



PROJET D'UNE GIGAFACTORY DE BATTERIES SOLIDES DANS LE DUNKERQUOIS

CONCERTATION PREALABLE

DU 22 SEPTEMBRE AU 13 NOVEMBRE 2023

COMPTE-RENDU

REUNION THEMATIQUE

IMPACT ENVIRONNEMENTAL, RISQUES TECHNOLOGIQUES, PREVENTION, TRAVAUX

11 OCTOBRE 2023

ORGANISATION

- **Date** : Le mercredi 11 octobre de 18h00 à 20h00
- **Lieu** : Gravelines (Salle du roller, Sportica)
- **Nombre de participants** : 70 participants en présentiel (avec les acteurs du territoire intervenants)

ANIMATION

- o Animation générale : ETHICS Group
- o Contenu technique : ProLogium, RTE, CUD, GPMD, DREAL, SDIS

INTERVENANTS

- o François-Xavier BIEUVILLE, Sous-préfet de Dunkerque
- o Bertrand RINGOT, Maire de Gravelines
- o Maurice GEORGES, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
- o Gregory LEFRANCOIS, Adjoint au Chef de l'Unité Départementale du Littoral Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Hauts-de-France, Responsable des secrétariats SPPPI Côte d'opale Flandre - CLI de Gravelines
- o Xavier DAIRAINÉ, Directeur de projets, Communauté Urbaine de Dunkerque
- o Alice ALLARD, Chargée d'études Concertation Environnement, RTE
- o Lieutenant-Colonel Benoit MARTIN, Service Départemental d'Incendie et de Secours
- o Gilles NORMAND, Président ProLogium Europe
- o Amina BENSAFI, Responsable HSE, ProLogium Europe
- o Anne-Marie ROYAL, Garante de la CNDP
- o Jean-Louis LAURE, Garant de la CNDP

OBJECTIFS DE LA REUNION

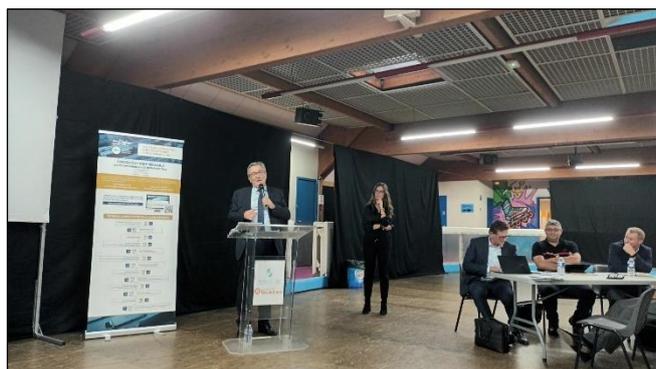
- o Expliciter la prise en compte des impacts environnementaux et démarches préalables à la construction de l'usine.
- o Débattre des impacts environnementaux liés à la construction de l'usine, en phase construction et exploitation.

- Expliciter les problématiques de sécurité associées à l'implantation de l'usine et à son fonctionnement, expliquer /acculturer les riverains aux risques technologiques et à leur prévention.
- Présenter les enjeux du raccordement électrique et de ses impacts.



TEMPS 1 – ACCUEIL ET PROPOS INTRODUCTIFS

Mot d'introduction de Bertrand RINGOT, Maire de Gravelines :



Bertrand RINGOT, en tant que Maire de la commune, Président du SIVOM (Syndication intercommunal à vocation multiple), Vice-Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque en charge de l'eau, il remercie les porteurs de projet d'avoir fait le choix du Dunkerquois, territoire qui croit depuis longtemps dans l'industrie et dans la production d'électricité d'origine nucléaire décarbonée. Problématiques du transport, du logement,

des équipements publics et privés, de la formation des jeunes, de l'attractivité... Bertrand RINGOT évoque les défis importants auxquels le territoire sera confronté et précise que les acteurs du territoire sont pleinement mobilisés sous la coordination de Monsieur le Sous-préfet. Il rappelle l'importance de mener ce débat afin de pouvoir donner du sens et de répondre aux attentes des populations : implantation économique, développement de l'habitat, de l'offre commerciale. En tant que Président de la Mission locale, il cite l'objectif de mobilisation des jeunes vers les métiers de l'industrie : en plus de l'AFPI déjà installé, 2 autres centres de formation seront accueillis à Gravelines (BTP-CFA et la CCI qui investit dans la zone de la cartonnerie).

Mot d'introduction du Président ProLogium Europe, M. Gilles NORMAND :

Gilles NORMAND, invite les membres de ProLogium à se lever et introduit **Calvin HSIEH, Vice-Président ProLogium en charge de la qualité des projets au niveau mondial**. Le fait qu'il ait été choisi par le Président directeur général pour construire l'usine de Gigafactory à Dunkerque est



un message fort : placer la qualité au cœur du projet. **Venus HU, directrice des ressources humaines de ProLogium** reste 6 semaines dans le territoire afin de rencontrer les écoles et les acteurs de la formation et de l'emploi et d'ainsi faciliter l'élaboration de programme de formation en lien avec les futurs emplois du projet. **Philippe CAILLETTE** a la charge du *business plan* et des ventes, ancien du groupe Renault doté d'une connaissance solide des véhicules électriques. **Pascal CERRUTI** a la charge de la communication et **Emily CHANG** du Marketing. **Amina BEN SAFI, responsable HSE (Hygiène Sécurité Environnement)**, première recrue dans les Hauts de France, est arrivée le 1^{er} août 2023.

Monsieur Normand soulève l'importance de la réunion de ce soir compte tenu des enjeux abordés (impact environnemental, des risques technologiques, de la prévention des risques de tous les travaux associés) et de la préoccupation logique des personnes.

TEMPS 2 – MOT D'INTRODUCTION DES GARANTS

Jean-Louis LAURE confirme l'importance de cette réunion. Les enjeux environnementaux sont au cœur de la concertation au titre du Code de l'Environnement. Il évoque le fait que si, sur le plan législatif, un accord a été trouvé dans le cadre de la Loi sur l'Industrie verte pour accélérer les délais d'autorisation des projets industriels, la concertation gardera toute sa valeur et la CNDP sera là pour garantir ce droit.

M. Laure explique ensuite que la CNDP est une autorité administrative indépendante, tant à l'égard des responsables de projet que des services publics. Il rappelle que le rôle de la CNDP est de défendre un droit constitutionnel qui se résume à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

M. Laure rappelle les conditions de mise en œuvre de ce droit, en l'occurrence pour des grands projets ayant un impact sur l'environnement : le projet de ProLogium et RTE dépasse les seuils réglementaires et est donc soumis au processus de concertation obligatoire sous l'égide de la CNDP. M. Laure indique qu'une concertation préalable a lieu à la genèse du projet ce qui permet d'en discuter l'opportunité.

Il présente ensuite les principes fondamentaux de la CNDP. Il rappelle que la parole du public aura la même valeur que la parole des intervenants.

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



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



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



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions et
non quantitative



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Enfin, M. Laure explique ce qu'il se passera à l'issue de la concertation préalable le 13 novembre 2023 :

- Avant le 13 décembre 2023, production d'un bilan par les garants portant sur la manière dont la concertation s'est déroulée (mise en place, organisation, conditions...) et sur les sujets les plus prégnants qui ont été évoqués, non par les garants mais par ce qui a été exprimé par le public.
- Réponse du maître d'ouvrage aux observations de la CNDP.
- Avis de la CNDP sur la réponse du Maître d'ouvrage en fin de procédure.

TEMPS 3 – PRESENTATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

Le dispositif de concertation ainsi que le site de la concertation sont présentés. Les rendez-vous clefs à venir sont rappelés.

La parole est proposée au public : Aucune question n'est posée par le public.

En l'absence de question, **Gilles NORMAND** partage l'expérience de la semaine dernière avec une rencontre mobile à l'ENSAM de Lille, un débat de proximité au marché de Bourbourg et une réunion à l'ULCO (Dunkerque) avec une vraie volonté, pour une entreprise d'origine taiwanaise, d'aller à la rencontre des gens sur le territoire. Il indique que si la concertation est obligatoire, ProLogium met toute l'énergie nécessaire avec la conviction que c'est un processus qui permet à l'entreprise de mieux s'insérer et de mieux comprendre le territoire.

Le public est invité à visionner [le film pédagogique qui présente le projet et les modalités de concertation préalable](#).

TEMPS 4 – IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Un nouveau temps d'échanges portant sur l'impact environnemental s'ouvre. Il est rappelé que les grands projets industriels sont soumis à différents permis et contrôles administratifs successifs. Le projet de *gigafactory* ProLogium est concerné et devra faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services de l'État.

Question à Grégory LEFRANCOIS, Adjoint au Chef de l'Unité Départementale du Littoral Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Hauts-de-France : Qu'est-ce que la procédure d'autorisation environnementale ?

Réponse de Grégory LEFRANCOIS :

Grégory LEFRANCOIS présente la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Un service de l'État sous l'autorité des préfets, qui met en œuvre et coordonne les politiques publiques des ministères de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de la transition énergétique, et qui vise un développement durable en prenant en compte différents enjeux : l'eau, la biodiversité, l'énergie, climat, le transport, la mobilité, les infrastructures, la promotion de la transition écologique et solidaire et donc la prévention des risques. Au niveau régional, le service « risques » pilote l'inspection des installations pour la protection de l'environnement (ICPE), et s'appuie sur des unités départementales au plus près des territoires. L'Unité Départementale du Littoral gère l'ensemble des installations classées sur cinq arrondissements (Boulogne, Calais, Montreuil, Saint-Omer et Dunkerque.)



Il indique que cette mission s'appuie sur trois volets :

- L'instruction qui revient à analyser l'ensemble des impacts que peut générer l'installation sur l'environnement et sur les risques qu'elle peut générer, à vérifier leur adéquation et la possibilité d'autorisation.
- L'inspection, c'est-à-dire s'assurer de la bonne mise en œuvre par l'exploitant des dispositions prises par le préfet.
- L'information au travers de participations à différentes commissions consultatives : Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques, commissions de suivi de site.

Il rappelle que la réglementation évolue, sous l'impulsion de la législation européenne, et que l'approche adoptée aujourd'hui dite « approche projet » ne s'intéresse pas seulement aux risques inhérents à l'usine, mais à l'ensemble des impacts que peut générer un projet. Si l'usine nécessite la création d'une route, d'un embranchement ferroviaire, d'une canalisation de gaz, les impacts sont alors beaucoup plus vastes que les seuls impacts de l'usine.

Il précise ensuite que le classement Seveso est un classement au titre des risques industriels et que l'installation est soumise à évaluation environnementale, impliquant de regarder l'impact de l'ensemble des connexions nécessaires au projet. Raison pour laquelle RTE est associé à la concertation publique, puisque l'usine fonctionne avec de l'électricité et donc a besoin d'un raccordement électrique.

L'évaluation environnementale implique différentes phases. En phase amont, la concertation publique prend place, accompagnée, dans le cas de ProLogium, d'un comité de pilotage par le Sous-préfet. Il rassemble l'ensemble des personnes et parties prenantes qui ont intérêt à pouvoir apporter de l'information au projet ProLogium et à le challenger. L'un des intérêts d'intervenir en phase amont, c'est d'intégrer les enjeux au début de la démarche et de permettre un projet plus qualitatif d'un point de vue environnemental (comme la question de l'eau : des solutions peuvent être imaginées avec les acteurs du territoire (réutilisation d'eau)).

M. Lefrançois explique que 3 documents sont importants en phase de décision et procédure en instruction :

- **L'étude d'impact**, visant à limiter les impacts sur l'environnement.

- **L'étude de risques sanitaires** visant les émissions résiduelles que le site peut émettre et en évalue l'impact sur la population.
- **L'étude de danger** où sont évalués les différents phénomènes dangereux qui peuvent apparaître sur l'installation (toxiques et de surpression) dans une approche de réduction à la source des risques générés par l'installation.

Question à Amina BENSAFI, Responsable HSE (Hygiène, sécurité et environnement), ProLogium : où en est ProLogium de cette procédure d'évaluation environnementale et quelles sont les prochaines étapes ?

Réponse d'Amina BENSAFI : ProLogium est entouré de grands acteurs nationaux, locaux et aussi européens dans la démarche d'évaluation environnementale, ainsi que dans la conception des équipements afin de répondre aux enjeux présentés par la DREAL. Le projet bénéficie aussi du retour d'expérience d'autres *gigafactories* en matière de prévention de l'environnement. Avec une technologie innovante, elle indique que ProLogium est à l'écoute de toutes les remarques pertinentes pour être environnementalement performant et estime que la réglementation française et européenne constitue une chance d'améliorer les projets industriels.



Elle présente les 3 dates clés de la démarche projet :

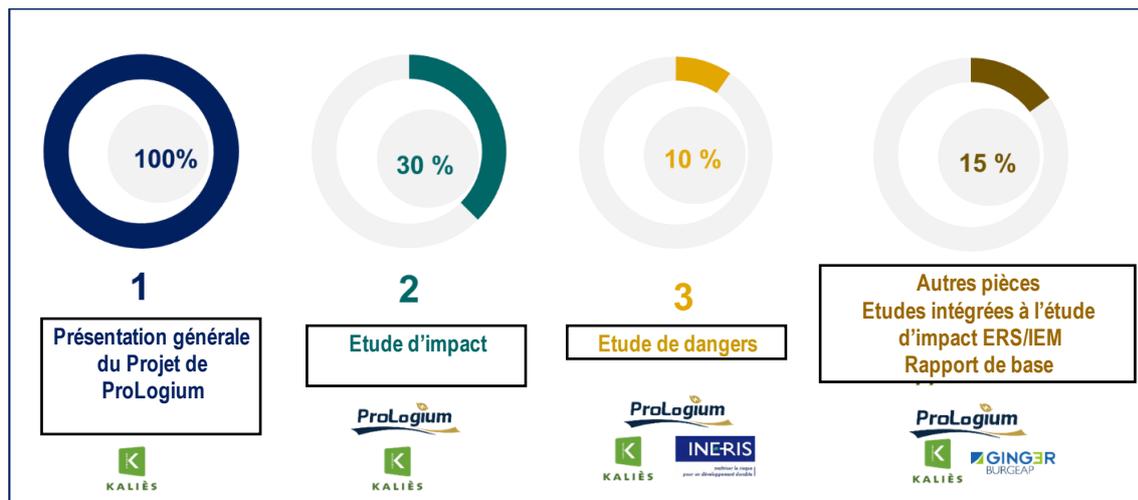
- 1^{er} mars 2024 avec le dépôt de la demande d'autorisation environnementale accompagnée d'un dossier le plus qualitatif possible.
- Septembre 2024 : période espérée pour l'octroi de permis et autorisations par la DREAL.
- Octobre 2024 : début de la construction de l'usine.

Elle partage l'état d'avancement des volets de l'évaluation environnementale du site 1 du projet.

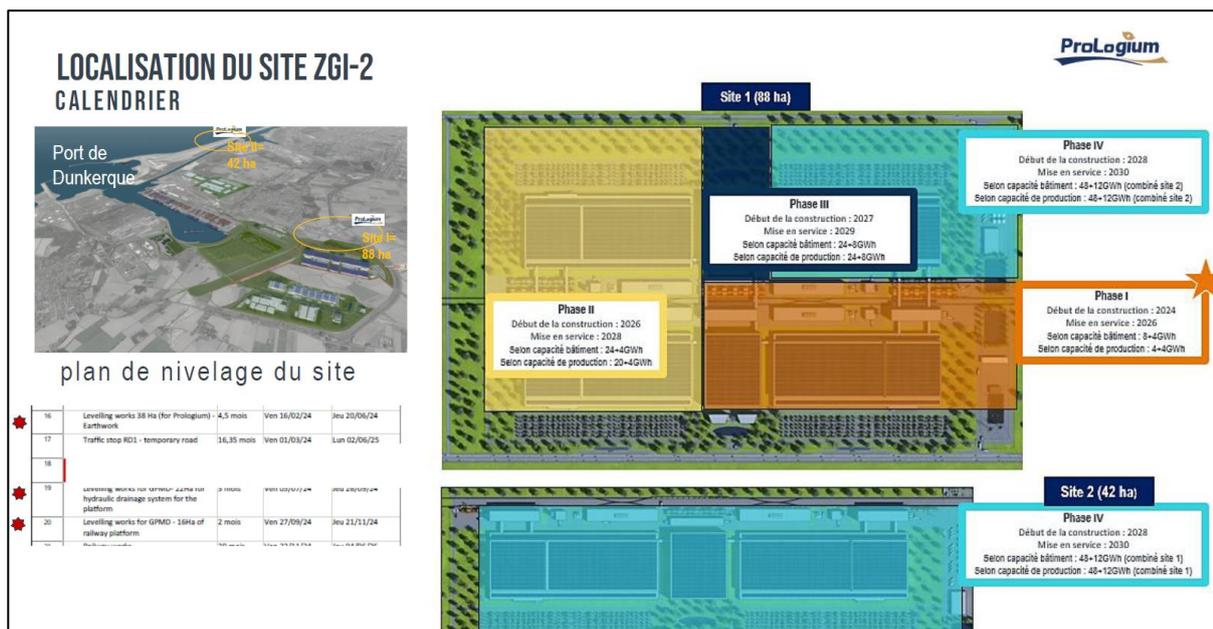
DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (DDAE)



ETAT DE PROGRÈS AU 10/10/2023



Amina BENSAFI décrit la localisation prévue d'installation du projet dans le Grand Port Maritime de Dunkerque qui offre l'avantage de bénéficier de l'aménagement existant du site industrielle qui a déjà passé avec succès une première évaluation environnementale. Elle précise que le site 2 bénéficiera d'une autre démarche parallèle au site 1.



Dans le cas de l'octroi d'une autorisation environnementale en octobre 2024, la mise en service de la phase 1 du site 1 est prévue en 2026. La phase 2 commencerait en 2026 pour une mise en service en 2028 tandis que la phase trois serait initiée en 2027 pour une finalisation en 2029. La concrétisation de la phase finale (phase 4) offrira une capacité de 32 gigawattheures par heure en 2030. Elle indique que le dossier de demande d'autorisation environnementale porte sur les quatre phases.

Complément de Gilles NORMAND : Gilles NORMLAND précise que le deuxième site permettrait d'aller jusqu' à 48 gigawattheures. Il s'agit d'une réserve foncière qui sera activée en 2028 en fonction du développement du projet. L'existence de second site s'explique par le fait que les terrains à proximité du site 1 de ProLogium font déjà l'objet d'une réserve foncière par Verkor. 2 sites sont donc nécessaires pour atteindre les 135 Ha dont le projet a besoin. Il rappelle que la prévision de ses besoins se base sur l'analyse d'un écosystème favorable pour la production de batteries électriques : une électricité décarbonée en France avec un coût très compétitif et un grand port avec toutes les infrastructures nécessaires ; des personnels de qualité avec une culture industrielle disponibles dans les Hauts de France et dans le Dunkerquois, des universités, des écoles et la possibilité de créer des programmes communs de formation. Une voie ferrée permettra de réduire le nombre de camions, dont une partie sera réalisée par Verkor, et qui sera étendue par ProLogium. Cet écosystème de la batterie est très dynamique avec des acteurs comme XTC et Renault qui vont développer des cathodes, mais aussi des projets à l'étude sur le recyclage des batteries. Tous ces éléments objectifs ont amené ProLogium à choisir Dunkerque parmi 90 sites possibles en Europe et 48 aux Etats-Unis.

Question à Maurice GEORGES, Directeur général du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMO) : *Pouvez-vous nous en dire plus sur cette localisation et sur la gestion de l'impact environnemental lorsque des terrains de ce type sont loués et destinés à accueillir des activités industrielles comme celles de ProLogium ?*

Réponse de Maurice GEORGES :

M. Georges rappelle que c'est dans l'objectif d'accueillir les projets industriels en cours et à venir que des zones ont été aménagées par le GPMO. La première zone évoquée par Monsieur Normand, dite ZGI1, dite clé en main, a été livrée en 2020/2021. Elle accueille l'usine Clarebout, et le projet d'usine Verkor qui a obtenu son permis de construire au printemps 2023 et qui

commence le chantier. Il confirme qu'il y a bien des réservations potentielles d'extension à long terme, notamment de l'usine Verkor, sur la zone dite ZGI2.



La zone ZGI2 mitoyenne de la zone ZGI1 représente environ 90 hectares commercialisables pour l'industrie sur un aménagement complet de 135 hectares en incluant les éléments routiers et ferroviaires. L'aménagement n'est pas encore finalisé mais est en avance de phase.

Un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu le 22 juin 2023 et celui du Conseil national de la protection de la nature, le 24 juillet 2023. Ces avis, qui ont permis

d'identifier les points d'amélioration, des questions de pertes d'habitats qui ont été prises en compte, ont été favorables compte tenu de l'effort fourni en matière de compensation environnementale des zones artificialisées. Pour 135 hectares d'aménagement industriel, le projet du GPMD prévoit 135 hectares d'aménagement de zones naturelles protégées et restructurées.

Monsieur Georges indique que le projet a un impact sur le réseau routier local avec le remplacement de la RD17 et de la RD1 par d'autres axes routiers prévus dans le projet CAP 2020.

Il rappelle ensuite que l'enquête publique s'est déroulée du 21 août au 22 septembre 2023. Les contributions sont en cours d'analyse dans l'attente du rapport du commissaire enquêteur. La phase suivante serait la délivrance d'une autorisation administrative d'aménager prononcée par le préfet autour du mois de décembre 2023 puis le début des travaux d'aménagements nécessaires. Cette phase comprend également la déviation des watergangs, la création des mesures compensatoires et la création des remblais.

Il explique que les remblais mesureront environ 2 mètres pour sécuriser à long terme le secteur, y compris vis à vis des risques de submersion marine. Ils seront réalisés avec des sables de la région offrant une bonne continuité géophysique au projet avec des matériaux naturels. L'objectif est d'en livrer la moitié l'été prochain pour permettre à ProLogium le démarrage de la phase de construction, si le projet passe l'ensemble des étapes.

Monsieur Georges confirme pour conclure que le deuxième site est une réserve foncière de 42 hectares, réserve théorique, qui s'inscrit dans une zone de plus de 300 hectares qui sera aménagée dans les 10 ans à venir.

Question à Amina BENSAFI : *plusieurs types d'impacts ont été mentionnés dans les interventions précédentes, pouvez-vous nous préciser quels sont-ils et quelles mesures préventives prenez-vous pour les réduire ?*

Réponse d'Amina BENSAFI :

Madame BENSAFI indique que **13 volets d'impacts environnementaux** sont étudiés dans le cadre de l'étude d'impact : **air, eau, trafic, déchets, flore et faune, sol et sous-sol, climat, paysage, patrimoine culturel, odeurs, luminosité, bruits et vibrations, ressources naturelles**. Elle partage ensuite des éléments sur certains ces volets environnementaux.

Air : deux types d'émissions sont appréhendés. Les émissions liées au processus de fabrication et celles liées au transport de matières premières et de produits finis. Dans les deux cas, elle précise que ProLogium est guidé par une démarche de réduction de l'impact à la source. Concrètement,

des discussions sont en cours avec des fournisseurs potentiels pour respecter *ad minima* les valeurs limites d'émissions et viser une plus grande performance en termes de réduction des émissions des installations. Sur le volet trafic, ProLogium s'inscrit dans une démarche régionale en matière de mobilité afin de limiter l'impact des déplacements en termes de Co₂ (limitation du volume de camions, installation de la ligne ferroviaire, recherche de proximité des fournisseurs).

L'eau : un groupe de travail dédié à l'eau a été constitué entre les équipes européenne et taiwanaise afin de limiter le recours et l'impact sur cette ressource naturelle précieuse utilisée dans le processus de fabrication. Ces travaux intègrent les différences de climat et étudie l'ensemble des dimensions liées à l'eau : réduction de la consommation d'eau, récupération d'eau de pluie, utilisation de l'eau de mer, pluviométrie...

En tant que Président du Syndicat de l'Eau du Dunkerquois, Bertrand RINGOT est invité à partager des éléments de contexte en matière de gestion de l'eau sur le territoire.

Bertrand RINGOT rappelle que pour Dunkerque, l'eau potable provient de l'Audomarois et que le territoire bénéficie d'une particularité historique : un réseau d'eau spécifique d'alimentation pour alimenter les acteurs industriels. Il fonctionne avec un système de récupération des eaux qui permet de récupérer jusqu'à 30 millions de mètres cubes dans le canal de Bourbourg. Il précise qu'aujourd'hui, Arcelor en utilise 60 %. L'arrivée de nouveaux acteurs et de besoins supplémentaires pose la question de l'optimisation de cette ressource, point de vigilance sur lequel la collectivité est pleinement mobilisée. Une série d'actions a été mise en place pour réutiliser les eaux traitées des stations d'épuration, notamment à Grande Synthe où 2 millions de mètres cubes d'eau peuvent être récupérés. Certains acteurs quittent également le territoire (SRD = - 4M m³ utilisés / an) et la question de l'amélioration du process Arcelor, plus vertueux, plus sobre, se pose. Il explique qu'une réflexion est également engagée sur l'économie circulaire afin que l'eau utilisée par l'un puisse servir ensuite à l'autre en fonction des process et de la qualité des eaux. Il ajoute qu'un projet d'interconnexion des réseaux d'eau avec le Calais est également en cours de discussion.

Amina BENSAFI poursuit sa présentation des différents volets environnementaux en évoquant la faune et la flore.

IMPACTS ET ENJEUX : FAUNE ET FLORE, ZONES HUMIDES

Rte Le réseau de transport d'électricité ProLogium

EMPRISE ZGI2

FAUNE ET FLORE, ZONES HUMIDES

- 133 ha de **mesures compensatoires** liées au projet ZGI2
- Moins de 88 ha **imperméabilisés** de manière permanente
- 23 ha d'**aménagement éco-paysagers**
- 13 ha de **noues d'infiltration** sur la plateforme

PROLOGIUM S'ALIGNERA SUR LES MESURES MISES EN PLACE PAR LE GPMD DANS LE CADRE DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE LA ZGI2 EN PHASE CHANTIER ET EN PHASE D'EXPLOITATION

Légende

Emprise projet

- Emprise permanente projet ZGI 2
- Emprise temporaire projet ZGI 2
- Emprise impactée par CAP 2020

Enjeux FFH

- Faibles
- Modérés

Enjeux ZH

-

Continuité hydraulique : le projet de Gigafactory bénéficiera de l'aménagement de la zone ZGI2. Il comprend la mise en place d'un nouveau réseau hydraulique qui a la même distance que celui impacté.

Gilles Normand présente ensuite le volet gestion des déchets liés à la technologie de ProLogium. Il explique que la technologie innovante de batteries solides portée par ProLogium peut constituer un point de bascule positif en matière de recyclage des batteries. La technologie actuelle, batterie au lithium-ion avec un électrolyte liquide, implique un processus de recyclage énergivore et complexe pour extraire d'une masse noire les principaux éléments du composant. La technologie de ProLogium permet un processus simple de séparation des éléments de la batterie bénéficie d'un très haut niveau de recyclabilité. Il estime qu'à terme, cela peut réduire les activités de minage et les émissions de CO₂ sur l'ensemble du processus.

Amina BENSAFI complète en précisant que la gestion des déchets est aussi une thématique intégrée lors de la phase construction des installations jusqu'en 2030. L'évaluation environnementale menée prend en compte la question de l'acheminement des déchets et des filiales pour lesquelles des discussions sont en cours dans le cadre du plan directeur et de la politique HSE.

Paysage : le projet envisage une insertion paysagère exigeante au service de la protection de l'environnement, mais aussi de la santé des salariés à travers une certification de la construction écoresponsable qu'ambitionne ProLogium : clôture vitrée végétalisée, architecture simple, cohérente et respectueuse de l'environnement et des aménagements paysagers).

Trafic : l'approche de ProLogium s'inscrit dans une démarche territoriale sur la mobilité afin de réduire l'empreinte carbone de manière globale (plan de mobilité discuté avec la Communauté Urbaine de Dunkerque, future desserte ferroviaire...).

Question à Alice ALLARD, Chargé d'études concertation et environnement, RTE : *Qu'en est-il pour le raccordement électrique de l'usine ? Pouvez-vous nous présenter les besoins électriques du projet ainsi que les impacts liés à ce raccordement ?*

Réponse d'Alice ALLARD :

Alice Allard explique que RTE, réseau de transport d'électricité, est responsable en France de l'alimentation, du transport, de l'électricité à haute et très haute tension entre les producteurs d'électricité et les consommateurs.

Elle compare le réseau électrique au réseau routier (autoroutes, nationales, départementales puis petites routes). « *C'est comme si RTE était en charge des autoroutes et des nationales en termes d'électricité. RTE a l'habitude de raccorder les industriels avec des gros besoins électriques directement aux « autoroutes » et « aux nationales ». Raison pour laquelle RTE est maître d'ouvrage du projet aux côtés de ProLogium.* »

Elle précise que ProLogium a présenté une demande croissante de besoins de fourniture en électricité en cohérence avec le développement du projet : de 39 mégawatts en 2026 à 409 mégawatts en 2030. Pour répondre au besoin de 39 mégawatts en 2026 et 78 mégawatts en 2027, la solution serait de créer une liaison souterraine à 225 000 volts, reliée au poste électrique du Grand Port qui est situé sur la commune de Bourbourg. Une autre liaison souterraine de 225 000 volts serait créée afin de répondre au besoin de 164 mégawatts en 2028. Elle serait reliée au poste électrique de Flandre Maritime en cours de développement actuellement (commune de Saint-Georges-sur-l'Aa).

La solution définitive de raccordement apparaît en 2029, avec une deuxième liaison souterraine sur Flandre Maritime, cette fois-ci à 400 000 volts. En 2030, il y aurait deux liaisons souterraines, une principale à 400 000 volts et une de secours à 225 000 volts. La première, la liaison reliée au grand port, à vocation temporaire, serait déposée.

Mme Allard apporte des éléments d'explication relatifs à la création et au fonctionnement de la liaison souterraine à l'aide d'un schéma.

Elle partage ensuite le circuit de passage des liaisons souterraines prévues pour le raccordement de la *gigafactory* de ProLogium. Les liaisons suivent les couloirs techniques du GPMD (réseaux d'eau, de gaz et d'électricité). L'implantation des postes électriques et des couloirs techniques a permis de déterminer une zone d'études dans laquelle seront menées des études environnementales afin d'identifier les fuseaux de passage de moindre impact.

Madame Allard conclut en précisant que si une liaison souterraine a des impacts temporaires pendant la phase de travaux, « *une fois que les travaux sont faits, la liaison se fait oublier et la nature reprend ses droits* ».

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Question du public / Nicolas Fournier, Président de la Fédération de défense de l'environnement Adelfa : « *J'ai bien entendu le propos de Monsieur Lefrançois de la DREAL qui nous parlait d'une vision de projet globale et c'est le sens des directives européennes, effectivement. Or, là, il y a toute une partie de l'étude d'impact et de l'étude environnementale, notamment sur la biodiversité, qui va échapper au dossier ProLogium puisqu'il a déjà été traité dans le dossier de la zone ZGI2. Donc, comme l'a dit Maurice Georges, l'enquête publique s'est déjà achevée au mois de septembre. Donc, la plateforme qui va accueillir ProLogium s'est déjà fait écho au niveau de l'étude d'impact. Il y a pas mal de données qui vont échapper finalement à la concertation ici et à l'enquête publique à venir sur ce dossier-là. Il y aura évidemment quand même une étude d'impact, mais elle va être minimisée et pour moi, ce n'est pas le sens des directives européennes. C'est le législateur français qui a voulu ces sites clés en main. Mais pour moi, il y a quand même un saucissonnage, comme on dit, des projets, et on n'est pas dans l'esprit du projet global finalement. Voilà, c'est un peu le regret que j'ai.* »

Réponse de Maurice Georges : « *On est sur une zone portuaire sur laquelle, quand on fait un aménagement, c'est pour une certaine destination. Il y a un plan local d'urbanisme. On ne peut pas faire du logement ou faire d'autres choses. C'est un aménagement industriel qui prend en compte la destination future. Ce qui veut dire que dans notre dossier d'aménagement, on a déjà intégré qu'il y avait potentiellement une usine de type gigafactory. C'est intégré sur des choses très concrètes que sont les questions d'aménagement routier, les questions d'aménagement ferroviaire, également dans les études de trafic.* »

M. GEORGES complète son propos en indiquant que les dimensionnements retenus sont liés à un projet industriel, et considérés par les autorités environnementales. Il cite l'avis du Conseil national de la protection de la nature du 24 juillet 2023 pour illustrer son propos. Il précise que les recommandations des autorités gouvernementales sont à prendre en compte par ProLogium, dont le dossier n'est pas déconnecté de l'analyse environnementale qui a été faite pour la zone - dossier qui prendra en compte l'étude d'impact de la zone et le complétera. C'est le contraire même du saucissonnage. Il conclue en indiquant que, dès le début, l'aménagement fait a une vocation industrielle complète.

Question du public / Nicolas Fournier, Président de la Fédération de défense de l'environnement Adelfa : « *Sur l'aspect trafic, est ce qu'on sait déjà a priori ce qui va sortir ou ce qui va rentrer du site de ProLogium en termes de trafic poids lourds, qui j'espère sera le plus résiduel possible, ou par la voie ferrée ou la voie d'eau ? J'imagine que ProLogium a des clients assez uniques puisqu'ils vont fournir leur batterie à des constructeurs automobiles, donc c'est plutôt facile de flécher les flux par la voie ferroviaire ou en tout cas éviter au maximum le trafic poids lourds. Parce qu'on le voit avec tous les développements d'industries qui sont en train de pousser sur notre littoral, demain, le trafic poids lourds généré va être exponentiel. Quand on voit aujourd'hui la difficulté qu'on a eue pour certains d'accéder à Gravelines en venant de Dunkerque, alors certes, il y a des travaux sur l'A16, mais je peux vous dire que les routes aujourd'hui étaient sacrément congestionnées, avec des poids lourds qui circulent d'ailleurs en zone urbaine du côté de Grande-Synthe. On se fait du souci sur la croissance du trafic routier dans les années à venir. »*

Réponse de Maurice Georges :« *Pour le dimensionnement routier dans la zone, la zone ZGI1 et pour les aménagements du projet portuaire Cap 2020, nous avons une analyse globale en conception. Elle a été étudiée avec la Communauté Urbaine, avec la direction des routes nationales, avec le Département, responsable des routes départementales et avec la Région. Nous avons donc une analyse globale en amont, une étude d'impact et une étude de trafic qui est faite, mise à jour, et qui prend en compte les effets cumulés de toutes les implantations qu'on connaît : Clarebout, Verkor, ProLogium. On prend en compte aussi dans les révisions qu'on vient de faire les futures usines qui ont été annoncées, comme XTC, mais également les zones logistiques. »*

Il explique également qu'avec le réseau portuaire, avec l'autoroute A16 telle qu'elle est, avec les échangeurs tels qu'ils sont, des hypothèses de trafic sont faites jusqu'en en 2032/35. Il indique que la gestion de la situation se fera grâce à deux politiques : une politique d'aménagement qui est faite pour le réseau routier à la conception et une politique de mobilité qui intègre en amont une politique de réduction des trajets domicile-travail.

« *Pour le côté portuaire, actuellement, les conteneurs qui sortent du port, il y en a 4 % qui vont sur le train et environ 6 % qui vont sur le fleuve - ce n'est pas assez. L'objectif, et on se donne les moyens pour ça, aussi bien en infrastructures qu'en termes de services, c'est en 2035, minimum 20 % sur le train et minimum 10 à 12 % sur le canal. Avec 30 % de report modal pour ce qui est du transport portuaire, avec 50 % de report modal pour ce qui est des trajets domicile-transport. »*

Complément de réponse de Xavier DAIRAINÉ, Communauté Urbaine de Dunkerque « *Sur la mobilité des salariés, l'enjeu est multiple. L'objectif n'est pas de dimensionner les routes en fonction du nombre de salariés potentiels car sachant que tout le monde vient en voiture seul, vous arrivez à des choses un peu démesurées et vous allez à l'encontre de la limitation des impacts que l'on vient de décrire. L'idée est bien de limiter les impacts des aménagements et de les faire de manière à ce que les salariés puissent venir en sécurité à l'usine en utilisant tous les modes de déplacement possibles, y compris les modes actifs. Cela ne paraît pas naturel aujourd'hui d'aller dans les zones industrielles à vélo parce qu'elles ne sont pas aménagées. Mais c'est quelque chose que l'on fait évoluer et qui peut profiter du réaménagement complet de cette zone industrielle dans lequel va s'installer ProLogium pour aménager des voies qui sont à la fois dédiées aux camions et aux voitures, mais aussi dédiées aux modes actifs. »*

« *C'est un travail mené en collaboration avec le GPMD, mais aussi à l'échelle du bassin de mobilité car certains salariés habiteront des communes voisines à la CUD. Avec la Région qui a la charge de ces mobilités à l'échelle plus large du bassin de mobilité (TER, transports routiers, cars interurbains) afin d'offrir à tous les salariés une solution de mobilité juste, équitable et économique, qui est le transport collectif. »*

Complément de réponse d'Amina BENSAFI, ProLogium : « En toute transparence, aujourd'hui, on ne peut pas répondre avec précision combien de véhicules poids lourds vont sortir du site. Une estimation a été faite et figure en page 54 du dossier de concertation : 20 poids lourds par jour pour la phase un, en phase 2, 80 camions qui arrivent et 80 qui repartent chaque jour de la gigafactory. En phase trois, on parle de 399 véhicules par jour par train et 100 véhicules par jour par poids lourds. Ce sont les estimations de la gigafactory pour une capacité de 32 gigawattheures en sachant qu'on veut se challenger sur cette thématique d'où notre engagement dans le groupe de travail de la Communauté Urbaine de Dunkerque car nous ne sommes pas seuls dans la région, il y a d'autres industries. Nous souhaitons réduire cet impact au maximum. On est actuellement en phase d'étude et ces éléments figureront dans l'étude d'impact. »

Question du public / Anonyme : « Bonjour, j'habite plutôt Mardyck. Comme je ne savais pas si l'usine allait être surélevée ou pas et que vous avez parlé de deux mètres de remblais pour les submersions marines, je voulais savoir si, comme les watergangs vont être déviés, est-ce que s'il y a des nappes phréatiques, puisqu'il en reste quand même quelques-unes, est-ce que cela a plus d'impact si c'est à ras le sol par rapport à si c'est surélevé ? Parce que les autres usines, celles qui nous entourent, elles sont fort surélevées. Merci. »

Réponse de Maurice GEORGES, Directeur général du GPMD : « Je ne suis pas expert des watergangs. Ce que je peux vous dire, c'est que quand on fait une surélévation pour protéger l'usine, tout le réseau hydraulique autour, les watergangs aussi, est conçu pour que la fonctionnalité de drainage soit au moins équivalente. On artificialise, mais cela ne veut pas dire qu'on bétonne tout. Des surfaces sont en remblais, il y a plein de surfaces qui resteront en sable, donc avec une infiltration pour ne pas avoir de déversement sur les sites et sur les communes. C'est quelque chose qui est surveillé par les autorités environnementales et aussi par les autorités de gestion de l'eau sur ce point. Quand on dévie, on recrée des watergangs et on recrée une fonction de drainage qui soit au moins équivalente en efficacité. »

Question du public / Julien Champagne, Europe-Ecologie-Les Vert : « Prenez-vous des mesures spécifiques contre les risques de submersion marine ? Parce que si les sites sont surélevés, est-ce qu'on va avoir des gigafactories offshore avec des submersions prévisibles à l'horizon 2040/50 ? »

Réponse de Maurice GEORGES : « Il y a au moins trois manières de lutter contre la submersion. La première c'est d'être le plus loin possible sur les niveaux minimums. C'est ce qu'on a fait. Nos aménagements sont basés, non sur le rapport du GIEC 2017, mais sur les dernières prévisions du GIEC 2023. La seconde manière c'est d'avoir un système d'évacuation qui soit toujours plus performant pour ce qui est des submersions marines et des submersions terrestres. Cela rejoint aussi l'enjeu de la performance du réseau hydraulique. Le troisième point est de savoir s'il faut renforcer les protections extérieures du port. On n'hésitera pas à le faire. Mais dans le cadre des zones du projet de ProLogium, on est sur des espaces qui sont déjà intégrés. Comme vous le disiez, on est sur un problème qui se pose à l'échelle de l'ensemble du territoire. Notre approche est collective et non de faire ces études seul. Le GPMD va le faire à l'échelle du pôle métropolitain de la Côte d'Opale. Il mènera les études relevant de son domaine de compétences sur la base des meilleures hypothèses que l'on a aujourd'hui. Il prend toutes les mesures nécessaires en en reproduisant le système ancestral des watergangs au regard des enjeux de demain. »

Question du public / Julien Champagne, Europe-Ecologie-Les Vert : « Est-ce qu'il y a des mesures de sécurité spécifiques qui sont prises en raison de la proximité avec les futurs EPR, (réacteur pressurisé européen) ? »

Réponse de Monsieur LEFRANCOIS, DREAL : « Pour les interférences avec l'EPR, on va se rapporter à la centrale existante. Ce qui est demandé à l'exploitant, c'est d'informer ses salariés de la présence de la centrale et donc d'identifier ce qu'il faut faire en cas d'accident. Donc, il y

aura forcément une sensibilisation et une information du personnel chez ProLogium. Une demande sera faite pour que ces opérations soient effectuées. »

Pour illustrer son propos M. LEFRANCOIS présente un exemple d'application qui comprend plusieurs périmètres, dont un périmètre de deux kilomètres de mise à l'abri. Il précise que ProLogium est plutôt proche du périmètre des cinq kilomètres. Il confirme que sera demandé à l'exploitant de se préparer potentiellement à une évacuation et de regarder sa capacité à mettre en sécurité l'installation rapidement, s'il y a besoin d'évacuer et que le personnel doit partir.

Question du public / Conseiller municipal à la ville de Gravelines à l'environnement : « *M. Normand vous avez parlé du recyclage de vos batteries qui avec une nouvelle technologie permettrait justement un meilleur recyclage. Est-ce qu'aujourd'hui, il y a déjà des processus, des usines qui permettent ce recyclage de ces nouvelles batteries ? Nous avons en tête des noms de nouvelles usines qui arriveront sur le territoire justement pour du recyclage. Est-ce typiquement des usines qui pourraient recycler vos batteries ou est-ce que c'est autre chose ? Est-ce que cela se fait quelque part dans le monde ? »*

Réponse de Gilles NORMAND : « *On a signé un accord et on est en train de voir avec des entreprises : un accord avec Elemental, une société polonaise, qui s'inscrit dans le cadre du développement européen, puisqu'on a une subvention importante du gouvernement français sous l'égide de la Commission européenne, qui implique de ne pas avoir que des partenariats avec des entreprises françaises. Nous avons signé un accord avec cette entreprise, mais rien ne nous empêche d'en signer d'autres avec des acteurs locaux, surtout s'ils arrivent à Dunkerque. Concrètement, on sait que notre technologie est plus facilement recyclable. Maintenant, il faut industrialiser cette solution. Parce que notre intention n'est pas seulement d'avoir une gigafactory ici à Dunkerque, mais aussi d'avoir un centre de recherche et développement en France. On a un choix entre Amiens, Grenoble et Paris-Saclay. Je milite en faveur d'Amiens, mais c'est une décision qui sera prise par l'entreprise à la fin de l'année, En termes d'impact, l'usine va commencer la production début 2027. Les batteries vont durer au moins dix ans dans leur vie automobile. Elles peuvent être utilisées après en seconde vie pour des utilisations stationnaires, notamment pour promouvoir le passage à des énergies renouvelables. Donc le recyclage, si on veut être extrêmement concret, il n'apparaîtra pas avant une vingtaine d'années. Mais il faut le préparer et c'est bien notre intention de le faire aujourd'hui. Concrètement, on n'a pas encore de recyclage en cours parce qu'on n'a pas suffisamment de production et de batteries à recycler. »*

Question du public / Conseiller municipal à la ville de Gravelines à l'environnement : « *Ici, à l'ouest du territoire, on a plutôt comme référence la centrale qui utilise comme refroidissement l'eau de mer. Donc cela nous paraît plus naturel d'avoir un refroidissement par l'eau de mer. Est-ce une éventualité que vous êtes en train d'étudier ? Et pourquoi ce n'est pas d'emblée la solution ? Est-ce que c'est purement technologique ? Ou est-ce que c'est parce que vous ne l'avez pas encore fait ? »*

Réponse de Gilles NORMAND : « *Ce sont des discussions que l'on a eues au niveau du Comité de pilotage dès le mois de janvier, ou avec le Syndicat de l'eau dunkerquois. Ils nous ont demandé si nous avons pensé à l'eau de mer pour refroidir l'usine. La première réaction de la famille industrielle à Taïwan, c'est qu'ils n'avaient jamais vu ça. Mais ils se sont pris au jeu en disant pourquoi pas. Nous allons étudier un certain nombre de volets. Il y a des volets d'abord évidents, qu'on n'a pas encore activés, c'est d'avoir un circuit fermé. Pourquoi ? Parce qu'en fait, l'eau, nous ne l'utilisons pas dans le processus industriel mais pour le refroidissement, on la laisse évaporer à Taïwan qui est un pays tropical. Dans le projet actuel, on peut la mettre en circuit fermé et récupérer les évaporations. Deuxièmement, on peut récupérer les eaux pluviales. Troisième élément, on peut avoir des systèmes de refroidissement par air et pas par eau. Et effectivement, dans les possibilités, il y a l'eau de mer. On va analyser cela concrètement, on n'a pas encore la réponse. Mais oui, on a pris la suggestion parce qu'elle nous semblait pertinente. »*

Complément de réponse de M. GEORGES : « La centrale nucléaire se refroidit à l'eau de mer mais elle est au bord de l'eau de mer, ce qui n'est pas le cas de ce projet qui est situé un peu plus loin. Donc on est en train d'y réfléchir avec le Grand Port Maritime, si on peut imaginer des refroidissements à l'eau de mer pour ces usines qui sont un peu en retrait, il faudrait imaginer, comme il existe un réseau d'eau douce industrielle, un réseau d'eau de mer qui vienne refroidir. Ce n'est pas impossible. L'essentiel de ces eaux, qu'elles soient douces ou de mer, c'est de servir au refroidissement, pas aux process de production. »

Question du public / Conseiller municipal à la ville de Gravelines à l'environnement : « On a beaucoup parlé de compensation. Je voulais savoir si vous pouviez expliquer en quoi consistait cette compensation. Parce que sur le littoral, on sait qu'on a une biodiversité assez intéressante et très diversifiée. Donc on dit qu'on va compenser. On va mettre en place des zones où on devrait recréer cette biodiversité, comment on va la recréer ? Comment on sera sûr qu'on aura demain une biodiversité aussi diverse et intéressante que celle qu'on a aujourd'hui ? »

Réponse Maurice Georges : « Vous avez raison, Monsieur, de me reprendre sur l'aspect un peu grossier des chiffres de 135 hectares de compensation pour 135 hectares d'aménagement industriel, car c'est évidemment un peu plus compliqué que ça dans la pratique. Ce dont parle la réglementation, ce ne sont pas des surfaces, c'est de la fonctionnalité écologique. Il faut améliorer la biodiversité par rapport à ce qu'il y avait avant. C'est comme ça que vous recréez de la nature et que ça ne compense pas juste en ayant attribué les surfaces, mais on compense en faisant mieux - ce qui peut d'ailleurs être compatible avec l'agriculture. Vous pouvez avoir des zones cultivées, mais qui sont cultivées aussi sur des mesures de compensation. Ce n'est pas n'importe quelle agriculture. Il y a des zones humides, des fossés, du pâturage humide... Ce n'est pas la même agriculture d'avant qui était extensive. Le deuxième point, c'est que le Grand Port, qui n'a pas la science infuse, s'appuie sur les meilleurs experts dont un centre se trouve dans la région, à Bailleul. Ils sont en mesure de nous indiquer notamment ce qui a de la valeur écologique : refaire un taillis complexe sur lequel il y aura des oiseaux, une prairie humide, une mare pour recréer une zone humide... Ensuite, il faut passer à des mesures concrètes. Et dans le cas de la ZGI2, il y en a une qui est importante pour les anguilles. Parce que dans tous les bateaux actuels, il y a des anguilles. Nous allons créer un bras mort de watergang qui n'aura aucune fonctionnalité hydraulique, mais qui aura une fonctionnalité de réserve pour les anguilles. »

TEMPS 5 – RISQUES TECHNOLOGIQUES ET PREVENTION

Question à Amina BENSAFI, Responsable HSE de PROLOGIUM : *Pouvez-vous nous expliciter le classement SEVESO de la gigafactory ?*

Réponse de Amina BENSAFI :

« On a des sociétés existantes qui sont aussi classées Seveso seuil haut. On s'appuie énormément sur l'expérience déjà présente sur ces deux sites taiwanais pour être encore plus performants sur la construction de nos gigafactories. [...] On se base sur toute la nomenclature ICPE, le code de l'environnement est notre guide. »

Madame BENSAFI explique que la gigafactory de Dunkerque sera classée Seveso seuil Haut sur trois rubriques des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La première est liée aux émissions atmosphériques ; la deuxième à l'utilisation par dépassement de

NMC (nickel, manganèse, cobalt) en quantités importantes ; la troisième rubrique est liée à la présence d'un entrepôt stockant des matières combustibles et doté d'une toiture.

En matière de prévention des incendies, trois grandes actions sont à l'étude avec pour objectif l'évitement total de départs de feu, explosions et autres effets dominos. Une réunion de travail est prévue le 20 octobre avec la DREAL et le lieutenant-colonel Martin du SDIS, Service Départemental d'Incendie et de Secours. La première décision prise pour la conception du site, est d'éloigner les zones de stockage de la zone de production d'à peu près 30 mètres. Le stockage des matières premières est au centre de l'usine, afin d'être éloigné des limites de propriété et de risques de propagation à l'extérieur.

Des scénarios sont à l'étude sur la compartimentation du site avec des murs coupe-feu permettant de limiter la propagation d'un éventuel incendie pendant 60, 80, 120 minutes suivant les dangers liés. Des actions de prévention sont à l'étude et certaines sont déjà validées. Les systèmes d'extinction automatique seront intrinsèques au site. Il est prévu d'isoler les liquides inflammables des autres matières combustibles dans le cadre d'une étude de compatibilité de nos stockages et de l'inflammabilité de nos produits.

Question au Lieutenant-Colonel MARTIN, Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) : *De quels moyens dispose le SDIS face aux risques industriels et quels sont les risques identifiés et comment participe-t-il à leur prévention ?*

Réponse du Lieutenant-Colonel MARTIN : Pour le département du Nord, il y a 400 pompiers de garde dans les centres de secours et environs 1 500 pompiers volontaires en astreinte. Sur le risque industriel, toutes ces personnes sont mobilisées. Au niveau régional à Lille, un engin de détection et d'identification de ce qu'il y a dans les fumées est mis à disposition par l'Etat. Le Lieutenant-Colonel Martin précise que toutes les fumées d'incendie sont toxiques. Le SDIS intervient dans le cadre de l'étude de danger en coopération avec la DREAL. Il veille d'un point de vue pratique à ce que la doctrine opérationnelle fonctionne dans les conditions réelles. Cela peut engendrer des demandes de mesures supplémentaires (couloirs d'attaque, colonne filante, canon automatique...). L'objectif est d'avoir des moyens adaptés pour réduire le risque à la source et lutter en cas d'incendie. Le SDIS fait également partie du CODEX. S'il estime ne pas avoir la capacité à maîtriser un potentiel incendie sur une installation, il peut s'abstenir. Il précise que les recommandations du SDIS sont suivies par les acteurs industriels.

Monsieur Gilles NORMAND, Président de Prologium Europe, ajoute que quelle que soit la politique de prévention des risques et de respect de l'environnement, elle doit commencer à la tête de l'entreprise. C'est pourquoi Prologium Europe, soutenu par Prologium International, formalise son engagement Pro Lives. C'est un engagement clair de zéro accident du travail, zéro accident environnemental, 100 % de conformité à la réglementation. C'est un engagement proactif en matière de prévention, de protection des employés et de l'environnement, qui rejoint la finalité de ProLogium de créer un monde durable.

TEMPS D'ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Question du public / Christian Marti, citoyen gravelinois : *« Mes interrogations ne vont pas uniquement à l'encontre de ProLogium et du projet, mais de façon plus générale, à l'adresse des entités ici représentées, et les services de l'État. Ce qui m'inquiète dans ce qui nous est présenté ce soir, c'est le phénomène de concentration. On vient implanter un nouveau site Seveso sur une*

zone qui est déjà très fortement impactée par les sites Seveso qui sont déjà, si je ne me trompe, nombreux sur le Dunkerquois. Monsieur Normand nous a dit en introduction qu'un site Seveso, il savait le gérer. Mais a-t-il déjà eu l'occasion de se retrouver dans la situation où son usine était entourée de sites Seveso ? Car si on regarde l'implantation de votre nouvelle usine, vous avez un site Seveso qui est à moins d'un kilomètre. Je ne sais pas à Taïwan dans quel contexte environnemental les usines sont implantées.

Il y a aussi le risque industriel. Chaque industrie fait son étude d'impact, son analyse du risque. Et si j'ai bien compris, elles utilisent des matériaux ou des matières premières qui ne font pas toujours bon ménage ensemble. Ces matières premières, si j'ai bien compris, arriveront par voie maritime et seront réceptionnées par le port autonome à travers le QPO, quai à pondéreux ouest, qui sera réactivé. Est-il judicieux de recevoir en un seul point des matières qui ne font pas bon ménage ensemble ou ne serait-il pas plus souhaitable de diversifier les points d'accueil ? Y aura-t-il une étude d'impact si le site de réception est unique, comme le font les industriels sur le lieu de stockage de leur entreprise ? Voilà la question que je me pose et j'aimerais savoir si le Port autonome a intégré cette interrogation dans ses réflexions. »

Réponse de Gilles NORMAND : « La première question que vous avez posée, c'est sur la densité industrielle. A Taïwan, la densité industrielle est très largement supérieure. Dans le contexte de Dunkerque, c'est plutôt avec une densité moindre que celle qu'on a à Taïwan. De toute manière, l'important est d'avoir chaque site qui soit complètement sous contrôle et ne pas aller générer de risques industriels majeurs à nos voisins. Vous avez tout à fait raison. »

Complément de réponse de Grégory LEFRANCOIS : « Indépendamment de la densité, quand on analyse l'étude de danger, il y a une partie qui est dédiée aux effets dominos. L'exploitant doit regarder s'il impacte ou pas l'environnement à proximité et s'il y a un industriel déterminé, s'il peut y avoir un effet domino. Quand un site s'installe, la première démarche, c'est la réduction du risque à la source, c'est faire en sorte qu'aucun phénomène dangereux ne sorte. »

Il ajoute que l'étude de danger de Verkor a conduit à ce qu'aucun phénomène dangereux ne sorte du site et que cela veut dire que ProLogium, qui est bien au-delà des limites de propriété du site, ne sera pas impacté par les phénomènes dangereux rencontrés au sein du site.

M. LEFRANCOIS explique ensuite que la première démarche, c'est de rendre indépendants les effets d'un site sur un autre. C'est ce qui a conduit à la mise en place des PPRT, des Plans de prévention des risques technologiques. Sur les matériaux qui ne font pas bon ménage entre eux, il y a une approche de gestion de la compatibilité des produits au même titre que la gestion de la compatibilité des produits au sein des sites industriels.

« On ségrège en fonction de la nature des produits incompatibles afin qu'ils ne soient pas dans la même rétention. Sur la partie réception, on a aussi ce travail qui est réalisé, c'est-à-dire qu'on a des secteurs, au sein des entreprises, qui réceptionnent les matières premières et qui les disposent pour éviter d'avoir des matériaux incompatibles qui soient présents les uns à côté des autres. »

Complément de réponse de Maurice GEORGES : « Les sites portuaires font aussi l'objet d'autorisations anticipées, dont la liste des matériaux autorisés qui est définie et surveillée par la DREAL. En l'occurrence pour la filière batterie, les matériaux n'arriveront pas en vrac, mais dans ce que l'on appelle des « big bags », c'est à dire encapsulés dans des sacs étanches. Ils arriveront en conteneurs et pas au QPO, quai à pondéreux ouest. Dans les ports à conteneurs, il y a aussi des réglementations ICPE sur les matériaux et du repérage des matières dangereuses avec un traitement par ségrégation, comme expliqué par Monsieur LEFRANCOIS. »

Question du public / Christian Marti, citoyen gravelinois : « Le réseau routier est saturé. Certains d'entre vous ont pu le mesurer ce soir. Il y a des réponses à amener. Mais ce qui m'inquiète, c'est qu'on prend en compte le développement du bassin dunkerquois. Est-ce que sur les études de transports, on intègre les développements des autres bassins industriels, à savoir du Calais ou de l'Audomarois, à savoir le développement du transmanche, du tunnel et de toutes les activités qui pourraient venir alentours ? »

Réponse de Maurice GEORGES : « L'autoroute A16 est une route nationale non concédée. Vous avez raison, elle est beaucoup utilisée par des camions, parfois d'immatriculation lointaine. Soit ils prennent le port de Dunkerque, soit ils continuent jusqu'au port de Calais, ce qui engendre ce trafic-là auquel se rajoute un secteur dunkerquois à vitesse limitée puisqu'il devient urbain. La politique, aussi bien nationale que locale, n'est pas d'ajouter des voies, mais de réfléchir à la manière de diminuer le trafic routier, comme l'expliquait Monsieur Dairaine. Au niveau national et international, cela veut dire que le report modal vers le train, le fleuve mais également le ferroutage (mettre les camions sortant des bateaux sur des remorques de train) est en train de se développer. Il y a deux terminaux à Calais et nous allons en faire un nouveau à Dunkerque à horizon 2025. C'est vers cela qu'il faut aller pour faire diminuer le trafic routier en Europe. Cette solution va bénéficier de la pénurie de chauffeurs routiers en Europe et de la hausse du prix des carburants. »

Question du public / Christian Marti, citoyen gravelinois : « Je vous remercie de votre réponse. Je voudrais d'abord répondre à la DREAL. Vous dites que chaque entreprise prend des dispositions pour assurer sa sécurité et ses études d'impact sur l'environnement. Est-il judicieux, comme cela a été annoncé tout à l'heure, d'utiliser le même tronçon ferroviaire pour alimenter ou desservir ces usines ? N'y a-t-il pas là, sur ce tronçon, un risque à prendre en compte ? Pour répondre au Port autonome, quelle quantité de matière allez-vous accueillir sur l'année ? Car on sait très bien que certains produits vont être stockés. Seront-ils stockés sur le port autonome ? Et on sait très bien qu'il y a certains produits lorsqu'ils restent sur un port, Beyrouth en a fait la preuve, quelquefois cela se finit tragiquement. »

Réponse de Maurice GEORGES : « On a fait des estimations de trafic maritime lié à la filière batterie dans son ensemble, c'est-à-dire qu'il n'y a pas que des usines ici. On travaille aussi pour les gigafactories qui sont celles à Douai, à Douvrin et ailleurs. Est-ce que cela rassure ? Peut-être pas, mais je vous assure, on est, on va être un cluster batteries et les matériaux qui vont arriver dans les conteneurs dont j'ai parlé, ils n'iront pas seulement à ProLogium. Ils iront dans les usines du Dunkerquois. Nous espérons d'ailleurs qu'ils viendront à Dunkerque pour qu'ils ne soient pas dans les camions à faire 300 kilomètres. On estime actuellement le trafic conteneurs lié en régime de croisière à la filière batterie entre 100 000 et 200 000 conteneurs. Ce n'est pas négligeable, mais ce n'est pas énorme. On pense d'ailleurs que même si la filière batterie était amenée à augmenter très fortement, le trafic maritime va stagner assez rapidement. Pourquoi ? Parce que la politique de l'Europe en matière de développement de la batterie, ce n'est pas d'avoir un système où on fait rentrer des matières premières puis on renvoie en Chine les batteries usagées. L'objectif, c'est un objectif de retraitement et c'est pour ça qu'il a été annoncé dans la presse au moins deux usines de recyclage de batteries. Il y a celles de XTC Orano. Il y aura aussi celles de Suez et Eramet. Donc, avant même que les gigafactories ne soient créées, il y a déjà une filière de recyclage qui se structure au niveau européen. Les projets dont je vous parle ne vont pas arriver dans 20 ans mais assez rapidement et ils travaillent aussi sur le recyclage éventuel des déchets de production. »

Complément de réponse de Gilles NORMAND : « Sur le recyclage, je parlais tout à l'heure de batteries, mais il y a des industriels qui ont commencé avant nous et qui auront plus tôt cette possibilité du recyclage. »

Complément de réponse de Grégory LEFRANCOIS : « *Sur le transport ferroviaire, il y a une réglementation qui existe. On a le pendant sur le transport routier : c'est la directive ADR. On ne transporte pas n'importe quel produit dans n'importe quelle condition. Chaque produit est codifié, conditionné dans des colis et des conditions de transport données (dispositif de protection). Le ferroviaire a aussi ces obligations et ces contraintes imposées sur les wagons. »*

CONCLUSION

Anne-Marie ROYAL, garante de la CNDP, remercie l'ensemble des participants et l'ensemble des intervenants. Elle rappelle que la concertation se situe très en amont du projet, ce qui explique que le maître d'ouvrage ne peut avoir tous les éléments. Elle retient que certains éléments de l'enquête publique de la zone ZGI2 pourraient enrichir la démarche environnementale du projet et être partagés avec le public. Elle invite les participants à contribuer sur le site de la concertation.

Manon VEYRET rappelle aux participants la possibilité de poser leurs questions sur le site de la concertation et précise que toutes les questions recevront une réponse dans un délai rapide. Elle ajoute que les questions de mobilité et d'accessibilité seront traitées de manière approfondie lors d'un nouvel atelier qui se tiendra le 19 octobre à Craywick. Les prochains rendez-vous de la concertation auxquels le public peut participer sont rappelés avant de clôturer la réunion.