



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de création d'un bâtiment à usage principal d'usine  
d'assemblage de camions électriques avec locaux d'accompagnement  
sur la commune d'Onnaing (59)  
Étude d'impact du 19 septembre 2025**

n°MRAe 006996/GUNENV

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 09 décembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un bâtiment à usage principal d'usine d'assemblage de camions électriques avec locaux d'accompagnement à Onnaing, dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Gilles Croquette, Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet, Sarah Pischiutta, Anne Pons et Martine Ramel.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du Code de l'environnement, le dossier a été transmis à la MRAe le 10 octobre 2025, par la DREAL Hauts-de-France – unité départementale du Hainaut, pour avis.*

*En application de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.*

*En application de l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 17 octobre 2025 :*

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.*

*Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer le projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.*

*Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L. 122-1 du Code de l'environnement).*

*L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L. 122-1-1 du Code de l'environnement).*

## Synthèse de l'avis

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le projet présenté par la société PRD en tant que maître d'ouvrage de la société « Windrose Technology » porte sur la création d'un bâtiment à usage principal d'usine d'assemblage de poids-lourds électriques ou d'entrepôt dans la ZAC dite « Parc d'Activités de la Vallée de l'Escaut II » (PAVE II) sur le territoire de la commune d'Onnaing dans le département du Nord.

L'étude d'impact a été réalisée par la société Bureau Veritas.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont relatifs aux risques naturels et technologiques, aux nuisances, à la mobilité et au climat.

Le résumé non technique de l'étude d'impact doit inclure des cartes de synthèse des enjeux, des dangers et des impacts, en particulier considérant le double usage potentiel du projet.

L'étude de dangers présente les risques accidentels associés aux activités du site, ainsi que les moyens mis en œuvre pour les prévenir ou en maîtriser les effets. Le dimensionnement du bassin de rétention des eaux d'extinction doit être justifié afin d'assurer sa capacité à inclure également les eaux pluviales pendant l'incendie.

L'analyse des modélisations des effets des phénomènes dangereux étudiés (incendie et fumées toxiques) ne met pas en évidence d'effets dangereux hors-site. Elle met néanmoins en évidence des impacts sur la visibilité en cas d'incendie, notamment sur l'autoroute A2, qu'il convient de prendre compte pour éviter les sur-accidents.

L'étude du trafic doit être complétée pour intégrer les mesures prises ou prévues, tant pour le projet qu'à l'échelle de la ZAC du PAVE II, pour inciter les salariés à l'utilisation de moyens de transport autres que la voiture individuelle.

## Avis détaillé

### I. Présentation du projet

Le projet présenté par la société PRD en tant que maître d'ouvrage de la société « Windrose Technology » porte sur la création d'un bâtiment à usage principal d'usine d'assemblage de poids-lourds électriques sur le territoire de la commune d'Onnaing dans le département du Nord.

La société « Windrose Technology » est spécialisée dans la conception, la production, l'assemblage et la commercialisation de véhicules poids-lourds électriques. L'objectif est d'assembler, dès 2027, 4 000 poids-lourds par an sur le site d'Onnaing.

Afin d'assurer sa pérennité, le site est également conçu afin de permettre de recevoir d'éventuelles activités de logistique et de stockage de marchandises.

Les principales étapes de l'assemblage réalisées sur site sont :

- l'assemblage de la cabine ;
- l'assemblage du châssis et l'intégration du pack batteries au châssis ;
- l'assemblage de la cabine au châssis, puis l'assemblage final, la personnalisation et le contrôle qualité.

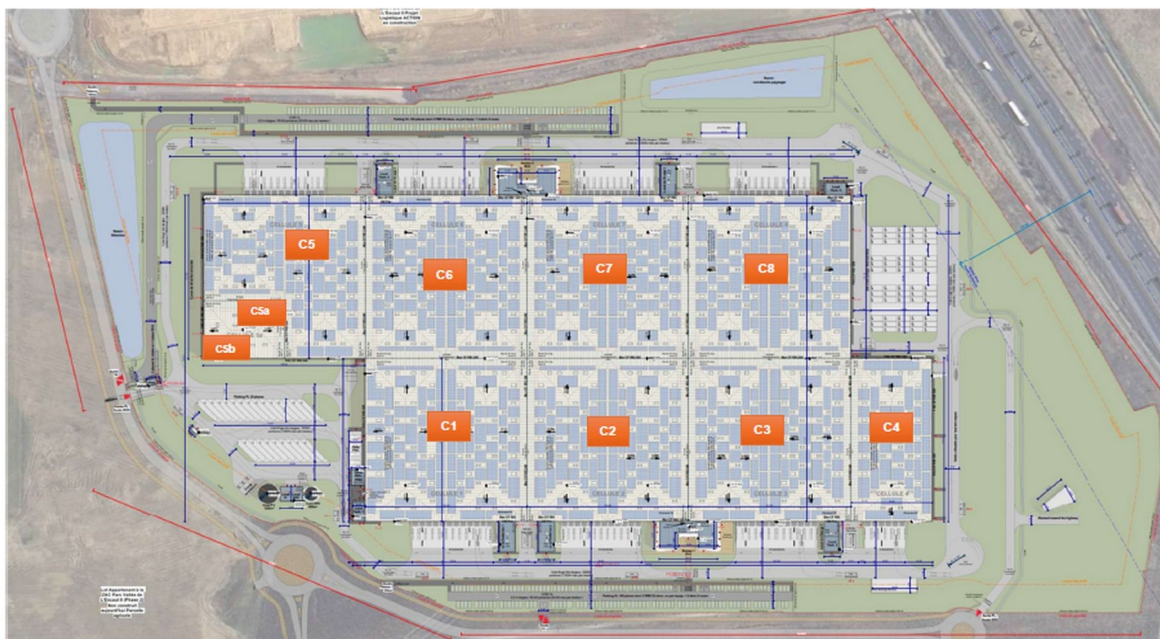
Le projet ne prévoit aucune opération de fabrication de pièces sur site. Les pièces seront produites sur plusieurs sites implantés majoritairement en Chine dans un premier temps, puis seront importées pour être assemblées sur le site d'Onnaing.

Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment de 95 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec notamment :

- six cellules de 12 000 m<sup>2</sup> et une cellule de 6 000 m<sup>2</sup> environ ;
- une cellule de 12 000 m<sup>2</sup> incluant deux sous-cellules dédiées aux liquides inflammables et aux aérosols, d'une surface cumulée de 2 100 m<sup>2</sup> ;
- deux bâtiments de bureaux, d'une surface de plancher de 4 873 m<sup>2</sup>, un plot étant installé en façade ouest au droit des cellules 2 et 3, et un plot installé en façade est au droit des cellules 6 et 7, destinées à accueillir les fonctions administratives, techniques et de gestion du site ;
- cinq locaux de charge pour les engins de manutention électriques et/ou le stockage de batteries en fonction de l'usage du bâtiment ;
- les locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement du site (local électrique, local sprinkler/surpresseur, local chaufferie électrique/plateforme pompes à chaleur au nord...) ;
- des panneaux photovoltaïques en toiture des cellules 1 à 8, à l'exception de la toiture des sous-cellules dédiées aux liquides inflammables et aux aérosols.

Dans le cadre de l'activité d'assemblage (description du projet – page 35) :

- les cellules C1, C2, C3, C6 et C7 accueilleront les lignes d'assemblages, avec des stockages d'en-cours et de pièces tampon ;
- la cellule C4 accueillera la zone de contrôle qualité ;
- la cellule C5 accueillera une zone de réception et d'entreposage de matières premières ;
- la cellule C8 sera dédiée à la préparation des tracteurs (dernières finitions, mise en place de protections) avant expédition ;
- les locaux de charge situés en façade nord-ouest accueilleront le stockage des packs batteries.



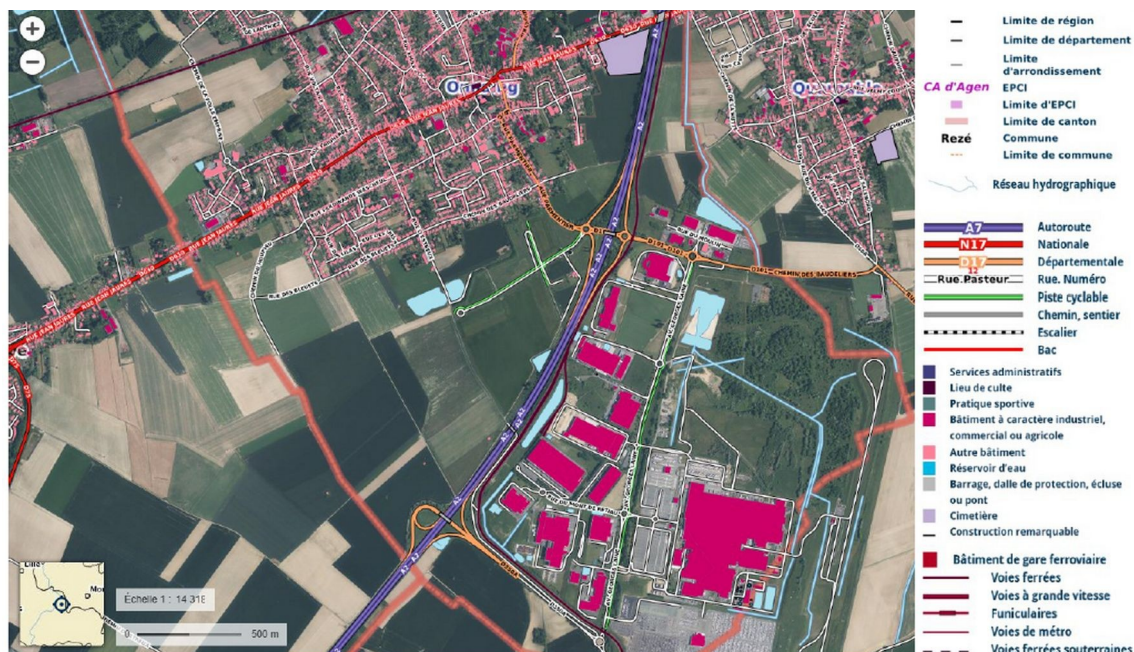
*Plan masse du site (description du projet - page 20)*

Le projet consommera en phase d'exploitation 3 680 MWh/an d'électricité ainsi que 5 200 m<sup>3</sup>/an d'eau pour les besoins sanitaires et l'entretien des locaux. Il est à noter que 50 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en toiture sont prévus qui réinjecteront directement sur le réseau de distribution une production d'environ 11 400 MWh par an.

Le projet s'implantera au sein de la ZAC dite « Parc d'Activités de la Vallée de l'Escaut : PAVE II », sur une emprise de 22 hectares. Les environs du projet sont composés par le reste des terrains non aménagés de la ZAC, des espaces agricoles puis le bourg d'Onnaing au nord, et par l'autoroute et la zone industrielle du « PAVE I » vers le sud-est.

La ZAC PAVE II a été autorisée par délibération du 11 mars 2021 avec un avis de l'autorité environnementale n°2019-3594 du 10 juillet<sup>1</sup>. Le projet est donc une modification de la ZAC et l'étude d'impact doit être traitée comme une modification ou mise à jour de l'étude d'impact de la ZAC, i.e. essentiellement indiquer si l'étude d'impact présentée est cohérente avec les hypothèses prises dans celle de la ZAC.

<sup>1</sup>[https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_zac\\_vallee\\_escaut2\\_onnaing.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_zac_vallee_escaut2_onnaing.pdf)





Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé de 30 pages qui présente la localisation du projet, ses enjeux résiduels ainsi que les principales mesures prises ou prévues pour limiter les impacts. Il manque cependant des cartes de synthèse des enjeux, des dangers et des impacts.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter le résumé non technique, notamment avec des cartes des enjeux, des dangers et des impacts ;*
- *d'actualiser le résumé non technique suite aux compléments apportés à l'étude d'impact dans le cadre du présent avis.*

## **II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus**

L'articulation du projet avec les plans, programmes et schémas opposables est abordée page 259 et suivantes de l'étude d'impact et ne relève pas d'incompatibilité.

L'étude d'impact a également pris en compte les avis et décisions de l'autorité environnementale émis pour les projets situés aux alentours du projet afin d'analyser les possibles effets cumulés.

L'analyse conclut à des impacts cumulés avec les projets connus liés aux augmentations du trafic routier et les émissions atmosphériques associés au trafic à l'échelle de la ZAC.

## **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'étude ne propose aucune variante d'implantation, mais le site d'Onnaing a été retenu parmi une dizaine de sites d'implantation par le pétitionnaire pour six raisons (étude d'impact – page 298) :

- la proximité aux projets de la « vallée de la batterie » des Hauts-de-France ;
- la disponibilité du terrain dans la ZAC du PAVE II (fouilles archéologiques programmées et en cours, aspects environnementaux maîtrisés...) ;
- sa proximité vis-à-vis du site industriel automobile TOYOTA et l'écosystème industriel associé ;
- l'accès routier immédiat via l'A2 et la proximité des autres types d'infrastructures et en particulier la présence du port de Bruay/Saint-Saulve, localisé à environ cinq kilomètres et connecté aux ports d'Anvers et Bruges ;
- la disponibilité suffisante en termes d'alimentation électrique ne nécessitant pas de nouveau raccordement ;
- le bassin d'emploi du Valenciennois.

## **II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences**

### **II.4.1 Risques naturels et technologiques**

#### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

L'environnement immédiat du projet est composé par le reste des terrains de la ZAC du PAVE II, des premières habitations du bourg d'Onnaing à 400 mètres au nord, de l'autoroute A2 et de la zone industrielle du « PAVE I » vers le sud-est.

Les principaux phénomènes dangereux redoutés sont l'incendie, l'explosion et la dispersion de substances toxiques, notamment en cas d'incendie (fumées toxiques, substances en suspension, produits de décomposition).

Le site est également partiellement situé dans les zones inondables du plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la « Vallée de la Rhonelle et de ses affluents » approuvé en mai 2022.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

La description des installations présente de manière claire et synthétique les installations du site en complément de la description faite dans la description du projet et l'étude d'impact. Elle inclut notamment un plan des dispositions constructives et des murs coupe-feu (étude de dangers – page 25).

Analyse des risques, du retour d'expérience et modélisations des effets

L'étude de dangers présente les potentiels de dangers liés à l'activité, au stockage des différents produits présents sur site ainsi que ceux liés aux activités connexes. La caractérisation des potentiels de dangers paraît complète et bien documentée.

L'étude de dangers recense également les accidents survenus sur des installations similaires, industrielles ou non, ainsi que les mesures mises en place sur site au regard de cette analyse. Elle distingue les événements liés aux batteries, aux activités de montage et d'assemblage de véhicules et les activités de stockage. Elle présente notamment les conclusions de plusieurs études du bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles (Barpi) et de l'Ineris.

Quelle que soit la configuration finale du projet, les conclusions de l'analyse des risques sont que le risque d'incendie est prédominant et que le risque d'emballement thermique associé au stockage de packs batteries est également significatif dans le cas de l'usine d'assemblage. Des mesures de prévention et de protection sont retenues par le maître d'ouvrage en conclusion de cette étude.

L'évaluation préliminaire des risques a été conduite conformément à la circulaire du 20 octobre 2010. Elle débouche sur l'identification des scénarios qui font l'objet d'une étude dans la partie modélisation.

Sont ainsi retenus une dizaine de scénarios qui font l'objet de modélisations thermiques et/ou sur les fumées en fonction du type de produits stockés, étendus aux différentes configurations des cellules (surfaces, murs coupes-feu ...).

L'analyse des modélisations thermiques conclut à :

- l'absence d'effets thermiques hors-site et de propagation d'un incendie sur site, la durée de feu étant inférieure à la tenue théorique des parois séparatives ;
- des effets thermiques créant des zones d'effets graves à très graves pour la vie humaine sur les parkings poids-lourds, le stockage des camions finis et certaines voiries en cas d'incendie dans les cellules C1, C4, C5 et C8 ou sur le stockage de palette ;





*localisation des principaux effets thermiques sortant du bâtiment par rapport aux poteaux incendie (étude de dangers - page 213)*

L'analyse des modélisations de la dispersion des fumées conclut à :

- l'absence de risque de toxicité aiguë à hauteur d'homme (1,80 mètre) ;
- des effets en hauteur avec des effets jusqu'à 75 mètres du bâtiment dans le cas d'un incendie des batteries ;
- l'absence d'effets en hauteur dans le cas d'un incendie d'entrepôt ;
- pour tous les scénarios étudiés, un impact sur la visibilité par rapport à la situation sans fumée et par temps clair ; sur l'autoroute A2, cela impacterait un tronçon pouvant aller jusqu'à 980 mètres où, au plus dense du nuage, la visibilité serait réduite à 27 mètres là où la distance de freinage est au minimum de 88 mètres à 110 km/h.

L'analyse conclut néanmoins à l'absence de phénomènes dangereux majeurs affectant des tiers (étude de dangers – page 190). Il convient toutefois de noter que la réduction de la visibilité sur l'autoroute ne fait pas l'objet de proposition de mesures de réduction des risques de sur-accident, en lien avec les services de secours et le gestionnaire de l'autoroute.

*L'autorité environnementale recommande de proposer, au regard de la perte de visibilité en cas d'incendie et en lien avec les services de secours et le gestionnaire de l'autoroute, des mesures de réduction des risques au droit de l'autoroute, afin de réduire le risque de sur-accident.*

#### Moyens de prévention, de protection et d'intervention

L'étude de dangers détaille, page 208 et suivantes, les mesures de prévention et de protection prises ou prévues afin de maîtriser un incendie.

Ces moyens incluent notamment :

- les dispositions constructives du bâtiment, avec notamment les murs coupes-feu et le désenfumage ;

- une détection incendie couplée à un système d'extinction automatique type sprinkler avec une cuve d'eau de 600 m<sup>3</sup> ;
- des extincteurs et des robinets d'incendie armés (RIA) ;
- une réserve d'eau incendie surpressée de 1200 m<sup>3</sup> ;
- douze poteaux incendie de 120 m<sup>3</sup>/h répartis à l'intérieur du site et trois aires d'aspiration de 120 m<sup>3</sup>/h, alimentés par la réserve incendie et le réseau incendie de la ZAC ;
- un bassin de rétention étanche des eaux d'extinction et pluviales de voiries de 11 936 m<sup>3</sup> ;
- une rétention étanche, déportée et enterrée de 1 300 m<sup>3</sup> spécifique à la cellule de stockage des liquides inflammables.

Les besoins en eau ont été calculés à l'aide du guide technique D9<sup>2</sup>, conduisant à un besoin de 720 m<sup>3</sup>/h d'eau pendant deux heures, soit 1 440 m<sup>3</sup>, dans le cas majorant d'un mode de fonctionnement entrepôt. Ces besoins sont atteints à l'aide des moyens susmentionnés.

La rétention des eaux d'extinction a été dimensionnée à 3 759 m<sup>3</sup> en application du guide pratique D9A<sup>3</sup>. Considérant que le bassin de rétention étanche servira également à la collecte des eaux pluviales de voirie, son dimensionnement a été calculé à 4 856 m<sup>3</sup> en suivant la doctrine de la DREAL Hauts-de-France<sup>4</sup>. (étude d'impact – page 154).

Le calcul présenté ne précise toutefois pas si les calculs de la gestion d'une pluie décennale, dans le cas défavorable d'un incendie durant une pluie, intègrent les eaux de toiture.

*L'autorité environnementale recommande de préciser si le calcul de dimensionnement du bassin étanche prend en compte les eaux pluviales de toiture d'une pluie décennale et, si nécessaire, d'actualiser le dimensionnement de celui-ci.*

### Risque inondation

Le dossier mentionne les principaux documents dédiés à la prévention des inondations : le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie et le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la « Vallée de la Rhonelle et de ses affluents » (étude d'impact – page 79).

S'agissant du risque inondation par remontées de nappe, le dossier présente une cartographie des secteurs les plus sensibles en particulier au nord du projet.

Pour limiter l'impact sur l'environnement, en phase chantier, les bassins de gestion des eaux pluviales et le raccordement au réseau seront réalisés en priorité pour permettre de traiter les eaux pluviales et d'éviter l'inondation du site (étude d'impact – page 124).

Hors phase chantier et pour respecter les dispositions du PPRi, une étude hydraulique a été réalisée pour évaluer l'impact du projet sur le risque inondation et définir les conditions techniques permettant une compatibilité avec le PPRi (étude d'impact – page 279).

Cette étude a mis en évidence la nécessité de renforcer les bassins de gestion des eaux présents sur le site. Le volume du bassin des eaux pluviales de toiture a été augmenté de 3 980 m<sup>3</sup> et sera donc d'un volume total de 10 850 m<sup>3</sup> et celui du bassin étanche des eaux d'extinction d'un incendie et

<sup>2</sup> D9 – Guide pratique d'appui au dimensionnement des besoins en eau pour la défense contre l'incendie du CNPP

<sup>3</sup> D9A – Guide pratique de dimensionnement des retenues des eaux d'extinction du CNPP

<sup>4</sup> Doctrine sur la gestion des eaux pluviales au sein des ICPE soumises à autorisation (DREAL HdF – janvier 2017)

des eaux pluviales de voirie augmenté d'un volume de 7 080 m<sup>3</sup> pour atteindre un total de 11 936 m<sup>3</sup>.

Ces aménagements ont été dimensionnés en prenant en compte l'objectif de maîtriser les débits de sortie et de gérer les volumes de stockage d'eau à un niveau compatible avec l'état initial du site.

#### Nuisances

Le projet s'implante dans un secteur majoritairement agricole, mais en attente d'industrialisation. Les habitations les plus proches sont situées au nord à environ 400 mètres.

Au regard des activités projetées sur le site, le projet est susceptible d'être à l'origine de nuisances sonores et lumineuses, de jour comme de nuit.

Des mesures de bruit ont été réalisées en deux points situés au droit des habitations les plus proches au nord du projet, du 10 au 13 juin 2025, afin d'établir un état sonore initial avant mise en exploitation. Ces mesures sont accompagnées d'une modélisation des niveaux sonores, concluant à des émergences du site de 1,5 décibel, inférieures aux limites réglementaires et à des impacts sonores maîtrisés du projet (étude d'impact – page 203).

Une surveillance des niveaux sonores sera réalisée sous six mois suivant la mise en exploitation, puis périodiquement conformément à la réglementation applicable (étude d'impact – page 204).

Les nuisances lumineuses seront maîtrisées par les mesures de conception notamment la limitation des éclairages extérieurs aux exigences de sécurité des personnes, avec des éclairages orientés vers le bas et adaptés aux créneaux de présence et aux horaires de l'exploitation.

### **II.4.2 Mobilité**

Au regard des deux configurations projetées, le trafic attendu pour l'activité est d'au maximum 200 poids-lourds et 300 véhicules légers par jour.

L'étude de l'impact du trafic routier a été réalisée à l'échelle de la ZAC, en lien avec la communauté de commune et a été actualisée à l'été 2025 au regard des nouveaux projets prévus : l'aménagement d'un carrefour giratoire donnant accès à la ZAC du « PAVE II » au droit de l'échangeur 23.1 et l'ajout d'une voie d'entrecroisement entre les échangeurs 23.1 et 24 (étude d'impact – page 188 et annexe 5 de l'étude d'impact).

L'étude n'évoque pas de réflexion prospective sur les évolutions possibles du trafic, ni sur les risques en cas de dépassement des hypothèses. Par ailleurs, les volumes de trafic retenus pour la phase 1 de la ZAC PAVE II (2 520 VL/j et 350 PL/j) apparaissent potentiellement sous-estimés au regard de la programmation actuelle, notamment avec l'implantation d'activités logistiques importantes, d'équipements structurants (centre pénitencier) et de services associés. Ces hypothèses pourraient donc conduire à une sous-évaluation des risques de saturation. La question du cumul des projets doit être traitée de manière plus approfondie.

Un point de vigilance important concerne l'absence, tant dans l'étude de trafic de la ZAC que dans l'étude d'impact du projet, d'éléments relatifs à l'intermodalité, aux alternatives à la voiture individuelle et, plus largement, à la politique de mobilité des salariés du PAVE II. Aucune référence

n'est faite aux plans de mobilité employeur (PdME), pourtant obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés situées sur un territoire doté d'un plan de mobilité, ni aux leviers de décarbonation des déplacements domicile-travail. Compte tenu de la nature logistique et tertiaire de la zone, et de l'augmentation prévisionnelle des flux, l'absence d'analyse sur les besoins en modes actifs, en desserte en transports collectifs ou en aménagements cyclables constitue une faiblesse. Or ces mesures conditionnent directement la maîtrise du trafic généré et contribuent à la cohérence du projet avec les objectifs de décarbonation des mobilités inscrits dans les politiques nationales et territoriales. La collectivité et les exploitants doivent apporter des éléments sur ces stratégies afin de garantir une approche plus complète et durable des impacts du trafic du PAVE II.

À l'échelle du projet PRD – Windrose, trois mesures de réduction sont proposées, avec l'incitation au covoiturage, la mise en place de plusieurs abris pour les deux roues et l'adaptation des horaires des équipes afin d'éviter les heures de pointes. L'étude ne détaille toutefois pas les moyens incitatifs prévus pour les quelques 300 salariés projetés sur site.

*L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact sur le trafic :*

- *en prenant en compte les évolutions possibles du trafic à l'échelle de la ZAC ;*
- *en proposant, en lien avec la collectivité et les opérateurs de la ZAC, des éléments relatifs à la politique de mobilités des salariés du PAVE II ;*
- *en détaillant les mesures d'incitation au covoiturage envisagées à l'échelle du site.*

#### **II.4.3 Émissions de gaz à effet de serre**

La lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques. La France s'est fixée comme objectif de réduire de 50 % ses émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 et d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il est également rappelé que la prise en compte du climat doit obligatoirement être intégrée dans l'étude d'impact conformément à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

Le projet a fait l'objet d'une étude relative aux émissions de gaz à effet de serre (GES) disponible en annexe de l'étude d'impact pour le scénario de l'usine d'assemblage et réalisée selon les fondements du guide du ministère de la transition écologique<sup>5</sup>. Le calcul des émissions y est réalisé sur 50 ans.

Le projet est ainsi impactant pour les émissions de GES, avec des émissions équivalentes à 8,03 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq sur 50 ans, dont environ 10 000 tonnes pour la construction du bâtiment, soit 160 000 tCO<sub>2</sub>eq/an.

Parmi les principaux postes d'émission, la fabrication des pièces et des matières premières, représentant 6,33 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq, l'utilisation des poids-lourds, qui représente 1,16 million de tonnes de CO<sub>2</sub>eq au regard de la consommation électrique nécessaire à la charge des batteries et le transport de marchandises vers le site avec 0,46 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq sur 50 ans.

Le dossier met néanmoins en avant un impact positif du projet d'usine d'assemblage sur les émissions de GES du secteur du transport routier, les camions électriques étant, en fonctionnement, nettement moins émetteurs que les camions thermiques. Les calculs présentés page 228 et 229 de

<sup>5</sup> [Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

l'étude d'impact concluent à l'évitement de 0,38 millions de tCO<sub>2</sub>eq/an pour les émissions du secteur routier.

Même si l'impact global du projet est positif pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre, le projet sera à l'origine d'émissions significatives. L'enjeu de l'évitement et de la réduction de ces émissions n'est donc pas négligeable.

Les principales mesures d'évitement et de réduction des émissions sont :

- la localisation du projet, permettant le recours à du transport maritime et fluvial des pièces et matières premières entre les ports d'Anvers en Belgique et Bruay/Saint-Saulve situé à environ 5 km du projet ;
- la mise en place de panneaux photovoltaïques permettant de produire de l'électricité qui sera réinjectée sur le réseau ;
- la mise en place de bornes de chargement pour les véhicules électriques ;
- l'incitation à des modes de mobilité partagée tels que le covoiturage.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations sur cette partie.