce trafic, une campagne de mesures acoustiques a été lancée courant 2021. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui en découlera sera soumis à la consultation du public probablement de juillet à septembre 2022.

Pour les secteurs à enjeu où les seuils réglementaires de bruit sont dépassés, ce plan identifiera les actions à mettre en œuvre pour réduire les nuisances sonores.

Les élus départementaux sont sensibles aux nuisances auxquelles sont confrontés les riverains des routes départementales. Ainsi, il est d'ores et déjà prévu, dans les prochaines années, le renouvellement de la couche de roulement de la RD 621 en enrobé phonique, afin de réduire sensiblement les bruits de cet axe.

J'adresse copie de la présente réponse à Monsieur Xavier BERTRAND, Président de Région, Monsieur Dimitri HOUBRON, Député du Nord, Madame Barbara POMPILI, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, Monsieur Claude HEGO, Maire de Cuincy, et Madame Bernadette CORDONNIER, Présidente de l'Association Cuincy Environnement Santé.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de ma considération distinguée.

Christian POIRET
Président du Département du Nord

05/01/2022

Projet usine de batteries Envision AESC

Dans le cadre d'un choix industriel fait au sommet de l'Etat, un projet d'implantation dans le Douaisis d'une usine de fabrication de batteries électriques est proposé à notre réflexion. Les batteries destinées à l'automobile seront construites sur un site appartenant à l'entreprise Renault et situé sur les communes de Lambres, Cuincy et Brebières.

REPENSER LA MOBILITE

Nous notons que ce projet intervient dans un contexte où le développement de la voiture individuelle est en question. D'autres modes de transports individuels ou collectifs allant dans le sens d'une plus grande sobriété, doivent nécessairement être mis en œuvre. Dans ce cadre, une réflexion plus globale sur la mobilité est indispensable.

L'urgence de la décarbonation justifie aujourd'hui de privilégier les solutions applicables rapidement, au premier rang desquelles la voiture électrique. Il est en effet plus facile de changer les technologies que de changer l'urbanisme ou les usages.

De plus, on doit considérer que le bilan environnemental des véhicules électriques est loin de faire l'unanimité. D'autres alternatives se profilent, notamment l'utilisation d'hydrogène vert.

Sur l'ensemble du cycle de vie un véhicule électrique de 50kwh produit 4T de CO2 un véhicule thermique diesel 21T de CO2. Un véhicule à hydrogène nécessite quand même une batterie pour récupérer l'énergie au freinage et en complément de puissance. Pour faire 100km, un véhicule à hydrogène nécessite trois fois plus d'électricité (pour fabriquer l'hydrogène propre par électrolyse) que pour un véhicule électrique.

Il nous semble donc raisonnable d'envisager uniquement la première tranche correspondant à une production annuelle de 9 GWh de batteries.

RISQUES

Or cette usine, prévue dès le départ pour produire 30 GWh de batteries par an, sera classée d'emblée Seveso seuil haut dans une agglomération qui en comporte déjà 6 et bientôt 7, compte tenu de l'implantation prochaine de la Société Goodman proche de ce site (**Air liquide à Waziers et Douai**, **EPC** (explosif) à Flines les Râches, **Kent international** (chimie maintenance et réparation autos) à Flers en Escrebieux, **SIPC** (engrais et pesticides) à Courchelettes, **NYRSTAR** (Zinc) à Aubry, prochainement **Goodman** (combustibles) à Lambres-lez-Douai). Envision sera la huitième ! Pour mémoire, un autre site SEVESO, Métaleurop, fermé en 2003 a durablement pollué les sols du Douaisis en métaux lourds : plomb, zinc, cadmium... Les conditions de sa fermeture sans préavis ont laissé la population, les associations, les syndicats, les élus, les autorités locales et les services de l'Etat dans une situation de totale impuissance devant un des sites les plus pollués de France.

ETAT DE SANTE DE LA POPULATION

D'une manière générale, à cause de l'activité industrielle d'hier et d'aujourd'hui, les indicateurs de la santé dans notre agglomération, située au cœur du Bassin Minier, sont très inférieurs à la moyenne dans nos deux départements, Nord et Pas-de-Calais, eux-mêmes très inférieurs à la moyenne nationale. En effet, l'OMS désigne le Bassin Minier comme l'un des territoires les plus pollués par les particules fines en France. Le passé industriel du territoire laisse des friches industrielles, avec une

Contribution inter-associations à la concertation pour le projet Envision

05/01/2022

pollution des sols et des eaux importantes. En conséquence, les indicateurs de santé y sont catastrophiques, les pires de France. Nous détenons le premier rang pour la mortalité toutes causes confondues et pour la mortalité prématurée avant 65 ans. Les médecins constatent une augmentation inquiétante des maladies chroniques : cancer du sein, obésité, endométriose sévère chez la femme jeune, troubles de la fertilité et aussi augmentation du diabète, des maladies cardiovasculaires, des cancers, des allergies, des AVC, des troubles neurocomportementaux et des maladies respiratoires.

Il ne convient donc pas de polluer davantage et nous souhaitons que toutes les précautions soient prises pour que l'impact environnemental soit parfaitement maîtrisé sans impact sur la santé des personnes et du monde vivant en général. Nous signalons en particulier la présence à proximité du site, d'une maternité, d'un centre de dialyse et d'un grand centre hospitalier.

Dans ce but, il est nécessaire de mettre en place, dès l'origine, les garanties d'un fonctionnement acceptable.

L'autorisation d'exploiter dépend de l'étude d'impact qui sera communiquée lors de l'enquête publique

TRANSPARENCE DE L'INFORMATION

Nous souhaitons que lors de l'enquête publique, toutes les informations soient données sur les matières premières stockées et utilisées dans l'usine, notamment sur la dangerosité de ces matières et les mesures de sécurité mises en place. Il s'agit probablement de lithium, de cobalt, de nickel,...

Pour prévenir tout acte de malveillance, les maîtres d'ouvrage ne sont pas autorisés à rendre public le détail des substances mises en oeuvre, leur emplacement sur le site et les moyens de protection mis en oeuvre, conformément à l'instruction du Gouvernement du 6 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

Nous souhaitons connaître les processus de transformation de ces éléments qui serviront à la fabrication des batteries. Nous souhaitons connaître la provenance des minerais qui ont été nécessaires à leur élaboration et les conditions de leur extraction (travail des ouvriers, des enfants, pollution locale).

SECURITE ET APPROVISIONNEMENT

Nous demandons également que soit communiquée la manière dont les matières premières seront acheminées sur le site et les produits finis expédiés : chemin de fer, voie d'eau, transport routier. Dans ce dernier cas nous signalons la saturation actuelle de notre réseau routier à cause notamment de l'activité des plateformes logistiques. Le recours à ce mode de transport doit être limité pour la plupart des flux et exclus pour les matières dangereuses compte-tenu d'un environnement SEVESO dense. Seul, le ferroviaire est acceptable pour ces produits, pour éviter tout effet domino. Un accident de circulation à proximité du site Seveso Goodman (combustibles) risquerait de provoquer des explosions propageant l'embrasement jusqu'à l'usine de batteries située à 500m !

A l'heure actuelle les scénarios majorants se centrent sur le risque incendie, notamment sur les lieux de stockage des matières, ainsi que sur le risque d'explosion des citernes de produits inflammables. Les mesures de sécurité à prendre dépendront de l'étude de dangers. En tous les cas, il n'y aura pas d'effet dangereux en dehors des limites de propriété du site et donc pas de

05/01/2022

zone de restriction d'habitation ou autre à proximité de l'usine. Conformément à la réglementation en vigueur, en tant qu'installation classée SEVESO seuil haut, l'usine sera soumise à une surveillance renforcée des services de l'Etat qui procéderont à des contrôles réguliers et inopinés.

Il est à noter qu'Envision AESC étudie la possibilité d'utiliser le raccordement ferroviaire situé sur le site pour l'approvisionnement et la réexpédition des modules.

Le transport du personnel doit être pris en considération. Des infrastructures et des incitations doivent être prévues pour favoriser les déplacements doux. Nous redoutons des difficultés de circulation accrues et de nouvelles emprises sur des terres agricoles.

Les flux des arrivées et des départs seront étudiés avec Renault afin de réduire l'impact sur la circulation pour les riverains, et limiter les émissions et les nuisances sonores. Envision AESC s'engage à concerter avec Renault sur d'éventuels décalages des arrivées et des départs des collaborateurs afin de fluidifier la circulation. Des mesures incitatives en faveur du covoiturage, du véhicule électrique et des modes de déplacement doux sont également prévues : places de stationnement dédiées, stationnement couvert pour les vélos, etc.

Nous désirons également avoir toutes les informations concernant :

- Les nuisances sonores engendrées par ce site
- Les rejets dans l'atmosphère (CO2, COV,...)
- Les odeurs émises : quantité, intensité, type d'odeurs.

Les trois substances principales susceptibles d'être émises par la future usine sont les poussières métalliques, le solvant organique NMP, des COV (composés organiques volatils). Des évaluations de l'état initial de la qualité de l'air et des sols aux alentours du site prochainement réalisées seront mises en corrélation avec les émissions estimées, pour valider la compatibilité du site avec les valeurs de référence pour la santé. L'usine ne dégagera aucune odeur.

- L'utilisation de l'eau dans l'usine : rejets, traitement, recyclage. La proximité des nappes phréatiques, notamment des périmètres de protection des captages d'Esquerchin s'étalant jusqu'à la Chaumière a-t-elle été appréhendée ?

A terme (capacité de production de 30 GWh), la consommation d'eau pourrait atteindre 525 m3/jour.

Les eaux industrielles (eaux purifiées en production pour la fabrication de l'anode) seront issues de l'eau prélevée dans la Scarpe ou de l'eau potable, puis **traitées et rejetées, après un système de contrôle qualité, à la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault.** Les eaux de refroidissement des tours aéro-réfrigérantes provenant des eaux industrielles ou de puits seront recyclées et réinjectées dans le process.

CLIMAT

Nous voulons la neutralité carbone pour cette usine, donc la limitation maximale de toutes les émissions de CO2 et la compensation résiduelle par des plantations.

05/01/2022

De manière générale, il est important de rappeler qu'**Envision AESC vise la neutralité carbone sur le site à l'horizon 2030**. Cet objectif de neutralité carbone inclut aussi la logistique amont et aval pour laquelle les modes ferroviaire, fluvial et maritime ou bien routier mais avec des camions électriques seront privilégiés, limitant ainsi les émissions de CO2 par rapport au transport routier traditionnel.

Nous demandons que les données qui seront fournies soient contrôlées par un organisme indépendant.

ENERGIE

Il est important que les sources de l'énergie dont l'usine aura besoin soient renouvelables : électricité d'origine photovoltaïque, éolienne... Nous demandons que le parc solaire existant, qui doit être déplacé, soit remonté convenablement avec une production maintenue. Les nouveaux bâtiments et ceux existants sur le site Renault devront à leur tour être couverts d'un maximum de capteurs.

Une grande partie du toit pourra sera recouverte de panneaux solaires, potentiellement au-delà du minimum réglementaire de 30 %. Les panneaux photovoltaïques actuellement installés à l'emplacement de la future usine seront déplacés selon les discussions sont en cours entre Renault et le gestionnaire de ces panneaux.

Le **RECYCLAGE** des déchets de fabrication doit être mentionné, il doit faire partie de l'ensemble du processus industriel.

Les déchets industriels générés par l'exploitation de l'usine seront des déchets liquides (solvant, électrolyte, etc.), des résidus solides (métaux) et autres déchets, comme par exemple du verre, des palettes en plastique ou en bois, etc. La plupart des déchets liquides ainsi que les métaux seront recyclés par un tiers. Les autres des déchets seront envoyés vers les filières de gestion et de traitement des déchets adaptées.

EMPLOIS

Concernant les emplois qui vont être créés, nous demandons que l'organisation à l'intérieur de l'usine permette de bonnes conditions de travail.

Bien que les capitaux soient étrangers, le groupe est attaché au respect des conditions et de la législation en vigueur dans le pays dans lequel se situe son activité, et appliquera ce même principe pour la future usine dans le Douaisis.

Nous souhaitons le recours à l'emploi local et la création d'un centre de formation sur place. Des plans de formation ambitieux doivent être programmés très en amont de la mise en service de l'usine, afin de garantir l'emploi local. En effet, le territoire est sinistré en termes d'emplois avec un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale et régionale, notamment pour les personnes non qualifiées.

Il s'agit bien d'**emplois localisés dans le Douaisis** puisque l'usine sera installée sur une partie de l'ancienne emprise du site Georges Besse de Renault. **L'emploi bénéficiera au territoire**, notamment parce qu'il est important que les salariés d'une usine qui tourne entre 20 et 24h **résident à proximité** et parce que faire venir des salariés expatriés serait économiquement incohérent. Un recrutement national pourra être envisagé sur les postes d'ingénieurs, même s'il existe sur le territoire des formations permettant de répondre à ce besoin de compétences.

05/01/2022

SUIVI

Au moment de la mise en service, nous proposons l'installation d'un Comité Local d'Information (CLI) ou d'une Commission de Suivi des Sites (CSS). Une telle structure associant l'industriel, les professionnels de santé, les services de l'Etat, les élus, les syndicats d'ouvriers, les associations environnementales, des citoyens tirés au sort, assurera le suivi des mesures au niveau des rejets, le respect des normes, des engagements pris et l'information des habitants. Au préalable, une session de formation et d'information des membres de cette structure devra être dispensée.

De plus, cette commission devra être accompagnée d'experts techniques et juridiques.

Une commission de suivi de site sera bien mise en place dans le cadre du projet. Si des personnes souhaitent participer à cette commission, ils peuvent se faire connaître auprès de leur commune ou du S3PI. D'ailleurs, dans le cas de plusieurs usines SEVESO proches, une commission de suivi commune peut être créée. Il est enfin à noter qu'Envision AESC étudie la possibilité de stocker ses matières à l'extérieur du site, à Dunkerque par exemple, ce qui permettrait éventuellement d'éviter la classification SEVESO seuil haut, au moins pour la première usine.

PÉRENNITÉ

Un point de préoccupation concerne le montage financier et la pression que pourront exercer les gestionnaires de capitaux étrangers dans le domaine du respect des conditions liées au droit français. Qu'advient-il si pour une raison ou une autre les investisseurs se retirent ?

En cas de retrait des investisseurs, il existe aujourd'hui plusieurs dispositions prévues par la législation française pour encadrer et sécuriser les subventions publiques accordées aux entreprises. Conformément aux dispositions de la loi du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle (dite « loi Florange »), Envision AESC sera soumise à l'obligation, en cas de cessation d'activité, de rechercher un repreneur, sous peine de sanctions comme le remboursement des subventions prévues, des amendes administratives, voire des poursuites pénales.

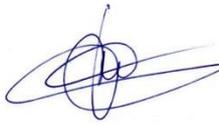
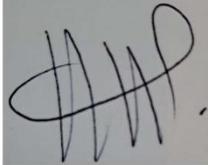
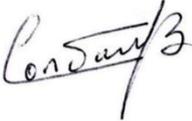
En conclusion, nous souhaitons que cette usine soit exemplaire dans tous les domaines, qu'elle puisse être qualifiée d'usine propre et socialement responsable.

Signataires :

 <p>FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT</p> <p>thierry.dereux@fne.asso.fr</p>	<p>Thierry Dereux</p>	
---	---------------------------	--

Document : Contribution inter associations concertation Envision-AESC.pdf, page 6 sur 6

05/01/2022

 <p>imcaille@nordnet.fr</p>	Jean-Marie Caille	
 <p>droitvelodouaisis@free.fr</p>	Babette Delzenne	
 <p>ASSOCIATION LEFOREST ENVIRONNEMENT</p> <p>leforest.environnement@gmail.com</p>	Florian Krolikowski	
<p>Association Promotion Recherche Environnement Santé publique</p> <p>A.P.R.E.S.</p> <p>cordonnier1.paul@orange.fr</p>	Paul Cordonnier	
 <p>union.ecologique.flers@gmail.com</p>	Marie-Agnès Simon	
 <p>quincy.environnement.sante@gmail.com</p>	Bernadette Cordonnier	

CONTRIBUTION INTER-ASSOCIATIONS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVISION-AESC

La concertation préalable au projet d'usine de batteries Envision-AESC a été l'occasion pour notre collectif de demander que cette usine soit exemplaire d'un point de vue environnemental et social. Nous réitérons cette demande dans le cadre de l'enquête publique. (cf notre contribution à la concertation préalable en PJ). Un certain nombre de réponses ont été données par le maître d'ouvrage. Dans cette phase d'enquête publique, nous attirons l'attention sur des points essentiels et nous demandons non seulement que les engagements pris lors de la concertation soient tenus (ajoutés en rouge dans notre contribution à la concertation préalable en PJ), mais aussi que les services publics et les collectivités accompagnent ce projet en cohérence avec les besoins sociaux et les ambitions d'Excellence Environnementale et Énergétique de notre territoire (Démarche DT3E du SCOT Grand Douaisis).

APPROVISIONNEMENT DURABLE

Nous demandons, notamment, que les pouvoirs publics mettent tout en œuvre pour qu'une liaison bas carbone (rail et/ou voie d'eau) Dunkerque-Douai soit créée pour assurer les approvisionnements et les expéditions de cette usine et des autres usines susceptibles d'être concernées (ACC à Douvrin, Verkor à Dunkerque, Renault Group Electricity à Douai, Maubeuge et Ruitz, etc).

Cette liaison permettra :

- de limiter la pollution et les émissions de GES,
- de réduire notre facture énergétique,
- de limiter les nuisances sonores dont se plaignent déjà les riverains,
- de limiter les risques d'accident sur un axe déjà surchargé (RD621) : 23.000v/j en augmentation de 13% en 10 ans dont 17% de PL*)
- de garantir la sécurité dans le transport des matières dangereuses dans un environnement dense en usines SEVESO.

Dans ce domaine l'anticipation est nécessaire, le maître d'ouvrage est d'accord, les opportunités sont là pour obtenir un flux de marchandises important sur cet axe. La voie ferrée arrive déjà aux portes de la future usine. Qu'attendons-nous pour que cette étude soit lancée ?

RECYCLAGE

Cette usine doit aussi être une usine 0 déchet. A sa capacité initiale (9Gwh) elle évacuera 6 camions de déchets/jour. L'arrivée de cette usine est une opportunité pour lancer une filière de recyclage de batteries. Il n'en n'existe pas en Hauts de France. Il y a plusieurs manières de recycler les batteries, toutes les pistes doivent être explorées, notamment celle qui permettrait de récupérer les composants qui pourraient être réutilisés par l'usine. Cela serait un premier pas vers davantage de souveraineté d'approvisionnement comme le recherche l'Étude de Planification Programmation Matières Territorial (E2PM) du SCOT Grand Douaisis. La Région a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt sur ce recyclage, ce projet doit s'y inscrire.

L'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE

Nous apprécions que le photovoltaïque soit considéré comme un appoint non négligeable et demandons qu'il soit déployé au maximum. A noter que son caractère intermittent peut être corrigé justement par le stockage dans des batteries. Cette énergie électrique d'origine renouvelable pourrait être utilisée notamment dans les cycles charges /décharges nécessaires dans la phase (très énergivore) de finalisation des modules avant leur livraison à l'usine Renault voisine.

TRANSPORT DU PERSONNEL

En réponse à notre contribution faite sur le site de la concertation, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre diverses mesures notamment des places de « stationnement couvertes

pour les vélos ». Installer des abris vélos ne suffit pas, encore faut-il que les cyclistes arrivent vivants sur leur lieu de travail. Il est urgent d'aménager le pont de la D425, passant au-dessus de la rocade minière RD621. Il faut l'élargir pour y créer une PISTE CYCLABLE de chaque côté.

LE CONTRÔLE DES REJETS

Cela concerne les eaux pluviales, les eaux usées et les rejets atmosphériques. Pour les eaux usées, il est question d'une surveillance périodique et pour les rejets atmosphériques, on indique simplement une surveillance sans précision. Il serait bon que dans tous les cas un engagement soit pris pour une fréquence de prélèvements, hebdomadaire ou mensuelle par exemple et que ces prélèvements et les analyses soient réalisés de manière impromptue par des laboratoires indépendants.

LE SUIVI DE LA FILIÈRE DE TRANSFORMATION

Il s'agit des matières premières depuis l'extraction des minerais jusqu'à l'arrivée des produits transformés dans l'usine. Nous demandons que les impacts locaux sur l'environnement et que les conditions de travail des ouvriers à chaque étape de la transformation soient connus. Il y a un engagement de la part de Envision AESC de suivre une Politique des droits de l'homme (bilan de la concertation continue, annexe 1), nous demandons son respect.

LA COMMISSION DE SUIVI DE SITE

Sa création est prévue prochainement, nous demandons que tous les registres mentionnés dans cette contribution fassent partie de l'ensemble de ses compétences.

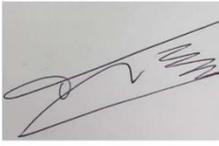
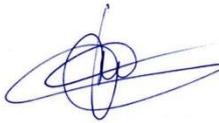
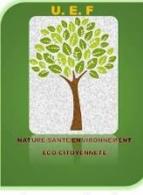
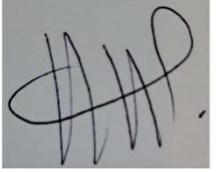
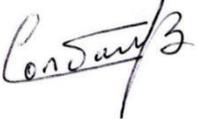
SOBRIÉTÉ ET NEUTRALITÉ CARBONE

Aujourd'hui tout le monde s'accorde à privilégier la sobriété pour répondre à l'urgence climatique.

L'augmentation de capacité de cette usine, grande consommatrice d'énergie électrique, dépendra de l'évolution du marché des véhicules électriques. Cette évolution peut être réduite si, à tous les niveaux, une politique de sobriété ambitieuse est mise en œuvre dans chaque territoire, et notamment dans le Grand Douaisis comme le prévoit l'axe majeur du Plan Climat Air Énergie Territorial. Ce plan doit être appliqué dans chaque commune et son évaluation aurait déjà dû être réalisée un an après son adoption le 15/12/2020. Ici aussi l'anticipation doit être la règle et les conséquences environnementales de ce projet d'usine doivent être prises en compte dans ce plan pour que l'objectif de neutralité carbone en 2050 soit tenu.

* Courrier du 7/4/2022 du président du département du Nord C. Poiret.

Signataires :

 <p>thierry.dereux@fne.asso.fr</p>	Thierry Dereux	
 <p>jmcaille@nordnet.fr</p>	Jean-Marie Caille	
 <p>droitvelodouais@free.fr</p>	Babette Delzenne	
 <p>leforest.environnement@gmail.com</p>	Florian Krolikowski	
<p>Association Promotion Recherche Environnement Santé publique</p> <p>A.P.R.E.S.</p> <p>cordonnier.l.paul@orange.fr</p>	Paul Cordonnier	
 <p>union.ecologique.flers@gmail.com</p>	Marie- Agnès Simon	
 <p>quincy.environnement.sante@gmail.com</p>	Bernadette Cordonnier	

Réponses d'Envision AESC à la contribution à l'enquête publique

Concernant l'approvisionnement durable

Voir réponse à la contribution @9.

Concernant le recyclage

Une batterie peut aujourd'hui être recyclée à près de 100 %. Les déchets non recyclables sont essentiellement ce qui a été utilisé dans la logistique (emballage, etc.), et sont relativement négligeables en termes de quantité.

Le recyclage des batteries en fin de vie est aujourd'hui obligatoire. Il appartient aux constructeurs automobiles (et non aux fabricants de batteries) de s'assurer que chaque batterie vendue sera bien collectée par une société de recyclage. La filière est organisée et plusieurs grandes entreprises françaises (Veolia, Eramet avec Suez et Orano avec le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives - CEA) préparent actuellement des projets d'usines de recyclage de batteries.

Néanmoins, Envision AESC travaille dès à présent avec plusieurs fournisseurs européens et asiatiques et filières locales sur le recyclage des rebuts et des discussions sont en cours.

Le recyclage des batteries est pleinement pris en compte d'autant qu'il constitue une réponse économique intéressante aux enjeux de l'approvisionnement en matières premières puisqu'il permet de recycler à 100 % le nickel, l'essentiel du lithium ainsi qu'une partie du graphite. Le coût du recyclage est inférieur à la valeur de ces matériaux.

Envision AESC mène également des recherches et a développé des usines pilotes au Japon et en Chine pour recycler les rebuts de production et les remettre dans la fabrication.

Concernant l'approvisionnement énergétique

Voir réponse à la contribution @8.

Concernant le transport du personnel

Envision AESC travaille sur un plan de mobilité (Plan de Déplacement Entreprise - PDE) afin d'identifier les besoins de mobilités de ses futurs salariés et y apporter les réponses adéquates en collaboration avec Renault, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis – SMTD (Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur le Douaisis) et les services de l'État. Compte tenu des calendriers de recrutement respectifs, les réflexions de Renault sont d'ores et déjà en cours. Envision AESC s'y impliquera pleinement une fois les recrutements effectués et les lieux de résidence de ses futurs salariés connus, en fonction des postes.

Le SMTD confirme que le PDE d'Envision AESC pourra servir de base à l'évolution de la desserte en bus (dans le cadre des horaires de fonctionnement de l'exploitant Eveole).

Concernant les aménagements cyclables, un travail spécifique sur ce point est mené dans le cadre du Schéma Directeur Modes Doux (SDMD). La réalisation d'études et de travaux a démarré, pour une échéance à 2035. Le SDMD pourra évoluer en fonction du plan de déplacements d'Envision AESC (nécessité de connaître les origines de déplacements).

Concernant le contrôle des rejets

Concernant les eaux sanitaires, il est prévu qu'elles soient évacuées dans le réseau des eaux usées via le système existant de Renault. Quant aux eaux industrielles (eaux purifiées en production pour la fabrication de l'anode), elles seront issues de l'eau prélevée à la Scarpe en collaboration avec Renault, puis traitées et rejetées dans la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault. Envision AESC aura ses propres moyens de contrôle de la qualité des eaux industrielles usées, indépendamment de Renault, et la qualité des rejets sera conforme à la réglementation. Afin de s'assurer de la qualité des rejets, Envision AESC mettra en place un plan de surveillance dès le fonctionnement de l'usine à travers des prélèvements réguliers au niveau de la Scarpe. A ce stade, il n'est pas prévu de construire une station d'épuration biologique des eaux usées spécifiquement pour le projet.

Concernant les rejets en eaux dans le sol, seules les eaux pluviales provenant des toitures seront rejetées directement. Dans le cadre des systèmes de contrôle, de prévention et de surveillance de la future usine, un contrôle annuel sera cependant réalisé sur les ouvrages de traitement des eaux pluviales.

Concernant les rejets atmosphériques, l'usine sera implantée dans une zone industrielle où la qualité de l'air est surveillée. Les trois substances principales susceptibles d'être émises par la future usine sont les poussières métalliques, le solvant organique NMP, des COV (composés organiques volatils). La réglementation sur les normes de rejets s'appliquera. Les poussières seront traitées par des filtres HEPA, dits filtres « absolus », permettant le traitement de plus de 99% des particules. Le solvant NMP sera récupéré à plus de 99% avant d'être envoyé en purification. Le traitement de l'électrolyte injecté dans les cellules et celui des colles reste encore à définir. Des évaluations de l'état initial de la qualité de l'air et des sols aux alentours du site prochainement réalisées seront mises en corrélation avec les émissions estimées, pour valider la compatibilité du site avec les valeurs de référence pour la santé. Par ailleurs, l'usine ne dégagera aucune odeur.

Concernant le suivi de la filière de transformation

Les minerais seront traités d'abord à proximité de la mine, puis dans une usine de purification qui peut être sur place, en Chine au début puis en Europe lorsque des entreprises s'y seront installées. Ces métaux purifiés seront ensuite livrés à des fournisseurs de « précurseurs » qui les livrent aux fournisseurs de poudres de cathode ou d'anode. Ce sont ces poudres qui seront livrées à l'usine d'Envision AESC. Ces poudres seront sous la responsabilité des fournisseurs jusqu'à leur livraison dans l'usine.

La charte éthique d'Envision AESC prévoit un engagement environnemental et sociétal sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Concernant la CSS

La composition de la CSS sera définie par le préfet après consultation des collectivités concernées (qui pourront ainsi indiquer les personnes et les associations de la commune identifiées et susceptibles d'être intéressées) et du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des Risques Industriels Hainaut-Cambrésis-Douais (S3PI HCD).

Envision AESC transmettra la demande aux autorités compétentes pour que la contribution inter-association fasse partie des compétences du CSS.

@12 - Bury Yvon

Date de dépôt : Le 10/09/2022 à 16:44:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Stock de matières dangereuses à Dunkerque

Contribution :

Bonjour,

Comme cela a été évoqué pendant la concertation (M Pélata notamment) ou en est l'étude du stockage des matières dangereuses en priorité à Dunkerque avec un approvisionnement par voie ferroviaire pour un stock à Cuincy en flux tendu qui permet de limiter les risques de proximité des usines et organise un stockage spécifique et massif en zone industrielle ou portuaire loin des habitations

Ce stockage primaire à Dunkerque pourrait être organisé pour toutes les usines du cluster batteries des hauts de France

Idem pour la voie ferroviaire qui pourrait être utilisé pour chaque usine

Merci

Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Selon les dernières études, la quantité des matières nécessaires à la production journalière des batteries ne permet d'éviter la classification SEVESO de l'usine, même avec un stockage en dehors du site (à Dunkerque, ou ailleurs). Des études sont en cours pour localiser les fournisseurs de matières premières à proximité des sites de production de batteries, ce qui permettrait, dans un second temps, de revoir le niveau de stockage au sein de l'usine.

Concernant le ferroviaire, voir réponse à la contribution @9.

13 - Froidure Nicolas - Douai

Date de dépôt : Le 17/09/2022 à 11:02:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sobriété énergétique

Contribution :

En ce début d'hiver 2022, il apparaît très clair que la sobriété énergétique sera un des enjeux majeurs à venir.

À cet effet, il semble très important que le fonctionnement de cette nouvelle usine soit peu énergivore. Voici donc quelques demandes :

- bâtiments passifs pour les 1500m² de bureaux,
- une bonne isolation des bâtiments de production (150 500 m²) et du magasin de stockage et espace de livraison : 24 000 m²,
- une maximisation de l'utilisation de l'éclairage naturel à l'aide de puits de lumière,
- des panneaux solaires sur toutes les toitures et en ombrières sur les parkings,
- des bornes de recharges pour les véhicules des salariés en auto-consommation, étudiées pour être utilisable dans le cadre des futurs systèmes V2Grid,
- une utilisation des moyens de transports bas carbone (proximité d'infrastructures fluviales et connexion au rail déjà présente),
- utilisation d'engins mécaniques électriques et sur rail pour les transports intra usine,
- fermeture de l'usine la nuit pour éviter les pics de consommation,
- cycle de charge et de recharge des batteries usinées effectués lors des pics de productions (possible de suivre ces derniers en temps réel : <https://adapt.sh/forecast>)
- convention avec le SMTD pour l'utilisation du transport en commun des salarié-es, aménagement d'infrastructures pour les cycles (parking vélo, pistes cyclables),
- récupération des eaux de pluie et utilisation pour les processus de fabrication

Cette liste n'est bien-sûr pas exhaustive, il est possible d'aller plus loin mais il me semble que c'est une bonne base pour une usine en accord avec les enjeux de son temps.

Je porte par ailleurs à votre connaissance mes réflexions et l'historique des mes contributions présentes sur cette page:

<https://nicolasfroidure.fr/blog/usine-de-batterie-envision-reunion-de-cloture>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant la conception des bâtiments

La conception des bâtiments prend en compte les dernières règles en matière environnementale. Les puits de lumières sont maximisés dans la limite des contraintes de protection incendies.

Concernant les panneaux photovoltaïques

Envision AESC confirme que les bâtiments de l'usine seront équipés de panneaux photovoltaïques, avec une étude pour couvrir au-delà du minimum règlementaire de 30 %. Une étude préalable a montré que la couverture maximale envisageable serait environ 40 %, compte tenu des hauteurs des toits couvrant les différentes parties de l'usine. Toutefois, il est à noter qu'une faible partie de l'électricité consommée par le site pourra être compensée par l'énergie solaire produite par l'usine avec une couverture de 40 % (environ 2 % de puissance nécessaire, non suffisante par rapport au processus de charge et de décharge dans le processus de fabrication des cellules). Une étude est en cours avec les fournisseurs d'énergie pour envisager l'utilisation optimale de cette électricité produite par les panneaux pour certains besoins internes ou pour la réinjecter dans le réseau.

Il n'est pas possible de couvrir l'ensemble de la toiture car lors d'une éventuelle intervention des équipes du SDIS, Envision AESC devra leur permettre un accès sécurisé.

Concernant les bornes de recharge

Des bornes de recharge sont prévues pour les VE . Une étude est en cours pour une utilisation future du système V2Grid développé par Envision Digital.

Concernant le fonctionnement de l'usine

L'architecture de l'usine prend en compte l'objectif de limiter les déplacements intra-usine. L'utilisation d'engins mécaniques électriques sera privilégiée lorsque le déplacement sera inévitable.

La future usine disposera de son propre système de gestion de l'énergie permettant une gestion économe. Le cycle de production sera calé à celui du client (Renault ElectriCity) afin de minimiser les stocks de batteries finies.

Concernant le rail

Voir réponse à la contribution @9.

Concernant le transport des salariés

Voir réponse à la contribution @11.

Concernant les eaux de pluie

Concernant les eaux pluviales, leur gestion est prévue par infiltration dans la zone humide donc une parcelle sans pression hydraulique sur le réseau public ou la Scarpe. Si les phases 3 et 4 du projet se réalisent, à ce moment-là, les eaux pluviales seront stockées dans un bassin tampon et relâchées dans le milieu naturel conformément à la réglementation locale en vigueur. Envision AESC étudie la possibilité de récupération des eaux pour les bâches incendies et l'arrosage des espaces verts « non naturels ».

Dans le cadre de mesures pour l'économie d'eau, Envision AESC mettra en place des tours adiabatiques avec des eaux de refroidissement qui seront récupérées, recyclées et réinjectées dans le circuit.

@14 - Froidure Nicolas - Douai

Date de dépôt : Le 17/09/2022 à 11:24:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Impact environnemental & Biodiversité

Contribution :

La région Nord-Pas-De-Calais est la plus polluée de France, au sein de cette dernière, le bassin minier dont nous faisons parti est le plus pollué de la région.

Il me semble important de ne pas surajouter de la pollution à la pollution déjà présente. Pour ces raisons, voici quelques demandes :

- limitation du nombre de camions (utilisation du train et du transport fluvial) pour limiter les particules PM2, les risques liés au transport routier et l'impact du trafic routier sur la biodiversité,
- utilisation de citernes et containers hermétiques afin de ne pas diffuser de polluants dans l'environnement
- limitation du stockage des matières dangereuses et des batteries produites pour limiter le risque industriel
- étudier l'effet cumulatif d'un incident sur cette usine avec les autres sites SEVESO du territoire
- utiliser une unité de filtration d'eau dédiée est spécifiquement conçue pour les rejets de cette usine (et non utiliser l'existante de l'usine Renault)
- utiliser des filtres vraiment absolus (pour éviter les 0.2% de rejets prévus),
- faire installer et relever des capteurs d'émission de polluants par un organisme indépendant.

J'ai pris le temps lors de la consultation de détailler les raisons des demandes ci-dessus :

<https://nicolasfroidure.fr/blog/projet-d-usine-de-batterie-envision-douai#des-risques-non-negligeables>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant la réduction du nombre de camions

Voir réponse à la contribution @9.

Concernant l'utilisation de citernes et containers hermétiques afin de ne pas diffuser de polluants dans l'environnement

Le transport de citernes de matières dangereuses est encadré par une réglementation spécifique. Pour ce type de transport, Envision AESC fera appel à des conseillers ADR-RID et transporteurs spécialisés locaux.

Concernant la limitation du stockage des matières dangereuses et des batteries produites pour limiter le risque industriel

Pour ce qui est des risques d'accident, ceux-ci ne relèvent pas tellement de la nature des matières, mais de leur conditionnement.

Il n'y aura pas de stockage en quantité importante unitaire de matières dangereuses sur le site. Un seul sac sera manipulé à la fois. Ces matières seront ensuite mélangées à du solvant dans un mélangeur et le caractère pulvérulent de ces oxydes n'aura alors plus de raison d'être. Un système de cloisonnement pour les travailleurs sera également mis en place, car les opérations (qui seront très mécanisées) seront réalisées dans une enceinte, séparée des opérateurs.

Quant aux produits finis, ils seront stockés en quantité minimum pour respecter un flux tendu exigé par les clients d'Envision AESC.

Concernant l'effet cumulatif d'un incident sur cette usine avec les autres sites SEVESO du territoire

Les scénarios majorants de l'étude de dangers se centrent sur le risque incendie, notamment sur les lieux de stockage des matières, ainsi que sur le risque d'explosion des citernes de produits inflammables. Il n'y aura pas d'effet dangereux en dehors des limites de propriété du site et donc pas d'effet cumulatif avec les autres sites SEVESO. Concernant l'usine Georges Besse de Renault, elle est relativement éloignée des bâtiments de stockage d'Envision AESC, donc les effets de surpression (explosion) et d'incendie restent limités.

Concernant l'utilisation d'une unité de filtration d'eau dédiée est spécifiquement conçue pour les rejets de cette usine

Les eaux sanitaires seront évacuées dans le réseau des eaux usées via le système existant de Renault. Quant aux eaux industrielles (eaux purifiées en production pour la fabrication de l'anode), elles seront issues de l'eau prélevée à la Scarpe en collaboration avec Renault, puis traitées et rejetées dans la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault. Envision AESC aura ses propres moyens de contrôle de la qualité des eaux industrielles usées, indépendamment de Renault, et la qualité des rejets sera conforme à la réglementation. Afin de s'assurer de la qualité des rejets, Envision AESC mettra en place un plan de surveillance dès le fonctionnement de l'usine à travers des prélèvements réguliers au niveau de la Scarpe. A ce stade, il n'est pas prévu de construire une station d'épuration biologique des eaux usées spécifiquement pour le projet.

Concernant les rejets atmosphériques

Le système de filtration retenue est de type HEPA (high-efficiency particulate air) signifiant « [filtre] à particules aériennes à haute efficacité », on utilise également l'expression « filtre THE » (signifiant « très haute efficacité »). Il s'applique à tout dispositif capable de filtrer, en un passage, au moins 99,97 % des particules de diamètre supérieur ou égal à 0,3 µm. La mesure des émissions sera réalisée par un organisme extérieur et disponible à première demande par les services de l'état (DREAL). Les capteurs seront fournis par l'organisme extérieur indépendant. L'installation de capteurs, dans le cas de suivi de la mesure en continue, sera étalonnée par un organisme indépendant.

@15 - Froidure Nicolas - Douai

Date de dépôt : Le 17/09/2022 à 11:47:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Emploi et conditions de travail

Contribution :

La région Nord-Pas-de-Calais souffre du chômage et de ce point de vue, le projet d'usine est intéressant.

Il me semble cependant important de porter votre attention sur certains points :

- pour l'instant, il est prévu de faire tourner l'usine 24h/24, 320 jours par an. Ceci obligera le travail de nuit dont les effets néfastes sont très largement documentés (<https://www.inrs.fr/risques/travail-horaires-atypiques/effets-sur-la-sante-et-accidents.html>). De plus, ceci augmente le risque d'accident industriel et crée une demande en énergie qui ne peut être fournie par des panneaux photovoltaïques. Je pense qu'il peut-être intéressant d'envisager de produire uniquement la journée, a minima, de produire une étude sur l'impact financier et les bénéfices humains d'un tel engagement,

- la protection des salarié-es contre les risques sur la santé et sur l'environnement que j'ai évoqué précédemment doit être également surveillée de très près. Au plus près du danger, ces personnes doivent faire l'objet d'un suivi régulier,

- il est important que les recrutements se fassent très largement en CDI (90% me semble un minimum), pour tous les postes ouverts (ouvriers, mais aussi nettoyage, accueil, secrétariat...). Le CDI est facteur d'intégration (pour louer un logement, contracter un crédit immobilier...), de sérénité et de sécurité.

- afin de limiter les déplacements des salarié-es pour se rendre sur leur lieu de travail, il est nécessaire de recruter des personnes à proximité de l'usine afin que ces dernières ne voient pas leur salaire grevé de coûts importants en carburant mais qu'elles subissent trop de temps de transport. Une politique de relogement peut être l'alliée utile d'une telle stratégie de gestion des ressources humaines.

Un complément exposant les motifs de ces remarques est disponible ici : <https://nicolasfroidure.fr/blog/usine-de-batterie-envision-reunion-de-cloture#sur-l-emploi>

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

La future usine présente de nombreux défis en termes de recrutement et de formation : identifier les viviers de candidats en nombre et à temps, promouvoir l'activité de l'usine et de ses métiers, emploi de personnes en situation de handicap, communiquer sur le recrutement, clarifier la politique salariale, les types de contrat et le planning de recrutement, créer un pôle de compétence avec l'État, etc.

Afin de faciliter le recrutement et la formation, des groupes de travail pilotés par le sous-préfet de Douai ont été mis en place avec des établissements publics autour des principaux enjeux (attractivité du territoire, formation, logement, etc.).

Il est important que les salariés résident à proximité de l'usine. Cependant, compte tenu de la spécificité des profils recherchés, un recrutement national, voire international est envisagé pour certains postes d'ingénieurs, d'experts et de cadres.

Une organisation de travail uniquement en journée imposerait une duplication des moyens de production afin d'assurer les livraisons au client avec des conséquences sur les emprises foncières (triplement des usines), la consommation d'énergie (arrêt/redémarrage des lignes de production), le trafic routier (concentration des flux sur un seul horaire).

L'organisation des postes est à l'étude et prendra en compte les risques liés au travail de nuit et en concertation avec la CARSAT et les IRP. Le services de santé assurera la surveillance de l'état de santé des travailleurs en fonction des risques concernant leur santé au travail et leur sécurité et celles des tiers, de la pénibilité au travail et de leur âge. La proximité des candidats est un avantage pour Envision AESC dans sa politique de recrutement.

@16 - Froidure Nicolas - Douai

Date de dépôt : Le 17/09/2022 à 12:04:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vision industrielle et responsabilité sociale et environnementale

Contribution :

Sans discontinuer depuis la révolution industrielle, le génie humain s'est illustré en portant à son paroxysme la production de biens manufacturiers grâce à des usines de plus en plus performantes.

Aujourd'hui, se pose la question de la limitation des ressources et du sens que nous donnons à nos productions.

En 2022, une usine ne peut plus se contenter de simplement produire, mais elle doit porter une vision dont voici quelques axes souhaitables :

- réemploi : les batteries doivent être réparables facilement, modulaires et standard (aussi bien dans leur taille que dans le protocole de charge décharge), un consortium sur le sujet de leur standardisation doit voire le jour et Envision pourrait porter cette vision avec ses partenaires industriels locaux (Renault...),

- sobriété : tous les efforts possibles doivent être entrepris pour limiter l'impact de cette usine ce qui est d'ailleurs une garantie pour son modèle économique que de limiter l'impact du coût des matières premières et de l'énergie sur sa production. L'autoproduction et l'auto-consommation, notamment en matière d'énergie avec le solaire ou d'accès à l'eau avec la récupération des eaux de pluies sont des exemples de ce qu'il est possible de faire,

- responsabilité : vis à vis des salariés, de la population locale et des générations futures : éviter les risques industriels, limiter la pollution générée, les gaz à effet de serre et garantir de bonnes conditions de travail.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Le groupe Envision a adopté en 2020 une charte de bonne conduite qui formalise les valeurs et les engagements de l'entreprise pour la protection des droits de l'Homme et la lutte contre l'esclavage moderne, pour son activité mais aussi pour celle de ses fournisseurs sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cette charte engage l'entreprise et ses fournisseurs à n'avoir aucun recours au travail obligatoire ou forcé, aucun recours au travail des enfants, au strict respect des lois et normes applicables, à la protection des lanceurs d'alerte, l'audit des fournisseurs (normes de santé et de sécurité, contrats avec les employés, etc.) ou encore la formation du personnel et des partenaires commerciaux aux risques de l'esclavage moderne et de la traite des êtres humains.

Depuis 2022, Envision AESC dispose de sa propre charte dont les principaux points sont les suivants : interdiction des discriminations, interdiction du travail des enfants, interdiction du travail forcé, garantie d'un travail décent, liberté d'association, données personnelles et respect de la confidentialité

L'objectif du groupe Envision est de fournir des solutions globales pour atteindre les objectifs de zéro carbone.

@17 - Froiture Nicolas - Douai

Date de dépôt : Le 19/09/2022 à 08:45:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution EELV projet Envision

Contribution :

Question des risques industriels

Le secteur d'implantation de l'entreprise Envision compte plusieurs sites Seveso déjà existants. Envision sera le 8ème, qui plus est en Seveso seuil haut et non bas comme annoncé dans un premier temps. La question du risque industriel est entière quand on sait que le transport de lithion par camion est prévu

Question du transport et de l'engorgement

Le transport des matières nécessaire au fonctionnement de l'usine de batterie laisse présager à terme de la circulation de 50 Camions de matières et 6 camions de déchets par jour sur des axes routiers déjà saturés (A1, A25, ...) dans un territoire déjà largement exposé aux émissions de polluants et gaz à effets de serre liées à la circulation motorisée. Comment a été envisagée le transport des matières ? Le recours au rail ne serait-il pas à privilégier pour des raisons de sécurité routière mais aussi des raisons de santé environnementale. Rappelons que les indicateurs de santé des habitant-e-s du bassin minier sont parmi les plus mauvais de la région Hauts de France qui met en évidence elle-même les indicateurs de santé les plus mauvais de France. Une attention particulière en matière de qualité de l'air semble de mise.

Question de la mobilité

Comment le projet s'inscrit dans un travail sur la baisse de mobilité au-delà de l'objectif de décarbonation des voitures individuelles via la proposition de véhicules électriques. En effet, la décarbonation de véhicules particuliers ne constitue qu'une partie de la solution face aux problématiques écologiques que pose l'utilisation de véhicules particuliers. Il convient de travailler en parallèle sur la baisse de la mobilité, les usages partagés des véhicules, le transfert modal vers les transports collectifs, la baisse du poids des véhicules afin de baisser drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution liée au cycle de production des véhicules électriques. En effet, rappelons que le véhicule électrique n'est pas un véhicule propre au sens strict du terme, il pollue au moins dans sa phase de production et le problème du recyclage reste de taille.

Au-delà de ces questions, l'entreprise Envision envisage-t-elle de travailler à moyen terme sur la performance de véhicules électriques en matière de transports en commun.

Question de la sobriété et de l'impact écologique

Il est prévu de vendre des véhicules électriques qui auront pour vocation de remplacer les véhicules thermiques qui eux même seront détruits. Pourquoi un telle gâchis de matière ? Pourquoi ne pas travailler massivement sur des solutions de recyclages des véhicules thermiques en électrique avec par exemple le rétro fit.

Emploi

Quid de l'amplitude horaire des postes ? Pourquoi ne pas produire que en journée afin d'éviter le travail de nuit nocif pour la santé des travailleurs. Cette organisation serait envisageable en appliquant les prescriptions du Shift project consistant à limiter l'utilisation de la voiture particulière et donc à diminuer la production de ces dernières de 40 %.

Comment le projet s'inscrit dans une politique économique/industrielle respectueuse du territoire et de ses habitant-e-s ?

Les batteries seront-elles destinées à court, moyen ou long terme à d'autres clients que ceux du secteur automobile ? En effet, l'emploi du territoire est essentiellement basé sur le secteur de l'automobile et le secteur de la logistique. Comment l'usine Envision contribue à diversifier les emplois du territoire ?

Le projet Envision et les prescriptions du PCAET du territoire

Le projet prévoit-il dans son permis de construire la valorisation d'ENR avec par exemple des panneaux photovoltaïques sur le toit des bâtiments ou en ombrières sur les zones de parking.

Le projet prévoit-il la favorisation de séquestration carbone sur son emprise avec des plantations ?

Quid du traitement des surfaces de parkings, quid du traitement des surfaces artificialisation. Les techniques de gestion des eaux pluviales telles que travaillées par l'association Adopta sont-elles envisagées ?

La ressource en eau

La ressource en eau est un sujet particulièrement important sur le territoire du Douaisis. Envision prévoit la consommation de 125 mètres cubes d'eau par jour + 1500 mètres cube pour le refroidissement potentiellement puisés dans la Scarpe. En quoi ENvision prend en compte le critère de la gestion de la ressource en eau ? Des dispositifs de récupération d'eau sont-ils envisagés, les techniques de gestion des eaux pluviales sont-elles prévues (Adopta) ?

Déchets

Que contiennent précisément les déchets solides provenant de la fabrication des électrodes ? Poussières de quels matériaux ?

Que contiennent précisément les déchets liquides provenant de la fabrication des électrodes ?

Quelles quantités de déchets prévues (liquides et solides) ?

Quel est le circuit précis de ces déchets ?

Quelles sont les sociétés repérées pour le traitement des déchets, des eaux usées industrielles, du solvant organique NMP

Comment seront mesurées les émissions de COV Composés Organiques Volatiles ?

La zone humide de 8ha sera-t-elle préservée à terme ?

D'où viennent le lithium et le cobalt ? Où sont-ils minés et dans quelles conditions ?

Contribution déposée au nom du groupe local d'EÉLV Douaisis

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Concernant la question du transport et de l'engorgement

Le transport de citernes de matières dangereuses est encadré par une réglementation spécifique. Le transport des matières à destination de l'usine d'Envision AESC fera donc l'objet d'un audit annuel réglementaire et d'un suivi d'un conseiller ADR.

L'usine sera implantée dans une zone industrielle où la qualité de l'air est surveillée.

Concernant la question de la mobilité

Le groupe Envision se concentre sur une solution globale en matière de production d'énergie renouvelable et son stockage. Il est engagé dans une politique d'amélioration continue visant à réduire le poids des batteries, augmenter leur capacité et réduire les impacts/contraintes du recyclage.

Concernant la question de la sobriété et de l'impact écologique

L'usine Envision AESC dans le Douaisis prévoit la production de batteries électriques pour équiper des véhicules électriques, qu'il s'agisse de véhicules neufs ou d'anciens véhicules thermiques « reconvertis » en voitures électriques via le rétrofit. A titre d'exemple, le groupe Renault porte un projet « Re-Factory » à Flins, qui prévoit une ligne de remise à neuf de véhicules d'occasion et une activité de rétrofit pour des véhicules thermiques.

Concernant l'emploi

Une organisation de travail uniquement en journée imposerait une duplication des moyens de production afin d'assurer les livraisons au client avec des conséquences sur, les emprises foncières (triplement des usines), la consommation d'énergie (arrêt/redémarrage des lignes de production), le trafic routier (concentration des flux sur un seul horaire).

Envision AESC s'engage à poursuivre, en lien avec ses partenaires, le travail d'information et de dialogue autour des prochaines actualités du projet auprès des riverains du projet, des acteurs locaux, des médias et du public sensibilisé au projet. La société souhaite entretenir une relation

étroite avec les parties- prenantes politiques et institutionnelles locales ainsi qu'avec les partenaires (directs et indirects) du projet.

Concernant la destination des batteries

La batterie doit durer au moins 2 000 cycles de charge (processus de charge et décharge). Par ailleurs, elle est censée fonctionner à hauteur de 80% de sa capacité à l'issue de ces 2 000 cycles. Cela représente au moins 700 000 kilomètres, ce qui signifie qu'une batterie dure plus longtemps qu'une voiture. Il est donc possible de démonter les batteries de voitures usagées et les réutiliser pour d'autres usages comme le stockage stationnaire pour des bâtiments.

Concernant Le projet Envision et les prescriptions du PCAET du territoire

Concernant le photovoltaïque, voir réponses aux contributions @8 et @13.

Concernant la gestion de l'eau

Voir réponse à la contribution @13.

Concernant les déchets

Les déchets industriels générés par l'exploitation de l'usine correspondent à des déchets provenant soit de la production d'électrodes soit d'autres opérations. Ce sont des déchets liquides (solvant, électrolyte, eaux usées, huile d'adhésion), des résidus solides (métaux, poussière des matériaux) et autres déchets, par exemple du verre, des palettes en plastique ou en bois, plastique, ampoules d'éclairage, palets, etc.

Le nombre de camions évacuant les déchets de l'usine de capacité de production de 9 GWh est estimé en moyenne à 6 par jour.

La plupart des déchets liquides ainsi que les métaux seront recyclés par un tiers. Les autres déchets seront envoyés vers les filières de gestion et de traitement des déchets adaptées.

Les prestataires en charge du traitement des déchets liquides et solides sont en cours d'identification. Une communication pourra être faite sur ce point vers la mi-2024.

Concernant les émissions de COV

Les émissions de COV seront mesurées de manière permanente et respecterons les seuils définis par la réglementation.

Concernant la zone humide

Envision AESC confirme que la zone humide de 8ha identifiée à proximité du site sera préservée.

Concernant la provenance du lithium et du cobalt

A ce stade, la provenance des matières utilisées dans le processus de fabrication des modules dans l'usine du Douaisis est encore à l'étude. Il y a aujourd'hui très peu de fournisseurs européens, mais de nombreux projets sont à l'étude pour la localisation de potentiels fournisseurs en France, par exemple à Dunkerque.

Le groupe Envision a adopté en 2020 une charte de bonne conduite qui formalise les valeurs et les engagements de l'entreprise pour la protection des droits de l'Homme et la lutte contre l'esclavage moderne, pour son activité mais aussi pour celle de ses fournisseurs sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cette charte engage l'entreprise et ses fournisseurs à n'avoir aucun recours au travail obligatoire ou forcé, aucun recours au travail des enfants, au strict respect des lois et normes applicables, à la protection des lanceurs d'alerte, l'audit des fournisseurs (normes de santé et de sécurité, contrats avec les employés, etc.) ou encore la formation du personnel et des partenaires commerciaux aux risques de l'esclavage moderne et de la traite des êtres humains. Depuis 2022, Envision AESC dispose de sa propre charte dont les principaux points sont les suivants : interdiction des discriminations, interdiction du travail des enfants, interdiction du travail forcé, garantie d'un travail décent, liberté d'association, données personnelles et respect de la confidentialité.

@18 - STIERNON Stéphanie - Douai

Date de dépôt : Le 19/09/2022 à 12:41:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution ville de Douai 2ème partie

Contribution :

Projet Envision / Contribution de la ville de Douai 2ème partie

La ressource en eau

La ressource en eau est un sujet particulièrement important sur le territoire du Douaisis. Envision prévoit la consommation de 125 mètres cubes d'eau par jour + 1500 mètres cube pour le refroidissement potentiellement puisés dans la Scarpe. Sachant que les fluctuations du niveau de la Scarpe ne sont pas toujours facilement gérables actuellement. En quoi Envision prend en compte le critère de la gestion de la ressource en eau ? Des dispositifs de récupération d'eau sont à envisager, les techniques de gestion des eaux pluviales sont à prévoir en lien avec l'association Adopta, par exemple. Un travail en lien avec le SAGE (Schéma d'Aménagement et de la Gestion des Eaux) Scarpe Aval doit s'engager.

Comment le projet s'inscrit dans une politique emploi/économique/industrielle respectueuse du territoire et de ses habitant-e-s ?

Les batteries seront-elles destinées à cours, moyen ou long terme à d'autres clients que ceux du secteur automobile ? En effet, l'emploi du territoire est essentiellement basé sur le secteur de l'automobile et le secteur de la logistique. Comment l'usine Envision contribue à diversifier les emplois du territoire ? En quoi Envision peut contribuer à l'émergence d'un pôle de compétences sur le territoire ?

Quelle est la politique de recrutement de Envision sur le territoire ? Quels sont les partenariats envisagés avec les acteurs locaux de l'emploi et de la formation (Pôle Emploi, Mission Locale, Organismes de formation, branche professionnelle, ...) ? Quelle est la politique de formation professionnelle associée à la politique de recrutement ? Ces données permettraient à la fois d'identifier les impacts positifs du projet sur l'emploi local et d'anticiper l'accueil de potentiels salariés extérieurs au territoire en matière de logement. A noter que privilégier l'emploi de salariés du territoire permettra de limiter les trajets en distance et en durée et de contribuer ainsi à une certaine sobriété. Pour assurer dans de bonnes conditions l'accueil de salariés extérieurs au territoire et susceptibles de s'installer dans le Douaisis, les communes ont besoin d'informations en amont afin d'anticiper les éventuels besoins (places en crèche, école, besoins en logement, activités culturelles, ...).

Quid de l'amplitude horaire des postes ? Pourquoi ne pas produire que en journée afin d'éviter le travail de nuit nocif pour la santé des travailleur-euse-s. Cette organisation serait envisageable en appliquant les prescriptions du Shift project consistant à limiter l'utilisation de la voiture particulière et donc à diminuer les productions de ces dernières de 40 %.

Quels dispositifs relatifs à la mobilité des salarié-e-s du site seront mis en place (incitation à l'autopartage, aménagements liés à la mobilité douce, incitation à l'intermodalité sachant que les

transports en commun sont gratuits depuis le 01/01/22 sur le territoire de Douaisis Agglo et de la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent) ?

En matière d'aménagement du territoire, qu'est-il prévu concernant le développement de bornes électriques de recharge ?

En matière de risques industriels, le secteur d'implantation de l'entreprise Envision compte plusieurs sites Seveso déjà existants. Envision sera le 8ème, qui plus est en Seveso seuil haut et non bas comme annoncé dans un premier temps. La question du risque industriel est entière quand on sait que le transport de lithion par camion est prévu. Qu'est-il prévu en terme de prévention des risques industriels et de prévention des risques liés à la santé au travail (partenariat avec les acteurs locaux de la prévention, constitution des équipes de santé et sécurité au sein de l'entreprise, mesures de prévention, ...) ? Quelle sensibilisation/formation de la population concernant le risque d'accident industriel ?

Dans le prolongement du risque industriel, c'est la question de la gestion des déchets industriels qui se pose. Que contiennent précisément les déchets solides provenant de la fabrication des électrodes ? Poussières de quels matériaux ? Que contiennent précisément les déchets liquides provenant de la fabrication des électrodes ? Quelles quantités de déchets sont prévues (liquides et solides) ? Quel est le circuit précis de ces déchets ? Quelles sont les sociétés repérées pour le traitement des déchets, des eaux usées industrielles, du solvant organique NMP (N-Méthyl 2 Pyrrolidone)? Comment seront mesurées les émissions de COV (Composés Organiques Volatiles) ? Une collaboration avec le laboratoire spécialiste des COV de l'Ecole des Mines Nord Europe est-elle envisagée ?

Pièce(s) jointes(s) :

Enquête publique Projet Envision Contribution ville de Douai.

La présente contribution est déposée au nom de la ville de Douai.

Dans le cadre de la construction de l'usine de batteries Envision, la ville de Douai, en tant que commune limitrophe du projet a la possibilité de formuler un avis.

Le projet Envision semble représenter une opportunité économique pour le territoire du Douaisis, néanmoins pour que ce projet demeure une opportunité, il convient de rester attentif à certains points d'alerte.

Le projet ne doit pas laisser imaginer que le véhicule électrique va simplement pouvoir remplacer le véhicule thermique et offrir ainsi une mobilité décarbonée et régler la problématique de l'émission des gaz à effet de serre et du réchauffement climatique induit. Ce n'est pas le cas.

Comme l'indique le GIEC dans son 6^{ème} rapport, pour limiter le réchauffement climatique à 2°C, il convient de diviser par 6 les consommations énergétiques mondiales. (Douaisis Agglo a opté pour la gratuité des transports et apporte ainsi sa pierre à l'édifice sur ce sujet).

Ainsi, le projet doit :

- Permettre de travailler à une réelle alternative au mode de déplacement individuel et motorisé en développant les filières de covoiturage et en favorisant les investissements sur le territoire en matière de transports collectifs
- Favoriser la filière du retrofit afin de permettre le reconditionnement de véhicules thermiques en véhicules électriques plutôt que d'inciter à l'achat neuf en première instance
- Rechercher des solutions pour assurer les transports des matières par voie ferroviaire voire par voie d'eau
- Assurer le recyclage des batteries
- Interroger les conditions d'extraction des matières de terres rares et interroger la disponibilité des ressources avec notamment le cobalt qui serait épuisé d'ici 50 ans selon United States Geophysical Survey.

Le projet devra par ailleurs être mis en perspective avec :

- Le PCAET (Plan Climat Air Energie du Territoire) du Grand Douaisis qui fixe l'objectif d'une neutralité carbone à horizon 2050. Ces objectifs ont été définis avant l'annonce de la mise en place du site de Envision sur le territoire.
- Les objectifs du Scot en matière de sobriété foncière et les objectifs ZAN (Zéro Artificialisation Nette)
- Les objectifs en matière de préservation de la ressource en eau (cf préconisations du Sage et arrêté sécheresse de la Préfecture du Nord)

Document : Enquête publique Envision contribution Douai.pdf, page 2 sur 4

De par les impacts induits, le projet Envision doit s'inscrire dans un projet de territoire en lien avec les partenaires privés (Renault) mais aussi les partenaires publics et institutionnels (Douais Agglo, Syndicat Mixte des Transports du Douais, Schéma de Cohérence Territoriale Grand Douais, villes, Mission locale, Pôle Emploi, ...), les élu-e-s locaux-ales, les réseaux associatifs, les habitant-e-s. Les sujets évoqués ci-dessous concernent tantôt des problématiques dans la zone d'influence directe de Envision tantôt des problématiques qui nécessitent un travail en partenariat entre Envision et des acteurs Privés ou Publics. Néanmoins, Envision AESC doit prendre en compte tous ces questionnements afin d'intégrer son projet dans le contexte territorial existant.

Question de la mobilité

Comment le projet s'inscrit dans un travail sur la baisse de mobilité au-delà de l'objectif de décarbonation des voitures individuelles via la proposition de véhicules électriques. En effet, la décarbonation de véhicules particuliers ne constitue qu'une partie de la solution face aux problématiques écologiques que pose l'utilisation de véhicules particuliers. Il convient de travailler en parallèle sur la baisse de la mobilité, les usages partagés des véhicules, le transfert modal vers les transports collectifs, la baisse du poids des véhicules afin de baisser drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution liée au cycle de production des véhicules électriques. En effet, rappelons que le véhicule électrique n'est pas un véhicule propre au sens strict du terme, il pollue au moins dans sa phase de production et le problème du recyclage reste de taille. Au-delà de ces questions, l'entreprise Envision envisage-t-elle de travailler à moyen terme sur la performance de véhicules électriques en matière de transports en commun ?

Question de la sobriété et de l'impact écologique

Il est prévu de vendre des véhicules électriques qui auront pour vocation de remplacer les véhicules thermiques qui eux même seront détruits. Pourquoi un telle gâchis de matière ? Pourquoi ne pas travailler massivement sur des solutions de recyclages des véhicules thermiques en électrique avec par exemple le rétro fit ? Le rétro fit ne doit pas être uniquement une activité de niche ou complémentaire (telle que présentée lors des réunions de concertation) mais une activité largement développée.

Question du transport et de l'engorgement des axes routiers

Le transport des matières nécessaires au fonctionnement de l'usine de batterie laisse présager à terme de la circulation de 50 camions de matières et 6 camions de déchets par jour sur des axes routiers déjà saturés (A1, A25, ...) dans un territoire déjà largement exposé aux émissions de polluants et gaz à effets de serre liées à la circulation motorisée. Comment a été envisagé le transport des matières ? Le recours au rail ne serait-il pas à privilégier pour des raisons de sécurité routière mais aussi des raisons de santé environnementale ? Rappelons que les indicateurs de santé des habitant-e-s du bassin minier sont parmi les plus mauvais de la région Hauts de France qui met en évidence elle-même les indicateurs de santé les plus mauvais de France. Une attention particulière en matière de qualité de l'air semble de mise.

Minage des matières

D'où viennent le lithium et le cobalt ? Où sont-ils minés et dans quelles conditions ?

Comment Envision s'assure que le minage des matières n'a pas recours au travail des enfants et se fait dans le respect de conditions de travail décentes ainsi que dans le respect des droits humains ?

Document : Enquête publique Envision contribution Douai.pdf, page 3 sur 4

Le projet Envision et les prescriptions du PCAET du territoire

Le projet prévoit-il dans son permis de construire la valorisation d'ENR avec par exemple des panneaux photovoltaïques sur le toit des bâtiments ou en ombrières sur les zones de parking (cf charte du photovoltaïque rédigée par le Scot du Grand Douaisis)?

Le projet prévoit-il la favorisation de séquestration carbone sur son emprise avec des plantations voire avec des matériaux de construction qui séquestrent le carbone tels le chanvre, la paille?

Il conviendrait de développer le bâtiment en appliquant des principes d'architecture bioclimatique notamment avec la gestion de l'éclairage naturel et de se montrer ambitieux en matière d'isolation et de performance énergétique.

Quid du traitement des surfaces de parkings, quid du traitement des surfaces artificialisées ? Les techniques de gestion des eaux pluviales telles que travaillées par l'association Adopta sont-elles envisagées ?

La zone humide de 8ha sera-t-elle préservée à terme ?

La ressource en eau

La ressource en eau est un sujet particulièrement important sur le territoire du Douaisis. Envision prévoit la consommation de 125 mètres cubes d'eau par jour + 1500 mètres cube pour le refroidissement potentiellement puisés dans la Scarpe. Sachant que les fluctuations du niveau de la Scarpe ne sont pas toujours facilement gérables actuellement. En quoi Envision prend en compte le critère de la gestion de la ressource en eau ? Des dispositifs de récupération d'eau sont à envisager, les techniques de gestion des eaux pluviales sont à prévoir en lien avec l'association Adopta, par exemple. Un travail en lien avec le SAGE (Schéma d'Aménagement et de la Gestion des Eaux) Scarpe Aval doit s'engager.

Comment le projet s'inscrit dans une politique emploi/économique/industrielle respectueuse du territoire et de ses habitant-e-s ?

Les batteries seront-elles destinées à cours, moyen ou long terme à d'autres clients que ceux du secteur automobile ? En effet, l'emploi du territoire est essentiellement basé sur le secteur de l'automobile et le secteur de la logistique. Comment l'usine Envision contribue à diversifier les emplois du territoire ? En quoi Envision peut contribuer à l'émergence d'un pôle de compétences sur le territoire ?

Quelle est la politique de recrutement de Envision sur le territoire ? Quels sont les partenariats envisagés avec les acteurs locaux de l'emploi et de la formation (Pôle Emploi, Mission Locale, Organismes de formation, branche professionnelle, ...) ? Quelle est la politique de formation professionnelle associée à la politique de recrutement ? Ces données permettraient à la fois d'identifier les impacts positifs du projet sur l'emploi local et d'anticiper l'accueil de potentiels salariés extérieurs au territoire en matière de logement. A noter que privilégier l'emploi de salariés du territoire permettra de limiter les trajets en distance et en durée et de contribuer ainsi à une certaine sobriété. Pour assurer dans de bonnes conditions l'accueil de salariés extérieurs au territoire et susceptibles de s'installer dans le Douaisis, les communes ont besoin d'informations en amont afin

Document : Enquête publique Envision contribution Douai.pdf, page 4 sur 4

d'anticiper les éventuels besoins (places en crèche, école, besoins en logement, activités culturelles, ...).

Quid de l'amplitude horaire des postes ? Pourquoi ne pas produire que en journée afin d'éviter le travail de nuit nocif pour la santé des travailleur-euse-s. Cette organisation serait envisageable en appliquant les prescriptions du Shift project consistant à limiter l'utilisation de la voiture particulière et donc à diminuer les productions de ces dernières de 40 %.

Quels dispositifs relatifs à la mobilité des salarié-e-s du site seront mis en place (incitation à l'autopartage, aménagements liés à la mobilité douce, incitation à l'intermodalité sachant que les transports en commun sont gratuits depuis le 01/01/22 sur le territoire de Douaisis Agglo et de la Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent) ?

En matière d'aménagement du territoire, qu'est-il prévu concernant le développement de bornes électriques de recharge ?

En matière de risques industriels, le secteur d'implantation de l'entreprise Envision compte plusieurs sites Seveso déjà existants. Envision sera le 8^{ème}, qui plus est en Seveso seuil haut et non bas comme annoncé dans un premier temps. La question du risque industriel est entière quand on sait que le transport de lithion par camion est prévu. Qu'est-il prévu en terme de prévention des risques industriels et de prévention des risques liés à la santé au travail (partenariat avec les acteurs locaux de la prévention, constitution des équipes de santé et sécurité au sein de l'entreprise, mesures de prévention, ...) ? Quelle sensibilisation/formation de la population concernant le risque d'accident industriel ?

Dans le prolongement du risque industriel, c'est la question de la gestion des déchets industriels qui se pose. Que contiennent précisément les déchets solides provenant de la fabrication des électrodes ? Poussières de quels matériaux ? Que contiennent précisément les déchets liquides provenant de la fabrication des électrodes ? Quelles quantités de déchets sont prévues (liquides et solides) ? Quel est le circuit précis de ces déchets ? Quelles sont les sociétés repérées pour le traitement des déchets, des eaux usées industrielles, du solvant organique NMP (N-Méthyl 2 Pyrrolidone) ? Comment seront mesurées les émissions de COV (Composés Organiques Volatiles) ? Une collaboration avec le laboratoire spécialiste des COV de l'Ecole des Mines Nord Europe est-elle envisagée ?

Voir réponses aux contributions @13-@17.

Le commissaire enquêteur demande au porteur du projet de bien vouloir répondre point par point

Aux observations, remarques et propositions déposées par les contributrices et récapitulées dans ce document

IV : questionnements du commissaire enquêteur auprès du porteur du projet

1 –Le commissaire enquêteur souhaite la confirmation des engagements pris par le porteur du projet à l'issue de la phase de concertation préalable réglementaire, notamment sur les points suivants :

- + la réduction des surfaces consommées en évolution à la baisse par rapport au projet initial : par abandon de la zone dite « la friche » compte tenu de son intérêt pour la biodiversité.
- + Confirmation de l'avancement de la réflexion relative au transport des matières premières par la voie ferrée en concertation avec d'autres industriels potentiellement concernés.
- + Confirmation que le taux de couverture de l'usine en panneaux solaires sera limité à 38 % compte tenu de la prise en compte des risques incendie.
- + Confirmation de la continuité de la concertation avec Pole emploi et les réseaux locaux de formation en relation avec le recrutement des futurs personnels et leur formation.
- + Confirmation de la continuité de la réflexion menée sur la réduction potentielle de 30 % des parkings initialement prévus

Concernant la réduction des surfaces consommées en évolution à la baisse par rapport au projet initial, Envision AESC confirme l'abandon d'une implantation complète sur la zone dite « la friche ».

Concernant la réflexion relative au transport des matières premières par la voie ferrée, Envision AESC confirme la poursuite des échanges avec SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure et des fédérations de transporteurs sont en cours. Il est cependant à noter que l'approvisionnement ferroviaire de l'usine nécessiterait une modification lourde de la plateforme existante appartenant à Renault qui est destinée à accueillir des wagons de chargement de véhicules alors que dans le cas d'Envision AESC, une nouvelle plateforme devrait accueillir des conteneurs.

Concernant le taux de couverture de l'usine en panneaux photovoltaïques, Envision AESC confirme qu'il pourra atteindre environ 40%. En effet, il n'est pas possible de couvrir l'ensemble de la toiture car lors d'une éventuelle intervention des équipes du SDIS, Envision AESC devra leur permettre un accès sécurisé.

Concernant la concertation avec Pôle emploi et les réseaux locaux de formation, Envision AESC confirme la poursuite de ces échanges.

Concernant la réflexion sur la réduction potentielle de 30% des parkings initialement prévus, Envision AESC confirme la poursuite de cette réflexion. Il est cependant à noter que cette réduction ne pourra concerner que les phases 2, 3 et 4 du projet.

2- Le commissaire enquêteur souhaite connaître la position du pétitionnaire sur les conséquences du renchérissement du coût de l'énergie électrique, déjà constaté et envisagé à court terme, dans un contexte de tension internationale, sur le projet d'exploitation à venir de ses usines projetées.

Dans le cadre du projet, le renchérissement du coût de l'énergie électrique aurait notamment comme impacts majeurs :

- ***L'augmentation des coûts de véhicule et de charge pour les utilisateurs finaux. Ceci diminuerait certainement le volume de vente des véhicules électriques et par conséquent, le volume de commandes des batteries ;***
- ***L'augmentation des coûts de fabrication des batteries.***

3- Le commissaire enquêteur souhaite connaître l'état d'avancement de la mission confiée au prestataire « CDC Biodiversité » (menée en partenariat avec la communauté d'agglomération du Douaisis et le Conservatoire des Espaces Naturels des Hauts de France) relative à la recherche foncière et aux objectifs assignés en matière de mesure compensatoire.

Sur la base d'une approche considérant simultanément le renforcement de réservoirs de biodiversité et liaisons écologiques, ainsi que les opportunités existantes, 3 sites sont identifiés. Les prochaines étapes sont, sur les 2 premiers scénarii :

- ***Levée de la dureté foncière (acquisition ou conventionnement);***
- ***Réflexion sur les mesures de restauration des milieux ;***
- ***Identifications des espèces cibles présentes ou potentialités de recolonisation***
- ***Chiffrage du coût de la compensation et réservation foncière***
- ° ***Statuer sur la compensation envisageable.***

4- le commissaire enquêteur souhaite connaître la position du porteur du projet relatif à l'anticipation et l'évaluation des risques potentiellement engendrés par l'évacuation des eaux pluviales, dans un contexte de réchauffement climatique pouvant générer des phénomènes actuellement « exceptionnels » mais pouvant à terme devenir récurrent.

La quantité des précipitations liées à l'évacuation des eaux pluviales indiquées dans l'étude d'impact étant calculées sur la période 1982–2016. De même le calcul des eaux à tamponner est réalisé sur une période de retour de 20 ans : quelle serait son évolution en 2022. Quel est le niveau de calcul de marge sur le volume d'eau calculé ?

Envision AESC confirme qu'une étude capacitaire à été menée sur des crues centennales couvrant ainsi une anticipation sur des volumes potentiellement supérieurs, du fait de leur répétition induit par le réchauffement climatique.

5- Les évolutions en matière de transports en commun et d'accès routier :

- Le commissaire enquêteur souhaite connaître l'évolution et l'état d'avancement des dernières concertations menées ou mesures envisagées pour augmenter la part des mesures modales d'accès.
- Ainsi que sur le sujet de la saturation déjà constatée des accès routiers, et la pertinence d'un aménagement éventuel, en liaison avec les décideurs locaux et départementaux.

Concernant les mesures modales d'accès, un travail spécifique concernant les aménagements cyclables autour du site est mené dans le cadre du Schéma Directeur Modes Doux (SDMD) piloté par le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis. La réalisation d'études et de travaux a démarré, pour une échéance à 2035. Le SDMD pourra évoluer en fonction du futur plan de déplacements d'Envision AESC (nécessité de connaître les origines des déplacements).

Les groupes de travail pilotés par le sous-préfet ont permis d'identifier les solutions existantes sur le territoire de Douaisis Agglo. Leur mise en place dans le cadre du projet sera étudiée :

- **Passpasscovoiturage.fr, le site dédié au covoiturage sur le Douaisis. Il faut s'inscrire sur le site et inscrire son trajet. Les personnes sur le même trajet se mettent d'accord sur le lieu de rencontre pour faire le trajet domicile-lieu de travail et vice-et-versa. Le prix du trajet est fixé librement par le conducteur.**
- **Vellow, une mesure de location de vélo électrique de la SMTD. La société propose trois formules : Les vélos sont adaptés pour des trajets urbains et offre une autonomie de 80 à 100 kilomètres en une seule charge.**
- **La location de voiture pour le premier mois de l'embauche et l'entretien par la Région**
- **Forfait de mobilité durable, afin de promouvoir des moyens de transport plus écologiques, le forfait mobilité durable offre aux entreprises privées la possibilité d'attribuer une indemnité par salarié exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits "à mobilité douce" pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.**
- **La plateforme de mobilité du Douaisis, une plateforme ouverte à toute personne qui connaît une problématique liée à la mobilité, la plateforme informe via le numéro vert 0800007166 sur les transports communs, les associations d'aide à la mobilité et les aides financières mobilisables.**

Concernant le sujet de la saturation, l'étude portée par Douaisis Agglo confirme que l'aménagement d'un giratoire G1RD650 du projet échangeur complet D621 x D650 assurera une circulation satisfaisante sans risque de congestion (max 65 à 75% de capacité théorique utilisée).

6 - le traitement des déchets industriels et recyclage des batteries :

Le commissaire enquêteur souhaiterait savoir si des filières de traitement régionales en la matière, sont envisageables ou en cours d'étude en l'objet.

Envision AESC confirme que les prestataires en charge du traitement des déchets industriels sont en cours d'identification. Concernant le traitement des déchets spécifiques à la batterie, Envision AESC travaille en partenariat avec Renault ElectricCity sur les solutions locales de recyclage.

7- dans le domaine de l'emploi le commissaire enquêteur souhaiterait avoir connaissance du plus récent calendrier prévisionnel et échéancier chiffré, relatif aux sociétés ENVISION et Renault

Le calendrier d'embauches d'Envision AESC s'organise de la manière suivante :

- ***Effectif prévisionnel en 2022 : 63 personnes***
- ***Effectif prévisionnel en 2023 : 243 personnes***
- ***Effectif prévisionnel en 2024 : 1008 personnes***

Concernant le calendrier d'embauches de Renault, l'engagement pris par Renault ElectricCity dans l'accord du 8 juin 2021 (accord posant fondements d'ElectricCity) annonçait « 700 embauches en CDI d'ici 2024 », « 350 sur Maubeuge » et « 350 sur Douai / Ruitz ». Cela dit, le planning du plan d'embauche ne précisait pas la répartition des 700 CDI d'ici 2024.

A date, sur le bassin minier, Renault a réalisé : 309 CDD d'un an (poste d'opérateurs) qui préfigurent les embauches CDI d'ici 2024, 7 CDI de techniciens de maintenance, 2 CDI de Chef d'équipe.

Le plan de recrutement est toujours en cours, ces chiffres sont donc susceptibles d'évoluer.

8 – L'information et les échanges avec la population :

Le commissaire enquêteur souhaiterait en connaître les actions proposées en cours de travaux puis en phase d'exploitation.

Depuis la fin de la concertation, Envision AESC poursuit la communication sur le projet, principalement via les réseaux sociaux, mais également en partenariat avec Douaisis Agglo, qui met à disposition ses propres moyens de communication.

Au-delà de la mise en place réglementaire d'une commission de suivi du site (CSS), Envision AESC s'engage à poursuivre le dialogue avec le territoire, et notamment avec les populations locales.

Une communication spécifique sera engagée dès le démarrage du chantier. Elle s'organisera principalement autour des actions de communication de proximité (lettre d'information, par exemple) et des visites régulières du site ouvertes à la presse et au grand public.

PV de synthèse signifié ce jour 22 septembre 2022

Le représentant du porteur du projet

Le 04/10/2022
Philippe GEILLER



Le commissaire enquêteur

