

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet d'usine de batteries lithium-ion Verkor à Bourbourg (59)

Concertation du 8 juin 2022 au 22 juillet 2022

Jean-Luc RENAUD & Jean Raymond WATTIEZ
Garants désignés par la CNDP

Rapport remis le 20 août 2022



commission
nationale du
débat public



Sommaire

.....	1
Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	6
Introduction.....	9
Le projet objet de la concertation	9
La saisine de la CNDP	19
Garantir le droit à l'information et à la participation	19
Le travail préparatoire des garants.....	20
Les résultats de l'étude de contexte.....	20
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	22
Avis sur le déroulement de la concertation	29
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	29
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	30
Synthèse des arguments exprimés	31
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	32
La procédure de concertation préalable et de post concertation	32
Le projet de production de modules et de cellules pour batteries électriques	32
Le projet Verkor et ses liens avec son client principal	36
La faisabilité concrète de la mise en place de l'électromobilité.....	37
Le recyclage des batteries électriques et des matières premières	38
Les enjeux socio-économiques	38
Les retombées environnementales	41
L'insertion architecturale, urbaine et paysagère du projet	45
Aménagement du Grand Port Maritime de Dunkerque et de la Zone Grandes Industries	48
La maîtrise des risques technologiques	48
Les avis publics rendus par les acteurs institutionnels et associatifs locaux	50
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	57
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	57
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	57
Liste des annexes.....	60

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il a été communiqué par les garants dans sa version finale le 20 août 2022, sous format PDF non modifiable, au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://colidee.com/verkor>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Dans le cadre de sa formation, Elaura Maillard, étudiante de 4^{ème} année en alternance, en master 1 de droit et aménagement du territoire a apporté son concours ponctuel aux garants dans leur mission.

Synthèse

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable relative au projet de construction d'une usine de production de cellules et de modules pour batteries électriques par la société Verkor sur la commune de Bourbourg (59), membre de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), s'est déroulée dans un climat serein.

Cependant, il importe de souligner que, si le niveau d'information de la population du territoire fut assez élevé grâce aux supports de communication déployés par le maître d'ouvrage principal et les collectivités locales en lien avec les garants et la CNDP, la participation fut relativement faible.

La temporalité de la tenue de la concertation, en périodes électorales et estivale, due à son inscription dans des délais de procédure contraints au regard de la date prévue de dépôt de la demande d'autorisation environnementale par le maître d'ouvrage, peut expliquer partiellement un taux de participation relativement bas.

En outre, le fait que ladite concertation intervienne à la suite de deux concertations antérieures similaires :

- la concertation préalable s'étant déroulée du 25 février au 23 avril 2021, relative au projet de construction d'un site de production de batteries à Douvrin (62) porté par le maître d'ouvrage ACC (Automotive Cells Company)¹ ;
- la concertation préalable organisée du 9 novembre 2021 au 10 janvier 2022 concernant le projet d'usine de production de batteries Hauts-de-France par le maître d'ouvrage Envision AESC² ;

portant également sur le sujet de l'électromobilité, y a également probablement contribué.

En effet, ces deux procédures ont été l'occasion d'aborder des thématiques en partie similaires à celles discutées durant la concertation Verkor, en relation avec l'emploi, la souveraineté industrielle et

¹ Accès au bilan des Garants : [Construction d'une usine « Gigafactory » de batteries électriques pour automobiles | CNDP \(debatpublic.fr\)](#).

² Accès au bilan des Garants : [Construction d'une usine "Envision" de batteries électriques dans le Nord | CNDP \(debatpublic.fr\)](#).

stratégique, les performances environnementales des véhicules électriques, la ressource et la responsabilité sociétale liées à l'approvisionnement en matières premières.

Toutefois, il importe de noter que le projet de l'entreprise Verkor se différencie, non par une rupture technologique mais au travers de deux innovations résidant dans l'optimisation de l'outil industriel grâce à la digitalisation de la chaîne de production et dans un programme de recyclage automatisé des déchets, réinjectés en temps réel dans le circuit de production.

Ces deux innovations concourent à la minimisation de l'empreinte carbone de l'usine projetée.

Enfin, en parallèle de la concertation préalable relative au projet Verkor, se tenait du 31 mai au 30 juin 2022, une enquête publique relative au Plan local d'urbanisme intercommunal habitat-déplacement (PLUi-HD) de la CUD, document d'urbanisme qui regroupe trois documents d'aménagement du territoire en un seul :

- le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) qui fixe des règles en matière d'urbanisme, de construction et d'aménagement ;
- le Programme Local de l'Habitat (PLH) qui met en place la stratégie en matière d'habitat au travers des programmes de réhabilitation et de construction ;
- le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui planifie la mobilité ainsi que les actions d'organisation du transport des personnes et des marchandises.

Cependant, malgré le lien direct entre le PLUi-HD et l'objet de la concertation préalable, dans la mesure où l'emprise industrialo-portuaire du GPMD fait l'objet d'un zonage spécifique (UIP) dans le plan, le sujet a été peu présent lors des échanges, à l'exception d'une contribution écrite dans laquelle il est considéré que les règles applicables à cette zone seraient inférieures au règlement national d'urbanisme (RNU).

Le bilan de la concertation préalable révèle une acceptation généralisée du projet d'implantation par les participantes et participants et tous les acteurs institutionnels territoriaux et même, le plus souvent, une attente vis-à-vis de celui-ci notamment de la part des élus locaux.

Au-delà du bon accueil réservé par le territoire aux porteurs du projet, la concertation préalable met également en exergue « l'écosystème dunkerquois », où tous les acteurs institutionnels travaillent de concert afin de favoriser l'implantation d'activités en particulier dans des secteurs en devenir, s'inscrivant notamment dans le cadre de la notion de 3^{ème} révolution industrielle développée par la Région Hauts-de-France.

Ainsi est apparu, tout au long de la procédure, la cohésion et la complémentarité de l'ensemble des acteurs territoriaux dans leur volonté d'avancer ensemble vers la concrétisation du projet.

Cette acceptation généralisée repose principalement sur la création d'emplois générée par le projet, au sein d'un territoire qui présente encore un taux élevé de demandeurs d'emplois de longue durée en raison de la fermeture d'établissements industriels par le passé.

Le sujet de l'emploi et de la formation a par conséquent été l'un des principaux sujets abordés au cours des événements de la concertation. Un atelier thématique y a d'ailleurs été consacré et a permis d'apporter de nouvelles informations ainsi que de faire émerger de nouvelles propositions venant enrichir le projet comme sur les questions de recrutement, de gestion des ressources humaines ou d'insertion des publics éloignés de l'emploi.

Par ailleurs et de façon quelque peu générique comme ailleurs en France, le caractère industriel du territoire du Dunkerquois marqué par la présence, depuis plusieurs décennies, du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) et de grandes industries comme l'aciérie du groupe Arcelor-Mittal, explique en partie une participation citoyenne réduite.

Il explique également pour partie, l'absence d'opposition des habitants suite à l'annonce de l'arrivée potentielle d'une nouvelle usine classée Seveso seuil haut car ces derniers souhaitent voir perdurer une culture industrielle locale, surtout si les projets s'inscrivent dans une avancée environnementale.

En outre, le projet s'implante au sein de l'emprise foncière du GMPD dont le développement a fait l'objet d'un débat public en 2017 intitulé « cap 2020 », portant sur l'extension du bassin d'accueil des conteneurs et des zones logistiques dans le cadre de l'aménagement plus global d'une réserve foncière de 3000 ha répartie en trois tiers d'égale surface, consacrés à l'extension des équipements portuaires (terminaux maritimes), l'accueil d'activités industrielles et logistiques et la préservation d'espaces de biodiversité servant notamment de compensation environnementale.

De plus, le terrain d'assiette du projet se situe au sein d'une Zone Grande Industrie, site industriel clef en main, initiative gouvernementale, qui vise à permettre l'implantation de nouvelles activités industrielles ou logistiques dans des délais maîtrisés grâce à l'anticipation des autorisations découlant des législations relatives à l'urbanisme, à l'archéologie préventive et à l'environnement.

Ainsi aucune opposition formelle au projet, en dépit de sa proximité immédiate avec un autre projet très contesté d'usine de fabrication de frites porté par la société Clarebout Potatoes, n'a été relevée bien que certains participants, notamment engagés dans la défense et la protection de l'environnement, ont émis des réserves quant à la suite des procédures et restent attentifs et vigilants sur les modalités de mise en œuvre de ce dernier.

Le public a principalement apporté des observations lors des permanences et des rencontres mobiles mais peu lors des ateliers thématiques qui ont principalement réuni des institutionnels. Par contre, ces derniers ont aussi été l'occasion pour certains demandeurs d'emploi, voire des actifs de manifester leur ambition de rejoindre la société Verkor.

De plus, les observations ou questions du public présentaient souvent un caractère ciblé, concret ou fonctionnel. En dehors des sujets de l'emploi et de l'électro-mobilité dans sa généralité, évoqués ci-avant, un nombre conséquent de thématiques a été abordé par le public.

Ainsi, l'autre thématique principalement évoquée a été celle de l'environnement. Bien que les industries soient familières de l'agglomération Dunkerquoise, les contributeurs se sont toutefois montrés attentifs aux impacts environnementaux générés par l'activité de la future gigafactory.

Ils attendent le déploiement d'une stratégie de sobriété environnementale de la part du porteur du projet notamment en termes de bilan carbone, souhaitant une « usine propre », non génératrice de nuisances, de pollutions, en rupture avec l'image passée de l'industrie.

Dans le cadre de cette rupture et d'une évolution sociétale récente plus générale, le concept d'usine 5.0 mis en avant par la société Verkor, a été débattu afin de lui donner corps notamment autour des notions de valeurs de l'entreprise, de services aux salariés, de sens donné au travail, de parité.

L'insertion de l'usine dans son environnement et le paysage ainsi que son ancrage dans le territoire notamment à travers « une identité dunkerquoise » ont également été soulevés.

Cette insertion concerne également l'aspect économique, à travers son futur lien avec les autres acteurs économiques préexistants sur le territoire notamment en termes d'opportunité d'activité pour ces derniers.

L'accessibilité du site d'implantation notamment en termes de mobilité durable (desserte en transports collectifs, circulations douces...) pour les futurs salariés a également été questionnée.

Enfin, complémentirement, le thème de l'équipement du territoire en infrastructures de recharge de véhicules électriques, critère indispensable de l'électro-mobilité, est également apparu lors de chacun des événements. Bien que cette problématique ne soit pas du ressort des maîtres d'ouvrage, des réponses détaillées ont tout de même pu être apportées par les représentants de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD).

En dépit de cette acceptation partagée du projet, celui-ci mérite d'être précisé sur certains aspects et des recommandations peuvent être formulées quant à la suite de la procédure.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. *Clarifier les informations relatives à l'origine des matières premières et leurs conditions d'extraction.*
2. *Préciser les objectifs de développement des capacités de production ainsi que de la cible de clientèle.*
3. *Indiquer dans un délai adéquat, préférentiellement avant l'enquête publique, les tracés retenus parmi les scénarii, pour la desserte ferroviaire et routière du site d'implantation de Verkor et leurs impacts en termes de flux.*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

1. *Engager un continuum de la participation au-delà de la concertation préalable en organisant dans un premier temps une réunion publique de reddition des comptes permettant aux maîtres d'ouvrage de retranscrire les contributions retenues pour faire évoluer le projet.*
2. *Maintenir accessible le site de la concertation afin de permettre, à minima, au public d'y consulter le bilan des garants et les réponses apportées à celui-ci par les maîtres d'ouvrage et d'apporter au plus tôt toutes les réponses aux observations émises durant la concertation préalable restées en suspens.*
3. *Communiquer l'étude de dangers et l'étude d'impact, au plus tôt après la concertation, y compris sous la forme d'une présentation lors d'une réunion publique, et ce avant la tenue de l'enquête publique.*
4. *Poursuivre les échanges et un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs du développement territorial durable tels que la CUD, le GPMD, les services déconcentrés de l'Etat, les autres élus et les associations à travers, par exemple, un comité de suivi.*
5. *Contribuer en partenariat avec la CUD, le GPMD, la Région, l'Etat et RTE aux réponses à apporter sur le développement du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques*

-
- notamment au sein des immeubles collectifs et la capacité du réseau électrique à y satisfaire, l'accessibilité économique des véhicules électriques et l'opportunité du marché « rétrofit ».*
-
6. *Engager ou conforter un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs de la formation et de l'emploi notamment avec des structures comme l'Université du Littoral Côte d'Opale, Pôle Emploi, la Mission Locale, Entreprendre Ensemble.*
-
7. *Participer aux travaux du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles Côte d'Opale Flandre (S3PI COF).*
-
8. *Communiquer sur les retours d'expérience d'autres gigafactories pour apporter des réponses aux interrogations sur les dangers, le risque incendie qui semble potentiellement le plus grave, sa maîtrise et les stratégies d'intervention des pompiers.*
-
9. *Expliciter l'intention exprimée par le maître d'ouvrage de mettre en place un système d'information en ligne permettant d'assurer en continu le suivi des indicateurs environnementaux par le public.*
-
10. *Préciser l'origine des matières premières ainsi que le processus de traitement du recyclage des batteries en fin de vie.*
-
11. *Poursuivre l'information et la réflexion en cours sur la recherche de solutions alternatives sur la gestion de la ressource en eau pour réduire au maximum les prélèvements en raison de la pression qu'elle subit sur le territoire.*
-
12. *Conserver la volonté de décarboner le processus de production et approfondir l'hypothèse d'aller plus loin en produisant une partie de l'électricité nécessaire.*
-
13. *Proposer de redéfinir le schéma local routier en concertation avec le public, du fait de la saturation du trafic ressentie par ce dernier et les craintes exprimées sur l'accroissement de la circulation des poids lourds une fois l'usine Verkor en activité.*
-
14. *Présenter avant le dépôt de la demande de permis de construire, la localisation et la volumétrie finale du bâtiment, son architecture, l'aménagement de ses abords sur son emprise foncière et l'insertion de ce dernier dans le paysage.*
-
15. *Créer des supports de communication (véhicule électrique itinérant, usine virtuelle en 3D...) permettant de rendre concret aux yeux du public et notamment de potentiels salariés le visage et le contenu de la future usine.*
-
16. *Expliciter la démarche pour créer une usine 5.0 avec des illustrations concrètes afin de permettre une meilleure compréhension du concept devant mettre l'humain au centre et répondre à la contradiction apparente entre digitalisation et création ou maintien d'emplois de production.*
-
17. *Communiquer sur les conditions de travail au sein de l'entreprise, le sens donné au travail et les valeurs de l'entreprise Verkor.*
-
18. *Prendre en compte les suggestions exprimées par le public lors des ateliers thématiques concernant les services offerts par l'entreprise à ses futurs salariés sur des aspects comme les mobilités alternatives au véhicule individuel, y compris à l'échelle de la ZGI, la restauration collective, les modes de garde pour les enfants.*
-

19. Préciser la politique d'inclusion du public féminin sur la formation et le recrutement afin de veiller à la parité.

20. Maintenir un effort de transparence sur le montage financier et notamment la part des financements publics.

21. Assurer les retombées économiques induites au-delà des emplois directs, en privilégiant par exemple les entreprises locales pour la construction et un pourcentage des emplois réservé à l'insertion.

Introduction

Le projet objet de la concertation

Afin d'assurer la rupture technologique du passage obligatoire des moteurs thermiques aux moteurs électriques pour les véhicules individuels, programmée pour 2035, plusieurs projets d'usines de production de batteries sont développés dans la région Hauts-de-France. La société Verkor était en recherche d'un site approprié à ses ambitions, à savoir créer une *gigafactory* qui atteindrait en 2027 une capacité opérationnelle de 16GWh.

Au final, après l'étude de plusieurs dizaines de sites en Europe et en France dont trois en particulier (Sandouville, Châteauroux et Communauté Urbaine de Dunkerque), c'est le site de la Zone Grandes Industries (ZGI) du Grand Port Maritime de Dunkerque, site industriel clef en main labellisé « Choose France », qui a été retenu début février 2022. Le terrain, mis à disposition de Verkor, par le GPMD, possède une superficie de 80 ha sur lequel seront construits 170 000 m² de bâtiments. L'investissement prévisionnel avoisine 1.5 milliard d'euros. En pleine capacité de production, l'usine emploiera 1 200 salariés.

Aux termes de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement, la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie de tous les projets qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel excèdent des seuils fixés par décret. Le décret n° 2021-1000 du 30 juillet 2021 a fixé un nouveau seuil pour les équipements industriels. Celui-ci s'établit dorénavant à 600 millions d'euros. Le coût prévisionnel retenu comprend les bâtiments, les infrastructures et les équipements. Le projet Verkor excède ce seuil. La société a ainsi saisi la CNDP le 22 novembre 2021. Compte tenu des travaux d'alimentation électrique rendus nécessaires par le projet, la société anonyme RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité, est aussi signataire de la saisine de la CNDP.

En séance plénière, la CNDP a décidé le 1^{er} décembre 2021, de l'organisation d'une concertation préalable. Lors de cette séance elle a nommé Jean-Luc Renaud en qualité de garant. Une fois connu le choix de l'implantation de l'usine à Bourbourg (59), un second garant, Jean Raymond Wattiez, a été désigné le 2 mars 2022. Le projet, objet de la concertation préalable, a été présenté au public, dans tous ses détails, par un dossier mis à disposition, dans toutes les communes de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) et sur le site internet dédié.

- **Présentation du maître d'ouvrage du projet :**

Le maître d'ouvrage du projet est la société Verkor. Elle a été créée en juillet 2020 à Grenoble par six co-fondateurs.

Issus d'entreprises industrielles, telles que Tesla, Airbus, Renault, Audi et Schneider Electric, ils se sont réunis autour d'une ambition commune : accélérer l'industrialisation de la fabrication des batteries électriques en Europe pour répondre à la demande croissante, tout en limitant leur impact carbone et en diminuant leur coût de production. Plus de deux cents collaborateurs composent désormais la société Verkor.



(Source 1 Verkor)

La société est soutenue par des fonds pour l'innovation et un réseau de partenaires, fournisseurs ou clients, parmi lesquels, EIT InnoEnergy, IDEC Groupe, Schneider Electric, Capgemini, Renault Group, EQT Ventures, Arkena, Tokai COBEX, Demeter FMET, Sibanye-Stillwater et Plastic Omnium.

La société Verkor a créé sur le lieu de son siège social, à Grenoble, le Verkor Innovation Center (VIC). Il s'agit d'une usine pilote dans laquelle sont centralisés les travaux de recherche et développement et mises au point les premières fabrications de batteries.

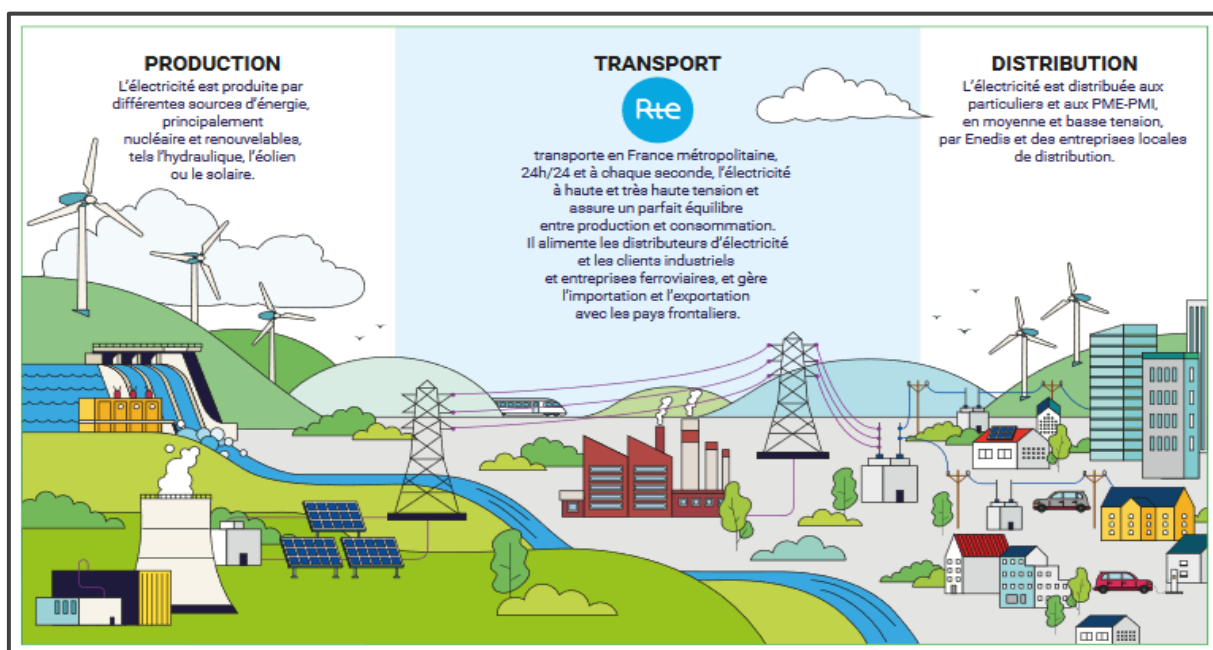


(Source 2 Verkor)

Pour fonctionner une usine de fabrication de cellules et de modules pour batteries électriques a besoin d'être raccordée au réseau public de transport d'électricité. C'est la raison pour laquelle, compte tenu des travaux de raccordement rendus indispensables par la quantité d'énergie qui sera appelée par la gigafactory, RTE, gestionnaire public du réseau de transport d'électricité, est co-maître d'ouvrage du projet soumis à concertation.

RTE est garant de l'alimentation électrique sur tout le territoire national, de façon non discriminatoire, au travers d'un réseau haute et très haute tension de 100 000 kilomètres de lignes aériennes et 6 000 kilomètres de lignes souterraines. RTE réalise actuellement et dans un avenir proche des investissements à hauteur de 109 millions d'euros au sein de la région Hauts-de-France.

Il crée le lien entre la production et les consommateurs électro-industriels ou les distributeurs chargés d'alimenter les particuliers comme illustré ci-dessous. A ce titre, RTE a entrepris les études pour satisfaire les besoins en puissance électrique de la future gigafactory de Verkor.



(Source 3 Supports de présentation)

- **Localisation du projet**

L'implantation de la gigafactory Verkor est prévue à l'intérieur de l'emprise foncière du Grand Port Maritime de Dunkerque. Plus précisément, l'usine sera construite sur le territoire de la commune de Bourbourg, d'une superficie de 3 849 ha et qui compte un peu plus de 7 000 habitants.

La zone industrialo-portuaire du GPMD s'étend quant à elle sur une surface de 7 000 hectares dont 3 000 hectares sont encore disponibles. Mille d'entre eux sont dédiés aux opérations de compensation, de maintien et de renforcement de la biodiversité. Cette réserve contribue à la mise en œuvre d'un schéma directeur du patrimoine naturel. Mille autres hectares sont voués à l'extension des installations propres à l'activité portuaire, par l'aménagement de nouveaux terminaux maritimes et le percement d'une darse.

Les mille hectares restants sont réservés à l'accueil de nouveaux projets d'installations industrielles ou logistiques.

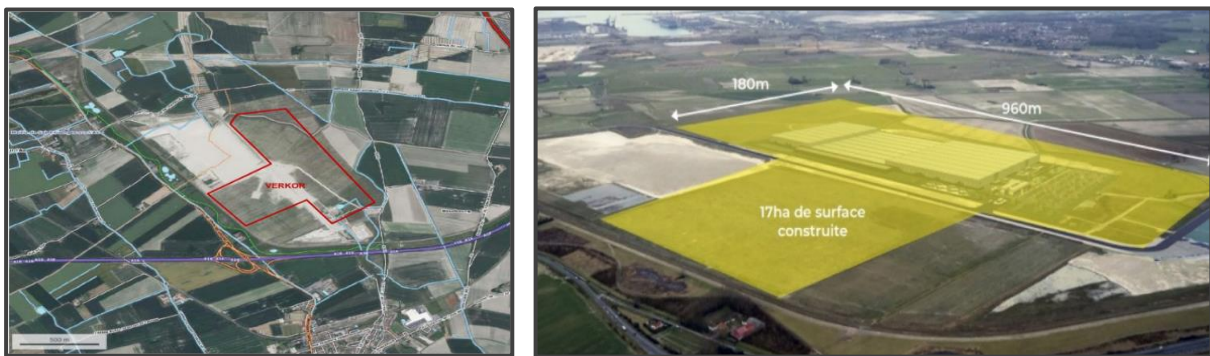
- **Zone Grandes Industries (ZGI)**

Une pré-opération d'aménagement de 150 ha a été réalisée sur une partie de cette surface disponible. Il s'agit de la Zone Grandes Industries (ZGI), labellisée « Choose France » (opération gouvernementale pour renforcer l'attractivité économique de la France) en juillet 2021. Il s'agit d'un site industriel clés en main c'est-à-dire, un site immédiatement disponible pouvant recevoir des activités industrielles ou logistiques. Les procédures découlant des législations relatives à l'urbanisme, à l'archéologie préventive et à l'environnement (loi sur l'eau...) ont par ailleurs été anticipées afin de permettre l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle activité dans des délais maîtrisés.

A l'intérieur de cette zone, Verkor disposerait d'une première tranche de 80 ha qui pourrait être doublée dans un second temps.

Les terrains restent la propriété du GPMD, ils feront l'objet d'un bail à construction signé entre le GPMD et la société Verkor.

Photos aériennes du site d'implantation de la gigafactory Verkor

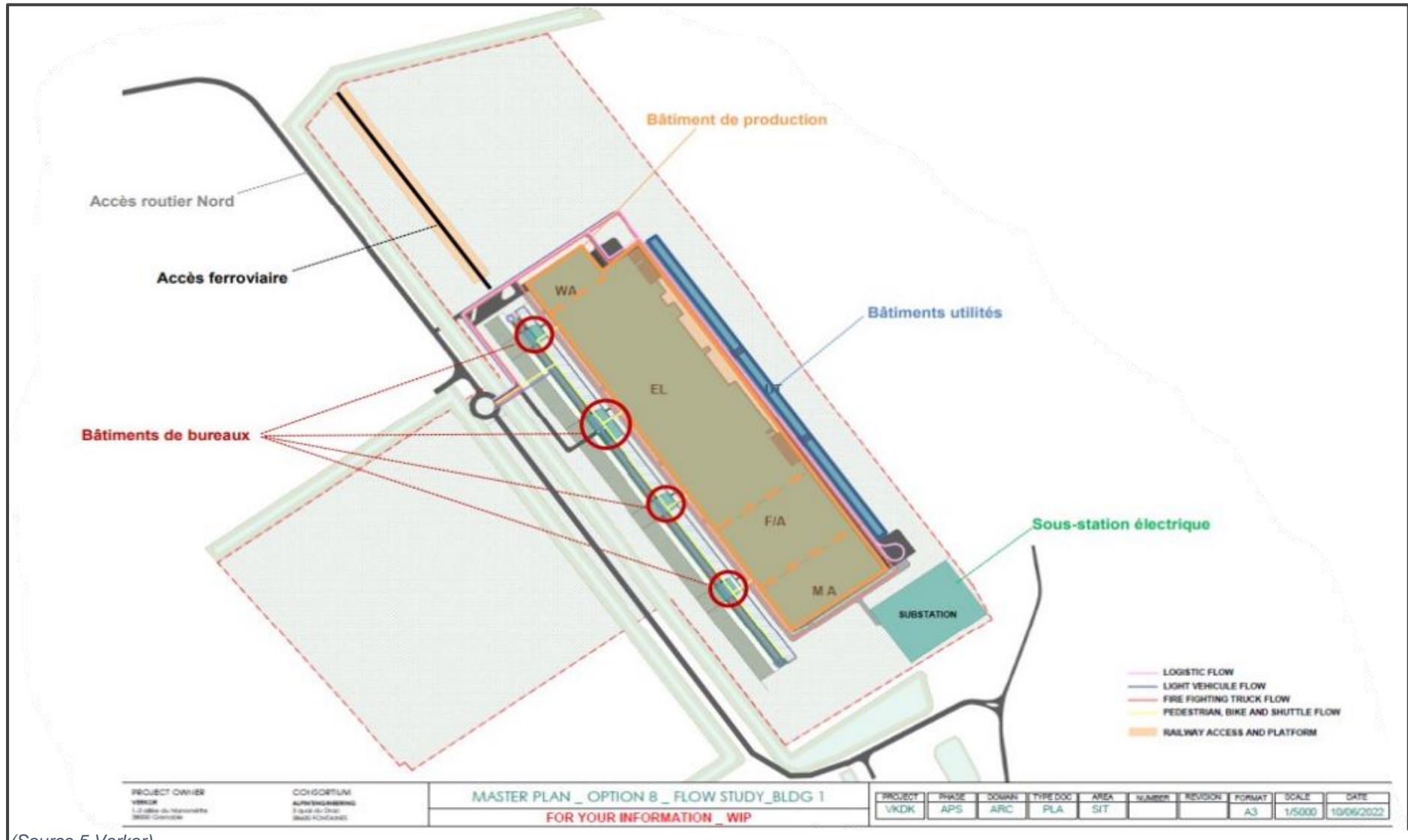


Plan de situation de la gigafactory Verkor au sein du périmètre du GPMD



(Source 4 Dossier de concertation)

- L'organisation interne de l'usine projetée serait celle indiquée sur le plan de masse ci-dessous :



(Source 5 Verkor)

- **Objectifs du projet selon le porteur du projet**

L'objectif du projet de Verkor sera de faire accéder à une échelle industrielle la production de batteries lithium-ion haut de gamme tout en minimisant leur impact carbone. Grâce aux économies d'échelle réalisées, l'impact du prix des batteries, qui constitue encore en moyenne 40 % de la valeur d'un véhicule électrique, devrait diminuer et rendre plus accessible l'électromobilité.

Le projet n'est donc pas basé sur une rupture technologique du procédé de fabrication de batteries électriques mais sur une approche différente, s'appuyant notamment sur le recyclage immédiat par réutilisation directe dans le procédé de fabrication d'une partie des rebuts émis par celui-ci et la digitalisation de la chaîne de production.

En partenariat avec Renault Group, Verkor ambitionne donc de développer une batterie haute performance, à empreinte carbone minimisée, intégrée dans une chaîne de valeur locale et durable afin d'être moins dépendant des industries de production de batteries situées hors de la zone Europe.

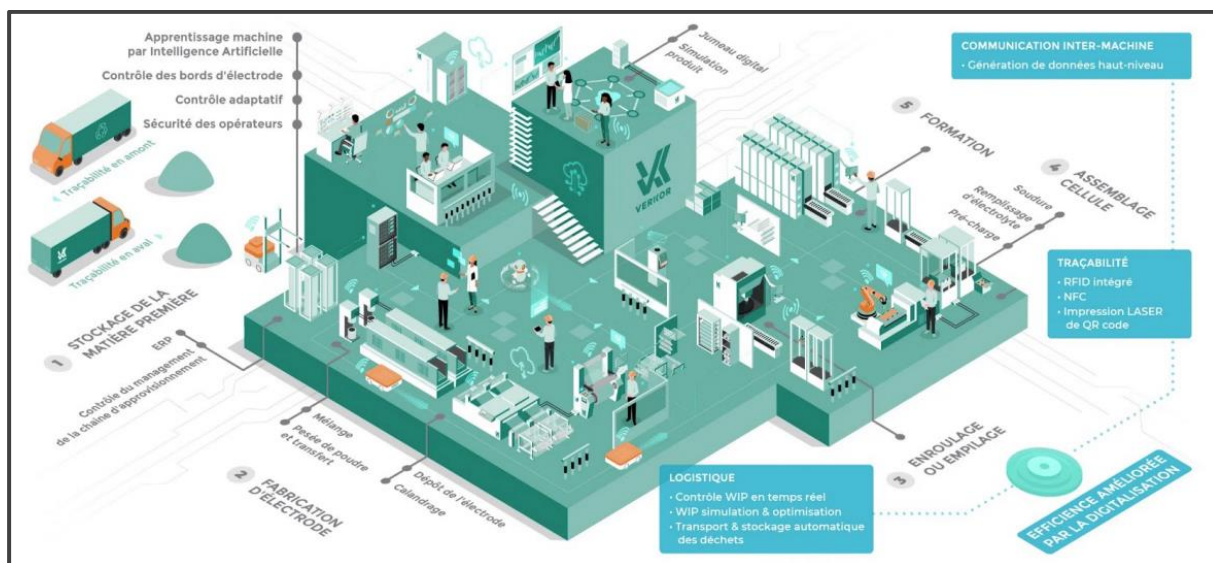
- **Caractéristiques du projet**

- * **Architecture de l'usine**

La future installation occuperait une surface artificialisée de 20 hectares. Sur cette surface, la capacité de production est estimée à 16 GW/h de production annuelle, ce qui permettrait d'équiper environ 300 000 véhicules électriques par an.

La superficie des bâtiments de production serait de 110 000 m², répartis sur 200 mètres de largeur et 700 mètres de longueur, avec une hauteur maximum de 30 mètres. A ceux-ci s'ajouteraient 9 000 m² pour les magasins de stockage et les espace de livraison, 2 000 m² de bureaux et 7 500 m² de parkings.

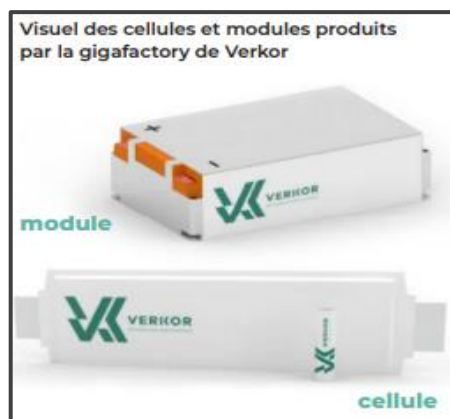
Le schéma ci-dessous illustre les principales étapes de fabrication des cellules.



(Source 6 Dossier de concertation)

Le schéma détaillé du processus de fabrication des électrodes est détaillé à l'annexe 4.

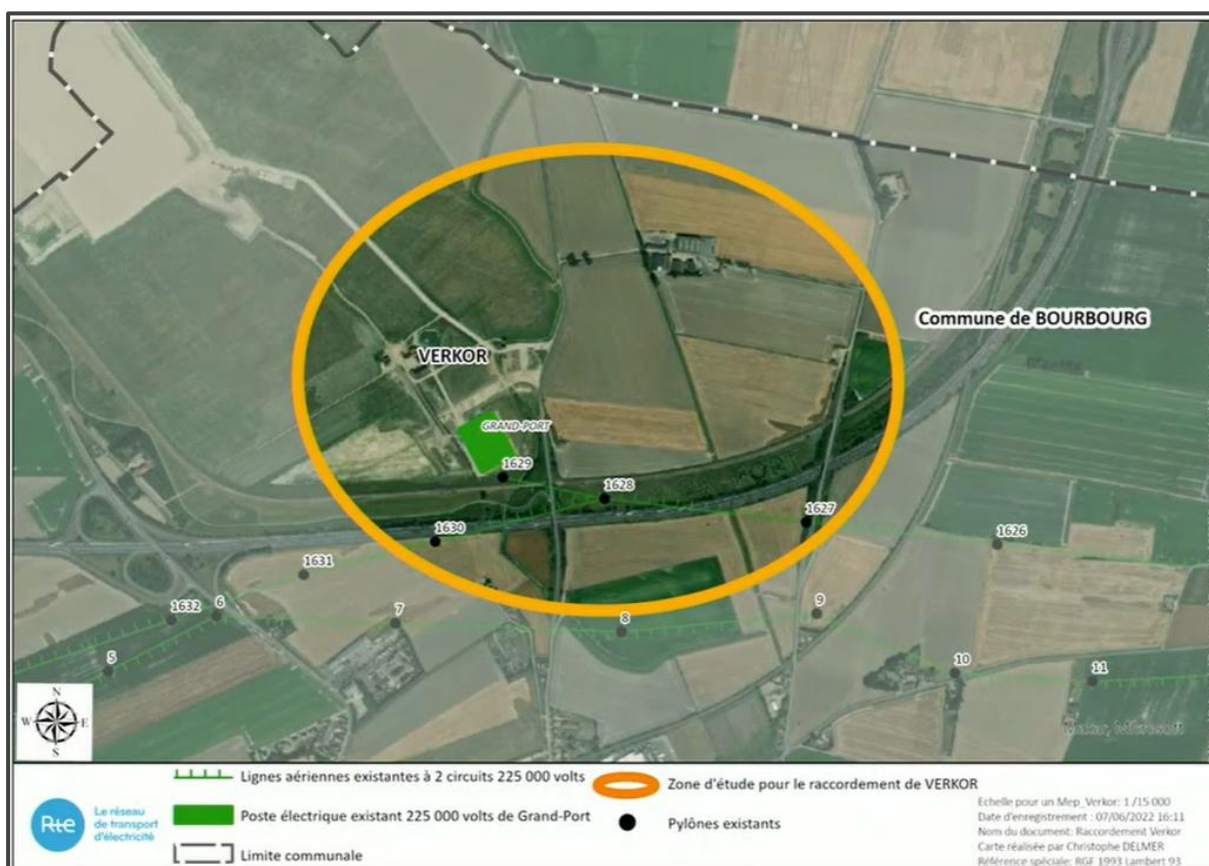
Les cellules et modules de batteries électriques expédiés en fin de processus sont représentés par l'image ci-contre :



(Source 7 Dossier de concertation)

* Alimentation électrique du site

Le projet nécessite de raccorder l'usine au réseau de transport de l'électricité. RTE est en mesure, après des études en voie d'achèvement, de proposer des solutions techniques de raccordement. A proximité de la ZGI existe en effet, à l'initiative du GPMD, un poste source qui a été inauguré en 2021. La zone d'étude est encadrée sur l'image ci-dessous. C'est au sein de cette zone que devrait être réalisé le raccordement électrique.



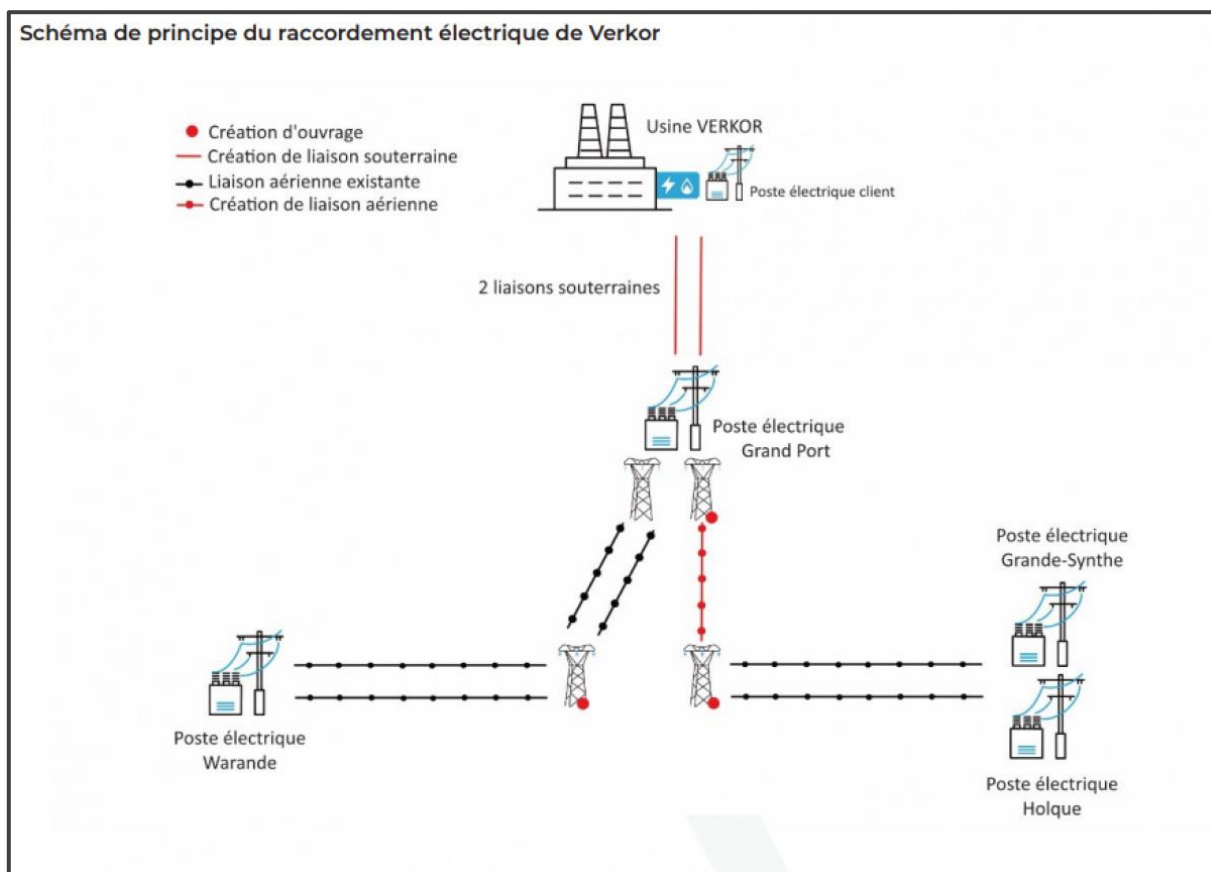
(Source 8 Réunion publique d'ouverture)

La solution technique de raccordement envisagée est présentée dans le schéma ci-dessous. Deux liaisons souterraines, sur une longueur de 600 mètres, permettraient de relier le poste de l'usine Verkor au poste source. Elles seront complétées par des lignes aériennes de 160 à 180 mètres.

Toutefois, compte tenu de la puissance de raccordement demandée par Verkor, évaluée à 205 MW, il sera nécessaire, pour garantir la qualité d'alimentation de la ZGI, de renforcer l'alimentation de ce poste source. Le renforcement pourrait provenir de postes électriques voisins.

Les postes Warande, Holque et Grande-Synthe seraient mis à contribution. Concrètement, l'opération consistera à implanter deux nouveaux pylônes, qui assureront la liaison de renforcement entre ces postes et celui du GPMD.

En complément, il convient d'indiquer que les ouvrages de raccordement au réseau de distribution d'électricité nécessaires au projet de gigafactory Verkor devront, sur le fondement de la circulaire du 9 septembre 2002 dite « Fontaine », faire l'objet d'une concertation dédiée qui interviendra après la tenue de la présente concertation préalable.



(Source 9 Réunion publique d'ouverture)

* Création d'emplois

Selon la société Verkor, en matière de main d'œuvre, l'atteinte des objectifs fixés nécessiterait, pour assurer en pleine capacité le fonctionnement de la gigafactory, de recruter :

- 780 opérateurs tels que des conducteurs d'installations, des opérateurs de maintenance, etc. ;
- 325 techniciens et responsables du management de production, pour les contrôles qualité, la maintenance, le suivi technique et le management de 1^{er} niveau ;
- 65 employés dans le magasin et à la logistique ;
- 30 cadres et fonctions support incluant l'administration et le management.

En complément de ces 1 200 emplois directs, Verkor indique qu'il conviendrait d'ajouter la création de 2 000 emplois indirects occupés dans la sous-traitance, d'ici 2027, et 12 000 emplois induits c'est-à-dire ceux générés par l'augmentation de la population dans le secteur d'implantation de l'usine (*aucune précision sur le mode de calcul de ces emplois induits n'est donnée par le maître d'ouvrage*).

- **Les alternatives au projet mises au débat**

La mise en œuvre du projet sur un autre site a été écartée. Verkor avait, en effet, trois critères essentiels pour retenir un site d'implantation : une surface au moins égale à 60 ha, une disponibilité de puissance électrique et un site rapidement disponible. Le site de Sandouville aurait pu répondre à deux de ces critères sauf celui de la surface ainsi que celui concernant la problématique de nature de sol qui obligeait à la réalisation de fondations spéciales sur pilotis renchérissant fortement le coût de construction de l'usine.

Par ailleurs, le projet de Châteauroux présentait deux faiblesses, la distance par rapport à la localisation des clients de l'usine et une faible intégration de la chaîne de valeur en raison de l'écosystème. Le choix de la ZGI du GPMD a fini par écarter toutes les autres hypothèses.

La non mise en œuvre du projet aurait du point de vue du promoteur plusieurs conséquences.

La première serait de ne pas contribuer à la levée de la dépendance de l'Europe et de la France aux fabricants de batterie asiatiques. D'une manière générale le passage progressif de la motorisation thermique à l'électrique aura des conséquences prévisibles sur les emplois. Plus spécifiquement, compte tenu de la place qu'occupe les constructeurs automobiles en Hauts-de-France, la non mise en œuvre du projet aurait des conséquences sur les projets de reconversion industrielle de la filière automobile régionale.

La seconde serait de ne pas contribuer à la diminution de l'empreinte environnementale des batteries et des véhicules électriques diffusés en Europe. Le projet de Verkor consiste effectivement à produire des modules de batteries bas-carbone grâce aux innovations technologiques précisées auparavant, en cours de développement dans son centre de recherche grenoblois.

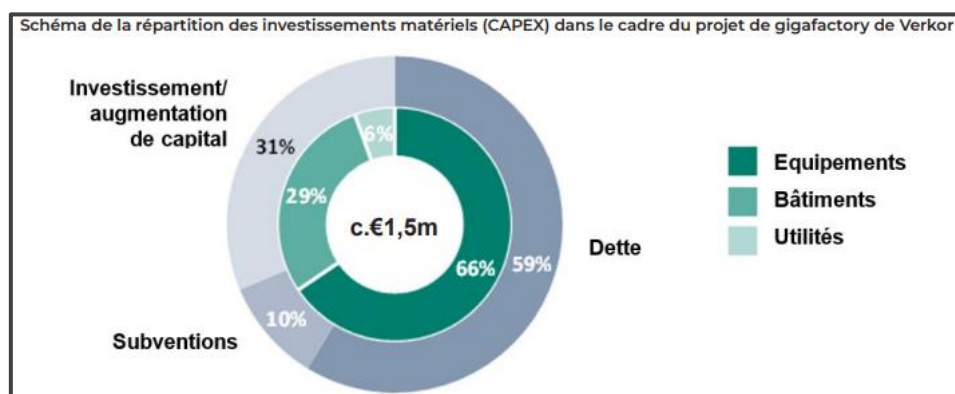
La dernière conséquence serait une perte de chance pour l'image industrielle de la France. La gigafactory Verkor pourrait servir de démonstrateur d'un savoir-faire français en matière de technologie de pointe. Son implantation renforcerait l'ambition de créer une « vallée de la batterie » en complément des deux autres projets, ACC à Douvrin (62) et Envision à Douai (59).

- **Coût**

Le coût d'investissement du projet de Verkor est estimé à 1 500 millions d'euros. Les dépenses se répartissent en deux postes :

- l'immobilier d'entreprise composé des bâtiments de production, des magasins de stockages, des bureaux, des parkings, représente environ 25 % de l'investissement ;
- les lignes de de production, le système informatique, la logistique, les panneaux solaires, etc. représentent 70 % du montant de l'investissement.

Le financement global sera assuré pour 30 % par des apports en capitaux d'investisseurs, pour 60 % par des emprunts et pour 10 % par des subventions.



Source

(Source 10 Dossier de concertation)

- **Contexte du projet**

Contexte international, communautaire et national

Selon les conclusions du sixième rapport du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC), publié en août 2021, les activités humaines ressortent comme principalement responsables des changements climatiques et il devient primordial de tendre vers la neutralité carbone d'ici 2050.

Le constat de la hausse des températures atmosphériques a conduit les États membres, lors de la COP 21 en 2015, à fixer l'objectif de limiter l'augmentation des températures à moins de 2 °C, et si possible à 1.5° C, d'ici 2100 par rapport à l'ère préindustrielle.

Le secteur des transports est principalement visé pour contribuer à réduire les émissions atmosphériques. En effet, il représente 31 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en France, 22 % à l'échelle de l'Union européenne et 70 % d'entre elles étaient imputables au transport routier en 2019.

Selon une étude réalisée sur l'Analyse du Cycle de Vie (ACV) par l'association européenne Transport et Environnement, la voiture électrique permettrait de réduire de 77 % les GES en France et de 63 % en Europe. Pour atteindre ces objectifs le Parlement européen a voté le 8 juin 2022, l'arrêt de la vente des voitures thermiques en 2035. Ambition validée par le Conseil de l'Union européenne, le 28 juin 2022.

Sachant, qu'une voiture standard émet en moyenne 200 grammes de CO₂ par kilomètre, l'ambition de la société Verkor est de diviser par dix cette émission pour passer à 20 grammes de CO₂ par kilomètre avec une voiture électrique.

Contexte à l'échelle du GPMD

L'évolution du GPMD a fait l'objet d'un Grand Débat sous l'égide de la CNDP du 18 septembre au 22 décembre 2017 (cf. annexe 4). Le projet sous l'appellation « CAP 2020 » visait à développer sur les 25 prochaines années de nouvelles activités essentiellement tournées vers les échanges de marchandises via le transport maritime de conteneurs. L'opportunité de cette évolution était défendue par le GPMD dans le but de diversifier les fonctions du port jusque-là principalement tourné vers les marchandises en vrac.

L'objectif était également d'offrir à la population locale de nouveaux emplois dans un contexte de déprise démographique et de chômage élevé chez les jeunes générations. Par ailleurs, au-delà de la volonté de ne pas rester à l'écart du commerce mondialisé, le GPMD a aussi le souci de ne pas être seulement orienté vers les grandes industries qui occupent aujourd'hui l'essentiel de l'espace portuaire (sidérurgie, énergie nucléaire, terminal méthanier, pharmacie etc.) mais aussi de diversifier les activités industrielles présentes, de devenir un acteur majeur de la logistique et du transport intermodal et d'être producteur d'énergies renouvelables.

Une autre ambition est affichée par le GPMD et la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) à travers l'adhésion à la solution EPIFLEX dont la promotion est assurée par EDF. Il s'agit de mettre en place à l'échelle d'un territoire industriel, une économie circulaire dans le but de valoriser et de décarboner les flux de matières et d'énergies. Dans la présentation du dispositif, soutenu financièrement par l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie (ADEME), il est indiqué que la démarche globale consiste à faire en sorte que les déchets des uns deviennent des ressources pour d'autres.

Deux solutions innovantes devraient être mises en place dans cet esprit, une sur la récupération de la chaleur fatale, l'autre sur les consommations en eau. Si la zone industrialo-portuaire de Dunkerque a été retenue, c'est qu'elle accueille le pôle industriel le plus émetteur de CO₂ en France. Les solutions

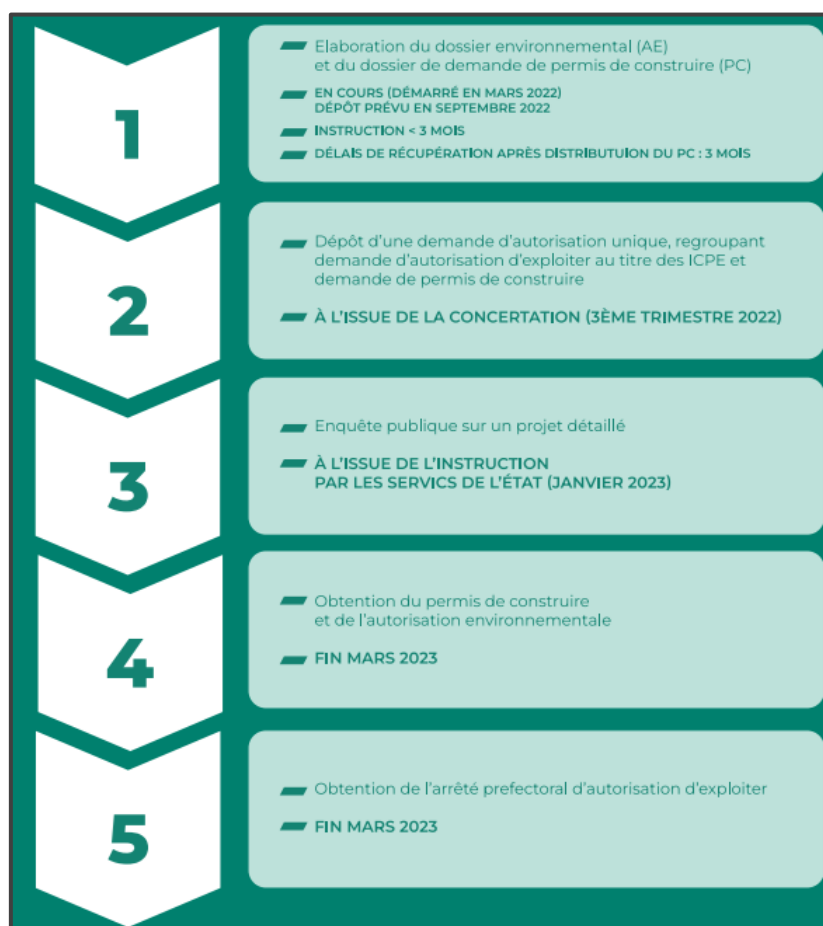
identifiées pourraient conduire à éviter l'émission de 42 000 tonnes de CO₂ chaque année et à valoriser 1.3 TW/h de chaleur fatale, contribuant à la réduction de l'empreinte carbone et à la compétitivité du projet. La réutilisation des eaux usées pourrait, quant à elle, permettre d'économiser plus de 1.5 million de m³.

C'est dans ce contexte global que le site de la ZGI du GPMD a été retenu par les porteurs du projet VERKOR.

- **Calendrier prévisionnel du projet**

A la suite de la concertation préalable qui s'est clôturée le 22 juillet 2022, et de la remise du présent bilan à la CNDP et aux maîtres d'ouvrage, Verkor et RTE disposeront de deux mois pour publier leur réponse au bilan des garants notamment à leurs recommandations, tirer les enseignements de la concertation et enfin exprimer leur souhait de poursuivre ou non les démarches vers la concrétisation du projet qu'ils portent.

Si la décision des porteurs du projet est de poursuivre l'opération, les procédures d'autorisation détaillées ci-dessous pourront être engagées.



(Source 11 Dossier de concertation)

In fine, l'objectif est de démarrer la production sur le site de Bourbourg durant la deuxième partie du semestre de l'année 2024. La capacité de production lors de la mise en route est estimée à 2 GW/h, puis elle devrait atteindre les 16 GW/h à horizon 2027.

Au-delà des délais propres aux procédures des demandes d'autorisation, l'échéancier prévisionnel annoncé par Verkor est le suivant :

- 1er trimestre 2023 : démarrage des travaux de préparation du site ;
- 2ème trimestre 2023 : démarrage des travaux de construction des bâtiments et de fabrication des équipements ;
- 2ème trimestre 2024 : démarrage des travaux pour les raccordements aux réseaux ;
- 3ème trimestre 2024 : mise en service RTE ;
- 2ème trimestre 2026 : livraison de l'ensemble des bâtiments fonctionnels.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Dans le dossier, élaboré par Verkor et RTE, accompagnant la lettre de saisine de la CNDP du 21 novembre 2021, (cf. annexe 2), il est mentionné que : « *le choix du site est encore ouvert et fait partie des alternatives au projet* ». Trois sites potentiels sont mentionnés : Châteauroux, Dunkerque et Sandouville.

Les seules alternatives mentionnées par le maître d'ouvrage sont positionnées en référence aux choix d'implantation en France. La concertation de son point de vue devrait notamment permettre de débattre de la place du véhicule électrique alimenté par des batteries lithium-ion dans les nouvelles solutions de mobilité. La conversion du parc automobile actuel vers le véhicule électrique va, en effet, entraîner une hausse importante de la demande de production de batterie. L'industriel précise ainsi que « *la question de leur fabrication, de leur coût environnemental et donc de leur localisation* » sera le sujet d'un choix déterminant pour l'avenir.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par la décision N° 2021/154/VERKOR/1, du 1er décembre 2021, la CNDP a décidé, considérant que ce projet comprend des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs, d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-8 du Code de l'environnement. Elle désigne Monsieur Jean-Luc RENAUD comme garant de la concertation.

Le 14 février 2022, Verkor informe la CNDP de sa décision de localiser le projet sur le site de la Zone de Grandes Industries du GPMD. Lors de sa séance du 2 mars, la CNDP prend acte de cette information et nomme, par la décision N° 2022/39/VERKOR/2, Monsieur Jean Raymond WATTIEZ, en qualité de co-garant de la concertation (cf. annexe 2).

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant.

- **Le rôle des garants**

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant.

Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés.

Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

La lettre de mission (cf. annexe 3), adressée aux garants, leur recommande particulièrement de donner à voir au public les motifs du choix du site du GPMD, de permettre un débat de fond sur l'opportunité de la mobilité électrique et sur les enjeux socio-économiques du projet.

Le travail préparatoire des garants

Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte a été menée par les garants à travers une succession d'entretiens, en présentiel, avec divers acteurs du territoire. Il s'agit de représentants institutionnels mais aussi de personnes engagées dans les réseaux associatifs. Ces rencontres ont été complétées par une visite sur le site d'implantation prévisionnelle de la gigafactory, un examen de son environnement et des voies de desserte routières et ferroviaires, ainsi qu'une découverte des communes situées dans le périmètre de proximité.

La proposition de Verkor d'implanter son usine sur l'emprise du GPMD relève d'abord de critères techniques qui ont été présentés ci-dessus. Mais il ressort des entretiens que c'est aussi le résultat de la mobilisation active et concertée de tous les acteurs susceptibles de faciliter l'arrivée de l'entreprise.

Du côté du GPMD l'on met en avant la mutation en cours pour aller vers une décarbonation de l'ensemble des activités de la zone portuaire. L'arrivée d'une gigafactory est vécue comme un atout dans l'atteinte de cet objectif, notamment par la rupture avec l'image actuelle encore fortement marquée par des industries fortement émettrices de CO₂ et d'autres nuisances (particules fines...). Le GPMD souhaite aussi valoriser son foncier par sa mise à disposition auprès d'entreprises ayant un lien direct ou indirect avec le trafic maritime. Par la signature de baux à construction, le GPMD conserverait la propriété du sol et percevrait un loyer en contrepartie qui lui assure à long terme une rente foncière.

A la CUD le projet Verkor mobilise fortement les services et les élus. La synergie entre tous les acteurs concernés qu'il s'agisse du GPMD mais aussi des représentants de l'Etat a permis de présenter à Verkor les conditions d'accueil (site ZGI, réseau de chaleur, desserte autoroutière, ferroviaire et fluviale, bassin emploi-formation) optimales qui ont déterminé sa décision. La CUD reconnaît cependant que des efforts importants devraient être menés pour pourvoir les emplois qui seront offerts.

La ZGI est sur le territoire de la Commune de Bourbourg. La collectivité locale se prépare activement à l'arrivée de nouveaux habitants. Des reconversions de friches industrielles en zone d'habitation sont en cours.

Avec un taux de chômage communal de 21 %, Bourbourg compte sur ce projet pour favoriser la réinsertion des habitants dans l'emploi et attend aussi des retombées fiscales qui pourraient conduire à un doublement du budget de fonctionnement actuel.

La Commune de Saint-Georges-sur-l'Aa, la plus proche de la ZGI, ne retirera pas d'avantage fiscal. La future zone d'activité est, en effet, totalement hors de son territoire. Elle ne s'oppose pas à la gigafactory mais s'inquiète de la proximité des futures industries avec le village. Le changement du cadre de vie mobilise une partie des habitants qui s'étaient habitués, depuis plusieurs décennies, à vivre entourés de terres agricoles. Un projet plus avancé que celui de Verkor soulève des contestations. Il s'agit du projet d'une unité industrielle de transformation de pommes de terre, projet qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2020. Une association de défense a même été constituée. Une requête en annulation du permis de construire est toujours pendante. Le projet Verkor n'est pas contesté mais l'industriel devra prendre en compte le contexte local d'opposition à un autre projet que le sien.

Les services de l'Etat sont mobilisés pour que le projet d'implantation de la gigafactory progresse vers une concrétisation rapide. Les comités de pilotage (COFIL) mensuellement organisés en sous-préfecture de Dunkerque, réunissent l'ensemble des acteurs concernés. Les maîtres d'ouvrage, le GPMD, la CUD, la Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement (DREAL), la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), le Bureau Veritas, le Bureau des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), l'Agence Régionale de la Santé (ARS), le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), la SNCF Réseau, l'Education Nationale, le Conseil régional des Hauts-de-France et départemental du Nord, Pôle Emploi, la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI) assistent au COFIL. Les garants ont participé à deux COFIL avant que ne soit ouverte la concertation.

Dans une volonté de recueillir la parole du plus grand nombre d'acteurs concernés par le projet de Verkor, les garants ont également rencontrés trois associations de protection de l'environnement. Le rayon d'action est pour l'une très local et circonscrit à Bourbourg, une autre à un rayon élargi au territoire de la CUD et de la Flandre, la dernière est active à l'échelle régionale.

La première se défend de tout positionnement politique. Ses activités sont la lutte contre les dépôts sauvages, l'information et la sensibilisation sur les déchets. Elle perçoit l'arrivée de Verkor comme une nouvelle opportunité de développement local après la mise en service, en 1980, de la centrale nucléaire de Gravelines avec qui elle a noué un partenariat.

La seconde regroupe une vingtaine d'associations du territoire dunkerquois. Elle regrette que la procédure d'anticipation des autorisations d'urbanisme sur la ZGI freine la participation des associations. Ces autorisations sont en effet accordées alors que le projet industriel qui s'installera potentiellement sur ces terrains n'est pas encore connu. Pour autant elle reconnaît être partie prenante des aménagements dits de compensation sur les terrains du GPMD. Cette participation se fait à travers le Conseil de développement du GPMD auquel elle appartient. L'association se préoccupe particulièrement de la ressource en eau dans le dunkerquois, fortement impactée par les consommations industrielles.

La troisième, à l'occasion du développement des gigafactories, souhaite que soit réinterrogées les conditions de la mobilité en zone urbaine. Elle ne devrait pas, selon elle, être envisagée seulement sous le prisme de la mobilité en voiture individuelle même électrifiée. Elle pose aussi la question de la provenance des matières minérales utilisées pour fabriquer les batteries et des conditions de leur extraction. Le devenir des emplois dans le secteur des productions des moteurs thermiques est aussi une préoccupation pour l'association. Elle craint également que les orientations du GPMD pour développer les activités de logistique accroissent le trafic routier. Toutefois, l'association porte un regard positif sur le projet franco-français de Verkor.

L'étude de contexte permet de considérer que le projet est globalement très bien accueilli par les acteurs du territoire. Des interrogations sont exprimées sur les impacts environnementaux et l'insertion paysagère, essentiellement par ceux qui seront au plus près de l'usine. La provenance des matières premières est une préoccupation plus largement partagée. Des questions sont également posées sur la formation et l'emploi pour que les recrutements profitent d'abord au territoire.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Le cadre général d'intervention des garants**

Les garants de la concertation préalable ont rempli leur mission avec une attitude de témoins actifs, jouant un rôle d'incitateurs à l'égard du maître d'ouvrage chaque fois qu'ils l'estimaient nécessaire et un rôle d'interlocuteurs et de recours, à la disposition de toutes les parties prenantes chaque fois qu'elles le souhaitaient.

La préparation de la concertation a donné lieu à des échanges réguliers entre les garants, les représentants de Verkor et son prestataire, Ethics Group. Au total, huit réunions de travail ont permis d'affiner et d'arrêter les modalités de la concertation, avant qu'elles ne soient soumises pour approbation à la CNDP. Les discussions avec le porteur du projet se sont déroulées dans un état d'esprit constructif et dans un climat d'écoute mutuelle. Les recommandations des garants ont été globalement prises en compte.

L'animation des rencontres a été assurée, alternativement ou conjointement, par Ethics Group et Verkor. Lors de toutes les séances publiques, la parole nous a été donnée pour rappeler les fondements et les principes de la participation du public (transparence, égalité de traitement, argumentation des positions, inclusion des divers publics et respect mutuel), le rôle de la CNDP ainsi que le positionnement des garants : indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et neutralité sur le projet.

Pour permettre au public de nous joindre, une adresse mail commune aux deux garants a été créée sur le site de la CNDP : concertation-verkor@garant-cndp.fr. Une dizaine de mails ont été reçus, seuls six étaient liés directement à la concertation (candidatures à un emploi, questions sur le fonctionnement du site internet de la concertation).

- **Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

En collaboration avec les représentants et représentantes de Verkor et de leur prestataire Ethics Group, les garants ont activement suivi l'élaboration des modalités de la concertation.

Les garants ont notamment recommandé d'élargir le périmètre de diffusion des affiches communicantes à l'ensemble de l'agglomération et que la synthèse, en 6 pages, du dossier de la concertation soit distribué, toutes boîtes, dans les 6 communes du périmètre restreint (Bourbourg, Saint-Georges-sur-l'AA, Gravelines, Loon-Plage, Craywick, Grand-Fort-Philippe), et ce dès la première réunion à laquelle ne participait alors que le 1^{er} garant désigné, conforté ensuite par le second garant.

Ils ont aussi veillé à ce que soit assurée la diversité des modes de participation du public à travers des réunions publiques, une table ronde en présentiel et diffusée simultanément en webinaire, des ateliers thématiques, des permanences en mairies et des rencontres mobiles.

Ils ont fortement recommandé que l'atelier consacré à l'urbanisme, à l'insertion paysagère et aux risques technologiques soit clairement séparé en deux sous-ateliers distincts. En effet, l'intégration architecturale de la future construction, son accessibilité et sa desserte tant routière que ferroviaire justifiaient d'être traitées séparément du sujet des risques et dangers de la future exploitation industrielle.

S'agissant des rencontres mobiles, les garants ont mis l'accent sur leur intérêt permettant d'établir un véritable temps d'échange avec le public, pour dépasser le stade de la simple information. A cet effet, ils ont recommandé que les conditions d'accueil soient propices à ces échanges et permettent

l'adaptation aux éventuels aléas météorologiques. Compte tenu des lieux de rencontre pressentis (galerie marchande, place publique, bords de plage) ils ont recommandé que le matériel mis à disposition sur le stand soit à la fois ludique et pédagogique.

S'agissant du dossier de concertation, la première version transmise par le prestataire du maître d'ouvrage a d'emblée été jugée trop volumineuse. Les garants ont ainsi proposé une réduction pour l'amener de 130 pages à un format plus classique d'environ 80 pages.

Durant le déroulé même de la concertation préalable, les garants ont veillé à la diversité des profils d'acteurs présents aux événements, particulièrement aux ateliers. Ils ont ainsi recommandé que la structure « Entreprendre Ensemble », qui regroupe la Maison de l'emploi et la Mission locale soit présente lors de l'atelier du 23 juin 2022 consacré à l'emploi et à la formation. Ils ont pu aussi contribuer à nouer des contacts pour enrichir le panel des intervenants.

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Globalement les recommandations des garants sur les modalités de la concertation ont été prises en compte avec facilité. Les maîtres d'ouvrage ont apprécié l'état d'esprit constructif des garants dans la période de préparation. Ceux-ci ont dû faire preuve d'une grande disponibilité et d'une interactivité constante pour que les délais contraints dans lesquels ils intervenaient ne soient pas préjudiciables à la préparation de la concertation. Ils reconnaissent aussi que les maîtres d'ouvrage et leur prestataire ont su faire preuve d'une réactivité exemplaire pour que les délais réglementaires soient tenus. Toutes ces conditions ont permis que le rendez vous avec la plénière de la CNDP soit honoré et que les modalités de la concertation soient validées sous quelques réserves.

- **Le calendrier de la concertation**

Le calendrier de la concertation a été fortement débattu entre les maîtres d'ouvrage et la CNDP. Plusieurs motifs plaident pour que la concertation débute après la période estivale. En premier lieu, les garants souhaitent disposer d'un temps suffisant pour mener leur étude de contexte, sachant que le binôme n'a été désigné que début mars 2022. Ensuite, la période électorale, de mi-avril à mi-juin, avec l'élection présidentielle et les élections législatives, devait être prise en compte. Enfin, mener une concertation durant les vacances d'été n'apparaissait pas propice à la mobilisation du public. Pour ces motifs il avait été proposé aux maîtres d'ouvrage d'organiser la concertation en deux périodes, l'une en juin et l'autre en septembre. De son côté Verkor a fait valoir ses contraintes d'industriel quant au respect du planning prévisionnel du projet.

Arguments retenus par les garants et entérinés par la CNDP qui validera les dates de la concertation lors de sa séance plénière du 18 mai 2022.

La concertation préalable s'est ainsi déroulée sur une période de six semaines, du 08 juin au 22 juillet 2022.

Les garants estiment que telle qu'elle a été organisée, la concertation a permis au public du territoire mais aussi à un public plus large, grâce à la table ronde organisée à Lille le 06 juillet, de mieux saisir les enjeux de la mobilité électrique et de prendre pleinement connaissance du projet de Verkor.

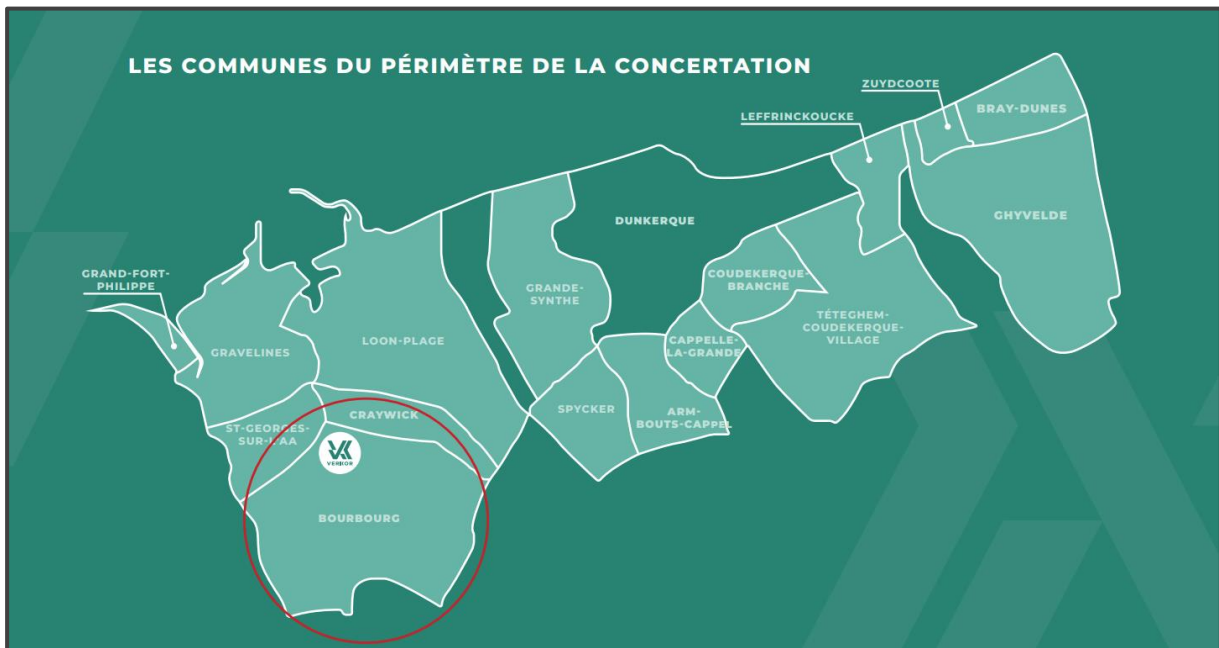
- **Le territoire géographique retenu**

Le territoire de la concertation comprend les vingt-et-une communes et communes associées de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Celles-ci se répartissent en deux périmètres distincts :

- un périmètre restreint regroupant les communes de Bourbourg, Saint-Georges-sur-l'Aa, Gravelines, Grand-Fort-Philippe, Loon-Plage et Craywick ;

- un périmètre élargi à l'ensemble des autres communes de la CUD.



(Source 12 Dossier de concertation)

- **Les documents produits pour la concertation**

Plusieurs documents ont été préparés par Verkor et son prestataire Ethics Group et soumis à l'examen des garants :

- un dossier de la concertation d'une centaine de pages présentant le contexte du projet, le projet lui-même dans sa globalité ainsi que le dispositif d'information et de concertation ;
- une synthèse du dossier de la concertation en six pages ;
- une affiche légale annonçant la concertation ;
- une affiche communicante sur le dispositif de la concertation.

Cette dernière a été envoyée à toutes les mairies du territoire de la CUD.

La synthèse du dossier de concertation, imprimée à 17 400 exemplaires, a constitué le principal document de communication avec le public. Les habitants des communes du périmètre restreint l'ont reçue à domicile, soit 14 800 exemplaires. Le document était également disponible lors des événements publics : plénières, ateliers, permanence et rencontres mobiles.

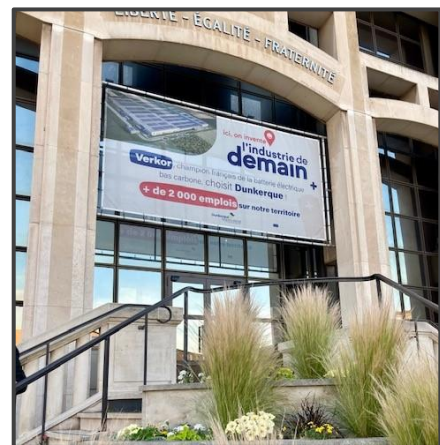
- **L'information du public**

Les informations diffusées par les instances publiques

Le dossier de la concertation ainsi que la synthèse ont été mis à disposition dans l'ensemble des mairies du territoire ainsi que sur les lieux des événements publics.

L'affiche réglementaire a été apposée dans les mairies des 17 communes, au Grand Port et à la CUD dès le 25 mai 2022.

Un kit de communication leur a également été remis. Il comprend le dossier de la concertation et sa synthèse ainsi que le calendrier des événements de la concertation. Ce support a été utilisé par 19 communes et institutions concernées.



La communication presse et radio

L'annonce de la concertation préalable a fait l'objet d'une annonce légale parue dans les journaux *La Voix du Nord* (Edition Dunkerquoise) le 24 mai 2022 et *Le Phare Dunkerquois* le 25 mai 2022.

Par ailleurs, une conférence de presse s'est tenue le 24 mai 2022 en présence de l'un des garants, pour annoncer le lancement de la concertation. A la suite de celle-ci, 19 articles sont parus dans les journaux suivants :

- L'usine de batteries Verkor plutôt bien accueillie par la population - *Delta FM* – 19 juillet 2022 ;
- Dunkerque: quelques curieux se sont renseignés sur le projet Verkor sur la digue de Malo – *La Voix du Nord* – 16 juillet 2022
- Dunkerquois : seulement 303 personnes au rendez-vous des concertations sur Verkor (nordlittoral.fr) – *Le Phare Dunkerquois* – 14 juillet 2022 ;
- Installation de Verkor à Bourbourg, début de débat constructif – *Delta FM* – 11 juillet 2022 ;
- Verkor mène une « guerre des talents » pour recruter ses 1 200 salariés à Bourbourg (nordlittoral.fr) – *Le Phare Dunkerquois / JDF* – 15 juin 2022 ;
- Verkor à Bourbourg : ces interrogations soulevées lors de la première réunion publique – *La Voix du Nord* – 13 juin 2022 ;
- Gigafactory Verkor : une première réunion publique organisée ce vendredi à Bourbourg – *La Voix du Nord* – 8 juin 2022 ;
- VERKOR REUNION PUBLIQUE – *Belga Image* – 11 juin 2022 ;
- Verkor : des rencontres pour échanger, questionner, comprendre, donner son avis (communaute-urbaine-dunkerque.fr) – *CUD* – 2 juin 2022 ;
- Début de la concertation publique pour Verkor mercredi prochain – *Delta FM* – 2 juin 2022 ;
- La concertation publique s'ouvre le 8 juin – *La Gazette Nord-Pas de Calais* – 1^{er} juin 2022 ;
- Verkor : une première réunion publique à Bourbourg le 10 juin – *Radio6* – 30 mai 2022 ;
- Gigafactory Verkor à Bourbourg : citoyens, c'est le moment de vous exprimer – *La Voix du Nord* – 27 mai 2022 ;
- Verkor va consulter les locaux pour son projet d'usine de batteries – *L'argus Pro* – 25 mai 2022 ;
- Début de consultation pour le projet de gigafactory de Verkor à Dunkerque – *PV Magazine* – 25 mai 2022 ;
- Bourbourg: l'entreprise Verkor lance une consultation – *BFM TV* – 25 mai 2022 ;
- Verkor lance une concertation autour de l'usine de batteries électriques à Bourbourg - Le Miroir du Nord – *MDN* – 25 mai 2022 ;
- Verkor et sa gigafactory de batteries : la concertation préalable est annoncée – *Actu Environnement* – 24 mai 2022
- Verkor à Bourbourg : lancement de la concertation au public (nordlittoral.fr) – *Le Journal des Flandres*

• **Les outils numériques**

Un site internet dédié à la concertation, à l'adresse <https://colidee.com/verkor> a été ouvert à partir du 24 mai 2022.

En plus d'une présentation exhaustive du projet, le site a été alimenté régulièrement, durant les six semaines de la concertation, par des annonces des événements et une mise en ligne, dès leur rédaction, des comptes-rendus, ainsi que les replays des plénières.

Le site comportait également un espace d'expression ouvert à tous, à partir du 8 juin 2022, soit pour formuler des avis, soit pour poser des questions avec la possibilité de joindre des fichiers et recevoir les

réponses du maître d'ouvrage. Les éléments déposés avant le 23 juillet ont été considérés comme exprimés dans le cadre de la concertation.

Le nombre de connexions sur le site de la concertation lors de la procédure n'est pas connu.

Le site internet dédié à la concertation est organisé en six volets :

- un volet « Présentation », divisé en 17 sous-rubriques pour présenter les différents aspects du projet et mettre à disposition les documents de la concertation ;
- un volet « Actualités » qui annonce les événements de la concertation en la complétant avec une brève description du programme de chacun d'entre eux ;
- un volet « Evènements » qui apporte les informations pratiques pour participer aux événements publics ;
- un volet « Galerie » qui recense toutes les infographies et vidéos publiées sur la plateforme ;
- un volet « Synthèse » qui n'a pas été alimenté ;
- un volet « Tableau de bord » qui informe sur les chiffres clés de la concertation.

Par ailleurs un encadré « Partager une idée », placé en page d'accueil permettait d'émettre une contribution en ligne.

Les contributions apportées lors des ateliers thématiques étaient publiées en ligne en direct et visibles dès l'arrivée sur le site de la concertation.

En plus, Verkor a également communiqué sur les réseaux sociaux suivants :

- Twitter Verkor (<https://twitter.com/VerkorSA>) ;
- LinkedIn Verkor ([\(6\) Verkor : Présentation | LinkedIn](#)).

Un relai a aussi été effectué sur les réseaux sociaux des communes et de la CUD.

• Les rencontres avec le public

Les séances plénières

Deux réunions plénières ont été organisées en présentiel avec la possibilité de les suivre en direct en ligne ou sur TV Dunkerque :

- une réunion publique d'ouverture, vendredi 10 juin de 18h00 à 20h00 à Bourbourg : 82 participants
- une réunion publique de partage des contributions, le mardi 12 juillet de 18h00 à 20h00 à Dunkerque : 27 participants.

Les ateliers de travail thématiques

Au vu des enjeux du projet, les maîtres d'ouvrage en accord avec les garants, ont décidé d'organiser, trois séquences d'ateliers thématiques :

- le lundi 13 juin à 18h00, à Gravelines, sur les thèmes des risques technologiques, de l'urbanisme et de l'insertion paysagère et environnementale du projet
- le jeudi 23 juin à 18h00, à la CUD, sur l'emploi, la formation et l'attractivité économique ;
- le lundi 11 juillet à 18h00, au GPMD, sur la transition énergétique et les mobilités électriques



(Source 14 Verkor)

Chaque atelier a été découpé en trois séquences. Une première pour présenter, de manière synthétique, le projet et les enjeux de la concertation. Une seconde durant laquelle plusieurs

Intervenants investis sur les thèmes sujets des ateliers prenaient la parole pour introduire et nourrir par des apports précis les ateliers. Une troisième consacrée à un temps de travail entre les participants, répartis autour de plusieurs tables. L'animation était assurée par un représentant de Verkor ou du prestataire.

Le premier atelier a réuni quarante participants qui ont pu se répartir dans les deux sous-ateliers, l'un consacré aux risques technologiques et l'autre à l'urbanisme, l'architecture et l'insertion paysagère du projet.

Le deuxième atelier a réuni trente-deux participants dont une majorité de représentants d'institutions en lien avec la problématique de l'emploi, de la formation ou de l'insertion socio professionnelle.

Le troisième atelier a réuni une vingtaine de participants. Les intervenants ont présenté plusieurs scénarios relatifs à la transition énergétique et à l'électromobilité. Les participants, répartis ensuite en deux tables, ont pu débattre de deux questions : comment faire de la transition énergétique une opportunité pour le territoire et quelle électromobilité voulons-nous pour demain.

Un compte-rendu des ateliers est disponible sur le site de la concertation ainsi que le replay des séquences d'introduction de chaque atelier et des restitutions synthétiques des travaux de chaque table.

Les rencontres mobiles

L'objectif de ces rencontres mobiles était d'aller vers le public et d'échanger avec lui dans un cadre moins formel que les réunions plénières. Au-delà des échanges, le public était invité à renseigner un questionnaire mis à sa disposition (cf. annexe n° 6).

Trois rencontres ont été programmées :

- le vendredi 24 juin de 10h00 à 16h00 sur la place Jean Bart de Dunkerque : 25 personnes ont été rencontrées et 7 questionnaires ont été remplis ;
- le vendredi 1^{er} juillet de 10h00 à 16h00 dans la galerie marchande du centre commercial Auchan à Grande-Synthe : 85 personnes ont été rencontrées et 11 questionnaires ont été remplis ;
- le samedi 16 juillet de 10h00 à 16h00 sur la plage de Malo-les-Bains à Dunkerque : 37 personnes ont été rencontrées et 6 questionnaires ont été remplis.



(Source 15 Garants et Verkor)

Les permanences

Afin de multiplier les occasions de rencontre et de permettre des échanges approfondis trois permanences ont été tenues dans des mairies :

- la première a eu lieu dans la mairie de Saint-Georges-sur-l'Aa le mardi 17 juin de 9h30 à 12h00 : 6 personnes se sont présentées ;
- la seconde a eu lieu dans la mairie de Bourbourg le lundi 4 juillet de 8h30 à 12h00 : 4 personnes ont été accueillies ;

- la troisième permanence a eu lieu à la mairie de Loon-Plage le mercredi 13 juillet de 8h30 à 12h00 : aucune personne ne s'est présentée mais il importe de préciser que celle-ci ayant été ajoutée ultérieurement, elle ne figurait pas dans les documents d'information distribués, elle avait pour autant été annoncée sur le site de la concertation.

Une table ronde, en présentiel, et organisée sous la forme d'un webinaire

Le mercredi 6 juillet à 18h00 s'est déroulée une table ronde au siège de la Région Hauts-de-France à Lille. Après qu'aient été présentés le projet Verkor et les modalités de la concertation plusieurs acteurs concernés par les enjeux de la mobilité électrique sont intervenus. Le représentant de la Région a mis l'accent sur l'engagement de l'institution dans la troisième révolution industrielle. La parole des industriels de l'automobile, confrontés à la mutation de la motorisation thermique vers la motorisation électrique, a été portée par le représentant du groupe Renault. De son côté, RTE a apporté un éclairage sur les contraintes de la production et du transport de l'électricité dans le contexte de décarbonation de l'industrie et de la mobilité électrique.

La table ronde était visionnable par le public en direct via internet et des questions pouvaient être posées par le même canal. Une seule intervention s'est produite, celle de la présidente de la commission du transport et du tourisme du Parlement Européen, par ailleurs élue à la région des Hauts-de-France.

Les garants ont été présents à l'ensemble des événements de la concertation, soit collectivement, soit individuellement.

• **Les autres moyens d'échange avec le public**

Plusieurs dispositions ont été prises permettant à des publics ne disposant pas ou ne maîtrisant pas les outils numériques, de s'informer et de s'exprimer dans le cadre de la concertation.

Les registres papier

Vingt-et-un registres papier ont été déposés entre le 8 juin et le 22 juillet 2022 dans les mairies du territoire de la concertation.

Aucun avis n'a été déposé.

La voie postale

Une adresse postale est mentionnée dans le dossier de concertation pour s'adresser à Verkor ou RTE : 1-3 allée du Nanomètre, 38000 GRENOBLE.

Aucune correspondance n'est parvenue à cette adresse.

Les adresses courriels

Deux adresses électroniques ont été communiquées pour contacter soit les maîtres d'ouvrage, soit les garants :

- l'adresse courriel affiliée aux maîtres d'ouvrage était la suivante : contact-concertation@verkor.com. Six mails ont été réceptionnés.
- l'adresse courriel affiliée aux garants était la suivante : concertation-verkor@garant-cndp.fr. Huit courriels ont été réceptionnés, par ailleurs deux contributions écrites ont été remises en main propre aux garants lors d'un des événements

Le dispositif de concertation :

166 affiches, newsletters

2 encarts presse, annonces radio

12 évènements publics

1 rencontre d'ouverture

1 réunion publique de partage des contributions

3 ateliers thématiques

3 rencontres mobiles

3 permanences en mairie

1 table ronde

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyennes et des citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le Grand Port Maritime de Dunkerque est pleinement intégré dans son territoire. Le développement industriel, à l'intérieur de son espace, a façonné l'image du Dunkerquois et dépasse les strictes limites du GPMD. C'est pourquoi le périmètre de la concertation a été élargi à l'ensemble des communes qui composent la Communauté urbaine de Dunkerque.

Les efforts réalisés par les porteurs du projet pour informer le public sur l'existence et les modalités de cette concertation préalable ont été importants. Nous relevons, en particulier, des opérations de boîtage et de tractage significatives, dans les communes les plus proches de la ZGI, et des moyens d'échange variés avec le public.

En effet, outre les réunions publiques, les permanences, tenues dans plusieurs mairies, ainsi que les rencontres mobiles ont permis des échanges interactifs et individualisés avec des personnes souhaitant s'informer ou s'exprimer. Des contributions précises ont ainsi pu être recueillies.

Le site internet de la concertation, correctement alimenté et rendu disponible dès le 24 mai 2022 est un autre outil d'information pertinent pour atteindre un public plus large.

La plupart des personnes rencontrées ont déclaré avoir déjà eu connaissance du projet. Les sources de leur information sont variées : documents de concertation, médias locaux (TV, radio et presse), dans le cadre du travail, par la Maison des Initiatives, par les réseaux sociaux (LinkedIn), par le salon ENR et BIM.

Le dossier de la concertation, d'environ 100 pages, mis à la disposition du public a pu être élaboré en étroite concertation avec les garants. Il contient des informations complètes mais compréhensibles et éclairent précisément sur les enjeux et impacts du projet. Un dossier synthétique de la concertation résume le projet en 6 pages. Il a été distribué, à près de 15 000 exemplaires, dans toutes les boîtes à lettre des six communes les plus proches de la ZGI.

Le dossier complet, le dossier synthétique ainsi qu'un dépliant (au format 21*14,5) étaient disponibles pour le public lors des plénières, des ateliers, des rencontres mobiles et des permanences.

Deux courtes vidéos présentant, pour l'une le projet de Verkor et les modalités de la concertation préalable, et pour l'autre la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), ont été diffusées en introduction de chacune des réunions, plénières ou atelier.

Le site internet dédié a permis au public de se connecter pour suivre, en direct ou en replay, les réunions plénières (ouverture et partage des contributions), les ateliers (seulement pour la séquence de lancement de l'atelier et la restitution orale) ainsi que la table ronde.

En plus des vidéos, le site contient les comptes rendus écrits des diverses séquences. Toutefois, à la clôture de la concertation, le 22 juillet 2022, il manquait les comptes rendus suivants :

- compte rendu de l'atelier thématique 3 sur la mobilité électrique et la transition énergétique tenu le 11 juillet au Grand Port Maritime de Dunkerque ;
- compte rendu de la réunion de partage des contributions du 12 juillet à Dunkerque ;
- compte rendu de la table ronde du 6 juillet au Conseil régional des Hauts-de-France à Lille.

Ces derniers ont été ajoutés ultérieurement, le compte rendu de la table ronde et celui de l'atelier 3 ayant été mis en ligne sur le site de la concertation le lundi 8 août 2022.

Le site internet restera accessible au-delà de la clôture de la concertation. Il sera complété par la mise en ligne du bilan des garants et ensuite par la mise en ligne de la réponse du maître d'ouvrage.

En résumé, les garants considèrent que le maître d'ouvrage, au travers les différents dispositifs mis en place, a communiqué d'une manière claire, transparente et complète sur son projet et que le droit à l'information a été effectif.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les modalités de la concertation ont été élaborées en étroite concertation entre le maître d'ouvrage et les garants. Elles ont été présentées devant les commissaires de la CNDP, réunis en séance plénière le 18 mai 2022. Sous réserve de quelques adaptations elles ont été approuvées.

Ces modalités ont-elles permis la participation effective du public ?

Environ 350 personnes ont effectivement assisté à l'un des événements. Ce chiffre est à comparer avec une autre concertation récente qui s'est tenue sur le projet de la gigafactory Envision à Douai. Cette concertation, également placée sous l'égide de garants de la CNDP, a réuni environ 450 participants.

La concertation sur le projet Verkor, organisée en partie en période électorale, ce qui a pu susciter très ponctuellement quelques joutes oratoires classiques entre intervenants, et partiellement en période de vacances scolaires, a suscité une participation que l'on peut qualifier de faible, compte tenu de la population concernée, soit environ 200 000 habitants. La faiblesse de la participation n'a pas, pour autant, nui à la diversité et à la richesse des contributions.

Les sujets de l'emploi, des impacts environnementaux, des bénéfices pour le territoire et la population ont majoritairement été abordés.

Les ateliers thématiques ont été des temps efficaces pour que soient émises des questions, interrogations et contributions, à l'adresse du porteur du projet, qui pourra, dans sa réponse au bilan des garants, dire comment il les prend en compte. La méthode d'animation des ateliers a été une facilitation à l'expression des participants. Rassemblés par petits groupes autour d'une table ronde, en présence d'un animateur, ils ont pu après un rappel rapide du thème à traiter s'exprimer librement. Les échanges portaient sur des questions prédéfinies concernant des problématiques précises telles que la mobilité électrique, les pré requis pour accéder aux emplois, les risques industriels ou encore l'insertion paysagère de la future usine.

Ainsi, le dispositif des ateliers thématiques a permis d'avancer sur les sujets majeurs mis au débat lors de la concertation et d'en tirer des enseignements.

Les permanences et les rencontres mobiles ont été une autre dimension pour recueillir avis et contributions. Les participants ont pu poser les questions de leur choix, débattre avec le maître d'ouvrage ou remplir le questionnaire s'ils le souhaitaient.

Le site internet de la concertation a surtout été utilisé par le public comme un moyen d'information. Pour autant, nous ne disposons pas d'une statistique sur le nombre de connexions. Une quinzaine de participants l'ont utilisé pour émettre un avis ou une contribution.

Le site constitue aussi un guide mémoire du déroulé de la concertation. Il retrace tous les événements et le public peut avoir accès, en replay, aux vidéos des différentes séquences. Des comptes rendus écrits viennent les compléter et toutes les contributions reçues sont mises en ligne.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

350 personnes ont participé à la concertation d'une manière ou d'une autre (présence aux différentes séquences, remplissage du questionnaire, intervention sur le site internet ou lors du webinaire)

160 questions posées, avis, propositions et contributions déposées sur le site de la concertation

24 questionnaires remplis lors des rencontres mobiles

Synthèse des arguments exprimés

La concertation a permis de faire vivre le droit à l'information et à la participation du public. Ce dernier a pu s'exprimer par les différents canaux : réunions publiques, ateliers, rencontres mobiles, questionnaires, table ronde, site internet et permanences.

Les contributions émises ont porté sur l'opportunité du projet, son élaboration, ses enjeux, ses impacts ainsi que leur maîtrise. Parmi elles, aucune ne s'est exprimée en opposition à la construction d'une gigafactory de production de cellules et de modules de batteries électriques.

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

La procédure de concertation préalable et de post concertation

A l'occasion de la réunion d'ouverture, un doute sur l'utilité de la tenue d'une procédure de consultation du public a été soulevé plusieurs fois du fait d'une impression que le projet est déjà « ficelé ». Un intervenant, à l'appui de son doute, indique que la région des Hauts-de-France a déjà décidé de verser une subvention de 60 millions d'euros.

Les garants sont intervenus pour rappeler que la concertation se situe au stade amont lorsqu'aucune décision n'est prise et que l'on se situe encore au stade du « projet de projet ». Que l'identité du porteur du projet soit connue et rendue publique ainsi que la nature du projet sont des éléments indispensables à l'organisation d'une concertation.

Au moment de la présentation du dossier par Verkor à la CNDP, le porteur du projet a dû apporter des éléments d'information sur la non réalisation du projet et ses alternatives.

A l'issue de la concertation et après que le maître d'ouvrage aura déposé ses dossiers de demande d'autorisation environnementale et d'urbanisme, interviendra l'étape aval à savoir l'enquête publique. Le préfet prendra ensuite la décision d'autoriser ou non l'entreprise à fonctionner.

En ce qui concerne la subvention de la région, son vice-président a bien confirmé qu'un vote favorable était intervenu mais que la subvention ne sera versée qu'une fois obtenues toutes les autorisations.

Enfin, les co-fondateurs de l'entreprise Verkor ont indiqué qu'au moment de la concertation, le projet de construction se trouve encore à l'étape de l'avant-projet sommaire (APS).

Le projet de production de modules et de cellules pour batteries électriques

L'opportunité du projet

Dans un contexte où la nécessité d'opérer rapidement une transition énergétique est globalement partagée, l'opportunité du projet n'a pas été mise en cause durant la concertation.

Toutefois, un participant se réjouissant de l'annonce prochaine de la fin des véhicules thermiques a tenu à souligner que de son point de vue il ne lui paraît pas souhaitable, voire faisable, de passer de la mobilité thermique à l'électrique sans changer le rapport à l'usage de la voiture individuelle. Il lui semble nécessaire qu'une réflexion globale sur la mobilité conduise à privilégier l'usage des transports publics électriques tels que les bus ou encore les bateaux à batteries électriques pour le transport fluvial.

En réponse, Verkor a rappelé que son projet est de fabriquer des batteries et pas des véhicules, mais que grâce à une production locale de batterie la nouvelle mobilité pourra se développer. La taille de l'usine a été choisie pour pouvoir équiper 300 000 voitures électriques. Verkor précise aussi que ces batteries pourraient être utilisées pour des camions ou des bus.

Le même participant a aussi voulu savoir qui du GPMD ou de Verkor a choisi le lieu d'implantation du projet sur la ZGI. Verkor indique que depuis sa création, plus de quarante sites ont été étudiés, y compris en Italie et en Espagne, sachant que les premiers critères de sélection étaient relativement simples : une grande surface, une capacité de raccordement électrique et le caractère « clef en main » du site. Ces critères ont permis d'affiner les choix de sites pour au final en présélectionner trois puis retenir celui de Bourbourg. C'est donc Verkor qui a choisi le Grand Port et non l'inverse, même si le GPMD a joué son rôle de facilitateur.

Un salarié agissant comme responsable de la logistique sur le GPMD et par ailleurs élu est intervenu pour souligner l'intérêt du projet. Il considère qu'il est préférable de recevoir par transport maritime les

matières pour fabriquer sur la ZGI des batteries plutôt que de les réceptionner toute faites, en provenance d'autres continents.

Un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie insiste sur l'opportunité du projet Verkor pour le territoire et qu'une opération de sensibilisation à l'impact de cette arrivée sera menée auprès des commerçants, restaurateurs, hôteliers etc.

Par une contribution écrite un participant met en cause le développement de la mobilité électrique si celle-ci se traduit par la revente des véhicules thermiques à d'autres pays. Un autre interroge aussi le tout électrique du futur en signalant que d'autres sources d'énergie pourraient être utilisées, le biogaz ou l'hydrogène.

Le projet Verkor crée aussi, pour certains, une bonne opportunité pour mettre l'accent sur la nécessaire décarbonation du tissu industriel local mais aussi servir de vecteur pédagogique pour la population au regard des futurs enjeux de la transition énergétique. Les mêmes évoquent les possibilités de développer localement le concept de la « ville du ¼ d'heure » dans laquelle tous les principaux services sont accessibles en 15 minutes en mode de déplacement doux.

[Le projet au regard de la politique énergétique européenne et nationale](#)

Lors de l'atelier consacré aux mobilités électriques et à la transition énergétique, le délégué RTE Hauts-de-France a rappelé l'engagement européen d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Cette ambition est transposée dans la loi française à travers la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la future programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) qui fixera les orientations énergétiques nationales pour la période 2024-2033.

RTE, en responsabilité du transport de l'électricité, a élaboré plusieurs scénarios pour définir le futur énergétique d'ici 2030. Son représentant précise ainsi que la production de l'électricité devrait augmenter de 35% pour atteindre, en 2050, l'objectif selon lequel 55% de la consommation finale d'énergie serait électrique. Il précise que la clé pour atteindre cet objectif est d'améliorer l'efficacité énergétique et de viser une plus grande sobriété énergétique.

Dans ce contexte la mobilité électrique ne pourra ressembler à la mobilité thermique telle qu'elle se pratique aujourd'hui. RTE a étudié les conséquences de la mobilité électrique sur la consommation d'électricité en France et a constaté que depuis la première étude publiée en 2019, les trajectoires d'électrification des véhicules sont régulièrement revues à la hausse. Selon les hypothèses, environ 13 millions de véhicules électriques ou hybrides devraient être en circulation en 2030.

RTE a également évalué les capacités à alimenter la mobilité électrique. Dans les différents scénarios et principalement celui de la période 2030-2035, le « *développement du véhicule électrique ne devrait pas excéder 48 TWh à horizon 2035, soit 10 % de la consommation française* ». Ce ratio est décrit, par RTE, comme soutenable au regard des moyens de production. Le point de vigilance porte sur le moment auquel les utilisateurs rechargeront leur véhicule électrique.

RTE estime aussi que la production des batteries en France réduirait son empreinte carbone de moitié. En effet, une partie des émissions de CO₂ provient de la chaleur nécessaire au processus de fabrication des cellules des batteries. Cette chaleur est obtenue généralement avec des combustibles fossiles. En France, grâce au parc électrique décarboné à 93 %, les batteries pourraient être produites avec une très faible émission CO₂.

[Le processus technique du projet](#)

Le processus technologique de fabrication des batteries a fait l'objet de présentations didactiques de la part du porteur de projet, tant dans les documents que lors des rencontres publiques. Il n'a soulevé que peu d'interrogations. Une question concernant la durée du cycle de production d'une batterie a tout de même été posée. Verkor a indiqué qu'une fois réalisées les opérations électrochimiques et mécaniques

de fabrication des cellules qui composent les batteries, celles-ci sont stockées dans des entrepôts pour subir des cycles de charge et décharge avant d'être livrées préchargées à l'industrie automobile.

Un autre participant s'est interrogé sur la destination des batteries. Verkor précise que les modules de batteries peuvent alimenter tout type de transport, individuel ou non.

Un intervenant questionne le porteur du projet sur son ambition de réaliser une « green factory ». Le maître d'ouvrage indique qu'il parle de « green factory » en raison de ses choix sur le système productif qui s'appuie sur un mix énergétique faiblement carboné. L'impact environnemental de la production des batteries est ainsi, selon lui, réduite de plus de 40%. Il apporte d'autres précisions sur les innovations qu'il mettra en action dans le cycle de production :

- la technologie BIMS (Battery Intelligent Management System) ou « Système de Gestion Intelligente de la Batterie » qui permet un pilotage et un autocontrôle de la chaîne de production
- la technologie DROPS (Direct Recycling of Production Scrap) ou « Recyclage Direct des Déchets de Production » qui assure le recyclage direct et automatisé des rebuts de production sur site

Les capacités de production et les perspectives de développement

Un intervenant a questionné Verkor sur les capacités de production du projet qui pourraient évoluer de 16 GWh à 32 GWh, ainsi qu'évoqué dans le dossier de la concertation.

Verkor dans sa réponse indique qu'il ne pratique pas une course au gigantisme mais que l'emprise foncière de 80 hectares permettrait effectivement un développement futur de la production. L'augmentation de la production dépendra des futures relations clients.

Verkor précise que le projet tel qu'il est présenté prévoit une production annuelle de 16 GWh ce qui permettrait de fournir 300 000 véhicules par an. Cet objectif sera atteint progressivement car seulement 2 GWh devraient être produits en 2025.

La provenance des matières premières

A plusieurs reprises, des participants ont interrogé le porteur de projet sur la provenance des matières premières utilisées dans la fabrication des batteries. A l'appui de leurs questions ils ont ajouté que ces matières, d'origines lointaines, étaient souvent extraites dans des conditions peu respectueuses de l'environnement et des droits humains. Leur souhait d'obtenir davantage de précisions s'appuie sur leurs constats que dans le dossier de concertation il est écrit que leur provenance est encore à l'étude.

Verkor, en réponse, indique qu'il est trop tôt pour entrer dans les détails des négociations, encore en discussion, avec les fournisseurs. Cependant, pour l'origine pressentie des matières premières, à savoir le cobalt, le nickel, le manganèse, Verkor n'a pas identifié de mines dans lesquelles travailleraient des enfants. Le Maroc pourrait fournir du cobalt ; la mine a fait l'objet d'une visite avec Renault. Le maître d'ouvrage précise aussi que sa stratégie d'approvisionnement s'accompagne d'un code d'éthique, négocié avec les éventuels fournisseurs, qui porte sur les conditions techniques et humaines d'extraction des matériaux dans le respect des principes du développement durable. Des producteurs existent aussi au nord de l'Europe pour le nickel ou encore le manganèse et les capacités de production seraient en mesure de satisfaire aux besoins de la future gigafactory.

Verkor indique aussi que les matériaux contenus dans les batteries conservent leurs qualités et sont réutilisables sans limite après recyclage. Ainsi, une fois atteint un seuil suffisant de véhicules électriques mis en circulation, de moins en moins de matériaux à extraire seront nécessaires.

Une autre question relative à l'épuisement des matières premières a été posée. Pour Verkor il n'y a pas de risque d'épuisement, notamment pour le lithium. Des sites d'extraction ont été repérés mais ne sont pas encore en exploitation, par ailleurs, il pourrait à l'avenir provenir d'Europe, par exemple du Portugal, mais aussi de France.

Les consommations d'eau

Plusieurs questions ont été posées sur la stratégie prévue par Verkor pour réduire la consommation de l'eau indispensable à son process. Verkor s'est dit avoir été sensibilisé, dès l'annonce de son arrivée sur le GPMD, par les services de l'Etat et le service des eaux du Dunkerquois, sur la nécessité de réduire, pour les besoins industriels, les pressions sur la ressource en eau.

Verkor déclare vouloir s'engager dans une gestion écologique des eaux industrielles. Ses besoins sont essentiellement destinés au refroidissement des machines. L'alimentation proviendra du réseau industriel mis en place par le syndicat des eaux du Dunkerquois. Pour réduire encore l'usage de l'eau, Verkor va développer sur le site une innovation technologique qui sera précisée dans la suite du bilan.

L'alimentation électrique de la gigafactory

Des participants ont soulevé des interrogations sur les modalités de raccordement de la gigafactory au réseau électrique. Le raccordement sera-t-il aérien ou enterré ?

C'est RTE qui a la maîtrise de ce raccordement. Son représentant revient sur le partenariat RTE/GPMD qui a permis d'anticiper les besoins sur la future ZGI en créant à proximité un nouveau poste source de 225 000 volts. Compte tenu des besoins de la gigafactory un renforcement sera nécessaire. RTE précise que les solutions techniques pressenties consisteraient à réaliser un maillage avec d'autres postes sources par une liaison souterraine. Pour autant le raccordement final avec l'usine sera réalisé par une liaison aérienne qui prendra appui sur deux pylônes.

D'autres participants ont par ailleurs soulevé la question des énergies renouvelables pour savoir si le bâtiment Verkor sera équipé de panneaux photovoltaïques ainsi que celle du stockage d'énergie sur le site.

Le maître d'ouvrage a indiqué que l'option du solaire photovoltaïque est à l'étude. Mais, en tout état de cause, l'usine ne pourra pas être autosuffisante en électricité compte tenu de la quantité d'énergie nécessaire au processus industriel. Quant au stockage d'énergie sur le site, Verkor n'envisage pas de recourir à cette solution. Il indique cependant que ses batteries pourraient servir à faire du stockage mais pour des activités non industrielles.

L'environnement immédiat de la gigafactory

Un participant s'interroge sur la compatibilité de l'installation de la gigafactory, sur la ZGI, à proximité immédiate d'une autre industrie, à savoir Clarebout Potatoes. Verkor estime qu'il n'y a aucune incompatibilité de principe entre les deux activités et qu'au contraire une coopération pourrait s'établir notamment sur l'usage des eaux usées. L'industriel agroalimentaire serait, en effet, un gros utilisateur d'eau qui, une fois rejetée, pourrait servir à Vercors pour ses besoins de refroidissement.

Le projet Verkor et ses liens avec son client principal

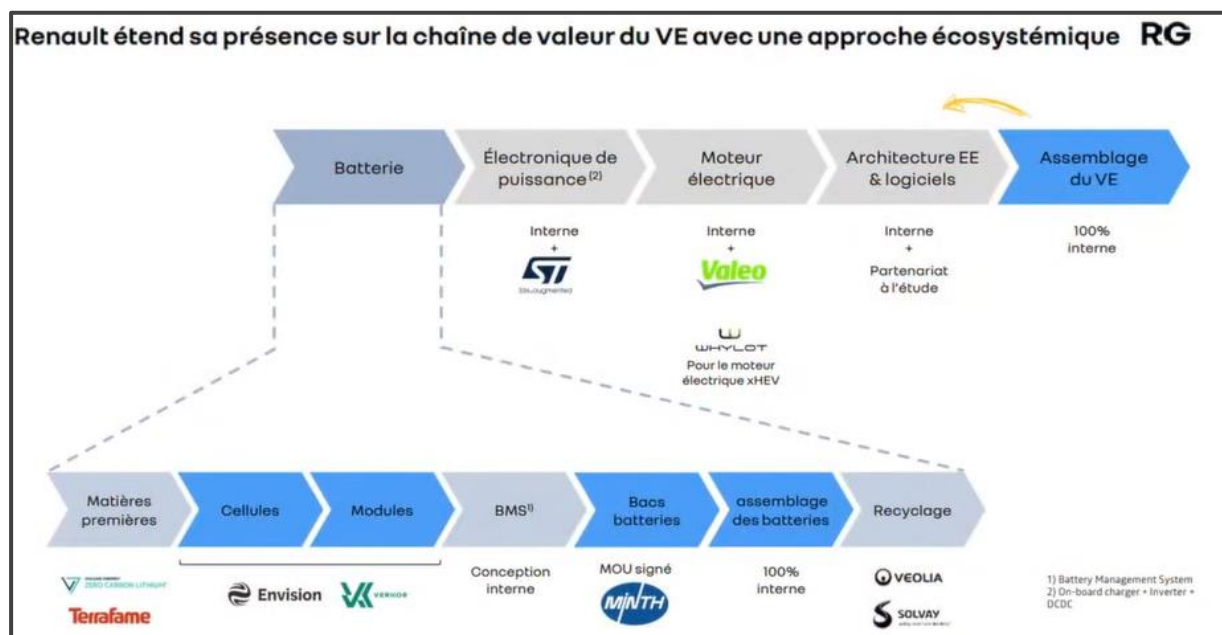
Le dossier de la concertation indique que le premier client de la gigafactory Verkor sera Renault Group qui aurait préservé 10 GWh sur les 16 GWh de production potentielle pour équiper ses propres véhicules. Il était donc important que lors de la table ronde, organisée au Conseil Régional de Lille, le directeur général de Renault ElectricCity ait pu développer la vision et les ambitions de la filiale Renault qu'il dirige.

Selon ses propos, les enjeux majeurs pour le groupe Renault sont :

- d'anticiper la fin des véhicules thermiques d'ici l'année 2035 en investissant dans les gigafactories, en maîtrisant la nouvelle chaîne de valeur de la voiture électrique et en adaptant les compétences de l'ensemble des salariés ;
- de démocratiser le véhicule électrique avec entre autres une aide à l'achat, le développement des points de recharge et du « mobilize service » qui consiste à livrer la recharge au domicile du client avant la livraison de la voiture.

Renault ElectricCity regroupe 3 sites dans la région des Hauts-de-France (Douai, Maubeuge et Ruitz) et compte 5 000 salariés. L'objectif de Renault est d'être présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'électromobilité.

A l'appui de sa démonstration le représentant de Renault ElectricCity a présenté le schéma suivant.



(Source 16 Support de présentation de la table ronde du 6 juillet 2022)

Le partenariat entre Verkor et Renault interroge un participant. Celui-ci indique que dans un article du journal *La Voix du Nord* du 20 juillet 2022 le responsable de l'autre gigafactory (Envision), en cours d'installation à Douai, aurait déclaré que Renault serait destinataire à 100% de sa production de batteries. Il s'interroge donc sur la stratégie industrielle de Renault et sur ses relations commerciales avec les trois futures gigafactories de la région (Verkor, ACC et Envision).

Dans sa réponse, Verkor explique qu'Envision sera également fournisseur de Renault mais pour un segment particulier, celui des futurs Renault 5 et 4, véhicules à usage urbain qui ne nécessitent pas des batteries à haute performance. Le créneau sur lequel Verkor serait positionné est différent. Il s'agirait de fournir des batteries à haute performance pour un véhicule premium, la future Alpine électrique de Renault, et d'autres véhicules, encore au stade du secret industriel.

La faisabilité concrète de la mise en place de l'électromobilité

Le besoin d'équipements de charge

Un manque réel de points de charge a été rapporté par de nombreux participants, certains se demandent aussi comment on fait pour recharger un véhicule électrique quand on réside en habitat collectif. Ces questions ont été posées d'emblée lors de la séance d'ouverture.

Le représentant de la région des Hauts-de-France a pu répondre que sur les 62 000 bornes de recharge réparties sur toute la France, 3 929 sont présentes en région. Il précise aussi qu'environ 900 000 véhicules électriques ou hybrides circulent sur le territoire national et que le Gouvernement avait fixé un objectif d'atteindre les 100 000 bornes de recharge à la fin de l'année 2021. Il reconnaît la nécessité d'accélérer l'installation de points de charge, au niveau des régions, des métropoles et des communes, y compris sur les aires de stationnement des immeubles collectifs.

Le représentant de la CUD a de son côté rappelé que depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019 la communauté urbaine a reçu la compétence pour développer les infrastructures de recharge de véhicules et qu'un schéma directeur est en cours d'élaboration.

Ses objectifs sont fondés sur trois axes :

- coordonner l'ensemble des maîtrises d'ouvrage publiques et privées qui déploient des systèmes de recharge électrique ;
- coordonner la politique de mobilité, d'énergie et d'urbanisme ;
- adapter le schéma aux besoins en fonction de leur évolution.

L'élaboration du schéma directeur ayant débuté au début de l'année 2022, il était au moment de la concertation préalable au stade de l'état des lieux. Entre les mois de septembre et décembre 2022 une concertation avec les communes de la CUD permettra d'établir la cohérence du schéma directeur avec la police du stationnement propre à chaque commune.

Ensuite, le schéma sera soumis pour avis au préfet qui disposera de deux mois pour faire connaître sa position. Si l'avis est favorable le schéma directeur sera adopté par les instances de la CUD en avril 2023. Le programme d'installation des infrastructures de recharge se déroulera dans les trois années suivantes.

Un besoin particulier de bornes de recharge a été évoqué par une personne qui se déplace en fauteuil roulant électrifié. Le temps de recharge des quatre batteries qui équipent son fauteuil est de 7 heures. Il considère aussi que le prix de ces batteries est encore trop élevé et il interpelle les futurs industriels pour que ces besoins spécifiques soient aussi pris en compte. Du côté des élus il leur demande aussi de prendre en compte la nécessité de mettre à disposition des personnes à mobilité réduite des bornes de recharge adaptées.

La démocratisation financière des voitures électriques

La plupart des personnes qui se sont exprimées lors de la concertation préalable ne s'opposent pas au projet ni au développement de la mobilité électrique, mais beaucoup d'entre elles s'interrogent sur l'accessibilité financière des véhicules électriques. Certaines aussi posent la question de l'adaptation des productions d'électricité à une généralisation de la mobilité électrique et font remarquer que le parc nucléaire compte un certain nombre de réacteurs à l'arrêt.

Lors de la table ronde du 6 juillet 2022, le représentant de Renault ElectricCity, a indiqué que l'objectif du groupe était de proposer d'ici 2024 une voiture électrique au même prix qu'une voiture hybride. La présidente de la Commission Transports et Tourisme du Parlement européen a fait part de ses craintes sur le fait que la mobilité électrique, vu son coût, renforce encore la précarité d'une partie de la

population. Selon elle, la vente d'une voiture électrique au même prix qu'une voiture hybride ne permettrait pas encore de garantir l'accessibilité financière de ces véhicules. Par contre, l'ouverture du marché du « rétrofit » qui consiste à convertir des véhicules thermiques existants en véhicules électriques lui semble une solution qui permettrait de réduire les coûts.

Le représentant de Renault ElectricCity indique qu'un véhicule électrique sur trois est aujourd'hui rétrofité et que 3 000 emplois devraient être créés sur ce marché par Renault à Stains.

Un participant sur ce sujet a fait part de son interrogation sur la stratégie de Renault quant à la mise sur le marché d'un véhicule électrique haut de gamme base du partenariat avec Verkor.

Verkor rappelle qu'il ne sera pas le seul fournisseur de batteries pour le groupe Renault et que si, effectivement, les premières batteries produites seront destinées à l'alimentation du modèle Alpine, il contribuera par la suite à équiper d'autres modèles.

Le recyclage des batteries électriques et des matières premières

Le public, à travers plusieurs expressions, attend des maîtres d'ouvrage qu'ils créent un cycle vertueux pour favoriser le recyclage des batteries électriques.

Verkor indique que l'enjeu du recyclage de la batterie est pris en compte tout au long des étapes de fabrication. L'industriel souhaite limiter l'approvisionnement en matières premières par une optimisation du recyclage.

En effet, son activité générera plusieurs centaines de kilos de déchets par an qui devront faire l'objet d'un traitement, pour cela il souhaite développer des partenariats autour du recyclage.

Par ailleurs, l'hypothèse de l'implantation d'une unité dédiée au recyclage de batteries, à proximité de la gigafactory, permettrait de réinjecter des matières premières directement dans le cycle de fabrication.

La durée de vie d'une batterie a également suscité plusieurs questions.

Verkor précise que la durée de vie d'une batterie dépend en partie des conditions d'usage. Il estime que les batteries actuelles qui équipent les véhicules permettent de parcourir 300 à 500 000 kilomètres. Si au fil du temps les batteries souffrent d'une baisse de leur autonomie, les matériaux qui la composent ne disparaissent pas et sont recyclables, 100% d'entre eux seraient ainsi réutilisables après traitement.

Les enjeux socio-économiques

Le potentiel de création d'emplois

Les maîtres d'ouvrage ont été interrogés à l'occasion de la réunion d'ouverture sur le nombre d'emplois créés en phase de construction de l'usine.

Selon le porteur de projet leur nombre oscillerait entre 1 500 et 2 000.

Sur la question des profils recrutés pour le fonctionnement de l'usine, Verkor indique qu'ils sont très diversifiés. Le tableau de présentation qu'il a fourni indique la répartition potentielle des emplois.

Des questions ont également été posées sur la priorité qui sera accordé aux recrutements locaux.

Une proposition a été faite pour que la clause d'insertion soit utilisée durant la phase des travaux ce qui permettrait l'intégration de demandeurs d'emploi du Dunkerquois. Le maître d'ouvrage a donné un accord de principe sur la proposition.

Plan d'effectifs (1000 à 1500p)	% des ressources
Opérateurs	38%
Logistique	2%
Maintenance	5%
Techniciens de production	5%
Ingénieurs de production	21%
Qualité	17%
Responsables industriels	10%
Top managers	2%

(Source 17 Support de présentation de la réunion de partage des contributions)

La mise en place de formations

Des questions ont été posées sur le financement des formations et sur leurs mises en place. Seront-elles internes à l'entreprise ou mutualisées avec d'autres gigafactories ?

Verkor a répondu qu'une réflexion est en cours pour créer localement un campus de formation qui compléterait le Verkor Innovation Center (VIC) de Grenoble.

La politique de ressources humaines

La question de la parité dans les recrutements a été posée dès l'ouverture de la concertation.

Verkor a répondu que sur les 150 salariés déjà recrutés, 33 % d'entre eux sont des femmes et que sa volonté de poursuivre les recrutements ouverts à l'emploi féminin est réelle.

D'autres propositions ont pu être formulées par les participants :

- prendre en compte le redéploiement des effectifs actuels présents dans les sociétés de production de voitures thermiques ;
- solliciter des interprètes pour permettre de traduire dans la langue souhaitée les formations dispensés en anglais ;
- simplifier le processus de recrutement ;
- la préparation d'un processus d'acculturation aux machines utilisées afin que chaque futur salarié puisse appréhender au mieux son environnement de travail ;
- communiquer sur le planning des recrutements pour que les plans de formation puissent s'adapter ;
- faciliter l'expression de témoignages de salariés déjà recrutés sur leurs parcours, leurs conditions de travail, pour rassurer et attirer de nouveaux candidats ;
- faciliter pour ceux qui voudraient vivre l'expérience le déplacement à Grenoble (logement, prise en charge du transport...) ;

- organiser des lignes de transports en commun vers les établissements de formation et l'usine Verkor ;
- reprendre l'idée du bus « Fabrique 4.0 » pour la région Hauts-de-France afin de faire découvrir le concept et le process des métiers de l'industrie ;

Un représentant de l'éducation nationale a insisté sur l'importance de sensibiliser les plus jeunes et leurs parents aux métiers de l'industrie et de l'électromobilité. Dès l'école primaire pourraient être proposés des mini projets sur la transition énergétique qui pourraient se poursuivre au collège et au lycée.

Pôle Emploi a rappelé l'efficacité de la méthode de recrutement, déjà à l'œuvre dans le territoire, basée sur la « simulation » qui permet de mettre en avant les compétences et habiletés plutôt que la possession d'un diplôme.

Le représentant local du MEDEF recommande d'élargir la zone géographique de recrutement, au territoire du Nord-Pas-de-Calais au sein duquel le marché de l'emploi semble moins tendu que sur le territoire Dunkerquois. Il incite également à nouer des échanges avec les autres industriels qui pourraient s'inquiéter de voir certains de leurs employés rejoindre la gigafactory.

Verkor se dit sensible à ces propositions et s'inscrit dans cette philosophie.

La culture d'entreprise potentiellement envisagée pour une usine où il ferait bon vivre

Déployant une stratégie 5.0 accordant au facteur humain une place centrale, il importe à l'entreprise Verkor de bâtir une usine dans laquelle il fait bon vivre. Par conséquent, cette problématique a fait l'objet d'un sujet de réflexion lors du deuxième atelier dédié à l'emploi, la formation et l'attractivité économique.

Cette stratégie s'axera sur le fait de répondre aux nouvelles préoccupations des futurs salariés sur les thématiques de la santé, lié notamment au fait que le site soit classé SEVESO, des valeurs de l'entreprise, du sens donné au travail, ce qui constituent aujourd'hui des conditions indispensables de facilitation du recrutement des ressources humaines.

Elle permettra également de développer le sentiment chez les salariés d'appartenance à la société, d'en retirer une fierté et de faciliter le processus d'intégration de ceux-ci à l'entreprise.

La difficulté actuelle semble résider dans le fait de savoir comment communiquer sur une usine qui n'est pas construite.

La notion « d'hyper-convivialité du futur établissement » a été évoquée, y compris dans sa conception architecturale abordée lors du premier atelier. De plus, la future usine devra faire transparaître son identité dunkerquoise.

Par ailleurs en lien avec cette convivialité et des valeurs que souhaite mettre en avant l'entreprise, des propositions ont été formulées par le public pour développer l'offre de services internes comme un restaurant au concept modernisé, une crèche ou des lieux de liens (des « causeries »), c'est-à-dire des lieux de parole, pour permettre à chacun de s'exprimer.

D'ores et déjà, les co-fondateurs de Verkor songent à créer une crèche ou encore une salle de sport.

Toujours à l'occasion de ce deuxième atelier, d'autres propositions ont été émises :

- adopter une politique de transparence sur la politique salariale, les tickets restaurants ;
- intégrer des espaces de liaison entre les différents postes et métiers au sein de l'usine et
- apporter une attention au décor ainsi qu'au mobilier ;
- faciliter l'accès à l'usine pour les salariés et les déplacements en deux roues (vélo) ;
- instaurer la semaine de quatre jours bien que cette forme d'organisation ne soit pas envisager à ce stade par le porteur du projet.

Certaines de ces propositions relèvent à la fois de la culture d'entreprise et des ressources humaines, c'est-à-dire globalement de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE).

Les retombées environnementales

Le projet a soulevé plusieurs questions sur l'impact environnemental de la future usine.

L'eau

Les effets quantitatifs

Globalement eu égard à sa taille, l'usine Verkor consommera peu d'eau pour le processus de production lui-même mais beaucoup plus en termes de frigorifie pour créer l'environnement de fabrication au sein des salles blanches, 94 % des besoins de base en eau étant liés au besoin de refroidissement.

Toutefois, la ressource en eau du territoire est un sujet sensible. Un participant, au regard de cette problématique, a demandé si l'eau de mer pouvait être utilisée pour les besoins de refroidissement de la gigafactory. Verkor n'envisage pas cette solution notamment en raison de risques de corrosion des installations, en précisant également que cette option ne serait pas mise à l'étude pour des raisons de calendrier.

Un autre participant a évoqué le fait que le terminal méthanier génère une source de froid (-160°C) qui pourrait peut-être être utilisée par Verkor mais il n'a pas reçu de réponse particulière à ce sujet de la part de celle-ci ou du GPMD.

Il a été dévoilé par le porteur de projet que la stratégie en la matière a évolué ces derniers mois, à travers la recherche d'une solution alternative afin de réduire drastiquement la consommation en eau de l'usine.

Il s'agirait de substituer un processus de refroidissement (tours réfrigérantes) par eau, par un processus utilisant l'air.

Aux tours de refroidissement par évaporation, initialement envisagées, seront ajoutés ou substitués seize dispositifs de refroidissement par air. Cette solution permettra de baisser la consommation d'eau de 80 %, ce qui constituerait également aux yeux du maître d'ouvrage un gage de durabilité.

Ainsi indique-t-il que : « *Dans la solution de base envisagée, l'eau était utilisée pour le refroidissement de l'air avec un besoin estimé à 431 500 m³/an. Depuis et au regard des spécificités du territoire dans ce domaine, une réflexion approfondie a été mise en place, et VERKOR s'est tournée vers une autre technologie pour atteindre cette frigorifie, en substituant l'air à l'eau. En effet, 70% du temps, la température dans la région est inférieure à 15°C. Dans le cadre de cette nouvelle solution technique, le besoin estimé en eau serait de 75 600m³/an. Economiquement, cette solution, si elle est moins intéressante, reste faisable, et permet ainsi de baisser de plus de 80% la consommation d'eau. Il s'agit donc d'un investissement important, mais qui aura un véritable impact sur la ressource et qui sera un gage de durabilité pour l'entreprise – dès lors moins impactée en cas de problème de ressource en eau.* »

Enfin, d'autres pistes plus vertueuses sont également envisagées comme l'utilisation des eaux de rejet d'industriels voisins ou les eaux pluviales, ce qui éviterait d'utiliser le réseau public alimentant la ZGI.

La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales a principalement été abordée sous l'angle des techniques d'écoulement pour éviter les inondations. Pour cela, Verkor a un objectif de double récupération des eaux pluviales : une pour les processus de l'usine et une autre pour le réseau en cas de fortes précipitations.

En effet, la maîtrise de l'humidité en général et plus particulièrement la gestion des eaux pluviales, présente une grande importance dans le procédé de fabrication car la production s'opère au sein de salles « blanches » anhydres qui nécessitent une atmosphère sèche.

Par ailleurs, les aires de stationnement ne seront pas goudronnées mais seront réalisées sous forme de caillebotis ou de mélange terre-pierre.

Le GPMD a également ajouté que les nouvelles infrastructures routières entraîneraient 160 hectares de remblais sableux. Le stockage des eaux pluviales interviendrait via des noues qui seraient localisées au minimum un mètre au-dessus des points les plus hauts de remontée de la nappe phréatique. La ZGI serait surélevée de deux mètres au-dessus du niveau naturel du sol.

Les nuisances, rejets et émissions

Les nuisances acoustiques

Une question concernant les nuisances sonores ainsi que les vibrations a été posée. Celle-ci a été l'occasion pour le porteur du projet d'expliquer que peu de bruit sera généré par l'activité de production.

Par contre, le procédé de fabrication entraîne des vibrations qui génèrent des émissions sonores. Ces vibrations nécessitent le renforcement des fondations pour une parfaite étanchéité des sols.

Les nuisances olfactives

L'émission d'odeurs par la future usine a généré l'expression de quelques préoccupations, liées en particulier au contexte sensible à ce sujet, généré par la construction prochaine de l'usine voisine de la société Clarebout Potatoes, spécialisée dans la production de frites.

Verkor a indiqué que le processus de fabrication des batteries impose comme mentionné ci-avant, un fonctionnement en étanchéité totale et qu'aucune émanation olfactive ne pourra franchir les salles « blanches » installées tout au long de la chaîne de production.

L'empreinte carbone et énergétique du site

En raison de la volonté affichée du maître d'ouvrage de faire de son usine, une usine bas-carbone, l'illustration du bâtiment de la gigafactory en page de couverture du dossier de concertation a laissé penser à certains participants que la gigafactory serait auto-productrice d'énergie grâce à des panneaux photovoltaïques.

Cependant, la production d'électricité par des panneaux photovoltaïques pour répondre aux besoins de l'usine n'est pas possible compte tenu du ratio entre la puissance électrique que nécessite le processus de fabrication et le niveau de production d'un panneau photovoltaïque.

Toutefois, 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.

Surtout le projet s'inscrit aussi dans la volonté de valorisation d'un réseau de chaleur fatale.

Les rejets industriels

La question des rejets est revenue à plusieurs reprises. En effet, une des conditions d'acceptation de l'usine par le public est que ses effets néfastes sur l'environnement soient limités au maximum.

Un participant a notamment demandé la publication en ligne d'un document détaillant l'ensemble des paramètres et niveaux de rejets qui figureront dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. En réponse, Verkor a précisé qu'en cas de poursuite du projet, 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.

Certains participants se sont intéressés à la technique de recyclage des solvants utilisés dans le processus de fabrication.

Le porteur de projet prévoit de récupérer et de recycler les solvants utilisés à 99 %.

D'autres participants se sont intéressés au réseau de récupération de chaleur fatale.

Verkor prévoit de fabriquer des batteries bas-carbone et a sélectionné le site du Dunkerquois notamment en raison de la présence de ce réseau de chaleur qui lui permettra d'abaisser ses coûts de production.

L'objectif étant de faire du site de Verkor, une usine bas-carbone de référence sur le sujet, 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), des études seront menées lorsque le projet sera réellement lancé.

Le maître d'ouvrage principal a par ailleurs souligné à plusieurs reprises que son projet d'usine relève à la fois de l'industrie de la transformation, quasiment comme une industrie agro-alimentaire mais constitue aussi une usine d'assemblage.

Les émissions atmosphériques

Le dossier de la concertation consacre sept pages à ce thème mais essentiellement pour présenter les mesures générales envisagées pour éviter les impacts sur l'environnement. Le maître d'ouvrage admet, à ce stade, qu'il ne peut être plus précis dans la mesure où les études d'impact qui seront à joindre à la demande d'autorisation environnementale sont encore en cours.

Un participant s'est inquiété des rejets de Composés Organiques Volatils (COV) dans l'atmosphère. Verkor a indiqué que l'usine sera placée sous la réglementation IED (Directive communautaire sur les Emissions Industrielles) et qu'à ce titre elle devra utiliser les « Meilleures Techniques Disponibles » (MTD) et respecter les « Valeurs Limites d'Emission » (VLE).

Au cours du processus, les émissions de poussières seront retenues par des filtres avant rejet dans l'atmosphère.

Ainsi, le porteur de projet indique que : « *Au cours du process, des poussières sont générées, et font l'objet de nombreuses filtrations avant d'être rejetées dans l'atmosphère. VERKOR a travaillé sur les meilleures technologies possibles afin d'abaisser autant que faire se peut les perspectives de rejets dans l'environnement ; ainsi, la réglementation impose une limite de 5mg/nm3, et VERKOR sera en dessous de 1mg/nm3* ».

L'industriel a précisé par ailleurs qu'il mettra en place un « plan de surveillance interne » sur les émissions et les rejets comprenant, dans un souci de transparence, un système de surveillance en ligne afin de partager l'information avec le public.

Le trafic routier

Un autre sujet abordé par le public, notamment le représentant de la commune de Gravelines, concerne les conséquences sur le trafic routier de la gigafactory quand elle sera en exploitation.

Le maître d'ouvrage est en capacité d'apporter des précisions sur le trafic généré par le fonctionnement de l'usine à la fois pour l'approvisionnement en matières premières que pour l'expédition des produits finis.

Il a indiqué que l'acheminement par voie ferrée sera privilégié et que l'ajout journalier supplémentaire sur le trafic routier ne devrait pas excéder une vingtaine de camions. Une remarque a toutefois été

formulée car cette vingtaine de camions se cumulera au flux des autres usines et à celui existant déjà dense et accidentogène.

Mais la question concerne tout autant le trafic supplémentaire qui sera généré par les salariés dont le nombre en phase de pleine exploitation pourra atteindre 1 200, que celui à prévoir après l'installation d'autres usines sur le site « Zone de Grande Industrie » (ZGI) du Grand Port Maritime.

En l'occurrence l'installation à proximité de Verkor d'une usine de transformation de pommes-de-terre devrait être source d'une augmentation significative du trafic routier.

L'aménagement routier de desserte de cette partie du Grand Port est en cours de réexamen par les instances portuaires et un groupe de travail dédié a même été constitué intégrant notamment le Département.

Plusieurs scenarii existent, l'une des solutions pourrait être de construire un accès supplémentaire à partir de la zone nord sur environ 17 km, de Loon-Plage vers Gravelines. La maîtrise d'ouvrage sur la RD 11 pourrait aussi évoluer pour être transférée à la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Il a ainsi été demandé au porteur du projet de mener une étude pour évaluer l'impact du trafic routier pendant la phase de construction.

La Commune de Gravelines a signalé lors du premier atelier un risque de saturation routière, en invoquant le futur trafic généré par l'usine agro-alimentaire à hauteur de 200 à 300 camions par jour, et avait annoncé aux garants qu'elle ferait une contribution écrite pour avancer ses propositions d'aménagement mais au final celle-ci n'a pas été déposée.

Les nuisances prévisibles durant la phase de construction

Selon le public, un point semblait omis à ce stade alors qu'il soulève des questions chez certains participants.

En effet, compte-tenu du fait que plusieurs industriels doivent s'installer sur la ZGI, des craintes sont émises sur le fait que les travaux de construction vont être entrepris quasi simultanément.

Les inquiétudes sont fortes de la part des riverains, en termes de nuisances notamment sonores et d'augmentation du flux de camions.

Verkor a admis que les impacts de la « phase travaux » ne font pas l'objet d'une étude spécifique à ce stade.

Les atteintes à la biodiversité et aux circulations douces

Un représentant d'une association écologiste s'est interrogé sur l'impact du projet et de la ZGI sur la continuité écologique, à laquelle il aurait été possiblement porté atteinte lors des travaux d'aménagement.

En réponse, la CUD a précisé que le corridor écologique, qui dispose d'une largeur comprise entre cinquante et soixante mètres, est situé entre la voie ferrée et le sud de l'autoroute A 16 ainsi qu'entre la voie ferrée et la RD 11.

Par conséquent de par sa localisation géographique, au sud de l'autoroute et de la voie cyclable, il ne serait pas impacté par le projet Verkor.

L'insertion architecturale, urbaine et paysagère du projet

Les caractéristiques architecturales des bâtiments (construction bas carbone, mettre l'usine à l'échelle humaine)

Les échanges consacrés à ce thème ont été l'occasion de faire émerger diverses questions ayant donné lieu à des réponses de la part du porteur de projet principal et de l'agence d'architecture missionnée par ses soins pour élaborer l'avant-projet sommaire (APS).

Le public a soulevé la question de la prise en compte des données climatiques, spécifiques en raison de leur caractère maritime, dans la conception des bâtiments. L'agence d'architecture a indiqué en réponse que des passerelles protégeant les personnes de la pluie et du vent sont envisagées ainsi que l'utilisation de matériaux adaptés pour les revêtements de façade.

Il a également interrogé le maître d'ouvrage sur la hauteur maximale des bâtiments, celle-ci sera comprise entre 18 mètres et 34 mètres, faisant dire en réaction à certains des participants qu'il s'agissait : « de la hauteur atteinte par le clocher de l'église de la commune voisine de Saint-Georges-sur-l'Aa ».

La question de l'utilisation de biomatériaux a également été abordée, en réponse l'architecte a indiqué que du bois laminé croisé sera utilisé à la place du métal pour la construction de la charpente et les pavillons construits seront bas-carbone.

L'agence d'architecture en charge de l'APS a apporté des compléments d'informations relatifs à :

- l'orientation des bâtiments et la circulation interne à l'emprise du site qui permettra une séparation des flux entre les piétons et les véhicules ;
- la théâtralisation de l'accès à l'usine et aux locaux sociaux, par l'implantation d'une passerelle, qui reliera les bâtiments ;

L'innovation que caractérise le projet Verkor, transparaîtra dans l'architecture du bâtiment qui doit aussi bien être adaptée aux lignes du processus de production que d'éviter la construction d'un bâtiment aux formes simplistes, par trop rectilignes.

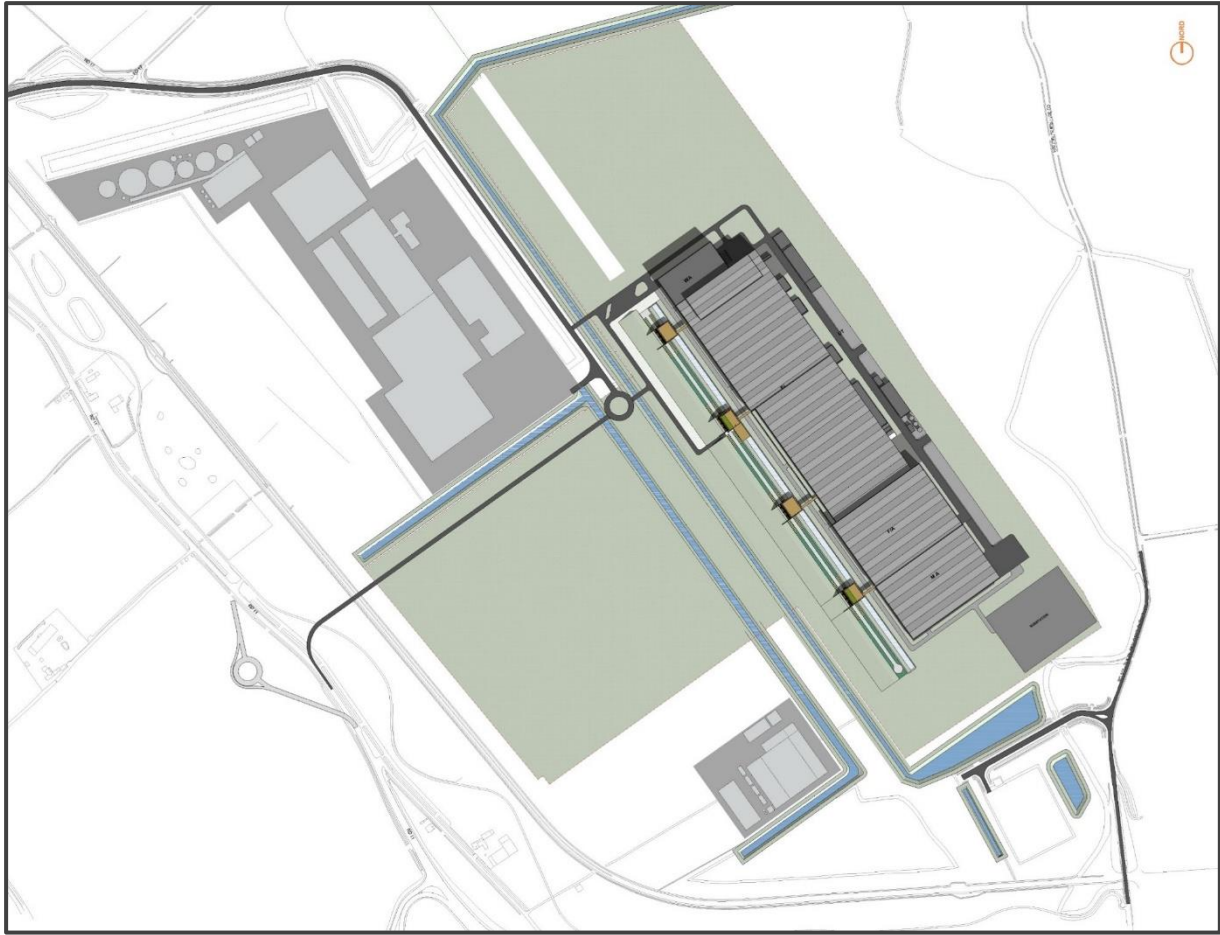
C'est pourquoi le parti pris retenu consistera à réunir un « ensemble de boîtes » imbriquées afin de créer des ruptures de perspective.

A ce titre, il importe de noter que la longueur définitive du bâtiment n'est pas arrêtée car pour des questions de maîtrise des coûts de construction, celle-ci pourrait être réduite d'au moins une centaine de mètres grâce à la localisation d'une partie de la chaîne de production en étage.

De façon plus concrète, la modélisation de l'usine est illustrée ci-dessous. Au final 57 % du site est préservé et aménagé au niveau paysager. La verdure intégrée cache notamment des pavillons qui serviront de bâtiments sociaux (accès à l'usine, vestiaires).



En matière de règles d'urbanisme une participante a remis une contribution par laquelle elle met en cause la procédure suivie par le GPMD et la CUD pour l'aménagement de la ZGI, à l'intérieur de laquelle, selon elle, les contraintes seraient inférieures au règlement national d'urbanisme.



(Sources 18 Verkor)

L'insertion urbaine du projet par sa desserte en transports collectifs et via les mobilités douces

Une première question a été posée concernant les modalités de stationnement des véhicules des salariés. Verkor a indiqué que les aires de stationnement ne seront pas couvertes et que le nombre de places sera réduit pour favoriser le recours aux mobilités douces. Des parcs à vélos seront installés à l'arrière de l'usine.

Ensuite, plusieurs questions relatives à la desserte du site ont été relevées.

D'abord concernant le mode ferroviaire-voyageurs, des discussions sont engagées avec la Région, autorité organisatrice de la mobilité, pour un renforcement du cadencement de la desserte TER de la gare de Bourbourg et parallèlement l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à cet endroit.

Ensuite, au sujet de la desserte de la ZGI via le bus, la CUD a la volonté de favoriser l'intermodalité et la desserte en transports en commun. C'est pour cela qu'elle s'engage à desservir la zone avec une ligne cadencée à haute fréquence.

Par ailleurs, la CUD a instauré depuis quelques années un système de gratuité des transports en commun dans l'agglomération tous les jours de l'année et 24/24h avec une forme de transports à la demande pour les salariés travaillant en horaires décalés. L'accès à la ZGI sera aussi rendu possible par les modes actifs de déplacement.

Les bus de la CUD fonctionnent en partie au biogaz mais le développement de la mobilité électrique et par hydrogène n'est pas pour autant exclu.

L'utilisation de la ressource électrique se développe aussi au sein du port, notamment pour les terminaux à conteneurs, pour les véhicules allant des terminaux aux entrepôts logistiques qui deviennent autonomes. De plus, le GPMD travaille avec le port de Calais pour utiliser des navires ferries qui utiliseraient la technique de la batterie et s'intéresse à la technologie de barges électriques.

Par ailleurs, plusieurs interventions ont exprimé l'importance de sécuriser la voirie entre la commune de Bourbourg et l'usine afin d'assurer la sécurité des cyclistes. En effet, sa largeur est actuellement estimée comme trop étroite pour accueillir les deux modes de transport en simultané.

Dans le même sens, un représentant d'une association écologiste s'est interrogé sur l'impact du projet et de la ZGI sur une liaison cyclable.

Un des souhaits exprimés est aussi celui de développer les mobilités douces à l'échelle de la ZGI et de prévoir une continuité des pistes cyclables jusqu'à l'usine.

L'insertion paysagère du projet

Un riverain de la ZGI a rapporté dans un registre papier l'effacement de l'environnement rural par l'implantation du projet « *à l'image des haies et des maisons qui ont été détruites ; à l'image encore de la ferme des Abesses, qui datait du XVIII^{ème} siècle, et qui se trouvait en bordure sans gêner le site* ». D'autres contributions ont été exprimées dans ce sens. Il a par exemple été demandé de conserver les arbres placés au sud-ouest du site.

Pour la meilleure insertion paysagère, le porteur du projet :

- intégrera des clôtures végétalisées, comme l'impose le GPMD ;
- recréera un maillage écologique et herbacé afin d'intégrer le bâtiment dans un espace à caractère agricole et rural ;
- choisira des espèces autochtones résistantes à la salinité de l'air marin et du climat.

Aménagement du Grand Port Maritime de Dunkerque et de la Zone Grandes Industries

L'extension du Grand Port Maritime de Dunkerque, qui avait fait l'objet d'un débat public en 2017 comme indiqué dans la synthèse, et le développement de la Zone Grandes Industries, ont suscité peu de prises de paroles.

Il a toutefois été précisé par le GPMD, qu'un nouveau barreau routier Est-Ouest, chevauchant parfois le réseau ferroviaire et nécessitant la réalisation de quelques ouvrages d'art, sera construit pour desservir, par le Nord, l'ensemble des nouvelles opérations d'aménagement, notamment de la ZGI.

La maîtrise des risques technologiques

Sur l'ensemble des risques et impacts, le maître d'ouvrage indique que les études en cours consistent à hiérarchiser les effets en prenant en compte un ensemble de facteurs. Les rubriques sur lesquelles s'accomplit ce travail concerne, le trafic routier, la consommation d'eau et le traitement des rejets, l'ensemble des risques technologiques, les émissions atmosphériques, les nuisances sonores et olfactives, les besoins en énergie et leurs sources, les approvisionnements en matières premières et leur stockage.

Le classement Seveso seuil haut du site

La région dunkerquoise accueillant déjà de nombreuses industries classées Seveso, la population se montre attentive à la dangerosité des nouvelles usines s'implantant sur le territoire.

Le porteur du projet a ainsi dû justifier le classement Seveso seuil haut de la gigafactory. Il provient, non de l'activité ou des rejets mais des capacités de stockage de la matière active utilisée pour la cathode qui sont les acides liquides de nickel, de manganèse et de cobalt. Les matières seront emballées sous vide et livrées dans des grands sacs hermétiques avec deux couches, d'environ 800 kg. Elles seront utilisées en circuit fermé pour éviter tout contact avec les opérateurs.

Afin d'apporter des garanties supplémentaires, en plus du respect de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et du partage en toute transparence de la manière dont seront maîtrisés les impacts environnementaux, Verkor s'est engagé à participer aux travaux du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (S3PI), structure locale et multipartite de coordination sur les risques industriels

Ces précisions sont importantes pour le public ainsi que les futurs salariés qui s'interrogent de plus en plus sur les conséquences de leur métier sur leur santé. Verkor a pu expliquer que la fabrication des cellules se réalise dans des salles blanches, sèches, très propres.

Les étapes lors desquelles seront malaxées les matières actives avec le solvant ne nécessiteront pas une mise en contact des salariés avec ces derniers car les matières seront introduites dans un mélangeur sans qu'il y ait d'émissions extérieures.

Les risques industriels

Dans la mesure où l'étude de dangers est en cours, l'industriel ne peut apporter de précisions sur les risques.

Il a néanmoins indiqué que le risque principal est le celui d'incendie.

En effet, le stockage de matières minérales entrant dans la composition des batteries, entraîne un risque de toxicité par les fumées qui seraient rejetées suite à un incendie.

Compte tenu de la nouveauté de ce type d'usines et de l'absence de retour d'expérience, le représentant du SDIS admet que ses services s'interrogent encore sur les principes d'intervention en cas de sinistre.

Les effets thermiques restent à affiner pour arrêter la meilleure stratégie d'intervention. Un travail de réflexion conjoint maître d'ouvrage/SDIS se poursuit notamment dans le cadre de l'écriture de l'étude de danger.

En cas d'incendie, un participant a demandé si l'éventualité d'un effet domino avec les autres industriels de la ZGI a été étudiée.

Par ailleurs, afin d'assurer au mieux la maîtrise des risques technologiques, une communication régulière avec les autres acteurs majeurs de l'industrie dunkerquoise a été jugée primordiale.

La mise en place de plans de gestion des risques

Compte tenu de la proximité avec la centrale nucléaire de Gravelines, une question a été posée sur le plan d'opération interne (POI) qui serait mis en place en cas d'alerte et sur le temps nécessaire pour mettre l'usine de batterie en arrêt.

Le maître d'ouvrage pourra y apporter réponse lorsque l'étude de danger sera terminée car c'est sur cette base que sera élaboré le POI qui constitue l'un des documents organisationnels de prévention et d'action en cas de risques notamment d'incendie.

Les avis publics rendus par les acteurs institutionnels et associatifs locaux

Parallèlement aux contributions du public, certaines collectivités locales, des élus, des associations et des acteurs du territoire ont exprimé leur avis sur le projet au cours de la concertation.

Contribution de la ville de Bourbourg

De la même manière que le Grand Port Maritime de Dunkerque, la collaboration entre les acteurs du territoire est mise en avant dans l'avis de la ville de Bourbourg transmis le 28 juin 2022 à l'adresse mail réservée à la concertation (contact-concertation@verkor.com) (annexe n°7), tout comme l'enjeu que représente l'arrivée de l'usine Verkor en termes d'emplois, de logements et de mobilité.

S'agissant de ce dernier enjeu, l'aménagement d'un pôle multimodal à une distance inférieure à un kilomètre à vol d'oiseau du site d'implantation de Verkor, est prévu à l'horizon mi-2023. Une réflexion permettant d'améliorer la desserte en transports collectifs et en modes de déplacements doux est également entamée.

De plus, la ville de Bourbourg s'est engagée dans la construction de 200 logements au nord du territoire communal d'ici cinq ans. Les infrastructures scolaires, sportives et culturelles existent déjà pour accueillir les nouveaux habitants.

D'après les termes employés, l'ensemble de ces aménagements « *ont pour objectif de faciliter l'implantation de cette entreprise qui sera indéniablement un facteur d'attractivité pour notre territoire* ».

Contribution de la Communauté Urbaine de Dunkerque

Par une lettre du 30 juin 2022 adressée aux garants, le président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, a partagé une contribution relative au projet de construction d'une gigafactory par Verkor sur le site de la concertation préalable (annexe n°8).

Le président de l'intercommunalité souligne tout d'abord l'inscription volontaire du territoire dunkerquois, lauréat de l'appel à projet « territoire d'innovation », dans la transition vers l'industrie du XXIème « décarbonée, préservant l'environnement et offrant des emplois de nouvelle génération », couplée à l'aménagement de la « ville du futur » soucieuse de la préservation de l'environnement, du mieux-vivre de ses habitants, du développement économique et de la cohésion sociale.

A ce titre, il rappelle que dès 2001, différents acteurs industriels se sont engagés en faveur de l'écologie industrielle et l'économie circulaire.

Soulignant le travail collectif mené pour aboutir à une concrétisation de ce projet, le président de la CUD met en avant le souhait d'entreprendre le nécessaire pour « *répondre aux différents enjeux d'attractivité dans le champ des compétences de la Communauté urbaine* » avec les partenaires institutionnels représentés par le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), la Région Hauts-de-France, les services de l'éducation nationale et les associations locales ; car le projet de Verkor répond à la volonté de la CUD de : « *concilier préservation de l'environnement, développement économique et cohésion sociale* ».

Afin d'accompagner l'implantation de la gigafactory sur le territoire, la CUD engage diverses actions telles que :

- développer de nouveaux espaces naturels pour renforcer les trames verte et bleue du territoire bien que l'implantation de l'usine sur la ZGI ne nécessite pas de déterminer une zone de compensation écologique ;
- produire de nouveaux logements pour répondre aux nouveaux besoins et mener une étude détaillée sur l'ensemble de l'agglomération pour « *analyser la vacance de logements et examiner les conditions de leur amélioration* ». Ces objectifs s'inscrivent dans les engagements fixés par la mise en place d'un PLUi HD ;
- créer des liens vers les centres urbains et les gares ferroviaires ainsi que proposer des solutions de desserte du « dernier kilomètre » dans les zones industrielles pour améliorer l'offre de service de transports pour les salariés de la zone industrielle portuaire ouest ;
- renforcer le réseau d'eau industrielle en « *favorisant la réutilisation, la circularité entre les entreprises et l'usage de l'eau de mer dans les processus industriels quand cela est possible* » ;
- améliorer l'attractivité médicale au niveau de l'agglomération en échangeant avec les acteurs de la santé.

Lettre de soutien du Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) Côte d'Opale

Dans sa lettre de soutien au projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg du 12 juillet 2022 (annexe n° 9), le MEDEF soutient pleinement ce dernier avec la volonté de l'intégrer dans l'écosystème entrepreneurial.

Il considère la ZGI du Grand Port comme « *adéquat pour l'implantation de Verkor* » car cette localisation participe à la formation de la « vallée de la batterie ».

Conscient que l'environnement a occupé une place importante dans les échanges de la concertation préalable, le MEDEF appelle les maîtres d'ouvrage à prendre en compte les observations y étant relatives.

Il propose aussi à Verkor de s'engager activement dans les travaux du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles Côte-d'Opale-Flandre (S3PI COF) « *afin de donner un contenu concret à la concertation territoriale avec les différentes parties prenantes et notamment avec les riverains et leurs représentants* » ainsi que pour conjuguer le développement économique, l'emploi, la cohésion sociale avec la préservation du cadre de vie.

Le MEDEF encourage le territoire à s'organiser pour « *sensibiliser aux débouchés professionnels dans l'industrie, former, recruter, anticiper les besoins concernant le logement, les services et la mobilité* ».

Il est rappelé que comme mentionné antérieurement dans le présent bilan, le porteur de projet principal s'est engagé à collaborer avec le SPPPI COF.

Avis d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France

Le groupe des élus écologistes au Conseil départemental du Nord, la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France, Europe Ecologies Les Verts Nord Pas-de-Calais et le groupe EELV Flandre maritime ont déposé un avis sur le site de la concertation préalable, le 13 juillet 2022. Un communiqué de presse synthétique a dans la foulée été diffusé (annexe n°10).

Dans un premier temps, l'avis rappelle clairement l'ambition d'une politique écologiste des transports qui est celle de : « *réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle partout où cela est possible* ». L'enjeu n'est donc pas de remplacer tous les véhicules thermiques par des véhicules électriques mais de renforcer la multimodalité et les transports collectifs en les rendant moins polluants.

De ce fait, le véhicule électrique est considéré comme une des solutions, à condition que les acteurs publics assurent le déploiement de points de charge au sein des villes et villages, mais pas comme la solution. Les autres technologies sont autant d'autres moyens pour accompagner la transition environnementale.

Dans un deuxième temps, les signataires de l'avis relèvent l'ensemble des éléments qu'ils considèrent positifs tels que la création de 1 200 emplois directs principalement locaux à l'horizon 2027 ; l'implication de Verkor dans le programme de l'Académie Européenne de la Batterie (EBA Academy) en France, formalisé par l'accord de partenariat entre EIT InoEnergy, l'Etat français et les OPCO 2i et Mobilités afin de répondre au défi des batteries « made in Europe » ; l'intégration du projet à la « vallée de la batterie » et le renforcement des deux autres usines de production de batteries lithium-ion pour former un technopole : ACC à Douvrin et Envision à Douai ; l'emplacement du projet au sein d'une ZGI permettant d'éviter l'artificialisation des sols.

Toutefois, l'avis mentionne également des insuffisances, des manques d'informations ou des pistes de progrès :

- le Conseil régional des Hauts-de-France doit pleinement jouer son rôle dans le développement et le financement de la formation professionnelle et de la transition écologique, sans oublier la formation aux métiers de la mécanique automobile, notamment pour déployer plus largement la pratique du « rétrofit » sur des véhicules d'occasion ;
- des précisions quant à la provenance des matières utilisées sont attendues en raison des enjeux sociaux, environnementaux et démocratiques. Tous les contributeurs de cet avis sont favorables à la création d'un label permettant de tracer la provenance des matières premières ;
- l'intégration au processus de fabrication de chaque usine du recyclage et du réemploi des batteries est demandée ;
- le raccordement de l'usine à un réseau de chaleur fatale produite par les industriels de la ZGI doit être favorisé ;
- l'embranchement ferroviaire pour évacuer les produits finis doit être privilégié au transport routier ;
- la construction de nouvelles infrastructures routières est à éviter en concertant les entreprises du secteur, le GPMD et la CUD ;
- la mise en place d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) est sollicité pour faciliter l'accès au site pour les salariés ;
- la publication de l'étude de dangers au plus tôt, sans attendre l'enquête publique, est demandée ;
- une étude d'impact « Eau » en lien avec les autres projets industriels dans le Dunkerquois, concernant l'ensemble du réseau hydrographique et analysant les effets du dérèglement climatique est sollicitée ;

- la poursuite de la concertation avec les acteurs du projet et la création d'un comité de suivi permanent du projet réunissant les associations, les habitants et les partenaires industriels et institutionnels du projet est souhaitée.

Par conséquent, le groupe d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, le groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France sont à ce stade, favorables à l'implantation de la gigafactory Verkor à Bourbourg, « *sous réserve d'éclaircissements sur les réserves évoquées ci-dessus* ».

Le porteur du projet s'engage à publier l'étude d'impact ainsi que l'étude de dangers dès leur finalisation. Il communiquera également, dès leur connaissance, les mesures de formation et d'emploi.

Contribution de l'Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois (ADELFA)

La contribution de la fédération d'associations ADELEFA, déposée en ligne le 18 juillet 2022 met en garde le porteur du projet sur différents points (annexe n° 11).

D'abord l'ADELFA s'interroge principalement sur les conséquences environnementales et pointe du doigt l'arrivée d'un « *énième site Seveso et IED* » et des risques afférents. Pour limiter les nuisances, elle appelle Verkor à utiliser les Meilleurs Techniques Disponibles (MTD) afin de limiter au maximum les émissions de Composés Organiques Volatils (COV) et préconise de recycler directement sur le site de production les COV utilisés dans le processus.

De plus, d'une manière plus globale, la mobilité automobile tout électrique n'est pas une solution viable pour l'ADELFA, étant donné que les besoins électriques nécessaires pour remplacer le parc automobile français sont trop massifs par rapport aux capacités de production actuelles et que les réacteurs EPR2 n'auront atteint leurs pleines capacités de production que dans plusieurs années voire au moins une décennie.

Enfin, le recyclage des modules de batteries est caractérisé comme limité car non maîtrisé à grande échelle. L'ADELFA considère qu'un recyclage de 5 à 10 % des modules de batteries produits est insuffisant. Elle met en avant la mise en place d'un cycle vertueux, de l'exploitation des ressources naturelles des matières premières jusqu'au recyclage complet des batteries usagées en fin de vie.

Dans sa réponse le porteur du projet apporte les précisions suivantes :

« Le classement SEVESO seuil haut de VERKOR est une conséquence réglementaire de l'activité de l'entreprise. Une étude des dangers est en cours d'élaboration, certaines adaptations sur le projet ont déjà été réalisées pour rendre impossible tout scénario de danger lié à des flux thermiques ou des flux d'explosion qui sortiraient de l'emprise du site. Le site d'implantation a justement été choisi pour ses grandes dimensions, qui permettent une construction à bonne distance des limites de propriétés. Il n'y aura pas de flux qui sortiront, à l'image des autres projets de gigafactories sur le territoire qui parviennent aux mêmes conclusions.

Le risque incendie est le principal risque lié à notre activité, essentiellement sur la partie aval du process lorsque les cellules sont activées électrochimiquement (lorsqu'elles commencent à être chargées). L'étude des dangers qui est en cours montrera qu'aucune des zones de danger générées par notre activité n'aura de conséquences à l'extérieur. De même, aujourd'hui aucun scénario de danger extérieur (Clarebout en particulier) n'a d'incidence sur notre bâtiment. Le risque d'effets dominos entre usines SEVESO est ainsi écarté. »

Contribution de France Nature Environnement (FNE) Hauts-de-France

L'association FNE Hauts-de-France a partagé une contribution par mail au porteur du projet le 21 juillet 2022 (annexe n° 12). Celle-ci formule des recommandations en matière d'approvisionnement durable, de recyclage ainsi que de sobriété et de neutralité carbone.

D'une part, l'association appelle à privilégier les liaisons bas carbone par la voie ferrée ou maritime pour assurer les approvisionnements et les expéditions. Une anticipation maximale est attendue du porteur du projet pour maîtriser le transport de matières dangereuses sur des axes surchargés.

D'autre part, l'avis souligne l'importance que l'usine soit « zéro déchets ».

Cependant l'arrivée de l'usine Verkor sur le territoire est considérée comme une opportunité de développer une filière de recyclage de batteries car il n'en existe pas dans les Hauts-de-France.

Enfin, en raison d'une politique de sobriété carbone mise en œuvre dans chaque territoire, il est attendu de la société Verkor qu'elle applique cette dernière et qu'elle soit évaluée chaque année par une Commission de Suivi de Site (CSS).

[Contribution inter-associations France Nature Environnement \(FNE\), Solaire en Nord, Droit D'Vélo, association Leforest Environnement, Association Promotion Recherche Environnement Santé Publique \(APRES\), Union Ecologique Flers et Cuincy Environnement Santé](#)

Déjà impliquées dans la concertation préalable relative au projet d'usine de batteries Envision-AESC à Douai, les associations France Nature Environnement (FNE), Solaire en Nord, Droit D'Vélo, Leforest Environnement, Association Promotion Recherche Environnement Santé Publique (APRES), Union Ecologique Flers et Cuincy Environnement Santé, formulent les mêmes demandes pour le projet Verkor dans la contribution déposée en ligne le 22 juillet 2022 (annexe n° 13).

Le principal sujet d'attention est celui de l'environnement. Les associations signataires de l'avis rejettent de nouvelles usines polluantes et demandent que toutes les précautions soient prises pour maîtriser parfaitement l'impact environnemental de l'installation afin que celle-ci soit : « *sans impact sur la santé des personnes et du monde vivant en général* ».

Le porteur du projet est invité à communiquer sur la provenance des minerais, l'acheminement et le stockage des matières premières, les nuisances, les rejets atmosphériques, l'utilisation de l'eau dans l'usine. Il est particulièrement demandé que les expéditions de produits finis de la gigafactory Verkor soient bas carbone, notamment vers Douai où les flux sont importants. Le transport par voie ferroviaire est encouragé.

Concernant l'emploi, les associations sont attentives aux bonnes conditions de travail, à l'emploi local et à la création d'un centre de formation sur place.

Enfin, l'installation d'un Comité Local d'Information (CLI) ou d'une Commission de Suivi des Sites (CSS) est proposée afin d'assurer le suivi : des mesures de rejets, de respect des normes, des engagements pris ainsi que l'information transmise aux habitants.

En réponse, le porteur du projet a rappelé que les matières actives utilisées : « *sont livrées dans des big bags de 800 kg avec une double enveloppe, permettant un conditionnement sous vide. La sécurité des opérateurs est assurée par le fait qu'ils ne sont jamais en contact avec ces matières. Au cours du process, des poussières sont générées, et font l'objet de nombreuses filtrations avant d'être rejetées dans l'atmosphère [...]* »

En termes d'autosurveillance, VERKOR souhaite aller plus loin que le minimum réglementaire : le solvant exploité sera recyclé à hauteur de 98%. Une partie de ce rejet doit être traitée avant d'être rejetée. Un système d'autosurveillance en ligne est en cours de réflexion, qui pourrait être rendu public.

Les différentes études seront disponibles sur ce site à l'automne 2022. »

Par ailleurs, la mise à distance de l'usine par rapport aux habitations permettra d'éviter les sorties de flux.

Il a indiqué également les conséquences réglementaires que représente le classement Seveso, dû non à la production mais au stockage de certaines matières ainsi que la réalisation en cours des études de dangers.

Contribution du Grand Port Maritime de Dunkerque

Le souhait du Grand Port d'accueillir de nouvelles implantations sur son périmètre pour développer son offre d'activités et de services, est traduit de façon explicite dans l'avis publié le 22 juillet 2022 sur le site de la concertation préalable (annexe n° 14).

L'arrivée d'une gigafactory telle que celle de la société Verkor est ainsi attendue, d'autant plus en raison de l'essor connu par le marché de la production de batteries électriques bas carbone en Europe et dans le monde. L'aspect commun de cette attente et de l'ambition de créer une « *vallée de la batterie électrique* » avec la Communauté Urbaine de Dunkerque, la Région Hauts-de-France et l'Etat est également souligné.

La dynamique économique générée par le projet représente un intérêt précieux pour le Grand Port. En plus des emplois créés et du déploiement d'une nouvelle offre de formations, le secteur de la construction, des services à l'industrie et les activités de commerce seront aussi sollicités en conséquence du fonctionnement de l'usine Verkor.

L'avis relève par ailleurs l'outil stratégique que constitue le Grand Port Maritime de Dunkerque dans le cadre de la gestion des flux croissants maritimes, de manutention et de logistique.

Afin de « *répondre aux attentes d'une industrie en pleine mutation* », comme à celles du projet Verkor qualifié de « *vecteur d'excellence et de cohésion territoriale* », le Grand Port se dit prêt pour acter de nouveaux partenariats et proposer de nouveaux modes de collaboration.

Le projet Verkor est pour lui décisif car il permettrait de répondre à un des objectifs de l'Etat, celui de doubler le nombre d'emplois directs et induits à horizon 2050 dans le secteur industrialo-portuaire.

En réponse, les maîtres d'ouvrage remercient à la fois le Grand Port Maritime de Dunkerque mais aussi l'ensemble des acteurs du territoire qu'ils considèrent comme les « *garants du renouveau industriel local et capables de fédérer tout un écosystème vertueux au service de l'industrie de demain.* »

Contribution du Parti Communiste Français (PCF) Dunkerque Littoral

En date du 22 juillet 2022, le PCF Dunkerque Littoral a partagé son avis relatif à la concertation préalable objet de ce bilan, dans lequel il s'exprime comme étant « *favorable à une réindustrialisation du pays pour assurer une souveraineté nationale industrielle* » mais « *réticent sur les logiques de profit des entreprises* » (annexe n° 15).

Le PCF sera par la suite particulièrement attentif à la place occupée par le facteur humain dans les décisions stratégiques de la société Verkor pour s'assurer du respect du bien-être et de l'application du principe de l'industrie 5.0 évoqué par le porteur du projet.

Ainsi, plusieurs remarques ont été formulées :

- le besoin de financement public et une participation de la région Hauts-de-France à hauteur de 60 millions d'euros sont validés, à condition que les maîtres d'ouvrage présentent des garanties plus solides que celle d'employer des salariés au niveau local mais par exemple celle d'accorder plus de pouvoir aux salariés dans les décisions du « conseil administratif » pour les placer au centre du processus de production de la gigafactory ;
- les aides publiques aux entreprises devraient être réservées à l'embauche et la formation ;

- une vigilance est attendue de la part de Verkor sur les conditions de travail de ses salariés pour éviter accidents du travail et problèmes de qualité et assurer la sécurité de l'exploitation ;
- la demande de prioriser les reconversions professionnelles des emplois liés aux moteurs à combustion et des demandeurs d'emplois ainsi que celle de construire des logements pour les étudiants et les futurs salariés de l'usine dans l'agglomération dunkerquoise est formulée ;
- l'idée de retreindre le trafic routier est soutenue à condition d'investissements pour développer les modes doux de circulation, les transports en commun et notamment le ferroviaire ;
- un raccordement électrique à un réseau de chaleur fatale produite par les industries situées autour de la Zone Grandes Industries, pour baisser les besoins énergétiques assurés par le réseau classique ;
- l'engagement de Verkor de réutiliser les eaux pluviales et d'instaurer un programme de recyclage de l'eau est salué mais une vigilance à avoir sur la qualité des eaux souterraines de la nappe phréatique et des eaux usées est évoquée ;
- le souhait qu'une très forte attention soit portée par le porteur du projet sur la provenance des matières premières et celui que soient régulièrement et publiquement communiqués les noms des fournisseurs est formulé afin de contrôler les conditions d'extraction des minerais ;
- une vigilance sera adoptée pour vérifier que la société Verkor s'acquitte des différents impôts et taxes (taxe foncière communale, contribution foncière des entreprises, cotisation sur la valeur ajoutée).

Le PCF Dunkerque-Littoral est par conséquent favorable à l'implantation de la gigafactory Verkor avec des réserves liées aux problématiques de l'emploi, de la formation, de l'énergie et des matières premières.

Le porteur du projet prévoit de communiquer sur la stratégie de recrutement de demandeurs d'emplois locaux lorsque celle-ci sera définie.

S'agissant de l'origine des matières premières, les éventuels partenaires sont en ce moment rencontrés. Verkor applique un « *code d'éthique sur la façon dont les matières premières sont extraites, intégrant également la notion de développement durable, et tenant compte des mécanismes mis en œuvre par les sociétés spécialisées dans l'extraction. Certaines solutions sont en train de voir le jour où ces matériaux vont venir d'Europe, du Portugal, voire de France, où on commence à extraire le lithium.* »

[Contribution de l'Association de Défense de l'Environnement ADELE de la Maison de la Vie Associative \(MVA\)](#)

L'avis de l'association ADELE de la MVA a été communiqué par mail au porteur du projet le 22 juillet 2022 (annexe n° 16).

Les observations émises traduisent une satisfaction de ces acteurs territoriaux quant à la localisation de l'activité en termes de superficie et éloignée des autres activités pour « *éviter les effets cumulés de certains polluants qui pourraient se retrouver dans l'air* », ainsi que du contenu du plan de gestion de l'eau.

Par contre certains points d'attention sont soulevés concernant les limites à terme de la ressource et de l'approvisionnement en lithium et cobalt, le recyclage des batteries après usage, la maîtrise du risque incendie notamment du fait de la proximité de l'autoroute A 16 / E 40 ainsi que concernant la formation et l'importance d'adopter une organisation ciblée sur les nouveaux métiers de l'électromobilité et de leur évolution dans le temps.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE)

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les garants demandent aux maîtres d'ouvrage de partager avec le public les éléments de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, dans des délais permettant à Verkor et RTE de prendre en compte les observations et propositions du public sur les éléments présentés avant la finalisation de ces études et des demandes d'autorisation administratives et avant la tenue de l'enquête publique.

Les débats ont par ailleurs fait apparaître quelques incertitudes. Les garants demande donc aux maître d'ouvrage, au fur et à mesure que les connaissances se préciseront, de :

- expliciter les modalités de détermination de l'origine des matières premières et de leur extraction ;
- préciser la cible de clientèle finale ;
- clarifier les tracés retenus pour la desserte ferroviaire et routière du site d'implantation et leurs impacts en termes de flux.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Ils recommandent, si le projet est poursuivi (de) :

- engager un continuum de la participation au-delà de la concertation préalable en organisant dans un premier temps une réunion publique de reddition des comptes permettant aux maîtres d'ouvrage de retranscrire les contributions retenues pour faire évoluer le projet ;

- maintenir accessible le site de la concertation afin de permettre, à minima, au public d'y consulter le bilan des garants et les réponses apportées à celui-ci par les maîtres d'ouvrage et d'apporter au plus tôt toutes les réponses aux observations émises durant la concertation préalable restées en suspens ;
- communiquer l'étude de dangers et l'étude d'impact, au plus tôt après la concertation, y compris sous la forme d'une présentation lors d'une réunion publique, et ce avant la tenue de l'enquête publique ;
- poursuivre les échanges et un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs du développement territorial durable tels que la CUD, le GPMD, les services déconcentrés de l'Etat, les autres élus et les associations à travers, par exemple, un comité de suivi ;
- contribuer en partenariat avec la CUD, le GPMD, la Région, l'Etat et RTE aux réponses à apporter sur le développement du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques notamment au sein des immeubles collectifs et la capacité du réseau électrique à y satisfaire, l'accessibilité économique des véhicules électriques et l'opportunité du marché « rétrofit » ;
- engager ou conforter un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs de la formation et de l'emploi notamment avec des structures comme l'Université du Littoral Côte d'Opale, Pôle Emploi, la Mission Locale, Entreprendre Ensemble ;
- participer aux travaux du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles Côte d'Opale Flandre (SPPPI COF) ;
- communiquer sur les retours d'expérience d'autres gigafactories pour apporter des réponses aux interrogations sur les dangers, le risque incendie qui semble potentiellement le plus grave, sa maîtrise et les stratégies d'intervention des pompiers ;
- expliciter l'intention exprimée par le maître d'ouvrage de mettre en place un système d'information en ligne permettant d'assurer en continu le suivi des indicateurs environnementaux par le public ;
- préciser l'origine des matières premières ainsi que le processus de traitement du recyclage des batteries en fin de vie ;
- poursuivre l'information et la réflexion en cours sur la recherche de solutions alternatives sur la gestion de la ressource en eau pour réduire au maximum les prélèvements en raison de la pression qu'elle subit sur le territoire ;
- conserver la volonté de décarboner le processus de production et approfondir l'hypothèse d'aller plus loin en produisant une partie de l'électricité nécessaire ;
- proposer de redéfinir le schéma local routier en concertation avec le public, du fait de la saturation du trafic ressentie par ce dernier et les craintes exprimées sur l'accroissement et la circulation des poids lourds une fois l'usine Verkor en activité ;
- présenter avant le dépôt de la demande permis de construire, la localisation et la volumétrie finale du bâtiment, son architecture, l'aménagement de ses abords sur son emprise foncière et l'insertion de ce dernier dans le paysage ;

- créer des supports de communication (véhicule électrique itinérant, usine virtuelle en 3D...) permettant de rendre concret aux yeux du public et notamment de potentiels salariés le visage et le contenu de la future usine ;
- expliciter la démarche pour créer une usine 5.0 avec des illustrations concrètes afin de permettre une meilleure compréhension du concept devant mettre l'humain au centre et répondre à la contradiction apparente entre digitalisation et création ou maintien d'emplois de production ;
- communiquer sur les conditions de travail au sein de l'entreprise, le sens donné au travail et les valeurs de l'entreprise Verkor ;
- prendre en compte les suggestions exprimées par le public lors des ateliers thématiques concernant les services offerts par l'entreprise à ses futurs salariés sur des aspects comme les mobilités alternatives au véhicule individuel, y compris à l'échelle de la ZGI, la restauration collective, les modes de garde pour les enfants ;
- préciser la politique d'inclusion du public féminin sur la formation et le recrutement afin de veiller à la parité ;
- maintenir un effort de transparence sur le montage financier et notamment la part des financements publics ;
- assurer les retombées économiques induites au-delà des emplois directs, en privilégiant par exemple les entreprises locales pour la construction et un pourcentage des emplois réservé à l'insertion.

Liste des annexes

- **Annexe 1** Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants
- **Annexe 2** Lettres de saisine de la CNDP et de désignation des garants
- **Annexe 3** Lettre de mission des garants
- **Annexe 4** Le processus technique de fabrication de cellules et modules de batteries lithium-ion
- **Annexe 5** Synthèse du débat public « CAP 2020 »
- **Annexe 6** Questionnaire diffusé lors des rencontres mobiles
- **Annexe 7** Contribution de la Ville de Bourbourg
- **Annexe 8** Contribution de la Communauté Urbaine de Dunkerque
- **Annexe 9** Lettre de soutien du Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) Côte d'Opale
- **Annexe 10** Avis et communiqué de presse d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France
- **Annexe 11** Contribution de l'Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois (ADELFA)
- **Annexe 12** Contribution de France Nature Environnement
- **Annexe 13** Contribution inter-associations France Nature Environnement (FNE), Solaire en Nord, Droit D'Vélo, association Leforest Environnement, Association Promotion Recherche Environnement Santé Publique (APRES), Union Ecologique Flers et Cuincy Environnement Santé
- **Annexe 14** Contribution du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)
- **Annexe 15** Contribution du Parti Communiste Français (PCF) Dunkerque Littoral
- **Annexe 16** Contribution de l'Association de Défense de l'Environnement ADELE et de la Maison Associative (MVA)
- **Annexe 17** Table des abréviations

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Clarifier les informations relatives à l'origine des matières premières et leurs conditions d'extraction.			
2. Préciser les objectifs de développement des capacités de production ainsi que de la cible de clientèle.			
3. Indiquer dans un délai adéquat, préférentiellement avant l'enquête publique, les tracés retenus parmi les scénarii, pour la desserte ferroviaire et routière du site d'implantation de Verkor et leurs impacts en termes de flux.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants			
1. Engager un continuum de la participation au-delà de la concertation préalable en organisant dans un premier			

temps une réunion publique de reddition des comptes permettant aux maîtres d'ouvrage de retranscrire les contributions retenues pour faire évoluer le projet.			
2. Maintenir accessible le site de la concertation afin de permettre, à minima, au public d'y consulter le bilan des garants et les réponses apportées à celui-ci par les maîtres d'ouvrage et d'apporter au plus tôt toutes les réponses aux observations émises durant la concertation préalable restées en suspens.			
3. Communiquer l'étude de dangers et l'étude d'impact, au plus tôt après la concertation, y compris sous la forme d'une présentation lors d'une réunion publique, et ce avant la tenue de l'enquête publique.			
4. Poursuivre les échanges et un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs du développement territorial durable tels que la CUD, le GPMD, les services déconcentrés de l'Etat, les autres élus et les associations à travers, par exemple, un comité de suivi.			
5. Contribuer en partenariat avec la CUD, le GPMD, la Région, l'Etat et RTE aux réponses à apporter sur le développement du réseau des bornes de recharge des véhicules électriques notamment au sein des immeubles collectifs et la capacité du réseau électrique à y satisfaire, l'accessibilité économique des véhicules électriques et l'opportunité du marché « rétrofit ».			
6. Engager ou conforter un travail collaboratif avec l'ensemble des acteurs de la formation et de l'emploi notamment avec des structures comme l'Université du Littoral Côte d'Opale, Pôle Emploi, la Mission Locale, Entreprendre Ensemble.			

7. Participer aux travaux du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles Côte d'Opale Flandre (SPPPI COF).			
8. Communiquer sur les retours d'expérience d'autres gigafactories pour apporter des réponses aux interrogations sur les dangers, le risque incendie qui semble potentiellement le plus grave, sa maîtrise et les stratégies d'intervention des pompiers.			
9. Expliciter l'intention exprimée par le maître d'ouvrage de mettre en place un système d'information en ligne permettant d'assurer en continu le suivi des indicateurs environnementaux par le public.			
10. Préciser l'origine des matières premières ainsi que le processus de traitement du recyclage des batteries en fin de vie.			
11. Poursuivre l'information et la réflexion en cours sur la recherche de solutions alternatives sur la gestion de la ressource en eau pour réduire au maximum les prélèvements en raison de la pression qu'elle subit sur le territoire.			
12. Conserver la volonté de décarboner le processus de production et approfondir l'hypothèse d'aller plus loin en produisant une partie de l'électricité nécessaire.			
13. Proposer de redéfinir le schéma local routier en concertation avec le public, du fait de la saturation du trafic ressentie par ce dernier et les craintes exprimées sur l'accroissement de la circulation des poids lourds une fois l'usine Verkor en activité.			
14. Présenter avant le dépôt de la demande permis de construire, la localisation et la volumétrie finale du bâtiment, son architecture, l'aménagement de ses abords			

sur son emprise foncière et l'insertion de ce dernier dans le paysage.			
15. Créer des supports de communication (véhicule électrique itinérant, usine virtuelle en 3D...) permettant de rendre concret aux yeux du public et notamment de potentiels salariés le visage et le contenu de la future usine.			
16. Expliciter la démarche pour créer une usine 5.0 avec des illustrations concrètes afin de permettre une meilleure compréhension du concept devant mettre l'humain au centre et répondre à la contradiction apparente entre digitalisation et création ou maintien d'emplois de production.			
17. Communiquer sur les conditions de travail au sein de l'entreprise, le sens donné au travail et les valeurs de l'entreprise Verkor.			
18. Prendre en compte les suggestions exprimées par le public lors des ateliers thématiques concernant les services offerts par l'entreprise à ses futurs salariés sur des aspects comme les mobilités alternatives au véhicule individuel, y compris à l'échelle de la ZGI, la restauration collective, les modes de garde pour les enfants.			
19. Préciser la politique d'inclusion du public féminin sur la formation et le recrutement afin de veiller à la parité.			
20. Maintenir un effort de transparence sur le montage financier et notamment la part des financements publics.			
21. Assurer les retombées économiques induites au-delà des emplois directs, en privilégiant par exemple les entreprises locales pour la construction et un pourcentage des emplois réservé à l'insertion.			

Annexe 2 Lettres de saisine par les maîtres d'ouvrage et de désignation des garants



Madame Chantal JOUANNO
Présidente de la Commission Nationale du Débat Public
CNDP
244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Grenoble, le 22 novembre 2021

Objet : **Saisine de la CNDP** : Projet de construction d'une usine de production de cellules Lithium-ion

Madame la Présidente,

VERKOR et RTE, maîtres d'ouvrage, demandent la saisine par ce courrier de la Commission Nationale du Débat Public sur le projet de réalisation d'une usine de production de cellules lithium-ion, afin que la CNDP décide de la démarche de participation adaptée à ce projet.

Vous trouverez ci-joint à cet effet le dossier de saisine présentant le projet et notamment les 3 sites potentiels susceptibles de l'accueillir.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre considération distinguée.

Pour VERKOR,
Benoît Lemaignan

Pour RTE,
Delphine Porfirio

1-3 Allée du Nanomètre
38000 Grenoble, FRANCE

www.verkor.com

VERKOR : SA au capital de 704 941 euros RCS : 888 047 792
Siège Social : 1-3 Allée du Nanomètre 38000 Grenoble, FRANCE

SÉANCE DU 1^{er} DECEMBRE 2021

DECISION N° 2021/154/ VERKOR / 1
PROJET D'USINE DE BATTERIES LITHIUM-ION VERKOR

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9,
- vu le courrier de saisine conjointe et le dossier annexé reçus le 22 novembre 2021, de M. Benoît LEMAIGNAN, représentant la société VERKOR et de M. Delphine PORFIRIO, représentant la société RTE, concernant un projet de réalisation d'une usine de production de batteries lithium-ion qui sera localisée sur le département de l'Indre ou de Seine maritime ou du Nord

considérant que :

- ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement local et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs,

après en avoir délibéré,

décide :

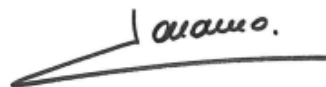
Article 1 : Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 : Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 : M. Jean-Luc RENAUD est désigné garant de la concertation préalable sur le projet de réalisation d'une usine de production de batteries lithium-ion.

Article 4 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 2 MARS 2022

DECISION N° 2022/39/ VERKOR / 2

PROJET D'USINE DE BATTERIES LITHIUM-ION VERKOR A DUNKERQUE (59)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9,
- vu le courrier de saisine conjointe et le dossier annexé reçus le 22 novembre 2021, de M. Benoît LEMAIGNAN, représentant la société VERKOR et de Mme Delphine PORFIRIO, représentant la société RTE, concernant un projet de réalisation d'une usine de production de batteries lithium-ion qui sera localisée sur le département de l'Indre ou de Seine maritime ou du Nord
- vu sa décision N°2021/154/VERKOR/1 du 1^{er} décembre 2021, décidant une concertation préalable selon l'article L.121-9 du code de l'environnement et désignant Jean-Luc Renaud garant de cette dernière,
- vu le courrier du maître d'ouvrage en date du 14 février 2022 indiquant à la CNDP la décision de localiser le projet de réalisation d'une usine de production de batteries lithium-ion sur la Zone de Grandes Industries (ZGI) de DUNKERQUE-Port,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : M. Jean-Raymond WATTIEZ est désigné garant de la concertation préalable sur le projet de réalisation d'une usine de production de batteries lithium-ion, en binôme avec Monsieur Jean-Luc RENAUD, désigné le 1^{er} décembre 2021.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

Annexe 3 Lettre de mission des garants



LA PRESIDENTE

Paris, le 6 décembre 2021

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 1^{er} décembre 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet de nouvelle usine de production de batteries électriques (« *gigafactory* ») sur un site non public entre le Nord (59), la Seine-Maritime (76) et l'Indre (36), relevant de la catégorie II « *Equipements industriels* » de l'article R.121-2 du Code de l'environnement, porté par l'entreprise Verkor.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux enjeux environnementaux et de société majeurs, et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci. Lorsque la décision aura été prise de localiser le projet ou si la concertation porte également sur la localisation du site, la CNDP envisagera la nomination d'une deuxième personne pour assurer cette mission de garantie en binôme.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Jean-Luc RENAUD
Garants de la concertation préalable
Projet de *gigafactory* « Verkor »

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – chantal.jouanno@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la concertation du grand public sur le projet doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Le MO a saisi la CNDP pour un projet d'usine dont la localisation entre 3 sites confidentiels reste encore à définir. Les critères du choix qui devrait intervenir très prochainement sont multiples : rapidité d'obtention des autorisations, présence des réseaux, facilité de développement de l'activité à long terme, relations partenariales locales, coût d'achat du terrain, etc. Il est important de donner à voir au public ce qui a amené le MO à sélectionner un site plutôt qu'un autre. Dans tous les cas, votre désignation intervient en amont de façon à préparer le contenu de l'information sur ce dossier.
- Les enjeux socio-économiques et environnementaux du projet sont majeurs. Plusieurs points peuvent faire débat : les filières de production (amont avec l'extraction des métaux nécessaires aux batteries ou la production chimique des composantes des batteries ; aval avec la commercialisation des batteries et l'alimentation en *inputs* de l'industrie automobile), les emplois (quel avenir pour ceux des usines actuelles de moteurs thermiques ? quel niveau et type d'embauche sur les lignes d'assemblage des batteries ? quel dialogue social avec les syndicats professionnels), le risque industriel (proximité des premières habitations)...
- Un débat de fond, qui dépasse largement le périmètre du projet, doit également pouvoir se tenir à l'occasion de ce projet sur l'opportunité de développer un parc automobile électrique, et donc de construire cette usine : pourquoi la puissance publique privilégie-t-elle le véhicule électrique ? Quelles implications sociales du développement de la voiture individuelle ? Quel est le bilan environnemental de ce type de véhicule ? quels débouchés locaux ? Quels équipements nécessaires à ce déploiement ? Etc. Lors de l'étude de contexte que vous allez mener en toute indépendance du MO, je vous invite à explorer de la façon la plus neutre tous les sujets pouvant faire débat afin d'identifier les publics qui se sentent concernés sur les différentes dimensions du projet. D'un point de vue du droit de la participation, ce projet industriel ne se limite pas au périmètre du site. Les concertations sur les projets similaires de Douvrin porté par ACC et de Douai porté par Envision AESC doivent pouvoir vous inspirer quant à la manière d'élargir le débat.
- Les contextes locaux laissent entendre qu'une mobilisation du grand public peut être compliquée sur ce projet : besoins d'offres d'emploi et réaménagement d'un site industriel existant. Pour autant, l'information et la mobilisation du public sont les étapes essentielles de tout processus participatif. Vous devez vous assurer que tous les publics qui se sentent concernés sont correctement informés et amener le MO à mettre tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat, notamment parce que le MO n'a jusqu'ici que peu communiqué sur son projet.
- Enfin, je vous alerte sur le calendrier particulièrement serré proposé par le MO et sur le fait qu'il est peu habitué à la pratique participative et aux exigences du code de l'environnement. Je vous invite donc à l'y acculturer au plus vite, afin qu'il puisse mesurer l'intérêt qu'il a à assouplir son calendrier, le champ des débats et clarifier le processus décisionnel autour de son projet.

Définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, **la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP**. L'organisation pratique de la concertation revient, elle, au MO. L'une de vos missions principales est donc de définir avec le MO ces éléments pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

A cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains, salariés présents et futurs des sites, acteurs institutionnels, associations environnementales, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation. Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacrés à cette étude de contexte.

Il s'agira manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- L'insertion locale du projet, d'une part,
- Sa zone d'intérêt potentiel liée par exemple au plan de mobilité du site ou aux zones de destination future des véhicules équipés, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- Les sujets environnementaux, socio-économiques et industriels évoqués plus haut,
- Les points en cours de réflexion par le MO sur la définition de son projet (synergies industrielles, modes de production, revalorisation des rejets, etc.).

Puis, à partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO. Vous accompagnerez également le MO dans la rédaction du dossier de concertation qui servira de base à l'information mise à disposition du public et contiendra la présentation des modalités de la participation.

Notez que vous serez invité à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagné du dossier et des modalités de concertation proposées par le MO, sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP. La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation. En votre qualité de garant, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) par la

concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Cette information doit intégrer les éléments décidés par la CNDP en séance plénière d'examen du dossier et des modalités. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tou.te.s de se faire une idée sur les prochaines échéances ? Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet de Verkor de *gigafactory* est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application de la Constitution. Vous avez la responsabilité de garantir ces droits au nom de la CNDP.**

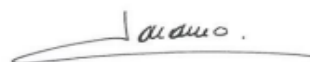
A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Je vous demande tout particulièrement d'informer mes équipes de la publication par le MO des dates, du site internet et du dossier de la concertation. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

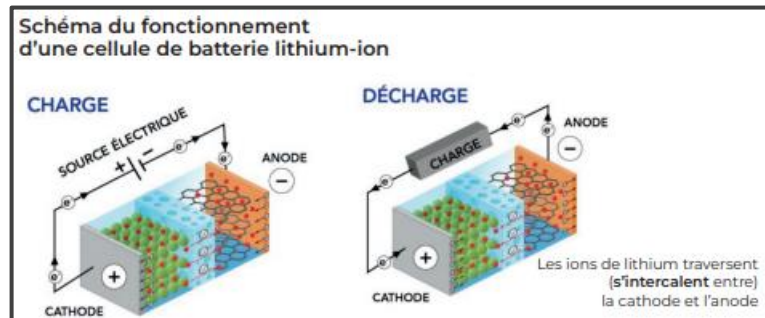


Chantal JOUANNO

Annexe 4 Le processus technique de fabrication de cellules et modules de batteries lithium-ion

Tout d'abord, une batterie est la combinaison de plusieurs modules, elle-même constituée d'un ensemble de cellules lithium-ion. Chacune des cellules est composée de deux électrodes, une positive et une négative, générant le courant électrique en échangeant des électrons depuis un électrolyte chargé d'assurer le passage des électrons d'une électrode à l'autre et un séparateur qui évite au courant de passer en permanence.

Illustrée ci-contre, la batterie lithium-ion est la plus utilisée actuellement dans les véhicules électriques du fait de son importante capacité à stocker de l'énergie.



(Source 19 Synthèse du dossier de concertation)

Le processus de fabrication de cellules et de modules de batteries lithium-ion se divise en cinq étapes.

1^e étape : Le stockage de la matière première

L'ensemble des matières premières utiles à la production de cellules et de modules sont réceptionnées et stockées dans l'usine. Leur acheminement est principalement prévu par voie routière mais l'installation d'une ligne ferroviaire est à l'étude.

2^e étape : La fabrication d'électrodes

La fabrication des électrodes est elle-même répartie en quatre étapes.

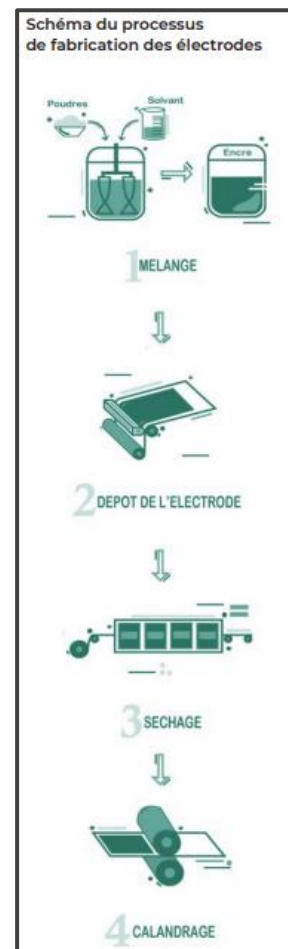
Premièrement, l'encre d'enduction, principe actif des électrodes est obtenue grâce à un mélange des matériaux actifs sous forme de poudre tels que l'oxyde de lithium, le nickel, le manganèse et le cobalt, d'un liant, des solvants et d'un carbone conducteur.

Deuxièmement, l'encre d'enduction obtenue est déposée sur les deux faces d'un collecteur de courant pour former une électrode. Le collecteur est de l'aluminium pour la cathode (électrode positive) et du cuivre pour l'anode (électrode négative). Cette étape est celle du dépôt de l'électrode.

Troisièmement, l'encre est séchée à 150 °C maximum dans un four partagé en plusieurs chambres régulées à des températures différentes. Le chauffage est réalisé une fois par face du collecteur de courant et permet l'évaporation et l'évacuation des solvants destinés à être réutilisés ou recyclés ainsi que l'évaporation de l'eau, ennemi de la batterie lithium-ion.

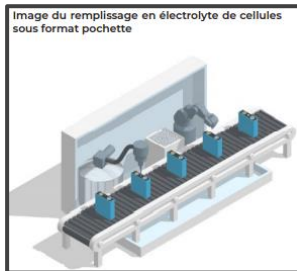
Enfin, quatrièmement, les bobines sont refroidies après le séchage, déroulées et pressées dans de grosses calandres pouvant chauffer jusqu'à 150 °C afin d'obtenir l'épaisseur désirée. Les bobines sont ensuite nettoyées, enroulées sur une bobine mère qui sera elle-même déroulée, découpée à la bonne largeur des cellules et enroulée sur des bobines filles destinées à être séchées. Cette étape du calandrage est la dernière nécessaire à la fabrication des électrodes.

3^e étape : L'empilage



(Source 20 Dossier de concertation)

Les électrodes positives, le séparateur³ et l'électrode négative sont empilés alternativement en couches. Pour ce faire, les bobines filles enroulées sont déroulées et découpées en fonction de la demande. Une zone non enduite est toutefois laissée en bord pour qu'une patte de connexion en cuivre capable de collecter les électrons puisse être soudée ensuite. Les contacts soudés sont insérés dans le boîtier de la cellule.



(Source 21 Dossier de concertation)

4^e étape : L'assemblage des cellules

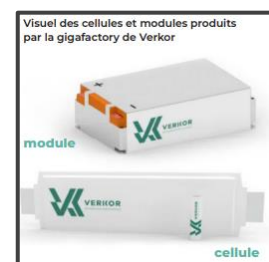
Lors de cette étape, les cellules sont séchées puis remplies par l'électrolyte. Elles sont chargées alternativement pendant le remplissage avec du vide et de l'argon afin d'aboutir à une meilleure distribution plus rapide de l'électrolyte. L'ouverture du remplissage est scellée sous vide par impulsion ou chaleur.

5^e étape : La formation de la cellule

La formation de la cellule s'opère par une opération de charge et de décharge. Une étape de dégazage spécifique à ce type de cellules s'ajoute lors de la formation. Elle permet d'éliminer les gaz après la première charge et décharge de la cellule.

L'étape de formation rend la cellule opérationnelle à l'usage. Toutefois, des tests sont réalisés pour contrôler la capacité et la résistance interne.

Ce n'est qu'à l'issue de ce processus technique que les cellules peuvent être assemblées en modules.



(Source 22 Dossier de concertation)



(Source 23 Verkor)

La batterie finalisée par Renault, par exemple celle d'une Zoé E-Tech ressemble au prototype illustré ci-contre.

³ Un séparateur désigne un isolant électrique destiné à ne pas laisser passer les électrons et éviter les courts-circuits pouvant provoquer l'inflammation de la batterie dans un cas extrême.

Annexe 5 Synthèse du débat public « CAP 2020 »

Le débat public organisé du 18 septembre au 22 décembre 2017, conduit par huit membres d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP), était relatif au projet du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) d'étendre le bassin d'accueil des conteneurs. L'objet de ce dernier est de créer 2 000 mètres supplémentaires de quais et terre-pleins et 350 hectares de zones logistiques complémentaires, dont 170 hectares d'entrepôts s'inscrivant dans un développement global de 3000 ha de l'emprise du GPMD répartis en trois tiers consacré à la préservation de la biodiversité, à l'extension des terminaux maritimes et au développement de l'accueil d'activités industrielles et logistiques.

Par le passé capable de recevoir des navires de 300 000 tonnes avec un tirant d'eau pouvant aller jusqu'à entre 18.5 et 22 mètres, l'ajout d'un nouveau bassin pour conteneurs permettrait d'augmenter les capacités et d'accueillir en simultané deux très grands navires porte-conteneur avec un tirant d'eau de 16.5 mètres.

Pour ce faire, deux phases de travaux sont prévues en raison des deux postes à quai par phase à installer. La première phase est envisagée pour 2024 et la seconde pour 2032.

Autofinancé à 70 %, deux solutions ont été présentées lors du débat public. La première est la solution Baltique ; d'un montant de 829 millions d'euros elle visait à créer un nouveau bassin à l'Est de la zone logistique actuelle. La seconde est la solution Atlantique ; représentant un coût de 689 millions d'euros elle consistait à prolonger vers le Sud, le bassin de l'Atlantique et le quai de Flandre et était celle préférée par le maître d'ouvrage.

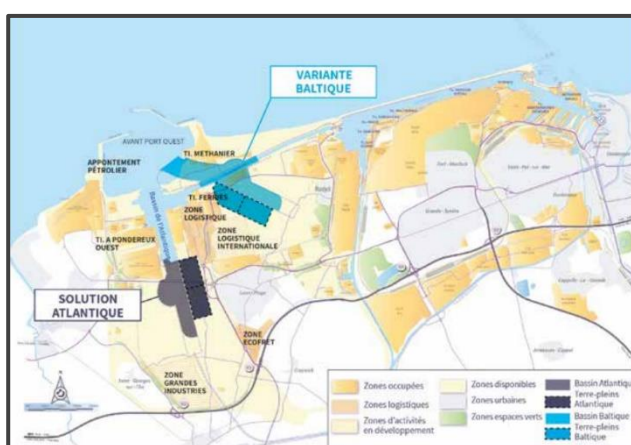
Classé premier port français pour la diversité des trafics, ce projet représente un outil stratégique pour renforcer l'emploi, la croissance économique et le développement durable pour le Dunkerquois. En effet, sur le plan socio-économique local, 16 000 emplois pérennes ont été estimés à l'horizon 2035 dans les domaines de la logistique, des transports, de l'industrie et du commerce. En plus, 5 500 emplois supplémentaires sont attendus à Dunkerque et ses alentours. Ce boost au niveau de l'emploi et de la formation a clairement été perçu comme une chance.

Concernant les prévisions en matière de croissance économique, le projet est jugé comme un moyen d'offrir au port une plus grande visibilité à l'échelle européenne, voire internationale et d'attirer de nouvelles lignes maritimes. Grâce aux nouvelles recettes issues de l'augmentation d'activité, de nouveaux investissements dans de nouvelles filières, la formulation de conseils auprès des clients et des industriels dans leurs démarches commerciales et dans leur recherche de compétitivité sont envisagés par Dunkerque-Port.

Parmi les plus de deux mille participants au débat public, une majorité s'est positionnée en soutien du projet. Des oppositions ont toutefois été exprimées, notamment par ceux qui récuse la mondialisation et son modèle sociétal mais aussi par ceux qui s'interrogent sur la rentabilité de l'investissement.

La prise en compte des évolutions technologiques dans le milieu portuaire et logistique a également été mentionnée à la fois comme une opportunité mais aussi et surtout comme une condition.

Sur le plan environnemental et notamment l'impact du flux routier à prévoir, la commission a proposé au maître d'ouvrage dans son bilan, d'organiser des études pour expliciter les conséquences du développement de la filière conteneurs sur le trafic routier afin de bénéficier de données chiffrées relatives au trafic actuel et celui envisagé à chaque étape du projet.



(Source 24 Compte rendu du débat public « CAP 2020 »)

S'agissant des émissions atmosphériques et des diverses pollutions ou nuisances liées aux transports, une sous-estimation de la part du GPMD a été soulignée par certains participants lors du débat public.

En matière d'aménagement territorial et de qualité du cadre de vie, une crainte de voir la coupure territoriale s'accroître par le projet a été relevée. Les habitants de Loon-Plage particulièrement, ont partagé leur impression de vivre sur une île et d'être enclavés. D'autres ont également alerté sur l'importance de maintenir l'accès à la mer et aux loisirs maritimes.

Les enjeux du projet « CAP 2020 » à la fois environnementaux, socio-économiques, territoriaux se retrouvent assez largement dans le projet de Verkor, entraînant ainsi la formulation de problématiques parfois similaires.



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

**QUESTIONNAIRE PARTICIPANT
RENCONTRES MOBILES**

1. Aviez-vous déjà entendu parler du projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques Verkor avant cette rencontre ? Si oui, via quel média ?

- Non
- Oui, via.....

2. Quelles seraient selon vous les raisons de mettre en œuvre ce projet ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor> 1



3. Et les raisons de ne pas le poursuivre ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. Quels sont pour vous les éléments que les porteurs du projet (Verkor et RTE) doivent impérativement prendre en compte dans ce projet ? A quoi souhaitez-vous qu'ils soient attentifs ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

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

2



5. Que pensez-vous plus largement du développement de la mobilité électrique (voiture, trottinette, vélos, autobus, autres modes de transport électrifiés) ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

6. Avez-vous des questions, des remarques, des avis sur ce projet ou sur d'autres sujets en lien avec celui-ci ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor> 3



Facultatif :

Quelle est votre commune de résidence ?

.....

Quelle est votre tranche d'âge ?

0-19 ans 20-39 ans 40-59 ans 60-79 ans 80 ans et +

Verkor et RTE vous remercie de votre participation.

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

4

Annexe 7 Contribution de la Ville de Bourbourg

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Département du Nord



A Bourbourg, le 28 juin 2022

A l'attention de
Messieurs Jean-Luc RENAUD et
Jean-Raymond WATTIEZ
Garants de la CNDP

N/Réf. : EG/NH

Objet : Projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg.
Contribution de la ville de Bourbourg à la concertation préalable

Messieurs les Garants,

Le développement de la Zone Grande Industrie est prévu depuis plusieurs années. Elle est le fruit d'un travail de concertation entre le Grand Port Maritime de Dunkerque et la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Pour la ville de Bourbourg, l'arrivée de l'entreprise VERKOR sur son territoire est un enjeu majeur tant en matière d'emplois, de logements qu'en matière de déplacements.

Un nouveau pôle multimodal, dont les travaux sont portés par la Communauté Urbaine de Dunkerque et cofinancés par la Région Hauts-de-France, verra le jour en juin 2023. Ce dernier se situe à un peu moins d'un kilomètre à vol d'oiseau du site offrant ainsi une solution de desserte pour la zone.

La ville a d'ores et déjà sollicité les services communautaires pour améliorer son offre de services en matière de transports collectifs et de déplacements doux en reliant la vélo voie verte à la gare.

Concernant la demande de logements, il est envisagé sur la partie Nord de la ville la création d'un peu plus de 200 logements sur ces cinq prochaines années. La ville a les infrastructures (scolaires, sportives et culturelles) pour pouvoir accueillir ces nouveaux habitants.

Toutes les actions entreprises, que cela soit au niveau communautaire ou communal, ont pour objectif de faciliter l'implantation de cette entreprise qui sera indéniablement un facteur d'attractivité pour notre territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur les Garants, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Le Maire,
Eric GENS

Toute correspondance doit être adressée à Monsieur le Maire - BP 50 - 59630 BOURBOURG
Tél : 03 28 65 96 40 - www.bourbourg.fr - contact@bourbourg.fr

Annexe 8 Contribution de la Communauté Urbaine de Dunkerque



DIRECTION GENERALE

Télé : 03.28.62.71.89

Nos Réf. : LP/XD/HC/2022.06.22

A l'attention de Messieurs Jean-Luc RENAUD
et Jean-Raymond WATTIEZ
Garants de la CNDP

Dunkerque, le 30 JUIN 2022

Objet : Projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg
Contribution de la Communauté Urbaine de Dunkerque à la concertation préalable

Messieurs les Garants,

La création d'une usine de production de cellules et modules de batteries électriques sur la commune de Bourbourg concrétise un travail collectif mené par les élus de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) depuis 2014 pour refaire de notre territoire la tête de pont de l'industrie française. Elle participe de la transformation engagée vers l'industrie du XXI^{ème} siècle, décarbonée, préservant l'environnement et offrant des emplois de nouvelle génération. C'est un atout important pour accélérer les transitions économiques, énergétiques, écologiques et sociales de notre territoire industriel-portuaire.

En devenant lauréat de l'appel à projet « Territoire d'innovation » avec notre projet « Dunkerque l'énergie créative », notre territoire s'ancre sur la mise en place d'une symbiose territoriale pour incarner l'industrie et la ville du futur. Il a pour ambition le mieux-vivre de nos habitants en associant préservation de l'environnement, développement économique et cohésion sociale. A travers ce projet, c'est « l'esprit de Dunkerque » qui prédomine, cette capacité à fédérer, à rebondir, à s'adapter, à travailler ensemble pour réussir une transformation indispensable pour accélérer la lutte contre le changement climatique.

Mais sur notre territoire, la transition n'est pas subie : elle est avant tout un choix partagé. Avant même que le concept ne soit popularisé, le territoire s'est lancé dans l'écologie industrielle avec la mise en place, dans les années 80, d'un réseau de chaleur alimenté par la récupération de la chaleur fatale des hauts fourneaux de l'industrie sidérurgique. En 2001, à l'initiative des industriels, l'association Ecopal est créée pour mettre en application les principes de l'écologie industrielle et de l'économie circulaire.

Dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt, le Grand Port Maritime de Dunkerque propose de développer une autoroute de la chaleur dans la zone industrielle portuaire, à l'usage des entreprises, en vue de réduire les consommations d'énergie dans les processus de fabrication. L'implantation de VERKOR qui y sera raccordée donne une viabilité économique à ce projet d'économie circulaire de la chaleur du territoire.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

Pertuis de la Marine - BP 85530 - 59386 Dunkerque cedex 1 - Tél. : 03 28 62 70 00
www.communaute-urbaine-dunkerque.fr

Avec cette dynamique, nous inversons la tendance observée au cours de ces trente dernières années de fermeture de grandes entreprises et de déclin démographique et nous préparons l'avenir en valorisant les nombreux atouts de notre territoire.

Notre territoire constitue aussi une plateforme énergétique majeure avec la plus puissante centrale nucléaire d'Europe de l'Ouest (5,4 GW), un grand projet de champ éolien en mer de 600 MW, le deuxième plus important terminal de gaz naturel liquéfié d'Europe, d'importants projets de production d'hydrogène bas carbone...

Ce projet porté par VERKOR s'intègre parfaitement dans notre volonté de concilier préservation de l'environnement, développement économique et cohésion sociale. C'est pourquoi nous souhaitons le voir aboutir et nous organisons pour répondre aux différents enjeux d'attractivité dans le champ des compétences de la Communauté urbaine et avec nos partenaires institutionnels que sont le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Région Hauts de France, les services de l'éducation nationale et le tissu associatif local.

Le site prévu pour la construction de cette usine est dans la zone grande industrie en cours d'aménagement et ne nécessite pas de détermination de nouvelle zone de compensation écologique. Mais la CUD, en lien avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, continue à développer de nouveaux espaces naturels afin de renforcer les trames bleue et verte sur le territoire.

Notre Plan Local d'Urbanisme intercommunal en révision intègre les volets Habitat et Déplacement (PLUiHD). C'est dans ce volet Habitat que la CUD prévoit une production de logement qui permettra de couvrir l'essentiel des besoins sans nouvelle extension. Pour analyser la vacance de logement et examiner les conditions de leur amélioration, nous avons lancé une étude détaillée sur l'ensemble de l'agglomération.

L'agglomération dispose d'un réseau de transport collectif performant dont l'accès est gratuit pour tous. La souplesse offerte par ce réseau de bus permet son adaptation au développement de l'agglomération et nous allons faire évoluer l'offre de service pour les salariés de la zone industrielle portuaire ouest, en créant des liens vers les centres urbains et les pôles intermodaux que sont les gares ferroviaires et en proposant des solutions de desserte du « dernier kilomètre » dans les zones industrielles. Cela concerne l'offre régulière en bus pour les horaires de la journée et le transport à la demande pour les salariés travaillant en poste.

Avec le syndicat de l'Eau du Dunkerquois et le Grand Port Maritime de Dunkerque, nous travaillons également au renforcement du réseau d'eau industrielle qui maille le territoire. Il s'agit de maîtriser la consommation de cette ressource essentielle, notamment dans la période d'étiage, en favorisant la réutilisation, la circularité entre les entreprises et l'usage de l'eau de mer dans les processus industriels quand cela est possible.

Avec les entreprises et les acteurs de la formation et de l'emploi, nous avons initié une gestion prévisionnelle territoriale des emplois et des compétences multi-acteurs et multi-filières. Cela nous permet d'anticiper les besoins de compétences pour améliorer le fonctionnement du marché local du travail et rendre plus attractifs les métiers de l'industrie de demain.

Avec les acteurs de la santé publique, nous déployons une stratégie d'amélioration de l'attractivité médicale à l'échelle de l'agglomération. Cette thématique s'inscrit dans la suite du contrat local de santé et pourra y être valorisée. Elle s'attache à l'accueil des externes, des internes et des médecins.

Toutes les actions que la CUD mène avec ses partenaires constituent des éléments qui faciliteront l'implantation de ce projet et favoriseront la constitution à Dunkerque d'une plateforme industriellement et écologiquement efficaces sur les métaux de batteries.

Je vous prie de croire, Messieurs les Garants, en l'assurance de mes respectueuses salutations.


Le Président,
Patrice Verquin
Maire de Dunkerque



LETTRE DE SOUTIEN AU PROJET D'USINE DE PRODUCTION DE CELLULES & MODULES DE BATTERIES ELECTRIQUES A BOURBOURG / DUNKERQUE (59)

12 Juillet 2022

QUI SOMMES-NOUS ?

Le Mouvement des Entreprises de France Côte d'Opale est une organisation patronale territoriale, représentant les entreprises adhérentes auprès de la société civile.

Le MEDEF Côte d'Opale participe aux débats économiques et sociaux du Littoral, et est particulièrement investi dans le domaine de l'environnement industriel depuis 30 ans.

Il assure le secrétariat de l'Association pour la Gouvernance de la Plate-forme industrialo-Portuaire de DunKerque (AG2PDK), coordonne le collège Industrie au sein du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industriel (SPPPI) Côte d'Opale Flandre, siège à la CLI nucléaire de Gravelines et à ATMO Hauts-de-France.

Les réglementations européennes (*Le pacte vert*) et françaises (*SNBC, Loi climat & résilience*) visent la neutralité carbone en 2050 afin de limiter les conséquences du changement climatique.

L'ambition de l'Europe est claire avec l'annonce de juin 2022 concernant la fin des ventes de véhicules thermiques (essence et diesel) neufs pour 2035.

Le Président de la République a annoncé en 2021 un objectif ambitieux dans le cadre de France 2030 : produire 2 millions de véhicules électriques par an.

Pour réussir cette transition vers une mobilité décarbonée, la France doit réunir les conditions favorables et attirer des investissements dans de nouvelles chaînes de valeur : batteries, électronique, hydrogène, infrastructures de recharge, etc.

La Zone Grande Industrie (ZGI) du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est un environnement tout à fait adéquat pour l'implantation de VERKOR. Elle consolide également un écosystème régional qui se structure dans l'électromobilité avec les projets d'ACC (Douvrin) et d'Envision (Douai) pour constituer ce qui est, d'ores et déjà, appelé : « *La vallée de la batterie* »

Dans ce contexte, le Mouvement des entreprises de France Côte d'Opale apporte son soutien au projet industriel porté par VERKOR et RTE d'implantation d'une usine française de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg, au cœur d'un territoire en pleine mutation industrielle.

Mouvement des Entreprises de France Côte d'Opale

Une implantation industrielle à l'échelle des capacités d'accueil du territoire dunkerquois

La Zone Grande Industrie (ZGI) du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) fait partie des sites industriels « clés en main » labellisés par l'Etat dans le cadre de « Choose France ». La vocation industrielle de l'emprise foncière retenue par VERKOR est clairement affichée depuis des années. Elle fait sens avec une politique industrielle d'aménagement durable et volontariste du territoire, portée par les acteurs locaux, régionaux et nationaux.



Dans sa contribution au Débat Public organisé à l'occasion du projet « CAP 2020 », le MEDEF Côte d'Opale avait insisté sur le fait que les investissements dédiés au développement de la logistique, ne devaient pas se faire au détriment du développement industriel. Nous nous réjouissons de voir, plusieurs années après, que nos préoccupations ont été partagées et que de nombreuses démarches (notamment concernant l'alimentation électrique des futures usines) ont été mises en place pour accueillir l'implantation de VERKOR, faisant suite à celles de FLOCRYL-SNF et de CLAREBOUT POTATOES.

Les préoccupations liées à l'environnement et la sécurité industrielle de l'usine

L'environnement est une préoccupation majeure des français. Le territoire dunkerquois n'échappe pas à cette règle.

Un certain nombre d'observations concernant l'implantation de VERKOR traitent des impacts du projet : consommation d'eau, gestion des matières premières et des déchets, modes de transports de et vers l'usine, circulation des salariés, risques technologiques. Ces préoccupations sont légitimes et doivent être prises en compte par VERKOR, ses partenaires, le territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Ces sujets seront probablement revus lors de la prochaine enquête publique.


Depuis près de 30 ans, le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles Côte d'Opale Flandre (SPPPI COF) rassemble les acteurs concernés du territoire (collectivités, associations, industriels, Etat) pour agir pour la prévention des risques industriels et la préservation de l'environnement. Il existe donc un dialogue permanent sur le Dunkerquois, visant à ne pas opposer développement économique, emploi, cohésion sociale à la préservation du cadre de vie.

Aussi, nous proposons que VERKOR s'engage activement dans les travaux et actions du SPPPI COF afin de donner un contenu concret à la concertation territoriale avec les différentes parties prenantes et notamment avec les riverains et leurs représentants. Il est également envisageable de faire un point sur l'avancée des travaux dans le cadre de la commission « Nouveaux Projets » pour la continuité de l'information au public.

Emploi, formation et retombées locales

L'annonce de l'implantation de VERKOR a lieu dans un contexte positif : taux de chômage historiquement bas, mise en route de différents projets industriels ou de projets structurants pour les quinze prochaines années (SNF FLOCRYL, décarbonation d'ARCELORMITTAL à DUNKERQUE, projet ELECTRYCK, H2V, extension de CAP 2020, EPR2, etc...). Les sujets liés à l'emploi, la formation, le logement et les marchés





de travaux et de services seront donc des thèmes qui seront suivis de près. A l'écoute des questions, des remarques, et suggestions des participants au débat public et en dehors, VERKOR a probablement tiré des enseignements, déjà mis en place des mesures, voire ajusté son plan d'actions.

Pour sa part, le territoire ne doit pas rester inactif. Les différents acteurs économiques privés et publics doivent s'organiser pour faire face aux différents enjeux : sensibiliser aux débouchés professionnels dans l'industrie, former, recruter (voire autrement : après un parcours d'insertion, population féminine, en s'ouvrant sur une démarche inclusive), anticiper les besoins concernant le logement, les services et la mobilité.

L'installation d'une nouvelle entreprise soulève régulièrement deux questions auprès des entreprises locales : est-ce une opportunité de marché ? Est-ce un risque de perte de talents ? VERKOR trouvera le support de la CCI Littoral Hauts-de-France ainsi que du MEDEF Côte d'Opale afin de traiter ces interrogations au mieux.

Au-delà du formidable projet industriel, qui nous projette dans un avenir décarboné pour le plus grand nombre (voire tous), nous entendons également les intentions et la volonté de VERKOR d'intégrer notre écosystème entrepreneurial en mutation technologique, écologique et sociétale.

Dans un contexte international tendu, la France doit soutenir les entreprises qui souhaitent investir sur son territoire dans des projets en accords avec la transition écologique et énergétique. La France a besoin que son industrie soit portée par les acteurs du territoire pour que nous atteignons ensemble l'objectif de la neutralité carbone en 2050.

Le MEDEF Côte d'Opale soutient VERKOR et RTE dans leur projet alliant l'esprit d'entreprendre et le développement économique en agissant pour une croissance responsable.



Annexe 10 Avis et communiqué de presse d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France

**Concertation
publique**

**Concertation préalable du projet d'usine
de production de cellules et modules de
batteries électriques à Bourbourg (59)
porté par l'entreprise Verkor**

Avis d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France.

Considérant le dossier de concertation préalable de ce projet,
Considérant la motion d'Europe Ecologie Les Verts "Pour que le modèle industriel de voiture électrique soit au service du climat, de l'emploi, de l'environnement et de la justice sociale" (décembre 2021),
Considérant l'avis d'Europe Ecologie Les Verts – Nord-Pas-De-Calais concernant l'installation d'une unité de fabrication de batteries à Douvrin (octobre 2021),

En préambule, nous tenons à rappeler la position de la commission Énergie d'EELV concernant le développement des véhicules électriques :

« De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle partout où cela est possible. Au-delà de la question centrale des émissions de gaz à effet de serre, la voiture a des effets négatifs et systémiques, contre lesquels nous voulons lutter : inefficacité et congestion, pollution de l'air, de l'eau, pollution sonore, occupation de l'espace public au détriment d'autres usages, sédentarité, sécurité routière, étalement urbain, artificialisation des sols, désertification des centres-villes, coût pour les ménages et pour la société...

Le véhicule électrique n'est pas une solution à tous ces effets négatifs et ce d'autant plus si l'on prend en compte l'impact sur les ressources primaires. Notre objectif principal est donc d'assurer un report vers les modes actifs, les transports collectifs et partagés, et de développer la multimodalité, mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances contraintes. Cela doit passer par une approche globale de la mobilité, qui prenne en compte le transport, mais plus largement les déterminants de la demande de déplacement : urbanisme, politiques urbaines et foncières, attention renforcée envers la flambée des prix immobiliers qui alimente la périurbanisation, politique énergétique, mais aussi la construction sociale et culturelle du mode de vie. Une politique écologiste des transports est nécessairement systémique.

Pour autant, la transformation de la société s'engage sur le temps long quand les problématiques de déplacement sont une réalité quotidienne pour une part non négligeable de la population et particulièrement pour les personnes en situation de handicap. Celles-ci consistent en des difficultés de se passer complètement de la voiture personnelle en dehors des zones urbaines, du moins à moyen terme. En raison de la construction même de l'espace dont nous héritons, modèle par et pour l'automobile, elle est encore difficilement contournable en dehors des zones agglomérées. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est aussi nécessaire d'accompagner la transition vers une auto-mobilité moins polluante. Le véhicule électrique peut être un des moyens de cette transition au même titre que d'autres technologies.

L'électrification des flottes automobiles est en développement extrêmement rapide et il y a maintenant toutes les raisons de penser qu'une partie importante du parc sera électrique dans la décennie à venir.

En dehors des zones denses où il faut à tout prix réduire, voire tout simplement supprimer la voiture individuelle, cette évolution vers la voiture électrique est une bonne chose du point de vue environnemental : réduction du bruit, des émissions de CO2, des polluants locaux et particules.

L'électrification entraîne un changement en profondeur des chaînes de valeur automobile. L'intérêt général est clairement de soutenir une production locale de batteries à la fois sur le plan social (conserver l'emploi) et sur le plan environnemental (limiter les transports de marchandises). La batterie européenne doit en revanche être exemplaire. Nous pensons qu'il faut assurer la traçabilité des matériaux utilisés, garantir les niveaux d'émission les plus faibles possibles dans les phases de fabrication et surtout prévoir d'entrée de jeu le recyclage et la seconde vie des batteries.

Les industriels doivent, dès maintenant, trouver des solutions viables pour les déchets de fabrication et les batteries en fin de vie. »

Le Parlement européen a adopté le 8 juin 2022 plusieurs mesures du "paquet climat" proposé par la Commission européenne en juillet 2021 et notamment l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035.

Même en respectant un scénario de sobriété énergétique maximale, il faudra renouveler le parc automobile français à hauteur de 20 millions de véhicules électriques. Ce renouvellement doit s'accompagner d'un changement des pratiques pour en finir avec "l'autosolisme" et partager l'usage et la propriété des véhicules électriques. Pour agir contre les émissions de GES dès la fabrication et jusqu'à la fin de vie des véhicules, il faudra prioriser la fabrication de véhicules légers et de taille réduite.

La part des voitures électriques dans les immatriculations de voitures neuves s'accélère en 2021, atteignant 9,8%. Le déploiement des infrastructures de recharge électrique accuse cependant un retard (source : Haut conseil pour le climat). Il faut donc que l'ensemble des acteurs publics accompagne le déploiement de points de charge dans nos villes et villages.

Au demeurant, la problématique de la qualité de l'air et l'enjeu de relocalisation de l'industrie nous semblent également déterminants.

Concernant précisément l'installation de la gigafactory Verkor à Bourbourg, le projet comporte **plusieurs aspects positifs** :

- avec la création annoncée de **1200 emplois directs à l'horizon 2027**, l'entreprise Verkor s'étant engagée à recruter les futurs salariés de l'usine **majoritairement au niveau local**.

- face à l'enjeu de formation professionnelle exposée dans le dossier de concertation préalable en page 27 *"Actuellement, il existe un déséquilibre entre d'un côté une croissance exponentielle du marché de la batterie à horizon 2025, et de l'autre, une pénurie de personnes formées pour accompagner cette croissance"*, le maître d'ouvrage assure que *"Cela va nécessiter la création de formations spécifiques et donc l'apparition d'un nouvel écosystème à mettre en place. Afin de répondre à cet enjeu des batteries « made in Europe »*,

EIT InnoEnergy a signé un accord de partenariat avec l'État français et les OPCO 2i et Mobilités en juillet 2021 pour mettre en place l'Académie Européenne de la Batterie (EBA Academy) en France. L'objectif de cette structure : accélérer la formation des métiers de la filière batterie grâce à une plateforme de services de formation, créée pour et avec les entreprises du secteur. Elle propose des modules de formation pour plusieurs niveaux de qualifications et couvrant toute la chaîne de valeur. **Verkor est pleinement impliqué dans le programme de l'Académie Européenne de la Batterie et en est le premier client.**"

- porté par un groupe grenoblois, ce projet de gigafactory s'inscrit dans la **dynamique voulue par l'Alliance Européenne pour les Batteries** et répond à la nécessité de développer la structuration de cette nouvelle filière dans les Hauts-de-France en prenant part à la « **vallée de la batterie** ». Il renforce en effet les autres implantations de fabrication de batteries lithium-ion de la région, celles d'ACC (à Douvrin) et d'Envision (à Douai), par un effet technopole et contribue ainsi à attirer des fournisseurs, recycleurs et constructeurs automobiles directement concernés par la production de ces batteries.

Au demeurant, le premier client de cette future usine sera le groupe français Renault, également implanté dans la région. Il y a nécessité environnementale de développer les batteries pour les transports collectifs (train, bus) et de marchandises (fret, péniche).

- l'emplacement de ce projet de gigafactory est déjà **prévu et préaménagé** pour accueillir un bâtiment industriel de ce type (plateforme ZGI, Zone Grandes Industries). Son installation n'entraînera donc pas de nouvelle artificialisation des sols.

A ce stade, et notamment en attente de l'avis de l'Autorité environnementale lors de l'enquête publique à venir, EELV Nord Pas-de-Calais, EELV Flandre Maritime, le groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France, sont donc **favorables à la création de cette filière locale de la mobilité électrique et notamment d'une usine de fabrication sur le site de Bourbourg, avec les réserves ci-dessous.**

A la lecture du dossier de concertation préalable, nous attirons l'attention sur **plusieurs insuffisances, manques d'informations ou pistes de progrès :**

- concernant l'enjeu de formation professionnelle, le Conseil régional des Hauts-de-France doit jouer pleinement son rôle en développant et finançant cette filière de formation professionnelle de la transition écologique, dont la formation des jeunes ou des personnes en reconversion qui sont amenées à travailler dans cette filière. Il faudra apporter une attention particulière aux femmes qui sont peu présentes dans cette filière et qui doivent pouvoir y accéder demain.

Au-delà des opérateurs de l'usine de Bourbourg, la formation (initiale et continue) doit également concerner les **métiers de la mécanique automobile**, notamment pour favoriser le développement de la pratique du "**retrofit**" (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique) **sur des véhicules d'occasion.**

- concernant **la provenance des matières utilisées** sur le site : à la page 45 du dossier de concertation, il est noté concernant l'approvisionnement du site que « *La provenance des matières utilisées dans le processus de fabrication des modules est encore aujourd'hui à l'étude.* ».

Étant donné les forts enjeux sociaux, environnementaux et démocratiques liés à l'extraction de matières premières nécessaires à la fabrication de cellules et modules de batteries électriques, **il est nécessaire que l'entreprise Verkor apporte des précisions sur la provenance des matières utilisées (quantités des différentes matières, origine géographique, nom des fournisseurs).**

Nous soutenons l'émergence d'un label permettant de tracer la provenance des matières premières.

Au demeurant, les signataires de cet avis prennent acte de la coopération commerciale de l'entreprise Verkor avec la société minière Sibanye-Stillwater (spécialisée dans l'extraction d'or, de platine et de palladium) qui doit permettre de garantir que les matières premières essentielles aux batteries de véhicules électriques proviennent de sources responsables et soient certifiées ; et de l'engagement de l'entreprise Verkor en faveur du recyclage de ses cellules, du lithium, et modules de batteries (via le recyclage direct des déchets de production).

Nous demandons l'émergence d'une filière du recyclage des batteries. Même si la Région Hauts-de-France a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour lancer ce processus et au vu de la part très importante des financements publics prévus dans ce projet, nous demandons que chaque usine de fabrication de batterie, et donc celle de Bourbourg, intègre dans son processus de fabrication le recyclage et le réemploi des batteries fabriquées.

- **l'hypothèse d'un raccordement de l'usine de Verkor à un réseau de chaleur fatale** produite par les industriels situés autour de la Zone Grandes Industries (ZGI) **doit être privilégiée** au raccordement classique de l'usine au réseau d'électricité. Selon le dossier de concertation préalable, ce raccordement à un réseau de chaleur fatale pourrait représenter plus de 50% des besoins en énergie totaux de l'usine de Verkor.

- **le potentiel embranchement ferroviaire pour évacuer les produits finis**, notamment vers le site d'assemblage de Renault (principal client de la gigafactory), **doit être privilégié** au transport par camions. Nous demandons une approche globale concertée de l'ensemble des infrastructures routières, avec l'ensemble des entreprises du secteur, le GPND et la CUD, dans le but de privilégier les aménagements existants et d'éviter le plus possible la construction de nouvelles infrastructures routières.

Concernant l'accessibilité pour les salarié.e.s, nous demandons à l'entreprise Verkor qu'elle mette en place un **Plan de déplacement d'entreprise (PDE) exemplaire**.

- L'étude de dangers devrait être finalisée en septembre 2022 (page 67 du dossier de concertation). Elle devra être publiée au plus tôt après la concertation, sans attendre l'enquête publique, pour apporter des réponses à toutes les inquiétudes exprimées localement.

- Une étude d'impact "Eau" précise, en lien avec les autres projets industriels dans le Dunkerquois, doit concerner l'ensemble du réseau hydrographique (canaux, nappes phréatiques, zones humides, terres agricoles ...) avec analyse des effets du dérèglement climatique.

Concernant la poursuite de la concertation, nous demandons aussi la poursuite de la concertation avec l'ensemble des acteurs du projet afin de garantir la mise en œuvre des différentes mesures demandées et le suivi des réponses aux questions posées par les différentes études et instances. Nous demandons donc la création d'un comité de suivi permanent du projet qui associe les associations, les habitants et les partenaires industriels et institutionnels du projet.

En conclusion, les signataires de cet avis sont donc, à ce stade, favorables à l'implantation de l'usine de Bourbourg, sous réserve d'éclaircissements sur les réserves évoquées ci-dessus et en conservant notre vigilance et notre disponibilité à suivre ce projet.

Communiqué de Presse

Les écologistes favorables sous réserves au projet de gigafactory Verkor à Bourbourg



Lille, le 13 juillet 2022

Le groupe des élu.e.s écologistes au Conseil départemental du Nord, la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France, Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais et le groupe local EELV Flandre maritime, ont déposé ce 13 juillet 2022 leur avis à la concertation préalable du projet d'usine de production de cellules et modules de batteries électriques à Bourbourg (59) porté par l'entreprise Verkor.

Pour les écologistes, l'objectif principal d'une politique des transports doit être de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle partout où cela est possible. Tout en privilégiant un scénario de sobriété énergétique maximale, il est toutefois nécessaire de renouveler et de décarboner le parc automobile français.

Le Parlement européen a d'ailleurs adopté le 8 juin 2022 plusieurs mesures du "paquet climat", et notamment l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035.

Les écologistes sont donc favorables au développement de cette filière locale de la mobilité électrique. Nous sommes également favorables, à ce stade (en attente de l'avis de l'Autorité environnementale lors de l'enquête publique à venir) et sous réserve d'améliorations du projet, à la création d'une usine de fabrication sur le site de Bourbourg.

Le projet comporte en effet plusieurs aspects positifs, notamment la création d'emplois directs et indirects, le soutien à la "vallée de la batterie" en Hauts-de-France, et plus généralement la transformation de notre industrie locale dans le cadre d'une transition énergétique ambitieuse.

Cependant, il est nécessaire que l'entreprise Verkor apporte des **précisions sur les réserves et/ou remarques détaillées dans notre avis à la concertation préalable.**

Stéphanie Bocquet et Céline Scavenne
pour le groupe écologiste au Conseil départemental du Nord

Karima Delli et Katy Vuylsteke
pour la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France

Myriam Santhune et Vincent Dhelin
co-secrétaires régionaux EELV Nord Pas-de-Calais

Agnès Evrard-Czapski et Géry Champagne
co-secrétaires du groupe local EELV Flandre maritime

Annexe 11 Contribution de l'Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois (ADELFA)



Contribution ADELFA à la consultation autour du projet « VERKOR » en ZI de Dunkerque

La fédération d'association ADELFA s'interroge sur les conséquences environnementales du projet de gigafactory VERKOR. Cet énième site SEVESO et IED va rejeter des substances chimiques dans l'environnement et contribuer à augmenter l'exposition des populations locales par effet cumulatif avec les autres sites industriels du territoire. Ce sera le cas notamment pour les COV, les métaux lourds ou rares (nickel, cadmium, cobalt, manganèse, lithium...). En cas d'incendie, très difficile à éteindre sur ce genre de site de fabrication de modules de batterie, les rejets dans l'air seront évidemment supérieurs à ceux en « marche normale » de l'usine.

Pour les émissions de COV, VERKOR doit tout faire pour les limiter au strict minimum en utilisant les MTD (meilleures techniques disponibles) les plus ambitieuses. VERKOR doit également tout mettre en œuvre pour recycler sur site les COV utilisés dans le process, sans nécessairement passer par son fournisseur, comme une étude en cours tend à le permettre.

Plus globalement, nous ne croyons pas que pour la mobilité et les déplacements le tout électrique soit une solution viable, car s'il on devait remplacer l'ensemble du parc automobile français – a fortiori européen – il faudrait mettre en œuvre des capacités de production électrique massives que nous n'avons pas aujourd'hui, et que nous aurons du mal à avoir dans les 20 prochaines années. Le parc électronucléaire français arrive en fin de vie, les futurs réacteurs EPR2 sont loin d'être opérationnels, et nous avons pris beaucoup de retard sur nos capacités à produire des énergies propres et renouvelables (photovoltaïque, éolien...) et la crise climatique n'arrange rien puisque la production hydroélectrique est rendue difficile par le manque d'eau en été.

A l'heure où il faudrait repenser nos modes de développement, miser davantage sur la sobriété énergétique, revoir nos façons de se déplacer autrement qu'en véhicule individuel, croire que demain le seul tout électrique permettra de sauver le climat est illusoire.

D'ailleurs l'usine VERKOR sera elle-même très gourmande en énergie électrique, dans un paysage local où se développe aujourd'hui de nombreuses installations électro-intensives (Aluminium-Dunkerque, H2V, OVH...) sans compter les besoins électriques liés à la décarbonation sur notre territoire.

Concernant le recyclage des modules de batterie, force est de constater que les industriels ne savent pas encore le faire à grande échelle, en tout cas ce n'est pas fait actuellement. Il faudrait pouvoir s'assurer que le cycle des batteries soient vertueux du début (exploitations des ressources naturelles) à la fin (recyclage complet des batteries usagées en fin de vie). Recycler uniquement 5 à 10 % des modules de batteries produits est encore largement insuffisant.

Pour la fédération ADELFA,

Le président,

Nicolas Fournier

Annexe 12 Contribution de France Nature Environnement

CONTRIBUTION INTER-ASSOCIATIONS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE VERKOR en cours.

La concertation préalable au projet d'usine Verkor est l'occasion pour FNE Hdf de demander que cette usine soit exemplaire d'un point de vue environnemental et social. Un certain nombre de réponses sont données par le maître d'ouvrage. Dans cette phase de consultation publique nous demandons non seulement que les engagements pris durant cette concertation soient tenus 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

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) puisse être mise en œuvre 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...).

limiter la pollution et les émissions de GES, réduire notre facture énergétique, mais aussi comprendre que les ACV sont peu propices à la réduction des CO₂, la fabrication d'un moteur thermique est à égalité avec le moteur électrique, cette production s'atténuant en s'amortissant progressivement.

Des demandes,

limiter les risques d'accident sur des axes déjà surchargés
de garantir la sécurité dans le transport des matières dangereuses.

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

Nous soulignons aussi de fait si nous souhaitons sortir de la dépendance aux énergies carbonées nous sommes face à une nelle dépendance avec l'extraction de métaux stratégiques comme le cobalt ou le lithium venant de Chine ou de la RDC où les carrières sont propriétés d'exploitants chinois, seuls 6 sites en Europe

RECYCLAGE

Cette usine doit aussi être une usine 0 déchet. A sa capacité initiale elle évacuera des camions de déchets/jour. L'arrivée de cette usine reste 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 pourrait être un premier pas vers davantage de souveraineté d'approvisionnement comme le recherche l'Étude de Planification

La Région a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt sur ce recyclage, ce projet s'y inscrit mais objectivement d'après des études les kpa de recyclage ne pourra dépasser les 10 à 15%, d'ici 15 ans

SOBRIÉTÉ ET NEUTRALITÉ CARBONE

Aujourd'hui tout le monde s'accorde pour 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, y joignant les productions d'électricité VERTE

1

tous les niveaux, une politique de sobriété ambitieuse est mise en œuvre dans chaque territoire, ce plan doit être appliqué et son évaluation doit être fait d'ici 1 an avec la création d'une Commission de Suivi de Site CSS 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.

Mais quelle sera la capacité du réseau de fournir de l'énergie électrique entre usines d'H², Arcelor, ...

Un dernier point concerne l'emploi 500 prévus au minimum or les formations concernent une cinquantaine de personnes

Bonne réception
Thierry Dereux
Prdt de FNE Hdf

Annexe 13 Contribution inter-associations France Nature Environnement (FNE), Solaire en Nord, Droit D'Vélo, association Leforest Environnement, Association Promotion Recherche Environnement Santé Publique (APRES), Union Ecologique Flers et Cuincy Environnement Santé

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.

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

Or cette usine, prévue dès le départ pour produire 30 GWh de batteries par an, sera classée **d'implantation 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, Métaeurop, 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.

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 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.

Contribution inter-associations à la concertation pour le projet Envision

05/01/2022

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,... 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).

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 !

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.

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.
- 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 ?

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.

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

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.

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

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

05/01/2022






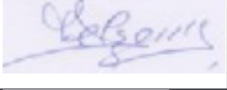

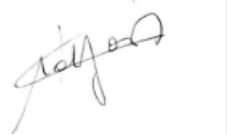


Au moment de la mise en service, nous proposons l'installation d'un Comité Local d'Information (CLI) ou d'une Commission de Suivi des Sites (CSS). Une telle structure associant l'industriel, les professionnels de santé, les services de l'Etat, les élus, les syndicats d'ouvriers, les associations environnementales, 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.

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 ?


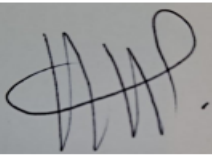

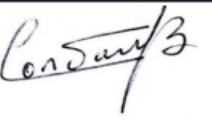
En conclusion, nous souhaitons que cette usine soit exemplaire dans tous les domaines, qu'elle puisse être qualifiée d'usine propre et socialement responsable.

Signataires :

 FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT thierry.dereux@fne.asso.fr	Thierry Dereux	
 Solaire en Yvelines jmcaille@nordnet.fr	Jean-Marie Caille	
 Droit D'Velo Douaisis droitvelodouaisis@free.fr	Babette Delzenne	
 ASSOCIATION LEFOREST ENVIRONNEMENT leforest.environnement@gmail.com	Florian Krolikowski	
 Association Promotion Recherche Environnement Santé publique A.P.R.E.S. cordonnier1.paul@orange.fr	Paul Cordonnier	

Contribution inter-associations à la concertation pour le projet Envision

05/01/2022

 U.E.F. UNION ECOLOGIQUE FLERS union.ecologique.flers@gmail.com	Marie- Agnès Simon	
 CES CUINCY ENVIRONNEMENT SANTÉ cuincy.environnement.sante@gmail.com	Bernadette Cordonnier	

Bilan de concertation préalable L.121-8
Projet d'usine de batterie lithium-ion Verkor à Bourbourg (59)

Annexe 14 Contribution du Grand Port Maritime de Dunkerque



LE PRESIDENT DU DIRECTOIRE

VOTRE CORRESPONDANT :
Nicolas FORAIN
Tél +33 (0)3 28 28 74 02
cabdg@portdedunkerque.fr

Monsieur Jean-Luc RENAUD
Monsieur Jean-Raymond WATTIEZ

A l'attention de Messieurs les garants de la CNDP

Dunkerque, le 22/07/2022

Objet : Contribution du Grand Port Maritime de Dunkerque pour le projet d'implantation de l'usine de production de batteries bas carbone Verkor.

A PROPOS DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Situé sur la Mer du Nord à 40 kilomètres de Douvres en Angleterre et à 10 kilomètres de la frontière belge, Dunkerque est un port côtier de haute mer, très proche du rail de séparation des trafics qui franchissent le détroit du Pas-de-Calais sur la route maritime la plus fréquentée du monde (600 navires par jour).

Le port s'étend sur une longueur de 17 km et sur 7 000 ha de circonscription terrestre sur lesquels sont implantées 10 communes : Dunkerque, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Mardyck, Loon-Plage, Gravelines, Craywick, Saint-Georges-sur-l'Aa et Bourbourg.

3^{ème}) port français, le port est réputé sur le domaine des grands vracs secs et du vrac liquide à destination de grandes implantations industrielles, en particulier dans le secteur de la sidérurgie et de la métallurgie, de l'énergie et de la chimie, qui se sont installées massivement après la seconde guerre mondiale.

Le port s'illustre également sur le segment du roulier transmanche sur la Grande-Bretagne en offrant un service de 12 escales/jour ainsi que de plus en plus sur le trafic conteneurs avec un trafic de 650.000 conteneurs (EVP) par an (trafic 2021).

Dunkerque est le 1^{er}) port français d'importation de fruits en conteneurs et dispose de 150 000 m² d'entrepôts logistiques dont une majorité en température dirigée.

DUNKERQUE, PREMIERE PLATEFORME ENERGETIQUE EUROPEENNE

Le secteur de l'énergie représente une part prépondérante de l'activité du port. La zone industrialo-portuaire de Dunkerque est la première plateforme énergétique européenne. Elle emploie des milliers de personnes dans ce secteur. De grands producteurs d'énergie s'y trouvent, tels que La Centrale Nucléaire de Gravelines (la plus importante d'Europe de l'Ouest), une centrale thermique à cycle combiné alimentée par des gaz sidérurgiques et du GNL, l'atterrage d'un gazoduc directement relié à la Norvège et un terminal méthanier.



Grand Port Maritime de Dunkerque
Port 2505 – 2505 Route de l'Ecluse Trystram – BP 46 534 – 59386 Dunkerque Cedex 1 - France
Téléphone +33 (0) 3 28 28 78 78 - Télécopie +33 (0) 3 28 28 78 77
www.dunkerque-port.fr



Cette position stratégique est un véritable atout dans la transition énergétique qui s'impose. Le territoire entend non seulement conserver ce leadership, mais il ambitionne de le développer en axant sa politique sur les énergies renouvelables ou issues de l'économie circulaire.

Ce sont ainsi plusieurs projets qui devraient voir le jour dont la production d'hydrogène vert, la mise en place d'un réseau de chaleur, la production d'énergie photovoltaïque, ou encore la captation du CO2 des industries carbonées.

Cette ambition de voir encore se développer la plateforme énergétique est en adéquation avec le projet de Gigafactory de Verkor qui aura non seulement accès à un réseau énergétique dense, mais aussi à des sources décarbonées.

Enfin, les infrastructures maritimes, ferroviaires et fluviales de la Région Hauts-de-France vont permettre à la « vallée de la batterie électrique » de réduire son empreinte carbone de façon significative, grâce à ses 4 ports maritimes, ses 20 ports et plateformes intérieurs, son réseau dense d'infrastructures fluviales et son premier pôle ferroviaire de France.

LA « VALLEE DE LA BATTERIE ELECTRIQUE », UNE AMBITION TERRITORIALE

Les ports français sont les lieux privilégiés d'implantations d'activités nouvelles, industrielles et logistiques, au cœur du développement des territoires et des transitions écologique et numérique. Intégrateurs de multiples secteurs économiques liés au passage portuaire et à la logistique, les ports doivent développer leur offre de services pour répondre aux besoins des industriels et s'adapter au mieux aux flux des marchés européens et mondiaux : le développement de la production de batteries électriques bas-carbone fait partie de ces marchés en plein essor que le port de Dunkerque souhaite attirer.

Le port de Dunkerque a un rôle de régulateur des activités sur son domaine public, capable d'anticiper et d'accompagner ces mutations et de les transformer en opportunités pour développer ses trafics et ses parts de marché.

C'est dans ce contexte que le port a proposé un site labellisé « site clé en main Choose France », à l'occasion de la venue du Président de la République Emmanuel Macron à Dunkerque en janvier 2020. Ce site est situé sur la zone ZGI (Zone Grandes Industries) de Dunkerque-Port.

D'une superficie d'environ 160 hectares, le site proposé pour l'implantation de la Gigafactory répondra à la demande croissante des constructeurs automobiles européens et internationaux, et à l'accélération du déploiement des véhicules électriques à hautes performances sur le continent européen. Le site répond à toutes les exigences d'une Gigafactory en termes de disponibilité foncière, de logistique maritime et terrestre, de niveau de préparation, de disponibilité des réseaux, de proximité des clients et d'accès à une main-d'œuvre qualifiée.

Le projet de Gigafactory de Verkor est le résultat d'une longue collaboration entre tous les acteurs du territoire dont la Communauté Urbaine de Dunkerque, la Région des Hauts-de-France, et l'Etat qui soutient ce projet : il s'inscrit parfaitement dans la stratégie économique commune ambitionnant de faire de la Région une « vallée de la batterie électrique » ; celle-ci représentera un écosystème de renommée internationale.



LE FER DE LANCE DU RENOUVEAU INDUSTRIEL DUNKERQUOIS

Le port de Dunkerque, qui s'inscrit dans la stratégie portuaire nationale, est intégrateur d'activités multiples, et constitue un lieu privilégié d'accélération de la transition écologique du territoire en développant notamment des solutions d'avitaillement en carburants alternatifs aux navires, des modèles d'économie circulaire et d'écologie industrielle, des projets de transition énergétique des zones industrialo-portuaires ou encore l'acheminement des marchandises par les voies ferroviaires et fluviales.

L'arrivée de la Gigafactory sera annonciatrice d'un nouveau industriel pour toute la zone industrialo-portuaire. En parallèle des investissements conséquents que consentent les industriels existants sur le territoire pour tendre vers l'objectif de la neutralité carbone pour leur activité, l'arrivée de nouveaux sites comme celui de Verkor aura un effet catalyseur indéniable, et ouvrira de nouvelles opportunités. En effet, la production de batteries à grande échelle nécessitera de nouveaux partenaires stratégiques de la filière à proximité de l'usine. Production de pièces pour les batteries, recyclage, logistique dédiée... et avec eux, la création de nombreux emplois qualifiés et attractifs.

UN PROJET AUX RETOMBÉES ECONOMIQUES HORS NORME

Les retombées en termes d'emploi seront en effet très conséquentes : jusqu'à 1 200 emplois directs et plus de 3 000 emplois indirects pourront être créés au cours de la première phase du projet. Ce tournant dans l'industrie de notre territoire va imposer de nouveaux défis en termes de formation, de reconversion et d'attractivité de la filière industrielle. Un grand nombre de projets prennent forme au sein des collectivités territoriales et des acteurs de la formation, de l'insertion et de l'emploi pour répondre à la demande exponentielle de main d'œuvre.

L'investissement, estimé à plus de 1,5 milliards d'euros, générera une activité en soi très intéressante pour la dynamique économique du dunkerquois et de la région, notamment dans le secteur de la construction, des services à l'industrie ou encore pour les activités de commerce.

L'activité de Verkor va enfin induire une activité conséquente en termes de flux maritimes, de manutention et de logistique. Le port de Dunkerque sera dans ce cadre un outil au service de la stratégie commerciale globale de la Gigafactory, visant à offrir des solutions performantes dans la gestion de ces flux.

Ce projet, vecteur d'excellence et de cohésion territoriale, pousse notre territoire à créer de nouveaux partenariats, à proposer de nouvelles façons de collaborer et à travailler dans un objectif commun : celui de répondre aux attentes d'une industrie en pleine mutation. En cela, tous les acteurs ont su s'adapter pour tendre vers le même objectif, véritable force de notre territoire.

CONCLUSION

L'objectif fixé par l'Etat dans le cadre de la stratégie nationale portuaire est de doubler le nombre d'emplois directs et induits à horizon 2050 ; le projet de Verkor permettra une avancée décisive vers l'atteinte de cet objectif pour le Port de Dunkerque. Il est la preuve de l'attractivité toujours grandissante de la zone industrialo-portuaire.



L'annonce de l'implantation de Verkor sur le Port de Dunkerque est un événement majeur pour tout le territoire dunkerquois et la région des Hauts-de-France. Cette arrivée contribuera à la création d'une « Vallée de la batterie électrique » dans la région, en cohérence avec les filières logistique, maritime, ferroviaire et fluviale associées.

La Gigafactory de Verkor à Dunkerque fera naître un nouvel écosystème d'acteurs et de solutions pour accompagner le développement de la chaîne de valeur des batteries en Europe.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Maurice GEORGES



**Contribution à la concertation préalable
du projet d'usine de production
de cellules et modules de batteries
électriques à Bourbourg (59)
porté par l'entreprise Verkor**

Dunkerque, le 22 juillet 2022

Le Parti Communiste Français a comme objectif de supprimer les logiques marchandes capitalistes qui régissent notre société actuelle en mettant l'Humain au cœur des préoccupations politiques de la société.

Le PCF est favorable à une réindustrialisation du pays pour assurer une souveraineté nationale industrielle mais il est réticent sur les logiques de profit des entreprises.

Aussi serons-nous attentifs à la réalité de la déclaration d'intention selon laquelle « la production de batteries (et de ses composants) devrait entrer dans l'ère de l'industrie 5.0 », à savoir « l'ère dans laquelle les innovations industrielles sont dédiées à la durabilité, à la résilience et à l'émancipation humaines ». L'entreprise Verkor assure que « ses fondations s'appuient sur cette approche », c'est-à-dire une industrie « axée sur le respect des frontières planétaires, le développement de technologies adaptables et flexibles, et la promotion des talents de la diversité et de la responsabilisation », une industrie plaçant « le bien-être du travailleur au centre du processus de production ».

Dans ce cadre, et dans l'objectif commun de réindustrialisation de la France et de souveraineté industrielle, nous actons la nécessité d'un financement public conséquent, et sommes donc favorables aux 60 millions d'euros de subvention du projet Verkor par la région Haut-de-France. Cependant nous considérons qu'il faut des garanties solides de la part de Verkor en échange de cet argent public. Or l'engagement de l'entreprise Verkor de recruter ses futurs salariés de l'usine majoritairement au niveau local n'est pas une garantie suffisante pour nous. À l'instar de la population dunkerquoise, nous n'oublions pas la désillusion sur les promesses d'emplois locaux pour le terminal méthanier.

1/3

Nous pensons qu'en échange d'argent public, une entreprise se doit surtout d'être plus démocratique en donnant plus de pouvoir d'intervention de ses salariés dans les décisions de son conseil administratif, ce qui permettrait de mettre les travailleurs au centre de son processus de production. Par ailleurs, les aides publiques aux entreprises devraient être conditionnées à l'embauche et la formation de jeunes, dans un contexte de hausse alarmante de la précarité chez les jeunes. Aussi nous formulons le vœu que l'implantation de l'usine Verkor donne de réelles perspectives d'emplois pour les jeunes de notre territoire.

Concernant les promesses d'emplois, notre attention se porte en particulier sur les 2000 emplois indirects promis. Il s'agit surtout d'emplois avec des entreprises de sous-traitance. Or les sous-traitants du monde industriel ont tendance à négliger les conditions de sécurité de leurs employés, ainsi que leur formation, c'est pourquoi nous recommandons la plus grande vigilance de la part de Verkor afin d'éviter d'éventuels accidents du travail, ainsi que des problèmes de qualité et de sécurité d'exploitation sur son site.

Sur la grande campagne de recrutement et de formation aux nouveaux métiers liés à ce secteur, nous insistons pour une priorisation des reconversions professionnelles des emplois liés aux moteurs à combustion et des demandeurs d'emploi. Nous tenons d'ailleurs à alerter sur le manque de logements étudiants dans l'agglomération dunkerquoise qui pourrait nuire aux possibilités de formation. Plus généralement, la question du logement des futurs salariés de l'usine se posera également.

En matière de transport, nous sommes favorables aux idées et initiatives permettant de limiter le trafic routier, trafic routier dunkerquois déjà bien saturé, néanmoins cela nécessitera de la part des pouvoirs publics un investissement conséquent supplémentaire dans les modes de circulation doux, dans les transports en commun et surtout le ferroviaire.

Sur le raccordement de l'usine Verkor au réseau électrique, nous sommes plutôt favorables au scénario alternatif hybride de raccordement à un réseau de chaleur fatale produite par les industriels situés autour de la Zone Grandes Industries afin de diminuer les besoins énergétiques de l'usine au raccordement classique du réseau électrique.

2/3

D'ailleurs, au sujet de l'énergie, nous dénonçons le rideau de fumée de l'étatisation d'EDF pour en cacher sa privatisation par son démantèlement ensuite. EDF n'est pas une entreprise d'État. C'est un service public pour fournir, dans des conditions abordables, un bien de première nécessité aux populations et à la nation (donc à l'industrie). Là aussi donnons la parole aux salariés et aux usagers afin de travailler à l'élaboration d'un projet neuf de sécurité et de souveraineté énergétiques respectueuses des normes environnementales et de protection du climat.

Concernant la question de l'eau nécessaire au fonctionnement de l'usine, question essentielle à nos yeux, l'entreprise Verkor s'engage dans un programme de réutilisation des eaux pluviales et de recyclage de l'eau : c'est une annonce que nous saluons avec tout de même un point de vigilance sur la nécessité d'une surveillance optimale de la qualité des eaux souterraines de la nappe phréatique et des eaux usées.

À propos des matières premières, nous sommes particulièrement inquiets sur les conditions d'extraction des minerais indispensables à la fabrication des batteries électriques. Nous avons en tête l'exemple des mines de cobalt en République Démocratique du Congo où des enfants y travaillent dans des conditions ignobles. C'est pourquoi, nous demandons que Verkor soit très attentif à la provenance de ces matériaux et communique publiquement et régulièrement les noms de ses fournisseurs.

Enfin, le PCF est attaché à ce qu'aucune entreprise n'échappe par quelque moyen que ce soit, légal ou illégal, à l'impôt. Aussi nous serons attentif à ce que l'entreprise Verkor s'acquitte effectivement des différents impôts auxquels elle sera soumise : taxe foncière communale, contribution foncière des entreprises, cotisation sur la valeur ajoutée.

En conclusion, conscients des enjeux en matière de transition écologique et soucieux des impacts sociaux et environnementaux d'un tel projet, les communistes de la section PCF Dunkerque-Littoral sont favorables à l'implantation de l'usine Verkor à Bourbourg, avec les réserves liées aux points de vigilance évoqués précédemment, notamment sur les questions d'emplois et de formation, mais aussi sur les questions liées aux besoins en énergie, en eau et en matières premières.

3/3

Annexe 16 Contribution de l'Association de Défense de l'Environnement ADELE-Maison de la Vie Associative (MVA)

Association de défense de l'environnement ADELE Maison de la vie associative MVA Terre plein du jeu de mail Rue du 11 novembre 1918 Dunkerque

Président jean pierre Mougel
Vice président michel Mariette

Messieurs les garants de la concertation

Observations

1 la zone industrialisée portuaire dite de grande industrie ZGI a tout à fait capacité et vocation à accueillir ce type d'activité Les raccordements en réseaux sont facilités par l'existence de couloirs techniques

2 cette zone paraît suffisamment à l'écart des autres activités pour éviter les effets cumulés de certains polluants qui pourraient se retrouver dans l'air

3 s'agissant du process , on se doit d'être préoccupé de par la dépendance de la France à l'approvisionnement à terme en lithium et cobalt

4 engager un tel projet ne peut se concevoir sans une phase complémentaire de recyclage des batteries après usage

5 le risque incendie est important et le fait d'être à proximité de l'autoroute A16 /E40 dans sa partie appelée corridor de Ghyvelde avec son cortège incessant et croissant de TMD (Transport de Matières Dangereuses) à destination de UK doit être examiné de près k

6 s'agissant de la gestion de l'eau , toutes les dispositions envisagées sont de nature à préserver le milieu et par le biais de noues, à éviter la remontée du biseau salé

7 s'agissant de la protection de l'avifaune nicheuse en grande difficulté sur le delta de l'Aa , toute disposition devra être prise pour limiter les bruits et les éclairages " aveuglants " portant vers l'extérieur

8 nous soulignons l'importance à disposer pour ce genre d'activités , de personnels bien formés et surtout motivés , cela suppose de la part des futurs exploitants , une organisation en amont très ciblée sur ces nouveaux métiers et leur évolution probable

Signé Mariette michel

Annexe 17 Table des abréviations

ACRONYMES	SIGNIFICATION
ACC	Automotive Cells Company
ACV	Analyse du Cycle de Vie
ADELFA	Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
APS	Avant-Projet Sommaire
ARS	Agence Régionale de la Santé
CCI	Chambre du Commerce et d'Industrie
CNTPA-CFDT	Coordination Nationale des Travailleurs Portuaires et Assimilés – Confédération Française Démocratiques du Travail
COV	Composé Organique Volatil
CPDP	Commission Particulière de Débat Public
CUD	Communauté Urbaine de Dunkerque
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement
EBA Academy	Académie Européenne de la Batterie
EELV	Europe Ecologie Les Verts
EPR	Réacteur Pressuré Européen
FNE	France Nature Environnement
GES	Gaz à Effet de Serre
GIEC	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Client
GPMD	Grand Port Maritime de Dunkerque
GWh	Gigawatt-heure
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IED	Directive sur les Emissions Industrielles
MEDEF	Mouvement des Entreprises de France
MTD	Meilleures Techniques Disponibles
OAP	Orientation d'Aménagement Programmé
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprise
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Programme Local d'Habitation
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PLUi HD	Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat-Déplacement
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RTE	Réseau de Transport d'Electricité
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIVOME	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
SPPPI	Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles
TW/h	Térawatt-heure
UIP	Zone Urbaine à vocation Industriale-Portuaire
VIC	Verkor Innovation Center
VLE	Valeur Limite d'Emission
ZGI	Zone Grandes Industries
PCF	Parti Communiste Français
APRES	Association Promotion Recherche Environnement Santé Publique
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
CLI	Comité Local d'Information
CSS	Commission de Suivi de Sites
ADELE	Association de Défense de l'Environnement
MVA	Maison Associative
AVERE	Association pour le Développement de la Mobilité Electrique
BIMS	<i>Battery Intelligent Management System</i> – Système de Gestion Intelligente de la Batterie
DROPS	<i>Direct Recycling of Production Scrap</i> – Recyclage Direct des Déchets de Production sur Site

