

CONCERTATION

MACARON

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

ATELIER N°2

Eau, sécurité, cadre de vie
et raccordement :
quels enjeux autour
du projet MACARON ?

10 juin 2025

COMPTE-RENDU

concertation-macaron.fr

L'atelier thématique n°2 consacré à l'eau, à la sécurité et au raccordement électrique dans le cadre du projet MACARON s'est tenu le mardi 10 juin 2025 à 18h, à la salle polyvalente, Bruay-sur-l'Escaut, en présence de 14 participants. Intitulé « *Eau, sécurité, cadre de vie et raccordement : quels enjeux autour du projet MACARON ?* », cet atelier visait à éclairer les impacts liés au projet et répondre aux interrogations du public associées à cette thématique.

Intervenants présents lors de cette réunion publique :

- Martin BACHOLLE, animation, 2CONCERT
- Mathieu BENARD, AXENS
- Mohammed BEL GAHLA, Pilote de projet, RTE
- Clémence BUSNEL, animation, 2CONCERT
- Olivier CALLEBERT, AXENS
- Christophe EMIEL, Unité départementale du Hainaut, DREAL
- Reda HADJOUJ, AXENS
- Gauthier HOTTE, Directeur délégué général, CCI du Grand Hainaut
- Catherine JACQUART, garante désignée par la CNDP
- Etienne JUIN, animation, 2CONCERT
- Audrey LIEVAL, Chargée de mission SAGE de l'Escaut
- Meiqi LIU, AXENS
- Davy NOTOT, Directeur de l'accompagnement des entreprises, Valenciennes Métropole
- Basile ROBIN, AXENS
- Anne-Marie ROYAL, garante désignée par la CNDP

INTRODUCTION

L'atelier thématique n°2 du 10 juin 2025 proposait un approfondissement sur les enjeux environnementaux et techniques du projet MACARON, autour de quatre grandes thématiques : le fleuve, les effets du projet sur le milieu naturel et humain, la sécurité industrielle et le raccordement électrique. Cet atelier s'est tenu intégralement sous la forme d'une réunion en plénière.

Une première partie a permis de présenter les principales caractéristiques du projet et les enjeux associés à chacune des thématiques. La seconde partie de la réunion a été consacrée aux échanges avec le public, structurés par grands thèmes : les premières questions ont porté sur la gestion de l'eau et la préservation du fleuve, suivies d'un temps d'échange sur les effets du projet en matière de cadre de vie (bruit, pollution, etc.), avant de s'achever sur les enjeux de mobilité et de transport liés à l'implantation de l'usine. Aucune question n'a été soulevée concernant la thématique du raccordement électrique.

Le présent compte rendu restitue de manière fidèle les interventions des intervenants et les questions/réponses formulées en séance.

Le diaporama de présentation ayant servi de support aux prises de parole en introduction est disponible en téléchargement sur le site internet de la concertation à l'adresse suivante :

<https://www.concertation-MACARON.fr/>

L'atelier s'est déroulé de la façon suivante :

- Accueil républicain
 - **Sylvia DUHAMEL**, Maire de Bruay-sur-l'Escaut – **PAGE 4**
- Rappel du cadre de la concertation
 - Le rôle des garants et de la Commission Nationale du Débat Public par **Anne Marie ROYAL**, garante de la concertation – **PAGE 5**
 - Le dispositif de concertation par **Martin BACHOLLE**, 2concert, 2concert (animateur) - **PAGE 6**
- Présentation du projet MACARON
 - Présentation générale du projet industriel par **Olivier CALLEBERT**, Directeur du projet MACARON, AXENS – **PAGE 8**
 - Cadre réglementaire : instruction du dossier par les services de l'État, et évaluation environnementale par **Christophe EMIEL**, DREAL – **PAGE 10**
 - Présentation des enjeux liés au fleuve et à la gestion de la ressource en eau par **Basile ROBIN**, chef de projet, AXENS – **PAGE 11**
 - Présentation des effets sur le milieu naturel et humain par **Olivier CALLEBERT** – **PAGE 15**
 - Présentation des enjeux de sécurité industrielle (Seveso seuil haut) par **Mathieu BENARD**, responsable HSE, AXENS – **PAGE 17**
 - Raccordement électrique du site par **Mohammed BEL GAHLA**, pilote de projet, RTE – **PAGE 18**
- Temps d'échanges avec la sur les thématiques *(sont reprises ici les thématiques abordées par les participants, les questions posées sont identifiées en turquoise dans le compte rendu intégral)* :
 - La gestion de la ressource en eau – **PAGES 20, 21, 24**
 - L'évaluation et la prévention des risques – **PAGES 23, 30, 31**
 - Les nuisances sonores – **PAGES 25, 26**
 - Les déplacements et les enjeux de mobilité – **PAGES 28, 29**
 - L'activité portuaire – **PAGES 20**

RESTITUTION INTÉGRALE DES ÉCHANGES

Martin BACHOLLE, 2concert, 2concert : Bonsoir à tous. Merci beaucoup d'être présents ce soir pour la quatrième réunion publique de la concertation sur le projet MACARON portée par le groupe AXENS. Alors ce soir on avait un programme particulier. On a appelé cette soirée l'atelier thématique numéro 2 qui souhaitait approfondir les sujets de l'insertion du projet dans le terrain, dans son territoire, aborder les questions de sécurité industrielle, des faits sur le cadre de vie, des faits sur l'environnement et effectivement pouvoir répondre à toutes les questions sur vraiment les enjeux très précis, très locaux que peut avoir un projet comme celui d'AXENS sur son territoire.

On a mobilisé pour cette soirée pas mal d'intervenants pour pouvoir répondre à chacun aux différentes questions techniques. C'était très important pour le groupe AXENS d'avoir toutes les personnes qui puissent répondre à l'ensemble des questions que peuvent se poser les habitants, notamment les habitants de Bruay. Alors on a très peu de monde qui est là ce soir.

Alors je sais que ça paraît bizarre parce qu'on a l'impression d'avoir du monde mais effectivement si on enlève les personnes qui sont venues pour répondre aux questions, il n'en reste plus beaucoup pour poser les questions. Donc on avait prévu de faire un petit travail sur table pour que ce soit un petit peu plus en groupe resserré, un petit peu plus confortable. Il me semble qu'étant donné qu'on n'a pas beaucoup de monde, il semble préférable, et je viens d'en discuter avec les garants de la CNDP, de faire la présentation comme on l'a prévu puis de passer directement la parole à la salle et de prendre vos questions.

De toute façon on a du coup beaucoup de gens pour répondre aux questions les plus techniques selon les différentes thématiques. Donc on essaiera de distribuer la parole mais pour les personnes qui ont effectivement des questions très précises, on a vraiment toutes les ressources pour y répondre. Donc je vous propose qu'on essaye de faire comme ça.

De toute façon on peut s'adapter, s'il y a des nouvelles personnes qui arrivent plus tard, on peut facilement s'adapter. Et puis je propose quand même à madame le maire de dire un petit mot d'accueil avant de commencer.

Allez-y Madame le maire.

Sylvia DUHAMEL, Maire de Bruay-sur-l'Escaut : Alors bonsoir à toutes et à tous. C'est vrai qu'il y a du monde mais peu d'habitants de la ville de Bruay. Il y en a quelques-uns quand même qui seraient peut-être fortement concernés. Alors un beau projet certes. Évidemment que l'implantation de l'entreprise AXENS sur le territoire valenciennois et en particulier sur Saint-Saulve, on ne peut pas y être opposé. Même si on a quelques interrogations. Et même si sur Bruay, je parle au nom des élus du conseil municipal qui sont fortement présents ce soir, et des habitants parce que le site qui a été choisi. On a une histoire quand même avec le port fluvial. Et les gens de Valenciennes-Métropole connaissent bien le problème. Les nuisances occasionnées par ce port fluvial, ça a été réglé au fur et à mesure. Et voilà l'implantation là où elle va s'implanter. De l'autre côté de l'Escaut, quelques habitations qui ont été déjà fortement impactées par le port fluvial et par la suite par la société CuBe qui est sur le secteur de Bruay depuis très longtemps mais au moment du contournement nord, les

va et viens de camion, ça a créé une certaine polaire qu'il a fallu gérer pendant quelques mois, je dirais même pendant quelques années. Des procédures qui ont été lancées où l'accompagnement s'est fait avec le syndicat. On a été très bien accompagnés, on ne peut pas dire le contraire.

Je pense que ça s'est apaisé un peu. Ce n'est pas l'idéal, mais au niveau économique, c'est vrai que c'est une opportunité pour le territoire. On se plaint souvent en France de ne pas être indépendant. Et là, ça permet d'avoir une certaine indépendance aussi. Donc voilà, n'hésitez pas à poser des questions pertinentes qui permettent d'avancer, qu'elles soient plus dans la construction plutôt que dans la navigation. Mais on ait des réponses claires, c'est important pour rassurer les gens.

Et voir comment on sera accompagnés sur le développement, l'intensité qu'il va y avoir sur le secteur pour protéger la population. C'était surtout sur ce côté-là que je voulais, parce qu'on l'a vécu, on ne l'a pas eu facile, les gens ne l'ont pas eu facile. Donc voilà, il faudrait qu'on se fasse entendre sur le sujet. Merci.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Effectivement, c'est un sujet très important et c'est justement le sujet de la soirée de ce soir. C'est aussi pour ça qu'on a voulu faire cette soirée thématique particulière à Bruay, parce que le groupe AXENS a bien conscience que les premiers riverains, les premiers voisins de cette future usine sont bien les Bruaysiens.

Donc au programme de la soirée, on va quand même avoir un rapide rappel du cadre de la concertation préalable présentée par les garantes de la Commission Nationale du Développement Public qui vont présenter leur rôle. Ensuite, on aura une présentation du projet MACARON par les équipes d'AXENS avec un focus sur chacune des thématiques que vous voyez inscrites sur vos tables pour essayer d'avoir tous les sujets. Et on aura notamment également RTE qui sera là pour parler spécifiquement de la solution de raccordement électrique entre l'usine et le réseau à haute tension.

Ensuite, il y a ces fameux ateliers thématiques qu'on va du coup traiter de cette façon-là. Et ensuite, on va continuer la restitution des échanges. Et donc, du coup, on va peut-être passer moins de temps sur cette partie-là, puisqu'on va répondre aux différentes questions en direct.

Je donne la parole à Mme ROYAL ou Mme JACQUART.

Anne-Marie ROYAL : Merci aux présents. On est toujours un peu déçus quand il n'y a pas trop d'habitants, parce que c'est effectivement un gros projet, un projet à 500 millions d'euros, un projet qui... AXENS a fait le choix d'une concertation garantie par la CNDP. Ils auraient pu choisir des choses un peu plus simples. La CNDP, c'est quoi ? C'est une autorité indépendante.

Alors nous, on est indépendants de tout le monde, sauf de la Commission nationale et sauf d'un droit qui est le vôtre, c'est-à-dire le droit à l'information. C'est pour ça que je trouve que c'est dommage qu'on soit si peu nombreux. Et le droit de participer à l'élaboration de la décision publique, puisqu'effectivement, ce projet, à un moment, il va devoir être autorisé.

Et c'est bien pour ça qu'il y a une concertation. Ce n'est pas parce qu'il a plus d'impact qu'un projet qui serait à 100 millions d'euros, etc., qui, lui, passerait sous les seuils. Ici, on a actuellement des projets qui inquiètent.

Celui-ci, on a au moins la possibilité de participer et d'être actifs. Dans un cadre qui est très en amont du projet, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, AXENS n'a pas toutes les réponses. Les partenaires d'AXENS n'ont pas forcément les réponses non plus. Et la preuve, c'est par exemple RTE qui vous expliquera que sa concertation, à lui, elle en a plusieurs temps. Mais ils doivent entendre vos questions. Ils doivent pouvoir apporter les réponses qu'ils ont aujourd'hui et surtout s'engager à vous répondre.

À la fin de la concertation, d'ailleurs, nous, on rendra la liste des courses sur laquelle ils devront répondre et on arrivera à un temps. Tout ça, c'est pour la rentrée de 5 octobre, dernier délai. Ils auront dû répondre à toutes vos questions.

Donc les questions que vous avez posées aujourd'hui et qui n'auraient pas de réponse aujourd'hui, sachez que pour le 5 octobre, ils devront les avoir puisque de toute façon, s'ils ne nous les ont pas données à nous, ils vont avoir du mal à déposer leur dossier de demande d'autorisation parce qu'en général, c'est des questions qui sont dans les deux bandes à l'État. Et donc, ce qu'il faut quand même que vous reteniez, c'est que la Commission nationale, j'ai parlé de notre indépendance, indépendance par rapport au territoire, indépendance par rapport à l'État et par rapport à l'entreprise, neutralité. Nous, nous n'avons pas d'avis sur ce projet, on est bêtes et disciplinées, mais on est surtout là pour agir pour qu'il y ait une vraie transparence et que vos avis, vos remarques puissent améliorer le projet.

Donc, c'est pour ça qu'on a besoin que vous ayez une argumentation et qu'eux aussi argumentent, pourquoi ils ne prendraient pas en compte, égalité de traitement, alors c'est significatif sur ces tables, on est tous, ceux qui sont intervenants, ceux qui questionnent, et n'ayez pas peur, il n'y a pas de mauvaise question. La mauvaise question, c'est celle qu'on se garde dedans et qui rend malade. Et puis, l'inclusion, on a tout faux sur l'inclusion, puisqu'on est si peu nombreux, mais surtout l'inclusion c'était d'aller à la rencontre, donc c'était par exemple notre présence sur le marché il y a quelques jours, c'était notre présence dans ce genre de lieu.

Donc voilà ce que moi je peux vous dire sur la Commission nationale, nous rendrons après le 5 juillet, notre bilan dans le mois, et sous la responsabilité de M. CALLEBERT, l'ensemble des partenaires alimenteront les réponses aux questions que vous aurez posées. Et donc tout ça, vous les trouverez sur le site internet de la concertation, et n'hésitez pas, sur des problèmes de concertation, nos adresses apparaissent sur les documents, et puis il faut effectivement, s'il n'y a pas ces questions, ça ne fonctionne pas une concertation.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup, alors comme je vous le disais, on va avoir les personnes d'AXENS dans leur expertise respective qui vont expliquer les différents enjeux du projet. Avant ça, je vais vous passer un petit film de présentation du projet, ça va vous donner une image globale des informations clés qu'il faut retenir, pour ensuite aller plus en profondeur sur les différents sujets.

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 appelée LICAMAX. 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 livrées 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 Accense, 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. A partir de l'automne 2025, le dossier de demande d'autorisation environnementale et la demande de permis de

construire qui détaille l'ensemble des données techniques du projet en vue de sa réalisation seront soumis aux autorités et à la population, avant de pouvoir préparer les travaux de réalisation. »

Martin BACHOLLE, 2concert : Voilà pour le petit film de présentation, je pense qu'avec ça vous avez une grande partie des grands enjeux, des grandes caractéristiques du projet, et je vais tout de suite passer la parole à monsieur Olivier CALLEBERT, qui est le directeur du projet MACARON au sein du groupe AXENS.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Bonjour, merci d'être ici. On commence tout de suite par un splendide rendu réaliste de ce que pourrait être l'usine MACARON sur la friche Vallourec, donc la partie qui appartenait à l'ancien site Vallourec, qui n'avait jamais été construite.

Donc vous voyez ici le bâtiment de production, l'entrepôt de stockage, le bâtiment administratif, le bâtiment de maintenance et de laboratoire, le parking, et puis le poste électrique qui va se trouver quelque part par là. Alors, il va pas avoir cette dimension-là. Là, c'était un premier jet, le poste électrique.

Il va être beaucoup plus vaste, puisqu'on demande beaucoup RTE, qui nous donne beaucoup et ça prend de la place. L'Escaut, ce qui nous a fait venir ici, choisir ce site, la proximité du port fluvial. Je sais que je rentre tout de suite dans le vif du sujet à Bruay. Le port fluvial, ça amène des nuisances. Et nous, si on est venus sur ce site, c'est parce que ce site, il était bien desservi en termes de tri modalité, même si on n'a pas d'idée d'utiliser pour l'instant le réseau ferré. On ne se prive pas de le garder à l'esprit et surtout la proximité du fleuve qui nous permet de recevoir au moins nos premières matières à 100% depuis cette voie.

Rapidement, comment fait-on des CAM ? Je parle de CAM, je parle de matériau actif de cathode. C'est la matière qui permet de fabriquer un des deux pôles d'une cellule, c'est-à-dire d'une pile qui va composer la batterie. En français, ça s'appelle matériau actif de cathode et en anglais, ça s'appelle cathode active Materials. C'est pour ça que je vais parler de CAM, on utilise l'acronyme anglais.

Pour faire de la CAM, on prend deux matières principales, le précurseur de CAM, pas très original, c'est une poudre qui contient déjà les principaux métaux, les trois principaux métaux de notre chimie dans les bonnes proportions. On va mélanger ça avec du lithium dans un mélangeur, on va mettre des additifs et on va commencer à cuire le mélange. C'est pas très compliqué la CAM, c'est de la pâte à crêpe. On fait de la pâte à crêpe, et une pâte à crêpe qui serait solide, puis on la cuit. Ça n'a rien à voir avec la complexité dont vous entendez parler dans les gigafactories de batterie à Douai ou à Douvrin ou à Dunkerque. Eux, c'est pas de la crêpe qu'ils font, c'est de la crêpe fourrée. C'est très compliqué. Nous, on en est au début.

Donc, on mélange ces deux poudres, on met des additifs, on commence à cuire sous une couverture d'oxygène pour assimiler à des phénomènes de corrosion. Une fois qu'on a fait cette première cuisson, notre poudre s'est un petit peu agglomérée, donc on la re-broye, on remélange avec d'autres additifs, on recuit une deuxième fois. Et puis, une fois qu'on a fini ce deuxième traitement thermique, on re-broye pour retrouver la granulométrie de la poudre. On a une étape où on enlève des impuretés ferreuses qui auraient pu arriver dans le système et puis on met ça dans des gros sacs qu'on appelle communément « big bags », ce n'est pas

très original non plus. Et c'est stocké pour pouvoir partir chez les clients qui sont donc les *gigafactories*, comme les trois en fonctionnement ou en démarrage dans le Nord actuellement ou d'autres projets comme ProLogium. On va produire donc 28 000 tonnes de CAM par an.

Alors 28 000 tonnes de CAM, ça ne veut pas dire grand-chose, ça ne parle pas beaucoup, ça veut dire qu'on devrait pouvoir équiper entre 250 000 et 300 000 véhicules avec cette capacité.

Qu'est-ce qui se passe dans ce traitement thermique ? Ce traitement thermique, ce sont de longs fours, de longs tunnels et on a la poudre qui passe à l'intérieur dans des petits cageots comme ça. Ça, c'est des petits cageots en céramique qu'on va appeler gazettes. La taille de ça, c'est à peu près deux feuilles A4, c'est vraiment très petit. Donc on va en avoir des dizaines, des centaines, des milliers qui vont passer à travers les fours. Si j'en parle maintenant, vous verrez, on va revenir dans la gestion des déchets et on vous parlera de gazettes plus tard.

Voici le plan, je vous l'ai monté en 3D, voici en vue de dessus ce que ça donne. Je reviens sur la station électrique, elle sera beaucoup plus grosse que ce qui est dessiné ici, elle va s'étendre un petit peu par là. Sinon, ce qui ne change pas, l'entrepôt de stockage, ce sera un entrepôt totalement automatisé avec des automates qui iront chercher les matières et les ranger. Et puis cet atelier de production, dans cette dimension, environ 245 mètres et environ 110 mètres dans cette dimension. Autre élément important, je vous l'ai dit, on utilise de l'oxygène pour éviter des phénomènes qu'on pourrait s'apparenter à de la corrosion. Une des autres raisons qui nous a fait choisir ce site, c'est qu'il y avait déjà une canalisation d'oxygène qui arrive ici. Donc, on va pouvoir se piquer sur cette canalisation et par une autre station, ici, de détente, alimenter notre procédé. C'est très important, sinon il aurait fallu faire une usine de séparation des gaz de l'air, une usine de production d'oxygène. Grâce à cette canalisation déjà présente, c'est un atelier qu'on n'aura pas besoin de construire, qui aurait lui-même apporté ses nuisances industrielles. Je préviens tout de suite, la canalisation qui arrive ici est déjà suffisamment grosse pour nous alimenter, il n'y a pas besoin de la retoucher.

Le calendrier provisionnel du projet : la concertation préalable, on en a déjà abondamment parlé. On se donne comme objectif de déposer les demandes d'autorisation administratives fin septembre, début octobre. C'est un vrai challenge. Il faut qu'on ait toutes les informations, y compris environnementales, qui nous arrivent. La décision finale d'investissement de ce projet devrait être prise à la fin de l'année. Vous allez dire : vous êtes en train de nous parler d'un projet qui n'est pas du tout décidé ? Vous avez raison, oui, c'est exactement pour ça que ça s'appelle une concertation préalable. La décision finale d'investissement devrait arriver en fin d'année. On espère avoir l'autorisation préfectorale qui nous permettra de commencer véritablement les travaux sur site à la fin du deuxième trimestre 2026. Donc, travaux sur site de mi-2026 à début 2028 et une mise en service deuxième trimestre 2028. Pour être honnête, c'est plutôt la fin du deuxième trimestre.

L'évaluation des enjeux environnementaux : c'est le thème de ce soir. Notre objectif, c'est de déposer le dossier d'autorisation environnementale auprès des services de l'État au troisième trimestre 2025. Ce dossier, il y aura une présentation détaillée des travaux, des dispositifs de

surveillance, une présentation détaillée des procédés que l'on va mettre en œuvre, par exemple, pour traiter les effluents.

On n'a pas forcément toutes les réponses comme on l'a dit aujourd'hui, mais là, vous avez une grande partie de l'équipes techniques qui pourra en discuter et donner des pistes de réflexion. Évidemment, l'intégration de l'étude d'impact du projet dans le territoire, l'étude de dangers. Donc, les thématiques qui sont regardées dans cette demande d'autorisation environnementale, bien sûr, la pollution des sols, de l'eau, de la qualité de l'air, la pollution après, mais aussi la pollution avant.

C'est-à-dire que, dès maintenant, on fait un rapport dit « de base » qui nous donne une idée de la pollution déjà présente, des conditions déjà présentes sur le site et aux alentours du site. Évidemment, les impacts sur la santé humaine et sur l'environnement. Les études qui sont en cours, l'étude faune-flore, c'est une étude très importante, c'est une étude très longue qui dure un an.

On l'appelle l'étude 4 saisons, qui va regarder quelles sont les différentes espèces aussi bien de flore que de faune qui sont présentes sur le site et ce qu'il faut faire pour les déranger le moins possible ou les relocaliser à proximité si possible. Cette étude, elle a déjà été lancée à l'initiative et sous la responsabilité de la Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole, puisque c'est la CAVM qui est propriétaire du terrain. Cette étude a déjà commencé depuis août dernier.

Diagnostic de pollution des sols, c'est en cours. Les analyses olfactives, acoustiques, on a déjà fait le rapport de base, on a fait déjà l'étude géotechnique. Vous avez donc toutes les études qui sont réalisées pour arriver à l'appui de cette demande d'autorisation.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup Olivier. Effectivement, on a plusieurs intervenants qui vont parler des différentes thématiques. Toutes les questions liées au fleuve, les questions liées aux effets sur le milieu naturel et le cadre de vie.

Je vais vous présenter dans un second temps les différentes personnes qui sont présentes ce soir pour répondre aux questions sur ces sujets-là. Le raccordement électrique par RTE et la sécurité industrielle. Avant ça, M. EMIEL de la DREAL vient d'arriver. On se disait peut-être que vous pourriez avoir un petit propos introductif sur le rôle de la DREAL en tant que service de l'État sur justement, on vient de parler, je vais remettre la slide, sur toutes les études qui sont réalisées dans le cadre de l'instruction du dossier et de l'autorisation environnementale. En tant que représentant de la DREAL, vous avez peut-être un petit mot à nous dire là-dessus.

Christophe EMIEL, DREAL : Bonjour à tous, je suis Christophe Emiel, le chef de l'unité départementale de la DREAL basée à Rouvignies, pas très loin d'ici, au sud de Valenciennes. Il faut savoir que la DREAL, c'est un siège basé à Lille, et donc des unités départementales pour certains sujets, pas tous les métiers de la DREAL, mais notamment les sujets relatifs à l'environnement et à l'environnement industriel plus particulièrement. Je ne vais pas parler à la place de tous les autres services de l'État, mais sur un dossier comme ça, évidemment, beaucoup de services de l'État sont concernés.

À la fin, celui qui va prendre la décision d'autoriser, de ne pas autoriser, ou d'autoriser avec des conditions, c'est le préfet. Il ne faut pas oublier que le patron dans un département, c'est le préfet. Pour le moment, on est dans ce qu'on appelle, nous à la DREAL, une phase amont.

Et comme d'autres services, comme la DDTM par exemple, on travaille avec l'industriel pour que son dossier soit le plus près possible de tous les aspects réglementaires. Comme la Commission nationale du débat public qui a pour mission de récupérer un maximum de questions, de questionnements de la part de la population, de craintes, etc. pour que le dossier y réponde aussi.

Nous, on est plus sur les aspects réglementaires. La DDTM va plus être sur l'aspect biodiversité. Et à la fin, le but, c'est d'avoir un dossier qui répond à toutes les questions, aussi bien réglementaires que politiques, médiatiques, qu'on va pouvoir mettre à l'enquête publique, un dossier complet, qui répond à tout le monde.

Ensuite, ce qu'on va faire, côté DREAL, c'est qu'on va piloter le processus d'instruction du dossier. En même temps qu'il y aura l'enquête publique, on va piloter, côté services de l'État, l'instruction du dossier. Et à la fin, en faire la synthèse. Synthèse qui tiendra compte des avis des mairies qui ont été consultées, des avis du commissaire enquêteur, des avis de la DDTM, de l'ARS, de tout ça.

On concatène tout et on propose au préfet un arrêté. Donc c'est la DREAL qui le rédige, un arrêté qui, pour un sujet comme ça, fait une centaine de pages. Cela passe devant une commission, et si le préfet est d'accord, il signe notre arrêté, ou il nous demande de le modifier, ça arrive régulièrement, de rajouter des choses.

Jusqu'à la fin, tant que ce n'est pas signé, cela ne vaut rien. Une fois que c'est signé, on est chargé, nous, côté DREAL, dans ce cas-là, une fois que c'est signé, de le faire appliquer. C'est-à-dire que c'est la deuxième jambe de notre métier, on instruit les projets industriels, et ensuite, on contrôle les activités industrielles, les usines, les sites Seveso, les sites IED, les VHU, les déchetteries, les silos, enfin, tout un tas d'activités industrielles.

On fait en fonction, on a des critères très précis, c'est pas au hasard, on a des sites où on va tous les ans, des sites où on va tous les 3 ans, et d'autres où on va tous les 7 ans, et on s'organise pour respecter cet échéancier en fonction du type d'activité industrielle. Le site AXENS, c'est un site où on ira au moins une fois par an. S'il y a des questions sur le rôle de la DREAL, je suis disponible, je vais rester là toute la soirée.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup, Monsieur EMIEL. Je pense que c'était important, effectivement, d'avoir ce cadre avec le rôle de la DREAL et donc de l'État. Je propose qu'on passe à la présentation des différentes thématiques de la soirée.

La première, c'est le fleuve. Je vais demander à Basile ROBIN, du groupe AXENS, de venir détailler les éléments liés au fleuve.

Basile ROBIN, AXENS : On va parler un petit peu d'eau et du fleuve de l'Escaut, dans le cadre du projet MACARON. Comme Olivier l'a rappelé, un des facteurs déterminants dans le choix

du site, ça a été évidemment la présence du port fluvial à côté du site pour avoir la possibilité pour l'ensemble des matières premières, de les acheminer par transport fluvial.

En termes de volume, puisqu'on va certainement en discuter après pour que vous ayez un ordre d'idée des quantités, cela représenterait 4 barges par mois en termes de trafic. Il faut savoir que l'ensemble des matières premières arriveront de l'étranger, puisqu'en fait, notamment au début du site, ce qu'Olivier vous a présenté en termes de pCAM, mais également de lithium, aujourd'hui les extractions et les raffinages se font principalement à l'étranger. Ça changera peut-être dans le futur, mais pour le moment c'est le cas.

Ces matières premières arriveraient au niveau du port d'Anvers et ensuite on ferait un transport fluvial jusqu'au port de Bruay-sur-l'Escaut. On en parle, puisque ça avait été une des questions sur le transport par barge. Ce n'est pas du transport qui se fait en vrac. Il ne faut pas imaginer des grandes barges avec un tas de matières premières et une bâche par-dessus. Non, ce n'est pas du tout comme ça que ça va se faire. Ces matières premières, c'est de la poudre, comme Olivier vous l'a dit. Elles sont mises dans des saches qu'on appelle des « *big bags* ». Ce sont des saches qui ont plusieurs enveloppes. Dans notre cas, il y a trois enveloppes. Ensuite, ces saches dans lesquelles on a entre 500 kg à 1 tonne de produits sont mises dans des conteneurs de transport maritime. Ce sont quand même des emballages avec une certaine sécurité. La sécurité étant en double. On veut éviter de mettre la matière dans l'environnement, et on a également un impératif qui est de protéger notre matière première de tous les polluants extérieurs.

Anne-Marie ROYAL, garante désignée par la CNDP : [Petite question. Une barge, c'est combien de containers à peu près ?](#)

Basile ROBIN : 48 containers de 40 pieds.

Anne-Marie ROYAL : Donc, ça fait 48 allers-retours entre le port et le site de production.

Basile ROBIN : Quand on parle de l'Escaut, on peut également parler des besoins en eau sur la future usine. On va avoir sur la future usine deux sources principales de consommation d'eau. Une première consommation qu'on appelle le besoin pour le procédé industriel. Ce qu'on appelle le procédé industriel, c'est l'eau qui va être directement en contact avec le produit. Ce besoin, aujourd'hui, on l'estime à 50 m³ par jour. Ensuite, il y a un deuxième besoin, qui est d'ailleurs le besoin le plus important, qui correspond au refroidissement. Sur une usine, sur une installation industrielle, vous avez toujours un besoin de refroidissement pour rassembler des équipements. Et donc, il y a évidemment en fonction des technologies que l'on utilise pour le refroidissement, il va y avoir un besoin d'eau à ce moment-là pour effectuer ce refroidissement sur les équipements qui vont tourner dans l'usine.

Intervention du public : [Quand vous parlez d'eau, c'est l'eau du canal ?](#)

Basile ROBIN : C'est là où j'en viens, aujourd'hui il y a plusieurs solutions qui sont à l'étude. Je vais vous les présenter dans le slide après. Puisqu'en fait, quand on parle de refroidissement, il y a plusieurs techniques, plusieurs façons de refroidir ces équipements-là. Le scénario de base, c'était le scénario qui avait été étudié au tout début du projet, c'est ce qu'on appelle le

refroidissement évaporatif. Quand vous faites du refroidissement, vous devez évacuer la chaleur. Et vous avez plusieurs façons de le faire. Soit vous l'évacuez dans l'atmosphère, soit vous l'évacuez dans l'eau. Ou alors, vous faites une solution mixte. Un peu dans l'atmosphère, un petit peu dans l'eau.

La solution évaporative, c'est la solution où, en fait, vous utilisez l'eau. C'est une solution qui va être consommatrice d'eau et assez peu consommatrice d'électricité. C'est une solution où vous allez refroidir votre eau en évaporant une partie de l'eau. Donc vous évacuez la chaleur, les calories dans l'atmosphère. Donc aujourd'hui, jusque-là, c'est le scénario de base qui avait été pris dans les études. Et c'est un scénario qui va correspondre à une consommation d'eau, une consommation nette d'à peu près 700 m³ par jour. Évidemment, et ça, c'est l'intérêt également de la concertation préalable, et des échanges avec les différents services de l'État, on est en cours d'étude pour avoir d'autres solutions, des solutions qui consomment moins d'eau, avec une empreinte plus réduite, et essayer de voir ce qu'on peut faire exactement en avec d'autres types de refroidissement.

Il y a une deuxième solution à l'étude qui est le refroidissement par boucle ouverte. Ça c'est la solution qu'on peut voir sur d'autres installations industrielles. Au lieu de relarguer les calories et la chaleur dans l'atmosphère, vous les relarguez dans la rivière. Vous prenez l'eau, par exemple, de l'Escaut, vous refroidissez vos installations, vous remettez de l'eau dans le milieu naturel. À l'inverse de la première solution que je vous ai présentée, vous ne consommez pas l'eau puisqu'en fait, l'eau qui est prise dans le milieu est remise entièrement dans le milieu. Par contre, évidemment, il y a un impact puisque l'eau que vous remettez, elle a monté en température.

C'est une solution qu'il faut étudier, évidemment. Ce n'est pas une solution neutre, ça n'existe pas de toute façon. C'est la première solution alternative qui est étudiée, c'est la boucle ouverte.

Une deuxième solution alternative, un mot un peu barbare, c'est le refroidissement adiabatique. Donc ce que je vous disais, en termes de refroidissement, de toute façon, il n'y a pas 40 000 solutions. Soit vous utilisez de l'eau, soit vous utilisez de l'électricité. Soit vous êtes sur une solution évaporative, vous n'utilisez quasiment que de l'eau pour refroidir. Soit vous êtes sur une solution où vous utilisez énormément d'électricité parce que vous refroidissez avec l'air ambiant. Et évidemment, ça vous impose de brasser énormément de volume d'air parce que c'est beaucoup moins efficace. Donc, c'est une consommation électrique beaucoup plus importante.

Donc les refroidisseurs adiabatiques, c'est un petit peu une solution mixte entre les deux, entre l'utilisation pleine d'eau et l'utilisation pleine d'électricité, où en fait, en fonction de la saisonnalité, vous allez adapter votre refroidissement.

Quand l'air est très frais, vous utilisez principalement de l'air. Quand l'air devient très chaud, vous commencez à utiliser un petit peu plus d'eau, parce qu'à ce moment-là, l'air n'est pas suffisant pour refroidir correctement vos installations.

Ça, c'est le deuxième scénario qui est étudié aujourd'hui. Ça a évidemment des implications sur les consommations électriques, sur les consommations en eau, mais également sur le coût du projet.

Voilà aujourd'hui les trois scénarios qui sont étudiés, avec les différents impacts. Le but étant, d'un point de vue environnemental, d'un point de vue financier, de voir quelle solution sera la plus adaptée pour cette nouvelle utilisation.

Un autre point faisant partie des études, on a évidemment l'intention de réutiliser au maximum tous les volumes d'eau de pluie qui seront présents sur le site. Ça, c'est également une autre problématique. C'est-à-dire que, sur les technologies de refroidissement où il y aura une consommation d'eau, évidemment, on essaiera à tout moment de réduire les volumes que l'on serait amené à consommer en réutilisant au maximum possible les eaux pluviales qui auront été collectées sur le site.

On a parlé de consommation d'eau, ensuite évidemment, il y a des rejets. Sur la partie des rejets, tout à l'heure, je vous ai dit que, pour le besoin de procéder, c'est l'eau qui est en contact avec le produit. On consomme à peu près 50 m³ par jour. Ce ne sont pas des volumes énormes, mais ce sont des volumes qui sont pollués, qu'il faut traiter. La stratégie, aujourd'hui, sur le site, c'est de recycler tout en interne et de ne rien rejeter sur cette partie-là. Pour des raisons assez simples, c'est parce que cette eau est en contact avec les matières premières qu'on gère. Les matières premières ont de la valeur. C'est du lithium, du nickel, du cobalt. Ce sont des choses qui ont énormément de valeur.

Outre la partie protection de l'environnement, il y a pour nous également une problématique majeure, qui est de récupérer tous ces métaux-là dans ces effluents pour les recycler et les valoriser. Sur cette partie d'eau procédée, toutes les eaux qui sont en contact avec les matières premières, nous travaillons sur une solution qui est de tout recycler en interne. L'eau qui sera traitée sera réinjectée pour être réutilisée dans le procédé. C'est une eau qui va tourner en boucle. Sur la partie des eaux de refroidissement, vous avez vu qu'il y avait trois scénarios. En fonction des scénarios, il y aura des rejets ou pas. Cela va dépendre du scénario qu'on va retenir parmi les trois solutions qu'on étudie actuellement. De toute façon, si rejet il doit y avoir, il y aura un traitement avant de se renvoyer dans le milieu. Quelles que soient les purges qu'on sera amenée à faire, il y aura un traitement avant de rejeter. Ce ne sont pas des eaux qui iront directement de manière brute dans le milieu naturel.

Sur la partie des eaux pluviales, ce que je disais tout à l'heure, de la collecte sur les toitures, sur les voiries, sur les différentes espaces de l'usine, avec au maximum une réutilisation dans le procédé. Pour ce qui ne serait pas réutilisé et qui devrait être rejeté dans le milieu, il y aura le même traitement avant rejet dans le milieu pour s'assurer qu'on n'aura aucune pollution dans le milieu naturel.

Pour la partie eau sanitaire, ce sera tout ce qui sera toilettes, douches, etc. Là, il y aura une connexion de l'usine directement au réseau municipal de traitement des eaux usées. Si vous avez des questions, on prend les questions tout de suite ou après ?

Martin BACHOLLE, 2concert : C'est plus simple de d'abord faire les présentations sur les thématiques techniques et ensuite on passera au temps de questions-réponses. J'en profite pour présenter les différents intervenants qui sont là ce soir. Je remercie pour sa présence Audrey LIEVAL du SAGE de l'Escaut qui pourra éventuellement répondre à des questions précises sur la gestion du fleuve également, en dehors du projet MACARON.

C'est important de pouvoir sortir du projet MACARON sur certains sujets. Je vais passer la parole de nouveau à Olivier CALLEBERT sur les effets sur le milieu naturel et humain. Je précise sur cette thématique-là que ce soir, nous avons avec nous M. Davy NOTOT de la CAVM qui est présent également pour répondre à certaines questions notamment sur la question des études faune flore qui sont réalisées en ce moment sur le site, également sur les différents accès au site qui devront ou qui pourront être aménagés. Et M. Gautier HOTTE également, de la CCI, qui est là notamment en tant que propriétaire du port fluvial de Bruay-Saint-Saulve et donc qui pourra également répondre à des questions précises sur ce sujet-là.

Je donne la parole à M. CALLEBERT.

Olivier CALLEBERT : Le site, c'est un site qui est sensible. Pourquoi sensible ? Classification Seveso seuil haut mais aussi IED donc un site qui est soumis à des réglementations sur les émissions. Le contexte environnemental, on est proche de l'Escaut donc avec des risques de pollution qu'il faut prendre en compte. On a une nappe phréatique qui est peu profonde, donc ce qui est signalé sur ce site c'est un risque d'inondation par remontée de la nappe à prendre en compte qui nécessitera des précautions particulières durant les phases de chantier. La caractérisation des zones humides à travers l'étude Faune et Flore va préciser ces enjeux et ceux liés à l'eau.

Nos bâtiments vont être en béton pour des raisons de procédés on tient à avoir une étanchéité pour éviter que des pollutions rentrent dans notre produit donc on va avoir une étanchéité, ça garantit aussi qu'on va pouvoir assez facilement contrôler ce qui en sort.

Les accès à l'usine, la proximité du terminal avec un lien routier qui sera créé sous la responsabilité de la CAVM et qui permettra de desservir l'ensemble des usagers de la zone industrielle de Saint-Saulve : nous-mêmes la société MTM la société GCA la société Saarstahl, selon ce qu'ils ont envie d'en faire et puis l'accès principal pour les personnels via la rue du Galibot ici, à partir de ce rond-point qui est déjà existant. En rouge vous avez la route interne sur le terrain d'AXENS qui sera créée pour acheminer les matières premières depuis le port.

Concernant le trafic routier, les études seront intégrées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Le transport des marchandises, je n'y reviens pas pour l'approvisionnement, pour l'expédition, question souvent posée : mais alors vous allez utiliser le fleuve aussi pour les expéditions ? Là, je réponds ça dépend de là où seront nos clients. Si nos clients c'est la société AESC à Douai, vraisemblablement on n'utilisera pas le fleuve. Si par contre on a des clients en Allemagne, en Pologne, en Hongrie on peut tout à fait imaginer que depuis Saint-Saulve les matières partent par le canal et puis après soient acheminées par voie routière, voie ferrée à partir d'un autre terminal d'un autre terminal fluvial. Ça dépendra de nos clients.

Néanmoins, si jamais on devait expédier tout par la route, cela représenterait à peu près 4 semi-remorques de 30 tonnes par jour. Une question qui a été posée aussi : mais vous avez aussi plein de salariés qui vont venir vous envisagez jusqu'à 400 emplois, donc ça va saturer les axes routiers ? Alors on va avoir environ 150 personnes maximum sur le site en même temps. Parce que comme on travaille en 5x8, ça fait beaucoup de personnel mais ils ne sont jamais là tous en même temps. Dans l'usine on va avoir 150 personnes en même temps sur le site et les allers et retours vont être surtout rythmés par le rythme des CAM. Par contre, ce que nous on a envie de faire, mais dans un stade ultérieur, c'est travailler avec les collectivités locales pour desservir ce site par les transports en commun. Je crois que ça n'a jamais existé, même du temps où une grande entreprise bien connue employait jusqu'à presque 2000 personnes sur le site. Il y a sans doute des choses à faire, peut-être en créant un arrêt supplémentaire sur la départementale à proximité du site. Ce sont des choses qui seront vues dans un deuxième temps.

Concernant les déchets, on aura 4 types de déchets ou effluents. Les effluents des fours, on a un rejet gazeux. Ces fours qui parfois sont sous atmosphère d'oxygène ou d'air, forcément cette atmosphère doit sortir, c'est ce qu'implique d'ailleurs une partie des besoins de refroidissement, ils peuvent entraîner des particules de nickel, de cobalt de manganèse, ce qui constitue la matière première de notre produit. Donc ça évidemment on va traiter ces effluents pour récupérer les particules. Basile a dit de toute façon en tant qu'acteur économique il faut que l'on évite de perdre de l'argent, en perdant des produits. C'est une première chose et puis, même degré d'importance, il faut bien sûr respecter la réglementation. Un deuxième effluent, dans certains produits on utilise de l'eau Basile a parlé de l'eau de procédé 50m³ par jour que l'on va recycler, mais il faut quand même évacuer ces métaux. On avait le choix de les évacuer sous forme solide ou de les laisser dans une sorte de suspension, et donc de les évacuer dans des camions citernes. On a choisi cette deuxième solution. On va perdre un tout petit peu d'eau pour mettre en solution tout ce concentrat de métaux. Pourquoi on a choisi ça ? C'est parce que de toute façon dans l'opération qui va suivre on va envoyer ça chez des recycleurs ; encore une fois c'est un effluent qui a une valeur donc on trouve des gens qui sont intéressés. La première opération qu'ils vont faire c'est de remettre tout ça en solution. Donc plutôt que d'évaporer toute l'eau pour remettre de l'eau ensuite, on va en laisser un petit peu. C'est pour ça qu'on a choisi cette solution de purge liquide dans le dossier de cela n'apparaît pas. Dans le dossier de concertation apparaît le déchet solide.

Alors je vous ai parlé des gazettes, le procédé va en consommer 2 à 3 000 tonnes par an, ce n'est pas rien. Avant de les sortir on va bien les gratter parce qu'encore une fois il y a un petit peu de métal qui reste incrusté dedans. Alors ça, on ne va pas l'envoyer aux recycleurs de céramique on va le garder pour nous pour l'envoyer à des recycleurs spécialisés dans les métaux comme pour les trois premiers effluents. Dans les deux premiers effluents et puis une fois que ça sera décontaminé qu'on sera bien sûrs d'avoir enlevé tout ce qui avait de la valeur et aussi ce qui était dangereux, ces gazettes iront dans des filières adaptées pour être réutilisées dans différentes industries.

Intervention du public : Excusez-moi, pouvez-vous m'expliquer ce qu'est une gazette ?

Olivier CALLEBERT : Alors la gazette, c'est un gros porte savon, c'est un gros cageot. On va mettre la poudre dedans et cette poudre elle va passer dans les fours, c'est le plat de la pâte à crêpes. On met 7 à 10 kg dans une gazette. On va faire 28 000 tonnes par an alors vous imaginez, une gazette comme ça, ça fait 10 à 20 passages dans les fours. Au bout de 10 à 20 passages dans les fours, la gazette est cramée donc c'est pour ça qu'on en consomme beaucoup.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup Olivier. Il reste deux thématiques à vous présenter et ensuite on va passer aux questions. J'appelle Mathieu BENARD qui est responsable hygiène sécurité environnement chez AXENS.

Mathieu BENARD, AXENS : La sécurité industrielle vaste sujet. L'usine va être classée à autorisation, d'où le dossier de demande d'autorisation que l'on transmet à l'administration, avec un statut Seveso classé seuil haut. Donc, ça peut faire peur, Seveso, mais pourquoi on sera Seveso ? C'est parce qu'on va stocker et employer des matières premières et des produits finis qui sont classés toxiques en cas d'exposition, ou toxiques pour l'environnement.

On n'emploiera pas de matières premières inflammables, ni de gaz inflammables, ni de matières explosives. Les principaux risques, le risque inflammable sera très limité. On n'aura pas de produit inflammable, ni de produit combustible, à part les emballages de ces matières. Et les risques principaux seront, effectivement, pour la santé et l'environnement. Ce sont des risques sanitaires.

Le fait d'être Seveso, mais j'ajouterais également IED, la directive européenne sur les émissions industrielles, impose un cadre réglementaire très strict. On doit élaborer une étude de dangers approfondie, c'est-à-dire étudier tous les dangers du site. Dans le dossier de DDAE, on doit mettre en œuvre et suivre des mesures de sécurité très renforcées, mais aussi des analyses sur les émissions très poussées, très strictes à respecter. Aujourd'hui, on est encore en discussion avec les services de l'État sur les rubriques, les prescriptions qui seraient à appliquer, mais tout ça sera dans le dossier DDAE.

Comme pour la concertation, on a une obligation d'information du public, et on doit organiser des exercices et avoir des plans d'intervention également disponibles. Axens exploite, on en a parlé un petit peu, exploite un site Seveso seuil haut. Donc, ce n'est pas une découverte pour Axens. Il y a une expertise d'Axens sur le sujet, et ça, j'en ai parlé, des mesures de sécurité les plus exigeantes, par rapport aux IED, mais aussi par rapport aux rubriques et au statut de Seveso.

Monsieur EMIEL en a parlé, on aura une attention plus particulière des services de l'État, en termes de contrôle et d'inspection.

M. RIBEAUCOURT : C'est donc un prototype ? C'est une première réalisation cette usine ?

Olivier CALLEBERT, AXENS : De cette activité-là ? Non. Il existe dans le monde déjà des usines de ce type, ce n'est pas une première industrielle. En France, on a un autre projet que j'aime à qualifier de « confrère », le projet XTC ORANO à Dunkerque, qui a les mêmes problématiques au sujet de la sécurité. D'ailleurs, les deux unités territoriales travaillent de

concert. Effectivement, c'est nouveau en France, mais ce sont des procédés éprouvés, qui existent déjà, bien sûr en Chine, parce qu'ils sont en avance en termes de volume, c'est là où il y en a le plus, mais il y a déjà des usines de ce type en Allemagne, en Pologne, en Hongrie. Ce n'est pas nouveau, on ne va rien découvrir.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup, cette présentation faisait également le lien avec ce que disait monsieur EMIEL sur le suivi important des services de l'État. On reviendra sur ce sujet s'il y a d'autres questions très précises mais c'est important de rappeler le cadre réglementaire, et le fait qu'il y a un suivi. Je passe la parole à Monsieur BEL GAHLA de RTE pour nous évoquer la solution de raccordement électrique qui sera faite pour cette usine

Mohammed BEL GAHLA, RTE : Bonjour à tous, pour ma part je vais vous exposer le projet de raccordement de l'usine AXENS au réseau électrique RTE.

Ce projet de raccordement est basé sur une liaison 215 000 volts et pour une puissance de 70 mégawatts. Cette liaison se compose en deux parties : une partie de réseau existant et une partie à créer, la liaison souterraine. Pour la partie du réseau existant nous partons du poste de Valenciennes.

C'est un poste électrique avec une tension de 225 000 volts, un poste existant sur lequel on va dédier une cellule, c'est en gros votre tableau de distribution de chez vous dédié pour l'usine AXENS. Cette cellule au départ pour alimenter l'usine elle va être rénovée, révisée de manière à assurer toutes ses fonctions ensuite à partir de ce poste électrique nous avons toute la partie jusqu'au pylône 42 qui est ici donc c'est toujours le réseau existant, un réseau aérien, c'est des pylônes avec des câbles accrochés à ces pylônes nous allons pour ce morceau là nous allons faire toutes les investigations pour vérifier que le réseau est correct. Pour ce faire on va contrôler les fondations on va contrôler la structure mécanique on va contrôler l'ensemble des isolateurs, et s'il faut les remplacer ou s'il faut renforcer une fondation, ce sera effectué. Ce qui sera fait aussi sur ce réseau existant, il existe donc un câble de garde qui permet de protéger le réseau de la foudre lors des orages. Ce câble sera remplacé par un autre câble mais c'est pour y ajouter une fibre optique qui permettra la communication entre ce poste électrique RTE, et le poste électrique du projet MACARON.

La deuxième phase, c'est à partir de ce pylône 42, débutera la liaison souterraine qui va alimenter l'usine. Ce pylône 42 sera remplacé par un pylône aérosouterrain car il permettra justement de partir de la liaison aérienne vers le souterrain. Ce pylône sera construit à côté de l'ancien pylône et lorsqu'il sera terminé, et mis en service, l'ancien pylône sera déposé.

À partir de ce pylône la liaison souterraine sera acheminée jusqu'au poste électrique d'AXENS. Cette liaison souterraine aura pour caractéristique une section de trois phases, trois gros conducteurs de 630 mm² en aluminium et dans une gaine une fibre optique, parce qu'il faut assurer la continuité de la fibre qui a été installée ici pour aller jusqu'au poste d'AXENS. C'est quoi cette liaison souterraine ? C'est une section, c'est des fourreaux donc c'est ce qui est en noir ici que nous allons enterrer ; et ensuite lorsqu'ils sont enterrés, on fait tirer les câbles à l'intérieur pour accorder de chaque côté.

Le tracé de cette liaison, aujourd'hui on a une zone d'études, mais c'est juste une idée avec l'ensemble des instances de concertation on va déterminer d'abord une zone d'étude. La zone d'études va commencer sur toute cette zone-là, parce que bien sûr ici il y a une liaison souterraine, mais on va faire des travaux de maintenance. Il faudra bien les modes opératoires de ces travaux de maintenance. Ce sont des camions, c'est du personnel qui va monter sur les pylônes. Il faut vérifier s'il n'y a pas de problème par rapport à la végétation, s'il n'y a pas de problème d'espèces protégées qui nichent sur ces pylônes. Donc il faudra exposer toutes ces contraintes vis-à-vis de nos procédures, nos protocoles de travaux.

Dans cette aire d'étude, on va se concentrer aussi ici puisque là on va on va venir créer des tranchées et dans les photos qui vont circuler je vais vous montrer ce que c'est une tranchée. C'est une largeur de 50 cm creusée par le godet d'une pelle mécanique et pour ce faire avant de creuser, il faut protéger la terre végétale, donc on fait un ratissage de 12 mètres de large à peu près. On met cette terre de côté et ensuite on creuse la tranchée pour pouvoir installer ces fameux fourreaux. La profondeur de la tranchée, elle est à peu près de 1m40 de manière à permettre aux agriculteurs, lorsque c'est rebouché, de pouvoir continuer leur activité agricole sans risquer de toucher les câbles.

Concernant le choix du tracé, la procédure est toujours la même. On part au départ d'une aire d'étude, puisque nous sommes assujettis dans le cadre de la circulaire « Ferracci » à un protocole de décision concernant cette validation de tracé. Il s'appuie sur les directives de cette circulaire qui impose une concertation spécifique, différente de celle qui nous amène ce soir et qui demande à l'ensemble des élus, des maires, des associations, des services de l'État dans le cadre d'une instance de concertation, sous la direction du préfet de déterminer à partir d'une aire d'étude l'ensemble des contraintes qui vont qui sont dans cette aire d'étude.

En fonction de ces contraintes, ça peut être des étangs, ça peut être des endroits où nichent des oiseaux spécifiques, identifier plusieurs fuseaux de moindre impact. Dans ces fuseaux l'ensemble de l'instance de concertation mettra en évidence un fuseau particulier qui sera le fuseau de moindre impact et qui lui sera validé par le préfet pour déterminer le tracé définitif de cette liaison souterraine. Voilà pour ce qui est du tracé et du réseau électrique de raccordement de l'usine AXENS. Merci pour votre écoute et je reste à disposition pour répondre à des questions plus précises, voir même imager quelques travaux pour vous rendre compte de l'impact, parce que le tracé de la liaison souterraine une fois qu'il est terminé, il n'est plus visible, mais durant la phase travaux il est impactant pour la zone où on va passer.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci pour toutes ces précisions. On en a terminé cela nous paraissait important de pouvoir rentrer dans le détail des différentes caractéristiques du projet. Donc on a vu les questions liées au fleuve, les questions liées à la sécurité industrielle les questions liées aux effets sur le cadre de vie et l'environnement et les questions sur le raccordement électrique. Je précise également qu'on a parmi nous des représentants du bureau d'études qui travaillent au quotidien avec les équipes d'AXENS, qui ont aussi la possibilité de répondre à des questions techniques. Je vais peut-être m'arrêter de parler et vous laisser la parole. Est-ce qu'il y a des questions sur l'ensemble des éléments qu'on vient de présenter ? Avant de vous donner la parole, je précise que notre réunion ce soir est enregistrée pour en faire le compte rendu, pour rendre compte de l'ensemble de nos

échanges. Donc si vous prenez la parole je vais vous donner le micro, je vous prie d'attendre le micro et vous pouvez vous présenter. Si vous vous présentez, votre nom sera inscrit dans le compte rendu mais ce n'est pas obligatoire, vous n'êtes pas obligé bien sûr. Est-ce que vous avez des questions particulières à poser aux différentes équipes ?

THÉMATIQUE FLEUVE

M. RIBEAUCOURT : Bonsoir à tous, M. RIBOU COURT, j'habite Saint-Saulve. La question va porter sur l'approvisionnement du port fluvial. Vous nous avez donné de manière très détaillée la quantité de barges par mois et la quantité de conteneurs. Ma question c'est la livraison : elle va se faire en journée ou la nuit ? Est-ce que vous avez déjà une idée claire ? Bien entendu c'est par rapport aux nuisances sonores.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Oui, je vais répondre rapidement Les livraisons ça se fera en journée étendue, c'est-à-dire pas la nuit, et on a prévu de s'arrêter à 20h. Sur un rythme 7h-20h.

Evi OKIEMY, présidente de l'association Valentransition : Je m'appelle Evi OKIEMY, je suis présidente de l'association Valentransition, qui est une association valenciennoise sur la transition écologique. J'ai des questions, notamment sur le refroidissement, parce que, comme vous le savez, on est en stress hydrique. L'Escaut va être pas mal éprouvé, notamment s'il y a d'autres usines autour qui apparaissent. Donc j'aimerais avoir un peu plus d'explications, notamment sur les options qui sont envisagées. Et est-ce qu'il y aura une réflexion un peu plus globale sur l'utilisation de l'eau dans notre région, et notamment dans le Valenciennois ? Merci.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci, j'entends deux questions. Il y a une question très précise sur le fonctionnement de l'usine ; si je comprends bien, c'est : quelle solution va être retenue, et quels sont les critères par rapport aux solutions qui ont été détaillées par Basile ROBIN ? Je lui redonne la parole. Il y a une question plus globale sur l'utilisation de l'eau dans la région ; peut-être que je pourrais passer la parole à Madame LIEVAL pour répondre à ce deuxième sujet.

Basile ROBIN, AXENS : Donc, évidemment, sur les scénarios qu'on étudie, notamment dans le cas de la boucle ouverte, j'ai expliqué que l'impact majeur, c'était de remettre de l'eau plus chaude dans l'Escaut. Les scénarios qui sont étudiés sont évidemment ceux des situations les plus contraignantes. Donc, on va faire la simulation au moment où l'Escaut aura le débit le plus faible, et les températures les plus hautes. Ce qui permet de maximiser la contrainte et de s'assurer qu'on est en train de vérifier les impacts au moment où c'est le plus difficile pour l'environnement. Ça c'est une réponse sur la partie stress hydrique.

Le fait qu'on étudie également trois scénarios aujourd'hui, c'est également pour répondre à cette problématique-là. La solution de base que je vous ai présentée sur le refroidissement évaporatif, c'est vrai que c'est une solution qui a été très utilisée dans l'industrie précédemment, puisqu'en fait, la ressource en eau, on ne s'en préoccupait pas de la même façon il y a un certain nombre d'années. Et du coup, c'était une solution simple et efficace de faire du refroidissement. Aujourd'hui, on sait que ce n'est plus aussi simple que ça, il faut

envisager les choses dans un contexte beaucoup plus global. Et c'est pour ça qu'on est allés également chercher deux solutions supplémentaires, qui sont des solutions où, comme je l'ai dit tout à l'heure, on consomme beaucoup moins d'eau. Par contre, ça a un autre coût : c'est un coût énergétique, puisque le refroidissement n'est jamais gratuit, de toute façon. Soit on consomme de l'eau, soit on consomme de l'électricité.

Aujourd'hui, c'est pour ça qu'on fait ces études. Elles sont en cours. Je ne vais pas pouvoir vous donner de chiffres exacts tout de suite, mais elles sont en cours. Et évidemment, les discussions, notamment dans le cas de la boucle ouverte, c'est évidemment une étude qui doit prendre en compte le milieu dans son ensemble. Puisqu'évidemment, si on est plusieurs à utiliser l'Escaut pour faire ce genre de choses-là, ce n'est pas uniquement l'élévation de température due à l'usine d'AXENS, ce sera également ce qui va se passer en amont et en aval. Donc on est bien d'accord là-dessus. Ça c'est le genre de choses qu'on étudie.

Audrey LIEVAL, SAGE de l'Escaut : Concernant une étude un peu plus globale sur la ressource en eau, moi je m'occupe du SAGE de l'Escaut, le schéma d'aménagement des eaux de l'Escaut. On a une demande du ZDH et du Plan Eau. Sur les territoires du SAGE, on doit définir ce qu'on appelle les volumes prélevables. Donc, en fait, on fait une étude qui s'appelle HMUC (Hydrologie, Milieu, Usages, Climat). On regarde les volumes, on va dire, disponibles sans impacter notamment les eaux de surface, en tenant compte aussi du changement climatique. L'objectif, c'est qu'à terme la Commission locale de l'eau (CLE) définisse des volumes. Je dis « prélevables », c'est-à-dire qu'avec les volumes disponibles, on répartit entre l'eau potable, l'eau agricole, enfin tout ce qui va être prélevant pour l'irrigation et l'eau industrielle. Donc, il y aura cette séparation à terme, qui sera définie par la CLE à partir de l'étude « volumes prélevables ». L'étude « volumes prélevables » sur l'Escaut sera lancée dans les prochaines années, puisque là elle est actuellement en train d'être lancée sur la Sensée. On doit attendre que la Sensée soit terminée pour pouvoir lancer la nôtre, puisque c'est la même structure porteuse et qu'on ne peut pas porter les deux en même temps, car ce sont de grosses études. Donc, elle devrait être lancée d'ici deux ou trois ans sur l'Escaut. À terme, on aura effectivement une définition des volumes prélevables sur l'Escaut.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup est-ce que ça répond bien à vos deux questions ?

Evi OKIEMY : Oui, dans l'ensemble, après on doit attendre. C'est dommage parce que si le projet se lance déjà... On aura une vision au fur et à mesure.

Martin BACHOLLE, 2concert : Je précise à ce sujet, je vous redonne la parole Madame LIEVAL, qu'effectivement, il y a d'autres moments aussi de consultation du public, en dehors de la concertation. On a beaucoup parlé du dépôt du dossier d'autorisation environnementale. Ce dossier, une fois qu'il est instruit par les services de l'État, donne lieu à l'ouverture d'une enquête publique, où, à nouveau, il y a un temps d'échange avec les habitants.

Audrey LIEVAL : J'ai oublié de préciser : il y a aussi une étude en cours à Valenciennes Métropole, spécifique à Valenciennes Métropole justement, qui regarde un peu toute la thématique eau sur le territoire. C'est une sorte de pré-étude uniquement sur Valenciennes Métropole. Donc, finalement, on aura quand même les résultats courant d'année de

mémoire, fin d'année 2025 ou début 2026. Donc on saura déjà un petit peu où on en est sur le territoire.

Martin BACHOLLE, 2concert : Je précise une dernière chose sur ce sujet-là : c'est qu'on a été accueillis justement en Commission locale de l'eau cet après-midi, où l'équipe d'AXENS a pu présenter le projet à l'ensemble des élus et associatifs qui en font partie. Cela nous a permis de parler de ces sujets-là, et ça a, du coup, déjà donné du grain à moudre à toutes ces personnes qui travaillent au quotidien sur la gestion de l'Escaut, et qui sont, évidemment, dès maintenant bien alertes sur ces sujets-là, et qui vont pouvoir également travailler dessus.

Anne-Marie ROYAL, CNDP : Je voudrais compléter la question et m'adresser à, je ne sais pas si c'est la DREAL qui suit cela, à l'acteur qui suit le niveau zéro. Parce que, dans toutes les études qui sont faites, on mesure un niveau zéro. Or, sur le fleuve, il y a plusieurs projets industriels. Il va donc y avoir plusieurs modifications, plusieurs évolutions, plusieurs conséquences. Et ce n'est pas seulement sur le Valenciennois, il y en a aussi sur le Cambrésis. Alors, comment, et surtout qui, peut garantir ces éléments ? Parce qu'on voit bien que l'étude dont vous parlez dure deux à trois ans. Or, AXENS a besoin de ces éléments pour faire des choix. Et vous, vous avez besoin de ces éléments pour dire si ces choix sont effectivement acceptables.

Christophe EMIEL, DREAL : Je peux tenter d'apporter quelques éléments de réponse. D'abord, le sujet de l'eau, c'est très vaste. Il y a tout un tas de services de l'État qui travaillent sur le sujet. Après, quand on dit ça, la question de la coordination se pose, et je ne m'aventurerai pas sur ce terrain-là.

En tout cas, côté DREAL, qu'est-ce qu'on fait sur l'eau ? Il y a la question du gisement, il y a la question de la qualité des rejets. Donc il y a déjà un gros travail des services d'inspection, la DREAL, sous l'autorité du préfet, de contrôler les rejets. Ça ne sert à rien de se dire : on va faire des économies d'eau, mais si on balance des trucs dégueulasses, ça ne sera pas beaucoup mieux. Il y a un gros travail qui est fait là-dessus.

Et donc, quelque chose de rassurant sur ce dossier, c'est qu'il n'y a pas de rejet, pas de rejet d'eau polluée. Il y aura des eaux de pluie, il y aura d'autres types d'eaux, il y a les eaux de refroidissement, etc., mais qui sont quand même contrôlées. Parce qu'on nous dit que ce n'est pas pollué, que c'est open bar, mais il y aura quand même des contrôles. Il y aura des contrôles de l'industriel, qui aura l'obligation de contrôler ces eaux, et il y aura de notre part des contrôles inopinés : on vient avec un laboratoire pour faire des prélèvements et contrôler, donc faire des analyses de ces eaux.

Ensuite, il y a le gisement. Effectivement, c'est compliqué. Depuis 2020, en DREAL Hauts-de-France, on travaille avec l'ensemble des industriels qui consomment plus de 50 000 m³ d'eau par an. Donc on est tout à fait dans cette épure, à réduire leur consommation. Parce qu'il y a une époque, il y a 20 ans, quand le préfet autorisait un industriel à prélever, c'était à nouveau open bar : c'est-à-dire qu'il demandait 10 000 m³/jour, il les avait. On ne se posait pas la question de combien il y avait - que ce soit de l'eau potable, de l'eau de la nappe, ou de l'eau dans un cours d'eau : l'Escaut, ou la Sambre ? ou la Lys ?

Donc on a, depuis 2020, des industriels qui consomment plus de 50 000 m³ d'eau par an. On fait un travail avec eux pour, d'abord, faire une étude technico-économique, pour réfléchir aux rejets, et puis imposer des moyens. Je pourrais remettre les chiffres dans le compte rendu, je ne les ai pas là, je ne veux pas m'aventurer, mais sur ces industriels-là, il y a au moins 20 % de réduction de la consommation d'eau qui a été faite grâce à ça.

On le fait depuis 2020. Mais, depuis 2023, il y a un plan de l'Élysée sur la sobriété de la consommation d'eau. On avait donc un petit peu d'avance dans la région, parce que justement, vous avez raison, madame, il y a des secteurs, sur la Lys par exemple, et sur le Valenciennois, où vraiment on est quasiment tous les ans en stress hydrique. On a des arrêtés sécheresse en permanence. Là, pour l'instant, on n'a rien d'arrêté sécheresse, c'est juste de l'information, on n'a pas de restriction. Mais ça va venir.

Donc voilà, AXENS a été informé dès le début de cette problématique. Et je ne sais pas si c'est à cause de ça, mais en tout cas, il y a une vraie réflexion sur la réduction du volume d'eau. Après, vu le calendrier que vous nous avez donné, l'enquête publique, elle aura lieu avant la fin de l'année. Donc, le préfet, s'il autorise le site, il prendra un arrêté en février-mars, c'est l'ordre de grandeur. Donc il le prendra sur la base de l'information qu'il a à ce moment-là. Et évidemment, on tient compte de tous les autres prélèvements qu'il y a autour. On demande les avis d'un maximum de personnes : du SAGE, mais aussi, par exemple, quand c'est un prélèvement dans la nappe, systématiquement, on demande l'avis d'un hydrogéologue agréé, avec l'ARS. On prend un maximum d'avis pour ne pas se tromper. Mais il y a déjà des discussions qui ont lieu, on vous a évoqué la réunion de ce matin, pour qu'on calibre le projet au mieux de ce que peut donner la nature.

Stéphane DUBRUNFAUT : *Juste sur cette question... Moi, je vais vous poser une autre question après, qui est relative au vélo. Mais là, c'est juste sur cette question : par rapport à l'expérience qu'il y a eu avec les rejets il y a 3-4 ans de l'usine Tereos, on s'est aperçu qu'en fait le côté transfrontalier n'avait pas très bien marché. Est-ce que, là également, vous tenez compte de ce qu'il se passe sur le prélèvement en eau.*

Christophe EMIEL, DREAL : Il y a l'enquête publique qu'on a évoqué mais il y a aussi l'enquête administrative où on consulte un maximum de personnes je sais pas si dans la procédure on a un circuit pour aller consulter les collègues de l'autre côté de la frontière en Belgique.

Stéphane DUBRUNFAUT : *Il y a une entité française ou Hollandaise sur la gestion.*

Christophe EMIEL, DREAL : Je suppose que quand on consulte le SAGE, j'imagine qu'on a en même temps une vision des collègues de l'autre côté

Audrey LIEVAL, SAGE de l'Escaut : Par exemple, quand on fait des réunions (notamment la réunion de CLE élargie) les collègues belges sont invités : nos homologues sous les contrats de rivière et la CEU ont été invités. Les trois sont venus. Mais généralement, on peut voir avec eux s'il y a un souci sur un dossier particulier. On a quand même eu un contact avec eux. Après, on ne les sollicite pas spécifiquement pour donner un avis sur un dossier. Mais là, on est déjà un peu plus loin de la frontière. Si on avait effectivement un dossier pile à la frontière,

on verrait quand même avec eux directement. On n'est pas forcément sollicités par les Belges quand il y a un dossier de l'autre côté. Donc, il y a quelque chose ici, dans l'autre sens, qui n'est pas fait non plus.

Martin BACHOLLE, 2concert : Pour aller dans le sens, est-ce que les homologues belges sont destinataires par exemple du compte-rendu de la réunion de cet après-midi ?

Audrey LIEVAL : Oui, parce que, du coup, comme ils sont invités en CLE, ils sont destinataires du compte rendu. Et nous, qui étions en CLE cet après-midi, et filmés, c'est mis sur le site internet. Et nos collègues, on les voit par visio jeudi. Donc, on peut parfois en discuter au hasard d'une autre discussion, et on parle de ces dossiers. Donc, on a quand même un rapport transfrontalier assez étroit avec les collègues belges.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. On voit qu'effectivement, il y a des instances qui réunissent les deux côtés de la frontière. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le sujet de l'eau ? Je demande juste : est-ce qu'on a d'autres questions sur le sujet de l'eau, de la gestion de l'Escaut, pour rester sur ces thématiques-là ? Et puis, si effectivement on souhaite aborder d'autres thématiques, on va changer. On pourra toujours revenir sur le sujet de l'eau s'il y avait une autre question.

Stéphane DUBRUNFAUT : [On n'a pas répondu à la question sur les accidents transfrontaliers, avec l'usine Tereos. C'était un accident arrivé près de chez nous, qui a eu des conséquences.](#)

Christophe EMIEL, DREAL : Là, par chance, on n'aura jamais cette situation-là, puisqu'il n'y a pas de stockage terre et eau. Il y avait des stockages d'eau polluée, et donc c'est la digue qui a cédé. Là, il n'y a pas du tout cette technologie. Donc, il n'y a pas de crainte de ce côté-là. Mais il y a aujourd'hui, suite à cet accident, une organisation qui est en place en cas d'accident, pour prévenir nos collègues belges, afin qu'ils puissent mettre en place des barrages. Il y a eu un retour d'expérience de cet accident.

Phillipe SARRAUTE, maire de Bettrechies : [Bonjour à tous Philippe SARRAUTE. Pour donner une idée d'ordre de grandeur par rapport au prélèvement dans le cadre du refroidissement évaporatif, est-ce qu'on a une idée du débit de l'Escaut à l'étiage à Valenciennes ?](#)

Martin BACHOLLE, 2concert : Bravo pour cette question très précise sur le débit à l'étiage au niveau du site. Alors peut-être qu'on pourra essayer avec la coopération de madame LIEVAL de trouver une réponse à cette question et auquel cas on la mettra en ligne sur le site internet.

Anne Marie ROYAL, CNDP : Il y avait une autre question qui a été posée cet après-midi et à laquelle on n'avait pas la réponse. Je ne pense pas que quelqu'un l'ait forcément aujourd'hui comme ça en tête. La question, c'est : à quelle température, quel différentiel de température est autorisé pour un rejet en fleuve ? Parce que sur les concertations dans le Dunkerquois, concernant les rejets en mer, il y avait un différentiel de température et on s'était posé cette question-là. Cela rejoint la question de Monsieur, puisqu'on s'est aussi interrogé sur les distances de dispersion. On sait que d'autres entreprises vont rejeter de la chaleur également dans l'Escaut, et comme on s'est dit que cela ne devait pas devenir une piscine olympique ou un jacuzzi, on s'est posé la question. C'est peut-être idiot comme question, mais est-ce que,

même si ce n'est pas possible aujourd'hui, vous pourriez avoir ces éléments à nous communiquer pendant les concertations ?

Christophe EMIEL, DREAL : Certainement. En fait, pour moi, chaque cours d'eau a un objectif de qualité. Et donc, quand on fait un rejet directement dans le cours d'eau, a minima, on impose ces objectifs de qualité pour ne pas dégrader le cours d'eau. Même si la qualité du cours d'eau peut être plus mauvaise que les objectifs de qualité. C'est à vérifier, mais dans ces objectifs, il y a un critère de température. À voir, en effet.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup on va peut-être passer à d'autres thématiques d'autres sujets. Monsieur notamment avait une question je vous donne la parole, n'hésitez pas à vous présenter si vous le souhaitez.

THÉMATIQUE EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL ET HUMAIN

Philippe VIAVATTENE : Moi ça concerne le bruit, au niveau sonore est-ce qu'on a une idée de ce que ça peut représenter ? Parce qu'il faut savoir qu'à Bruay nous subissons depuis 50 ans l'aciérie et le bruit qui a été très désagréable, et la deuxième question c'est, avez-vous une idée de l'impact sur la valeur immobilière ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Je vous remercie, alors on a une question sur le bruit, on a le bureau d'études qui réalise l'étude acoustique et peut-être monsieur HOTTE aussi sur la question du port fluvial je vais d'abord donner la parole au bureau d'études.

Bryan D'HAVELOOSE, KALIES : Bonsoir à tous, je suis le responsable d'agence de Kaliès. Nous, on est missionnés pour les accompagner dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. C'est nous qui faisons le dossier, qui sera instruit ensuite par l'autorité. Alors, sur la question du bruit, effectivement, je suis assez content, parce que vous avez tout à l'heure passé en revue un petit peu la notion d'état zéro. Ça, en fait, elle est vraie dans le cadre de nos études. C'est-à-dire que, pour toutes les thématiques, que ce soit l'air, l'eau, le bruit, le trafic, l'essence même de l'étude d'impact, c'est déjà de catégoriser l'état zéro.

Donc ça, effectivement, c'est-à-dire qu'au niveau acoustique, on a prévu de faire des mesures dans l'environnement pour qualifier le niveau sonore, ce qu'on appelle le niveau sonore résiduel, c'est-à-dire l'état zéro avant l'implantation de l'entreprise, pour avoir justement un niveau de référence, d'accord ?

Il semblerait qu'historiquement ce soit une zone bruyante, on va dire les choses, qui est déjà sur un niveau de fond résiduel très élevé, au-delà même, on va dire, des valeurs guides réglementaires qu'on peut retrouver pour des installations classées pour la protection de l'environnement.

Donc c'est sûr qu'on ne va pas demander, alors que la notion de bruit est toujours un petit peu particulier et toujours un peu difficile aussi à cerner, c'est sûr qu'on ne va pas demander à AXENS de venir réduire le niveau de bruit résiduel que vous avez aujourd'hui, qui est dû principalement à des activités industrielles existantes. Néanmoins, dans la conception du projet, effectivement, l'idée est d'arriver à un impact qui soit limité. En sachant qu'on est

quand même sur une activité qui est peu bruyante au final, par rapport au process pur, mais on est plus sur des nuisances liées au trafic, qu'on peut retrouver dans les choix d'AXENS. Avec la partie port fluvial, on n'aura pas, du coup, la partie trafic gérée route. Il y aura peut-être plus cet aspect trafic au niveau des barges, on en a parlé tout à l'heure. Et donc, j'en reviens à l'étude d'impact. L'idée, c'est, derrière, de modéliser justement. Une fois qu'on a notre état zéro, on vient modéliser, donc on vient ajouter le niveau sonore des activités de l'entreprise, pour s'assurer qu'on soit bien conformes aux valeurs limites réglementaires.

Martin BACHOLLE, 2concert : Je vais reprendre, et je précise également que ces études sont en cours. Là, vous parliez de l'état zéro, et donc il y a effectivement aussi l'étude d'impact liée à l'activité d'AXENS, qui sera également intégrée dans ce fameux dossier de demande d'autorisation environnementale. Je passerai la parole à Monsieur CALLEBERT sur la deuxième question. Est-ce que vous vouliez rebondir sur la question du bruit ?

Philippe VIAVATTENE : Concernant le bruit, ce n'est pas une question de valeur en décibels. C'est un bruit de fond, ce sont des ventilateurs, des transformateurs. C'est ce qui se passe avec la scierie, ce n'est pas très bruyant. Je n'ai jamais fait de mesures, mais je dirais que ça ne dépasse pas 10 ou 15 décibels. Mais c'est un bruit de fond qui est continu. Et, à la limite, vous ne dormez pas.

Martin BACHOLLE, 2concert : Allez-y, en tout cas, effectivement, c'est aussi l'étude acoustique, l'étude acoustique qui permettra de détailler ça.

Bryan D'HAVELOOSE, KALIES : Alors, il faut savoir effectivement que, dans la modélisation acoustique, c'est-à-dire qu'en fait, on vient rentrer source par source, donc ça, ce sont des données AXENS, qui leur sont propres, on vient rentrer, source par source, les éléments générateurs de bruit. On vient aussi intégrer toute la partie topographique, et ça nous permet d'avoir un modèle qui est représentatif du futur. Donc tous les bruits, les extractions liées au four, liées aux ventilations, sont intégrés dans l'étude.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci pour cette précision. Je donne la parole à Monsieur CALLEBERT sur la deuxième question.

Catherine JACQUART, CNDP : Sur le bruit, on a précisé tout à l'heure qu'il y aurait une barge par semaine de 48 conteneurs. Avez-vous une idée de la durée du déchargement d'une barge ?

Gautier HOTTE, CCI GRAND HAINAUT : Bonjour, Gautier HOTTE, je suis directeur du Syndicat Mixte de Docks Seine Nord, qui est le propriétaire de l'exploitation du terminal à conteneurs. L'exploitation a été confiée à un opérateur spécialisé dans le domaine, donc qui est compétent, et dont le métier est la manipulation et le transport des conteneurs par voie fluviale. C'est absolument très variable, cela dépend de l'intensité des livraisons à opérer derrière, et de l'activité existante sur le terminal.

On ne peut pas dire exactement combien de temps cela prend, car le grutier va prioriser en fonction des livraisons qu'il doit effectuer dans la journée, ou du rangement qu'il y a à faire sur le terminal. Donc il n'y a pas de possibilité de donner une règle fixe. Ce qu'on essaie de

faire, ce qui est imposé à l'opérateur, c'est de réduire au maximum l'utilisation des engins de manutention la nuit, voire de ne pas en avoir du tout.

L'objectif, c'est que cela ne soit pas le cas. On a eu un démarrage difficile, vous êtes riverains, donc vous le savez bien, bien mieux que moi. On a commencé l'opération du terminal à conteneurs à une époque où l'activité chez Vallourec, chez Ascoval, ou encore sur la scierie, était en forte décroissance. Cela signifie que le bruit résiduel était très faible, et donc l'activité du terminal s'est tout de suite fait entendre fortement.

Effectivement, l'ambiance sonore a changé, il y a aujourd'hui beaucoup plus d'activité. Néanmoins, on a travaillé sur le bruit généré par le terminal à conteneurs, dans la limite du possible. On est aussi sur une installation avec des ouvriers, je pense notamment aux BIP, ces engins qui circulent, et que le droit du travail nous impose de mettre en place.

Nous avons tout de même travaillé à diminuer au maximum le bruit, à orienter les équipements. Comme on est dans un couloir, avec les secours, et que le vent porte très loin, on a essayé d'orienter les sirènes pour éviter qu'elles ne se réverbèrent sur les conteneurs, et faire en sorte que le bruit soit dirigé vers le côté de Bruay, pour diminuer autant que possible l'impact sonore du terminal.

Je compléterai simplement en donnant mon avis sur la volumétrie apportée par le projet AXENS. On parle ici de 4 barges par mois. Pour vous situer, aujourd'hui, nous avons déjà entre 6 et 8 barges par semaine qui accostent sur le terminal à conteneurs. Donc 4 barges par mois supplémentaires, c'est relativement peu.

Je vous disais que je ne peux pas vous dire exactement combien de temps prend le déchargement, mais nous avons un portique, et même un reachstacker, qui réalise dans les 20 mouvements à l'heure. Donc une quarantaine de véhicules particuliers, cela prendra, si l'engin ne fait que cela, environ 2 à 3 heures pour décharger, et 2 à 3 heures pour charger. Mais cela reste anecdotique. Le volume n'est pas tel que cela va totalement bouleverser l'activité sur le terminal à conteneurs. Une barge supplémentaire par semaine, cela peut très bien se gérer en journée, sans grosse contrainte.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup pour cette précision, j'avais quand même une deuxième question sur l'impact sur la valeur immobilière.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Alors non, on n'a pas d'idée sur l'impact sur la valeur immobilière des biens. Alors, c'est mon opinion personnelle, de bon sens. Je crois que l'étude de danger va aussi être importante, parce qu'elle va montrer que les dangers, normalement, les risques, concernent le site lui-même. Il n'y a pas d'effet porté, comme on pourrait l'imaginer quand on manipule des matières explosives ou des choses comme ça. Après, on nous a posé la question sur les assurances. C'est un peu la même réponse. J'irais là sur une expérience personnelle, dans une autre zone d'où je viens. C'est une problématique que vous connaissez, ou que vous avez connue dans le Valenciennois. Quand il y a de l'activité, les biens immobiliers prennent aussi de la valeur. Et parfois, quand l'activité s'en va, les biens immobiliers perdent beaucoup de valeur aussi.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci pour ces précisions. Est-ce qu'on a d'autres questions sur le voisinage, les effets sur le cadre de vie ? On a parlé un petit peu du trafic filial et du trafic routier. S'il y a d'autres personnes qui ont des questions, n'hésitez pas à lever la main.

Intervenant du public : J'ai une question. On est sur un projet qui évolue dans la logique des mobilités durables. J'ai une simple question. C'est l'agglomération qui gère la zone d'activité. Comment les employés, les futurs employés, on parle de 400 personnes, vont-ils être recrutés, et comment vont-ils se déplacer ? Quel va être leur mode de transport pour se rendre sur leur lieu de travail ? Est-ce qu'il y a un plan d'aménagement prévu pour faciliter le transport en commun ?

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Je vais peut-être d'abord donner la parole à AXENS sur la question des chiffres : sur le nombre de personnes en même temps sur le site. Où est-ce que seront recrutées les personnes ? Il y avait ce premier sujet et peut-être plus une question pour la CAVM sur le programme global de déplacement. Je ne sais pas si c'est M. DELATTRE ou M. NOTOT sur ces questions-là. D'abord à AXENS.

Bénédicte LEVEAU, AXENS: Bonsoir. Sur la partie recrutement, on a dit une usine qui devrait créer jusqu'à 400 emplois. Comme on est sur un site qui va tourner 24h sur 24, ça veut dire qu'il va y avoir des salariés postés. Et donc, on ne sera jamais 400 personnes simultanément sur le site. On estime qu'on devrait être autour de 150 personnes en permanence sur le site. Du coup, ça va réguler un peu les flux de circulation. Les recrutements, on espère bien les faire localement. On sait qu'il y a des ressources et des compétences sur place. Et c'est ici qu'on aimerait faire nos recrutements. Sur Bruay, sur Saint-Saulve, sur Valenciennes, sur toutes les agglomérations, sur toutes les villes autour et qui ont participé à la concertation.

La semaine dernière, on a eu un atelier sur la filière batterie, les expertises et les compétences. Et donc, on travaille d'ores et déjà avec, entre autres, France Travail pour identifier des personnes qui pourraient être intéressées et travailler déjà sur des dispositifs d'accompagnement en reconversion professionnelle. Et puis, on a aussi un travail à effectuer en amont avec les établissements d'enseignement supérieur pour intégrer cette nouvelle activité autour de la batterie qui prend sens aujourd'hui dans les Hauts-de-France et pour lesquels aujourd'hui, on n'a pas toutes les compétences. Donc, on a un travail d'anticipation en matière de compétences.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Et sur le programme de déplacement, Monsieur DELATTRE de la CAVM.

Olivier DELATTRE, CAVM : Oui, bonsoir. Alors, peut-être plus globalement, d'abord dire que le sujet a été évoqué par Olivier CALLEBERT tout à l'heure sur la question des mobilités. Dans le cadre des études qui vont être déposées par l'entreprise, il y a un certain nombre de règles à respecter, notamment les règles d'urbanisme. Le PDU, le plan de déplacement urbains. Ce qui est clair, c'est que c'est une zone qui a un passé, qui a eu un fonctionnement tout à fait particulier avec Vallourec. Donc un fonctionnement presque autarcique, puisqu'il n'y avait pas de transport en commun, il n'y avait pas non plus de demande. Ça fonctionnait de façon historique et naturelle comme ça.

Et puis après, il y a la zone qui s'est développée aussi, le secteur économique, de façon un peu aussi diffuse, avec des activités commerciales, des activités de services, des activités de formation. Il y a le port aussi qui s'est développé fortement. Je pense que c'est un développement qui est encore plus soutenu que ce qui était prévu. Donc clairement, à l'agglo, on souhaite être au rendez-vous des enjeux et de ces arrivées de nouvelles entreprises. Et donc on travaille sur plusieurs échelles.

D'abord une échelle micro, puisque là, actuellement, vous l'avez vu, on accompagne toute l'évolution des infrastructures autour des 4 grandes entités économiques que seront AXENS, bien sûr, mais aussi MTM, qui arrive avec près de 200 salariés regroupés de plusieurs sites, dont le site principal était à Saint-Avent-les-Eaux. Il y a GCA et puis il y a Ascoval qui est avec 350 salariés. Donc nous, on travaille sur l'évolution de ces infrastructures, notamment aussi pour offrir un accès digne de ce nom à ces entreprises.

Et la problématique des mobilités d'eau, évidemment, elle sera traitée, mais là, on est vraiment dans la logique, j'allais dire, de zoom. Et l'idée, c'est d'avoir un regard beaucoup plus global sur l'ensemble du secteur économique. Et donc, dès septembre, on engage une étude globale pour traiter toutes ces problématiques, qui sont aussi des problématiques de sécurité, puisqu'on travaille aussi maintenant avec les entreprises du parc, qui devraient se constituer en association.

C'était un des seuls secteurs sur lesquels il n'y a pas d'association d'entreprise. Donc nous, on est aussi en attente d'avoir des partenaires avec lesquels construire. Ça tombe bien parmi les entreprises du parc qu'il y a le SIMOUV, qui est l'autorité administrative de transport.

Et donc, voilà, ces questions-là, elles vont venir de façon naturelle. C'est aussi quelque chose qu'on voit dans toutes les implantations qu'on traite et qu'on réalise aujourd'hui. C'est qu'il faut que, et les industriels, mais aussi les collectivités soient au rendez-vous des nouveaux usages.

Je cite un exemple. A Onnaing, par exemple, on nous a dit au début comment on fait pour venir en vélo à Onnaing depuis Valenciennes. Bon, c'est une question qui ne se posait pas il y a encore cinq ans. Et puis après, on s'est dit bah oui, ce n'est pas idiot de venir en vélo électrique depuis la gare de Valenciennes. On est en accompagnement aussi de ces changements d'usage. Donc c'est une réponse qui est complexe, un peu comme les projets qu'on suit aujourd'hui. En tout cas, c'est les sujets sur lesquels nous, on regarde les choses en responsabilité.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup, merci pour toute cette précision. J'ai une autre question là-bas. Je vous en prie.

Stéphane DUBRUNFAUT : Le débat sur la mobilité, le contournement nord de Valenciennes ne permet pas de venir à vélo de Beuvrages, de Raismes. Est-ce qu'il y a un projet, du coup, de revoir cet élément qui est sorti de terre ? Très fraîchement, en fait, malheureusement, qui n'a pas été pensé pour les gens qui aimeraient faire du vélo. Là, il y a de la place, à mon avis, en tant que cycliste. Il y a le moyen de loger une voie de chaque côté, mais ça n'a pas été pensé. Ce sont des raisons économiques.

Martin BACHOLLE, 2concert : Personne pour répondre à cette question spécifique ? De toute façon, on s'écarte un tout petit peu du sujet. C'est la discussion. Et là, vous prenez un exemple très précis où, effectivement, ça aurait pu être mieux pensé. On essaie de revenir sur le projet AXENS. Est-ce que vous avez d'autres questions sur ce qui vous a été présenté, sur les différents détails concernant l'insertion du projet dans son environnement ? Alors, il y a une madame qui a déjà fait la parole. Est-ce qu'il y a d'autres questions de quelqu'un qui n'a pas encore parlé ?

J'ai le sentiment qu'on arrive au bout des questions. Donc, je vous redonne la parole. Et puis, s'il y a d'autres questions, vous me dites. Mais sinon, on va penser à conclure la réunion.

Evi OKIEMY, présidente de l'association Valentransition : [J'ai une question sur les risques sanitaires. Vous avez dit qu'il y avait surtout des risques sanitaires. De quel ordre sont-ils ? Et du coup, quel est votre volet de prévention pour le personnel ?](#)

Martin BACHOLLE, 2concert : Sur la question du volet de prévention sur les salariés et sur le risque sanitaire évoqué plus tôt, il y a Mathieu BENARD d'AXENS. Et également, peut-être, si vous avez des précisions, n'hésitez pas.

Mathieu BENARD, AXENS : En fait, l'étude est en cours. Pour être très honnête, un état zéro sur les pollutions de l'air et du sol va être lancé, comme pour tout projet de ce type. Et concernant les risques sanitaires, cela fera également partie du dossier. Donc, c'est vrai qu'aujourd'hui, nous n'avons pas encore cette étude. Mais elle constitue bien une pièce du dossier. Il y aura d'ailleurs d'autres temps de concertation avec le public, notamment l'enquête publique, qui permettra d'accéder à ces études.

Shadia ANGULO, KALIES : Dans le cadre de cette étude sanitaire, les membres de l'équipe s'intéressent surtout à l'exposition chronique, sur des durées de 30 et 70 ans. Ce travail s'appuie sur un guide méthodologique élaboré par l'INERIS, qui encadre ce type d'analyse dans le cadre de l'étude d'impact.

Mathieu BENARD d'AXENS : Et je précise que l'ARS sera consultée dans le cadre du dossier également.

Martin BACHOLLE, 2concert : Je précise les acronymes. Donc INERIS, *Institut national de l'environnement et des risques industriels*, qui est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie. ARS, *Agences régionale de santé* qui sont les autorités compétentes en matière de santé et de risque sanitaire.

Olivier CALLEBERT, AXENS : Une petite précision sur les salariés. Là, on a parlé de l'environnement, mais à l'intérieur de l'usine, c'est là où les risques sanitaires sont les plus grands. Forcément, puisque c'est là où on est le plus proche des matières dangereuses. Donc ces matières sont classées CMR : cancérogènes, mutagènes, reprotoxiques. Les deux matières les plus dangereuses sont le nickel et le cobalt. On est en train de définir les protocoles d'accès à chacun des bâtiments. Quand je dis protocole d'accès, c'est quelle tenue on va porter, quelle tenue on va être autorisé à porter pour sortir à l'extérieur, quelles vont être les procédures

pour re-renter pour être décontaminé aussi bien à l'entrée qu'à la sortie. Les tenues avec les appareils de protection individuelle.

Ça, on est en train de l'étudier et de le coucher sur le papier. On a déjà zoné à l'intérieur de l'usine. On ne va pas à la cantine avec son bleu de travail, qui sera pas bleu, d'ailleurs. Donc, on aura sans doute aussi des tenues avec des couleurs pour bien identifier les zones. C'est aussi quelque chose que l'on va travailler. On a été alerté par les pompiers, par le SDIS.

Mais s'il y a un accident à l'intérieur, comment j'envoie mes sapeurs ? Et le matériel, il est contaminé ? Et vous faites comment ? Et ça, ce sont des choses qu'on est en train de regarder pour que ça se passe dans les meilleures conditions, peut-être avec du matériel de 1er secours qui reste à l'intérieur, toujours contaminé, mais qui permet d'évacuer le blessé jusqu'au SAS pour qu'il soit pris en charge avec d'autres matériels après. Merci beaucoup.

Bryan D'HAVELOOSE, KALIES : Juste quand même pour compléter par rapport au rejet, il faut savoir qu'en fait, on ne peut pas non plus rejeter n'importe comment. C'est-à-dire qu'il y a des valeurs limite d'émission qui sont régies par la réglementation en vigueur, que ce soit pour les rejets atmosphériques. Ce ne sera pas forcément le cas, notamment sur les rejets atmosphériques. La réglementation, elle se durcit aussi de plus en plus pour les industriels. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on a des valeurs de limite d'émission notamment qui se réduisent à la baisse. C'est normal aussi. Vous avez notamment sur ce projet-là un arrêté ministériel qui est tout récent, qui date de fin d'année 2024, qui impose justement des seuils qui sont assez contraignants pour l'exploitant. Celui-ci s'engage derrière en termes de moindre impact, je dirais, pour ce projet.

Martin BACHOLLE, 2concert : Précision importante sur le réglementaire. Oui, monsieur.

Philippe VIAVATTENE : Tout à l'heure, vous avez dit qu'il y a d'autres sites qui existent. Je me pose la question puisque vous êtes en train de vous poser. Vous avez encore plein d'études à faire. Pourquoi vous ne vous posez pas sur ce qui existe déjà ? Sur le plan sanitaire ? Pourquoi vous ne vous posez pas sur le plan sanitaire ? Vous allez faire des études et des recherches pour savoir à quoi s'en tenir.

Martin BACHOLLE, 2concert : Pourquoi on ne prend pas juste une autre usine, on applique exactement les mêmes règles et on intègre dans le dossier ? Finalement, c'est la question à quoi bon faire de nouvelles études alors que d'autres usines existent ?

Basile ROBIN, AXENS : Je vais donner des exemples assez simples, notamment sur ce qui se passe en Chine. Vous imaginez bien que d'un point de vue environnemental, ce n'est pas tout à fait les mêmes exigences. Si on faisait un copier-coller sans se poser de questions de ce qui se passait, je pense qu'on aurait d'autres soucis à se faire. C'est sans parler des émissions sur les fumées, mais ne serait-ce que sur l'utilisation de l'eau, par exemple. Vous avez des zones où l'eau en Chine est gratuite, quasiment tout point de vue. Et donc évidemment, eux, sur la partie refroidissement, ne se posent pas du tout ces questions-là.

Donc nous, on est quand même obligés d'adapter. Ce qui existe aujourd'hui, c'est le procédé, la technologie. Donc ça tourne dans des usines, ça tourne bien. Pas qu'en Chine, d'ailleurs.

Dans notre pays, Olivier les a précisés, ça tourne aux États-Unis, ça tourne en Europe. Mais évidemment, à chaque fois qu'on installe un projet, il faut se poser des questions de l'implantation locale avec ses spécificités, son environnement local. Et il faut l'adapter à chaque fois. Et c'est là où on a besoin de faire des études.

C'est sûr que nous, en termes d'ingénierie, si on avait juste à faire des copiers-collés, ça simplifierait beaucoup notre travail. Mais non, il faut qu'on aille beaucoup plus loin. Il faut qu'on aille beaucoup plus loin que ça. Et parce que le but, c'est vraiment d'adapter à la situation locale, d'essayer d'optimiser, de trouver les meilleures solutions pour l'usine, pour les riverains, pour la collectivité. Donc c'est là où il y a évidemment du travail.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Merci pour cette dernière question. Je pense qu'effectivement, on a l'air d'avoir fait à peu près le cours des questions. On n'a pas eu de questions pour RTE, effectivement. Je donne la parole à Mme JACQUART pour un petit mot de conclusion. Et puis après, on pourra tous se souhaiter une bonne soirée.

Catherine JACQUART, CNDP : Je pense qu'on peut remercier les maîtres d'ouvrage, que ce soit AXENS ou RTE, de leurs explications, de leurs efforts pédagogiques et puis de l'ensemble des intervenants du bureau d'études qui étaient ici. Merci la CAVM également, sur leur transparence. Alors, en vous remerciant aussi sur la qualité des questions, parce que c'est vrai qu'on n'était pas très nombreux, mais on a noté la pertinence des questions. Ça a permis de traiter un grand nombre de sujets. On a vu qu'il y a beaucoup de réponses qui pourront être apportées dans le cadre des études qui feront l'objet du dossier de demande d'autorisation environnementale. Encore une fois, c'est normal.

Donc, on remercie aussi la DREAL. Merci, Monsieur EMIEL, d'avoir reprécisé le cadrage de l'instruction et des attentes des services de l'État. Une autre précision, c'est que le site de la concertation est ouvert à tous. Surtout, si vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à les formuler dans le cadre de ce site Internet qui permet de récupérer les questions de la part des maîtres d'ouvrage, d'avoir des réponses qui sont données. Vous pouvez également consulter les questions et réponses qui ont déjà été formulées. Merci beaucoup à tous. Et puis, rendez-vous pour la réunion de synthèse du 1er juillet où nous aurons une première synthèse des résultats de cette concertation, qui sera comme une étape avant la rédaction de notre bilan sous un mois. Merci beaucoup.

Martin BACHOLLE, 2concert : Merci beaucoup. Merci à tous. Effectivement, réunion publique de synthèse le 1er juillet. On viendra rappeler tout ce qu'on a entendu pendant cette concertation riche avec énormément de questions. Merci à tous pour votre participation et vos questions constructives. Merci une nouvelle fois à l'ensemble des intervenants qui ont pu se déplacer, le bureau d'études, la CAVM, la CCI également, le SAGE de l'Escaut également, toutes ces personnes-là de votre territoire qui travaillent au quotidien et qui répondent présents pour répondre aux questions.

Merci encore à vous et très bonne soirée et à très vite.

Fin de la réunion à 20h14