



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la liaison souterraine entre le poste
électrique de Gavrelle et le futur poste de
Lambres Envision - actualisation de l'avis
n°2022-24**

n°Ae : 2023-138

Avis délibéré n° 2023–138 adopté lors de la séance du 7 mars 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 7 mars 2024 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la liaison souterraine entre le poste électrique de Gavrelle et le futur poste de Lambres Envision (actualisation de l'avis n°2022-24).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, François Letourneux, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Sylvie Banoun, Karine Brulé, Louis Hubert, Laure Tourjansky, Éric Vindimian

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Laurent Michel.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la direction de l'énergie, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 29 janvier 2024

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 2 février 2024 :

- le préfet du Pas-de-Calais,
- le préfet du Nord, qui a répondu le 20 février 2024,
- le préfet de la région des Hauts-de-France,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé des Hauts-de-France, qui a envoyé sa contribution le 5 mars 2024.

Sur le rapport de Jean-Michel Nataf, qui a échangé par visioconférence avec les maîtres d'ouvrage le 16 février 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

L'entreprise Envision AESC est le maître d'ouvrage principal d'un projet de construction et d'exploitation d'une usine de composants de batteries pour véhicules électriques au sud-ouest de Douai, sur les communes de Cuincy et Lambres-lez-Douai dans le Nord et de Brebières dans le Pas-de-Calais. Le projet, divisé en quatre phases, a fait l'objet de [l'avis Ae n°2022-24](#) et associe l'entreprise Envision AESC, le groupe Renault et l'établissement public foncier Hauts-de-France. L'usine sera implantée sur des terrains de l'usine Georges Besse de Renault. Réseau de transport d'électricité (RTE) est également associé au projet pour le renforcement du réseau, objet du présent avis et nécessaire pour les trois dernières phases du projet, au moyen de la création d'une liaison électrique souterraine à 225 000 volts d'environ 13 km entre le poste électrique existant de Gavrelle (62) et le futur poste électrique d'Envision AESC à Lambres (59).

Le dossier objet du présent avis actualise l'étude d'impact initiale sur le seul sujet des raccordements. Il n'explique pas l'abandon de l'option initialement retenue en complément d'une alimentation de secours. Pour l'Ae, et compte tenu du mémoire en réponse à son avis de 2022, les enjeux principaux du projet d'ensemble (usine, nouveau poste et liaison) restent « la maîtrise des risques technologiques d'un site Seveso seuil haut et la complète information du public potentiellement concerné, à commencer par les salariés des usines voisines, la contribution du projet à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise des consommations d'eau et de ressources rares et la réduction des impacts des déplacements induits par l'établissement ». S'y ajoutent les effets électromagnétiques liés aux installations.

Les recommandations de l'avis de 2022 restent largement pertinentes et ne sont pas reprises dans le présent avis. S'y ajoutent les recommandations suivantes : clarifier le tracé de la nouvelle ligne souterraine et les conséquences de l'abandon de la ligne de secours ; davantage documenter les éléments, incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation relatives aux travaux de la liaison souterraine, ainsi que du nouveau poste électrique et du raccordement au poste existant.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et périmètre du projet

L'entreprise Envision AESC est le maître d'ouvrage principal d'un projet de construction et d'exploitation d'une usine de composants de batteries pour véhicules électriques (31GWh/an) au sud-ouest de Douai, sur les communes de Cuincy et Lambres lez Douai dans le Nord (59) et de Brebières dans le Pas-de-Calais (62). Ce projet en quatre phases de 9 GWh, 9 GWh, 4,5 GWh et 9 GWh respectivement a fait l'objet de [l'avis délibéré de l'Ae n°2022-24 du 23 juin 2022](#).

Une sous-station électrique sera construite dans l'emprise du site d'Envision AESC et mise en service en 2026 au plus tard. Elle est nécessaire à l'alimentation des phases 2 à 4 et devra donc être raccordée au réseau dès la phase 2, en mai 2025 selon le dossier. Le présent avis traite de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP), portée par RTE, de la création de la liaison électrique nécessaire pour alimenter la sous-station avec une tension de 225 000 V.

Le périmètre du projet d'ensemble (usine, nouveau poste, liaison) est plus vaste que celui de la DUP qui porte sur la seule liaison électrique. Le présent avis traite du projet dans son ensemble.

Le maître d'ouvrage a transmis l'étude d'impact du projet d'unité de fabrication de batteries, actualisée pour tenir compte de l'évolution de la solution de raccordement. Les ajouts et modifications sont en bleu et se concentrent sur l'alimentation électrique, à quelques exceptions près. Hors liaison électrique, le présent avis se réfèrera à l'avis de 2022 (et au mémoire en réponse) et sera amené à rappeler de nombreuses recommandations insuffisamment prises en compte.

L'Ae recommande de compléter les réponses apportées dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de 2022 sur les points insuffisamment traités rappelés dans le présent avis, et d'inclure autant que possible ces réponses dans l'étude d'impact.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Liaison électrique

Le raccordement envisagé consiste à créer une liaison souterraine à 225 000 volts en courant alternatif d'environ 13 km entre le futur poste électrique d'Envision AESC, à Lambres-lez-Douai (59) et le poste électrique de Gavrelle (62) au sein duquel les équipements nécessaires à l'accueil de la nouvelle liaison seront installés, pour une puissance de 280 MW². Cette liaison est unique alors que le dossier objet de l'avis de 2022 mentionnait une liaison de secours (de 120 MW), abandonnée en juin 2023 mais apparaissant encore dans le mémoire descriptif (daté d'octobre 2023) du présent dossier. Une mise en cohérence des différentes pièces du dossier serait nécessaire.

² MW : mégawatt, unité de puissance électrique. Le besoin est un peu inférieur, de 250 MW et la consommation annuelle d'énergie est de 1 920 GWh (à ne pas confondre avec les 31,5 GWh annuels de capacité énergétique des batteries produites).

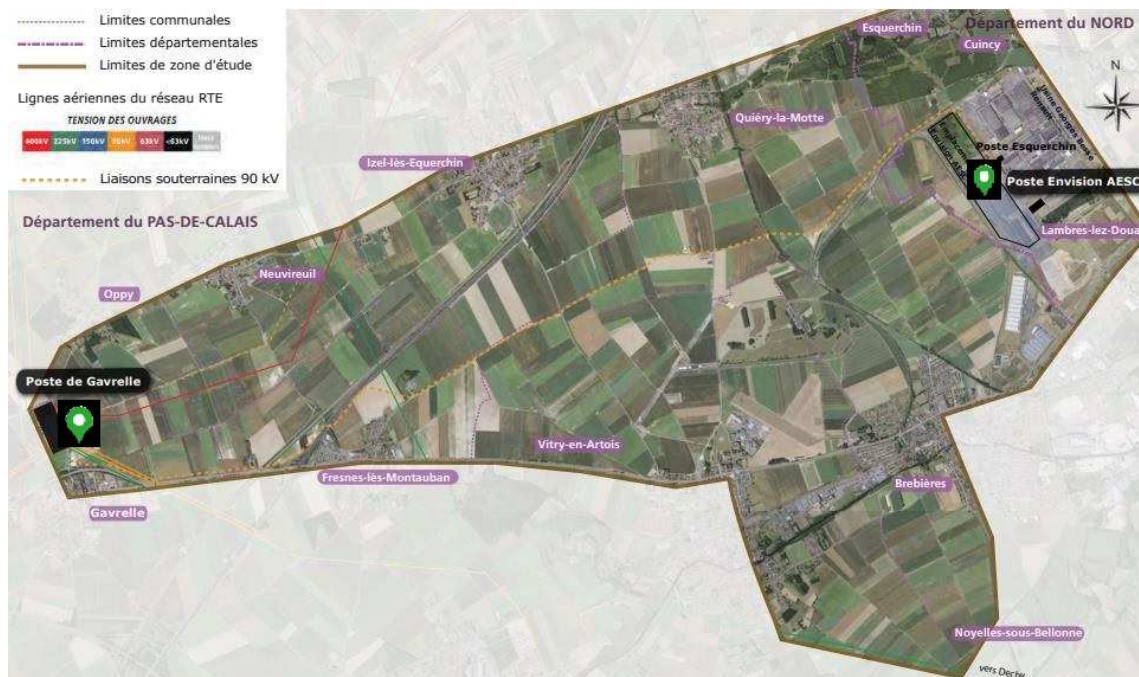


Figure 1: Zone d'étude du projet d'ensemble, sans le tracé de la nouvelle ligne (les pointillés sont des lignes électriques existantes) (Source: dossier)

Le tracé de la liaison souterraine est fourni sur un plan de situation d'échelle 1/25 000 (figure 3). Le plan d'ensemble au 1/5 000, dont le fond de carte semble n'être qu'un agrandissement de celui au 1/25 000, précise quelques éléments supplémentaires (notamment chambres de jonction). Ces informations ne sont reprises ni dans le résumé non technique, ni clairement³ (cf. figure 2) dans l'étude d'impact ou le mémoire descriptif, support de l'objet de la demande. Elles ne sont pas visualisées sur les zones à enjeu. La zone d'étude pour le projet de liaison est décrite comme « une bande de quelques centaines de mètres de large autour du tracé ».



Figure 2: Tracé de la nouvelle liaison (en rouge) dans le fuseau de moindre impact (en bleu) (Source: dossier)

³ Schéma approximatif, sur orthophotographie fortement déformée (pour des raisons de mise en page, selon RTE après entretien avec le rapporteur). Le fuseau de moindre impact est schématisé sur le mémoire descriptif ; sur l'étude d'impact, il est présent seulement sur une carte (non déformée celle-là) comprenant aussi le fuseau de la ligne de secours, abandonnée. Une mise à jour des cartes serait souhaitable.

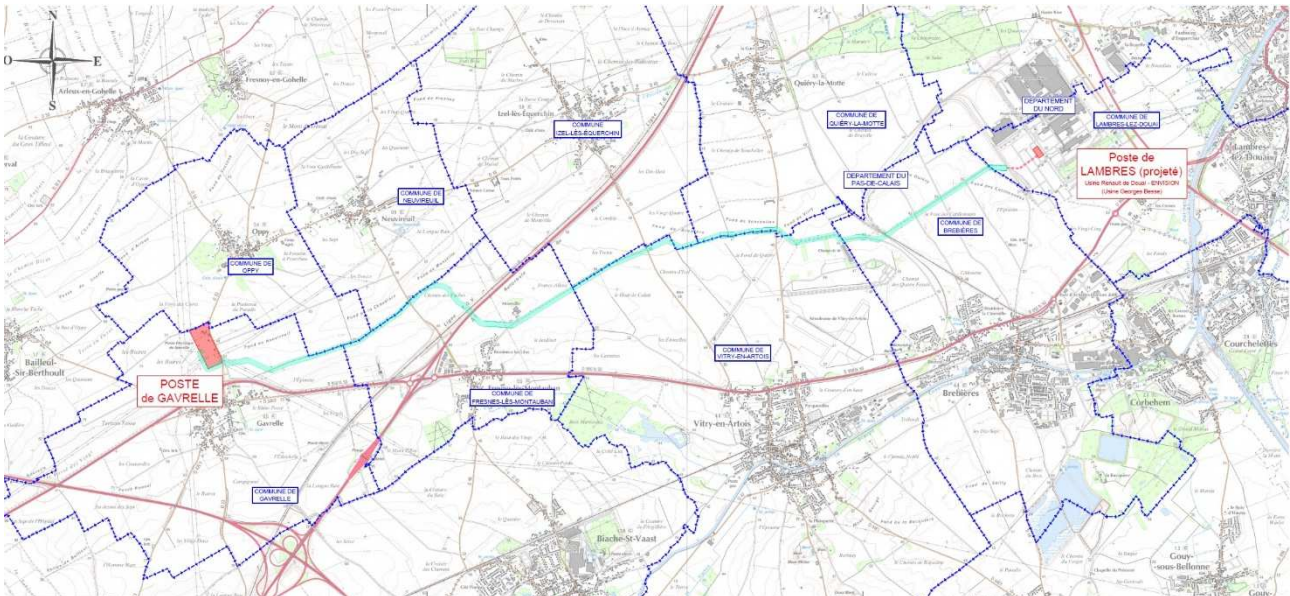


Figure 3: Plan de situation et tracé de DUP (en cyan) (Source: dossier)

L'Ae recommande de cartographier le tracé de la liaison souterraine dans l'étude d'impact et le résumé non technique, et de le faire apparaître sur les cartes d'enjeu.

Le circuit, en courant triphasé, est composé de trois câbles électriques à isolement synthétique et âme aluminium ou cuivre, de diamètre externe d'environ 11,7 cm. Les câbles d'une liaison souterraine sont posés dans une tranchée de 0,60 à 0,80 m de large et de 1,50 m environ de profondeur avec en surface 2,5 m réservés de part et d'autre de chaque câble pour permettre des interventions. Selon le dossier, « deux modes de pose pourront être envisagés (..), la pose en fourreaux en PEHD⁴ en pleine terre en zone agricole ou la pose en fourreaux PVC/béton dans le cadre d'un passage en zone urbaine » alors que la totalité du tracé est en zone agricole. Quatre chambres de jonction de 8 à 12 m de long sur 3 à 4 m de large sont prévues sur le tracé de 13 km. Pour trois franchissements, la technique du forage dirigé ou celle du micro-tunnelier sera employée.

1.2.2 Usine

En ce qui concerne l'usine elle-même, l'avis de 2022 recommandait de fournir des compléments sur les matériaux et ressources naturelles utilisés ainsi que des ordres de grandeur sur leur production et raffinage. Cette recommandation n'a pas été suivie dans le mémoire en réponse pour des raisons de confidentialité. L'avis recommandait aussi d'inclure dans le dossier les travaux de génie civil (démolition, désamiantage, dépollution) conduits par l'établissement public foncier Hauts-de-France et Renault, le mémoire en réponse en donne la liste, sans plus de détail.

1.2.3 Postes électriques

Le nouveau poste électrique, nécessaire à partir de la phase 2 du projet d'usine n'est pas décrit (un plan d'implantation a été fourni à la demande du rapporteur). La mise à jour de l'étude d'impact concerne essentiellement la liaison électrique entre l'usine et le nouveau poste électrique. Le dossier est peu disert sur ce nouveau poste, les alternatives, les incidences et mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation associées. Cela nuit à une appréhension d'ensemble du projet.

⁴ Polyéthylène de haute densité

Lors des échanges avec le maître d'ouvrage il a été indiqué que les impacts ne changent pas par rapport à ceux identifiés dans le dossier de 2022.

L'Ae recommande de détailler les éléments relatifs au nouveau poste électrique, les alternatives, ses incidences sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation associées.

Le dossier exclut les travaux au poste de Gavrelle au motif qu'ils sont des « *travaux connexes, hors champ d'autorisation environnementale* ». Ils font cependant partie du projet d'ensemble et sont indispensables au fonctionnement de la nouvelle liaison et, à ce titre, doivent être documentés, même s'ils sont très limités selon les échanges avec le pétitionnaire.

L'Ae recommande de détailler les travaux au poste de Gavrelle, les incidences sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation associées.

1.3 Procédures relatives au projet

Les procédures relatives au projet d'ensemble sont exposées dans l'avis de 2022, date à laquelle le dossier indiquait que « *le raccordement électrique porté par RTE ferait l'objet d'une procédure spécifique déposée par RTE. Sa mise en œuvre nécessitant la réalisation de raccordements électriques d'une tension supérieure ou égale à 225 000 V, l'autorité compétente pour formuler un avis sur l'étude d'impact est l'Ae.* »

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Dans l'avis de 2022, « *selon l'Ae, l'enjeu majeur pour l'environnement et la santé humaine est la maîtrise des risques technologiques d'un site Seveso seuil haut et la complète information du public potentiellement concerné, à commencer par les salariés des usines voisines. Les autres principaux enjeux environnementaux sont la contribution du projet à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise des consommations d'eau et de ressources rares et la réduction des impacts des déplacements induits par l'établissement.* » Ces enjeux restent d'actualité; ils sont complétés par les effets électromagnétiques liés aux installations.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'avis de 2022 recommande de rendre publique l'intégralité de l'étude d'impact y compris ses parties dites confidentielles, et en fait souvent déjà publiques. Le mémoire en réponse indique la mise à disposition des éléments suivants : « *les cartes de modélisation de dispersion de l'ensemble des substances polluantes ; la liste des valeurs toxicologiques de référence des produits utilisés ; les différentes conventions de prélèvement des eaux (Renault, Noréade, VNF) ; la liste nominative des composés organiques volatils* » ainsi qu' une « *annexe 2 explicitant les informations nécessaires à la compréhension de son analyse et de ses résultats, et les éléments nécessaires à l'appréciation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine* », peu informative. Le dossier objet du présent avis ne dispose que de la version publique de l'étude d'impact.

L'avis de 2022 mentionne qu'« *alors que les raccordements électriques ne sont nécessaires que pour la phase 2, [l'étude d'impact] inclut un niveau d'information déjà fouillé dès le stade de la première autorisation du projet* ». Les compléments liés à la ligne souterraine de 13 km peuvent être plus détaillés.

Enfin l'avis de 2022 indique que « *dans l'attente de l'actualisation de l'étude d'impact pour les raccordements au réseau de transport d'électricité, les autres incidences sur les milieux naturels font l'objet de mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui peuvent être considérées comme satisfaisantes* » ; l'étude d'impact mise à jour intègre les compléments requis sur les incidences des lignes, avec des enjeux faibles hors Pipistrelle commune, Hérisson d'Europe, Busard cendré et Busard Saint-Martin. Elle n'évoque guère le nouveau poste électrique, pourtant partie du projet d'ensemble à partir de la phase 2.

2.1 État initial

L'avis de 2022 recommande des détails sur l'évolution attendue des activités du site Renault et de ses incidences hors projet, base nécessaire du scénario sans projet. Le mémoire en réponse indique que « *l'étude de danger du site de Renault est en cours de mise à jour et sera disponible au plus tôt en septembre 2022* », mais cette mise à jour n'est pas au dossier.

Le secteur a été marqué par la première guerre mondiale et des engins de guerre sont susceptibles d'être découverts lors des fouilles liées aux travaux, y compris pour la nouvelle liaison. Un diagnostic pyrotechnique du tracé est prévu mais non présenté dans le dossier⁵.

2.1.1 Milieu physique

Sol et sous-sol

Le site est en « *zone de limons de lavage ou limons quaternaires sur craie blanche du Sénonien et d'alluvions modernes* » avec « *spots de pollution modérée en métaux lourds et en COHV⁶ suite aux anciennes activités de l'usine de Renault* ». Il y aura modification possible de la structure des sols par la liaison souterraine. L'enjeu global est modéré.

Eaux souterraines et superficielles

Le site est sur la « *masse d'eau souterraine à dominante sédimentaire « Craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée » (FRAG006 / FRAG306)* ». L'enjeu apparaît faible pour la ligne souterraine, la masse d'eau étant à 10 à 20 m de profondeur alors que la profondeur atteinte lors des travaux ne sera que de quelques mètres, le tracé évitant les périmètres de protection rapprochée des captages d'eau potable, et les risques de remontée de nappe étant très faibles.

⁵ Selon les échanges avec le maître d'ouvrage, il a cependant été réalisé par survol par drone, et une dépollution est nécessaire avant travaux sur tout le tracé.

⁶ Composés organo-halogénés volatils

2.1.2 Milieux naturels

Les inventaires sont détaillés sur le site de l'usine dans l'étude d'impact initiale, dont l'actualisation pour le présent dossier mentionne mais ne cartographie pas les enjeux le long de la future ligne électrique.

Zonages réglementaires et d'inventaire

Selon le dossier, l'aire d'étude n'est concernée par aucun zonage. Cela vaut pour le site de l'usine, en revanche la ligne souterraine passe à proximité d'une Znieff⁷ de type I (Marais de Vitry-en-Artois) et d'une de type II (Vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry en Artois), à quelques centaines de mètres au plus de la ligne. L'actualisation du dossier est ici incomplète, même si ces Znieff sont évoquées dans la partie « continuités écologiques » de l'étude d'impact et sont *de facto* évitées.

Habitats naturels

Pour le tracé de la ligne, le dossier évoque la réalisation en 2022 d'une étude écologique spécifique « faune flore habitats » mais cette étude⁸ n'est pas jointe au dossier.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'étude écologique spécifique réalisée concernant les données faune-flore-habitats relative au projet de liaison électrique et d'en présenter les principaux résultats dans le corps de l'étude d'impact.

Le dossier indique qu'aucun massif boisé n'est concerné, ce qu'il ne démontre pas cartographiquement. Il conclut que les enjeux sont faibles, hors l'ancienne voie ferrée entre Brebières et Quiéry-la-Motte où l'enjeu est moyen.

Flore

On note sur le site de l'usine la « présence de l'Orobanche du lierre (*Orobancha hederae*), espèce patrimoniale rare en région sur la partie sud de la friche », la « présence de la Dactylorhize tachetée (*Dactylorhiza maculata*), espèce patrimoniale rare en région au niveau d'une clairière dans la friche boisée au nord de l'aire d'étude », la « présence de l'Ophrys abeille (*Ophrys apifera*), espèce patrimoniale protégée régionalement présente de manière importante au sud de l'aire d'étude dans la prairie colonisée par les ligneux ».

Il n'y a « pas d'espèces de la flore patrimoniale au niveau de la liaison souterraine ». L'enjeu est globalement faible.

⁷ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁸ Elle a été envoyée après demande au maître d'ouvrage.

Faune

Site de l'usine

Pour l'« avifaune nicheuse des cortèges des milieux boisées, des milieux semi-ouverts et ouverts », les enjeux sont « globalement moyens à localement forts liés à la présence de 16 espèces patrimoniales nicheuses au sein du secteur de boisement au sud de l'aire d'étude et au sein de la friche au nord de l'aire d'étude » et la « présence du Busard cendré et du Busard Saint-Martin, espèces nichant au sol dans les champs céréaliers ».

Pour l'« avifaune migratrice et hivernante », la diversité est « faible : 30 espèces contactées en période hivernale et de migration postnuptiale, essentiellement composée d'espèces sédentaires d'enjeu faible », avec des « habitats d'intérêt limité pour la halte migratoire ou l'hivernage, hormis pour des passereaux communs ». L'enjeu est faible.

Pour les insectes, on note la « présence du Tetrix des carrières (*Tetrix tenuicornis*) observé sur les voies ferrées désaffectées et la plupart des milieux ouverts en bordure de la friche au nord du site. Un individu d'Argus vert (*Callophrys rubi*) a été observé fin mai en lisière de voie ferrée sur l'extrême nord du périmètre d'étude. Les remblais calcaires retrouvés sur le site constituent un habitat favorable à cette espèce classiquement retrouvée en région sur les secteurs au sol pauvre (dunes, terrils, coteaux et friches). Le Phanéroptère commun (*Phaneroptera falcata*) semble bien présent dans l'ensemble des zones semi-ouvertes de l'aire d'étude essentiellement sur la moitié sud occupée par des zones de pelouses sèches en cours d'enfrichement et des fourrés arbustifs ». L'enjeu est modéré.

Pour les amphibiens, la diversité spécifique est « faible : 3 espèces communes à très communes fréquentant uniquement le boisement au sud de l'aire d'étude. Aucune espèce patrimoniale. Une espèce protégée (*Crapaud commun*). L'enjeu est faible.

Pour les mammifères terrestres, la diversité spécifique est faible, sans espèce remarquable.

Pour les chauves-souris, on note une « diversité spécifique faible : deux espèces et un groupe d'espèces. Deux espèces remarquables protégées et patrimoniales dont une d'enjeu faible et une d'enjeu moyen (*Pipistrelle de Nathusius*). Fréquentation importante de la zone pour la chasse et le transit et présence possible de gîtes au sein de l'aire d'étude où de nombreux arbres à cavités sont présents sur le boisement au sud (...). La *Pipistrelle commune* (espèce patrimoniale) utilise les cultures comme terrain de chasse ». L'enjeu est modéré.

Ligne

La recherche de points d'eau n'a pas permis de trouver des amphibiens. « Au niveau du tracé de la liaison souterraine, [la] possibilité de présence du Lézard vivipare à proximité des infrastructures LGV et A1 » conduit à un enjeu moyen. L'inventaire réalisé pour les oiseaux se focalise sur les espèces nicheuses considérées comme patrimoniales par le dossier, avec présence d'espèces

communes⁹ mais aussi menacées ou d'intérêt communautaire¹⁰. Les mammifères présents sont communs, les deux espèces les plus représentées étant le Lapin de garenne et le Lièvre commun. « *D'autres espèces sont également présentes avec le Chevreuil européen (Capreolus capreolus), le Campagnol des champs (Microtus arvalis), le Campagnol terrestre (Arvicola terrestris), le Mulot sylvestre (Apodemus sylvaticus), le Hérisson d'Europe (Erinaceus europaeus), la Taupe d'Europe (Talpa europaea), le Renard roux (Vulpes vulpes), la Fouine (Martes foina), le Rat surmulot (Rattus norvegicus) et la Belette (Mustela nivalis).* » En ce qui concerne les chauves-souris, la Pipistrelle commune est présente sur les cultures et linéaires de haies.

Zones humides

Pour le site de l'usine, « *5,7 hectares des secteurs ciblés sont considérés comme caractéristiques de zone humide (dont 1400 m² au sein de la « friche » (...)). Le reste du site, soit 41,48 hectares, sont considérés comme non humides* ».

Dans le fuseau de moindre impact de la ligne, deux sites susceptibles de présenter des zones humides existent (dans la vallée de l'Escrebieux depuis Izel-lès-Equerchin jusqu'à Esquerchin et le canal de la Scarpe entre Brebières et Vitry-en-Artois) mais aucun de ces secteurs n'est concerné par le projet de raccordement.

Continuités écologiques

Selon le dossier « *L'aire d'étude rapprochée n'est concernée par aucun réservoir de biodiversité, ni aucun corridor écologique identifiés au SRCE*¹¹. L'enjeu est faible.

2.1.3 Monuments historiques

Il s'agit de l'ancien Château de Bucquière et d'une « *nécropole mérovingienne situés à 1,4 et 1,9 km de l'aire d'étude* » de l'usine. L'enjeu est modéré. « *Le tracé de la ligne souterraine à créer se situe à l'écart de tout monument historique et de leur périmètre de protection.* »

2.1.4 Contexte humain

Urbanisme

Le projet d'usine est en « *zone UE [avec] Servitudes I4 relatives à l'établissement des canalisations électriques aériennes et souterraines. La zone d'étude du raccordement RTE est concernée par trois SCoT, l'Arrageois (62), Marquion Osartis (62), et Grand Douaisis (59). Les communes concernées par le tracé de la future liaison souterraine possèdent un plan local d'urbanisme (PLU), à l'exception de*

⁹ « *La Mouette rieuse (Chroicocephalus ridibundus), le Goéland argenté (Larus argentatus), le Choucas des tours (Corvus monedula), l'Alouette des champs (Alauda arvensis), la Perdrix grise (Perdix perdix), la Bergeronnette printanière (Motacilla flava), la Corneille noire (Corvus corone), le Bruant proyer (Emberiza calandra), le Bruant jaune (Emberiza citrinella), le Vanneau huppé (Vanellus vanellus), le Pipit farlouse (Anthus pratensis)...* » en zones cultivées, et « *le Pigeon ramier (Columba palumbus), le Pinson des arbres (Fringilla coelebs), la Mésange bleue (Poecile caeruleus), la Fauvette à tête noire (Sylvia atricapilla), le Troglodyte mignon (Erithacus rubecula)...* » dans les délaissés boisés le long des infrastructures.

¹⁰ « *Le Busard cendré (Circus pygargus), le Busard Saint-Martin (Circus cyaneus) et le Busard des roseaux (Circus aeruginosus) qui chassent mais surtout nichent dans les champs céréaliers. Ils sont accompagnés du Faucon émerillon (Falco colombarius) et du Faucon pèlerin (Falco peregrinus)* » en zones cultivées.

¹¹ Schéma régional de continuité écologique, intégré depuis la loi NOTRe de 2015 au Srdadet.

Fresnes-lès-Montauban (62) et Neuville (62) qui dépendent du Règlement national d'Urbanisme (RNU) ». Des servitudes d'utilité publique seront croisées ou longées par la ligne. L'enjeu est faible.

Activités socio-économiques

Le site de l'usine est en territoire minier, en zone industrielle de l'usine Georges Besse de Renault confrontée à une « *baisse de l'activité et de l'effectif sur le site de Renault. L'agriculture est orientée vers la grande culture à dominante céréalière et betteravière. Des zones localisées peuvent être irriguées. L'activité touristique est peu développée* ». L'enjeu est modéré.

« *L'agriculture correspond au domaine d'activité principalement concerné par le projet de liaison souterraine* » et l'enjeu y est fort.

Voies de communication et réseaux

Le projet est dans une aire comprenant de nombreux axes (autoroute, LGV, RD) et réseaux (électricité, gaz). L'enjeu est modéré.

L'avis de 2022 demande de compléter l'étude d'impact par un diagnostic complet des déplacements. Le mémoire en réponse rappelle les engagements pris lors de la phase de concertation, ce qui ne répond pas à la recommandation de l'Ae.

Risques technologiques

« *Aucun Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) n'existe sur la zone d'étude du raccordement RTE* ». L'enjeu est modéré.

2.1.5 Cadre de vie

Cette section est détaillée autour du site de l'usine dans l'étude d'impact initial, sans nul ajout relatif à la liaison électrique.

Ambiance sonore et vibrations

L'« *aire d'étude [est] à proximité d'axes bruyants (bruit routier en provenance des D650 et D621), [avec] nuisances sonores dues aux activités de Renault [et] vibrations d'origine routière négligeable* ». L'enjeu est jugé modéré.

Air

La « *qualité de l'air [est] préoccupante dans le Nord - Pas-de-Calais [mais de] concentration de plus en plus basses au cours des 10 dernières années (Plan de Protection de l'Atmosphère Nord - Pas-de-Calais). La principale pollution de l'air provient de la circulation routière* ». L'enjeu est jugé modéré.

2.1.6 Évolution probable de l'environnement sans le projet

Cette partie est traitée (y compris évolution climatique) et n'appelle pas de commentaire de l'Ae.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Les solutions de substitution étudiées sont l'absence de projet, le recours à une autre technologie que la batterie électrique, la mise en œuvre d'un projet réduit, ou du même projet sur un autre site, et d'autres stratégies de raccordement.

2.2.1 Usine

L'avis de 2022 recommande de présenter les avantages et inconvénients des différentes technologies de production (environnement, approvisionnement, dangers) et le flux de ressources naturelles utilisées par le projet. Le mémoire en réponse donne quelques informations technico-économiques, sans répondre à la question des sources d'approvisionnement et des dangers, invoquant à l'occasion le caractère concurrentiel de l'activité.

L'avis de 2022 demande aussi de présenter l'avancement des études visant à n'utiliser aucune substance cancérigène, mutagène ou toxique (CMR). Le mémoire en réponse indique que cette question est liée au solvant NMP¹² utilisé dans la préparation de la matière active positive¹³, largement utilisé et recyclé à 99 % (ce qui est peu informatif), et que « *d'autres technologies comme le revêtement à sec ou le slurry à base d'eau pour le revêtement au niveau de la cathode sont en cours de développement, ces technologies pourraient potentiellement à terme remplacer le NMP dans la fabrication* ».

2.2.2 Ligne souterraine

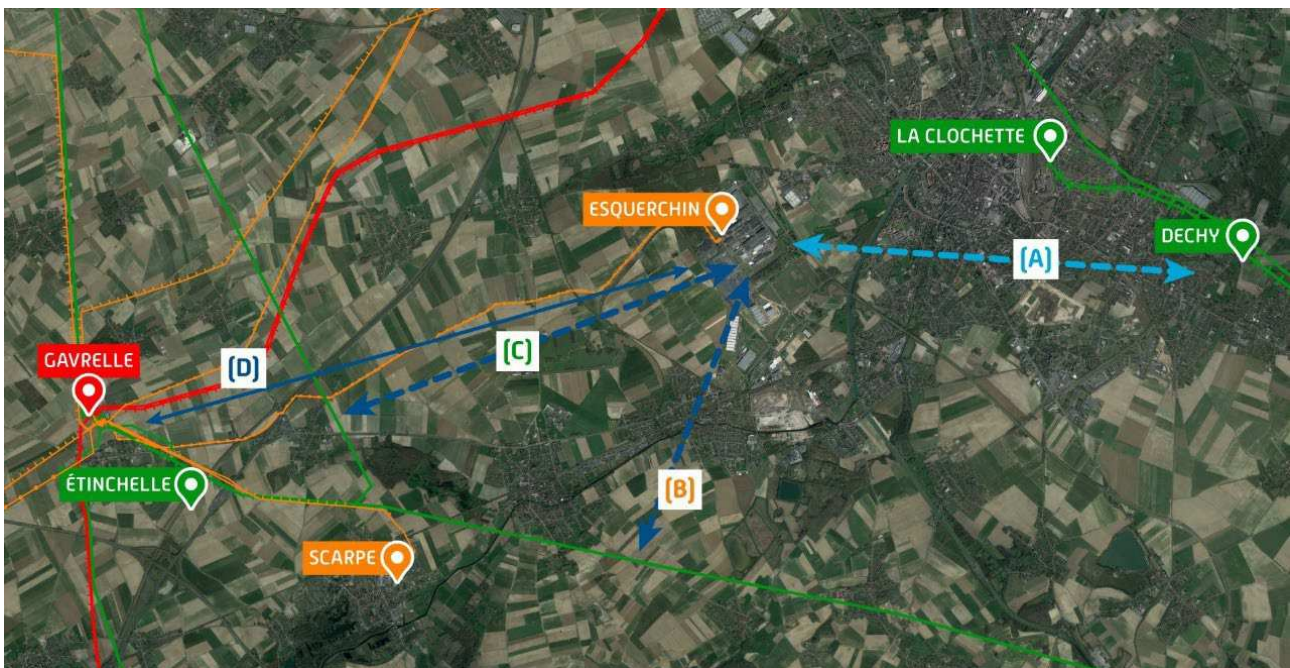


Figure 4: Solutions de raccordement écartées (Source:dossier)

Plusieurs stratégies de raccordement envisagées sont présentées (A : raccordement depuis le poste de Dechy, B : par piquage sur la liaison Gavrelle–Dechy ou C : Gavrelle–Vendin, D : en aérien depuis

¹² N Méthylpyrrolidone : ce solvant comprend du 1,3 butadiène (CMR), gaz incolore, d'odeur légèrement aromatique, courant, associé, si exposition longue, à des maladies cardiovasculaires, à la leucémie et autres cancers.

¹³ Encre « active » déposée sur la cathode

le poste de Gavrelle) et écartées pour des raisons diverses (délai, longueur, contraintes de réseau, acceptabilité, coût, sûreté, réglementation) dans le dossier, qui comme vu *supra* n'explique pas pourquoi le second raccordement de secours initialement prévu a été finalement écarté par Envision ; lors des échanges avec le rapporteur, le maître d'ouvrage a expliqué qu'elle n'était pas nécessaire car le fournisseur d'électricité et l'industriel travailleront en synergie en termes de maintenance. Cette décision d'Envision est mentionnée dans l'étude d'impact comme dans le mémoire descriptif d'octobre 2023 qui, bien que postérieur à la décision, fait encore mention d'une alimentation de secours. Selon le maître d'ouvrage, l'absence d'une alimentation de secours ne pose pas de problème en cas d'incident, les dispositifs de secours étant alimentés par groupes électrogènes.

L'Ae recommande de préciser les causes et conséquences notamment sur l'environnement de l'abandon de la liaison électrique de secours, et le cas échéant les mesures associées.

La solution de liaison entre Gavrelle et le site de l'usine est *in fine* retenue, mais le dossier ne présente pas les alternatives étudiées au sein du fuseau de moindre impact associé. Le tracé de la ligne n'est pas non plus clairement mis en regard des zones à enjeu (ce qui est dommage, le dossier indiquant que tous les sites à enjeu, notamment naturels, ont été évités). Selon le dossier, il évite les périmètres de protection rapprochée de trois captages, mais intercepte les périmètres de protection éloignée des captages d'Izel-Lès-Equerchin et du champ captant de la Communauté de communes de Quiéry-la-Motte « *du fait de leur étendue* ». Cependant le tracé est selon le dossier assez proche des limites de ces périmètres éloignés, voire les tangentes selon les échanges avec le pétitionnaire.

Les services de l'Agence régionale de santé (ARS) estiment qu'il est nécessaire de réaliser une étude hydrogéologique spécifique effectuée par un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique pour la partie du projet situé dans ce périmètre de protection éloigné des champs captants de Quiéry-la-Motte car les captages sont situés dans une aire d'alimentation de captage dont la qualité d'eau sur le secteur est dégradée.

Par ailleurs la concertation se poursuit, à des fins d'évitement de parcelles agricoles.

2.2.3 Nouveau poste électrique

La localisation du nouveau poste électrique est présente sur les cartes, sans alternative présentée comme vu *supra*.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

L'avis de 2022 recommande une présentation systématique des incidences, celle pour les déplacements n'étant par exemple pas faite. Le mémoire en réponse renvoie aux travaux d'un groupe de travail mobilités, la recommandation reste valable.

L'avis de 2022 annonce que l'Ae complètera son analyse relative au milieu naturel lors de l'actualisation de l'étude d'impact en vue de la demande d'autorisation des raccordements

électriques. Il ne semble pas avoir été ajouté des mesures spécifiques, hors précautions génériques liées aux travaux par micro-tunnelier ou forage dirigé.

Le présent dossier ne documente pas quantitativement les incidences brutes, se bornant à les décrire qualitativement. Il est détaillé mais trop souvent qualitatif sur les mesures d'évitement et de réduction (d'où l'on peut cependant, dans une certaine mesure, déduire les incidences brutes), et assez complet sur les incidences résiduelles qui, finalement, documentent quantitativement les incidences brutes. Cette présentation peut dérouter le lecteur.

La synthèse des incidences, ainsi que des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables de la présente étude d'impact n'a pas été modifiée depuis le dossier précédent, pas plus que la présentation détaillée des mesures d'évitement et de réduction (et donc des incidences résiduelles) et de compensation, qui ne traitent toujours que du site de l'usine. La présente section examine la prise en compte des recommandations de l'avis précédent, ainsi que le cas de la liaison électrique en tant que de besoin.

2.3.1 Milieu physique

Climat, émissions de gaz à effet de serre

En phase travaux, selon le dossier « *les gaz à effet de serre (effets directs temporaires) dégagés par les engins de chantier seront en quantité négligeables en comparaison des quantités générées par le trafic routier des voies situées à proximité (effets indirects négligeables)* ». Cela ne dispense pas d'une évaluation quantitative des émissions de GES en phase travaux qui devra également intégrer les émissions liées aux intrants (matériaux, fournitures) utilisés. Cela vaut aussi pour les travaux liés à la ligne.

En exploitation, selon le dossier, « *les émissions de GES sont attendues par les poids-lourds de livraison et d'expédition. Les émissions liées au trafic seront faibles* » et « *les rejets de gaz d'échappement par les camions ne sont pas susceptibles d'avoir une incidence sur le climat* »¹⁴. De manière générale, qu'un projet n'ait pas de conséquence discernable sur le climat ne justifie pas d'ignorer ses impacts en la matière, le changement climatique actuel étant causé par une multitude de contributions faibles. Les émissions de GES doivent être quantifiées. De plus, si les émissions (en gCO₂/km) de l'usage des batteries électriques sont étudiées, celles de l'usine en exploitation ne sont pas présentées en partie « incidences », mais dans la présentation générale du projet. Sur ce point, l'avis de 2022 déplore le calcul des émissions de GES en exploitation effectué sur l'une des quatre tranches de l'usine, qui utilise un facteur d'émissions purement nucléaire pour l'énergie consommée par les procédés (6 gCO₂éq/kWh), dix fois moindre que celui du mix électrique réel et demande des détails sur les hypothèses « *réalistes concernant le mix électrique, en prenant en compte le recyclage des batteries et des matériaux utilisés ainsi que les émissions associées au cycle de vie des déchets de production* ». Le mémoire en réponse persiste à utiliser un mix 100 % nucléaire et à ignorer déplacements, recyclage, déchets dans les émissions de GES, en présentant à nouveau le même calcul aboutissant à 78,2 kgCO₂éq par kWh de batterie produit, potentiellement sous-estimé selon l'Ae. La recommandation reste valable.

¹⁴ Ce point lié à l'exploitation est par erreur affecté aux travaux dans la synthèse des incidences.

L'avis de 2022 recommandait aussi « *d'appliquer la démarche d'évitement [et] de réduction des consommations d'énergie à l'étape de décharge des batteries et d'en présenter les incidences dans l'étude d'impact* ». Le mémoire en réponse oppose à cette demande les contraintes techniques qui compliquent la réduction des consommations d'énergie. La recommandation reste valable.

En exploitation, « *le projet contribue au développement des voitures électriques et à l'atteinte des objectifs des politiques nationales en matière de transition énergétique* » et l'incidence est jugée positive.

La vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique (sécheresse, incendies, mouvements de terrain, précipitations, inondations...) est aussi étudiée. Selon le dossier, « une augmentation de température moyenne de quelques degrés n'aura pas d'incidence sur l'exploitation du site en conditions normales » mais cet argument ne suffit pas, les températures extrêmes variant aussi.

La liaison RTE, souterraine, n'est pas jugée vulnérable (vents, orages...), y compris aux mouvements de terrain et au retrait-gonflement des argiles, ce qui n'appelle pas de commentaire de l'Ae.

Sol, géologie, hydrogéologie et hydrologie

Le projet est concerné par la préservation de l'aire d'alimentation des captages (mais pas par les zones humides) et est jugé compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Artois-Picardie¹⁵, avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Scarpe Amont et le Sage Scarpe Aval. La compatibilité avec le Sage Marque Deûle et le Sage Sensée (qui concernent aussi le projet de raccordement) n'est pas documentée.

Travaux

Selon le dossier, « *les risques de pollution liés aux engins à moteurs, aux éventuels stockages de produits dangereux et de déchets et aux eaux usées issues du chantier seront maîtrisés. (...) Le projet d'aménagement est compatible avec la zone du projet. (...) La consommation d'eau potable est faible.* » Il n'y a « *pas de consommation d'eau du canal pour la phase travaux.* »

Le dossier examine brièvement et non spécifiquement les impacts de la réalisation de tranchées (tassement du sol, pollution)¹⁶ et de la technique du forage dirigé (utilisation d'eau, fuites...) utilisée pour la plupart des franchissements (voies ferrées, canaux,...), sans quantification, et considère qu'en raison des mesures visant à limiter les fuites de bentonite (suivi de la pression -mentionné deux fois-, surveillance visuelle, dispositifs de rétention et décantation...), l'incidence brute est non significative, se plaçant dans un scénario optimiste. Le dossier traite encore plus succinctement la technique du micro-tunnelier¹⁷ utilisée en principe sous la LGV et l'autoroute A1.

L'Ae recommande d'évaluer spécifiquement les impacts des travaux de forage dirigé ou de micro-tunnelier et de détailler les mesures visant à les éviter, réduire et le cas échéant compenser.

¹⁵ L'avis de 2022 mentionne dans l'étude d'impact des valeurs mesurées de concentrations en métaux inférieures aux valeurs-guides du Sdage 2016-2021 et suggère de vérifier cela aussi pour celles du nouveau Sdage 2022-2027, ce qui n'est pas fait dans la nouvelle étude d'impact.

¹⁶ L'effet « tranchée » de barrière hydraulique est faible, selon le maître d'ouvrage.

¹⁷ Technique plus adaptée pour des travaux en sous-œuvre de plus grand diamètre ou avec plusieurs câbles.

Exploitation

L'avis de 2022 recommande de recenser les substances dangereuses (dont perfluoroalkylées) mises en œuvre et de présenter les incidences des rejets dans l'eau et l'air. Le mémoire en réponse rappelle que les rejets d'eaux industrielles viennent du procédé anode et des utilités (énergie, eau), et annonce des mesures de rejets au démarrage pour toute substance non prise en compte dans l'étude. « *Pour les émissions dans l'air une approche par « screening » sera retenue et pour l'eau une approche similaire à la démarche dite « RSDE » (Recherche et réduction des Substances Dangereuse dans l'Eau)».*

« *Le projet consomme l'eau du canal de dérivation de la Scarpe pour les besoins industriels» avec un impact indirect permanent à court terme jugé faible. Aucune mesure n'est prise et l'incidence résiduelle subsiste.*

« *Les eaux usées industrielles seront rejetées après traitement dans le canal de dérivation de la Scarpe. Les eaux pluviales seront infiltrées sur site après passage par des bassins et par un séparateur à hydrocarbures » avec un impact indirect permanent à court terme jugé faible. Aucune mesure n'est prise et l'incidence résiduelle subsiste.*

Risques naturels

Le projet provoque une « *faible artificialisation des sols, car le site est principalement imperméabilisé* ». Ceci ne vaut pas pour le tracé de ligne, en zone agricole, avec probablement une faible barrière aux écoulements hydrologiques, même si le dossier est muet sur ce point.

2.3.2 Milieu naturel

L'avis de 2022 indique que les milieux naturels sont correctement caractérisés mais que le chantier des futurs raccordements électriques n'est pas encore complètement traité. Le dossier mis à jour complète brièvement ce point, en général de manière qualitative, sans même le répercuter dans la synthèse des incidences. La section relative aux impacts résiduels, en général la plus quantitative et précise, n'est pas mise à jour, les impacts résiduels étant considérés comme nuls, ce qui demande à être démontré.

L'Ae recommande de détailler les incidences de la liaison sur les milieux naturels et, le cas échéant, les mesures ERC mises en œuvre.

Zonages réglementaires et d'inventaire

Pour l'usine, l'« *aire d'étude [n'est] concernée par aucun zonage réglementaire et d'inventaire, [en] présence de Znieff à 2 km du site. [Il n'y a] aucune incidence significative sur le réseau Natura 2000* ». Pour la ligne, le dossier exclut les incidences sur les Znieff alors que le tracé passe près de deux Znieff.

Pour le site de l'usine, les effets prévisibles sont la « *destruction et dégradation physique des habitats [et l'] altération biochimique des milieux* ».

Les mesures d'évitement et de réduction et les compensations sont amplement détaillées dans le dossier. Après échange avec le pétitionnaire, il apparaît que les besoins de compensation *ex situ* résiduels ont été trouvés et le travail de conventionnement est encore en cours.

Tout ceci ne vaut que pour le site de l'usine. Pour ce qui concerne la nouvelle ligne souterraine, quelques éléments qualitatifs sont ajoutés dans l'étude d'impact au fil du texte. « *L'étude écologique réalisée au niveau du fuseau retenu n'a pas mis en évidence la présence d'habitats protégés et indique que les intérêts et enjeux floristiques au niveau des étendues agricoles, des anciennes voies ferrées et du couloir LGV – A1 apparaissent comme globalement faibles. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été identifié au niveau du fuseau étudié et donc du tracé.* »

Flore

Le projet d'usine amène la « *destruction ou dégradation physique d'individus ou d'habitats propice à l'Ophrys abeille, espèce protégée en NPDC [et la] destruction ou dégradation physique des habitats de l'Orobanche du lierre, espèce patrimoniale* » avec impact direct et indirect, temporaire et permanent à court terme, jugé faible. Les mesures sont de type « *E1.1a – Évitement d'une zone ; E2.2c – Limitation des emprises ; E4.1a et R3.1a – Adaptation de la période des travaux ; E2.1a – Balisage des zones sensibles ; E3.2a – Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tout produit polluant ou susceptible d'impacter négativement le milieu ; E2.2g. Respect des prescriptions des arrêtés d'autorisation « environnementale », « loi sur l'eau », « espèces protégées » ; R2.1.c– Limitation des risques d'introduction et de dispersion d'espèces végétales exotiques envahissantes ; R2.1f – Mesures pour limiter le développement d'espèces exotiques envahissantes¹⁸* » avec une incidence résiduelle jugée négligeable sur tout de même 10 pieds d'Ophrys abeille (sur 38) et une station d'Orobanche du lierre, non évitables. « *Un dossier de [demande de] dérogation a été réalisé pour l'Ophrys abeille* ».

Pour ce qui concerne la nouvelle ligne souterraine, « *les enjeux floristiques des zones concernées par le passage de la future liaison souterraine sont estimés très faibles pour la traversée des zones cultivées, faibles pour le linéaire planté le long de la LGV et de l'autoroute et moyen au niveau de l'ancienne voie ferrée. Les incidences sur les habitats parcourus et la flore correspondent à la destruction du linéaire d'habitats naturels que sont les friches de bord de champs ou de bord de chemin agricole. Le recours à la technique du passage en sous-œuvre des voies ferrées, de la LGV et de l'autoroute permettra de préserver la végétation existante. Cette solution permettra le maintien des corridors écologiques comme celui joué par les voies ferrées.* » Sont aussi mentionnées des mesures visant à éviter la propagation des espèces exotiques envahissantes (nettoyage des engins).

Faune

Ici comme ailleurs les incidences sont détaillées pour l'usine mais peu pour la ligne souterraine. Cela concerne notamment l'entomofaune et les amphibiens.

Reptiles

« *Aucune incidence [n'est] attendue pour ce groupe* » pour le site de l'usine.

¹⁸ « Quatre espèces exotiques envahissantes sont présentes sur l'emprise actuellement : le Sénéçon sud-africain au niveau de l'ancien parking, le Sureau yèble au sud de l'aire d'étude, le Cerisier acide dans l'alignement bordant l'ancien parking et l'arbre aux papillons sur le réseau ferroviaire »

Pour la ligne, « *le ballast des anciennes voies ferrées constitue un habitat favorable au Lézard vivipare [et] au Lézard des murailles – espèces protégées. Les incidences potentielles sur ces espèces portent sur le risque de destruction d'individus par écrasement.* » Le passage en sous-œuvre est censé préserver ces animaux.

Oiseaux

Pour l'usine, les effets prévisibles sont « *destruction ou dégradation d'habitats d'espèces, altération biochimique des milieux, destruction d'individus, dégradation des fonctionnalités écologiques* » avec incidence directe temporaire à court terme, jugée forte. Les mesures « *E4.1a et R3.1a – Adaptation de la période des travaux ; R2.2i – Installation / entretien d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet et à proximité ; ER2.1k et R2.2c – Dispositif de limitation des nuisances envers la faune* » aboutissent à des incidences résiduelles jugées faibles.

Pour la ligne, « *concernant l'avifaune, outre les espèces patrimoniales, des espèces protégées de l'Annexe I de la Directive Oiseaux ont été observées : les grandes cultures accueillent ainsi le Busard cendré et le Busard Saint-Martin, dont la localisation des nids (au sol) dépend des rotations des cultures et varie chaque année. Les incidences potentielles portent donc sur le risque de destruction de couvées et de nids et sur le dérangement occasionné par les travaux en période de nidification notamment.* » Les mesures spécifiques sont les suivantes : « *une visite préalable d'un écologue sera réalisée pour s'assurer de l'absence de nids avant travaux. Le cas échéant, si nécessaire, les emplacements des nids feront l'objet d'un balisage et d'une protection du type "ceinture grillagée" encerclant le nid et ses abords s pour éviter toute atteinte (cette mesure est réalisée dans le même esprit que celles présentées (...) pour les espèces végétales). Plus globalement, la réalisation des travaux veillera dans la mesure du possible à éviter la période de reproduction des oiseaux (de mi-avril à fin juillet) ce qui permettra d'éviter toute perturbation de la nidification.* »

L'Ae recommande, en cas de présence avérée de nids de Busards cendré et Saint-Martin, d'éviter toute intervention pendant la période de nidification.

Mammifères

En travaux, les effets prévisibles sont « *destruction, altération d'habitats d'espèces, destruction d'individus, dégradation des fonctionnalités écologiques* » avec impact direct temporaire à court terme, jugé faible. Les mesures « *R2.2i – Installation / entretien d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune au droit du projet et à proximité ; R2.1k et R2.2c – Dispositif de limitation des nuisances envers la faune (Plan lumière)* » aboutissent à des incidences résiduelles négligeables selon la synthèse, mais notables (avec destruction totale du site en phase 3 et 4) selon le tableau dévolu aux mammifères. Certes, il s'agit de mammifères non patrimoniaux et non protégés, mais une mise en cohérence des estimations des incidences résiduelles, ou explication des cotations différentes, serait utile.

Concernant les chauves-souris, les incidences brutes sont « *destruction, altération d'habitats d'espèces, destruction d'individus, dégradation des fonctionnalités écologiques* » avec incidences directes, temporaires à court terme, modérées. Les mesures « *R2.1k et R2.2c – Dispositif de limitation des nuisances envers la faune (Plan lumière)* » aboutissent à des incidences résiduelles faibles.

Pour la ligne, « *concernant la faune, deux espèces de mammifères protégées ont été contactées, la Pipistrelle commune (notamment dans les cultures, les linéaires de haies), et le Hérisson d'Europe (voies ferrées, zones agricoles, talus des infrastructures).* »

Continuités écologiques

Le dossier indique qu'il n'y a « *aucune incidence sur les continuités écologiques* » pour l'usine.

Selon le dossier, « *le projet de liaison souterraine est compatible avec les objectifs de préservation de la biodiversité de la trame verte et bleue. Aucune incidence n'est attendue sur les biocorridors et les continuités écologiques.* » Cette affirmation mériterait d'être étayée, au moins par un tracé de la future ligne sur les cartes des continuités écologiques et réservoirs de biodiversité qui sont fournies sans ce tracé.

Zones humides

Le dossier ne relève pas d'incidence sur les zones humides pour les lignes électriques, ce qui devrait être démontré.

Le dossier mentionne par contre des incidences du fait de la « *présence de 5,7 ha de zones humides sur le site [et la] destruction de 0,148 ha pour la construction de la phase 4* » avec incidence directe, permanente à court terme, jugée forte. « *Pour compenser les effets du projet relatifs à la destruction des zones humides, un site de compensation de 1,19 hectare a été identifié à un kilomètre du site impacté* ». Selon la synthèse des impacts, les mesures de « *Restauration d'une zone humide et compensation de 800% de la surface impactée sur la zone du projet : MC01 – Création de boisements et fourrés humides ; MC02 – Création et gestion d'une roselière et d'une prairie humide ; MC03 – Plantation d'une haie* » aboutissent à des incidences résiduelles jugées faibles.

2.3.3 Paysage et patrimoine

Paysage

Le raccordement électrique est enterré et longe les chemins ruraux. Il est sans impact paysager.

Patrimoine culturel

Le dossier estime qu'il n'y a « *aucun impact du projet sur le patrimoine culturel* », pour le projet en général et le raccordement électrique en particulier.

2.3.4 Milieu humain

Foncier et situation administrative

« *La zone de projet est localisée sur des terrains vendus par Renault à l'EPF qui transfèrera la propriété à la communauté d'agglomération du Douaisis. Une cessation partielle des activités est en cours. Envision sera locataire des terrains.* »

Urbanisme et servitudes

En ce qui concerne l'usine, « *après analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification des communes de Lambres-lez-Douai, Cuincy et Brebières, le dossier conclut qu'aucune modification de leur plan local d'urbanisme n'est nécessaire compte tenu de l'évitement du secteur naturel de protection des paysages.* »

« *Seul le règlement du PLU de la commune de Brebières présente une incompatibilité : la liaison souterraine traversera en effet une zone UH, c'est-à-dire une zone urbaine d'activités spécialisées, réservée au service public ferroviaire* ». La liaison de raccordement est par ailleurs compatible avec les trois SCoT¹⁹ (Grand-Douais, Osartis-Marquion et Arrageois), et avec le Sradet²⁰ des Hauts-de-France, malgré des incidences temporaires sur des terrains agricoles.

Activité agricole

Pour ce qui concerne l'usine, « *Le site n'est pas localisé sur un terrain agricole.* »

Le tracé de la ligne évite les zones boisées et emprunte si possible les chemins existants. « *Afin de réduire l'impact sur le domaine agricole le long du terrain militaire, la liaison s'inscrira dans la bande enherbée à l'intérieur du terrain militaire ce qui préservera le domaine agricole sur environ 800 mètres.* »

Activités économiques

En travaux, les « *retombées économiques locales positives du chantier (restauration et hôtellerie)* » ont des incidences indirectes temporaires positives à court terme.

En exploitation, les « *production des batteries sur le marché français, revenus fiscaux supplémentaires pour les communes et la communauté de communes, valorisation du site de Renault* » ont des incidences positives directes et indirectes, permanentes à moyen terme.

Trafic

En travaux, « *le projet sera à l'origine d'une augmentation du trafic lié aux travaux (quelques dizaines de camions par jour en moyenne)* » avec impact faible direct temporaire à court terme. Pour la ligne, des perturbations de la circulation seront possibles.

En exploitation « *le projet sera à l'origine du trafic de 69 poids lourds et 3 000 véhicules légers par jour au maximum pour les 4 phases. Un échangeur sur les départementales D621 et D650 va être aménagé* » avec incidences directes, permanentes à moyen terme, modérées. Aucune mesure n'est prévue, alors que l'avis de 2022 demandait des mesures de réduction des impacts liés à l'utilisation de l'automobile (salariés) et que le mémoire en réponse renvoyait une optimisation des parkings (par exemple passer de 700 à 500 places) à une étude au 1^e semestre 2024 précisant la provenance des futurs salariés. Cette étude n'a pas encore été faite, notamment en raison d'une information encore insuffisante sur les futurs salariés. La recommandation de l'avis de 2022 reste donc actuelle.

¹⁹ Schéma de cohérence territoriale, document d'urbanisme.

²⁰ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires.

L'avis de 2022 recommande aussi des détails sur la modification de l'échangeur RD621 /RD650 pour prendre en compte les besoins du site, le mémoire en réponse renvoie à une étude prospective sur les circulations à horizon 2035. Il a été indiqué lors des échanges avec le pétitionnaire qu'une réunion est prévue le 13 mars 2024 sur les solutions concernant l'accessibilité et la desserte du site AESC. La recommandation reste valable à ce stade.

« La liaison électrique entre le site Envision AESC et le poste de Gavrelle croisera la RD 39 au sud de Quiéry-la-Motte, la RD 40 entre Izel-lès-Equerchin et Vitry-en-Artois, l'autoroute A1 au nord de Fresnes-lès-Montauban, la RD 46 au sud de Neuvireuil et la RD 33 à l'arrivée au poste de Gavrelle ». Ces franchissements seront effectués par micro-tunnelier (autoroute et LGV) ou sinon forage dirigé.

Risques technologiques

« Le projet ne sera pas à l'origine de risques technologiques en phase travaux ». En exploitation, « l'usine ne sera pas responsable d'accidents majeurs » ce qui demande à être démontré.

Santé humaine

En exploitation, *« l'étude des risques sanitaires montre que le projet ENVISION AESC est acceptable en termes d'impact sanitaire. L'interprétation de l'état des milieux montre que le projet est compatible avec les usages constatés sous réserve d'un contrôle renforcé sur le Cobalt dans le milieu Air. Type : »* avec incidence directe permanente à moyen terme, faible.

2.3.5 Cadre de vie

Bruit et vibrations

En travaux, *« les bruits issus de la phase chantier ne dépasseront pas les prescriptions de la réglementation en vigueur »* avec des incidences jugées négligeables, ce qui n'est pas démontré.

L'avis de 2022 recommande de préciser les mesures de réduction de bruit, de vérifier les niveaux mesurés et de documenter la version publique du dossier. Le mémoire en réponse oppose la propriété intellectuelle sur des données présentes dans la modélisation acoustique et indique que *« l'émergence du bruit perçu par autrui ne sera pas supérieure à 5 dB(A) en période diurne et 3 dB(A) en période nocturne, valeurs auxquelles s'ajoute un terme correctif en fonction de la durée. »* La recommandation de l'avis de 2022 reste valable, et en l'absence de détail, un suivi pourrait être mis en place.

En exploitation, *« les bruits issus de la phase exploitation ne dépasseront pas les prescriptions de la réglementation en vigueur. »*

Air

L'avis de 2022 recommande de *« procéder à une évaluation des rejets dans l'air liées à la construction de l'usine et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation »* (ERC). Le mémoire en réponse liste les mesures (couvertures, arrosage, vitesses des engins, etc.), mais sans évaluation quantitative ni spécifique, la recommandation reste donc valable.

Dans l'étude d'impact, en travaux « *les mesures de conception limiteront l'envol de poussières et les gaz d'échappement* » avec des incidences jugées négligeables.

En exploitation, « *les rejets atmosphériques seront discontinus. Ils seront principalement dus au process mais seront faibles au vu des dispositifs de traitement prévus* » avec incidences directes, permanentes à court terme, faibles. Les mesures sont « *Récupération des solvants, filtres, charbon actif, conception des Cheminées* », avec des incidences résiduelles faibles aussi.

L'avis de 2022 recommande la production d'un bilan complet des rejets atmosphériques en exploitation et de rapporter les concentrations aux valeurs cibles définies dans les lignes directrices de l'organisation mondiale de la santé (OMS). Le mémoire en réponse renvoie à des simulations présentes dans l'étude d'impact et conclut à des concentrations inférieures aux valeurs de l'OMS. Ce point devrait être étayé, au regard des faibles valeurs cibles de l'OMS et du possible bruit de fond.

Il n'y a par contre aucune incidence de la ligne souterraine sur la qualité de l'air.

Énergie

En travaux, « *la consommation sera de courte durée et non significative* », ce qui ne dispense pas d'une quantification.

En exploitation, « *l'usine fonctionnera entièrement en électricité sans utilisation de gaz afin de décarboner au maximum la production* » (ce qui ne justifie cependant pas l'utilisation d'un facteur d'émission purement nucléaire, cf. supra), et outre des mesures d'efficacité énergétique génériques. « *Des panneaux photovoltaïques seront installés sur l'usine pour assurer certains besoins internes. Envision AESC cherchera à se fournir en énergie décarbonée* » ce qui est pourtant la cause affichée d'implantation en France... Les incidences sont indirectes permanentes à long terme, modérées, et les incidences résiduelles de même, faute de mesures.

Déchets

L'avis de 2022 déduit du dossier les quantités annuelles d'intrants utilisés (matière active anode et cathode, solvant, poudres, aluminium, etc.) et demande « *de préciser les volumes de batteries qu'Envision AESC mettra sur le marché et de présenter des mesures de prévention des déchets permettant d'accroître leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation* ». Le mémoire en réponse rappelle le dimensionnement cible pour alimenter 500 000 véhicules électriques à l'horizon 2030 et la récupération à 100 % du lithium et du nickel, sans plus de détail.

De manière générale, « *les modes de gestion et le stockage seront adaptés à la nature des déchets produits.* »

2.3.6 Volet sanitaire de l'étude d'impact

L'avis de l'Ae de 2022 reconnaît l'ampleur de cette étude sanitaire et « *recommande d'envisager des scénarios de fonctionnement dégradé, impliquant par exemple des composés organiques volatils cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques pouvant induire des impacts sanitaires* ». Le mémoire en réponse indique que « *le fonctionnement en mode dégradé n'est pas prévu dans la méthodologie*

d'évaluation des risques sanitaires ; ces périodes étant nécessairement très réduites par rapport aux plages de fonctionnement normal. La réglementation accepte les dépassements des valeurs fixées si ces dernières représentent moins de 10% en fréquence et sans toutefois dépasser le double des valeurs (évalué sur 24h) ». La recommandation reste valable.

En ce qui concerne la liaison électrique (poste et ligne souterraine), l'étude d'impact est presque muette sur les risques sanitaires (en particulier l'étude sanitaire n'a fait l'objet d'aucune mise à jour). La question, classique, des champs électromagnétiques est brièvement examinée et conclut qu'il n'y a pas de champ électrique en raison de l'écran métallique (gaine aluminium) autour des câbles et que le champ magnétique est « bien inférieur » au seuil réglementaire, ce qui pourrait être développé, ne serait-ce qu'afin de rassurer le public.

L'Ae recommande de détailler les incidences électromagnétiques du raccordement et les éventuelles mesures.

2.4 Cumul des incidences avec des projets existants ou approuvés

Neuf projets pertinents sont identifiés et cinq²¹ pris en compte dans l'étude initiale, excluant par exemple un projet d'aménagement de 206 logements sur la commune de Brebières. L'avis de 2022 relatif à l'usine « *recommande de reprendre l'analyse des incidences cumulées avec des projets existants ou approuvés, d'y intégrer la programmation des logements et la manufacture Renault* » et fait également mention d'un projet porté par ACC et traité par la MRAe. Le mémoire en réponse se borne à indiquer que « *le projet [de logements] n'a pas été retenu pour la suite de l'analyse des effets cumulés. Le lotissement prévu se situe de l'autre côté de Brebières que le projet. À date, il n'y a pas de projet public Renault en tant que tel* ».

Le cumul des incidences du raccordement RTE avec d'autres projets est aussi spécifiquement mentionné et brièvement traité, avec évitement par le fuseau des entrepôts logistique, et couloir technique dans l'usine pour éviter les interactions. Par contre le périmètre étudié compte 12 communes utilisées pour l'étude d'impact relative à l'usine (Courchelettes, Cuincy, Douai, Esquerchin, Férin, Lambres-lez-Douai ; Lauwin-Planque, Brebières, Corbehem, Hénin-Beaumont, Quiéry-la-Motte, Vitry-en-Artois), différentes des neuf concernées par le raccordement (Gavrelle, Oppy, Neuvireuil, Fresnes-lès-Montauban, Vitry-en-Artois, Izel-lès-Equerchin, Quiéry-la-Motte, Brebières dans le Pas-de-Calais, Lambres-lez-Douai dans le Nord). Les communes de Gavrelle, Oppy, Neuvireuil, Fresnes-lès-Montauban, Izel-lès-Equerchin devraient donc aussi être considérées pour établir la liste de projets pertinents, comme elles le sont, d'ailleurs, dans la partie du dossier sur les dispositions d'urbanisme.

2.5 Évaluation des incidences Natura 2000

L'avis de 2022 mentionne que « *l'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 (annexe 19 de l'étude d'impact). Elle identifie les cinq sites les plus proches dans un rayon de vingt*

²¹ Projet d'aménagement d'une zone d'activités (ZAC) située ZAC du Parc des Béliers sur la commune de Brebières (62) de la société Immobilière Européenne des Mousquetaires, Extension d'un entrepôt d'entreposage par la société GPE - Brebières, Projet de plateforme logistique de la société Goodman à Lambres-lez-Douai (59), Projet de plateforme logistique Fedrus International à Lambres-lez-Douai (59), Projet de plateforme logistique de Logidouai -Lambres-lez-Douai

kilomètres autour du site. Sa conclusion sur l'absence d'incidences de l'établissement quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 les plus proches n'appelle pas de commentaire de l'Ae. S'agissant en revanche des incidences du projet dans son ensemble, l'analyse ne pourra être définitivement conclue qu'une fois le tracé des raccordements électriques déterminé. »

L'étude d'impact est actualisée de façon minimale en ce sens, sans cartes étayant l'argumentaire. *« Concernant le projet de liaison électrique souterraine mené par RTE, le site du réseau Natura 2000 le plus proche se trouve à 7 kilomètres plus au nord. Il s'agit de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC)²² référencée FR3100504 et intitulée «Pelouses métallicoles de la Plaine de la Scarpe ». Du fait de la nature du site Natura 2000, de son éloignement vis-à-vis de la zone du projet et au vu de la nature du projet de liaison souterraine, ce dernier sera sans incidences sur les habitats et les espèces ayant conduit à la désignation de ce site. Le projet de liaison souterraine ne nécessite pas la réalisation d'une Notice d'Incidence. »*

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

L'avis de 2022 indique qu'hors les mesures de préservation de la biodiversité²³, aucun suivi de l'ensemble des mesures n'est prévu. Cette remarque reste valable. Aucune mise à jour n'a été faite pour la nouvelle liaison, faute de mesure motivée par celle-ci.

2.7 Résumé non technique

L'avis de 2022 apparente le résumé non technique à une « plaquette commerciale » et demande une description plus détaillée du site et des productions. Le mémoire en réponse renvoie à la présentation générale, mise à jour dans son annexe 2²⁴, et indique que *« le résumé non technique se veut le plus simple d'accès possible et ne comprend donc pas d'informations techniques »*. Cette annexe 2 ne semble pas donner d'élément nouveau, et le résumé non technique n'ayant évolué qu'à la marge, la recommandation de 2022 reste valable. Une fusion de ces deux documents serait un premier pas.

Il serait aussi souhaitable (cf. *supra*) de reporter clairement le tracé de la nouvelle ligne dans le résumé non technique.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis, de le compléter.

²² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

²³ Ces mesures (MS 01 : suivi des stations d'Ophrys abeille, MS02 : suivi des espèces exotiques envahissantes, Mac01 : suivi écologique des zones humides visées par la compensation, MAC02 : création d'une dépression humide (mare)), sont détaillées dans le dossier et prévues sur 30 ans, avec au début un suivi annuel puis ensuite quinquennal

²⁴ bizarrement révisée le 30 mai 2022 pour prise en compte de l'avis de l'Ae alors que celui-ci date du 23 juin

3. Étude des dangers / Étude de maîtrise des risques

Le dossier ne comprend pas l'étude de danger et par conséquent les recommandations de 2022, pour le présent avis, restent valables. L'avis de 2022 pointe le nombre considérable de renvois à des éléments confidentiels et des conclusions non étayées dans la version publique (même par des éléments confidentiels). En l'absence de recommandation, le sujet n'est pas traité dans le mémoire en réponse.

Les conséquences sur l'étude de danger du choix de se passer de ligne électrique de secours n'est pas documenté.

Dans l'avis de 2022, « *pour éviter de fragiliser juridiquement l'enquête publique et pour permettre au public d'y participer pleinement, l'Ae recommande à l'État de retirer explicitement la note non publiée du 20 février 2018 du directeur général de la prévention des risques interprétant de façon excessive le principe de confidentialité* ». Le mémoire en réponse indique ne pas avoir connaissance de cette note et ne répond donc pas.

Dans l'avis de 2022, « *l'Ae recommande de reprendre et compléter l'étude de dangers présentée au public en y explicitant les informations nécessaires à la compréhension de son analyse et de ses résultats et en considérant comme publiques au moins celles qui sont largement disponibles par ailleurs. Si nécessaire en fonction du contenu de ce premier document, l'Ae recommande d'établir également une annexe d'informations non communicables pouvant être consultées.* » Le mémoire en réponse réplique que « *le Maître d'Ouvrage a repris avec le Bureau d'Études l'étude de dangers présentée au public dans la version du 20 Mai 2022 en y explicitant les informations nécessaires à la compréhension de son analyse et de ses résultats, sans compromettre la diffusion d'informations sensibles pour la sécurité industrielle et la propriété intellectuelle* ».

L'avis de 2022 approfondit l'analyse de dangers et « *recommande de compléter la caractérisation et l'analyse des événements initiateurs externes et de définir les mesures permettant de les prendre en compte dans l'analyse des risques* » (tornades, inondations, retrait et gonflement des argiles, séismes, transport de matières dangereuses). Le mémoire en réponse indique que « *les éléments improbables ou pour lesquels les mesures d'ordre industrielles sont inefficaces ne sont pas prises en compte.* »

Dans l'avis de 2022, « *l'Ae recommande d'inclure dans la version publique du dossier une présentation schématique des sous-ensembles de chaque phase* », le mémoire en réponse fournit un schéma général de site, ce qui ne répond guère à la recommandation.

Dans l'avis de 2022, « *l'Ae recommande de présenter de façon cohérente dans l'ensemble des pièces du dossier la méthode d'analyse des risques d'incendie et des besoins en eau, notamment les hypothèses concernant les surfaces et les durées d'incendie dans les différentes zones. L'Ae recommande de justifier l'hypothèse d'incendies cantonnés à une seule zone à la fois dans toutes les configurations possibles ou, à défaut, de prévoir un dimensionnement plus important des volumes d'eau et d'émulseur ainsi que des capacités des bassins de rétention.* » Le mémoire en réponse renvoie à l'étude de dangers et justifie par les résultats des simulations le cantonnement de l'incendie à la cellule sinistrée.

De même, « l'Ae recommande de présenter dans le dossier la stratégie de gestion des incendies appliquée à l'ensemble du projet, incluant toutes les phases et démontrant que le dimensionnement des moyens et les mesures constructives prennent en compte tous les scénarios d'incendie » et le mémoire en réponse indique que « les modélisations menées montrent qu'il n'existe pas d'effets dominos liés aux effets thermiques entre les bâtiments de 2 phases distinctes. »

Enfin, « l'Ae recommande que l'étude de dangers soit significativement complétée, en conformité avec la circulaire du 10 mai 2010 et le guide Omega 9 de l'Ineris, et que sa version publique permette au public de pouvoir en être assuré. L'Ae recommande notamment de prendre en compte les risques d'hydrolyse, de préciser les modalités d'intervention en cas de dégagement d'acide fluorhydrique et d'exploiter le retour d'expérience de l'accident de Karlstein am Main » mais le mémoire en réponse juge que l'analyse préliminaire de danger est conclusive et donc que l'analyse détaillée demandée par l'Ae n'est pas nécessaire. Quant à l'hydrolyse, « les risques d'hydrolyse mentionnés sont possibles pour les batteries utilisant du lithium métallique ce qui n'est pas le cas pour la technologie de batterie NMC projetée par Envision AESC. Les retours d'expérience des accidents les plus significatifs ont été précisés et étudiés dans le chapitre VII de l'étude de dangers dans sa version du 20 mai 2022. »