

**PROJET D'USINE  
DE PRODUCTION DE CELLULES & MODULES DE  
BATTERIES ELECTRIQUES  
A BOURBOURG (59)  
CONCERTATION PRÉALABLE DU 8 JUIN AU 22 JUILLET**

**COMPTE-RENDU  
ATELIER THEMATIQUE 1 :  
IMPACT URBAIN ET ENVIRONNEMENTAL, RISQUE TECHNOLOGIQUE  
ET PREVENTION  
13 JUIN 2022**

**1. TABLE DES MATIERES**

1.	Table des matières.....	1
2.	Contexte et modalités.....	2
3.	Accueil et propos introductifs.....	3
4.	Présentation du projet Verkor.....	6
5.	Restitution des ateliers.....	15
6.	Conclusion et remerciements.....	16

## 2. CONTEXTE ET MODALITES

### ORGANISATION DE LA RENCONTRE

**Date :** Le lundi 13 juin de 18h à 21h

**Lieu :** Espace Goélette, Sportica, Boulevard de l'Europe, 59820 Gravelines

#### Intervenants :

- Bertrand RINGOT, Maire de Gravelines
- Jean-Luc RENAUD et Jean Raymond WATTIEZ, garants de la CNDP
- Sylvain PAINEAU, cofondateur et directeur de l'immobilier et de la construction, Verkor
- Damien BLOT, chargé d'étude concertation environnement, RTE
- Julien PORTALES, HSE, Verkor
- Nicolas FORAIN, Chef du Département Développement Logistique et Industriel, GPMD
- Virginie HOCHARD, architecte, AVANTPROPOS ARCHITECTES

#### Animation :

- Lorraine AUFRAY, ETHICS Group
- Claire STROMBONI, Verkor

#### Documentation et matériel disponible :

- La synthèse du dossier de concertation
- Le dossier de concertation
- 4 panneaux d'exposition (kakémonos) qui présentaient : les éléments clés du projet, la technologie de la batterie, le site choisi pour l'implantation de l'usine, la co-maitrise d'ouvrage RTE et 3 panneaux d'exposition portant le logo de Verkor
- Un plan de la zone d'implantation de la future usine
- Un plan de masse potentiel de la future usine
- Des modèles de cellules de batterie électrique en impression 3D.

### OBJECTIFS DE L'ATELIER

- S'accorder sur les principaux enjeux aux enjeux d'urbanisme liés à la construction de l'usine et à son intégration paysagère ;
- Expliciter les problématiques de sécurité associées à l'implantation de l'usine et à son fonctionnement, expliquer /acculturer les riverains aux risques technologiques et à leur prévention ;
- Expliciter la prise en compte des impacts environnementaux et démarches préalables à la construction de l'usine.

### PARTICIPATION

L'atelier s'est déroulé de 18h à 21h, en présentiel avec retransmission asynchrone des parties plénières via la plateforme de concertation : <https://colidee.com/verkor>

Il avait pour objectif de permettre aux participants de s'informer, d'échanger et de partager leur connaissance du territoire et leurs suggestions pour la construction de l'usine de cellules et modules de batteries électriques Verkor,

Les participants avaient la possibilité de poser des questions ou de partager des contributions en direct lors des temps d'échanges dédiés.

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

L'atelier a réuni 40 participants.

### 3. ACCUEIL ET PROPOS INTRODUCTIFS

**Lorraine AUFFRAY**, animatrice, se présente et introduit l'atelier. Elle indique qu'il est organisé dans le cadre de la concertation préalable sur le projet Verkor d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg. Elle explique que l'atelier est dédié à la thématique de l'impact urbain, l'impact environnemental, le risque technologique et sa prévention.

**Claire STROMBONI**, co-animatrice et représentante de Verkor se présente à sa suite.

**Lorraine AUFFRAY** présente ensuite les intervenants en précisant leur fonction.

**Bertrand RINGOT**, Maire de Gravelines remercie les participants de leur présence et rappelle l'ouverture de la concertation dans la commune de Bourbourg. Il souligne que le site du projet et son impact en termes d'emplois concerne plusieurs communes du territoire et la nécessité d'intégrer celles-ci dans le processus de concertation. Il rappelle également les précédents projets industriels accueillis dans la région, l'expérience et l'attractivité du territoire dans ce type de projets, l'importance de produire des batteries électriques françaises, et se réjouit du choix de Dunkerque pour le projet de Verkor. Il souligne enfin les impacts de cette potentielle implantation pour le dunkerquois. Il précise son souhait de suivre et d'être informé sur le projet dans son déroulement.

#### LES MODALITES DE LA CONCERTATION ET LE ROLE DES GARANTS

Un film de présentation de la CNDP, de son rôle et de son fonctionnement, est montré au public.

**Jean-Raymond WATTIEZ**, garant de la concertation nommé par la CNDP, rappelle le cadre international dans lequel s'exerce le droit de participation. Il précise la teneur de l'article 7 du Code de l'environnement et sa valeur constitutionnelle.

**Jean-Luc RENAUD**, garant de la concertation nommé par la CNDP, signale les projets concernés par cet article du Code de l'Environnement et explique que le projet de la société Verkor à Bourbourg fait l'objet d'une concertation préalable en raison de son impact sur le territoire et du montant investi pour sa réalisation (montant supérieur à 600 millions d'euros), critère déterminant dans le choix du type de participation du public au projet. Il rappelle que la Commission nationale du débat public (CNDP) se doit de respecter 6 principes, dont il présente les 3 premiers :

## Les six principes de la CNDP



**INDÉPENDANCE**  
Vis-à-vis de toutes les parties  
prenantes



**NEUTRALITÉ**  
Par rapport au projet



**TRANSPARENCE**  
Sur son travail,  
et dans son exigence vis-à-vis  
du responsable du projet



**ARGUMENTATION**  
Approche qualitative des  
contributions,  
et non quantitative



**ÉGALITÉ DE  
TRAITEMENT**  
Toutes les contributions ont le  
même poids,  
peu importe leur auteur



**INCLUSION**  
Aller à la rencontre de  
tous les publics

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC\*  
Concertation Verkor

- ⇒ L'indépendance : les garants ne sont pas liés aux parties prenantes concernées par le projet et n'ont aucun lien financier avec aucune de ces parties prenantes ;
- ⇒ La neutralité : les garants sont neutres, ils ne donnent pas d'avis sur le fond du projet et veillent au respect de la participation ;
- ⇒ La transparence : l'information en lien avec la concertation sur le projet est complète et sincère, et largement diffusée dès la saisine de la CNDP par le porteur de projet et jusqu'au bilan de la concertation qui sera également public. La concertation est ouverte à tous, les échanges font l'objet de comptes rendus ;

**Jean Raymond WATTIEZ** introduit les 3 principes suivants :

- ⇒ L'argumentation : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans considération quantitative. Toute intervention doit être entendue ;
- ⇒ L'égalité : toute personne qui s'exprime a droit à la parole de manière égale, sans considération pour son poids politique, social, économique ou autre ;
- ⇒ L'inclusion : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des arènes publiques. En outre, les séquences sont filmées pour permettre l'information des personnes qui ne pourraient participer physiquement aux rencontres de la concertation.

**Jean-Luc RENAUD** souligne la rapidité du processus de la CNDP dans le cas du projet de Verkor : saisine le 22 novembre 2021, pour une décision prise le 1<sup>er</sup> décembre 2021. Les garants ont été désignés dans les mois qui suivent le choix d'implantation de Verkor pour son projet.

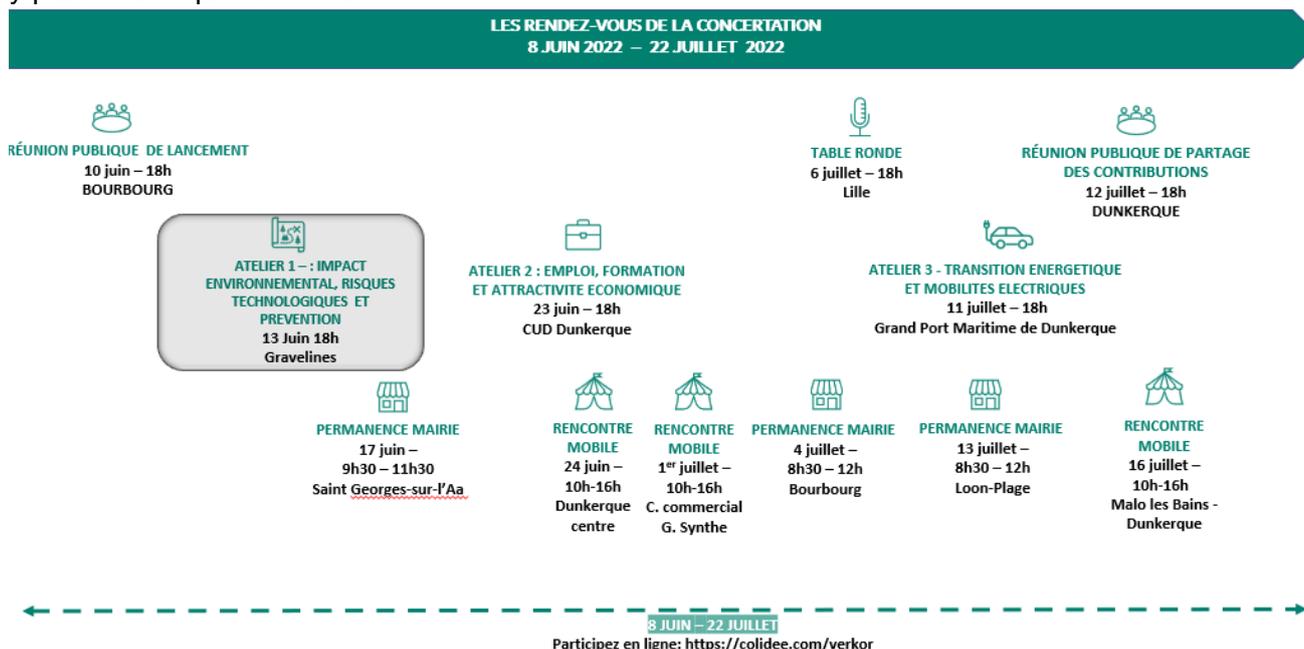
## La concertation préalable sur le projet VERKOR

- **22 novembre 2021:** Saisine de la CNDP par Verkor
- **1<sup>er</sup> décembre 2021:** décision par la CNDP d'organiser une concertation préalable, désignation d'un garant
- **14 février 2022:** Verkor annonce à la CNDP le choix de Dunkerque
- **2 mars 2022:** désignation d'un co-garant
- **18 mai 2022:** approbation des modalités de la concertation en séance plénière de la CNDP

**Jean Raymond WATTIEZ** précise également la tenue d'une séance exceptionnelle le 18 mai pour accélérer la mise en place de la concertation liée au projet de Verkor. Il explicite également le rôle des garants de la concertation. Ces derniers ont un rôle d'incitation auprès des porteurs de projet, avec lesquels la concertation a été construite en bonne intelligence et de facilitateur vis-à-vis du public pour permettre qu'il s'exprime complètement et dans le respect des principes de la CNDP.

**Jean-Luc RENAUD** rappelle que les garants ne sont pas spécialistes techniques du projet et peuvent répondre à des questions en lien avec la procédure de la concertation. Ils sont accessibles via le site de la CNDP et la plateforme de la concertation : <https://colidee.com/verkor>, ou à l'adresse [concertation-verkor@garant-cndp.fr](mailto:concertation-verkor@garant-cndp.fr). Les garants dresseront un bilan un mois après la fin de la concertation qui comprendra notamment des recommandations pour la suite du projet. Il souligne également le fait que la concertation en cours est effectuée en amont de l'arrêt du projet.

**Lorraine AUFRAY** explicite les modalités de la concertation, qui a lieu du 8 juin au 22 juillet, rappelle les différents rendez-vous ainsi que leur type et les modalités de participation. Une rapide explication du fonctionnement de la plateforme de concertation est fait ainsi qu'un encouragement à y publier des questions ou avis.



Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

## PRESENTATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE (VERKOR ET RTE)

**Sylvain PAINEAU**, cofondateur de Verkor, rappelle en quelques dates et chiffres clef l'histoire et l'identité de Verkor et retrace la genèse du projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg.



### VERKOR, en bref :

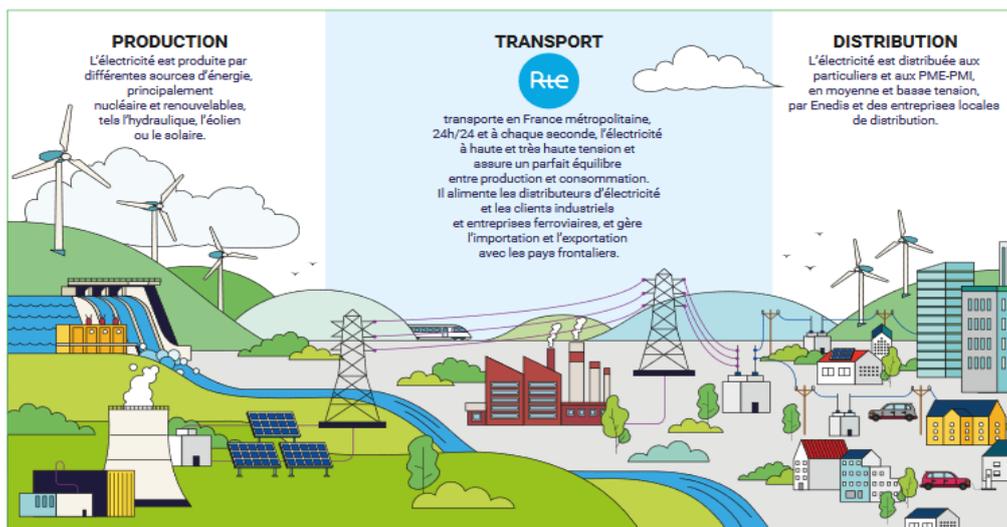
**1 entreprise française** (siège social à Grenoble) créée en 2020 par 6 cofondateurs.

**1 équipe d'experts internationaux** de la filière batterie

**1 objectif** : accélérer l'industrialisation des batteries électriques en Europe en limitant leur impact carbone et diminuant leur coût de production.



**Damien BLOT**, chargé d'études concertation environnement, explicite à son tour la mission et les spécialités de RTE. Il précise les montants investis dans la région des Hauts-de-France pour accompagner le développement des industries locales et son rôle dans le projet d'usine ouvert à la concertation.



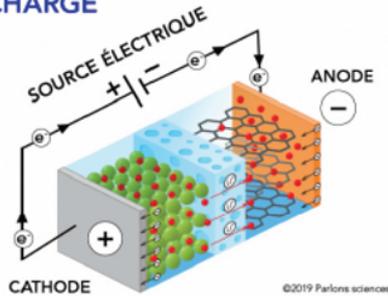
## 4. PRESENTATION DU PROJET VERKOR

### LA TECHNOLOGIE

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

**Julien PORTALES**, HSE Verkor, explique le fonctionnement d'une cellule de batterie électrique en charge et décharge.

**CHARGE**



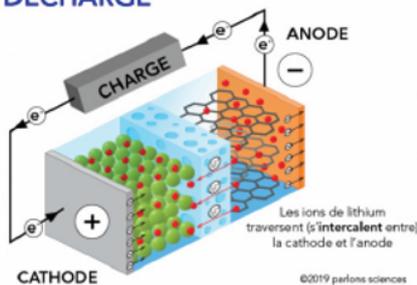
**PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT D'UNE CELLULE DE BATTERIE ÉLECTRIQUE**

Source : Parlons sciences, 2019

**Composants d'une cellule de batterie électrique :**

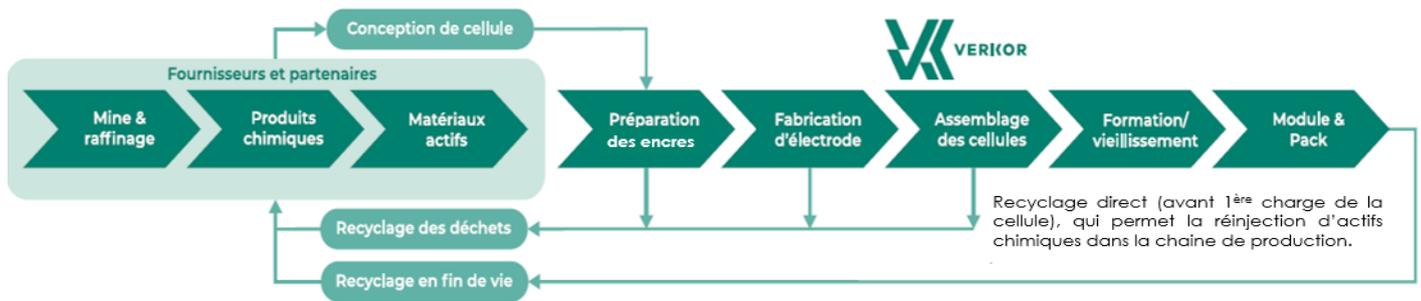
- **L'électrolyte** : bain dans lequel électrodes et séparateur sont plongés. Son rôle est de permettre le passage des ions d'une électrode à l'autre, par conduction ionique (les ions passent d'une électrode à l'autre via l'électrolyte).
- **Deux électrodes** : une positive, la cathode et une négative, l'anode. Elles réagissent pour créer un courant électrique.
- **Le séparateur** : sépare les électrodes pour éviter que le courant ne passe en permanence, mais permet le passage des ions lors des phases de charge/décharge. Il doit donc être suffisamment poreux.

**DÉCHARGE**



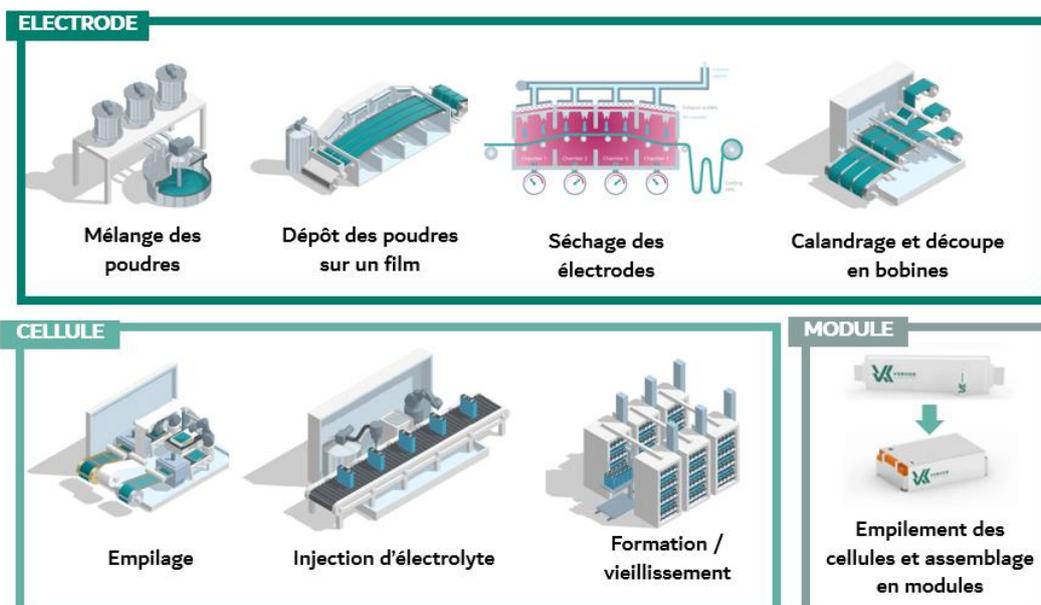
Le courant électrique est généré dans la batterie en créant une différence de potentiel entre les électrodes.

Il explicite également le lien entre cellule, module et pack batterie. Un modèle de cellule en impression 3D est proposé à la salle pour illustration. Il présente ensuite la chaîne de valeur de la batterie et souligne la préférence de Verkor pour des partenaires locaux et pour le recyclage des matériaux utilisés, particulièrement en ce qui concerne les minerais indispensables pour la production des anode et cathode, élément stratégique de la production de cellules de batteries électriques. Julien PORTALES rappelle également l'attention de Verkor pour le recyclage des déchets de fabrication et des packs batteries en fin de vie.



**CHAÎNE DE FABRICATION D'UN PACK BATTERIE**  
Source : Verkor

Le processus de production est ensuite détaillé, notamment la fonction de chaque étape dans le processus global et les contraintes liées aux équipements utilisés. Il signale notamment l'importance et la technicité de l'étape de la formation de la cellule, qui permet de tester, développer et garantir la performance des cellules.



Un temps d'échange sur les sujets abordés est ensuite proposé :

**1. Quelle est la durée de vie d'une batterie ?**

Réponse de Verkor : Sylvain PAINEAU explique que la durée de vie est liée au nombre de cycles de la batterie, c'est-à-dire de son usage. Aujourd'hui, elle est de l'ordre de 300000-500000km. Au bout de ce temps d'utilisation, une baisse d'autonomie de la batterie est constatée, mais les matériaux ne disparaissent pas et sont recyclables et Verkor vise à réutiliser à terme 100% des matériaux utilisés pour la production des cellules de l'usine.

**2. Peut-on avoir des données précises sur les rejets de l'usine ? Est-il possible de publier en ligne un document sur tous les paramètres et niveaux de rejets demandés dans le dossier de demande d'autorisation qui sera présenté aux services de l'Etat ?**

Réponse de Verkor : Julien PORTALES précise que si le projet continue d'avancer après la concertation préalable, lors de la prochaine phase, phase de demande d'autorisation environnementale instruite auprès des services de l'Etat, une étude d'impact sera produite pour quantifier les impacts sur l'environnement. Aujourd'hui, cette étude n'est pas finalisée. Cependant, dans le dossier, une synthèse des impacts environnementaux et des flux liés à la construction et à la vie de l'usine est documentée. Un des sous-ateliers du jour est dévolu à cette problématique.

**LE SITE RETENU ET LA ZONE DE RACCORDEMENT**

Sylvain PAINEAU explicite le sens de l'acronyme ZGI, « Zone Grandes Industries » et son importance dans le projet de Verkor. Ce site est en effet préparé pour accueillir un projet de ce type. Sa capacité de surface est de 80 hectares (zone en jaune sur l'image ci-dessous), et l'usine elle-même mesurerait 17 hectares car toutes les installations doivent être en ligne, comme dans une papeterie. A titre d'illustration, il précise qu'un des équipements notamment mesure 100 mètres, l'équivalent du stade de football de Dunkerque. Le projet lui-même concerne la tranche de 16GWh, mais l'espace à proximité de l'usine permettrait de créer un écosystème et d'accueillir éventuellement des partenaires qui travailleraient en aval et amont sur la chaîne de la valeur de la future usine.



## RECONSTITUTION AÉRIENNE DE L'IMPLANTATION DE LA FUTURE USINE DE VERKOR SUR LA ZONE GRANDES INDUSTRIES

Source : GPMD

Il rappelle ensuite qu'une préparation a été effectuée sur le terrain par le GPMD et la CUD (inventaires faune et flore, archéologie...), qui a permis sa labélisation « choose France », label national qui identifie les sites prêts à l'emploi pour les projets industriels.

**Nicolas FORAIN**, Chef du Département Développement Logistique et Industriel du GPMD, indique la situation géographique du site, à l'embouchure de l'échangeur autoroutier qui mène à Gravelines. Il précise que ce site a fait l'objet d'une démarche d'anticipation il y a quelques années pour faciliter la mise en œuvre de projets industriels : il a obtenu les autorisations administratives au titre de la loi sur l'eau, au titre de dérogation d'espèces protégées, l'archéologie préventive a été purgée, les mesures compensatoires environnementales associées à la plateforme ont été réalisées (2 grands bassins au Nord de la commune de Saint-Georges-sur-l'Aa en attestent), et un grand corridor éco paysager de 38 hectares, qui ceinture la zone, a également été conçu sur initiative libre du GPMD. Le site est donc préaménagé et cela a facilité l'arrivée de Verkor sur le territoire, notamment en termes de planning. Cette préparation a été conduite conjointement par le GPMD et la CUD et a concerné également les utilités : le poste source électrique (visible sur la diapositive ci-dessous) de grande capacité permet d'anticiper sur les besoins électriques des futurs clients industriels et de les raccorder à un coût et un délai maîtrisés. Ces délais peuvent en effet être longs lorsque ce raccordement nécessite l'installation de réseaux de transports.

**PHOTO DE LA ZGI OU SERA  
IMPLANTÉE L'USINE DE VERKOR**

Source : GPMD



**Sylvain PAINEAU** ajoute que plus de 40 sites ont été étudiés pour l'implantation de l'usine depuis la création de Verkor, y compris en Espagne et Italie. Les critères de surface et de disponibilité de puissance électrique ont été déterminants dans le choix de Dunkerque.

**Bertrand RINGOT** interroge sur les infrastructures de transport mises en place pour desservir le site. Il précise qu'il a par ailleurs demandé en séance à Christian Poiret, président du Conseil départemental, de quelle manière le Département contribuerait à organiser les flux autour de la future usine.

**David LEFRANC**, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du GPMD présent en salle remercie M. RINGOT et rappelle que ces questions se sont déjà posées dans le cadre du projet Clarebout et particulièrement en ce qui concerne la RD 11, qui relie Gravelines et Bourbourg et les connecte à l'Autoroute A16, qui fait l'objet d'une vigilance particulière du Port et du territoire en général. Un groupe de travail sur l'évolution du trafic portuaire, qui intègre notamment les problématiques liées à la RD 11, s'est monté fin 2021. Il indique qu'un autre accès à l'usine sera possible, par le nord de la ZGI, via une nouvelle voirie entre Loon-Plage et Gravelines, projet formulé à la suite du débat public tenu en 2017 « Cap 2020 ». Cela permettra une gestion globale du flux routier. Un intérêt est également porté à l'égard du multimodal, en intégrant le ferroviaire, traditionnel sur le territoire du Port où toutes les grandes entreprises sont embranchées fer. Il ajoute enfin que le design de la RD11 est aussi un sujet en cours d'étude.

**Bertrand RINGOT** précise que la problématique concerne aussi sur la volumétrie et la répartition des flux entre la route de Loon-Plage et la RD 11. Il interpelle à ce sujet M. Laurent PIDOUX, Directeur Général des Services chez Communauté urbaine de Dunkerque. Il souligne son souhait d'obtenir une réponse rapide à ce sujet.

**Laurent PIDOUX** subsume cette question sous celle de la mobilité en général. Il indique que la question du devenir des routes départementales sur les 10 années à venir est un sujet sur lequel la CUD se penche. En ce qui concerne la desserte de Verkor et plus généralement la zone élargie autour de l'implantation de l'usine, des lignes chrono ont été pensées entre Dunkerque centre et les industries installées pour assurer une liaison en moins de 20-25 min pour les salariés de ces

industries, y compris la centrale nucléaire de Gravelines. Ce projet fait intervenir le GPMD mais aussi le Département.

Sur invitation de l'animatrice générale, **Damien BLOT**, chargé d'étude concertation environnement chez RTE, signale que la solution technique en ce qui concerne le raccordement est presque finalisée : elle concerne un périmètre assez restreint et repose en partie sur l'existence du poste électrique de Grand-Port auquel le poste de Verkor sera directement raccordé. Une solution de secours qui s'appuie sur le réseau aérien existant et n'implique l'ajout que de deux nouveaux pylônes a également été pensée. Les mesures d'évitement, réduction et compensation ont été prises en compte.



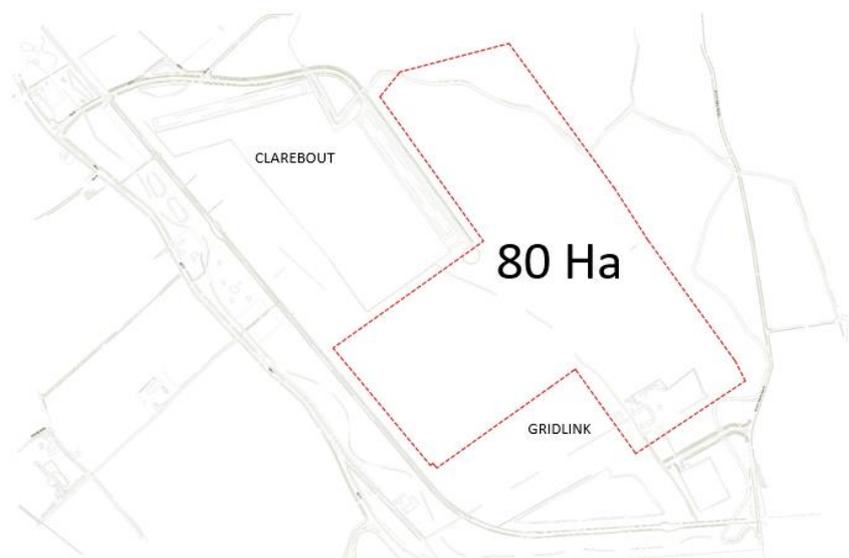
**Un participant** interroge sur la possibilité de raccordement par des liaisons souterraines. Il demande également dans quelle mesure l'usine sera-t-elle en autoproduction grâce au photovoltaïque, comme le montrent les images de la future usine.

**Damien BLOT** précise que la liaison entre les postes de Grand-Port et de Verkor sera souterraine et mesurera environ 600m. La solution de secours impliquera quant à elle une liaison de seulement 100-150m, en aérien.

**Sylvain PAINEAU** répond au sujet de la production d'électricité par des panneaux photovoltaïque d'une autoproduction n'est pas possible compte tenu de la consommation de l'usine et du ratio de production d'un panneau photovoltaïque. Il indique cependant qu'un travail sur des « micro-grids » (micro-réseaux) en toiture est à l'étude pour contribuer à la réduction de l'empreinte énergétique de l'usine. Il signale le souhait de faire du site Verkor un site référent sur ce sujet-là, en intégrant également la question du stockage stationnaire pour pallier les périodes de faible production par ces énergies fatales (sujettes à des variations de production). Ces études seront menées lorsque le projet sera réellement lancé.

## LA CONCEPTION DU BATIMENT EN FONCTION DES CONTRAINTES D'USAGE ET LIEES AU SITE ET LE CALENDRIER ADMINISTRATIF

Virginie HOCHARD, architecte chez AVANTPROPOS ARCHITECTES, rappelle les caractéristiques géographiques du site et sa proximité avec les projets Clarebout et Gridlink.



Elle signale que la conception du bâtiment n'est pas arrêtée à l'heure de l'atelier, les études à ce sujet sont en cours, l'avant-projet sommaire n'est pas encore déposé.

### LA CONCEPTION DU BÂTIMENT \_ NIVEAU D'AVANCEMENT



Cette étude se base également sur l'étude de la ligne de production, or celle-ci évolue car c'est une industrie innovante. Elle souligne le souhait de Verkor de faire transparaître l'innovation dans l'architecture du bâtiment, ainsi que l'attention portée à l'empreinte carbone et à l'environnement des travailleurs et des voisins de la ZGI. Une ébauche du visuel du bâtiment dans son environnement est partagée (ci-dessous).



La question de l'appropriation par les travailleurs de l'espace de travail, qui sera très étendu, est au centre de la réflexion de Verkor.



Un second visuel de l'usine est proposé pour mettre en évidence le souci de ne pas faire de l'usine une « boîte » monobloc, mais un ensemble de boîtes imbriquées pour couper la longueur du bâtiment. Sur l'image, plus de 57% du site est préservé et aménagé au niveau paysager. Des précisions seront apportées au cours de l'atelier dédié. La verdure intégrée cache notamment des pavillons qui serviront de bâtiments sociaux (accès à l'usine, vestiaires). L'arrière de l'usine, également proposé en image, en particulier pour illustrer le souci de la bonne gestion de la mobilité autour de l'usine. Un parking à vélos électriques par exemple pourrait être mis à disposition des salariés.



Un temps d'échange sur les sujets abordés est ensuite proposé :

- 1. Magalie TRIBONDEAU, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, indique que selon elle le projet entre pleinement dans la dynamique de la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle du point de vue de l'innovation à résonance collective. Elle indique que le 30 mai, un collectif autour de l'électromobilité a été mis en place pour travailler sur les problématiques que Verkor pourrait avoir en commun avec les différents acteurs de la Région. Elle demande si tout est acté et exprime le souhait que Verkor travaille avec les entreprises du territoire sur les thématiques évoquées.**

*Réponse de Verkor : Sylvain PAINEAU rappelle que rien n'est décidé et que Verkor consacre du temps à rencontrer des partenaires potentiels au sein de l'écosystème local. L'avant-projet sommaire signifie que plusieurs scénarios sont possibles et sont en passe d'être affinés. La solution d'embranchement ferroviaire commence à être décidée mais rien n'est figé. Un avant-projet détaillé est encore à venir. Sur les aspects d'électromobilité, Verkor n'est pas acteur du véhicule mais seulement fournisseur de batteries pour les véhicules et est ouvert à la réflexion sur les sujets connexes, notamment par exemple le développement de bornes de recharge sur le territoire de la Région.*

## INTRODUCTION DES ATELIERS

**Lorraine AUFRAY** explicite les modalités des deux sous-ateliers et rappelle leurs thématiques respectives :

- ⇒ Le premier porte sur l'insertion du site, l'urbanisme et l'intégration paysagère de l'usine et est introduit par Sylvain PAINEAU et Virginie HOCHARD ; y sont conviés notamment Éric GENS, maire de Bourbourg, Raphaël PONCE, Directeur Général Adjoint de la Communauté Urbaine de Dunkerque, Nicolas FORAIN et Aurélien LESPINASSE, chef de projet RTE.
- ⇒ Le second a pour objet les impacts environnementaux, risque industriel et prévention et est introduit par Julien PORTALES ; Grégory LEFRANÇOIS de la DREAL et de la S3PI, Xavier DAIRAINÉ, Directeur de projet à la Communauté Urbaine de Dunkerque, le capitaine Cédric PLOVIER du SDIS, David LEFRANC, et Damien BLOT. Les participants choisissent la thématique qui les intéresse.

## 5. RESTITUTION DES ATELIERS

### RESTITUTION DU SOUS-ATELIER 1, INSERTION, URBANISME ET PAYSAGE :

Une réflexion collective en sous-groupe, introduite par Sylvain PAINEAU et Virginie HOCHARD, représentants du projet pour le 1<sup>er</sup> atelier, a permis aux participants de contribuer sur la base d'une grille de 3 questions :

- ⇒ **Question 1** : Quelles sont les zones concernées par l'impact visuel/l'intégration paysagère de la future usine ?
- ⇒ **Question 2** : Quels aménagements sont possibles pour limiter l'impact visuel des bâtiments ou générer un impact positif ?
- ⇒ **Question 3** : Quels sont les critères à favoriser pour l'organisation des transports et de la desserte de l'usine ?

Un sous-groupe a été constitué avec la participants volontaires.

#### Sous-Groupe 1 :

**Question 1** : L'animateur du groupe rapporte que le sous-groupe concerné n'a pas identifié de problématique d'insertion paysagère de l'usine, notamment parce qu'elle serait cachée par d'autres usines : « *Un impact visuel faible depuis Saint-Georges-sur-l'Aa de par d'autres usines.* »

**Question 2** : Un souhait d'utiliser des essences locales est formulé pour favoriser une intégration harmonieuse et pérenne du bâtiment dans l'environnement local, avec un fort accent sur la nécessité de végétaliser : « *Si vous voulez planter un arbre, plantez-en deux.* » ; « *Préserver les arbres au sud-ouest du site.* »

Un point d'attention est soulevé au sujet du vent et des précipitations dans la région : « *Une double récupération de l'eau pour diminuer les risques en cas de fortes précipitations : une pour le processus de l'usine et une autre directement dans le réseau.* » ; « *Prendre en compte les écoulements d'eau autour du site d'implantation.* » ; « *Attention aux passerelles : le territoire est soumis au vent.* »

Contraintes qui encouragent le choix d'essences locales, adaptées au territoire : « *L'utilisation d'essences locales assure la pérennité des aménagements paysagers.* »

Une question sur le bruit généré par l'existence de l'usine et son fonctionnement est également remontée, mais trouve une réponse dans les contraintes liées à l'activité de l'usine elle-même, en particulier l'étanchéité des bâtiments, qui minimise les vibrations et nuisances sonores éventuelles : « *Point de vigilance sur le vent concernant la route du bruit.* » ; «

**Question 3** : Le groupe a réfléchi aussi à la circulation autour de l'usine, limitée par la longueur du bâtiment et par la présence de pavillons quasi individuels tout au long de celui-ci. Il sollicite la mise en place de solutions de mobilité douce pour se déplacer aux alentours de l'usine et sur le périmètre de la ZGI : « *Une problématique de mobilités douces à développer à l'échelle de la ZGI.* »

La problématique de la sécurisation du dernier kilomètre en mobilité douce est en particulier évoquée, avec un encouragement à assurer la continuité et la sécurité des pistes cyclables existantes autour de l'usine : « *Avoir une vigilance particulière quant à la sécurisation des pistes cyclables.* » ; « *La sécurisation est essentielle pour le dernier kilomètre pour la mobilité douce.* » ; « *Revoir la route pour les habitants de Bourbourg car trop étroite et dangereuse, notamment pour venir en vélo.* »

Le choix du recours au ferroviaire est salué comme une initiative bienvenue pour le territoire : « *L'idée d'utiliser le ferroviaire est jugée une bonne idée.* » ; « *Un maillage de réseaux ferrés par étage permettant d'assurer le flux ferroviaire et de conserver la voirie existante.* » ; «

### RESTITUTION DU SOUS-ATELIER 2, IMPACT ENVIRONNEMENTAL, RISQUE TECHNOLOGIQUE ET PREVENTION :

Une réflexion collective en sous-groupes, introduite par Julien PORTALES, représentant du projet pour le 2<sup>nd</sup> atelier, a permis aux participants de contribuer sur la base d'une grille de 2 questions :

⇒ **Question 1** : Quelle communication des impacts environnementaux doit être faite pour intégrer les riverains à la démarche de prévention ?

⇒ **Question 2** : Quelles pourraient être vos contributions ? Comment améliorer le projet ?

Deux sous-groupes ont été constitués avec les participants volontaires.

### **Sous-Groupe 2 :**

**Question 1** : L'animatrice du groupe remonte un besoin d'information formulé par les participants sur ce qui a déjà été fait pour les autres gigafactories en termes de prévention des risques et des impacts environnementaux liés à l'usine, et une volonté de mieux connaître les risques générés par son implantation dans le voisinage direct d'autres usines : « *Utiliser l'expérience d'autres gigafactories pour faire un comparatif des risques (toutes thématiques).* » ; « *Communiquer via les mairies sur les éventuels risques liés à la proximité des deux usines [Clarebout et Verkor]* » ; « *Un risque supplémentaire lié à la proximité des deux usines ? (Effet domino et effet cumulé)* »

Un besoin d'information est aussi exprimé sur les stratégies mises en place en cas d'incendie, d'emballement thermique et sur les quantités d'eau consommée pour éteindre un éventuel incendie au sein de l'usine : « *Mesurer les quantités d'eau nécessaires pour éteindre de potentiels feux d'usine ou de parties de l'usine (flux thermiques générés).* »

**Question 2** : Un souhait de connaître les mesures mises en place pour préserver l'eau et de conserver une vigilance particulière à cet égard est exprimé : « *Minimiser au maximum la consommation d'eau pour le refroidissement et préserver l'eau. Vigilance sur ce sujet.* »

Une demande de collaborer avec les acteurs locaux sur les problématiques liées notamment aux risques d'incendie est remontée : « *Communiquer avec le SDIS pour construire des stratégies en commun.* »

### **Sous-Groupe 3 :**

**Question 1** : L'animatrice du groupe remonte également un questionnement particulier sur la consommation d'eau les risques technologiques et l'approvisionnement de l'usine : « *Trois sujets importants : consommation d'eau (économie et recyclage), risque technologique, approvisionnement de matière et économie circulaire.* » ; « *Risque technologique : des communications régulières avec les autres acteurs majeurs de l'industrie dunkerquoise.* » ; « *Possibilité d'intégration du risque nucléaire dans le POI.* » ; « *Question sur la quantité des rejets atmosphériques.* »

**Question 2** : Un encouragement à progresser dans le sens de l'économie circulaire et du recyclage pour préserver les ressources locales autant que possible est formulé : « *Progresser sur l'économie circulaire : pouvoir utiliser des matières qui ont déjà eu une première vie.* » ; « *Elargir la palette des batteries recyclées (utiliser la matière des batteries existantes autres que celles de véhicules.* » ; « *Question sur la possibilité d'utiliser l'eau de mer pour le refroidissement.* »

La recommandation d'accorder une vigilance particulière à l'impact de l'usine sur le trafic routier est aussi exprimée, et notamment pendant la phase de construction où il sera sans doute important : « *Intégration de la phase travaux dans les études d'impact sur le trafic (différents projets en parallèle à prendre en compte).* » ; « *Prendre en compte l'impact routier/trafic : évaluation du trafic pendant la phase de construction.* »

## **6. CONCLUSION ET REMERCIEMENTS**

**Lorraine AUFFRAY** remercie les participants à l'atelier et rappelle le lien vers la plateforme de la concertation pour contribuer directement après cette rencontre et tout le long de la concertation.

**Jean Raymond WATTIEZ** relève l'importance pour les maitres d'ouvrage d'être particulièrement vigilants sur l'impact du projet Verkor sur les autres installations et réciproquement, notamment en ce qui concerne le trafic routier, point qui a été communiqué directement aux garants en aparté lors de l'atelier.

**Jean-Luc RENAUD** note quant à lui d'une part la question de la fin d'un paysage et la réflexion qui s'ouvre sur le paysage à construire à sa suite, d'autre part le pragmatisme et la précision des questions posées par les participants. Enfin, il souligne la mise en évidence de la thématique de l'aspect local, et notamment la question de l'air marin, qui a une influence directe sur les essences et la construction des bâtiments dès lors qu'ils sont pensés pour une certaine durabilité ainsi que le revendique Verkor. En plus de ces éléments, les problématiques de la gestion des eaux pluviales (avec risque éventuel d'inondation), de la mobilité douce et du futur développement de l'usine sont ressorties avec netteté. Il termine en soulignant l'importance de remarquer qu'au cours de l'atelier, les éléments partagés par les participants ont orienté plutôt vers une possibilité de raccordement ferroviaire de l'usine par le Nord, scénario qui ne semblait pas a priori favori avant les échanges générés par la rencontre du jour.