

**CONCERTATION PRÉALABLE AU
PROJET RELIEVE À DUNKERQUE**
Réunion de synthèse de la concertation

Lieu : Salle Coluche, Loon-Plage

Durée : 2h

Thématique : Réunion de synthèse de la concertation

Nombre de participants : 30

Participants :

- **Frédéric MARTIN :** Directeur du projet ReLieve
- **Julien MASSON :** Director Battery Recycling
- **Jean-Luc Renaud et Jean Raymond WATTIEZ :** Garants de la concertation
- **Guillaume VILLEMIN :** Responsable de projet de développements, SUEZ
- **Nicolas FOURNIER :** Président de l'association ADELFA
- **Florine MOYON-RINGOT :** Chargée de mission, Dunkerque promotion/Euraénergie
- **Martin BACHOLLE & Ana MYLONAS :** Animateurs, 2Concert

Le support de présentation est disponible en libre accès sur le site de la concertation :
<https://www.relieveproject.eu/wp-content/uploads/2024/04/ReLieVe-Presentation-reunion-de-synthese.pdf>

F. CASTEL, Maire de Mardyck : Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis ravie de vous accueillir, pas à Mardyck, mais pour des raisons logistiques, c'était plus pratique ici. C'est moi qui prends la parole puisqu'Eramet sera sur le territoire de Mardyck. On est toujours ravi de pouvoir travailler, collaborer et accueillir ce genre de projet. Vous le savez, en ce moment, le territoire dunkerquois bouge beaucoup, il y a des projets plus grands, des projets plus petits et tout cela s'intègre dans notre territoire. Parfois, ils sont voisins, parfois, ils sont même complémentaires et c'est ce qui est bien, c'est ce travail que l'on fait tous ensemble, les institutionnels, les entreprises, la CNDP et vous tous ici pour mener à bien ce genre de projet.

J'ai dit tout à l'heure « on boucle la boucle », puisqu'on est sur une réunion de clôture. On boucle une des boucles, le travail n'est toujours pas fini, on aura donc l'occasion ce soir de faire un point sur tout ce qui s'est raconté depuis le début de cette concertation. Ce n'est pas pour ça que c'est la fin du débat, les questions sont encore ouvertes, le projet peut encore avancer, il y aura une suite. Je ne m'étalerai pas plus et je laisse la parole.

J. MASSON, battery recycling director, Eramet : Merci, Madame le Maire de Mardyck. Je voulais commencer par remercier l'ensemble des parties prenantes, Madame le Maire pour l'introduction, la Mairie de Loon-Plage pour nous accueillir aujourd'hui, l'ensemble de la Communauté urbaine de Dunkerque dans laquelle notre projet s'inscrit pleinement, évidemment le Grand Port Maritime de Dunkerque, Monsieur GEORGE, les Garants bien entendu qui nous ont accompagnés et qui vont continuer à nous accompagner pendant les semaines qui viennent, l'ensemble des élus du territoire, Madame la Sénatrice Marie-Claude LHERMYTTE, et l'ensemble des participants dont certains sont ici présents – je reconnais certaines personnes qui étaient déjà là pour la réunion d'introduction – l'ensemble des gens qui ne sont peut-être pas tous ici, mais qui ont participé aux nombreux ateliers que nous avons organisés sur lesquels on a pu avoir des débats, des questions très intéressantes qu'on va pouvoir emmener avec nous et auxquelles on va répondre aujourd'hui, et on va continuer à le faire tout au long du projet. Merci beaucoup à toutes et à tous.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup, Monsieur MASSON.

Je vais vous expliquer rapidement quel sera le déroulé de cette soirée.

Nous avons eu un petit mot d'accueil et nous aurons ensuite un mot des Garants qui rappelleront leur rôle et celui de la CNDP. Nous aurons ensuite une présentation des projets ReLieVe par Frédéric MARTIN, Directeur de projet, et SUEZ par Guillaume VILLEMEN, Responsable de projet. Nous vous proposerons ensuite une synthèse des différents avis exprimés et de ce qu'on a entendu pendant cette concertation, les différentes contributions et questions qui ont été posées. Nous aurons ensuite un regard sur la concertation et sur le projet de deux acteurs du territoire, l'ADELFA et le GIP EURA ÉNERGIE. Monsieur MASSON reviendra ensuite pour un rapide point d'avancée sur le projet sur les prochaines étapes. Nous concluons la présentation projet sur les suites de la concertation. Nous aurons ensuite un petit temps d'échanges avec la salle si vous avez des questions à poser aux maîtres d'ouvrage ou aux Garants. Ensuite, les Garants de la concertation pourront faire une conclusion des principaux éléments qu'ils ont entendus pendant cette concertation et des suites de leur travail autour de ce projet.

Je passe tout de suite la parole aux Garants de la concertation pour un petit mot.

J. R. WATTIEZ, Garant de la concertation : Avant que nous ne nous exprimions, un petit film va vous être projeté qui explique ce que sont la CNDP et ses missions.

(vidéo 04.46 à 07.04)

Je pense qu'on va être très bref pour intervenir et peut-être prolonger un peu la présentation de la CNDP, dans la mesure où la CNDP est très présente sur ce territoire dunkerquois – on s'interroge d'ailleurs pour savoir si on ne va pas ouvrir une annexe ici (*rires*) puisqu'on est quasiment là en permanence. Mon collègue et moi-même avons été Garants déjà pour le projet Verkor, je suis moi-même dans la Commission particulière pour le futur débat public sur l'EPR de Gravelines.

La CNDP, on va quand même vous en dire un tout petit mot supplémentaire. Vous avez sur l'écran une appellation juridique. C'est une Autorité administrative indépendante. On le dit à chaque fois, c'est bien de refaire l'historique. Elle a été créée en 1995, est devenue autorité administrative indépendante en 2001, et elle fonctionne toujours aujourd'hui, même si parfois, on entend des propos comme quoi la CNDP pourrait retarder certains projets. Vous qui êtes des acteurs ici dans la salle, vous savez – je pense particulièrement aux responsables d'Eramet – qu'on a travaillé aussi vite qu'on a pu avec vous. Je pense qu'à aucun moment, on a été en situation de retarder votre projet.

Le droit à la participation et à l'information est un droit que durant cette concertation, on a pu faire vivre complètement. À un moment donné, on s'est posé la question de savoir, vu le nombre de concertations dans le territoire, si le public allait répondre présent ; manifestement, le public a répondu présent. Nous qui avons fait, on le disait à l'instant, la concertation Verkor, on a constaté une participation tout à fait ressemblante et donc satisfaisante.

Le droit à la participation. Là aussi, c'est toujours important de le rappeler, ce n'est pas un droit accessoire, ce n'est pas une petite circulaire lambda qui en parle, mais l'article 7 de la Charte de l'environnement. Madame la Sénatrice, vous êtes défenseuse également des principes constitutionnels. La Charte de l'environnement est adossée à la Constitution de 1958 et l'article 7 rappelle bien que « *Toute personne a le droit [...] 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.* » Ce n'est pas un petit droit, mais un droit très important. Je voulais simplement le rappeler et je laisse la parole à mon collègue.

J. L. RENAUD, Garant CNDP : Juste un brin d'humour complémentaire pour dire qu'en réalité, la CNDP a toujours sa boutique à Dunkerque, puisqu'elle avait ouvert une boutique il y a un certain nombre d'années qui n'a a priori jamais été relouée. Sur la devanture, il y a toujours « CNDP » avec le logo, etc. Nous pourrions peut-être un jour réinvestir les lieux dans le commerce dunkerquois.

Au-delà de la boutade, la CNDP et ses Garants visent à mettre en œuvre 6 principes.

- Celui de l'indépendance, à la fois de la CNDP qui est donc une autorité administrative indépendante comme cela vient de vous être dit ou rappelé, mais également des Garants qui sont indépendants de tous les acteurs du

projet, que ce soit l'État, les Collectivités locales, le ou les maîtres d'ouvrage bien entendu. C'est très important dans la légitimité de l'action des Garants et de la CNDP. Nous avons quand même toujours le souci de rappeler ou d'indiquer, parce qu'on sait que parfois, il y a des interrogations, pas spécialement vis-à-vis des Garants de la CNDP, de manière plus générale, que cette indépendance est également financière vis-à-vis des maîtres d'ouvrage. Nous touchons zéro euro zéro centime de la part d'Eramet ou de quiconque des acteurs qui interviendront dans ce projet.

- Deuxième élément : la neutralité. Les Garants sont neutres. C'est la différence fondamentale – on l'évoquait avec Madame le Maire – avec les enquêtes publiques et les Commissaires enquêteurs. Le Commissaire enquêteur est là pour donner son avis, c'est ce qu'on lui demande, il donne un avis favorable, défavorable, favorable avec réserve ou favorable avec recommandation. Les Garants sont strictement interdits de penser, c'est triste et terrible pour nous, donc nous n'avons pas le droit de dire ce que nous pensons du projet. Nous sommes neutres.
- Troisième principe : la transparence. Tout notre travail est transparent. Notre désignation est transparente, elle figure sur le site de la CNDP. La lettre de mission qui nous a été confiée par le Président de la CNDP est sur le site de la CNDP. Plus tard, notre bilan sera également sur le site de la CNDP et celui de la concertation – nous en parlerons plus tard, en fin de séance.
- Quatrième principe : l'argumentation. Nous nous attachons, non pas à une approche purement quantitative des contributions du public, mais également à une approche qualitative. Sans anticiper ce que nous pourrions dire à la fin, nous pouvons dire d'ores et déjà que cette concertation s'est inscrite dans cette recherche qualitative de la part des interventions et des contributions du public, notamment orales, lors des différents temps vécus ensemble.
- Cinquième principe : l'égalité de traitement. Toutes les contributions ont le même poids, la même valeur qui que vous soyez, personne morale ou physique, publique ou privée. C'est très important puisque la CNDP et les Garants sont au service de la participation du public.
- En étant au service de la participation du public, nous avons ce 6^{ème} principe qui est celui de l'inclusion. Pour éviter les fractures, notamment la fracture numérique, tout ne se passe pas sur internet – ces moments d'échanges avec le maître d'ouvrage en particulier sont donc très importants. Et également, c'est ce qui a été mis en œuvre et à quoi nous avons veillé : que les rencontres se réalisent dans des lieux différents, où un public large peut être touché.

Jean Raymond, sur le rôle final des Garants.

J. R. WATTIEZ, Garant CNDP : Juste un petit point d'information également sur la manière dont les choses se passent. Quand Eramet a saisi la CNDP, ils ont produit un dossier et ensuite, on a travaillé avec eux sur la préparation des modalités de la concertation qui ont été présentées à la Commission plénière de la CNDP en novembre. À partir de là, il y a eu validation et organisation de cette concertation.

Nous, Garants, avons été étroitement associés à la préparation de la concertation et à celle de l'ensemble des documents d'information. On a bien sûr veillé à ce que ces documents soient les plus complets, les plus intelligibles possibles et accessibles au grand public.

Nous avons été présents à tous les événements durant cette concertation. Une fois qu'on a assumé cette présence, nous avons pris des notes, écouté ce que le public a pu dire, regardé ce que le public a pu exprimer également sur le site internet de la concertation. Compte tenu de cette participation, et de notre participation, Jean-Luc et la mienne, nous ferons un bilan qui sera rendu public. Nous aurons donc à le publier avant le 19 mai – nous aurons un mois, la concertation s'arrête le 19 avril.

À l'issue, le porteur de projet Eramet aura, lui, 2 mois pour produire son bilan de la concertation.

À l'issue de ces phases de bilan, on entrera dans une période qui s'appelle la concertation continue qui durera jusqu'au moment où l'ouverture de l'enquête publique sera décidée par le Préfet.

C'est terminé pour la CNDP pour le moment.

A. MYLONAS : Merci beaucoup, Messieurs les Garants.

Frédéric, pour une dernière fois, je te laisse présenter le projet ReLieVe.

F. MARTIN, Directeur du projet Recyclage Batteries Eramet : Bonsoir à tous. Merci une nouvelle fois d'être venus, merci pour votre présence et à tous ceux qui ont fait le marathon de participer à tous nos échanges et nos rencontres. Pour eux, je suis désolé, cela va encore être une redite, mais on va quand même ancrer le projet, c'est important, dans cette dernière synthèse.

Le porteur de projet est le groupe Eramet, groupe minier et métallurgique dont la mission est de transformer et de valoriser les métaux, notamment pour accompagner la transition énergétique, puisqu'on sera passé de l'ère du pétrole à l'ère des métaux dans cette transition – tout l'enjeu est ici. Eramet est un groupe engagé qui a une valeur RSE forte et qui a toujours eu une feuille de route volontariste – c'est sa différenciation dans ses sites miniers et industriels de toujours défendre la valeur partagée pour l'ensemble des parties prenantes.

Je vais juste rappeler ce qu'il y a derrière les batteries de véhicules électriques, c'est important de l'avoir tous en tête chaque fois qu'on en voit passer une. Une batterie de véhicule électrique, type NMC qui sont aujourd'hui les plus communes en France, en tout cas, voiture moyenne, 70 kWh, c'est à peu près 45 kg de nickel, 6 kg de cobalt et 40 kg de lithium. Cela ne paraît pas beaucoup comme ça, mais derrière, ce sont 5 tonnes de minerais qui ont été extraits et parfois même jusqu'à 20 tonnes de matières qui ont été déplacées, en général sur des sites éloignés de la France, dans des régions politiques plus ou moins difficiles. On voit qu'il y a un vrai sujet.

À côté de cela, il y a une vraie volonté de transformer nos émissions carbone à travers les véhicules. Quand on met cela côte à côte et qu'on regarde les besoins sur ces métaux nickel/cobalt/lithium dans les 10 à 20 ans à venir, on voit que la demande a une croissance phénoménale. On voit bien qu'il y a un enjeu dans les approvisionnements, mais aussi un enjeu de souveraineté et un enjeu à recycler ces matériaux pour pouvoir les réutiliser.

Je voulais ensuite rappeler rapidement la chaîne de valeur des batteries. On l'a dit, vous avez la chance ici d'avoir plusieurs projets sur cette thématique des batteries. Pour bien comprendre, tout au départ est issu de matières minérales, puisque c'est là qu'on est allé chercher la première fois les métaux, qu'on les a transformés et on a fabriqué des précurseurs de batteries, qu'on appelle PRECAM et CAM, qui vont à leur tour servir à assembler des batteries qui vont être utilisées par les constructeurs automobiles pour notre usage de mobilité. Elles vont être réparées, utilisées dans une seconde vie, mais à la fin, elles seront tellement usées qu'il faudra les recycler. C'est là où le projet ReLieVe interviendra avec nos partenaires SUEZ dans la collecte de ces batteries, la décharge, le démantèlement, le broyage et le recyclage à travers le procédé que je vais rapidement vous décrire par la suite pour fabriquer de nouveaux sels de cobalt/nickel/lithium qui serviront à fabriquer de nouvelles batteries. Ce cycle se reproduit à l'infini, aux pertes d'efficacité près des procédés.

Qu'est-ce qui motivent en Europe ce développement économique et cet écosystème ? C'est le cadre réglementaire porté par l'Europe, avec cette volonté, bien sûr, de transformer et d'effacer le CO2 produit par la mobilité, qui représente quand même un facteur très important d'émissions. Des lois sont également passées sous cette directive, qui vont obliger les constructeurs automobiles à gérer la fin de vie de leurs batteries, à en recycler un pourcentage important qui va sans cesse croître.

Une réglementation dit aussi que les recycleurs doivent recycler une efficacité minimale de chacun de ces métaux. On se doit donc d'être performant dans le recyclage. Les fabricants de ces nouvelles batteries ont également l'obligation d'utiliser une proportion de métaux recyclés qui va être croissante au fur et à mesure des années.

Ces trois boucles sont un petit peu le moteur de cette économie de la batterie.

Le projet ReLieVe va s'installer sur la commune de Mardyck, au sud du site actuel de Total, le long du Canal de Bourbourg. L'usine telle qu'elle est aujourd'hui imaginée s'étend sur 13 hectares, avec une capacité de 25 000 tonnes de *blackmass* qui sera son entrant, ce qui correspond à peu près à 200 000 véhicules électriques. L'usine sera classée SEVESO seuil haut, notamment du fait de la qualité de la *blackmass* et du risque CMR qu'elle représente.

Je vais essayer de vous résumer les grandes étapes du procédé. On peut simplifier en disant qu'on a 3 grandes étapes pour traiter cette *blackmass*, qui est cette poudre noire (je vous la montre, on l'a fait circuler un petit peu) issue du projet SUEZ que Guillaume vous présentera après qui contient essentiellement du graphite (c'est pour cela que c'est noir) et des éléments de valeur – nickel/cobalt/lithium à l'intérieur.

- La première étape est ce qu'on appelle la dissolution. Elle consiste à mettre en solution tous ces métaux dans de l'acide sulfurique concentré suivant certaines conditions. On va retirer les métaux qui passent sous forme liquide. On filtre et on récupère d'un côté le résidu de graphite et de l'autre cette solution dans laquelle on a tous nos métaux de valeur, mais aussi d'autres qui ont été entraînés.

- La deuxième étape est la purification. On va faire tomber et précipiter les impuretés qui ne nous intéressent pas pour garder la qualité du nickel/cobalt/lithium.
- La troisième étape est la séparation. On va s'attaquer à des opérations qu'on appelle extraction par solvant – je vous ai mis quelques petits flacons. C'est tout à fait le principe de l'huile et du vinaigre. On va aller chercher avec un extractant organique dans une solution aqueuse, ici, le nickel, vert, qui passe d'une phase à l'autre. On récupère le nickel, on récupère le cobalt qui a cette jolie petite couleur rose. Enfin, par évapo-cristallisation, on récupère le lithium.

Tous ces éléments sont des produits de l'usine et du projet ReLieVe qui vont alimenter les fabricants de PRECAM/CAM pour faire de nouvelles batteries.

Sur l'usine telle que représentée sur ce plan, ce qu'il est important de voir, c'est que tous les ateliers de process sont bien sûr couverts. On a des ateliers procédés, bien sûr des zones administratives, de stockage, de maintenance. La particularité – ce qu'on voit sur le site – est la préservation d'une zone humide un peu remarquable présente sur le site, une roselière qu'on a fait le choix de conserver. On pense qu'il y a une vraie valeur à la garder et à pouvoir garder un lien de biodiversité dans la région.

J'ai fini de mon côté. Je vais passer la main à Guillaume pour nous présenter rapidement son projet, puisqu'il y avait une demande de préciser un peu notre voisin et partenaire SUEZ, adjacent sur le terrain.

G. VILLEMEN, Responsable de projets développement SUEZ : Bonjour. Guillaume VILLEMEN. Je suis en charge du projet SUEZ de démantèlement et de recyclage des batteries de véhicules électriques en vue de produire la *blackmass*, comme l'a dit Frédéric.

En quelques mots, le projet SUEZ va se situer juste au nord du projet Eramet entre Total et Eramet. Ce que vous voyez présenté ici est le plan de l'usine, telle qu'elle serait construite avec ces grands équipements qui sont le stockage de batteries au nord et les deux gros carrés gris qui représentent les bâtiments de traitement, démantèlement et broyage des batteries.

Le but de cette installation est de produire de la *blackmass* à partir de batteries. On a prévu de pouvoir accueillir 65 000 tonnes de modules de batteries pour produire 25 000 tonnes de *blackmass*.

Les grandes étapes. En haut à gauche, on voit une batterie de véhicule électrique – on est ici sur une batterie de ZOE. Elle va entrer dans notre installation, être démantelée – on va enlever tout ce qui est plastiques, métaux, etc. – déchargée, puis rentrée dans la deuxième étape qui est celle de broyage et de tri classique, pour enlever d'autres métaux ferreux et non ferreux. Après plusieurs étapes de filtration et de tri, on récupère la *blackmass* qu'on voit à droite qui ira vers des installations de raffinage, comme celle d'Eramet située à proximité immédiate.

Notre projet est plus avancé puisqu'il va rentrer en enquête publique pas plus tard que lundi prochain, du 22 avril au 24 mai avec deux permanences dans la mairie de Mardyck et deux permanences dans celle de Dunkerque.

La vue que vous avez ici est le projet tel que le permis de construire le présente, avec à gauche les locaux sociaux, et les grands bâtiments de traitement plus au nord, vus du Canal de Bourbourg.

A. MYLONAS : Merci beaucoup, messieurs, pour ces deux présentations. Petit rappel, le Powerpoint sera mis sur le site internet de la concertation. Vous pourrez retrouver toutes ces données en plus clair – c'est un peu flou quand on est loin.

Quant à moi, je vais rapidement prendre la parole pour vous exposer la synthèse des avis exprimés pendant cette concertation qui a duré 7 semaines.

On va d'abord faire un petit point chiffré. Il y a eu 3 réunions publiques, 2 ateliers thématiques, 3 rencontres de proximité.

Pendant les temps d'échanges, on a rencontré 75 participants, et une quarantaine de personnes pendant les rencontres de proximité.

300 exemplaires du dossier de concertation ont été distribués et 800 exemplaires de la synthèse. 1 500 flyers ont été boîtés dans les communes du périmètre de la concertation. Nous avons reçu 1 contribution dans les registres de la concertation.

Sur le site internet sur lequel vous pouvez retrouver toutes les informations du projet, notamment les supports que vous avez également en version papier, nous avons eu 350 visites, 36 dossiers de concertation et 15 synthèses ont été téléchargés, 12 contributions avec une 13^{ème} qui s'est ajoutée juste avant cette réunion, 4 questions et 9 avis.

C'était pour la partie chiffrée.

La concertation a été le moment d'écouter les participants. On a abordé de nombreuses thématiques sur des sujets assez divers.

D'abord, sur la concertation, nous avons vu que la mobilisation était satisfaisante, mais un peu relative. Certains temps ont mobilisé assez peu de monde, ce qui peut être expliqué par une certaine lassitude du public due aux nombreuses concertations sur le territoire, ce qui peut aussi parfois entraîner une confusion entre les projets en phase de concertation ou encore plus avancés. On a ressenti un certain besoin de clarifier l'information pour la rendre accessible au grand public.

Concernant le projet, plusieurs points ont été abordés, notamment des demandes de précisions sur les financements du projet, le montant des subventions, mais également leur emploi. Il y a eu des interrogations sur la technologie choisie au sein de l'usine, comment fonctionne le recyclage, si le nickel, le cobalt et le lithium peuvent être recyclés à l'infini. Il y a également des questions sur les capacités de l'usine à s'adapter aux évolutions des batteries mises sur le marché aujourd'hui et demain.

Concernant le fonctionnement de l'usine, beaucoup de questions sur l'origine et l'acheminement de la *blackmass* : d'où viendra-t-elle, comment sera-t-elle acheminée ? Des interrogations également sur les liens avec SUEZ – Monsieur VILLEMEN vient de nous en dire quelques mots. Il y a eu des questions sur les débouchés des produits finis : où iront les métaux stratégiques ? Les produits doivent-ils être de nouveau purifiés ou peuvent-ils être employés directement dans la production de nouvelles batteries ? Le fonctionnement de l'usine, c'est

également la gestion et la consommation d'eau, sur les volumes de l'eau et sa gestion au sein de l'usine, notamment des questions sur le recyclage. On a pu également entendre quelques craintes bien sûr sur la nature et la quantité des rejets en mer ou bien atmosphériques.

Concernant la gestion des risques, il y a eu beaucoup d'interrogations sur la gestion et le stockage des réactifs dans ou à l'extérieur de l'usine. Des craintes ont aussi été émises concernant les effets cumulés en matière de risques sur le territoire dus à la présence de nombreux sites SEVESO seuil haut à proximité de la future usine, mais également des demandes de précisions sur les précautions liées à ce caractère SEVESO seuil haut, notamment en matière de sécurité pour les riverains, mais aussi et surtout pour les salariés.

Concernant l'intégration du projet dans son environnement, le projet ReLieVe a suscité des interrogations sur les impacts du projet sur la biodiversité et l'environnement. Également, ont été demandés, notamment à travers des ateliers, des éléments complémentaires concernant les mesures de compensation envisagées dans le cadre du projet. Certains participants nous ont fait part de leurs craintes quant à la saturation du territoire au vu des multiples arrivées de projets industriels sur le bassin dunkerquois. Aussi, des questions adressées directement à la CUD, notamment lors du 2^{ème} atelier qui a eu lieu la semaine dernière sur les capacités d'accueil du territoire et qui a pu soulever des questions sur la circulation et le logement pour accueillir les futurs travailleurs.

Enfin, concernant l'environnement industriel du projet, la concertation a permis de mettre en lumière des interrogations sur les relations entre les industriels du territoire, entre complémentarité et concurrence – cela a été toute la question. Les participants, bien sûr, tout au long de la concertation, ont partagé le consensus sur la dynamique de coopération entre les acteurs du territoire sur différents niveaux, notamment le secteur de la formation et de l'emploi.

Pour terminer justement sur l'emploi et la formation, la concertation a été l'occasion de faire émerger des interrogations sur l'attractivité des métiers de l'industrie, notamment pour les femmes et les jeunes. Cette question est revenue assez régulièrement dans nos échanges. Il y a une vraie nécessité d'anticiper les besoins en matière de recrutement et de formation en séquençant les recrutements et en travaillant surtout en coopération avec les acteurs du territoire déjà très mobilisés.

En quelques mots, c'était la liste non exhaustive de ce qui a été entendu pendant cette concertation.

Avant de passer, Monsieur FOURNIER, excusez-moi, à votre intervention, je voudrais savoir si vous aviez des questions par rapport à ce qui vient d'être dit, des compléments d'avis qui n'ont pas forcément été exprimés dans cette séquence. N'hésitez pas. Monsieur MARCY. Une petite règle que vous connaissez : si vous voulez que votre nom figure sur le compte-rendu, n'hésitez pas à vous présenter en prenant la parole.

Un participant : Je me présente. Alain MARCY, habitant de Loon-Plage. Je pense qu'il doit y avoir beaucoup de Loonois ici, comme d'habitude. Je suis content, il y a le maire de Mardyck, merci d'être venu, et les responsables politiques.

Vous avez oublié de dire une chose qui est quand même importante, vu le dérapage qui est en train de venir. À l'heure actuelle, là où il va y avoir cette usine, se trouve un nombre énorme de migrants. C'est un problème mondial, mais qui devient de plus en plus récurrent depuis 30 ans. Ici, nous vivons pratiquement avec ce problème. C'est bien de faire des usines, je suis à 100 %, mais ce problème, vous ne l'avez pas évoqué et il va devenir de plus en plus latent et problématique. Voilà ce que je voulais dire.

A. MYLONAS : Merci, Monsieur MARCY. Souhaitez-vous prendre la parole pour répondre ?

F. MARTIN : Je ne pense pas qu'on puisse commenter ce sujet. Effectivement, on le constate comme vous. C'est un sujet social, mais qui n'est pas directement lié à la nature du projet, un sujet politique, un sujet environnemental. Je suis d'accord, cela va s'accroître. Aujourd'hui, nous sommes un peu dépendants et nous discutons avec les autorités. Ce sont elles qui gèrent ces sujets, en tout cas aujourd'hui. Après, notre action en tant qu'industriel engagé est de supporter quelques associations, mais au-delà, on ne peut pas prendre part à un sujet.

Hors micro : Vous ne pouvez pas l'ignorer, quand même !

F. MARTIN : On ne peut pas l'ignorer, parce qu'on les voit bien sur le site.

Hors micro : Il vous arrive bien de les voir. C'est un problème, et j'en profite qu'il y ait des élus pour l'évoquer, en parler ! Je vis à Loon-Plage, je connais la ville, je me promène. Nous ressemblons de plus en plus à un camp de concentration, avec des barbelés qui poussent. Je sais bien que nous sommes le Bronx de la CUD – je le revendique, d'ailleurs – mais ce problème devient vraiment... On dirait que chacun se renvoie la balle. Vous, les industriels, je sais bien que vous n'êtes pas fautifs, mais je m'adresse à l'ensemble de cette société. Nous allons avoir des élections européennes. Ce problème est évoqué minablement, alors que nous vivons des changements qui vont nous coûter si nous ne voulons pas bouger, des conséquences catastrophiques. Voilà ce que je voulais dire. Mais je ne retire pas que vous n'êtes pas directement touchés.

A. MYLONAS : Merci monsieur. Y a-t-il d'autres questions ? Oui.

B. LE COESTER, habitante de Mardyck : Bonjour. Béatrice LE COESTER. J'habite Mardyck. Je n'ai pas pu participer aux autres réunions, mais par contre, j'ai participé à d'autres projets. C'est vrai que ce n'est pas évident de comprendre. Par exemple, j'ai été à Hydrométal la semaine dernière, et aussi à ProLogium. Tout ça, c'est tout le temps du recyclage, mais ce n'est pas évident de comprendre si c'est de la concurrence, c'est vrai, ou si c'est... Par exemple, Eramet et SUEZ, j'ai bien compris que c'est plutôt de la complémentarité. Mais après, je reconnais que s'il y a plus de voitures électriques, il y aura plus de batteries, et donc forcément, on aura peut-être besoin de tout le monde en même temps. Mais c'est important de le préciser pour les gens qui ne connaissent pas ça. Merci.

A. MYLONAS : Merci. Je pense que Frédéric, sur les questions de complémentarité et de non-concurrence avec le territoire ?

F. MARTIN : En fait, déjà, vous avez compris qu'avec SUEZ qui est en amont et nous en aval, on est sur deux segments complémentaires de la chaîne de valeur.

Effectivement, il y a d'autres projets, vous l'avez signalé. Hydrométal, Orano qui s'attaquent aussi au recyclage. Aujourd'hui, vu la croissance planifiée et du besoin de recyclage qui vient des batteries en fin de vie, on l'a dit, même si cela met 10/12/15 ans à arriver au recyclage, par contre, toutes ces *Gigafactories* qui arrivent vont avoir un temps de réglage pendant lequel il va y avoir beaucoup de rebuts et tous ces métaux stratégiques vont devoir être recyclés. La première partie de ce qui alimentera l'usine sera ce qu'on appelle les *scrap*, tous ces rebuts des *Gigafactories*. Grosso modo, quand on prend tous ces volumes cumulés, on voit qu'on aura besoin de plusieurs usines de recyclage, sachant qu'elles ne font pas la taille non plus des *Gigafactories*.

A. MYLONAS : Merci.

F. GONSSE, Secrétaire général des ouvriers dockers du Port de Dunkerque, Conseiller régional : Merci. Bonjour à toutes et à tous. J'en profite pour rebondir justement sur ce que madame vient de mettre en avant. Moi, je suis Franck GONSSE, Secrétaire général des ouvriers dockers du Port de Dunkerque, j'ai aussi une casquette Communauté urbaine de Dunkerque et Conseiller régional.

Ce que je voudrais mettre en avant – ce n'est pas forcément une question – c'est vraiment d'avoir une vue globale de ce qui se passe sur notre territoire. Je vais parler avec mes différentes casquettes, vous pensez bien qu'il faut que je garde une certaine cohérence, que ce soit sur la partie politique, économique et sociale parce que ma plus grande partie est sociale.

Première volonté – je vais m'exprimer pour la partie Région. Je voulais intervenir à la fin, mais je pense que c'est un peu l'occasion de le faire maintenant. Il y a une véritable volonté politique sur le territoire par le Président de Région dans un premier temps, puisqu'on parle de Dunkerque aujourd'hui et de toutes ces implantations, mais on sait que c'est une volonté sur la région des Hauts-de-France d'aller vers la vallée de la batterie. Le sujet, c'était : notre Région part-elle sur la vallée de la batterie ? C'est pour cela qu'on a Dunkerque, Douvrin, Douai qui vont se retrouver avec des usines pour construire et produire des nouvelles batteries, mais aussi pourquoi cette volonté d'avoir été sur la vallée de la batterie ? C'est aussi pour partir sur la mutation des constructeurs automobiles, puisqu'on le sait, vaste débat, bien évidemment qu'on n'aura pas tous des voitures électriques – je pense à un mixte énergétique et que le 100 % électrique aujourd'hui, on ne peut pas le dire, on est, je pense, très loin de tout cela parce que matières premières, recyclage, etc. On n'est pas là pour être dans ce vaste débat, mais en tout cas, on sait très bien que des usines de constructeurs automobiles vont devoir muter vers justement de l'électrique. C'est la première partie, le premier grand axe qui a été repéré politiquement dans la Région par le Président de Région pour justement essayer de sauvegarder l'emploi. Parce que le grand enjeu autour de cette vallée de la batterie, c'est l'emploi et c'est aussi, il ne faut pas l'oublier, des substitutions à des constructeurs automobiles qui doivent aller et qui vont passer du thermique vers la batterie. C'est un premier jet, parce que sinon, clairement, comme on peut le voir parfois dans la Région malheureusement, des usines ferment, à coup de centaines de salariés parce que ce sont de très grosses usines. C'était cette vraie volonté.

J'arrive sur le territoire plus dunkerquois. Bien sûr, nous, pourquoi à Dunkerque, beaucoup de choses. Parce que de l'espace, l'espace portuaire qui va répondre directement à du vertueux en termes d'environnement. Il vaut mieux – c'est vrai

que c'est de la concentration, cela peut faire peur, et de toute façon, on est sur un territoire industrialo-portuaire, je rappelle : 7 000 ha le port de Dunkerque qui a eu dans les années 70 vocation à être une ZAD – Zone d'aménagement différé. Il était donc bien prévu de mettre une succession d'entreprises, d'industries reliées au maritime. Je pense que ce serait une absurdité sans marcher sur la Région et justement le rôle que j'ai à la Région, parce qu'on pourrait très bien dire qu'on peut étaler toutes ces usines dans toute la Région et en faire profiter un maximum au niveau de la Région. Sauf qu'il ne faudrait pas être dans une absurdité autour de cette chaîne de valeur qu'est la batterie électrique, d'aller faire des kilomètres dans la Région. N'oublions pas que la Région est quand même assez grande, assez longue, si on veut la traverser, on met 3 heures. Cela aurait été une absurdité de vouloir construire des usines de batteries, de faire la matière première pour ces usines à des kilomètres de là, de faire des kilomètres aussi pour les recycler et acheminer ces marchandises premières. Comme vous le savez, pour ceux qui ont participé à de nombreux débats publics sur toutes ces usines, la matière première va arriver chez Orano XTC dans un premier temps. Ce serait quand même fou de mettre des camions – ne nous faisons pas d'illusion, ce serait des camions, parce qu'aujourd'hui, rail, fluvial, ce n'est pas si simple de faire des raccordements en multimodal. Par contre, on a tout de suite ce circuit ultra-court qu'on peut gérer et maîtriser sur le port. Je rappelle, c'est vrai que je m'adresse à tous les citoyens, mais de toute façon, j'en parle aisément puisque j'en fais partie, je suis un citoyen de Dunkerque et de ce territoire, nous travaillons dans un modèle industrialo-portuaire, donc j'en parle assez facilement. Cela aurait été quand même absurde d'aller vers une décarbonation – parce qu'on est dans un but de décarbonation avec l'histoire des batteries – et de faire des kilomètres et des va-et-vient pour ramener ces matières premières, les recycler, les stocker. Parce qu'on a aussi sur le port la chance d'avoir des entrepôts logistiques qui vont stocker une partie de certaines batteries électriques pour les trucks Mercedes, mais cela pourrait être aussi bien sûr pour d'autres opérateurs de batteries.

Du coup, pour notre territoire, on est sur ce circuit court, et je rappelle clairement qu'il faut regarder dans son ensemble ce qui se passe sur le territoire dunkerquois et la zone industrialo-portuaire. Nous allons perdre des emplois par rapport à la décarbonation. Il ne faut pas oublier que demain, ArcelorMittal, c'est : plus de charbon ! Donc cette décarbonation, il faut qu'elle nous profite ! On va pouvoir en profiter en ayant ces usines autour de ces grosses usines comme ArcelorMittal qui va devoir arrêter le charbon parce que pollution, captation du CO₂, il y a aussi toutes ces usines qui vont être là pour rendre l'air beaucoup plus propre. Tout cela pour vous dire que tout ça est un cercle vertueux en économie circulaire en faisant du circuit court et en sauvegardant les emplois.

Et là, je viens avec ma casquette des emplois. Parce que je peux vous dire que quand on a dû arrêter et occuper le charbon énergétique, c'étaient 55 dockers sur le carreau ! Ça a été les transporteurs routiers ! Cela été 8 000 camions qu'on a passés du port central jusqu'à Comilog. Aujourd'hui, cela a été récupéré parce qu'un nouvel opérateur est là et fait ce lien pour Befesa et Comilog, mais en tout cas, on mettait 8 000 camions entre le port central et le port ouest. Une absurdité totale.

Tout cela pour vous dire qu'on va perdre des emplois, par rapport à la décarbonation. Donc il était judicieux et je pense qu'il est judicieux d'avoir tous ces

circuits courts, ces usines qui viennent s'implanter, mais qui s'imbriquent entre elles et qui font du circuit ultra court et où on va aller vers une batterie électrique et qui plus est, recycler le plus possible, parce que la planète n'est pas extensible, on sait que pour payer toutes ces matières premières, cela ne va pas durer aussi longtemps que les impôts, on le sait tous. Ce choix politique, économique et social, il faut le gérer, le maîtriser au mieux sur ces territoires, et on sera les garants – je serai l'un d'eux que ce soit au niveau social en tant que syndicaliste, mais aussi politique, pour regarder que tout cela passe bien par Dunkerque et qu'il n'y ait pas de dérive de vous tous, les acteurs. Parce que dans la logistique, il y a beaucoup d'illogisme. Il ne faudrait surtout pas retrouver des transports illogiques et des déplacements de tonnages – là, on parle de tonnes de batteries, de tonnes de matières premières à recycler. Il faut qu'on regarde ça de près, mais en tout cas, il faut essayer de voir tout ça dans son ensemble et vous l'aurez compris, on est là pour, que ce soit la Région, la Communauté urbaine et même au niveau portuaire, pour développer l'emploi et accueillir ces usines en toute sécurité pour les concitoyens de la Communauté urbaine de Dunkerque. Merci.

A. MYLONAS : Merci. C'était très clair. Merci pour votre intervention. Je pense que cela ouvre la voie, justement, aux deux acteurs que l'on a souhaité faire intervenir. Je vais donc donner la parole, s'il n'y a pas d'autre question avant – pas sur ce qui vient d'être dit, c'était parfait, mais avant – à Monsieur FOURNIER.

N. FOURNIER, Président ADELFA : Bonsoir à tous. Je vais présenter l'ADELFA très brièvement. C'est une fédération d'associations qui fête cette année ses 50 ans d'existence. J'ai ici un petit bulletin Grains de sel, j'en ai encore sous la main pour ceux que ça intéresse. C'est une fédération locale qui s'investit depuis 50 ans maintenant sur le territoire dunkerquois. On voit donc passer de nombreux projets. Évidemment, on est aussi investi dans de nombreuses structures de concertation, le SSPPPI, la CLI de la centrale nucléaire de Gravelines, les commissions de suivi de sites SEVESO, le CODERST, j'en passe, la liste est longue. Tout cela pour dire que nous sommes très investis dans le dialogue environnemental depuis maintenant de nombreuses années. Nous sommes évidemment des bénévoles, et il faut bien le dire, notre fédération actuellement n'est plus tellement soutenue par les Collectivités. Nous n'avons plus aucune subvention publique à ce jour, on espère les récupérer, mais ce n'est pas nous qui en décidons.

Sur cette concertation, je dirai que c'est une concertation supplémentaire, une de plus, évidemment, puisque comme vous le savez, nous avons ici-même un véritable train de concertations qui se succèdent et auxquelles, il faut bien le dire, il est difficile de toujours répondre présent et assumer le rôle qui nous incombe, à savoir la vigilance à l'égard de notre environnement. À l'ADELFA, nous sommes toujours un petit peu circonspects quand on voit arriver un nouveau projet, surtout quand il s'agit de sites SEVESO, parce que tout de même, sur notre territoire, vous le savez, on a déjà une quinzaine de sites SEVESO seuil haut et bientôt nous en aurons, j'ai fait le calcul, 7 de plus avec les 2 *Gigafactories* Verkor et ProLogium, avec aussi le site XTC Orano qui est à lui seul un triple site SEVESO d'après ce qu'on nous a dit lors des débats publics. Arrivent aussi maintenant Hydrométal actuellement en enquête publique sur le territoire de Mardyck, qui va s'installer sur le site anciennement d'EcoPhos, et Eramet qui s'installe maintenant aussi, non loin d'ailleurs d'Hydrométal. On s'est d'ailleurs questionné sur les interactions entre ces deux industriels. On pourrait aussi se questionner, comme on l'a vu, sur

l'implantation de SUEZ juste à côté du site Eramet. Les deux projets sont distincts, en tout cas, merci tout de même d'avoir eu la gentillesse de nous faire une présentation de l'usine de SUEZ qui va donc stocker et préparer le recyclage des batteries. Mais un site de stockage de batteries est quand même, à mon avis, un haut risque incendie – on peut donc se questionner sur les interactions entre les deux sites SUEZ et Eramet. On verra ça un peu plus en détail lors de l'enquête publique de l'usine SUEZ.

Je n'ai pas évoqué H2V qui doit venir aussi sur le territoire de Mardyck, tout ça à quelques encablures de la centrale nucléaire de Gravelines et des projets d'EPR qui commencent à se concrétiser, puisque le débat public devrait commencer à l'automne.

Ce qui nous intéresse évidemment dans tous ces dossiers, ce sont les impacts sur l'environnement et le cadre de vie des populations. Les enjeux de ce dossier sont essentiellement la consommation en eau, même si le maître d'ouvrage nous a dit qu'il ferait tout pour limiter les consommations en eau, recycler et utiliser l'eau finalement en boucle ; les rejets atmosphériques – à l'heure qu'il est, on n'a pas encore les études d'impact finalisées, donc il est encore difficile de savoir exactement ce qui va être rejeté, même si là encore, le maître d'ouvrage a été rassurant en nous disant que les rejets seraient vraiment minimes. Encore une fois, on est quand même ici dans une zone où on a un cumul de rejets atmosphériques et il faut bien qu'on y prenne garde et en tout cas qu'on soit vigilant sur tout ça. Les rejets en mer aussi ; bien sûr, il y aura une station d'épuration qu'on nous a dit extrêmement efficace. On l'espère, parce qu'on sait qu'il peut toujours y avoir des dysfonctionnements. Dans un site SEVESO, d'ailleurs, pour les suivre à la Commission des suivis de sites, on sait qu'il y a parfois des incidents, que la marche normale d'une installation ne va pas sans problème et qu'il peut y avoir notamment des pertes de confinement, des choses comme ça. Quand on sait que les matériaux que vous utilisez sont quand même très nocifs pour l'environnement, cela peut aussi poser question.

Après, évidemment, il y a le trafic poids-lourds qui va être généré par ces industries. Pour le seul site Eramet, dans le dossier, on parle de 50 camions/jour ; s'il n'y avait que ces 50 camions, à la limite, cela ne poserait pas tant de problèmes, mais ils vont se surajouter à tout le reste, aux nombreux trafics de toutes ces industries, celles qui existent déjà et celles à venir. On a peur que notre territoire vive un véritable engorgement de trafic poids-lourds avec toutes les pollutions que cela induit. Pour éviter ce trafic poids-lourds, j'ai noté que dans le dossier, une hypothèse avait été émise, notamment pour l'approvisionnement en grands réactifs, à savoir de développer la voie d'eau et de créer un appontement fluvial sur le canal de Bourbourg que vous jouxtez. On espère que la voie d'eau sera véritablement développée, et qu'on pourra acheminer les réactifs par voie fluviale; cela évitera de les faire circuler sur nos routes et d'augmenter encore le trafic des matières dangereuses.

Quand on nous parle d'un écosystème de la batterie, d'une vallée de la batterie, ici, sur notre territoire dunkerquois, il faut bien dire qu'on a un peu du mal encore à comprendre tous les tenants et les aboutissants, qui va travailler avec qui. On a compris qu'Orano XTC allait travailler avec ACC – ce n'est pas le territoire dunkerquois, je crois qu'ils sont plutôt du côté de Douai. Oui, il y aura des trafics

dans la région, malgré tout, entre ACC et XTC Orano qui ne savait pas qu'on avait sur notre sol – j'ai l'impression qu'ils l'ont appris pendant le débat – le Borax Français à Coudekerque-Branche qui allait lui-même fabriquer de l'hydroxyde de lithium et on sait que cette matière première entre dans la composition des batteries. Pourtant, il n'était pas prévu au départ, d'après ce qu'on a entendu, qu'ils travaillent ensemble.

On comprend qu'il y a des secrets commerciaux, des contrats en train de se passer en ce moment. Mais on a encore du mal à comprendre quel est cet écosystème, qui travaille avec qui, qui est concurrent de qui. L'écosystème, en fait, est encore à construire.

De toute façon, on n'a pas encore toutes les données complètement fiabilisées qui seront délivrées seulement au moment de l'enquête publique, quand les études d'impact seront vraiment abouties. On va continuer de suivre ce dossier comme d'habitude, et on poursuivra lors de la concertation continue. Merci.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer à une autre prise de parole, avec un cahier d'acteur déposé. Je vous en prie. Allez-y.

F. RINGOT-MOYON, Chargée de mission GIP EURAÉNERGIE : Bonsoir à tous. Je vais parler au titre du GIP EURAÉNERGIE, groupement d'intérêt public, structure portée par le territoire pour accompagner les entreprises dans leur projet d'implantation sur le territoire de Dunkerque et également dans leur projet de développement, notamment en lien avec la transition énergétique. C'est notamment le GIP EURAÉNERGIE qui porte la stratégie de décarbonation de l'industrie du territoire dunkerquois.

Le regard du GIP concernant le projet d'Eramet et sa concertation. On remarque, au travers des différentes réunions publiques et thématiques qui ont eu lieu sur le territoire et proposées par l'entreprise, que ce projet va permettre de répondre en partie aux besoins en recyclage de batteries de véhicules électriques. Ce projet va répondre aussi aux enjeux de souveraineté industrielle de la filière batterie en France et en Europe, dans la mesure où les matériaux stratégiques qui vont être recyclés par Eramet vont pouvoir être majoritairement réintroduits dans les processus de fabrication de matériaux actifs de cathodes. C'est un premier point.

Le projet d'Eramet va également contribuer à positionner le territoire de Dunkerque comme cœur de la vallée de la batterie en France, étant donné que ce projet s'intègre dans un territoire où un véritable écosystème de la batterie est en train de se créer avec les différents projets dont on a entendu parler récemment également.

Ce projet va permettre aussi de contribuer à créer cette nouvelle filière de la batterie sur le territoire. L'arrivée de la filière batterie sur le territoire – je vais terminer là-dessus – doit être accompagnée, structurée, et l'ensemble des acteurs du développement économique doit accompagner les entreprises dans leur projet d'implantation. C'est ce que l'on fait au titre du GIP avec l'ensemble des acteurs du développement économique du territoire. On travaille ensemble sur l'aménagement des infrastructures des utilités, de transport, de mobilité, mais également sur le développement des logements, des formations, des méthodes de

recrutement, ainsi que sur l'attractivité du territoire, étant donné que ce projet va tout de même créer 200 emplois.

C'est donc à ce titre que le GIP soutient à la fois le projet Eramet et la structuration de la filière batterie sur le territoire de Dunkerque.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup. Je vais maintenant passer la parole à Frédéric MARTIN qui va de son côté essayer de dépeindre un petit peu les propres conclusions du porteur de projet sur cette concertation, ce qu'il a entendu et les premières réponses qu'il a envie d'apporter.

A. MYLONAS : Juste avant, on va envisager un petit temps de questions/réponses, suite aux deux prises de parole qui viennent d'être faites. Avez-vous des questions, des remarques, des suggestions suite aux deux prises de parole ?

Un participant : Je me représente, Alain MARCY, habitant de Loon-Plage, je ne redis pas la suite. Je m'adresse à la personne... Le regard du GIP EURAÉNERGIE, je n'ai pas bien compris le nombre de personnes que vous allez employer – j'ai entendu un chiffre, 200, mais vous allez bien faire l'ensemble de la gestion, ou c'est... Je n'arrive pas bien à comprendre votre structure – cela s'adresse à Madame Florine RINGOT-MOYON.

M. BACHOLLE : Il me semble que les 200 emplois évoqués étaient ceux portés par le projet ReLieVe et non pas porté par le GIP EURAÉNERGIE. Madame, pouvez-vous préciser ce propos, peut-être ?

F. RINGOT-MOYON : Je précise que c'est le projet d'Eramet qui va créer ces 200 emplois.

M. BACHOLLE : Personnellement, j'avais aussi bien compris qu'on parlait du projet ReLieVe. Merci à vous. On peut donc certainement passer cette fois-ci aux conclusions... Non ! On a encore une question. Je vous en prie.

B. LE COESTER : À nouveau Béatrice LE COESTER, Mardyck. Moi, justement parce que c'est marqué « EURAÉNERGIE » – on a évoqué l'eau, mais pas du tout l'électricité. Et comme il y a beaucoup, beaucoup d'énergie qui va être demandée, même s'il y a un projet d'EPR, je voulais savoir si ça posait un problème pour votre usine, du fait qu'il faut beaucoup d'électricité, tout simplement. Merci.

F. MARTIN : Je vais répondre. En fait, effectivement, l'électricité est quelque chose qu'on regarde, c'est assez tendu dans la région, avec Enedis entre autres et RTE. Le projet, on est plutôt sur un ordre de grandeur de 15 MW, donc c'est beaucoup, mais cela n'a rien à voir avec les consommateurs intensifs qui sont dans la Région. Donc on reste un consommateur modeste, mais je suis d'accord, il y a un effet cumulé, et c'est vrai qu'il y a une vraie tension en attendant les nouvelles infrastructures. On travaille donc un petit peu avec eux sur les réseaux et au-delà, les redondances et les sécurités qui permettent quand même à l'usine, derrière, d'avoir un recours en cas de panne ou de rupture de branche. C'est un sujet qu'on a dans le collimateur, au même titre que les consommations d'eau aussi, vous avez raison.

A. MYLONAS : Merci beaucoup. Pas d'autre question ? Frédéric, tu enchaînes.

F. MARTIN : J'enchaîne. L'idée était de vous donner un retour à chaud du porteur de projet suite à cette concertation. On va essayer d'adresser un petit peu les

thématiques qu'on a vues, suite au verbatim, et peut-être apporter quelques précisions. On n'a pas toutes les réponses, évidemment, on est encore dans un projet en cours de développement, l'ensemble des études détaillées sera dans les dossiers de permis, accessibles, et pourront être complètement visualisées à ce moment-là, d'ici quelque temps.

Déjà, premier retour. Suite à cette concertation, nous, Eramet, sommes très heureux. On est toujours engagé pour s'installer sur le territoire, bien entendu ! Cette concertation nous a permis de créer un premier lien avec les acteurs de la région. On est quand même convaincu que ce projet est cohérent dans cet écosystème qu'on a décrit de chaîne de valeur de la batterie et qu'une vraie coopération peut être développée. On parle « d'écosystème », cela veut dire qu'on regarde à chaque fois les intérêts entre les différents acteurs industriels. On parle d'économie circulaire, certains sortants d'une production peuvent être un entrant d'une autre production, l'idée est vraiment de maximiser ces échanges.

En revanche, on a remarqué – je ne dis pas cela pour tous ceux qui ont eu la gentillesse de participer – un intérêt relatif. Effectivement, on pense qu'il y a beaucoup de sollicitations. C'est une chance aussi pour un territoire, cela veut dire qu'il y a beaucoup d'emplois à venir, mais évidemment cela demande beaucoup de temps libre à tout le monde.

Pendant cette concertation, on a relevé des demandes de précisions et d'informations, notamment relatives aux effets sur l'environnement – on les a enregistrées, notées, vous verrez, on en reparle un petit peu. Ce sont des choses qu'on a de toute façon dans notre feuille de route et sur lesquelles on travaille. Toutes les informations seront bien sûr mises à disposition.

On a eu une interpellation du territoire, on a parlé de la mobilité, du logement, essentiellement adressée lors des groupes de travail à la CUD : évidemment, comment intégrer tous ces acteurs et toutes ces industries qui vont arriver dans ces prochaines années. Bien évidemment, il va falloir travailler tous ensemble et anticiper, on l'a dit.

La continuité de l'information, on l'avait mentionné, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, on est sur une synthèse, mais la concertation va rester continue jusqu'au moment où on va déposer notre dossier et notre demande de permis.

Sur le financement, un petit zoom peut-être puisqu'il y a eu des questions sur le sujet. Je rappelle encore une fois qu'on est dans une phase de concertation préalable, c'est-à-dire qu'on est sur un projet pas encore validé, qui est en stade préliminaire, et que la décision d'investir n'aura lieu qu'en cette fin d'année 2024 au mieux. Quand on aura fait tout notre travail d'engineering, d'industrialisation, détaillé – on a parlé de contrats commerciaux, de détail d'engineering, de chiffrage, de coût d'investissement, de coûts opératoires, de recrutement, quand on aura l'ensemble de ces informations et qu'on aura tout optimisé, il faut que les voyants soient tous au vert pour que les acteurs industriels puissent se lancer dans cette aventure.

On a parlé des financements et au travers de ceux-ci, des subventions. Je vais le rappeler, mais on a fortement communiqué dessus. Le projet a retenu 2 natures de subventions :

- D'abord une de la BPI France à hauteur de 13 M€, une petite partie a servi à financer l'usine de démonstration de Trappes, et les autres financeront les études de l'investissement industriel.
- Et 67 M€ accordés par l'Union européenne à travers l'*Innovation Fund* pour les effacements carbone liés au recyclage des batteries.

Ce sont des contrats qu'on a avec ces organismes, ces financements ne seront versés, bien sûr, que si le projet se réalise et avec des comptes à rendre – on a beaucoup de livrables, tout n'est pas versé en même temps, on a des jalons au fur et à mesure et on doit démontrer qu'on réalise et qu'on délivre ce qu'on a promis pour toucher ces subventions. C'est pour vous rassurer sur le fait que l'argent public n'est pas utilisé n'importe comment, au passage.

Enfin, si l'usine aujourd'hui traite ces batteries et industrialise un procédé développé dans les usines de Trappes pour traiter cette *blackmass* de cette première génération de batteries dites NMC, nous sommes également conscients de l'évolution, on l'a dit, de la nature de ces batteries et des parts de marché, avec notamment les batteries LFP qu'on a évoquées au travers de nos différents échanges, qui sont des batteries Lithium/Fer/Phosphate, meilleur marché, à moindre forte densité, mais dont la part de marché va aller croissante parce que la voiture, au final, reste moins chère, même si elle fait moins de kilomètres. Sachez qu'Eramet investit en ce moment de la R&D sur le recyclage de ces batteries.

Quelques précisions sur le fonctionnement de l'usine.

On l'a évoqué, l'approvisionnement et l'expédition. Je vous le montrerai sur un schéma d'ici quelques slides, la logistique, autour d'une usine comme la nôtre, c'est environ 50 camions que nous avons identifiés, à la fois entrées/sorties. Comme on l'a dit, en absolu, ce n'est pas forcément énorme, mais en cumulé, cela vient engorger les réseaux routiers, etc. La chance qu'on a sur notre site, il y a des côtés positifs et négatifs, mais cette chance est d'avoir un bord à quai. On va donc essayer de développer tous ces transports modaux et justement le fluvial, notamment pour les grands réactifs chimiques qui doivent être acheminés d'un peu plus loin que la Région, même s'il y a quelques acteurs dans la Région avec qui on discute. Voie fluviale. On sait qu'à quelques moments dans l'année, ce sera plus difficile, il nous faudra quand même du camion pour sécuriser, mais en tout cas, tout ce qu'on pourra faire, à la fois cela nous fera des gains de dépenses, de CO2 et d'impact. Bien sûr, on le regarde et on est en train de travailler sur l'engineering d'un bord à quai.

Concernant les débouchés des produits, il y a eu plusieurs sujets, on l'a rappelé ce soir. Évidemment, nous récupérerons à travers SUEZ les batteries en fin de vie et les rebuts de ces *Gigafactories* pour les traiter, nous fabriquerons des sels de nickel, de cobalt et de lithium qui seront réutilisés dans la batterie, c'est le but. On envisage même de garder une part de ces solutions sous forme liquide pour pouvoir du coup les utiliser dans un rayon régional. On a mentionné Orano, projet déclaré qui va faire des PRECAM/CAM, donc évidemment qu'on discute avec eux. Je n'irai pas dans le détail, mais on a des discussions techniques déjà pour voir comment intégrer nos produits. Parce que même si eux font du recyclage, ils en auront besoin de plus pour fabriquer leurs PRECAM/CAM. Donc on discute avec eux, on discute avec des acteurs qui sont déclarés, mais il y a encore pas mal de trous dans la raquette dans cette chaîne de valeur. On discute de manière plus large avec d'autres acteurs

comme UMICOR, tous ceux qui vont fabriquer ces PRECAM. C'est important, parce qu'on doit qualifier nos produits dans tous ces processus de qualification qui sont longs et complexes. On discute avec eux et on vise bien sûr à travailler en mode régional. Je l'ai dit pour ces clients, Français, Européens, on est vraiment dans le cadre de ce travail régional.

L'approvisionnement de la *blackmass*, j'ai mentionné SUEZ qui sera à côté de nous, bien sûr, qui va nous fournir la majorité de cette *blackmass* qu'on va dissoudre. On s'autorise également à pouvoir en approvisionner éventuellement en complément du nord de l'Europe. C'est une potentialité, mais rien n'est figé aujourd'hui, on travaille sur tous ces scénarios. On ne se ferme pas les portes, c'est ce que je veux dire.

Pour continuer sur les réactifs de l'usine, vous le verrez – je suis désolé, c'est le slide suivant qui synthétise un peu cela – pour traiter ces 25 000 tonnes de *blackmass*, on a besoin, je l'ai mentionné, d'acide sulfurique, de soude caustique et d'acide chlorhydrique. Ce sont les grands réactifs assez classiques de la chimie minérale, et il nous en faut des quantités significatives. On va regarder le transport fluvial, on l'a évoqué, mais aussi cette possibilité d'utiliser la coproduction de ces réactifs par d'autres acteurs régionaux. On sait très bien qu'à côté, IndaChlor fabrique du HCl, donc on est en train de regarder si la pureté nous permet de le réutiliser dans notre procédé. On regarde aussi l'acide sulfurique qui peut être produit dans le cadre de dépollution, et ainsi de suite. On a besoin de chaux, par exemple ? On regarde aussi certains acteurs qui commencent à produire de la chaux décarbonée, bien sûr, si on peut se greffer sur le projet. Il va y avoir également de l'énergie, donc on va regarder tous ces réseaux de chaleur qui nous intéressent puisqu'on consomme un petit peu de vapeur, on va regarder la maximisation de tous ces réseaux d'eau également.

La gestion de l'eau. On l'a dit, c'est un élément sur lequel on est régulièrement challengé et concentré à travers ce projet-là, mais à travers tous les projets du groupe Eramet. La réduction de l'impact sur la consommation d'eau est un des axes majeurs d'amélioration, en tout cas pour le Groupe, parce que l'enjeu de l'eau va devenir mondial. Là, on se tourne vers les meilleures techniques disponibles et bien souvent, ce sont des équipements d'évapo-cristallisation qui permettent à la fois de recycler une partie de l'eau par évaporation, d'éviter d'avoir des rejets et de limiter les effluents. Il faut savoir qu'il y a quand même une partie de l'eau, vous le verrez, qui part avec nos produits, parce que quand on vend le nickel, c'est du sulfate de nickel, et même s'il paraît solide, il embarque avec lui 10 molécules d'eau, c'est un sel hydraté, donc il emmène de l'eau – on vend de l'eau avec le nickel pour ainsi dire. Il faudra donc faire un appoint de cette eau. On en consommera toujours un petit peu, évidemment.

Concernant les rejets, on l'a dit, il y a une station de traitement des rejets industriels et je l'avais dit dans un des ateliers, chez nous, il est vraiment impératif que les opérateurs de l'usine hydro métallurgique soient aussi responsables de l'usine de traitement des effluents. C'est-à-dire que ce sont ceux qui agissent au cœur du process qui ont aussi la responsabilité de dépurifier l'effluent, notamment sur tous les métaux, pour être sûrs d'avoir les teneurs réglementaires. On l'a mentionné, des bassins de stockage sont prévus, un contrôle en 2 étapes est fait avant relargage et un confinement est prévu. Évidemment, on étudie tous les scénarios et les

statistiques, mais je dirais qu'il y a quand même un confinement prévu et un contrôle avant de pouvoir relarguer dans le milieu naturel, qui se fera par le biais d'un *pipe* dans le canal Entre deux mers dont on a déjà regardé, et on continue à regarder, par simulation numérique les impacts de dilution sur les sels restants pour vérifier que très rapidement, il n'y a plus aucun impact.

Voilà la synthèse que je vous promettais. Bien sûr, je vous demande de prendre ces chiffres – ils seront disponibles sur le site – avec un petit peu de recul, on est toujours en travail, on essaie d'optimiser ces chiffres, parce que quand on consomme de la soude, cela coûte cher, de l'acier, ça coûte cher, de l'énergie, ça coûte cher, et du coup, cela fait monter le prix de revient. On est donc très attentif à ces consommations. Qui dit consommation dit souvent rejet – donc on essaie d'optimiser tout ça. Pour vous dire que pour nos 25 000 tonnes de *blackmass*, il faut avoir en tête qu'on parle de 230 000 t/an de logistique. Cela concerne les réactifs essentiellement, la soude, l'acide, on l'a dit, mais aussi les produits sortants, nos produits à forte valeur ajoutée, ceux qui seront vendus et qui retourneront vers les batteries, le sulfate de nickel. Quand on dit 5 000 tonnes de nickel, derrière, cela fait 62 000 tonnes de liquide, parce qu'on aura un sel dilué dans une solution. Pareil, le cobalt, on parle de 1 100 tonnes, on est sur 12 000 tonnes de solution qui va être vendue et réutilisée.

Juste pour dire, l'eau qu'on vend, c'est de l'eau que le PRECAM ne consommera pas, puisque lui doit les remettre en solution. Ce qui part de chez nous sera consommé en eau par le suivant de la chaîne. Ce qu'il prend chez nous, il ne le prendra pas dans l'environnement, logiquement.

L'hydroxyde de lithium, on est sur 5 000 tonnes/an.

Ce sont les produits, sur le cahier des obligations, qui retournent dans la chaîne de valeur et la batterie.

Ensuite, on va avoir toute une série de coproduits : d'abord, le résidu de graphique qui vient de la première étape, sur lequel on travaille sur une voie de valorisation – certainement pas dans un premier temps vers la batterie, mais en tout cas, on a plusieurs pistes pour travailler sur sa valorisation. Une partie de carbonate de manganèse, dont on ne fera pas la purification, mais qui pourrait potentiellement retourner vers la batterie, en tout cas, avec des acteurs du manganèse chimie. Le sulfure de cuivre, ce sont les traces de cuivre qui sont passés à travers la chaîne, qui ont été dissous et précipités, et qui peuvent repartir dans un *smelter* de cuivre typiquement et fabriquer des alliages de cuivre ou du cuivre de haute pureté. Enfin, le sulfate de sodium, qui est un sel qu'on fait le choix de cristalliser plutôt que de le rejeter en mer – c'est un sujet sur lequel on travaille pour sa valorisation parce que beaucoup d'acteurs vont fabriquer beaucoup de sulfate de sodium, donc il va y avoir un vrai enjeu régional, et là on est obligé de travailler et de mutualiser. Donc on discute aussi avec les autres acteurs PRECAM/CAM sur la gestion de ces coproduits qu'on va produire massivement et qui vont arriver à saturer le marché naturel de ces produits. Il va donc falloir travailler sur des conversions avec d'autres acteurs pour pouvoir les recycler dans une autre boucle. On est vraiment sur l'économie circulaire et une imbrication de cet écosystème industriel.

Enfin, tout ce qu'on n'aura pas pu recycler, réutiliser, une partie partira sous forme d'effluents liquides traités rejetés en milieu naturel, conformes à la réglementation

sur toutes les teneurs, notamment des métaux, etc., qui auront été épurés. Les derniers déchets solides, qui viennent notamment des traitements des effluents ou des précipitations qu'on essaie de minimiser aussi parce que ces déchets-là partiront très certainement en décharge classée, avec des coûts forts et des contraintes – on essaie donc de travailler dessus pour minimiser l'ensemble de ces déchets.

On a évoqué les dangers et les risques. On a évoqué l'usine SEVESO. Je l'ai dit brièvement. C'est surtout sur la caractéristique de la *blackmass* qui contient évidemment les éléments nickel/cobalt/lithium, surtout nickel/cobalt qui potentiellement sont lixiviables, donc qui pourraient partir dans l'eau, et du coup, cela devient écotoxique et CMR. C'est cette matière sur laquelle on est très vigilant et où il faut faire attention qui nous fait passer en « seuil haut ». Celui-ci nous oblige à des contraintes, cela donne un cadre réglementaire et une surveillance renforcée. On le voit comme un atout, en tout cas comme un acte positif; cela oblige l'entreprise et notre projet à mettre en place tout un système de surveillance, à rendre des comptes permanents, à être inspectée et auditée. Cela oblige les acteurs à la transparence et à la rigueur. Nous le prenons plutôt comme une opportunité en tout cas.

On a évoqué le risque d'incendie ou d'explosion. Ce ne sont pas des risques que l'on a naturellement sur le site d'hydrométallurgie. Guillaume n'en a pas parlé, mais vous le verrez dans leur projet, le sujet incendie a été complètement traité, discuté avec le SDIS, les autorités, les derniers REX des derniers incidents; ils mettent en place tout un tas de barrières et de moyens de prévention d'abord, d'isolement et de noyage à l'eau, etc. Vous le verrez, c'est un autre projet, pour ainsi dire.

Les effets cumulés, bien entendu. Vous l'avez mentionné, il y a différentes usines SEVESO plus celles qui vont se rajouter. Il y a le S3PI Côte d'Opale Flandre duquel on pourra éventuellement devenir membre et travailler ensemble sur de l'information, de la mutualisation, des schémas de réponse et bien sûr, la minimisation du risque. Tout cela fait partie des enjeux.

Je ne l'ai pas dit, c'était la première phrase, pour nous, Eramet, protéger nos salariés, protéger les riverains, protéger l'environnement n'est pas négociable, c'est une raison d'être. On ne peut pas travailler si on ne fait pas ces choses-là.

Enfin, les impacts sur l'environnement et la biodiversité. On pensait, à l'origine, avoir trouvé un super site puisqu'il était sur un site industriel de Total. On s'est dit qu'a priori, on aurait moins d'impact environnemental. Il s'avère qu'on a réalisé – on est en train de les terminer – nos études 4 Saisons et qu'en fait, le site n'a pas toujours été occupé industriellement, une partie regorge de biodiversité, de zones d'intérêt, etc. On a recensé toutes ces zones, on s'est posé beaucoup de questions, on a regardé comment on pouvait en préserver une qui nous semble vraiment d'intérêt, à la fois parce qu'elle a l'habitat d'un oiseau, le Bruant des roseaux, et parce qu'il y a là une zone humide plus caractéristique de roselière, donc un développement intéressant, une biodiversité. Donc là, on va travailler avec ECO-SPHERE, notre bureau d'engineering environnemental, pour non seulement la préserver, mais améliorer ses fonctionnalités et garantir le corridor de biodiversité. En tout cas, c'est ce qu'on s'engage à faire, on va vérifier qu'on y arrive, et on va essayer de tout faire pour y arriver.

Pour le reste, on va travailler sur la compensation avec les acteurs du territoire, le GPMD, la CUD. Il y a un enjeu, on le sait. On essaie de trouver des zones à améliorer et à compenser.

L'évitement aura été la première mesure qu'on aura essayé de mettre en œuvre. Pour nous, cela reste un axe fort. Il vous a été expliqué lors de l'atelier « impact » avec Frédérique DESMOULINS qui est en charge de la biodiversité pour le groupe Eramet. Elle place toute son énergie et toutes ses ressources dès l'initiation des projets à faire l'état des lieux de la biodiversité et à faire en sorte que les impacts soient minimales, en tout cas qu'ils soient compensés pour avoir toujours ce zéro net, voire une création de biodiversité. Voilà l'engagement.

Enfin, il y a eu un sujet sur les synergies avec les acteurs du territoire. Pour rappel, au cas où certains l'ignorerait, Eramet est quand même présent sur le territoire dunkerquois depuis 1978 à travers le site de Comilog Dunkerque qui fabrique du silico-manganèse et qui est d'ailleurs en train de reconstruire son outil industriel pour repartir, j'espère, pour 30 années de production. En tout cas, ils sont bien implantés.

Pas mal de propositions ont été émises lors de l'atelier dédié, et des réflexions sur le recrutement, les mobilités, la formation, l'emploi local. On a entendu tous ces sujets, on a compris aussi qu'il y avait une nécessité d'anticipation et on commence à faire partie des groupes de travail des différents acteurs locaux pour anticiper. On le voit bien, Julien précisera le timing, on parle d'un démarrage d'usine d'ici 3 ans, on sait qu'il faut anticiper pour trouver les gens compétents, les former, et en général, on aime bien qu'ils soient là avant le démarrage pour pouvoir suivre les phases de construction et se former au fur et à mesure. On a également sur le site de Trappes une usine de démonstration qui fait le même procédé à l'échelle 1/1000^{ème} qui est en train de tourner actuellement, qui nous sert bien évidemment à valider nos hypothèses, à générer de la *data* pour tout ce qui est industrialisation de l'usine, mais dans un second temps qui nous servira également à former les personnes-clés du process qui elles-mêmes formeront les autres et ainsi de suite.

Évidemment, on l'a dit, les enjeux locaux sont importants et le dialogue avec les autorités est primordial. On a toujours des dialogues récurrents, on a un système de COPIL avec la sous-préfecture et toutes les autorités, le dialogue va continuer à travers notre plateforme et on fera en sorte de rester acteur, présent et transparent sur toute la continuité de l'exercice.

Je crois que j'arrive au bout. J'espère ne pas vous avoir endormis. Je vais passer le micro à Julien pour les prochaines étapes.

J. MASSON : Merci. On arrive à la conclusion avec les prochaines étapes du projet. Une fois la concertation terminée, on est sur un dépôt de la demande d'autorisation environnementale à la fin du semestre, dans quelques mois. Suivi de l'instruction. On l'a dit tout à l'heure, la décision finale d'investissement n'est pas encore prise, on vise à la prendre en fin d'année. S'en suivrait environ 2 ans de construction de l'usine pour un démarrage industriel début 2027. On aura donc encore l'occasion de se revoir et de se reparler dans les semaines et les mois qui viennent. En tous les cas, avant de passer la parole pour la conclusion sur les étapes suivantes de la concertation, je voudrais vraiment vous remercier à nouveau pour la qualité des

échanges, des débats, pour toutes vos questions, ces questions que nous nous sommes posées nous aussi. Vraiment merci à tous pour tout cela.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup. Je donne la parole à Ana qui va dire un mot de conclusion.

A. MYLONAS : Juste avant, un temps de questions/réponses. Je vous en prie.

Une participante : Victoire DEGRAVE de la CLCV. Il est vrai qu'on peut faire le constat qu'il y a une mobilisation des habitants... elle est ce qu'elle est. Mais c'est normal, puisqu'à peu de choses près, toutes les semaines, il y a quelque chose.

Sur une présentation au mois de janvier, Monsieur le Sous-Préfet du moment avait évoqué l'arrivée d'un expert national détaché pour avoir une présentation d'un débat de zone, et non entreprise par entreprise. J'aimerais bien savoir où on en est, puisqu'on est quand même au mois de mai et cette personne n'est toujours pas là. Si vous pouvez faire remonter cette question, cela permettrait aux habitants d'assister à une seule réunion, parce que, bon, on se voit toutes les semaines, on commence à se connaître par cœur. Ce serait intéressant que ce soit fait dans la globalité.

C'est vrai que vous avez évoqué l'incendie, avec le SDIS, mais on se pose aussi la question du seuil SEVESO haut, bas ; malgré tout, il arrive encore des incidents en France sur des entreprises qui sont également classées SEVESO et c'est vrai qu'on n'a pas beaucoup d'informations concernant le SDIS. C'est une question, également : où en est le SDIS, puisque sur Mardyck comme sur Grande-Synthe comme partout, toutes les entreprises sont voisines. Merci.

M. BACHOLLE : Pour la question sur le débat de zone, peut-être que les Garants de la concertation pourront répondre.

J. R. WATTIEZ : Ce que vous évoquez est un travail en cours mené par la CNDP, issu de la loi Industrie verte. C'est en cours de préparation. Pour l'instant, cela ne s'applique pas. 3 ou 4 personnes ont été missionnées par la CNDP pour travailler cette question avec le Préfet de Région, le travail est en cours. C'est vrai que la loi prévoit que dès le moment où le Préfet sollicitera la mise en place d'un débat global, il n'y aura plus de concertation projet par projet pendant une période de 8 années. C'est ce que prévoit la loi – ce n'est pas encore mis en place actuellement. Mais vous avez raison de poser la question.

A. MYLONAS : Madame le Maire de Mardyck.

F. CASTEL : Je vais faire une réponse comme je peux, parce que le SDIS n'est pas là. J'étais assise à côté du Capitaine PLOVIER jeudi dernier et le serai à nouveau jeudi prochain dans le cadre des Commissions de suivi de site. Donc je réponds, mais ce n'est pas mon métier.

Des échanges que l'on a avec eux, ils travaillent avec toutes les entreprises, et en fait, ils ont des fiches, ils savent pour chaque entreprise quelle est sa spécificité, quels sont ses produits. Il y a vraiment un travail d'échange. Ils font quand c'est nécessaire des exercices. Ils savent, si jamais il y avait un incident sur telle entreprise, quel serait le type d'intervention à avoir, parce qu'en fonction de telle ou telle activité, il y aura peut-être tel produit chimique d'un côté, tel autre produit chimique de l'autre ; cela ne se traite pas de la même manière. On le voit dans le

cadre des Commissions de suivi de site, le SDIS a même des gens dédiés justement sur les risques industriels qui travaillent plus particulièrement et sont vraiment spécialisés sur la zone dunkerquoise – ils se répartissent les zones – qui sont à même de répondre en cas de souci.

Je rappelle, puisqu'on parle d'incident, que la loi sur les risques industriels et technologiques, pour faire simple, a 2 volets : un volet « passé » et un volet « avenir ». Je le fais vraiment de manière simple. Le volet « passé » est ce qu'on appelle les PPRT, dont on a beaucoup parlé et qui concernent les industries déjà sur place au moment de la loi. Le volet « avenir » concerne toutes les entreprises qui arrivent. Ces entreprises doivent respecter cette loi sur les risques industriels. La loi, en gros, dit que le risque ne doit pas dépasser la clôture de l'usine – je vois que quelqu'un qui s'y connaît bien me surveille et qu'il acquiesce. Pas plus tard que la semaine dernière – je me suis moi-même étonnée – j'ai découvert un risque qui dépassait un petit peu la clôture de l'usine dont on parlait, et quand c'est ainsi, si on ne peut pas réduire ce risque et si juste après sur la clôture, sur quelques mètres – c'était le cas – il n'y a strictement rien, c'est un corridor de verdure, on crée une servitude. Ce sont des exceptions. Mais s'il y avait eu quelque chose, on aurait dit qu'à ce moment-là, le projet n'était pas viable et que ce n'était pas possible. C'est pour répondre à la question de ces usines qui sont voisines et qui peuvent éventuellement avoir des interactions.

C'est aussi étudié par des instances comme la DREAL qui vérifie tout cela, et également par le SDIS – même si son rôle n'est pas de vérifier la loi sur les risques industriels. Il y a tout un travail de concertation avec la DREAL pour tout ce qui est voisinage et cohabitation entre les usines, et le SDIS pour balayer tous les types de problèmes qui pourraient survenir. Parce que, je ne vous apprends rien, quand il y a un incident, ce sont sur les premières minutes qu'il faut se dépêcher d'agir, et donc plus on a des informations pertinentes, plus on ira droit au but pour résoudre le problème le moment venu. Merci.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup pour ces éléments de réponse sur les questions de sécurité. Y a-t-il d'autres questions ? Nous ferons ensuite une conclusion sur les suites de la concertation avant le mot de conclusion des Garants. Si vous avez des dernières questions ou contributions à apporter, c'est le moment. Allez-y.

Un participant : Je vais revenir au futur Directeur de l'usine, Monsieur Frédéric MARTIN. C'est bien cela ? Pas encore ? Vous n'êtes pas encore nommé. Dîtes-moi, parce que j'ai pris quelques notes, j'essaie d'être une intelligence artificielle, tout le stockage que vous allez avoir – à un moment, vous avez dit 230 000 tonnes pour 25 000 produites – tout cela, tout stocké, n'y a-t-il quand même pas un risque important ? Je ne vais pas revenir sur ce qu'a dit Madame le Maire de Mardyck, mais je vais prendre l'exemple, ça va être très simple, de Sportica, à côté, il y a des pompiers et Sportica a brûlé. On se pose quand même la question de savoir, parce que ce sont quand même des produits réactifs que vous avez, et ce cumul, mélangé avec d'autres, on n'est pas à l'abri d'un futur AZF. Êtes-vous sûr de tous vos produits ?

F. MARTIN : Juste une précision, les 230 000 tonnes, c'est un flux, c'est-à-dire que c'est le flux passant sur une année, ce n'est pas la quantité qu'on stocke. En général, on va stocker une dizaine de jours d'utilisation, 5 à 10 jours, donc c'est bien moindre. Néanmoins, il y a des règles de l'art pour stocker ces réactifs. Ils sont séparés. Le

mélange entre l'acide et la soude provoquant une réaction exothermique, par exemple, on ne les stocke pas ensemble, il y a une ségrégation, ils sont dans des bassins de rétention qui doivent contenir le volume stocké. Donc en cas de n'importe quel incident, une cuve peut déborder et rester dans son enceinte de rétention – c'est un exemple, mais tout est régi ainsi. On ne les mélange pas, ils sont dans des cuvettes de rétention. Quand on les stocke, on fait tout pour éviter les mélanges, par exemple. Ils ne provoquent pas de feu ou d'explosion en tant que tel – de la chaleur de réaction, oui.

Ce sont des risques assez classiques en industriel. Dire qu'il n'y a pas de risque, ce n'est pas vrai. Quand on crée une activité, qu'on se lève le matin, on génère du risque. Notre job à nous est de tous les identifier. Il y a de nombreuses revues de risques depuis l'origine du projet et durant toute sa phase, et des exercices à chaque fois, notamment qui s'appelle HAZOP – je vous encourage à regarder, c'est passionnant. On passe des heures à regarder tous les risques pour les anticiper et faire en sorte que toutes les réponses en cas d'incident, niveau 1, niveau 2, soient mises en place, des barrières qui évitent que les effets de causes arrivent à un incident et à un risque. Dire jamais, non, mais dire que statistiquement, tout est fait pour minimiser ces risques.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup. On a une autre question juste devant.

Un participant : C'est un complément sur le risque incendie. Ce n'est pas tant votre usine Eramet qui possède ce risque incendie, que plutôt le site voisin de SUEZ qui est, je le rappelle encore une fois, un site de stockage de batteries. Et sur ces entrepôts de stockage de batteries, il faut vraiment prendre des parades incroyables pour éviter l'incendie, parce qu'une fois qu'ils commencent à brûler, les pompiers ne peuvent pas l'éteindre. Ce sont des incendies qui ne s'éteignent pas, on l'a vu à Grand-Couronne sur l'entrepôt Bolloré, dans l'Aveyron sur un autre entrepôt de batteries, les pompiers sont obligés de le laisser brûler ; ils ne font que contenir l'incendie évidemment et éviter qu'il ne se propage à des usines, des bâtiments, des entrepôts voisins. Mais on n'éteint pas un feu de batteries électriques entreposées. Du coup, j'espère que toutes les parades seront déployées et que les distances de sécurité seront suffisantes pour éviter toute propagation.

F. MARTIN : Tu veux amener quelques précisions, Guillaume ? Il y a l'immersion aussi en bassins.

M. BACHOLLE : On a la chance d'avoir SUEZ.

G. VILLEMIN : Je voudrais juste faire un petit distinguo, on n'est pas un entrepôt. On stocke les batteries qu'on va traiter, on a 2 jours de stock de batteries, on n'est pas un entrepôt comme Bolloré à Grand-Couronne où il y avait 15 ou 20 000 tonnes de batteries stockées qui restaient le temps d'être intégrées dans les voitures, ou dans d'autres installations où justement il y avait de gros stocks. Nous, il ne doit même pas y avoir 2 jours de stock de batteries, puisqu'en fait, elles vont arriver, rentrer directement et être déchargées complètement. Une fois déchargées, les batteries ne peuvent plus prendre feu, en fait.

Sur notre installation, tous les risques incendie ont été pris, toutes les distances de sécurité ont été prises, aucun effet ne sort du site, même si l'ensemble de la zone de stockage prend feu. Il n'y a donc pas d'effet domino, même sur nos installations

en interne, il n'y a pas d'effet domino à l'extérieur du site, et aucun rayon d'action ne sort du site. De plus, on a des sécurités totalement automatiques qu'on maîtrise puisque dans nos autres installations de traitement de déchets, on a les mêmes, comme des caméras thermiques, l'ensemble des stocks de batteries seront sous déluge d'eau en continu pour les noyer et ensuite, une fois qu'elles seront noyées, on les mettra dans des bains d'eau pour que chimiquement, elles se déchargent totalement ; une fois déchargées, on les récupérera pour les mettre au broyage.

Effectivement, un feu de batterie qui n'est pas pris dès son démarrage peut entraîner les catastrophes qu'on a pu voir à Grand-Couronne ou autre. Nous, on a un stockage quand même minime, puisque les batteries arrivent et sont traitées immédiatement. En plus, on a toutes les sécurités, et l'ensemble des modélisations montre qu'on n'a pas d'impact sur nos installations et celles autour.

Le SDIS a été mis dans la boucle dès le début pour permettre son intervention au plus vite si les systèmes qu'on a mis en place et si nos équipes de sécurité ou celles des installations voisines – il y aura des plans d'intervention partagés entre les différentes installations – ne suffisaient pas pour mettre un terme à ces incendies. Voilà ce que je pouvais ajouter comme précisions.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup.

G. VILLEMEN : De toute façon, à partir du 22 avril, je ne l'ai pas mis, mais il y aura un registre dématérialisé sur le site de Proxiterritoires. Aussi, il y a un registre en mairies de Mardyck, Dunkerque, Grande-Synthe et Loon-Plage.

M. BACHOLLE : Merci beaucoup. À nouveau, je m'adresse à la salle pour savoir s'il y a d'autres questions ou contributions. Allez-y madame.

Une participante : À nouveau Béatrice LE COSTER, Mardyck. Comme j'ai l'impression que c'est bien parti pour Eramet et SUEZ, et H2V 59 normalement, c'est bon aussi, je voulais poser la question sur l'accès pour les salariés. On parlait tout à l'heure des camions, et comme on parle aussi des batteries électriques dans toute la zone de Bourbourg, Gravelines, etc., on incite les personnes à aller au travail autrement qu'en voiture. J'ai vu qu'il y aurait quand même une zone de parking. Mais il y avait un arrêt de bus à cet endroit-là du croisement, Gasco et l'entrée de Total, qui a été supprimé. Je voulais donc savoir si c'était envisageable ou pas, même si ce n'est pas vraiment vous, mais la CUD qui le décide, mais est-ce que vous, cela vous intéresserait ou pas vraiment ? Merci.

F. MARTIN : Je vais laisser Monsieur DERENNE répondre. Juste pour dire que vous avez vu un parking dans les préliminaires ; on a une forte pression pour le diminuer, et effectivement, utiliser la mobilité douce. Je vous laisse répondre.

X. DERENNE, CUD : Je suis Xavier DERENNE, de la Communauté urbaine de Dunkerque et EURAÉNERGIE et je remercie Florine tout à l'heure qui a bien présenté le rôle d'EURAÉNERGIE dans tout ce travail.

Je vais répondre pour la Communauté urbaine de Dunkerque et le projet de mobilité qui accompagne l'ensemble des développements industriels, parce que ce projet ne concerne pas Eramet, Verkor, ProLogium, mais concerne vraiment la desserte pour les salariés de l'ensemble de cette zone industrielle et de toutes les zones industrielles, d'ailleurs. C'est un projet qu'on réalise progressivement, parce

que ces usines vont ouvrir progressivement. Vous l'avez vu, Eramet, ce n'est pas avant 2027. Le premier va être Verkor. On va donc mettre en œuvre ce projet très progressivement.

L'objectif, en effet, est double. Social puisqu'il s'agit de permettre à l'ensemble de nos habitants, des gens du territoire de pouvoir travailler dans ces industries nouvelles et il y en a qui n'ont pas les moyens de se payer une voiture ni le permis, et de plus en plus qui ne passent pas le permis à l'âge de 18 ans parce que cela coûte cher. Si on ne leur offre pas une solution pour aller dans ces usines, on ne remplit pas le contrat d'accompagnement de l'ensemble des industriels qui s'implantent et on n'arrivera pas à pourvoir tous ces emplois. Évidemment, notre objectif est avant tout social, il faut offrir des solutions aux gens qui n'ont pas de voiture, et des solutions vertueuses puisqu'il s'agit de prendre les transports collectifs, d'y aller avec des modes actifs autant que l'on peut.

Ensuite, il est environnemental. On en a parlé tout à l'heure pour les camions, mais on en parle aussi pour les voitures. On se dit qu'avec toutes les usines, tous ces emplois nouveaux, cela va saturer. Quand ça sature, il y a deux solutions : faire de plus en plus de parkings, de routes larges, etc., et ça sature encore plus parce que l'absurdité du truc est que plus on fait des routes larges, plus les gens prennent leur voiture et plus ça sature. Ce n'est pas ce que l'on veut. On veut faire un peu de sobriété foncière, on veut que tout passe avec les routes actuelles, et plutôt aménager des espaces pour les cyclistes et les piétons, soit pour faire le dernier kilomètre, soit quand on habite au plus près, aller à pied ou à vélo. On veut rendre la liberté aux gens et faire qu'ils ne soient plus dépendants de cette voiture individuelle pour aller travailler.

C'est donc l'objectif du projet. Quand on dit « usine sans parking », ce sont bien des usines sans parking qu'on est en train de construire pour les nouvelles usines, parce que les usines actuelles, on veut aussi que les gens changent, elles ont déjà des parkings. Ces nouvelles usines, elles, sont sans parking. Cela ne veut pas dire qu'il y a zéro place, parce que dans ces usines, il y a des sous-traitants qui arrivent, des visiteurs, des gens avec des petites camionnettes et du matériel, etc. Évidemment qu'il faut des places pour eux, mais en tout cas, l'idée est que les salariés aient une solution de transport collectif pour aller à l'usine.

Évidemment aussi que certains ne pourront pas se passer de la voiture pour aller travailler, et l'idée est qu'on puisse mutualiser en quelque sorte les zones où ils vont stationner pour pouvoir aller jusqu'à l'usine. Cela veut dire quoi « mutualiser » ? Dans une zone industrielle, dans une industrie, on travaille 24 heures/24, 7 jours/7, 365 jours/an. Quand on dit 24 heures/24, cela veut dire qu'il y a des postes, et les gens, quand ils changent de postes, il faut deux places pour un poste, parce que celui qui arrive le fait avant celui qui part. Si on ne mutualise pas les parkings – c'est l'idée – on va devoir faire le double de places et donc occuper encore plus d'espace. Le projet, c'est ça aussi, essayer d'optimiser le nombre de places en mutualisant entre les usines. Après, on fait un travail en collaboration complète avec les industriels, parce que ce sont eux qui vont être au plus près des salariés et qui vont faire que tout cela va fonctionner. Comme tout ce qu'on fait, toutes nos politiques publiques, on ne le fait pas sans les gens, et il faut donc qu'ils adhèrent et trouvent un intérêt aussi à le faire. L'idée est donc de travailler avec les entreprises pour qu'elles fassent des plans de mobilité. Par exemple, Eramet et SUEZ pourront faire

un plan de mobilité commun, de manière à ce que tout ça soit le plus efficace possible. C'est cela, la politique des usines sans parking, et vous verrez que cela va fonctionner.

A. MYLONAS : Merci beaucoup, Monsieur DERENNE. S'il n'y a pas d'autre intervention, j'en profite juste pour conclure sur les prochaines étapes de la concertation.

Jusqu'au 20 avril, vous pouvez continuer à participer en ligne ou sur les registres papier en mairie. Le bilan des Garants sera publié le 20 mai, auquel les maîtres d'ouvrage devront répondre par un rapport avant juillet. Ces deux bilans seront bien sûr rendus publics, mis en ligne sur le site de la concertation et annexés au dossier de demande d'autorisation environnementale.

La poursuite de l'information jusqu'à l'enquête publique. Je viens de parler de la mise en ligne des rapports des Garants et des maîtres d'ouvrage. On continuera à publier les actualités sur le projet sur le site de la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique, ce qui nous permettra d'entamer une phase de concertation continue accompagnée par un Garant de la CNDP.

Avant de passer la parole aux Garants pour conclure cette concertation, je voulais vous remercier pour tous ces moments passés ensemble, de grande qualité. Merci beaucoup et à très vite.

Messieurs les Garants, je vous laisse conclure.

J. R. WATTIEZ : Merci beaucoup. Les délais d'un et deux mois sont des délais maximum, cela peut aller plus vite. On essaiera d'aller plus vite.

Moi aussi, je voudrais en nos deux noms remercier à la fois le public très présent pendant cette concertation, les institutionnels, la CUD, le Grand Port Maritime, les élus qui ont été présents, et aussi bien sûr tout le secteur associatif, notamment l'ADELFA, mais d'autres également – l'ensemble des participants.

Cette concertation s'est passée dans d'excellentes conditions. Le public a fait valoir des remarques, des propositions, des recommandations, des questions par rapport au projet Eramet, mais aussi, on vient de l'entendre, sur la question de la mobilité. On a entendu le public s'exprimer sur des sujets qui dépassent largement le projet Eramet.

Sur le projet Eramet, il y a eu une remarque qui a en partie été levée ce soir, puisqu'une personne nous a dit « pourquoi le projet SUEZ n'est-il pas inclus dans la concertation avec le projet Eramet ? » La CNDP avait même été mise en cause en demandant pourquoi nous avons laissé passer ça. Si le projet SUEZ n'a pas été dans la concertation préalable, c'est qu'il ne remplit pas les conditions, notamment les seuils financiers, pour que la concertation SUEZ soit devenue obligatoire. Dans le dossier, il y a un focus spécifique sur SUEZ, et ce soir, on avait demandé que SUEZ puisse s'exprimer – je pense que la question soulevée a trouvé une partie de réponse ce soir.

Ensuite, un sujet a semble-t-il mobilisé un peu le public par rapport à votre projet, c'est la question des évolutions technologiques et donc de la pérennité, en fait, de ce que vous mettez en place, avec, vous l'avez dit, NCM, LFP, je n'entre pas dans les détails. En tout cas, dans la mesure où il y a du financement public, je pense que le

public a légitimement posé la question si celui-ci allait effectivement permettre que votre entreprise dure, compte tenu de ces évolutions technologiques.

Des questions ont été posées sur l'impact environnemental – vous avez en partie répondu sur la préservation des zones humides – et sur les emplois, la nature des qualifications. C'est-à-dire qu'on parle de vallée de la batterie : est-ce que ce sont les mêmes emplois dans les *Gigafactories* que chez vous ? Il y a eu des questions autour de cela et effectivement, il faudra que pendant la concertation continue, des précisions soient apportées sur cet aspect.

Ensuite, il y a toutes les questions récurrentes qui s'adressent sans doute à la CUD, aux élus, au Grand Port Maritime, aux autorités administratives, à ceux qui vont accorder les autorisations, toute une série de sujets récurrents qu'on entend de manière répétée dans les concertations qui se suivent, la question des compensations, des transports et comment les matériaux sont amenés et enlevés, le fret ferroviaire, la voie d'eau, etc. Toutes ces questions intéressent beaucoup le public.

Il y a également les effets socio-économiques. L'emploi, j'en ai parlé à l'instant, mais aussi la question du logement, des services publics – certaines personnes disent qu'aujourd'hui, c'est déjà difficile pour accéder aux services publics de santé, par exemple ; comment cela va être demain quand il va y avoir 20 000 salariés en plus. Des questions sont renvoyées au-delà du projet Eramet.

Et puis aussi, bien sûr, les effets domino, la sécurité, la multiplication des sites SEVESO. On sent bien que malgré les efforts faits par les autorités locales pour apporter des informations, le public, quand même, souhaiterait sans doute avoir des informations plus précises. Par exemple sur la mobilité, on a entendu – je terminerai là-dessus – lors d'un atelier des personnes dire « il y a des réponses qui nous sont proposées, on entend des usines sans parking, mais aujourd'hui, on continue à vivre dans les embouteillages, on ne voit rien venir ». Il y a donc une question de temporalité peut-être qui est réclamée par le public, et peut-être des informations qu'il faudra lui apporter dans un avenir rapide. Voilà ce que je voulais dire, et je laisse la parole à mon collègue.

J. L. RENAUD : Quelques mots sur des aspects un tout petit peu différents. Juste un instant revenir sur la mobilisation – vous l'avez qualifiée de « relative », on l'a dit au début. Nous, elle nous semble tout à fait correcte, si on peut employer ce terme, et positive.

Je vais garder en souvenir quelqu'un qui est présent aujourd'hui dans le public qui était venu vers nous lors d'une de ces réunions, avec quelques aprioris. Cette personne nous a dit à la fin « c'était vraiment intéressant, on a vraiment pu échanger ». On voit là l'utilité pleine et entière de ces démarches de concertation préalable et l'importance de ces échanges et de cette participation du public. C'est le premier point.

Le deuxième point vient juste compléter ce que Jean-Raymond a dit – il a été très exhaustif. Tout cela montre que vos projets abordent les thématiques du développement durable, au sens général, et à quel point le développement durable est complexe et multiple. Dans ce développement durable, en effet, il y a la question économique, la question de l'aménagement du territoire, la question

environnementale. C'est vraiment une complexité que de parvenir à avoir un développement durable territorial dans lequel les entreprises jouent un rôle éminent, en l'occurrence encore plus particulièrement dans le cadre du Dunkerquois, et sur la complexité et la progressivité de mise en place d'un écosystème. C'est cela, en fait, la mise en place d'un écosystème qui se dessine, qui se construit au fur et à mesure aujourd'hui sur ce territoire et auquel ces concertations participent.

Le dernier point est de dire, puisque vous avez souligné la fin des processus, notamment avec le bilan des Garants, que quand même, dans ses premiers enseignements, il y a déjà par anticipation des réponses du maître d'ouvrage, notamment sur la poursuite du projet. Ce sera une des réponses qui devront être formulées au bilan des Garants de façon formelle, cela fait partie des choses auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre formellement. On voit aussi le souhait du maître d'ouvrage d'une phase de concertation continue – c'est donc que nous tirons un enseignement positif mutuel de cette démarche de concertation préalable, notamment au regard du maître d'ouvrage, mais aussi des autres acteurs. Cela fera partie des recommandations qui peuvent être posées par les Garants dans leur bilan. Merci à tous.

A. MYLONAS : Bonne soirée à tous.