

MACARON



Projet d'usine de matériaux actifs de cathode pour batteries à Saint-Saulve (59)

Réunion publique
d'ouverture
13 mai 2025

COMPTE-RENDU

concertation-macaron.fr

La réunion publique d'ouverture de la concertation préalable relative au projet MACARON s'est tenue le mardi 13 mai 2025, à la salle des fêtes de Saint-Saulve en présence de 65 participants.

Intervenants présents :

- Yves DUSART, Maire de Saint-Saulve ;
- Olivier CALLEBERT, Directeur du projet MACARON, AXENS ;
- Bénédicte LEVEAU, Responsable RH du projet MACARON, AXENS ;
- Mohammed BEL GAHLA, Pilote de projet, RTE ;
- Catherine JACQUART, garante de la concertation ;
- Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation ;
- Martin BACHOLLE, 2concert (animateur) ;
- Etienne JUIN, 2concert (animateur) ;

INTRODUCTION :

Le présent compte-rendu propose une restitution intégrale des interventions et des échanges avec le public.

Pour une lecture facilitée, vous trouverez, en page 3, associées aux pages correspondantes du compte-rendu, les différentes séquences de la réunion ainsi que les thématiques abordées au travers des questions posées par les personnes présentes.

Le support de présentation illustrant les propos des intervenants est disponible en téléchargement sur le site internet de la concertation : concertation-macaron.fr

DÉROULEMENT ET THÉMATIQUES ABORDÉES :

Accueil républicain :

Yves DUSART, Maire de Saint-Saulve – PAGE 3

La concertation préalable :

Le rôle des garants et de la Commission Nationale du Débat Public par Catherine JACQUART et Anne- Marie ROYAL, garantes de la concertation – PAGE 4

Les attentes et les engagements d'AXENS par Bénédicte LEVEAU, Responsable RH du projet MACARON, AXENS – PAGE 6

Le dispositif de concertation et les engagements des porteurs de projet par Martin BACHOLLE, 2concert (animateur) – PAGE 7

→ Temps d'échanges avec salle sur la concertation (***sont reprises ici les thématiques abordées par les participants, les questions posées sont identifiées en turquoise dans le compte rendu intégral***) – PAGE 9

- La cadre réglementaire et les modalités de la concertation préalable – PAGE 9 et 11

Présentation du projet en détails :

Le projet MACARON et les enjeux associés par Olivier CALLEBERT, Directeur du projet MACARON, AXENS – PAGE 13

Le raccordement électrique par Mohammed BEL GAHLA, Pilote de projet, RTE – PAGE 22

→ Temps d'échanges avec la salle sur les détails du projet et ses enjeux (***sont reprises ici les thématiques abordées par les participants, les questions posées sont identifiées en turquoise dans le compte rendu intégral***) :

- Le classement Seveso seuil haut et les risques – PAGES 27, 30, 31, 35
- Le bruit lié à l'activité du port fluvial – PAGE 27
- Le trafic routier – PAGES 31 et 36
- Les déchets – PAGE 35
- Le raccordement électrique – PAGE 37

RESTITUTION INTÉGRALE DES ÉCHANGES

Martin BACHOLLE, 2concert : Bonsoir à tous, merci beaucoup d'être venus ce soir pour la première réunion publique de cette concertation sur le projet MACARON. Je vais tout de suite donner la parole à M. le Maire pour un petit mot d'accueil.

Yves DUSART, Maire de Saint-Saulve : Merci et bonsoir à toutes et à tous.

Ravis de vous voir ici en salle des fêtes pour la première réunion de la concertation publique, un sujet qui nous tient évidemment très à cœur ici à Saint-Saulve.

J'étais encore sur site il y a quelques minutes pour voir le terrain et la zone concernée. Et j'ai l'habitude de le dire, une activité économique et des terrains de cette zone d'intérêt économique qui sont un pan essentiel de la vie saint-saulvienne. Désolé de parler de Saint-Saulve en priorité, mais les Saint-Saulviennes et les Saint-Saulviens sont viscéralement attachés à cette zone qui a toujours fait les belles heures industrielles et économiques de notre territoire.

Et si Saint-Saulve en est là où elle en est, elle le doit aussi à un tissu économique et à un tissu industriel qui donnent du travail, qui font que le territoire est renommé et on ne peut que s'en féliciter. Et donc je suis ravi aussi évidemment d'accueillir toutes celles et ceux qui vont participer à cette réunion. Bien évidemment, l'ensemble de l'équipe et du staff derrière M. Callebert, qui représente le projet MACARON et le groupe AXENS, mais aussi tous les partenaires.

Je vois les équipes de la sous-préfecture, de la CCI, les élus qui sont présents. Je vois Xavier Jouanin, le maire d'Onnaing, qui est là et j'ai peur d'oublier quelqu'un. Mais évidemment aussi tous les habitantes et habitants qui sont, et c'est bien normal, en questionnement, et qui vont donc participer.

Vous allez participer à cette phase de concertation qui est non seulement utile, mais qui, en plus, est complètement obligatoire, qui sera gage de sécurité et de sérieux. En plus, encadrée par la CNDP. Merci, mesdames d'être présentes.

Je ne ferai pas de laïus sur la CNDP parce que j'imagine que vous présentez tout le dispositif. Mais comme quoi, si CNDP il y a, s'il y a concertation, c'est que c'est un projet d'envergure et que la population est évidemment au centre des questionnements et au centre des débats. Donc, bienvenue à tout le monde.

Merci encore au groupe AXENS d'avoir ciblé les terrains de Valenciennes-Métropole, le terrain de Saint-Saulve en particulier, pour, on l'espère en tout cas ici, nous les élus de Saint-Saulve, le développement d'un projet dans quelques mois, dizaines de mois, en tout cas. Je l'ai dit encore tout à l'heure à un journaliste qui me posait la question, à mon sens, ce projet comme d'autres, comme le renouveau de l'aciérie, Saarstahl Ascoval, montre qu'une fois de plus, ce territoire du large valenciennois est un territoire résilient qui rebondit sans cesse et qui développera, à n'en pas douter, encore de belles heures, qu'elles soient industrielles, mais surtout aussi de belles vies pour les habitantes et les

habitants du territoire tout entier. Merci encore au groupe AXENS et merci à tout le monde pour cette belle participation.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup, M. le maire. Cette première réunion publique de concertation commence. Je vais d'abord présenter les équipes qui sont ici ce soir.

Le groupe AXENS, qui est représenté par Olivier Callebert, qui est le directeur du projet et Bénédicte Leveau, qui est responsable RH pour le projet. M. Mohamed Bel Gahla, qui représente RTE, qui est co-maître d'ouvrage du projet.

Également Anne-Marie Royal et Catherine Jacquart, qui sont les garantes de la concertation nommées par la CNDP. Dans un premier temps, on va vous présenter ce que c'est que la concertation préalable, dans quel cadre on s'inscrit ce soir et de quoi on va parler pendant toute cette concertation. Les garantes de la CNDP pourront notamment expliquer leur rôle.

On va avoir ensuite un petit temps d'échange avec vous au sujet de la concertation, pour voir si le dispositif qu'on a prévu vous semble convenir aux différents enjeux. Et ensuite, on donnera la parole à nouveau au groupe AXENS et à RTE pour présenter le projet MACARON, les différents enjeux. À la fin de la soirée, on reviendra vers vous pour prendre vos différentes questions sur le projet.

Donc on a deux temps d'échange avec la salle. Un premier temps sur la concertation et un deuxième temps spécifiquement sur le projet. On va commencer du coup par présenter la CNDP.

Je laisse la parole à Mme Royal, qui va présenter la Commission nationale du débat public.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Bonjour à tous, merci d'être présents. Le mot concertation, vous le connaissez, vous l'avez déjà vécu sur certains projets sur le territoire.

Mais là, on va vous présenter quelque chose qui, sur le Valenciennois, n'a jamais eu lieu et donc qui diffère de beaucoup de concertations. Effectivement, les projets industriels, comme tout grand projet, sont soumis à une réglementation. Et cette réglementation, dans le cas de MACARON , un investissement de 500M€, offre deux options.

Le groupe AXENS a choisi la plus contraignante garantie par la CNDP. La garantie de la procédure de concertation n'est pas exclusivement assurée Catherine Jacquart et moi.

Qu'est-ce que la Commission nationale du débat public ?

Actuellement on en entend parler un peu dans la presse, pas toujours de façon très sympa. On est une autorité administrative indépendante, c'est-à-dire ?

La Commission nationale, est constituée de 25 membres, représentant la société : les élus députés, des sénateurs, les différentes collectivités territoriales, les chambres consulaires, des industriels, de syndicats, des associations, personnes qualifiées. Les commissaires sont nommés par décret. La CNDP et ses garantes sont indépendantes de l'État, indépendantes des collectivités et du maître d'ouvrage.

Notre rôle est très modeste, « faire respecter » une partie parce qu'on n'est pas les seuls, l'article 7 de la charte de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle depuis 2005 :

« Toute personne a le droit d'accéder aux informations relatives à tout projet, plan, programme qui touche à son environnement, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ».

La concertation deux rôles informer et garantir l'expression de toute personne afin qu'elle puisse alimenter la décision publique.

Déjà, le projet MACARON a dû travailler, depuis quelques mois, afin de présenter le projet, l'expliquer, ce que vous trouverez sur les plaquettes dossiers à l'entrée, ce que vous trouvez également sur le site internet. Et maintenant, on rentre dans une autre phase, c'est-à-dire une phase d'échange, elle vise la poursuite de l'information, mais aussi la collecte de vos remarques, vos propositions, tout ça va alimenter la réflexion pour alimenter effectivement la décision publique finale, et c'est important. Ce droit, il sert aussi à débattre très en amont, c'est-à-dire que l'équipe d'AXENS, parfois, vous dira « je ne sais pas, je ne peux pas vous répondre ». Parce qu'effectivement, contrairement à ce que vous connaissez sûrement dans les enquêtes publiques, quand on est en phase d'enquête publique, le projet est ficelé; et on le rejette parfois en pensant « non, on n'en veut pas, c'est quand même dommage, ils n'auraient pas fait ça comme ça, j'en voudrais peut-être ».

Tandis que là, on est très, très en amont du projet, on est sur ce qu'on appelle un avant-projet sommaire, c'est-à-dire qu'ils sont en train de travailler sur leur projet, les études indispensables...et ils vont, avec vous, avec vos remarques, questionner l'opportunité de ce projet sur le territoire. Pourquoi ce projet ? Pourquoi ce projet ici ? Et ensuite, à quelles conditions il est recevable, ici sur ce territoire ? Qu'est-ce qu'il faut améliorer ? Qu'est-ce qu'il ne faut pas ? Et puis comment on va le faire ? Et donc ces impacts, c'est pour ça qu'il y a toute une série de réunions. Et enfin sur une courte période, il y aura une partie de suivi de concertation et enquête publique, , puisqu'effectivement c'est un projet qui, s'il se réalise, devrait se réaliser rapidement.

Les principes de la CNDP, on va vous demander de les respecter avec nous. Alors il y en a qui nous concernent, c'est l'indépendance, j'en ai déjà parlé, c'est pour toutes les deux.

La neutralité vis-à-vis du projet. Nous, une fois qu'on devient garante, on n'a pas d'avis sur un projet. C'est vos avis à vous.

C'est ce que vous allez nous dire, vous présents dans la salle, mais ceux qui le feront par internet, ceux qu'on trouvera par la suite dans d'autres lieux, nous diront. C'est la

transparence. Alors la transparence, c'était la transparence pour AXENS, de données et tout le travail qui a été fait, et puis pour RTE bien sûr, sur le dossier préalable.

Et puis c'est aussi la transparence pour les collectivités d'accueil et pour tous les acteurs, c'est-à-dire qu'on leur demande d'aller, de dire ce qu'ils font et de faire ce qu'ils disent. C'est l'argumentation. L'argumentation, c'est à la fois pour eux, le dossier, mais c'est aussi pour vous.

C'est-à-dire qu'on vous demande d'expliquer ce que vous avez quand vous parlez. Égalité de traitement. Alors là, je vais me faire disputer par Martin parce que je commence à être trop longue.

Parce qu'effectivement, chacun a le droit à la parole et il n'y a pas de mauvaise question. Même si on a parfois du mal à l'argumenter, ce n'est pas grave. Il n'y a pas de mauvaise question.

Toutes ces questions ont la même valeur. Et puis l'inclusion. L'inclusion, c'est qu'effectivement, ce soir, on est ici dans une salle. Il y a des gens qui savent passer une porte de salle. C'est comme souvent un peu plus masculin que féminin. Il y a toute une série de la population qui est encore au boulot ou qui a ses enfants et qui ne peut pas venir.

Et donc on ira à la rencontre de ces publics. Un peu moins du public jeune parce qu'on est en fin d'année scolaire. Mais dès demain, on va à la rencontre de publics qui n'ont pas la possibilité dans un premier temps ou qui n'osent pas dans un premier temps franchir une porte de salle.

Pour conclure, j'ai eu un petit message qu'il y a quelqu'un qui m'a dit, qui n'est pas apparemment dans la salle ce soir. « C'est quand même pas mal, cette concertation, parce que d'habitude, on passe par la fenêtre. Cette fois-ci, on peut passer par la porte. » Et donc, c'est aussi un sens du dialogue.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Oui, vous trouverez nos mails...

Martin BACHOLLE, 2concert : Tout à fait sur le site Internet que je vais vous présenter un petit peu plus tard, mais que pour la concertation. Et surtout les documents d'information, vous avez bien sûr les mails des deux garantes de la CNDP qui nous ont très bien expliqué leur rôle. Et maintenant, on va avoir un petit mot d'AXENS qui va nous expliquer ce qu'ils attendent de cette concertation en tant que maître d'ouvrage et en tant que porteur de projet.

Bénédicte LEVEAU, AXENS : Alors, nos attentes, elles sont fortes. Elles sont fortes parce que, comme l'a expliqué Mme Royal, c'est nous qui avons décidé de rentrer dans un dispositif de concertation préalable. Il nous paraissait important, compte tenu de notre ambition, de venir à la rencontre des habitants du territoire de Saint-Saulve pour faire

connaissance, pour expliquer ce qu'on fait et du coup, pour mieux se comprendre pour la suite.

C'est la raison pour laquelle aujourd'hui, nous entrons dans cette phase de concertation. C'est un dispositif qu'on a conçu avec l'aide des garantes qui sont là pour aller à la rencontre d'un maximum de personnes. Donc, on va vous présenter et vous proposer différents formats, différents sujets.

On se rendra dans différents lieux également pour essayer de récolter un maximum d'informations de votre part puisque c'est vous qui, demain, allez prendre pleinement part à l'activité de MACARON. Et donc, c'est important pour nous qu'on s'intègre dans votre territoire. Donc, ça, c'est pour nos attentes.

Nos engagements c'est d'être à l'écoute, à votre écoute. On veut donc prendre du temps pour aller à votre rencontre et recueillir vos questions. On veut de la transparence.

Alors, encore une fois, comme l'a dit Mme Royal, on n'a pas forcément aujourd'hui les réponses à toutes vos questions. Mais ce qui est certain, c'est que toutes vos questions, on va les prendre. On va les examiner, les analyser.

On va s'en inspirer pour essayer d'améliorer notre projet puisqu'on est encore très en amont. On voudrait de la convivialité dans les échanges. C'est pour ça que dans nos temps d'échanges, on ira aussi sur les marchés pour aller à la rencontre de toutes les populations.

De la réactivité. Vous avez un site de la concertation, un site Web qui vous permet de poser des questions. Les questions, elles sont rapidement mises en ligne. On tâche d'y répondre très vite également.

Et ce soir, alors que je vous parle, alors que le site est mis en ligne depuis seulement une dizaine de jours, on a déjà quatre contributions avec quatre réponses qui ont été apportées. Donc, nous, on s'en félicite parce qu'on ne s'attendait pas à ce que vous réagissiez si vite.

Voilà ce que je voulais vous dire sur le sujet.

Martin BACHOLLE, 2concert : Effectivement, pour répondre à ces engagements, à ces attentes, on a travaillé avec les garantes de la CNDP avec AXENS pour essayer de bâtir un dispositif qui permettrait à chacun de s'exprimer, de s'informer et de contribuer au projet.

Comme pour toute concertation, il y a un périmètre. Il faut définir un périmètre pour pouvoir faire ce qu'on appelle de l'information renforcée. C'est notamment les différents dépliants que vous avez reçus dans vos boîtes aux lettres.

Donc, ce périmètre de la concertation, il comprend 10 communes. Il comprend environ 120 000 habitants et surtout, il est à cheval sur Valenciennes-Métropole, mais également sur la CAPH, la communauté d'agglomération de la porte du Hainaut avec les communes de Raismes et d'Escautpont qui permettent également d'informer les habitants de cette agglomération. Sur le dispositif d'information et de participation, il y a deux grands sujets.

Forcément, c'est comment s'informer. D'une part, le dossier de concertation qui est disponible à l'entrée, qui est également en ligne sur le site Internet. Le petit dépliant dont je vous parlais, qui a été diffusé dans les boîtes aux lettres du périmètre de concertation.

Le film de présentation du projet, alors que personne n'a vu encore ici et que l'on va vous présenter ce soir et qu'on met en ligne sur le site Internet dès demain et des expositions mobiles qui sont visibles à la mairie de Saint-Saulve, notamment. Et ce soir, ici.

Comment participer ? C'est aussi également très important pour que cette concertation soit utile pour AXENS. Il faut qu'il y ait des questionnements des habitants. Il faut qu'il y ait des contributions. Donc, on a déjà reçu effectivement pas mal de contributions sur le site Internet. 4 ont été répondus, mais il y en a déjà 8 qui sont qui sont en ligne.

Et donc des temps comme ce soir, les réunions publiques, les rencontres de proximité, les différents temps d'échange dont je vais vous parler juste après. Ces temps d'échange, on a fait en sorte qu'ils soient répartis sur les deux mois de la concertation qui s'est ouverte le 5 mai et qui se terminera le 5 juillet.

On est ce soir à la première réunion publique. On est dès demain matin au centre commercial Auchan de Saint-Saulve. Donc, l'idée, c'est aussi de sortir un peu de ce format réunion publique et d'aller voir les habitants directement dans leur vie quotidienne.

Donc, on espère pouvoir rencontrer du monde demain à Auchan et leur expliquer le projet. On a une deuxième rencontre de proximité à Valenciennes, cette fois-ci, dès samedi matin qui vient. Et la semaine prochaine, on a un temps important qui aura lieu à l'espace Athéna, donc juste à côté sur les CAM comme maillon essentiel de la chaîne de valeur des batteries où là, on va faire intervenir plusieurs experts, plusieurs intervenants de la région, mais également au niveau national pour questionner le développement de cette filière dans les Hauts-de-France.

Vous avez beaucoup entendu parler des batteries. Le sujet des CAM, on l'a un peu moins entendu, mais il existe bien. On va essayer de mettre ça en perspective de la filière globale. On aura ensuite deux ateliers thématiques qui sont les ateliers où on va essayer d'aller plus en profondeur dans le projet. Essayer d'avoir des questions plus approfondies sur l'eau, sur l'environnement, sur le trafic routier, sur les emplois, sur le dynamisme économique.

On a la réunion du 4 juin pour toutes les questions liées à l'emploi et à la redynamisation économique du territoire que le projet pourrait apporter. Et on a également l'atelier du 10 juin à Bruay-sur-l'Escaut pour les questions spécifiques aux effets du projet sur le cadre

de vie, le fleuve, etc. On a une troisième rencontre de proximité sur le marché de Bruay-sur-l'Escaut le 5 juin matin.

Et enfin, on aura une réunion publique de synthèse pour faire un premier bilan de tout ce qu'on a entendu pendant ces deux mois. Et vous partagez les premiers enseignements qu'AXENS tire de la démarche et également avoir vos ressentis sur l'ensemble de cette démarche de concertation. Au-delà du calendrier du projet qui se poursuivra.

Voilà ce qu'on a prévu. Je vous propose de vous donner la parole si vous avez une question sur ce dispositif de concertation, que ce soit dans les détails ou que ce soit dans les thématiques.

Monsieur, oui, on a une question là-bas.

Je tiens à préciser une chose importante par rapport au temps de questions réponses. Nous, on fait un compte rendu de la réunion. Donc la réunion est enregistrée.

Si vous voulez que votre nom soit versé au compte rendu de la réunion, vous pouvez le dire, mais vous n'êtes pas obligé. Donc quand vous commencez à prendre la parole, vous pouvez dire votre nom, éventuellement votre structure si vous le souhaitez. Mais ce n'est pas une obligation.

En tout cas, si vous le faites, nous, on le mettra dans le compte rendu. Je vous en prie.

Merci beaucoup.

Xavier JOUANIN, maire d'Onnaing : Bonjour à tous. Xavier Jouanin, maire d'Onnaing. Merci pour l'accueil et pour l'invitation.

Alors, c'est un projet très important. Je pense même, c'est mon avis, que c'est un bon projet pour l'emploi et pour le territoire. Un projet important avec aussi une concertation très importante. Mme Royal l'a expliqué. Une concertation qui porte sur 10 villes et sur un sujet industriel.

C'est une première dans le Valenciennois. Je souhaite d'ailleurs immédiatement remercier et féliciter les organisateurs de cette concertation publique.

Alors, vous l'avez rappelé, c'est une première étape. Il y en aura d'autres. Cependant, je vais quand même apporter quelques précisions, en tout cas quelques questions. Une première étape, mais une concertation publique ne doit pas être. Vous l'avez rappelé, mais je préfère leur dire. Ne doit pas être uniquement informative. Effectivement, elle doit mener à un vrai débat public. En tout cas, non pas à une vraie polémique. Vous l'avez rappelé aussi, mais je le dis aussi. Aucun avis, aucun sujet, aucune question ne doit rester sans réponse. Vous l'avez dit, c'est le but même d'une concertation publique. Sans réponse, sans transparence, cette concertation publique nous amènera à la même concertation que pour la prison, c'est-à-dire une concertation subie, passée en force et en tout cas faussée.

Alors, je pose la question. Je pense que cette question mérite précision, notamment pour cette concertation publique. Est-ce qu'il y aura en tout cas, je souhaite vivement, est-ce qu'il y aura une commission d'enquête qui validera ou pas la bonne tenue de cette concertation ? La bonne réponse aux avis, aux questions, à tous les sujets et qui pourra finalement valider à la fin sans polémique le projet. Merci.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Alors, vous avez raison et c'était très pertinent que vous posiez la question parce que j'ai oublié de l'indiquer. D'abord, il n'y a aucun sujet tabou. Toute question peut être posée.

Quand j'ai indiqué qu'ils ne pouvaient pas répondre aujourd'hui. Effectivement, ça ne veut pas qu'ils n'aient pas à répondre. Si vous voulez, il y a deux étapes. On va revenir sur ce qu'est la concertation préalable. Ensuite, il y aura l'enquête publique qui, aujourd'hui, est sous une nouvelle forme.

Pendant la concertation préalable, au fur et à mesure des avancées, au fur et à mesure des ateliers, l'équipe d'AXENS pourra répondre à des questions qui auront été posées, et pour lesquelles aujourd'hui, ils n'ont pas la réponse. Si à la fin de la concertation, ces réponses n'ont pas été données.

Alors, il n'y a pas de commission. Par contre, nous devons, Catherine et moi, rendre un bilan dans le mois qui suit. Bilan de comment s'est organisée cette concertation. Et ce bilan sert aussi largement aux autres services pour voir comment la bonne volonté ou la non-volonté des maîtres d'ouvrage.

Mais il y a surtout un tableau récapitulatif des questions qui n'ont pas eu de réponse et où nous demandons publication de ces réponses. Le maître d'ouvrage a deux mois pour faire son propre bilan et répondre à ces questions. Tout ça est public.

Tout ça doit être publié à la fois sur le site de la concertation et sur le site de la Commission nationale du débat public. Et effectivement, s'il y a un fort taux de questions sans réponse, nos collègues d'autres instances, que ce soient les services instructeurs, que ce soit l'autorité environnementale, ça n'ira pas. Donc, si vous voulez, il y a cette démarche.

Ensuite, il y aura l'enquête publique qui, aujourd'hui, sous cette nouvelle forme, est aussi avec des réunions et avec des rendus d'études qui seront communiqués. Il y a deux temps. On est sur un temps amont.

Sur ce temps amont, il n'y a pas de commission, comme vous l'indiquez. Il y a une commission puisque la CNDP aura notre bilan et va entendre, puisque c'est la solution qui a été choisie par AXENS, c'est bien de repasser en commission. Et donc, il y aura même une délibération de la Commission nationale du débat public publiée au journal officiel avec tout ce qui manquera, s'il y en manque.

Donc, c'est quand même une façon très incitative de dire les choses. Mais je vais vous dire, il n'y a pas seulement AXENS qui va être interrogé. C'est aussi le territoire.

Si des questions apparaissent pendant la concertation sur le territoire, je ne sais pas moi. Je ne vais pas vous donner des questions et des réponses. D'autres acteurs peuvent être interrogés.

Parfois, c'est les problèmes de logement. Des fois, c'est des problèmes de transport, inter-entreprises, des choses comme ça.

Et les autres acteurs du territoire, c'est aussi une revue un petit peu. Puisque tout à l'heure, on voyait bien comment ça se passe dans le territoire.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci. Oui, Olivier.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Je voudrais ajouter que dans notre cas, puisque nous allons être une installation classée pour la protection de l'environnement, c'est une étape obligatoire qui doit être réalisée avant qu'on puisse déposer le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Vous parliez d'enquête. Les enquêtes publiques qui sont diligentées par les services de l'État sous leur responsabilité ont lieu aussi à ce moment-là, comme la fort bien dit Mme Royal. On va être transparent et plus on va amener les bonnes réponses pour nous, pour le territoire.

J'insiste aussi, c'était une démarche volontaire avec ce niveau d'investissement d'aller vers ce que j'appelle ce grand jeu de la concertation, de la concertation préalable pour le maximum de transparence. Merci beaucoup.

Martin BACHOLLE, 2concert : Est-ce qu'on a d'autres questions sur la concertation ? On a une question ici, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

Intervenant 1 : Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs.

Permettez-moi de vous exposer le positionnement de l'association Valentransition qui, contacté par les garantes de la Commission nationale du débat public dans le cadre de l'étude de contexte, participera à la concertation préalable organisée pour le projet.

Voici notre prise de position : le choix de l'implantation d'une usine sur une friche industrielle qui évitera la destruction de terres agricoles ainsi que l'approvisionnement de cette usine en matière première par voie fluviale, sont évidemment des aspects très positifs du projet. L'implantation d'une fabrique de cathodes pour les batteries de véhicules électriques destinées, je suppose, au marché occidental, c'est-à-dire nous, est l'occasion de prendre toute la responsabilité environnementale qui nous incombe.

Il est essentiel qu'en contrepartie des retombées économiques et sociales espérées et qui vont être soulignées, nous acceptions la possibilité de nuisances, de désagréments et de possibles incidents.

Nous avons là l'opportunité d'évacuer le trop fameux et fâcheux argument du NIMBY qu'on peut traduire par on est pour, mais pas chez nous.

À titre personnel, comme l'a souligné Mme Royal, je signale qu'en 33 ans de militantisme, c'est la première fois que je trouve dans ma boîte aux lettres un document explicatif et que je suis invité à passer par la porte sans être obligé de me glisser par la fenêtre de derrière. Nous saluons cette démarche constructive et espérons qu'elle fera école sur le territoire.

Toutefois, nous apportons un bémol en ce que l'opportunité de ce débat en amont du projet nous empêche d'avoir connaissance des conclusions des diverses études d'impact qui auraient permis de nous concentrer sur des points précis. Nous reprendrons la parole pour la partie question. Bien sûr, mais merci pour cette première intervention sur l'exercice de la concertation.

Martin BACHOLLE, 2concert : Est ce qu'il y a d'autres questions peut être sur spécifiquement l'exercice de la concertation ? Je vous rappelle qu'on aura un deuxième temps après que l'on aura expliqué le projet.

Oui, monsieur, allez-y, allez-y. Et après, après votre question, on va repartir sur la présentation du projet pour avancer.

Xavier JOUANIN, maire d'Onnaing : Petite précision. Effectivement, vous avez effectivement une démarche volontaire.

Effectivement, en termes de concertation, je les salue. Par contre, vous me confirmez qu'il n'y aura pas de commission d'enquête totalement indépendante et totalement objective sur les conclusions. Et je trouve dommage que sur l'ampleur de ce projet, il n'y ait pas de commission d'enquête indépendante et objective. On risque de se retrouver avec un projet polémique subi et une concertation faussée. Je répète ma question.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Il n'y a jamais de commission d'enquête après une concertation et même après un débat public. Si vous voulez c'est bien les garants ou les commissions particulières qui assurent cette mission.

Nous pouvons, si le cas se présentait, si le projet, on se rendait compte qu'il était compliqué, qu'il était conflictuel, qu'on avait une mauvaise volonté d'acteur. Je ne vais pas mettre seulement le maître d'ouvrage. De faire des demandes d'études complémentaires par des cabinets qui seraient choisis par la commission nationale.

C'est peut-être à ça que vous faites référence pour des commissions d'enquête. Mais il n'y a pas de commission d'enquête. Si vous laissez bien en amont la concertation avec

ses rendus et le groupe des 25 de la Commission nationale du débat public qui vont éplucher nos bilans, qui vont éplucher leurs bilans et qui vont se dire bon voilà et je peux vous dire qu'ils ne sont pas toujours très doux sur les questions.

Mais il n'y aura pas de commission ici. C'est ensuite l'enquête publique.

Et ça sera à nouveau votre rôle à vous, citoyen, acteur, de reposer des questions, de réalimenter. Et là, effectivement, avec toutes les études d'impact, puisque ça sera le dossier qui servira de dossier d'instruction. Merci pour ces réponses.

Martin BACHOLLE, 2concert : Je vous propose que l'on passe à la présentation du projet et je donne la parole à Olivier Callebert, qui est donc, je le rappelle, le directeur du projet.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors projet MACARON. Pourquoi ce nom ? C'est rigolo. Ça fait penser à un truc sympathique à manger. C'est vrai, mais ça veut dire quelque chose aussi. Et ça veut dire quelque chose de fort.

Ça veut dire matériaux actifs de cathode. C'est pour dire ce qu'on va faire. Je vous l'expliquerai dans quelques slides.

Et puis, le « ron », le « ron » final, ça veut dire de production française. Alors, je vous garantis que vous le voyez ici dans production française. Toutes les lettres qu'on veut et on a pu faire un « ron ».

Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça, ça veut dire que pour AXENS, en tant que filiale d'un institut de recherche français qui cherche à se diversifier, j'y reviendrai, Il était important que cette diversification ait lieu en France.

Nous sommes un groupe international. Nous sommes présents sur presque tous les continents. Commercialement, c'est le cas et industriellement sur au moins trois continents. On aurait pu se dire pourquoi vous n'allez pas là où ça va être le moins cher avec les coûts les plus intéressants. Dans notre démarche, il y a une vraie démarche de vouloir réindustrialiser la France et une démarche de souveraineté. D'où ce nom MACARON tout simplement.

Donc, il montre notre ambition de réindustrialisation et montre qu'on veut être présents en France.

On va tout de suite vous partager du coup, un petit film de 2, 3 minutes qui va vous donner effectivement en assez peu de temps toutes les principales caractéristiques du projet et tous ses principaux enjeux. On a souhaité que ce film soit le plus pédagogique et le plus court possible.

Voix-off du film de présentation du projet MACARON : *AXENS, groupe industriel français, porte le projet MACARON sur le site d'une ancienne friche industrielle située sur la commune de Saint-Saulve, dans l'agglomération de Valenciennes Métropole. Ce projet vise à construire une usine de production de matériaux actifs de cathode, élément*

indispensable à la fabrication de batteries pour véhicules électriques, d'une capacité de production d'environ 28 000 tonnes par an, alimentant 3% du marché européen.

Sa mise en service prévisionnelle à horizon 2028 prévoit la création d'emplois directs pouvant aller jusqu'à 400.

Le projet MACARON s'inscrit dans une démarche de réindustrialisation de la France alignée avec les enjeux de transition énergétique. En fabriquant des matériaux actifs de cathode, maillon essentiel dans la chaîne de valeur, AXENS contribue au développement d'une filière industrielle autour de la batterie électrique en France et en Europe et participe à l'effort de décarbonation globale des activités. AXENS a choisi de s'installer dans le territoire stratégique des Hauts-de-France, qui accueille déjà de nombreux projets industriels liés à cette filière.

Pour réaliser cette ambition, AXENS a fait appel à un partenaire chinois, la société Minmetals New Energy Materials, qui maîtrise la formulation et la fabrication des matériaux actifs de cathode et compte parmi ses clients de grands noms de l'univers de la batterie. Minmetals New Energy Materials fournit la technologie de fabrication des matériaux actifs de cathode et participe aux côtés d'AXENS au financement du projet estimé à 500 millions d'euros. Cette association se matérialisera par la création d'une co-entreprise nommée Licamax, qui possèdera l'usine et distribuera les produits fabriqués à travers toute l'Europe.

Le procédé industriel sera alimenté par électricité, sans recours aux énergies fossiles et vise un approvisionnement en matière première, réalisé à 100% par transport fluvial. Concrètement, MACARON est une usine de production de matériaux actifs de cathode, également appelés les CAM. Il s'agit d'un composé chimique, essentiel aux performances des batteries pour véhicules électriques.

La technologie choisie pour ce projet est celle dite NMC, pour nickel manganèse cobalt. Dans l'usine, ces métaux, réceptionnés sous la forme d'une poudre appelée pCAM, seraient mélangés à du lithium, broyés et chauffés à plusieurs reprises, jusqu'à obtenir le produit fini de qualité batterie.

Une fois produits, les CAM seraient ensuite livrés aux gigafactories qui fabriquent les batteries électriques, étape suivante de la filière industrielle de la batterie.

Par ailleurs, le groupe AXENS réfléchit à élargir son activité à d'autres maillons de cette filière, avec des projets d'unités de recyclage et d'usines de production de la pCAM, qui pourraient voir le jour sur le site de Saint-Saulve.

Avec ce projet et l'ambition industrielle qu'il porte, le groupe AXENS entend participer à l'élan de réindustrialisation à l'œuvre dans le Valenciennois, en créant jusqu'à 400 emplois et en contribuant au renouveau d'un site historique qui a marqué le territoire.

MACARON est un projet emblématique pour le groupe AXENS et il est essentiel qu'il soit également une opportunité pour son territoire d'accueil et qu'il s'intègre à son écosystème local.

C'est pourquoi le projet entre dans une phase de concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, du 5 mai au 5 juillet 2025. À partir de l'automne 2025, le dossier de demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de construire, qui détaillent l'ensemble des données techniques du projet en vue de sa réalisation, seront soumis aux autorités et à la population avant de pouvoir démarrer les travaux de réalisation.

Martin BACHOLLE, 2concert : Voilà pour le petit film de présentation du projet et je repasse tout de suite la parole à Olivier Callebert pour poursuivre la présentation un peu plus dans le détail que ce petit film sur les différentes caractéristiques du projet.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Je vais redire quelques mots d'AXENS en tant que maître d'ouvrage avant de laisser la parole à RTE qui nous accompagne sur ce projet.

AXENS est une entreprise qui a été créée en 2001, filiale d'un institut de recherche. IFP énergie nouvelle, dont la mission est de faire de la recherche, développer des technologies au départ dans le domaine des hydrocarbures fossiles.

Et puis maintenant, dans le domaine des énergies nouvelles, comme ça, on l'indique, c'est à dire des carburants propres, des carburants issus à partir de la biomasse, de la captation de CO2. Voilà les principaux axes de recherche de l'IFP Energies Nouvelles. Et nous, AXENS, sommes le vecteur de commercialisation de cette R&D.

Donc, nous *switchons* progressivement du monde du fossile au monde des nouveaux carburants, des énergies nouvelles. Et c'est exactement ce que l'on veut faire avec ce projet de diversification dans le monde de la batterie. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes présents dans le monde entier.

Le groupe AXENS, c'est environ un milliard de chiffres d'affaires et ça représente 2200 personnes, dont 1300, 1300 en France, 1200 ici. Je vais laisser la parole à M. Bel Gahla de RTE, puisque pour ce projet, nous avons besoin d'une ligne dédiée de forte puissance dont M. Bel Gahla va vous parler.

Mohammed BEL GAHLA, RTE : Bonjour pour ma part, je vais vous présenter notre entreprise RTE, le réseau de transport d'électricité.

Mais avant, je vais vous parler du domaine de l'énergie qui a été divisé par l'Europe en trois grandes parties distinctes. Ces trois parties sont la production, le transport et la distribution. Donc, pour la partie production, on y retrouve l'ensemble des acteurs électriques, donc la partie éolienne, l'hydraulique.

On y retrouve la production solaire et aussi la partie nucléaire et aussi les centrales plus classiques, à gaz. L'ensemble de cette production se déverse dans la partie transport. C'est le transport qui est géré par RTE.

Qui est raccordé au transport ? D'abord, les producteurs qui injectent leur production. Ensuite, les grands consommateurs qui sont les industriels, comme ce projet MACARON d'AXENS. On y retrouve aussi le réseau ferroviaire et aussi les distributeurs.

Qui sont-ils ? C'est les gestionnaires de réseau de type Enedis ou les entreprises locales de distribution du type régies, régies municipales ou SICAE.

Ils ont donc alimenté tout d'abord les particuliers que nous sommes tous, donc en basse tension et aussi les petites et moyennes entreprises. Ils opèrent sur les tensions en basse tension et moyenne tension.

Revenons sur le transport, donc RTE, qui sommes-nous ? Nous avons en charge ce projet MACARON. Nous sommes 10000 salariés qui avons trois grandes missions. Mais avant tout, nous sommes un opérateur industriel qui a le monopole sur la haute et très haute tension, donc allant de 63 000 volts à 400 000 volts. Ce monopole est quand même supervisé par la CRE, la Commission de régulation de l'énergie qui nous challenge sur tous nos coûts, qu'ils soient les coûts des projets, les coûts de fonctionnement ou la masse salariale.

Qu'est-ce qu'on peut dire encore de RTE ? Nous avons trois grandes missions. La première grande mission, c'est l'équilibre entre la production et la consommation. Comme vous le savez, l'énergie, même si les batteries évoluent, ne se stocke pas en grande quantité. Donc, RTE pilote les producteurs afin d'être en adéquation avec les besoins de consommation.

La deuxième grande mission, c'est la maintenance et l'exploitation du réseau sur 24 heures. Donc, des équipes de femmes et d'hommes en équipe postée ou en astreinte ou en équipe de jour interviennent sur le réseau de manière à garantir la continuité du fonctionnement du réseau. Quelles que soient les avaries ou les incidents climatiques.

La troisième grande mission, c'est d'accompagner le pays dans son développement. Donc, les équipes d'ingénierie de RTE travaillent sur le réseau actuel et le réseau futur pour permettre à la France de participer à la transition énergétique, de participer à la décarbonation des processus industriels et le tout avec une électricité propre et surtout fiable. Donc, l'objectif de ce projet de raccordement MACARON d'AXENS, pour RTE, c'est d'être dans les temps, c'est-à-dire d'être au rendez-vous du planning projeté, d'avoir une électricité propre et fiable et surtout que ce projet puisse se dérouler d'une manière respectueuse de l'environnement sur le territoire.

Voilà ce que je peux vous dire sur RTE à présent. Donc, on continuera plus tard pour parler du raccordement.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci pour cette présentation d'RTE. On passe tout de suite à la présentation du projet et de ses caractéristiques avec Olivier Callebert.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Oui, enfin, on va parler du projet. Alors, ce projet, le projet MACARON, il est fondé sur un partenariat, un partenariat entre AXENS et une société, une société chinoise qui s'appelle Minmetals New Energy Materials, qui est une société filiale d'un groupe plus grand, China Minmetals, qui est un groupe minier. Et cette société exploite plusieurs usines de CAM en Chine et a une antériorité de production d'environ 20 ans.

C'est bizarre. Vous nous avez dit que vous êtes là pour promouvoir les technologies d'un centre de recherche français et vous allez chercher une technologie chinoise. Eh bien, oui, eh bien, oui. La réindustrialisation de la France par l'activité batterie, ça se passe maintenant. Il faut construire des usines maintenant, si on veut qu'elle soit construite en Europe, faire maintenant en Europe. Les processus de recherche et de mise au point d'un procédé industriel ou de produits de performance comme les CAM : c'est des choses qui prennent des années.

On dit que les Chinois ont de l'avance. C'est vrai et il faut le reconnaître. Je pense que parmi les qualités que je vais nous attribuer, au groupe AXENS, il y a l'humilité. On a démarré suffisamment d'unités dans le monde qui, parfois, ont eu des problèmes. On sait que c'est pas facile, l'industrialisation, donc plutôt que de se lancer dans quelque chose de moins connu et de ne pas être au rendez-vous du marché, on a décidé cette association.

Chacun va y amener ce qu'il sait faire. Minmetals New Energy Materials va amener son savoir-faire de fabrication de la CAM. Il va aussi amener un portefeuille de clients, un portefeuille de produits. Pas négligeable.

Et nous, qu'est-ce qu'on va apporter ? On va apporter la maîtrise de l'opération d'unité de chimie minérale. Je vous ai parlé de notre usine, je crois, dans le Gard qui produit des catalyseurs en France. On a cette expérience, cette expertise. Et donc, on peut permettre à un groupe chinois totalement étranger à la France de s'implanter en toute sécurité.

Ça, c'est aussi un gage pour le territoire. Quand on a une entreprise étrangère qui ne connaît absolument pas les procédures et à qui, par exemple, il aurait fallu expliquer ce que c'est qu'une concertation préalable avec les bons mots. C'est aussi ce qu'apporte la partie française.

Nous serons donc réunis dans une entreprise qui s'appellera LICAMAX, qui existe déjà et qui, pour l'instant, est à capitaux 100% AXENS. Alors, qu'est-ce que c'est que les matériaux actifs de cathode ? Qu'est-ce que c'est que de la CAM ? La CAM, c'est un acronyme anglais. Ça veut dire *cathode active materials*.

C'est un peu rigolo aussi en français, mais c'est l'acronyme qui est assez largement utilisé. Je vais sans doute l'employer pendant la suite de mon explication. Alors, les matériaux actifs de cathode, c'est une matière première pour les *gigafactories*. MACARON, ça ne va

pas fabriquer de cathode. Le matériau qui sert à fabriquer une cathode et cette cathode va être fabriquée par les *gigafactories* AESC, ACC, Verkor, Prologium. Je les cite par ordre de proximité par rapport à Saint-Saulve.

Où est ce que ça intervient ? Alors, une batterie. Qu'est-ce que c'est qu'une batterie ? Une batterie de véhicule électrique, c'est un assemblage de cellules.

On appelle ça cellule dans le monde de la batterie électrique. Moi, je vais parler de piles comme ça, ça parle à tout le monde. Une batterie, c'est un assemblage de piles.

Les *gigafactories*, c'est là où on fabrique les piles. Les piles peuvent être cylindriques. Elles peuvent être longues. Elles peuvent être en forme de pavé. Elles ont différentes formes, mais c'est toujours le même principe. Vous avez un pôle plus, un pôle moins qui sont séparés par un truc qui s'appelle le séparateur.

C'est original, mais c'est facile à comprendre. Et la cathode et l'anode baignent dans un électrolyte. C'est les petits grains noirs que vous pouvez voir.

Dans le fonctionnement de cette pile, il y a les ions lithium qui n'arrêtent pas de passer de la cathode à l'anode. Ça va dans un sens pour la charge. Ça va dans un autre sens pour la décharge et les électrons passent par l'extérieur, ça crée un courant.

Et quand on charge, c'est le contraire. Les ions lithium qui sont arrivés à l'anode repartent à la cathode. Le matériau actif de cathode qui va être en chimie NMC, c'est le composant qui a le plus de valeur. Ce n'est pas moi qui le dit, c'est ACC. On les connaît bien dans la région. Sur son site le matériau actif de cathode, c'est 35 à 40% de la valeur de la cellule.

Alors ça, ça change avec le prix des métaux exacts. Mais gardons en tête que là où est la valeur de la cellule, c'est dans la CAM. Alors, nous avons décidé d'explorer la voie de la chimie NMC nickel, manganèse, cobalt, pour une raison assez simple.

C'est que nous cherchions à nous diversifier et dans notre activité historique de fabrication de catalyseurs, le nickel, le cobalt, c'est des matériaux que l'on connaît. C'est des matériaux que l'on manipule déjà. Donc, c'est ce qui nous a aussi donné l'idée d'aller sur le marché des batteries électriques, des batteries pour véhicules électriques.

C'est une chimie qui est plébiscitée par les constructeurs dans certaines gammes de marché et notamment le haut de gamme. Donc, nous, c'est une chimie dont on pense qu'elle a une longévité assez certaine, parce que pour l'instant, elle n'a pas été dépassée.

Vous avez sans doute entendu parler d'autres technologies de batterie, technologie de batterie à l'état solide. Alors qu'est-ce que ça veut dire à l'état solide ? Ça veut dire que les petits grains noirs que je vous ai montré tout à l'heure, dans une batterie standard, ils sont plutôt liquides. C'est un liquide qui facilite le passage du lithium.

Dans une batterie à l'état solide, les petits grains noirs, c'est du solide. Mais le matériau actif de cathode, il ne change pas forcément, c'est à dire que les meilleurs matériaux actifs de cathode pour les batteries à l'état solide, c'est aussi des NMC.

Donc, des gens qui veulent fabriquer des batteries à l'état solide comme Prologium, uniquement pour ne parler que des entreprises de la région Hauts-de-France pourraient utiliser de la cam NMC.

Les objectifs du projet. Je pense qu'on en a déjà parlé. Je vais être rapide. On a eu des volontés politiques de promouvoir le véhicule électrique. Derrière, ce qui est cohérent, c'est de dire on va fabriquer les batteries en France ou en Europe, pour des raisons évidentes de souveraineté.

On savait fabriquer des moteurs thermiques. Il faut qu'on sache fabriquer des batteries. Première étape, c'est déjà en cours de matérialisation, notamment dans la région.

Deuxième étape, c'est de dire oui, mais ces *gigafactories* qui fabriquent des batteries. Ça serait quand même bien qu'elles soient aussi autonomes et qu'on sache fabriquer les matières premières. Donc, développement de ce maillon. On y reviendra plus en détail.

Ce qui nous a véritablement intéressé sur ce site, c'est la possibilité d'utiliser le transport fluvial, pour faire venir toutes ces matières qui, dans un premier temps, viendront forcément de notre partenaire Minmetals New Energy Materials, pour des raisons que je pourrai détailler depuis Anvers. ASaint-Saulve, on est beaucoup plus rapidement relié à la mer depuis Anvers que par le canal de Dunkerque. Et puis, ça permettra de c'était notre objectif dans notre ambition de réaliser de réindustrialisation, de donner un nouvel élan à ce site industriel de Saint-Saulve.

Alors, je vais aller peut-être assez vite parce que finalement, je vous ai parlé de tout sur ce schéma. Vous avez la chaîne de valeur de la batterie, les matières premières, les mines. On a du minerai, il faut le raffiner pour avoir le métal sous une forme exploitable. A partir de ces métaux qui sont sous forme de sel de sulfates, par exemple, on peut fabriquer le matériau précurseur de la CAM qui s'appelle pCAM qui sera notre matière première. Comme je vous l'ai dit, nous alimenterons les *gigafactories* qui fabriquent les cellules, les modules, et pour certaines jusqu'à la batterie.

Parfois, ce sont les fabricants automobiles qui fabriquent le pack batterie eux-mêmes. Donc, intégration dans le véhicule, utilisation, réparation, réemploi. Et puis, en fin de vie, on ne parlera peut-être pas ce soir de la fin de vie des batteries électriques, mais plus on avance dans la connaissance, plus on s'aperçoit qu'une batterie électrique, ça dure longtemps. Et ça dure même peut être plus longtemps que la durée de vie d'un véhicule standard. Néanmoins, en fin de vie, pour la chimie NMC, en tout cas, le processus de collecte de démantèlement est en train de se mettre en place. Et donc, on peut envisager un recyclage des matériaux et la réutilisation de ces matériaux, notamment le nickel, le cobalt et le lithium.

Là, je vais me projeter plus loin à un horizon de temps indéfini . Nous sommes ici pour parler du projet MACARON. Mais la stratégie globale du groupe AXENS, elle va plus loin.

Elle va plus loin et le souhait d'AXENS, c'est de pouvoir faire cette boucle de recyclage, cette boucle vertueuse, un bien grand mot peut-être, de circularité autour des principaux métaux de la batterie. Donc, nous avons dans le futur comme projet, avec une société qui s'appelle Eurecat, qui est une coentreprise entre AXENS et un partenaire américain actif sur le domaine du lithium, mais qui, pour l'instant, fait du recyclage de catalyseurs, de construire ou d'envisager une étape d'hydrométallurgie, c'est à dire sortir les métaux à récupérer du broyat de batterie que l'on appelle *black mass*.

Et puis, comme je vous l'ai montré sur le graphique précédent, AXENS, en propre sur une technologie qui lui appartiendrait, développée en collaboration avec notre maison mère, envisagerait la construction d'une usine de pCAM. Tout ça sur le site de Saint-Saulve, ce n'est pas le but de cette concertation préalable puisque nous sommes sur le projet MACARON, mais il est important, je pense, de vous le dire. Et puis, ça répondra à une question qui arrivera peut-être. Car nous allons vous montrer l'implantation du projet. Nous avons acheté presque 30 hectares, nous allons en utiliser 10. Pourquoi ? La réponse, elle est là.

Alors, le procédé de fabrication des CAM. C'est un peu de la cuisine. Finalement, on prend une poudre appelée pCAM qui contient le nickel, le manganèse et le cobalt. On prend une autre poudre. Ici, hydroxyde de lithium. Il contient le lithium. On mélange tout ça. On met des additifs avec, pour obtenir les propriétés que l'on souhaite dans le produit final, et on fait passer ça dans de longs fours tunnels. Donc c'est un traitement thermique.

Petite particularité, il est sous couverture d'oxygène. L'atmosphère du four, c'est une atmosphère oxygène relativement pure. Donc, nous allons être consommateurs d'oxygène. Et c'était aussi un des avantages de ce site. Ce site. Il est alimenté déjà par un réseau d'oxygène utilisé par Saarlouis Ascoval. Donc, la disponibilité de ce gaz nécessaire à la fabrication était déjà effective.

Une fois qu'on a fait ce premier traitement thermique, on broie, on met des additifs, on remélange tout ça. On repasse dans un traitement thermique pour finir ce qu'on a à faire. Et à la fin, on rebroie pour avoir la bonne granulométrie de la poudre pour qu'elle soit utilisable dans les *gigafactories*. Et puis, on a un traitement de décontamination métallique. Alors, qu'est-ce que ça veut dire ? C'est un gros aimant qui va essayer d'attraper toutes les molécules ferreuses qui auraient pu se glisser dans notre poudre et qui sont très néfastes aux performances des batteries.

On conditionne ça sous forme de *big bags*, on stocke et on envoie. La capacité de production de l'usine : 28000 tonnes de CAM par an. 28 000 tonnes de CAM par an, c'est très gentil, mais qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire la possibilité d'équiper environ 250 000 à 300 000 véhicules par an. Ça peut paraître beaucoup 300 000 véhicules mais finalement, pour le marché européen, même si on prend que le marché du véhicule électrique, c'est pas tant que ça.

Le site d'implantation, je ne vais pas vous le décrire. Vous le connaissez. Vous le connaissez mieux que moi. Juste pour rappeler qu'Anvers, c'est très près de Valenciennes, finalement. Alors, si on passe maintenant à une échelle beaucoup plus locale, voici le site que vous connaissez sans doute mieux que moi. La friche industrielle de l'ancien site Vallourec, c'est un terrain qui n'a jamais été construit. C'est ce qu'ont montré les études mémorielles. Donc au moins depuis 250 ans, il n'y a jamais rien eu sur ce terrain.

Peut-être une maison il y a très longtemps. Comme déjà dit plusieurs fois, la proximité de l'Escaut était un avantage déterminant pour le choix de ce site. Vous voyez ici en interrompu blanc et bleu quelque chose qui va être construit dans le cadre du projet par la CAVM, la Communauté d'agglomération de Valenciennes métropole et va permettre à tous les utilisateurs de l'ancien site Vallourec, MTM, nous et Saerstahl Ascoval, va construire un lien pour nous permettre d'avoir un accès direct sur le port.

Cet accès direct, ça veut dire qu'on n'aura pas besoin d'emprunter la voie publique. Les nuisances ou la surcharge du réseau routier sur le dernier kilomètre, c'est toujours la problématique. On peut être dans un port, même un port maritime, mais votre usine n'allait jamais sur le port, il faut transporter sur les derniers kilomètres. Il faut bien sûr transporter les conteneurs, transporter les marchandises. En général, on prend des voies publiques.

Là, l'avantage, c'est qu'on n'aura pas besoin de prendre des voies publiques. Donc pas de surcharge du réseau. Vous voyez en jaune le site d'implantation MACARON.

On a choisi de se mettre sur ce côté pour des raisons pratiques. Le bâtiment a une taille importante et il fallait le mettre dans cette largeur, là où on avait le plus de largeur possible. En rouge, vous voyez les accès routiers qui seront à l'usage d'AXENS sur notre propre terrain.

Vous avez donc maintenant une idée de ce qu'on compte faire si tout se passe bien sur le reste des 26 hectares. Je ne détaillerai pas ces projets aujourd'hui. Voici le plan d'implantation, l'organisation des bâtiments qui sont envisagés à date. Comme on l'a dit, c'est préalable. Comme on l'a dit, il y a des choses qui bougent. Je pense que ce n'est pas RTE qui va me dire le contraire. Nous sommes en train de réfléchir notamment à la sous station électrique qui va avoir une forme légèrement différente de ce qui est écrit là, c'est bien normal. C'est pour ça que c'est une concertation préalable. Vous voyez cet énorme bâtiment ici, un atelier de production environ 245 mètres de long sur 110 mètres de large. C'est pour ça qu'on s'est posés là, parce que si on avait été plus près de l'Escaut, il aurait fallu le mettre dans l'autre sens, et on perdait beaucoup de terrain. Donc, je ne vais pas aller plus loin. Un entrepôt de stockage assez conséquent, stockage qui sera complètement automatisé, c'est-à-dire que les palettes qui porteront aussi bien les matières premières que les produits finis seront chargées. Il n'y aura personne dans le magasin. Le magasin sera géré par informatique.

Voilà l'usine dans son environnement. Voilà à quoi ça ressemblerait. C'est la meilleure projection que l'on a maintenant. Mais vous connaissez sans doute le site mieux que moi. C'est à vous, M. Bel Gahla, je crois.

Mohammed BEL GAHLA, RTE : On va continuer la présentation. Le projet MACARON pour son usine de production a demandé à RTE d'être raccordé sur son réseau pour une puissance de 70 mégawatts à la tension de 225 000 volts. Je vais vous présenter d'abord la situation géographique du raccordement.

Donc ici, en haut, vous voyez grosso modo le site de l'usine AXENS. Ici, vous trouverez le poste électrique. Il s'appelle Valenciennes, qui est sur le terrain de Valenciennes.

Et à partir de ce poste électrique, plusieurs réseaux sont en partance. Donc ici, par exemple, les réseaux, plusieurs réseaux 225 000 volts avec les petits numéros, ça correspond aux pylônes. Et ici, le réseau 63 000 volts.

Donc, le projet de raccordement, il se base sur deux parties. La première partie, c'est un réseau qui est existant. Qui part de Valenciennes jusque ce pylône 42. Ce réseau qui est existant, qui est une ligne aérienne, on effectue juste une révision du réseau pour permettre d'être à 100% lors de l'alimentation de l'usine. Ensuite, à partir de ce pylône 42, aujourd'hui, ce pylône 42, c'est un pylône classique qu'on va remplacer. On va y mettre à la place un pylône qu'on appelle aérosouterrain.

C'est quoi la différence ? C'est juste que le pylône permet de faire descendre les conducteurs pour se connecter à la liaison souterraine. Donc, ce pylône va être d'abord installé à côté de l'ancien pylône 42. Et lorsque celui-ci sera monté et sera définitif, l'ancien pylône sera déposé.

Il occupera la même surface que l'ancien pylône. Ensuite, la deuxième partie, c'est la liaison souterraine qui va partir de ce pylône 42 jusqu'au poste électrique de l'usine AXENS. Il traversera cette zone d'étude qui est pour le moment une zone grosso modo définie et qui sera affinée beaucoup plus tard.

Ce que je peux dire sur cette zone, c'est que c'est une zone, il n'y a pas d'urbain, c'est une zone agricole. Donc il n'y aura pas d'impact visuel, il n'y aura pas d'impact non plus de risque de proximité de tiers, vu que les câbles seront enterrés. Dans cette zone sera défini l'ensemble des chemins possibles pour que la liaison électrique puisse alimenter l'usine. Dans un projet comme celui-ci, on recherche le meilleur projet pour la collectivité. Et pour ce faire, on recherche le projet qui est le plus intéressant pour la collectivité en termes de coûts, avec le moindre impact environnemental et sociétal. Et en maximisant les retombées positives pour le territoire.

Et cela, on le fait en mettant en œuvre la démarche ERCS. ERCS, c'est E pour éviter, R pour réduire, C pour compenser et enfin S pour suivre. Donc tout le long du projet, en associant les acteurs du territoire et le public, on travaille pour éviter les atteintes environnementales. Lorsqu'on n'a pas pu éviter ces atteintes, on va réduire ces atteintes environnementales qui ne peuvent être évitées. Et quand on n'arrive pas non plus à les

réduire, il faudra les compenser, si ces impacts notables n'ont pas pu être ni réduits, ni évités.

Enfin, il faudra suivre la mise en œuvre de l'effectivité de ces mesures tout au long du projet. RTE, pour ce projet de raccordement du projet MACARON, est soumis à deux types de concertations. La première, c'est dans le cadre du Code de l'environnement qui nous rassemble ce soir, la fameuse concertation dite amont. Ensuite, la deuxième concertation. On va parler d'abord de la première. Le Code de l'environnement, c'est le porteur de projet MACARON qui entraîne RTE dans ses procédures. Ça commence par la concertation amont jusqu'à l'obtention des autorisations environnementales. Cette concertation est ouverte à l'ensemble du public et tout citoyen peut venir poser des questions, s'interroger, s'informer.

Pour la deuxième concertation, c'est le Code de l'énergie. RTE, en tant que gestionnaire de ce projet de raccordement électrique, a l'obligation de suivre la circulaire « Ferracci » qui impose une concertation avec les parties prenantes. Qui sont ces parties prenantes ? Ce sont les maires, les élus locaux, les associations, les services de l'État. Et donc, l'objectif, c'est de leur permettre de discuter sur ce projet dans le cadre de cette concertation.

Donc, deux types de concertation. Elles sont parallèles. Elles s'alimentent entre elles des différents débats, puisqu'il y a des questions qui se posent et ces questions peuvent intéresser ces deux concertations. La circulaire « Ferracci » impose la concertation à RTE. Elle a pour objectif de valider le fuseau de moindre impact. Tout à l'heure, je vous ai parlé de parcours de câbles dans la zone. Ce fuseau de moindre impact doit être validé à travers ces procédures.

Pour revenir en arrière, juste un coup, s'il vous plaît. Donc, la concertation « Ferracci », elle se compose en cinq grandes étapes. On commence par informer les services de l'État par une fiche d'information qui résume le projet. Ensuite, il y a une deuxième étape qui est la pré concertation sur l'aire d'études et du fuseau de moindre impact. À ce moment-là, RTE prend son bâton de pèlerin et va rencontrer chacune des parties prenantes, les maires, les services, pour leur expliciter le projet en détail et afin d'écouter leurs questionnements.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Je vais essayer d'aller plus loin, mais si vous voulez, la concertation « Ferracci », c'est une concertation complémentaire pour arriver aux obligations qui sont les vôtres. J'explique nos obligations à nous. Voilà cette fiche. On va la retrouver sur le site Internet.

Mohammed BEL GAHLA, RTE : D'accord. Mais je vais l'expliquer, si vous me permettez. Donc ensuite, la troisième phase, c'est le dépôt du dossier de présentation du projet, dans lequel on rassemble les résumés de toutes les études qu'on présente à l'administration qui devra le valider. Elle aura quatre à six semaines pour le valider. Et une fois validé, une réunion de concertation sur le fuseau de moindre impact sera organisée afin de lister l'ensemble des solutions du fuseau de moindre impact, sous l'égide du préfet, et permettra

au préfet de valider la solution la plus intéressante pour le territoire. Donc, je précise quand même le processus de détermination du fuseau de moindre impact. On part du point de départ. Le point de départ, c'est le pylône 42. On va vers l'usine AXENS. On détermine une aire d'étude dans la concertation. Cette aire d'étude, aujourd'hui, la distance à vol d'oiseau est de 1 kilomètre. Cette ère d'étude permet, à l'étape 2, d'identifier toutes les contraintes, tous les enjeux au sein de l'ère d'étude qui viendront contrarier le chemin du câble.

Ensuite, à partir de cette aire d'étude et de cette contrainte, on identifie les solutions possibles pour l'arrivée du câble. On part sur la méthode en entonnoir sur un fuseau très large et au fur et à mesure des discussions, on affine ce fuseau pour arriver à un tracé presque exact. Ensuite, ces solutions sont listées dans un tableau qui permettra au service de l'État, au préfet, de prendre une décision sur ce type de solution.

Ce tableau visualise les points positifs, les points négatifs d'un tracé, qu'ils soient économiques, qu'ils soient environnementaux ou sociétaux. Et le préfet prendra une décision sur le meilleur fuseau avec le moindre impact pour le projet. Voilà pour ce qui est de la suite du raccordement du projet.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Je vous propose qu'on aille le plus vite possible sur la suite de la présentation. Et on va passer au temps d'échange très rapidement.

Olivier CALLEBERT, AXENS : J'ai bien compris, je vais aller vite. Le calendrier prévisionnel du projet : concertation préalable, puis on en a parlé, dépôt de la demande d'autorisation environnementale, septembre-octobre 2025. Phase d'examen et de consultation du public. C'est là qu'a lieu l'enquête publique diligentée par les services de l'État. La procédure a été modifiée pour permettre d'accélérer l'instruction de ces dossiers. Ce que je veux dire, c'est que nous sommes déjà en train de discuter avec les services de l'État, la Dreal, le SDIS, l'ARS, de ce qu'est que le projet MACARON pour que la phase d'instruction soit la plus rapide et la plus efficace possible. Ça, c'est une nouvelle procédure qui est entrée en vigueur l'année dernière. Ça devrait nous conduire à recevoir, j'espère, l'autorisation de commencer le chantier à la fin du deuxième trimestre 2026.

Entre ces deux phases aura quand même eu lieu quelque chose d'important. C'est la décision finale d'investissement. Concertation préalable, ça veut dire préalable à la décision. Si je vous disais ça y est, on a décidé d'investir et le projet, il est ficelé. Ce ne serait pas du tout cohérent avec ce que Mme Royal vous a expliqué. Donc, la décision de faire le projet n'est pas encore prise sur des critères, elle le sera majoritairement sur des critères économiques, bien sûr. Et ça, c'est quelque chose qui aura lieu à la fin du quatrième trimestre 2025. Si tout va bien. La réalisation, de mi 2026, jusqu'à début 2028 et mise en service plutôt fin du deuxième trimestre 2020.

Un peu plus en détail, mais je vais aller très vite parce que j'en ai déjà parlé. Le dépôt du dossier d'autorisation environnementale prévu au troisième trimestre 2025. Comment on va produire, comment on va traiter les effluents, d'où viendront, comment viendront les

matières par la route, par le fluvial, les impacts sur la santé humaine des matières que l'on peut manipuler. Pour le public, mais aussi et d'abord peut-être pour les salariés, donc toutes ces études complémentaires seront finies. Je ne les détaille pas ici. Vous avez la liste.

La sécurité industrielle. L'usine de CAM va être classée Seveso seuil haut. Seveso, c'est un nom qui parle. Un nom qui parle surtout aux gens qui ont plus de 45 ans, mais ça parle. Quand vous manipulez des matières dangereuses, matières qui présentent un danger selon la quantité que vous mettez en œuvre dans votre usine, vous êtes classé ou pas selon cette classification. Nous, nous allons manipuler, mettre en œuvre beaucoup de matières NMC et lithium.

J'en ai parlé moult fois. C'est ce volume qui va nous classer dans cette classification seuil haut. Maintenant, quand on parle de matière dangereuse, on a trois effets dangereux possibles. Des choses qui brûlent, des choses qui explosent, des choses qu'il vaut mieux ne pas toucher, ne pas respirer sans protection. Les batteries, ça brûle, mais pas la CAM qui est dans la batterie. On a mis des trucs qui brûlaient après, mais ça, c'est les *gigafactories*. Ça n'explose pas. On a fait des tests pour le démontrer. Ça n'explose pas.

Par contre, effectivement, le nickel, et surtout le cobalt, sont des matières relativement dangereuses pour la santé humaine, donc il faut les manipuler avec des protections, prendre des précautions et porter des protections. Ça, c'est surtout évidemment vrai pour les salariés qui vont travailler. Maintenant, comme on est sur un processus qui va mettre en œuvre des matières qui ne brûlent pas, qui n'explose pas, on a toutes les raisons de penser que les risques vont être limités au site, c'est à dire que les risques et c'est ce qu'on est en train d'étudier avec les bureaux d'études compétents, ce qu'on présentera aux services de l'État en septembre, c'est que les risques devraient vraisemblablement, mais c'est à confirmer, être circonscrits au site, c'est à dire que ça ne sortira pas de l'usine.

La classification Seveso, elle est là pour protéger les gens, donc elle amène un cadre, un cadre réglementaire très strict avec des exercices, l'élaboration de plans de prévention. C'est quelque chose que l'on connaît très bien. Je vous l'ai déjà dit, on exploite notre usine historique dans le Gard avec des habitations très, très, très près de l'usine, extrêmement près de l'usine. Et c'est quelque chose que l'on sait gérer et la réglementation est là pour que ça soit possible.

Donc, notre engagement à Saint-Saulve, nos engagements, c'est de mobiliser l'ensemble de nos expertises et de nos moyens pour garder ces risques déjà sur le site et que les accidents n'arrivent pas. Mais aussi et bien sûr, garantir la sécurité des travailleurs de l'usine MACARON. Je vais passer la parole à Bénédicte pour parler des retombées socio-économiques.

Bénédicte LEVEAU, AXENS : Merci. Donc, effectivement, qui dit installation d'une usine dit création d'emplois. On a parlé jusqu'à présent de jusqu'à 400 emplois créés sur ce site industriel.

De quel type de métier parle-t-on ? Alors évidemment, des métiers de la production. Donc là, on est sur des équipes postées qui fonctionneraient en 3x8. Il y aurait bien sûr aussi des équipes à la journée pour accompagner la production. On serait également sur des activités de logistique puisqu'il faudra bien qu'on décharge les approvisionnements en matières premières et qu'on les amène jusqu'à nos entrepôts de stockage et qu'à la fin du processus de fabrication, il faudra également expédier nos produits finis.

On aura des métiers autour de la gestion des utilités. Tout ce qui va concerner l'énergie, l'eau et les réseaux qui les traitent, des métiers autour du contrôle qualité. Donc un laboratoire avec des techniciens qui opéreront des manipulations et des analyses de contrôle.

Une grande usine avec beaucoup d'installations, ça va nécessiter des techniciens de maintenance et un bureau d'études pour continuer à travailler sur nos procédés, sur nos installations pour les améliorer. Et puis, évidemment, après, on aura tout un pan d'activités autour de l'administration, donc RH, HSE, finances, etc. De manière très classique, j'ai envie de dire.

Les profils recherchés, donc des ouvriers jusqu'au cadre, donc niveau de qualification, on va dire niveau bac jusqu'à bac plus 5, profil ingénieur. Et puis, aujourd'hui, nous sommes déjà en cours de réflexion avec les services de l'Etat pour imaginer des parcours de formation afin d'accompagner les personnes qui seraient en reconversion professionnelle et leur permettre d'accéder aux emplois que nous allons créer. Donc ça, c'est pour la partie emploi.

Ensuite, comme on s'installe sur un territoire existant, on va également générer de l'activité pour les entreprises autour de nous. Notamment les entreprises de maintenance, de logistique, parce qu'on pourra pas tout faire tout seul. Des entreprises de services aussi, gardiennage, entretien des bâtiments, des espaces verts, etc. Des agences d'intérim aussi, puisqu'on aura besoin du soutien d'intérimaires.

On estime aujourd'hui que ces emplois indirects pourraient être de l'ordre de 200. Voilà. Et puis, comme ça va générer, on va dire du mouvement de population pour revenir travailler sur l'usine. On pense qu'il va y avoir effectivement des retombées pour les activités commerciales de Saint-Saulve, entre autres, mais pas que. Et donc, c'est tout ça que le projet MACARON pourra apporter au territoire.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci aux équipes du groupe AXENS et RTE de nous avoir présenté le projet. Désolé, si ce temps vous a peut-être paru un peu long, mais c'était important de pouvoir vous donner toutes les informations qu'on a à ce stade sur le projet. Je vous propose désormais de vous passer la parole, d'avoir la possibilité de poser des questions, de donner un avis sur le projet.

Je le rappelle. N'hésitez pas à donner votre nom pour que votre nom soit inscrit dans le compte rendu. On va prendre deux ou trois questions. Une salve de deux ou trois questions, puis donner la parole pour la réponse aux maîtres d'ouvrage et ensuite refaire une salve de questions. Donc, on a une première question ici et après, il y a le monsieur juste là.

Paul DE ZORZI : Bonsoir à tous. Merci pour cette longue présentation. Je m'appelle Paul de Zorzi. Je suis juriste en droit public des affaires et aussi vice-président de l'association Avenir et réalité Hainaut dont les statuts nous permettent justement de participer à ce genre de débat. Alors moi j'ai un peu regardé le dossier en long et en large. Et on sera amené, peut-être à poser une trentaine de question à la CNDP tellement le dossier il est un peu extensif. On a quelques thématiques, comme la classification Seveso, la sécurité industrielle, les rejets, les besoins en eau, le raccordement, la pollution des sols, etc, etc. Je vais m'arrêter sur peut-être deux ou trois questions pour éviter de perdre mon auditoire. La première question, c'est concernant le classement du site en Seveso seuil haut. Quelles sont les substances dangereuses concernées ? Est-ce qu'il y a des scénarios d'accidents qui ont d'ores et déjà été modélisés, conformément à la directive 2012/18 ? Et est-ce que vous trouvez qu'à ce stade de concertation préalable, l'information est suffisamment claire dans l'esprit de la population ? Les autres installations du secteur étant également classées ICPE, une modélisation des effets dominos est-elle faite ? Et enfin, en dernier lieu, comme le site est proche d'une situation transfrontalière, notamment avec l'Escaut, qui est un fleuve qui traverse les Pays-Bas, la Belgique et la France, est-ce que cette information a d'ores et déjà été transmise à nos voisins ? Conformément à cette même directive. On voudrait aussi préciser que notre intérêt, c'est de s'associer dans un souci de démocratie environnementale et que notre association, nos adhérents sont très, très contents de l'installation d'AXENS sur le territoire en matière d'attractivité économique et des emplois que ça peut générer sur un territoire qui a eu des difficultés.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup pour votre question très complète. Est-ce qu'on peut passer la parole juste ici à monsieur au deuxième rang ? N'hésitez pas à approcher votre micro.

Pascal LEMAIRE : Pascal Lemaire, adjoint à la marie de Bruay-sur-l'Escaut, après cette présentation, j'ai une très grosse inquiétude, en tant que bruaysien et élu, au niveau du bruit du port autonome parce qu'il va y avoir des containers supplémentaires. On vient de nous dire qu'il va y avoir une route qui va aller du port autonome sur les différentes entreprises. Qu'est-ce qui est prévu sur la commune de Bruay, parce que le premier quartier est environ à 300 400 mètres et à savoir par le passé, on avait déjà eu des nuisances par le port autonome à sa mise en service. C'est ma première question, ma deuxième question, c'est au niveau du risque, parce que, comme on l'a entendu, comme je l'ai dit, ce risque élevé Seveso. Quel genre de pollution il peut y avoir par l'eau, par l'air ? Ce sera à éclaircir. Et ma dernière question, c'est au niveau des propriétaires, ce genre d'implantation d'entreprise, est-ce que ça a une incidence sur la revente de maisons ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Alors, comme on a eu deux interventions avec pas mal de questions, je propose qu'on réponde déjà à ces questions-là avec AXENS, qui va répondre à la première salve de questions, avec notamment la question sur le classement. Est-ce que vous étudiez différents scénarios d'accidents ? Je propose qu'éventuellement, vous puissiez répondre en même temps à la question de monsieur sur cette question du Seveso seuil haut. Quel risque de pollution, de fuite ? Est-ce qu'on peut avoir une réponse sur ce point particulier ?

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Petite remarque, à l'atelier sur l'environnement. Les services de l'État seront présents pour expliquer comment ce que ça représente et comment s'est instruit, pas pour donner les éléments sur ce projet, puisqu'ils n'ont pas fait l'instruction, mais pour répondre à une partie des questions sur comment on classe un seuil Seveso et quelles sont les procédures d'instruction.

Martin BACHOLLE, 2concert : La méthode.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Ça, c'est pas AXENS qui peut vous répondre. C'est juste pour ça que j'ai pris la parole.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Merci Mme Royale, parce que vous m'enlevez les mots de la bouche, mais c'est encore mieux quand c'est vous qui le dites. On a un atelier prévu à Bruay.

Et si on l'a prévu à Bruay, c'est pas par hasard, justement, pour aller au contact de la population qui aurait le plus d'impact. On aurait pu dire tiens, on va aller à Marly. On va directement à Bruay pour ça. Et on a aussi une rencontre de proximité à Bruay, comme on l'a dit. Alors.

Martin BACHOLLE, 2concert : Sur les différents scénarios. Pour rester sur le Seveso, il y avait notamment la question est ce que vous étudiez des scénarios ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : Oui, oui, ça, c'est en cours de réalisation. C'est obligatoire pour le dépôt de la demande d'autorisation environnementale. Par contre, je pourrais pas aller plus loin parce que c'est véritablement en cours. Comme je vous l'ai dit, ce qu'on espère, c'est que les effets dominos vont être très restreints parce que ça ne brûle pas, ça n'explose pas. On va essayer normalement de garder les effets sur le site. Maintenant, nous sommes en région transfrontalière. C'est exact. Nous n'avons pas prévu d'informer des autorités belges. Pourquoi ? Réponse précédente, parce qu'on pense que les effets vont être extrêmement restreints à l'usine.

Martin BACHOLLE, 2concert : On avait une question sur le bruit lié notamment aux activités fluviales sur le port de Bruay

Olivier CALLEBERT, AXENS : Il y avait la nature du risque. Ce qu'on pourrait imaginer, alors je vais me placer dans le scénario catastrophe. C'est pour une raison inconnue, on libère des particules de CAM dans l'atmosphère. C'est ça, c'est le risque. Maintenant, il faut que ça soit possible. Le bâtiment que je vous ai montré, là, c'est pas un bâtiment

bardage avec des tôles. C'est un bâtiment en béton. Alors s'il est en béton, c'est pour des bonnes raisons. Le process d'abord pour être honnête. Même s'il se passe quelque chose à l'intérieur, c'est un « bunker ». Les particules vont rester dedans, donc. Les risques pour la population et même pour le milieu, normalement, ils sont très faibles et très, très, très contenus. J'espère que je réponds à votre question. Si vous voulez aller plus loin, là, ce sera lors de l'atelier. Et on aura aussi avancé dans nos études. Maintenant, il y avait la question du...

Catherine JACQUART, garante de la concertation : C'est effectivement que la Dreal réprecise les attendus et il y aura une étude de danger dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui respectera la réglementation. Vous parlez d'effets domino. Évidemment, c'est l'une des rubriques qui seront présentées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale. Une autre précision, c'est que vous avez dit que vous aviez beaucoup de questions. Alors, ce que je vous invite à faire, c'est de faire un cahier d'acteur. C'est une procédure que, en particulier, les associations peuvent faire pour bien présenter toutes les problématiques qu'elles veulent exposer au débat. Merci.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Effectivement, il y a la possibilité de faire des cahiers d'acteur. Effectivement, le 10 juin, la Dreal sera là, notamment pour pouvoir préciser les questions liées aux risques.

La question sur le bruit au droit du port de Bruay.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors, la question du bruit généré par l'activité du port. C'est pas une question qui nous surprend puisque on avait été alerté sur ce risque, y compris par la maire de Bruay.

Ce que je peux vous dire en termes de volume déjà. Qu'est-ce que MACARON va amener en plus d'activité. Ça amène à peu près 4 barges par mois, remplies de conteneurs, à 48 conteneurs par barge de 40 pieds. Effectivement, un certain nombre de conteneurs supplémentaires, donc une barge par semaine. Effectivement, une route qui va relier le port au site. Ce que je peux vous dire sur l'utilisation de cette route, c'est que pour l'instant, on n'a pas prévu de l'utiliser de nuit. Peut-être en horaire de journée étendue, pas de l'utiliser de nuit. On n'a pas prévu, par exemple, que la logistique de notre entrepôt, ce ne sera pas des postes en 3x8, ce sera des postes étendus, des journées étendues. Ceci pour vous rassurer. Maintenant, on n'a pas été plus loin dans les études de bruit liées à l'activité du port.

Catherine JACQUART, garante de la concertation : Au sujet des camions électriques.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors, oui, ça, c'est une possibilité. Très brièvement évoqué avec des gens de Contargo, mais comme ils ne sont pas là, je ne vais pas m'avancer. Mais c'est une possibilité d'avoir des camions navettes électriques. Il y a un kilomètre, donc c'est tout à fait une possibilité. Nous, elle nous irait très bien parce que le bilan carbone de notre produit serait d'autant limité. Mais il faut que ça soit possible.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Il y avait une toute dernière question sur la valeur des biens. Est-ce que le projet aurait un impact sur la valeur des biens ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors là, je ne sais pas répondre à cette question. Je pense que la réponse, elle est du côté des assureurs et je suppose que si les assureurs sont honnêtes, mais ils le sont, ils vont attendre notre étude de dangers et voir les zones d'impact et jusqu'où vont les dangers.

En tout cas, encore une fois, ça n'explose pas. Le risque premier à distance, c'est quand même l'explosion. On recevrait une onde de pression et ça ébranle votre maison.

Là, les risques d'explosion, on ne peut pas dire qu'il n'y en a pas. Il y a bien toujours quelque chose qui pourra exploser, mais ils seront très limités.

Maintenant, les mesures qui sont prêtes, qui vont être prises pour contenir la pollution à l'intérieur, du site. C'est vrai, mais à l'intérieur des bâtiments eux-mêmes, pour que les pollutions ne puissent pas sortir. Comment les assureurs vont interpréter ça ? Je ne sais pas répondre.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. On va redonner la parole à la salle et avoir quelques questions. On va commencer par monsieur qui avait pris la parole tout à l'heure. N'hésitez pas à lever les mains comme ça je vous repère pour ceux qui veulent poser des questions.

Intervenant 1 : On va rester dans les risques, plus particulièrement les risques concernant le fleuve Escaut. J'ai parlé tout à l'heure de la responsabilité environnementale. Tout le contexte écologique, en particulier de ce fleuve qui a été en 2020 victime d'une pollution industrielle sans précédent, qui l'a laissé quasiment sans vie. Je rappelle que 98% des organismes vivants dans le fleuve ont été éradiqués. Le fleuve est d'une biodiversité très fragile en reconstitution qui ne supporterait pas de nouvelles atteintes destructrices. Je vais donc vous poser une question que je vais étayer par deux exemples. Lors de la pollution ravageuse, nous avons tenu avec Valentransition, et bien d'autres, un rôle de lanceur d'alerte, mais il a fallu 14 jours d'action militante, le soutien de nombreux élus de l'agglomération, l'organisation d'un événement médiatique important et une question orale posée au gouvernement pour que l'autorité publique prenne enfin des mesures très fermes. 14 jours. Pendant ce temps, en quelques heures à peine, les voisins belges immergeaient dans l'Escaut des pompes à oxygène, déployaient des barrages flottants et mobilisaient des associations et des riverains pour sauver ce qui pouvait l'être. 14 jours, 14 heures.

Alors, bien qu'absolument convaincu que toutes les mesures de sécurité et mesures rigoureuses, vous l'avez souligné, seront prises afin d'éviter toute dégradation du fleuve. Nous sommes conscients que des accidents sont toujours possibles. Et voici mon second exemple. En février de cette année, une péniche a sombré dans la Seine. En mars, un naufrage se reproduisait sur la Deûle, et en avril, c'était le tour de la Meuse et de l'Escaut d'être le théâtre de tels accidents. Nous posons donc la question du respect du principe

de prévention, et nous posons cette question avec d'autant plus d'insistance qu'en plus des accidents dus à des causes humaines, toujours à craindre, nous devons maintenant prendre en compte les nouveaux risques climatiques.

Les graves événements que nous ne pensions pas possibles viennent régulièrement nous sidérer et on nous assure qu'ils vont augmenter en fréquence et en intensité. C'est pourquoi nous vous interrogeons. Maîtres d'œuvre, collectivités, élus locaux, services de l'Etat pour connaître le niveau d'engagement, les mesures préventives et les moyens qui seront mis en œuvre et inscrits dans les documents de référence, DIRCRIM, PPI, POI, afin de pouvoir intervenir le plus rapidement possible et le plus efficacement possible en cas de pollution accidentelle.

Martin BACHOLLE, 2concert : Très bien, je vous remercie beaucoup. Donc, une nouvelle question, finalement, sur ce qui viendrait après la concertation sur les différents mécanismes de contrôle de l'installation.

Une deuxième question. Allez-y, monsieur le monsieur juste ici, si vous pouvez lever la main pour que mon collègue vous repère.

Intervenant 2 : J'habite Saint-Saulve. J'habite plus précisément le secteur du Bas-Marais, donc le secteur géographique le plus proche de ce projet. Alors, je parlerai en mon nom. Je vous expliquerai après pour quelles raisons, mais d'abord, on ne peut être que ravi d'apprendre qu'il y a un projet qui va amener de l'emploi dans cette région qui en a bien besoin. Et en même temps, je vais exprimer le premier mot qui m'est venu à l'esprit quand Mme Royal a pris la parole. Ce mot, ça va être anxigène, tout simplement parce que dans la présentation, et de ce que j'ai compris de votre raison d'être, c'est dès l'instant qu'il y a une incidence sur l'environnement. Donc, ça, ça m'a interpellé. Et à cette heure-ci, je n'ai pas entendu parler d'une incidence de quelque nature qu'elle soit. Donc, j'aimerais bien savoir quelle est-elle, parce qu'elle doit exister. Sinon, la CNDP ne serait pas parmi nous. Mes autres questions, vont porter plutôt sur le volet proprement dit de cette industrie. Alors, je voudrais juste avoir des conclusions ou en tout cas, des informations précises. J'ai compris qu'une usine de la même technologie était installée dans le Gard. Est-ce que c'est cela ou pas ? Ma question est que comment se fait-il qu'à Saint-Saulve, on ne sache pas encore répondre aux questions s'il y a déjà la même exploitation dans le Gard ? Mais peut-être que je n'ai pas bien compris le propos. Ensuite, j'ai compris également que les matières premières arriveraient par voie fluviale. Par contre, je n'ai pas entendu ce qu'allaient devenir les CAM. Elles repartent également par le fleuve ou par la route ? Parce que si vous me parlez de la route, ce sont deux axes. Je vais parler des axes D935 et D75 qui sont déjà saturés aujourd'hui. Si vous rajoutez des poids lourds, ça va être l'enfer pour les gens du Bas-Marais que je représente. Et donc, voilà, j'aimerais avoir une confirmation que aussi bien à l'aller qu'au départ, tout se fera par voie fluviale. Et puis, en matière d'emploi, je lis à plusieurs reprises que ça va en créer jusqu'à 400. Mais le point 0 qui n'est pas 0 d'ailleurs, mais c'est combien le début ? C'est 50 ? C'est 70 ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup pour toutes ces questions. C'est très clair. Donc, on a une première question à nouveau sur les mécanismes de contrôle. Je ne sais pas si on peut dire j'ai envie de vous inviter au 10 juin ou à nouveau, on aura les services de l'État qui préciseront ces éléments. Je ne sais pas si on peut en dire plus à ce stade-là ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : Ce soir, non, je pense pas. Votre question a été très générale et a interpellé beaucoup d'acteurs qui dépassent les maîtres d'ouvrage que nous sommes. Je pense qu'effectivement, l'atelier sur les enjeux environnementaux du 10 juin, à Bruay ce sera vraiment le bon moment.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Sur cette question au-delà de ce que vous venez de donner, c'est quelque chose qu'on n'avait pas abordé jusque-là. C'est la sécurité du transport des matières premières également, puisque à la fois, qu'est ce qui est fait pour la sécurité de la voie d'eau ? Mais qu'est-ce que fait le maître d'ouvrage pour sécuriser au maximum en cas d'accident de bateau, de péniche pour éviter qu'il y ait alimentation des petites bêtes ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : Qu'est-ce que je peux répondre à cela ? À part vous décrire comment sont transportées ces matières, ce n'est pas transporté en vrac. Ce n'est pas du vrac. Si la péniche elle sombre, on ne va pas avoir un déversement immédiat de poudre dans l'Escaut.

C'est transporté sous forme de gros sacs, qui ont plusieurs enveloppes de protection autour du sac, qui sont ensachés dans l'usine. C'est des conteneurs aussi. Un conditionnement qui doit supporter le transport maritime. C'est pas complètement étanche mais on n'a pas non plus envie qu'il y ait des choses qui rentrent dans la matière. Je suis assez confiant sur le fait que si on avait malheureusement un accident avec une péniche qui sombre. Il faudrait que en plus, la cargaison soit endommagée. La cargaison qui est à l'intérieur des conteneurs qui apporte une certaine protection, je dirais quand même. Et que si par malheur, un conteneur se trouvait endommagé et qu'à l'intérieur de ce conteneur, un ou plusieurs *big bags* se trouvaient endommagés, la fuite de matière serait extrêmement localisée si on intervient rapidement. Mais on est dans le transport fluvial qui sort bien largement de nos prérogatives de maître d'ouvrage, je pense que les pollutions pourraient être jugulées très rapidement. Ça, ça n'engage que moi et je n'ai pas de moyens en tant que maître d'ouvrage d'influer sur le transport à part conditionner de la meilleure manière les matières. Je ne peux pas aller plus loin.

Intervenant 1 : Intervention hors micro.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors là, ce n'est pas le maître d'ouvrage qui peut vous répondre, je crois. Et je pense qu'encore une fois, avec notamment la Dreal, on pourra avoir ce débat.

Martin BACHOLLE, 2concert : On va passer aux questions du monsieur. Alors il y avait une question sur la différence entre l'usine située dans le Gard et celle projetée à Saint-Saulve.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Oui, notre usine du Gard elle est classée Seveso seuil haut, elle fabrique des catalyseurs. Ça n'a absolument rien à voir comme ça n'a absolument rien à voir en termes de procédés de fabrication. Les matières utilisées sont plus dangereuses que celles qu'on va utiliser à Saint-Saulve. Les procédés sont très divers parce que notre gamme de fabrication est très diverse. Là, j'ai parlé d'une usine flexible. On fera 4 à 6 produits différents. C'est tout. Notre usine de catalyseurs, c'est 300 références avec des procédés de fabrication multiples. Donc, ça n'a vraiment rien à voir.

Par contre, ce qu'il y a à voir, c'est que la législation sur les installations ICPE, on la connaît, on la maîtrise. Le Gard, c'est aussi une zone de stress hydrique. Donc, on est capable de faire fonctionner notre usine dans cette zone, sans avoir à utiliser de manière abusive les ressources en eau. Je pense que ça, on peut le dire. Je crois même que du côté de la Dreal du Gard, on trouve qu'on est des bons élèves.

Votre question, c'était je n'ai pas entendu parler d'incidence sur l'environnement...

Catherine JACQUART, garante de la concertation : Pour compléter sur le dernier point la réponse de M. Callebert, vous vous interrogiez sur l'existence d'une unité de production de CAM identique. Je pense qu'il faut quand même qu'on précise qu'il existe une usine de production de CAM, une autre usine qui se trouve à Dunkerque, qui est Orano XTC.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Il existe un projet, un projet. C'est important. C'est très important. Mais merci, parce qu'effectivement, j'avais répondu qu'à une partie de la question. Merci, je voulais intervenir là-dessus aussi. Il y a deux projets en France.

On a la chance en France d'avoir deux projets de CAM. Moi, je considère qu'Orano ne seront pas des compétiteurs. Orano XTC seront des confrères. Ce sera une usine qui sera plus grosse que nous. C'est ce qu'ils annoncent. Donc voilà, ils sont plus gros. Très bien. Mais ce sera des confrères. À nous deux, on fera, s'il s'arrêtent à la première phase, on ne fera pas 10% du marché européen. Donc, ce n'est pas des concurrents. De ce que je sais de ce projet qui est très similaire au nôtre dans les technologies. Ce projet est en instruction. Cette demande d'autorisation environnementale a été déposée fin octobre.

Et donc, nous sommes en train de discuter avec la Dreal, l'unité territoriale de Valenciennes, et je suis à peu près persuadé que l'unité territoriale de Valenciennes discute avec l'unité territoriale de Dunkerque. Sans doute sous le contrôle central des services à Paris pour avoir des traitements homogènes.

C'est quelque chose de nouveau, même pour les services de l'État. C'est nouveau. C'est une industrie nouvelle. Donc, il faut réfléchir à comment on la classe. Alors, les classifications Seveso c'est facile, il y a d'autres classifications sur les activités qui vont amener, qui sont plus liées à la pollution en fonctionnement. Ce qu'on a vu avec Seveso, c'était plutôt les accidents. Vous avez des matières dangereuses. C'est dangereux en cas

d'accident. Mais quand tout va bien, là, elle est dangereuse ou elle doit émettre des pollutions. Ça, c'est d'autres rubriques. Et ces rubriques-là, on est en train de discuter avec la Dreal. Ce serait effectivement bien qu'on ait un classement homogène sur ces deux projets.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Pour vous répondre sur Orano, je faisais partie, on était trois garants puisque c'était un projet qui avait les trois morceaux et donc qui était plus compliqué. Et ce que vous venez de dire, c'est tout à fait exact. La Dreal travaille largement puisqu'on l'a déjà remarqué à une classification commune pour ces éléments.

Sur la question et sur la présentation que je vous ai faite au départ, c'est la loi. La loi, la Charte de l'environnement et le Code de l'environnement donnent bien la possibilité de votre expression. L'obligation de votre information. Et moi, j'ai tendance à dire l'obligation morale pour chacun d'entre nous de participer à l'élaboration de la décision publique puisque c'est pour nos enfants, c'est pour les générations futures. C'est pas que pour nous, les vivants aujourd'hui sur des territoires. Et donc, c'est dans ce cadre-là.

Pour certaines concertations, c'est une formalité. Pour d'autres, il y a des zones de progrès. Il y a toujours des zones de progrès et 60% des projets qui passent en concertation en sortent modifiés.

On pourrait dire qualifiés, améliorés parce qu'effectivement, c'est ce débat, c'est cet échange. Mais ça ne veut pas dire pour autant qu'il y a un danger imminent. Ce sont bien les textes. C'est ce qui fait notre spécificité de droit français qui n'existe pas dans de nombreux territoires européens. Ce qui, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, ont amené certaines *gigafactories* à choisir la France, pour des industriels étrangers. Parce qu'au moins, ils étaient sûrs qu'après un débat et après une concertation où ils auraient pu mesurer leur capacité à s'intégrer sur un territoire, ou les rejets du territoire par rapport à leur projet. Donc voilà, c'est dans ce cadre-là. Non, c'est pas le grand méchant et c'est pas parce que c'est le grand méchant qu'on est là. C'est pour tous les industriels qui ont un projet obligation au-dessus de 600 millions d'euros et entre 300 millions et 600 millions d'euros, d'informer du projet et de solliciter la CNDP pour désigner des garants. C'est une procédure ou la procédure complète, comme indiqué monsieur. Donc voilà, c'est ça que je peux vous donner comme information. Et donc, on fait partie d'un élément de l'arsenal de l'instruction.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Peut-être très rapidement, parce que pour donner à nouveau la parole, il y avait deux autres questions. M. Callebert, les emplois, quel est le plancher pour l'usine et les expéditions ? Est-ce que ça repartira par la route, par le fer ou par le fleuve ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors sur les emplois, on dit jusqu'à 400 parce qu'on est encore en train de les compter parce qu'on est en avant-projet. On ne sera pas à 50, pas à 70, on sera à plusieurs centaines.

Les expéditions. Alors. Ce qui est facile avec les approvisionnements, c'est que vous savez dès le départ d'où ça va venir. Puis là, ce qui est encore plus facile, c'est que les matières premières, dans un premier temps, elles vont forcément venir de l'étranger, de loin et donc par la mer. Donc, c'était finalement assez facile. C'était assez logique de tomber d'accord sur le transport fluvial pour les approvisionnements parce qu'on sait déjà d'où ils vont venir. Les matières premières vont venir du monde entier, vont arriver à Anvers parce que ça va venir par bateau. Voilà ça, c'est pourquoi c'est facile d'approvisionner. Je tiens aussi à préciser que s'il y avait des projets français, notamment de lithium, vous avez entendu parler de mine dans l'Allier. Je crois, je crois qu'il prévoit de transporter ces matières jusqu'à un port. Éventuellement, par exemple, pour aller au Havre, de venir par la mer. Donc on leur demanderait si jamais ça devenait notre fournisseur, ce qui n'est pas du tout certain, mais pour la souveraineté nationale, ça sera très bien. On leur demanderait de venir à Dunkerque ou Anvers. Dunkerque, on peut faire aussi. C'est juste une journée plus.

Par contre, pour les produits finis, ça dépend des clients qu'on va avoir. Moi, ce que j'aimerais bien, c'est que l'usine d'AESC Envision à Douai nous prenne toute notre production. Aller à 40 kilomètres. Là, je ne vais pas faire de transport fluvial. Je vais faire du transport routier. C'est un exemple.

Si aussi un autre rêve c'est que ACC soit notre client et nous enlève 50% de la production. Je vais aussi les faire transporter, r par la route. Pourquoi ? Parce que sur le site de Douvrin Billy-Berclau, il n'y a pas de port. Non, les produits finis, ils partiront par les moyens les plus appropriés. Si on devait servir des usines en Europe de l'Est, en Hongrie, en Pologne ou en Allemagne, on pourrait envisager sur une partie du transport fluvial. Ça répondrait à votre question. Ça pourrait être du transport ferré à partir d'un terminal à définir. Mais alors, il faut quand même donner un ordre de grandeur. Si on exporte toute la production, c'est à peu près 4 camions par jour ouvré.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Est ce qu'il y a encore des questions déjà ? Alors ici, on a monsieur au fond. Est-ce qu'il y a d'autres personnes ? On va essayer de prendre une dernière salve de questions parce qu'il commence à se faire tard. Donc j'ai monsieur ici, monsieur au fond. Allons-y avec monsieur au fond.

Intervenant 3 : Je m'aperçois que dans l'assistance, il y a beaucoup de personnes qui s'inquiètent Seveso et vous faire savoir que j'ai travaillé 40 ans dans un site Seveso, pas loin d'ici, dans une usine américaine. Il n'y a jamais eu aucun problème.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci pour ce partage important pour les autres membres de l'auditoire. Deuxième question ?

M. SPATOLA : M. Spatola, je suis habitant de Saint-Saulve. Sur une photo tout à l'heure, j'ai vu que vous rentriez 2000 tonnes de matières premières pour ressortir derrière... ou alors moi, je me sois trompé parce que c'est pas assez, vous faites ressortir environ entre 500 et 800 tonnes de produits finis. Donc, ça nous fait un différentiel de 12 000 tonnes.

Je ne sais plus. Ce sont des déchets ? Qu'est-ce qu'ils deviennent ces déchets ? Est-ce qu'ils sont inertes ? Est-ce qu'ils sont polluants ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Oui, effectivement, on a eu une contribution sur le Seveso...

Olivier CALLEBERT, AXENS : Je vais répondre maintenant, pendant que c'es frais. En fait, les chiffres que vous avez vus, ce sont les chiffres qu'on va utiliser pour notre demande d'autorisation environnementale. C'est ce qu'on estime comme stock sur l'usine à un instant T maximum. Au maximum, on aura 2000 tonnes de CAM, de matières premières, correspond à peu près à un mois de production.

Et puis au maximum, on aura ce qu'on a dit 500 à 800 tonnes de produits finis. Évidemment, une fois qu'il est fini, on n'a pas de raison de le stocker. Il faut qu'il parte le plus vite possible vers le client parce que sinon, ça fait un stock comptable important. Donc, il n'y a pas de relation. Ce n'est pas un bilan matière. Il n'y a pas 2000 tonnes. S'il y a 2000 tonnes qui rentrent, les chiffres que vous avez vus, ils correspondent à une semaine de production et à une semaine de production de produits finis et à un mois de production de matières premières. Alors 2 choses. On perd de la matière dans ce procédé. On perd de l'eau. C'est non négligeable. On perd de l'eau qui part sous forme de vapeur d'eau qui va être traitée. Et puis on va traiter les effluents gazeux qui sont de la vapeur d'eau pour qu'il n'y ait vraiment que de la vapeur d'eau qui parte. Et donc, oui, là, il y a une perte en vapeur d'eau. Par contre, des déchets. Il y en a extrêmement peu. Extrêmement peu. On va avoir des déchets, des déchets solides qui viennent de la production, qui sont des poussières que l'on pourrait récupérer dans des filtres. Des particules plus petites que celles que l'on a besoin dans la spécification. Mais ça, on les récupère à l'intérieur de l'atelier de production. On les envoie vers des recycleurs parce que ça a une valeur importante. Ce sont des métaux. Donc, on les envoie vers des recycleurs qui vont traiter ces déchets. Les filières, elles existent. Il n'y a pas de souci avec ça. C'est des quantités assez faibles. Quand je dis assez faible, on est en tonne par an. Pas milliers, pas dizaines, pas centaines. On est plutôt en tonne par an. Et donc, on les envoie vers des filières agréées pour recycler ça. Ça a une valeur. Donc, on va trouver. Il y a des gens que ça intéresse.

Martin BACHOLLE, 2concert : Toutes les autres questions ont été traitées. Alors, avant de donner la parole à monsieur, est-ce qu'il y a d'autres dernières questions ? Sinon, on va finir avec la dernière question de monsieur qui a déjà pris la parole tout à l'heure. On n'a pas d'autres questions. Allez-y.

Intervenant 4 : Donc, je suis riverain du Bas-Marais également. Je rebondis, j'ai bien compris environnemental, etc. Tout est beau, tout est OK. C'est parfait. Tant mieux des emplois. Je rebondis sur l'histoire de la circulation parce que c'est traité assez vite et assez rapidement. OK, 4 camions. 400 salariés, 400 véhicules jour. On a une route départementale, la D75 qui est dans un état actuellement de dégradation, et réparée avec du sable. Les élus de la commune font en sorte de limiter la vitesse. Il y a un passage à niveau qui génère énormément de bruit du fait de la circulation. Il y a d'autres communes

comme Bruay-sur-l'Escaut qui ont de la chance, tout a été sécurisé. Des murs anti-bruit, etc. Nous, c'est pas notre cas pour le moment, des histoires de financement, de ce qu'on peut comprendre actuellement. Donc, j'aimerais bien que ce sujet soit quand même pris au sérieux et qu'il y ait une étude qui soit faite. Et éventuellement, s'il y a un impact de bruit qui sera certainement connu et reconnu, parce qu'on est vraiment beaucoup de maisons tout au long de cette départementale sur le bas marais.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Je vous invite à formaliser peut-être votre question par écrit. Effectivement, je précise, n'hésitez pas, notamment quand vous êtes constitués en association, comme l'a dit Mme Jacquart, à faire un cahier d'acteurs. Encore une fois, le bilan de la concertation, il est versé dans les étapes du projet. Donc, typiquement, cette question d'une étude d'impact poussée sur le trafic routier, elle est évidemment intéressante et elle peut accompagner la suite du projet, avec notamment les services concernés de l'État et des collectivités. Je pense qu'on va conclure sauf s'il y a d'autres questions. Oui ?

Intervenant 2 : Une question pour M. Bel Gahla, est-ce que vous avez envisagé dans votre projet d'embranchement de la ligne 225 000 volts qu'un jour ou l'autre, elle serait par-dessus, en fait, il y aurait une voie ferrée. Voilà, je vous demande d'envisager cela parce que ça pourra arriver un jour. C'est un projet que j'ai en tête depuis quelques années. Maintenant, M. le maire qui était là, le connaît très bien. Donc est-ce qu'il est prévu que votre ligne soit un jour traversée ou en tout cas, une voie ferroviaire passe par-dessus la ligne. Et comment on prévoit ça dans les études ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Je vous remercie beaucoup. Je passe la parole à M. Bel Gahla. Est ce qu'il y a d'autres questions ? Pas d'autres questions. Très bien.

Mohammed BEL GAHLA, RTE : Ce câble sera installé et enterré dans le parcours. Il sera enregistré dans les SI en termes de parcours et comme tous travaux, lorsqu'il y a des travaux sur la route ou sur le domaine public, il y a des démarches pour identifier les problèmes. Et à ce moment-là, se posera la question, soit de détourner, soit de trouver une solution alternative à ce futur projet. Ça se fait tous les jours sur l'ensemble du territoire.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Écoutez, je vous remercie tous d'avoir fait le déplacement ce soir, d'être venu écouter le groupe AXENS présenter son projet aux côtés de RTE et de la CNDP. On vous a mis les prochains rendez-vous. Donc, demain matin, on est sur le centre commercial Auchan pour expliquer le projet aux personnes qui visiteraient le supermarché.

Je donne une dernière fois la parole à Mme Royal pour conclure. En ce qui me concerne, je vous remercie d'avoir joué au jeu des questions-réponses, d'avoir fait preuve de courtoisie et de sympathie dans toutes ces questions. Et je donne la parole à Mme Royal pour conclure cette réunion.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation : Alors moi, je voudrais vraiment vous remercier parce que c'est vrai que l'exercice de la réunion de lancement est toujours redoutable parce que c'est un long tunnel de présentation. C'est des questions et les réponses, dans un premier temps, elles ne sont pas satisfaisantes parce qu'on ne les a pas forcément ou on ne les détaille pas. Donc, c'est dans les ateliers où on les aura.

Et n'hésitez pas à utiliser le site Internet. N'hésitez pas à reposer les questions parce que, par exemple, Marc, tout à l'heure, ma chère collègue qui est plus douée que moi sur la sécurité et sur la voie d'eau, avait une remarque sur les matières dangereuses et les bateaux. C'est des éléments effectivement qui n'apparaissent pas aujourd'hui dans le dossier, mais des questions qui vont se compléter sur un certain nombre de choses.

Donc, un grand merci pour votre patience. Une indulgence parce qu'on peut toujours améliorer les choses. Et on est vraiment tous à votre disposition pour vos questions et pour alimenter ce débat. Mais il y aura débat que si vous êtes présents et si vous vous faites le relais, et que vous vous questionnez. Autrement, ce sera une réunion d'information simplement.

Catherine JACQUART, garante de la concertation : Je pense qu'on peut aussi souligner la réactivité d'AXENS et de RTE sur les réponses. Les premières réponses qui ont été faites sur le site Internet. Donc, il y a eu des questions, des avis. Et comme l'a dit Anne-Marie, surtout, n'hésitez pas à reposer des questions, à demander des précisions complémentaires.

Je pense que c'est de par la qualité de ces échanges que cette concertation sera riche et fructueuse.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci, merci beaucoup à tous d'être venus. Je vous souhaite une très bonne soirée.

Fin de la réunion publique d'ouverture à 20h11.
